

# 米國鐵道經營分析 (I)

——鐵道財務諸表の構成——

山 崎 俊 夫

## 目 次

まえがき

一、勘定体系

二、Income Statement の各種 Income

三、価値計算の發展

むすび

まえがき

本稿は Joseph L. White, "Analysis of Railroad Operations" の序論的部分である第一章から第三章までの間で、鐵道財務諸表の構成について述べられた部分を要約した。そして、その敘述から、鐵道會計原則の大体の骨組みと思われるものを拾い上げて筆者の頭でまとめ上げてみた。次に、Frederick A. Cleveland and Fred Wilbur Powell, "Railroad Finance" が述べている該當箇所を整理し、州際商業委員会の規定が設けられた初期の事情にさかのぼって、何故そのような骨組みが出来上がったかの理

由を裏付けようと試みた。結局両著の敘述をできるだけ忠実に対応させてみるのが本稿の重点的な努力となつた。それにしても、この両者のおかげで、米國鐵道會計原則の構成のあらましと、大体の趨勢の推移は知ることができたと考える。

無論、両者それぞれに、数多くの批判される問題がある。然し、細部にわたつての検討は後日に譲りたい。鐵道經營分析の仕事であとにひかえて、今はただ、筆者の分析態度自体について立脚すべき足場を求めることができたならば満足したいと思う。

## 一、勘定体系

Joseph L. White は、米國鐵道會計原則の概念的構成について大要次のように説明する。先ず、州際商業委員会の分類に対応して、勘定体系を三つに大別する。(註)すなわち

Income Accounts

Profit and Loss Accounts

## Balance Sheet Accounts

この勘定体系の構成について彼の説明する要旨を辿つてみよう。

### (1) Income Accounts (当期営業利益計算書勘定)

特定会計期間における鉄道営業から生じた収益と費用の記録。収益の記録は貸方勘定、費用は借方勘定に属し、それぞれ収益の源泉と費用の原因を示す。貸借双方の勘定のなかで主要なものは「鉄道営業収益」と「鉄道営業費用」である。これらはそれぞれ更に、州際商業委員会による蒸気鉄道の営業収益及び営業費用の分類に従つて、Primary accounts (勘定科目) に細分せられる。Income accounts (当期営業利益計算書勘定) を会計期間毎に集計して期間計算を行い、Income Statement or Income Account (当期営業利益計算書) が作成せられる。その貸借差額が、当該期間の営業から生じた純損益を示す Net income (当期営業純利益) ということになる。然しながら、この Net income については、州際商業委員会への年次鉄道報告書の様式では、当期営業利益計算書の貸借差額が損益計算書へ振替えられるに先立つて、五つの勘定科目に分割せられた、株式配当、有形資産再投資等への収益配当勘定の記録がなされる。

### (2) Profit and Loss Accounts (損益計算書勘定)

Income Statement (当期営業利益計算書) から振替えられた、当該期間の営業からの損益すなわち Net income (当期営業純利益) より収益配当勘定科目の金額を差引いた純損益が記録せられる。剰余ある場合のこの剰余と、更に Other surplus (その

他の剰余) についてなされた処分の記録が行われる。すなわちこれらの部分についての株式配当と、暫定的恒久的双方の財産再投資額の記録を意味する。

期間計算に由来した記録のみならず、更に期間損益に現われない Unusual (経常外) の財産の損失と調整が記録せられる。これらは当期営業利益計算書勘定の場合と同様、営業による利益とその他の貸方調整勘定は貸方に、営業による損失とその他の借方調整勘定並びに収益配当勘定 (株式配当、財産投資、乃至その他の目的のためのもの) は借方に記録。期首に損益計算書勘定に残高があるとすれば、剰余がある場合には貸方勘定科目に、又、欠損がある場合には借方勘定科目に記録せられているわけである。

当該期間におけるこれら貸借双方の諸勘定を集計して Profit and Loss Statement or Profit and Loss Account (損益計算書) が作成せられる。期末におけるその貸借差額は、貸借対照表の Unappropriated account (非収益配当勘定) である Earned Surplus (稼得剰余金) に振替えられる。

### (3) Balance Sheet Accounts (貸借対照表勘定)

会社存続中の、当該会社の財務的資源並びに財務的負債における変化の記録。会社の resources (資源) は借方 Asset accounts (資産勘定) に、負債は貸方 Liability accounts (負債勘定) に記録せられる。貸方諸勘定は、借方に記録せられた resources (資源) が獲得せられるための資金の sources (出所) の記録と考へて助けになることが多い。資産の側の主な resources (資源) は Road (路線) 並びに Equipment (装具)、すなわち土地、軌

条、構築物、車輛で、交通が生産せられ、収益が導き出されるものへの investment (投資) であつて、これらの諸勘定科目は、公正な回収部分が稼得せられるべき金額の決定に主たる基調となる。(註2)

以上の勘定体系に関する著者の説明から、次の二つのことを確認しておきたい。先ず、当期業績主義と包括主義との区別はとも角として、当期営業利益計算書勘定と損益計算書勘定との関係には、収益と費用についての期間計算と期間外計算の割振りがあること。更に、貸借対照表における交通目的資産への投資が、収益を導き出して公正な回収部分を決定する基調となつてゐること。

以上の勘定体系に加えて、著者は、当期営業利益計算書勘定に要求せられた発生主義の会計制度を次のように説明する。

#### (4) Accrual Accounting (発生主義会計)

州際商業委員会の会計規則は、Income accounts (当期営業利益計算書勘定) が発生主義を基調として記録せられるように要求している。このことは、当該会計期間の現金の直接収支を記録するというのではなく、当該期間を通じて遂行したサービスに対し、鉄道が受取る権利のある金額を貸方勘定に、当該期間を通じて生じた費用に対して鉄道が支払の義務を負う金額を借方勘定にできるだけ正確に記録することを意味する。

鉄道経営の合理的分析には、一会計期間の収支と、同一期間に行われた具体的遂行の単位、仮えば運搬貨物屯数・旅客数その他の交通サービスで、収益を獲得することになつたもの、及び運行列車数・機関車数や修繕車輛数、取替枕木数その他の遂行作業項

目にして、費用の発生したものととの比較が必要である。何らかの価値についてのこの比較を行うためには、収入、支出及び具体的遂行の諸単位が、すべて同一期間に関連することになる。この結果をもたすためには、会計は Cash basis (現金主義) を基調とすることなく発生主義会計でなければならない。(註3)と。すなわち、鉄道営業における収益と費用は、具体的遂行単位に価値的統一を求めることによつてはじめて比較せられる。而も、このことは、発生主義会計に基く厳格な期間計算によつてのみ可能となる。

### II. Income Statement の各種 Income

著者は当期営業利益計算書勘定に記録せられる収益と費用を次のように分類する。

先ず、収益を Railway operating revenues (鉄道営業収益) と Other income (その他の収益) に分けて次のように説明する。

#### (イ) Railway operating revenues (鉄道営業収益)

鉄道は第一義的には旅客並びに貨物の輸送目的から建設せられる。このサービスによつて主たる収益を獲得する。このほか、鉄道にはまた、郵便、急行貨物便による収益があり、更に一般的輸送業務への附随的サービスから収益をあげる。これら運輸サービスから直接間接に導き出される収益を Railway operating revenues (鉄道営業収益) と呼ぶ。

#### (ロ) Other income (その他の収益)

これら鉄道営業収益のほかに、鉄道は、他社の証券や交通サービス以外の財産投資から実質的な収益を獲得する。この収益を通常、Other income (その他の収益) と呼ぶ。(註4)と。

すなわち鉄道営業収益と鉄道営業外収益とが分類せられたわけである。更に費用についても同様の区別がなされる。著者は云う。

鉄道会社の費用は次の二つのグループに総括せられる。

第一、財産の経営・維持・管理と、鉄道営業収益を獲得する種々のサービス遂行のための諸費用。これらの費用は Railway operating expenses (鉄道営業費用) と呼ばれ、その中には税金と、附属施設・装具の使用に対する賃借料と賃貸料との差額が含まれる。

第二、非交通財産に関する費用と税金、又社債利子、財産の排他的使用権の賃借料及びその他の Fixed charges (固定費) で所有主達に利潤を分配する以前に支払われなければならないもの。(註5)と。

細部の若干の検討はとも角として、鉄道営業の内外において収益と費用とがそれぞれ分類せられ、鉄道営業収益と鉄道営業費用が鉄道営業外のその他の収益と非交通財産に関する費用から区別せられたわけである。このような考え方を基礎に、Income Statement における次のような各種 Income の性格が吟味せられる。

(1) Net income (当期営業純利益)

Interest (利子) 及びその他の Fixed charges (固定費) を含めた一切の Expenses (費用) を支払った後に、財産所有主の

利得となるもので、当該期間における財産の運営から生じた純損益を表わす。従つて、株主の視点からすれば、Income Statement (当期営業利益計算書) での最重要項目である。それは財産投資から上がった Net profits (純利益) を表わすからである。この場合の投資は、株式による Original investment (当初資本) に、更に株式配当として分配せられることのなかつた利潤からの、財産の形における再投資への持分をも併せてその両者に及んでい(註6)と。

すなわち、株主の投資に対する回収部分としての Net income は、先にも Income accounts の項で述べられたように、元来、株式配当その他の各種収益配当がなされる直前に株主の利得として計上せられたものである。

(2) Net railway operating income (純鉄道営業利益)

ところで一方、純粋に交通目的に使用せられた財産投資からの回収部分が、別個に限定して吟味せられる。そのためには、鉄道営業外の収益に言及して区別が明かにせられる。著者は云う。

鉄道資金は単に運輸サービスに用いられる具体的財産に投資せられるばかりでなく、時には他社の証券、或いは交通以外の運営目的に使用せられた財産に投資せられることもある。これらの証券或いは鉄道営業外から生じた収益は、投資からの回収部分として株主の利得となる Net income (当期営業純利益) の中に含まれるのであるが、交通経営から生じた収益を表わすわけではない。(註7)と。

同じことだが、別のところで又次のようにも云う。

社債発行の場合や、借入資金利子、非資金的借入金利子、借入資金減価基金の勘定の記録に生ずる利子乃至割引料は全面的に路線並びに装具に投資せられてきたわけではない。部分的には、(a) 他社の交通企業の証券、(b) 非交通企業の証券、(c) 交通に使用せられない具体的な財産に投資せられることもありえたであろう。それらの場合、これら投資からえられた利子、配当或いはその他の回収部分は、Other income (その他の収益) の中の Appropriate accounts (収益配当勘定) に記録せられる。(註8)と。

このように鉄道営業外の収益を別個に計上することによつて、一方、収益と費用の計算が鉄道営業内に限定して行われる。このことは次のような州際商業委員会の要求によるものであると著者は云う。

旅客と貨物の運送やその他の州際商業における諸サービスに対して、鉄道が賦課する賃率は州際商業委員会により規制をうける。州際商業委員会が、交通目的に使用せられた財産投資からの純回収部分を決定し、従つてそれが生ずる賃率を設定するために、Income Statement (当期営業利益計算書) に、Net income のほかに今一つの計算を行わせて、鉄道営業外の収益と、更に社債利子及びその他の Fixed charges (固定費) を除外せしめる。(註9)と。

斯くて、当期営業利益計算書では、いわゆる株主の利得を表わす Net income のほかに、先に収益と費用の分類で説明せられた Other income ならびに非交通財産投資に関する費用を除外することにより、純粹に交通目的に対してなされた財産投資につ

いての収益と費用の計算が行われることになる。その結果として Net railway operating income (純鉄道営業利益) が算出せられる。

Railway operating revenues (鉄道営業収益) と、Railway operating expenses (鉄道営業費用) — 税金と附属施設並びに装具の賃借料を含む — との差額は Net railway operating income (純鉄道営業利益) と呼ばれ、交通サービスに維持充用せられた財産投資に対する純回収分を表わす。(註10)と著者は云う。

### (3) Railway operating income (鉄道営業利益)

右のように、著者によれば、税金と附属施設・装具の賃借料も、凡そ交通目的になされた投資であるものはすべて鉄道営業費用に含めて計算せられる。思うに、このことは、著者の鉄道営業における資金回収計算の立場からなされた主張であろう。而も、著者のこの資金回収計算の立場からすれば、利子、賃借料の支払は、株主の投資資金回収計算の際には、既に株主の利得から除外せられていなければならない。著者は次のように云う。

仮りに、鉄道財産の形態における投資資金の全額が会社の株主によつて賄われたとするならば、利子或いは賃借料の支払もなく、Railway operating income (鉄道営業利益) は株主に分配できる。然しながら、一般には、資金の大部分は社債の売却によつて賄われる。すなわち財産を抵当にして、而も社債利子は、株主に Net income (当期営業純利益) を分配する以前に支払われなければならない。(註11)と。

従つて、著者のこの資金回収計算は、もはや株主の資金回収計

算に終ることなく、鉄道営業資金の回収計算であることが注目せられる。

著者は、収益と費用を鉄道営業の上に限定し、Other incomeと交通営業外費用とを除外することによつて、回収部分を Net railway operating income として規定した。元来このように収益と費用を鉄道営業の内外に区別し、鉄道営業資金の回収計算を株主の資金回収計算から分離しようとする著者には、鉄道営業費用について次のような責任の区別の主張がでてくる。すなわち

従来の長い間の慣例では、Railway operating revenues (鉄道営業収益) と Railway operating expenses (鉄道営業費用) との差額である Net revenue from railway operations (純鉄道営業収益) が Operating officials (管理担当幹部) の責任であり、税金と装具の賃借料は Fixed charges (固定費) として同列に置かれ、且、管理担当幹部の権限外にあるものと考えられてきた。然しながら、装具の賃借料の主要項目である貨車の借入は、A certain amount of control by the operating officials (管理担当幹部による管理下の特定金額) に属するものである。(註12)。

又、これに関して次のような主張がなされる。

Income Statement (当期営業利益計算書) に報告せられた差額で Railway operating income (鉄道営業利益) と称せられるものが、Net railway operating income (純鉄道営業利益) と混同せられてはならない。前者は Net revenue from railway operations (純鉄道営業収益) から税金を控除して得られたもの

である。委員会によつて Net railway operating income (純鉄道営業利益) が設定せられるまでは、一般には Railway operating income (鉄道営業利益) が鉄道営業からの Return (回収部分) の尺度として用いられた。今やそれは殆ど意味のないものとなった。Net railway operating income (純鉄道営業利益) についての混同を避けるためにも、州際商業委員会は、Income Statement (当期営業利益計算書) の様式から、Railway operating income (鉄道営業利益) の項目を除去すべきである。勿論、斯くすることによつて分析者には何ら不都合を来たすわけではない。(註13)。

著者は、収益と費用を鉄道営業の内外で区別する立て前から、資金の回収計算を、単にいわゆる株主の利得である Net income への考慮にとどめることなく、更に、鉄道営業外における Other income と交通営業外費用を除外することにより、鉄道営業における Net railway operating income への吟味を進めて Net income から区別した。のみならず、このような資金回収計算に照応する鉄道営業費用には賃借料を含むべきであり、管理担当幹部の管理下におかれた責任としての範囲が明かにせられなければならない。この故に、鉄道営業における税金だけを控除したに過ぎない従来の資金回収計算は、鉄道営業における厳格に限定せられた資金回収計算がなされることになると殆ど意味をもたなくなる。従つて真に管理担当幹部の責任下にある鉄道営業からの回収部分を決定するためには、このような従来の Railway operating income とを区別して、Net railway operating income をのみ

なければならぬ。著者の説明は以上のように要約できるのである。

### 三、価値計算の発展

前二節によつて、J.L. White の第一章から第三章までの敘述のなから、勘定体系に関する重要な部分を略々紹介できたと思える。右の敘述から知りえたところを通してみると、州際商業委員会の鉄道会計原則では、経営財務的な資金回収計算よりはむしろ、厳格な期間計算を通じての、鉄道経営における価値計算への方が重点的に辿られるのではないか。このことは、著者自身が次のように云うところからも裏付けられると思う。すなわち

近年、州際商業委員会は多くの重要な諸点で鉄道会計手続を改訂して、以前とは著しく趣きを異にするものとなつた。この事情は、特に Depreciation (減価償却) と、Fixed facilities (固定施設) 及び Mobile equipment (流動的装具) の双方にわたる Retirements (取替) の会計についてあてはまる。(註14)と。

馬場教授は、主として英国鉄道会計の発展の跡を辿られながら次のように云われる。

経営財務的観点から始まつた減価償却の認識は、次の段階で一つの反省の時期に入る。この時期においては当然、減価償却の費用性ないしは原価性の自覚へと展開せざるを得ない……(註15)と。

このように、減価償却の発展自体が既に価値計算への重要な契機を示す性格のものであつた筈である。以下、鉄道会計に価値計算が發展して行く傾向を米國鉄道会計原則の改訂に求めてみ

よう。

先ず、Operating expenses (鉄道營業費用) の配分表が州際商業委員会によつて規定せられたのは一八八八年であつた。その後一八九四年、一九〇一年に一次、二次の修正を経て、一九〇七年には Hepburn Act による第三次改正が大幅に行われて附加条項を併せた編纂が完成したのは一九〇八年である。今、この第二次、第三次改正時における勘定体系の差異を一表にまとめて対照してみると第二表のようになろう。

両者を対照して先ず目立つことは、General account (総括勘定) の数が第二次の四勘定から第三次改正時の五勘定に増加しているし、更に各総括勘定ともに、その包含する Primary accounts (勘定科目) が激増している点である。これによつて F.A. Cleveland and F.W. Powell は次のように説明している。

新しい総括勘定が増加したのは、expenses of soliciting traffic (輸送実費) と expenses incident to hauling the traffic (附帶的輸送費) とを區別できるようにするためであつた。又、数多くの Primary accounts (勘定科目) が増加したのは、Cost of transportation (輸送原価) の分析を一層綿密にするためであつた。(註16)と。

更に、収益についても一九〇七年までは Operating revenues (鉄道營業収益) を表示する州際商業委員会の様式のなかつたものが、Revenue from Transportation (運輸収益) 一勘定科目、Revenue from Operations other than Transportation (運輸科目外營業収益) 一勘定科目の二つの総括勘定を用いて

Earnings (稼得収益) の表示がなされたと云う。(註17)

前記の費用とこの収益の諸勘定を綜合するならば、Operating account (鉄道営業勘定) として F. A. Cleveland and F. W. Powell がまとめているような第三表の形式ができる。

ところでこの表に掲げられている限りの Operating account (鉄道営業勘定) には、収益・費用対応の原則が要求せられている。このことについて著者は次のように云う。

この新たに規定せられた勘定科目は、「輸送営業収益は、営業費用を要することによつて生ずるものに限定せられなければならない」という原理に立脚しなければならないことになっている。(註18)と。

収益・費用対応の原則によつて、費用なしに Operating account における収益は発生しないことになる。而も費用は原価性によつて把握せられようとする。このことは価値計算への方向を示したものであらう。

一方において Income account (当期営業利益計算書) における主要項目である Operating account (鉄道営業勘定) に価値計算を目指した収益・費用対応の原則が採用せられると共に、そのことは又同時に Operating account における期間計算の嚴格化の要求となる。斯くて、期間外計算が Operating account から排除せられるに到る。ことがらを裏返してみれば、当期営業利益計算書とは別個に、期間外計算のための損益計算書が必要となることを意味する。斯くて、損益計算書の作成は、同時に当期営

業利益計算書のもつ、期間計算的乃至価値計算的目的を助成することにも関連してくる。著者は次のように云う。

州際商業委員会の分類では、年間を通じて照応せられる項目と当該会計期間にのみ限つて特別に照応する項目だけが Income account (当期営業利益計算書) に現われることになる。(註19)と。

又、損益計算書勘定については次のように云っている。

Profit and Loss account (損益計算書勘定) の目的は期間外計算の諸掛のためのものである。Sinking fund (減債基金) と Car trust payments (車輛信託会社への支払) に充当する Appropriations (収益配当) は、経常外の各種支出や調整として、通常この損益計算書勘定を通じて行われる。場合により Dividends (株式配当) がこの損益計算書勘定を通じて支払われることもあるが、これは損益計算書勘定の背負う目的に反している。株式配当は元来、発表せられた当該期間の Earnings (稼得収益) に負うものだからである。(註20)と。

斯くて、専ら期間計算を立て前とする Income account (当期営業利益計算書) には、Operating account (鉄道営業勘定) における嚴格な価値計算と共に、株式配当のような資金回収計算が併せて行われることになる。

ところで、著者は当時の慣例における欠陥を次のように指摘する。

多くの鉄道では従来、Profit and Loss account (損益計算書) を作成することなく、Adjustment (調整) は Income account (当期営業利益計算書) を通じて操作せられてきた。(註21)と。



又、著者は、第四表に示したような一九〇七年迄の当期営業利益計算書について次のように説明している。

Surplus (剰余金) は前期の勘定から繰越された残高に加算せられて Profit and Loss surplus (利益剰余金) を構成した。この項目は個々の会社の方針次第で直接そのままでか、或いは、Profit and Loss Account (損益計算書) での操作を通じてかまちまちではあつたが、いずれにしろ General Balance Sheet (総括貸借対照表) に移された。(註<sup>22</sup>)と。

すなわち、当期営業利益計算書における Surplus がそのまま貸借対照表に持込まれたのは、損益計算書を作成しないことのもかつた事情を裏書きすることでもあるに違いない。それが、著者の云うように、「州際商業委員会の規制を通じて、今や一切の会社が Income account (当期営業利益計算書) と共に Profit and Loss account (損益計算書) を作成することになった」(註<sup>23</sup>)のである。斯くて、第五表の当期営業利益計算書と第六表の損益計算書に示すような新たな様式が当時それぞれ規定せられたわけである。

ところで著者は、当時の改正当期営業利益計算書が必要となるに到つた理由として次のようなことを問題にしている。

Operating expenses (鉄道営業費用) と Operating revenues (鉄道営業収益) に関する新たな分類の下では、Rents (賃貸借料) の性格に属する一切の Payments and receipts (収支) は、Operating account (鉄道営業勘定) から除外せられていることでもあり、且 Rents (賃貸借料) は性格がまちまちで、その大

部分が Intercorporate payments (企業相互間の支払) であるところから、全輸送業者からの報告がまとめられる際に、重複や脱落を避けるため、Income account (当期営業利益計算書) に別々にそれぞれの個性を示す必要がある。更に Operating and contractual income (鉄道営業並びに契約上の収益) と Complementary charges (附随的賦課) を、重役の票決によつてのみ削減が認められるような資金を構成する Net corporate income (企業純利益) から性格上区別することが望ましい。この目的のためには、Income account (当期営業利益計算書) のみならず、併せて Profit and loss account (損益計算書) の必要がある。(註<sup>24</sup>)と。

先に、J.L. White が Income Statement からの抹消を主張した Railway operating income の表示が、当期営業利益計算書に当時要求せられたそもそもの動機については F.A. Cleveland and F.W. Powell は次のように説明している。著者は第三表に示した鉄道営業勘定の表を掲げて次のように云う。

鉄道営業勘定の貸借差額が Net operating revenues (純鉄道営業収益) であり、Operating department (営業課) の能率を決定した結果である。Operating account (鉄道営業勘定) は Income account (当期営業利益計算書) を構成する。然しながら、Income account (当期営業利益計算書) には、正味の結果だけが掲げられて遂行作業について何ら表示を行わないわけである。従つて、州際商業委員会の新規定によれば、税金を控除して Operating income (鉄道営業利益) を表示しなければならない

ことになっている。(註<sup>25</sup>)と。

すなわち、F.A. Cleveland and F.W. Powell においても、資金回収計算における単なる便法としての必要以外には、明確な理論的説明がなされたわけではなさそうである。当期営業利益計算書は構造上価値計算と資金回収計算との矛盾の背離を、その期間計算の上に現出するものと見られる。唯々主要項目たる鉄道営業勘定においては、次第に価値計算貫徹への傾向が見られようとするとき、J.L. White のように、単に管理担当幹部の責任ある金額というだけの理由から、賃借料を鉄道営業費用に含めることに問題がありはしないだろうか。それにしても、J.L. White と F.A. Cleveland and F.W. Powell の両者を通じて、当期営業利益計算書と損益計算書との間に、期間計算と期間外計算との割振りと共に、鉄道営業乃至管理担当幹部の責任と重役会議の責任との隔たりがつけられている点は注目せられてよいであろう。

F.A. Cleveland and F.W. Powell は更に貸借対照表について州際商業委員会の統計担当官の説明を次のように引用している。

運輸サービスに対する正当な貸率は、必要投資からの正当な回収部分を構成するような貸率であり、且、公衆の視点からみた満足な貸借対照表は何が現実的に財産投資せられたかを示すというその事実を拠り所とする。……少くとも公衆の視点から、財産に関する帳簿に記録せられた幾つかの財産項目に記入せられる数字は、財産を形成するに当つて現実消費せられた貨幣額でなければならぬのであつて、経営者が希望するような発行証券の相場とか、株主の希望するような財産の商業評価といったものではない。

いということを要求する権利がある。

一九〇九年六月二日に州際商業委員会に具申、公布せられた総括貸借対照表の様式は、第一義的には、上述の公衆の利益の影響下に構成せられたものであつた。……そのバランスの中には、公衆が旅客や貨物の貸率に参集して寄与する額を算定するための出発点としては認められうる数字が掲げられている。(註<sup>26</sup>)。

以上のような責任の所在や利益の影響の説明は、結局、財務諸表における価値計算と資金回収計算との構造的矛盾として集約して把握せられるであろう。そして、仮に損益計算書が重役会議の権限に属するものとするならば、貸借対照表は、財産の表示から重役の恣意を排除しようとする傾向にある。斯くて貸借対照表は、少くとも当期営業利益計算書における Operating account と共に、価値計算の対象として次第に表示の公正が要求せられる傾向にあると云えよう。著者は貸借対照表についても同様に新旧の様式を対照せしめる。その要旨を図示してみれば第七表、第八表のようになる。当時のこの新様式について著者は次のように云つている。

新たな様式を立案するに当つて、特に期待せられたことは、利益乃至剰余に対する賦課金を削減して獲得した Roadway (路線)、Equipment (装具)、Other physical property (その他の有形資産) 及び Securities (証券類) をばらばらに資産科目の間にはめ込んで計上することにより、the true cost of the property of a carrier (運送企業の真の財産価値) を表示することであつた。このような増加分は旧制度の下では Profit and loss

account (損益計算書)を通じて消去し、その結果は、秘密剰余金のあることは考えられても金額が判然とせず、貸借対照表には明確な数字が現われなかつた。(註27)と。

更に著者が次のように述べることは、この貸借対照表の表示が、期間計算に関連せしめられてこそ、初めて価値計算の対象として真の意義をもつてくることを語るものであらう。すなわち

貸借対照表の絶対的数字それ自体には殆ど価値をもたない。前期の貸借対照表と比較して眺める場合においてのみ、且、その間の相異を関係諸表の関連諸項目を通して辿つてみる時においてのみ妥当な解釈が生れて来るわけである。(註28)と。けだし当然のことであらう。

## む す び

J.L. White の敘述から知りえたところを羅列してみると次のようになる。先ず、財務諸表中の当期営業利益計算書と損益計算書との間には、収益と費用についての期間計算と期間外計算との割振りがあつた。又、収益を生ずる財産投資の具体的内容が掲げられて主要項目となつてゐるところから、収益と費用の期間計算に各期末間の貸借対照表相互の比較が重要な資料として参照せられる。且、当期営業利益計算書の期間計算には、発生主義の基調が採用せられて、収益と費用は共に具体的遂行単位による価値的統一が行われる。斯くてはじめて有効に収益と費用の比較がなされる。次に、当期営業利益計算書には、収益と費用が鉄道営業の内外面において区別せられる。そして、回収部分の決定には、単に株

主の利得である Net income の算出に満足することなく、鉄道営業外の収益と費用を控除して鉄道営業資金を中心に Net railway operating income の計算を行わなければならない。以上が彼の敘述の中に辿ることのできた大体の要旨であつた。

この J.L. White の説明を、更に F.A. Cleveland and F.W. Powell の敘述によつて裏付けてみると、米国鉄道会計原則には、基本的にはむしろ次第に価値計算を貫徹しようとする傾向が辿られたわけであつた。収益・費用対応の原則により鉄道営業勘定に価値計算を貫徹しようとするからには、当期営業利益計算書は期間計算を立て前とすることになる。従つて、期間外計算は別個に損益計算書に纏める必要が起つてくる。斯くて損益計算書が期間外計算を立て前とすることになると、期間計算に基づく株式配当も当期営業利益計算書の記録となる。ところで、当期営業利益計算書は本来、鉄道営業乃至契約上の記録であり、重役会議の責任に関する事項は損益計算書に纏められる。そして、重役会議の恣意を排除した公正な投資財産価値の記録が貸借対照表に要求せられる。F.A. Cleveland and F.W. Powell は以上のように財務諸表相互間の関連を説明する。

然しながら、財務諸表全体の構成を通じてこのように価値計算への傾向の強化が認められるにしても尙、当期営業利益計算書の鉄道営業勘定においてさえ、価値計算と資金回収計算との構造的矛盾がとかくむし返えされようとするのである。――

(第一表)

Class I Railways—1941  
Condensed Income Statement

Item	(millions)
1. Railway operating revenues.....	\$ 5,346.7
2. Railway operating expenses* .....	<u>4,348.4</u>
3. Net railway operating income .....	998.3
4. Other income .....	<u>176.9</u>
5. Total income .....	1,175.2
6. Miscellaneous deductions from income.....	<u>31.9</u>
7. Income available for fixed charges .....	1,143.3
8. Fixed charges .....	620.7
9. Income after fixed charges.....	<u>522.6</u>
10. Contingent charges .....	<u>21.2</u>
Net income.....	501.4

(註)

\*Railway operating expenses には次のものを含む。

すなわち

operating expenses

railway tax accruals

net equipment and joint facility rent

Joseph L. White, "Analysis of Railroad Operations", p.11 ; Table I

本表は、本文の J. L. White の敘述について参照せられたい。

(第二表)

1901 年 (第二次改正) と 1907 年 (第三次改正) における  
Operating Expenses 配分表の比較

第 二 次	第 三 次
○Maintenance of Way and Structures (10)	○Maintenance of Way and Structures (23)
○Maintenance of Equipment (9)	○Maintenance of Equipment (29)
○Conducting Transportation (37)	○Traffic Expenses (8)
○General Expenses (7)	○Transportation Expenses (45)
	○General Expenses (11)

(註) Frederick A. Cleveland and Fred Wilbur Powell, "Railroad Finance", pp. 192~3 cf.

( ) 内は勘定科目数

(第三表)

Dt.	1907 年制定の Operating account	Ct.
○Maintenance of Way and Structures		○Revenue from Transportation
○Maintenance of Equipment		○Revenue from Operations Other than Transportation
○Traffic Expenses		
○Transportation Expenses		
○General Expenses		
Total Operating Expenses		Total Operating Revenues

(註) Frederick A. Cleveland and Fred Wilbur Powell, "Railroad Finance", p. 196

(第四表)

1907年迄の Income account

Net Operating Revenue

Rentals

Interest and Discount

Return on securities owned

Miscellaneous income

Total income

(一) { Taxes  
Rentals  
Interest upon bonds and floating debt

\*Net income

(一) { Dividends  
Appropriations to reserve funds

\*Surplus

(註) F. A. Cleveland and F. W. Powell, "Railroad Finance" ; p. 197 cf.

(一) は控除計算

\*Surplus に対し、Net income を著者は Nominal Surplus と名付けている。

(第五表A)

1907 年制定新様式の Income Account

Gross operating revenues

(一) Operating expenses

---

Net operating revenues

Net revenues from outside operations

(一) Taxes

---

Net operating income

\* Net credit balance from the aggregate constituting Gross Corporate income

\* Complementary debit entries

---

Net corporate income

(一) { Dividends  
Appropriations made for reserves, additions and betterments and  
miscellaneous purposes

---

Surplus

(註) F. A. Cleveland and F. W. Powell, "Railroad Finance", pp. 198~9 cf.

\* 明細は (第五表B) に別掲。

(一) は控除計算

(第五表 B)

(第五表 A) の一部別掲

	Net credit balance from Rent for hire of equipment, joint facilities, and miscellaneous sources
	Rents received from lease of roads
	Net credit balance from operations of subsidiary lines
	Interest and dividends received on shares, bonds and sundry securities
	Miscellaneous income
	<hr/>
	Net credit balance from the aggregate constituting Gross Corporate income
	Net debit balance from outside operations
	Rents for hire of equipment, joint facilities and miscellaneous sources
	Rents paid for lease of road
	Net debit balance from operations of subsidiary lines
(一)	Interest on current debit
	Interest on funded debt
	Sinking fund accounts
	Other deductions
	<hr/>
	The aggregate of complementary debit entries

(第六表)

Profit and Loss Account

	The Surplus from the current income account
	The profit and loss surplus of the preceding period
	Sundry credits
(一)	<u>Similar debits at the discretion of the directors</u>
	Profit and Loss surplus (or deficit)

(註) F. A. Cleveland and F. W. Powell, "Railroad Finance", p. 199 cf.



## (第七表)

## 1907 年迄の Balance Sheet (Old Form)

Dt.	Ct.
[Assets]	[Liabilities]
<u>Capital assets</u>	<u>Capital liabilities</u>
Railroad property	Shares and Bonds
Franchise	(The funded obligations of the Property)
Equipment	
Securities	<u>Current liabilities</u>
Real estate	“Floating debt” (loans)
Reserve funds in trust or in cash	Bills and accounts payable
<u>Current(or Working) assets</u>	Operating liabilities, represented by traffic balances, pay-rolls and vouchers
Balances from agents and conductors	Reserve accounts
Accounts and bills receivable from other railroads, transportation companies, and individuals	Interest and taxes accrued
Advances to branch lines	Sundry liabilities
Material and supplies on hand	
Sundry “quick” assets	
(Profit and Loss Deficit)	(Profit and Loss Deficit)

(註) F. A. Cleveland and F. W. Powell, “Railroad Finance”, p. 200 cf.

(第 八 表)

1907 年制定の General Balance Sheet

Dt.	Ct.
[Assets] (5)	[Liabilities] (7)
Property Owned as Investment (6)	Stock (3)
Working Assets (8)	Mortgage, Bonded and Secured Debt (3)
Accrued Income Not Due	Working Liabilities (8)
Deffered Debit Items (10)	Accrued Liabilities Not Due (2)
	Deffered Credit Items (4)
	Appropriated Surplus (2)
Profit and Loss Balance	Profit and Loss Balance

(註) F. A. Cleveland and F. W. Powell, "Railroad Finance", pp. 200~1 cf.

( ) 内は勘定乃至勘定科目数

註

1 わが國には從來から損益計算書勘定、貸借対照表勘定、剰余金計算書勘定の分類がある。尙、國鉄では貸借対照表勘定と損益計算書勘定を大宗とし、損益計算書勘定を新たに「損益勘定」と「期間外損益勘定」の二つに区分した。國鉄の損益計算書勘定におけるこの二つの区分は、当期業績主義を「損益勘定」に貫くためのものであると云われる。

中島助教の次のような註がこの点に関連することがらとして参考にせられる。米國の企業の會計については、income statement という言葉が全く支配的になつて、profit and loss statement とか gain and loss statement という言葉は殆ど見ない。……損益計算書に関する包括主義と当期業績主義との論争に當つて、当期業績主義の立場に立つている者から、包括主義によつて当期純益の数字を損益計算書の中ほどに掲げそのあとに経常外損益項目を記載し最後に剰余金勘定に振替える正味差額を示すことになる、不馴れた素人は、当期業績を示す期間利益数字を見付け損つて誤解を生ずる恐れがある、と説明し、経常外項目を剰余金計算書に譲ることを主張した。それ故著者は……損益計算書を素人の一瞥に供する爲に作製する時代は過ぎたと説明しているのである。

profit and loss account とか gain and loss account という言葉と區別した意味での income account は、期間収益に照應する費用を對應せしめて計算される期間純益の勘定である。ただ損益勘定と呼んだのではこの趣旨がはつきりしない。

で、特に「当期利益勘定」と訳してみた。

クリーン・サープラス、「汚れていない剰余金」とは、包括主義損益計算書の立場をとった場合に、その剰余金勘定が経常外項目による修正や加減を損益勘定ですませて差引の正味のみを加算又は差引されることから生れた言葉で、剰余金の中でいろいろな修正を試みる場合に対比したものである。包括主義の主張を clean surplus theory と呼ぶ場合もある。と。

富永祐治・石井昭正編著「鉄道経営論」有斐閣(昭和三十一年)三四一頁以下交通協力会刊「交通年鑑」三〇年版一二九—三〇頁及びペイトン・リトルトン共著中島省吾訳「会社会計基準序説」森山書店(昭和三十一年)一九九—二〇〇頁参照。

2' 3 Joseph L. White, "Analysis of Railroad Operations", Simmons-Boardman Publishing Corporation, New York, 1946; Chap. II cf.

4' 5 Ibid., p.1 cf.

6 Ibid., p. 10

7 Ibid., pp. 10~11

8 Ibid., p. 13

9 Ibid., p. 11

10 Ibid., pp. 11~2

11 Ibid., p. 12

尙、このような考え方には、ペイトンとリトルトンの次のような基礎概念が想像できないだろうか。すなわち

会計上の諸勘定及び財務諸表は、企業主というよりはむしろ

企業自体に関するものであるから収益 (revenues) と費用 (cost) との定義は出資者持分 (propriatorship) の増減としてではなく、企業資産の増減にもとづいて行われる。と。無論それは企業実体概念に連なる。ペイトン・リトルトン共著中島省吾訳前掲書一一頁

12' 13 J. L. White, Ibid., pp. 14, 15

14 Ibid., pp. 2~3

15 馬場克三「減償償却論」千倉書房(昭和三十一年)三一九頁

16 Frederick A. Cleveland and Fred Wilbur Powell, "Railroad Finance", D. Appleton and Company, New York, 1923; pp. 192~3 cf.

17 Ibid., pp. 195~6 cf.

18 Ibid., p. 196

19' 20' 22' 25 Ibid., p. 197

21' 23' 24 Ibid., p. 198

26 Ibid., pp. 203~4

27 Ibid., p. 201

28 Ibid., p. 204