

Title	減価償却思考の確立,このの胚胎,逡巡:イギリス会計史:19世紀
Sub Title	Fledgeling of the Depreciation Thought : A History of Accounting in the United Kingdom: The Nineteenth Century
Author	友岡, 賛(Tomooka, Susumu)
Publisher	
Publication year	1990
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.32, No.6 (1990. 2) ,p.15- 48
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19900225-04055721">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19900225-04055721</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

三田商学研究  
32 卷 6 号  
1990 年 2 月

## 減価償却思考の確立, これの胚胎, 逡巡

——イギリス会計史: 19世紀——\*

友 岡 賛

はじめに\*\*

減価償却思考の確立。これすなわち<近代会計>の成立。

減価償却あらずして, いづくんぞ近代会計あらんや。

《減価償却思考は近代会計の Merkmal》。

あながち極言でもなからう。

減価償却思考の確立, これにさきだつものは<固定資産>, <固定資本>の認識であった。

《固定資産をしまったとき》。

\* 本稿には, 1988年7月9日, 名古屋商科大学にて開催された日本会計史学会の第7回大会における研究報告, 佐々木重人「19世紀イギリスにおける鉄道資産会計」にたいするふたつの質問より示唆をうけたぶぶんがある。

——慶應義塾大学商学部の笠井昭次教授および東京都立大学経済学部の千葉準一教授よりの質問である。

\*\* このところ友岡賛のたずさわっているしごと「イギリス会計史の研究」, これにおけるしゅたる課題のひとつは<近代会計の成立>にある。

むろんのこと, そもそもいかなる会計をもってして<近代>会計とするか, ということが, まずは, とわれねばなるまい——が, さしあたりこれはろんじない。とわない。

というよりもむしろ, げんざいてがけているしごとをつうじ, じょじょに, やがて, 《近代会計なるものがみえてくる》。かようにかんがえる。

これはさておき, 近代会計の成立はすくなくもふたつの面をもつ, とおもう。<function>の面と<structure>の面とのふたつである。

むろん, これらふたつの面は相即不離のあいだがらにある, ともいいえよう。

これもさておく。

さしあたり友岡は, function の面における近代会計の成立の Merkmal を, <stewardship>におけ

—そのとき、《近代会計がみえてきた》。

固定資産の認識、—減価償却思考の確立、—近代会計の成立。]

この Schema に<複会計>制度の存在をみる。

近代会計の成立をみることは、会計<史>のなかに複会計制度の *raison d'être* をみることでもある。

と本稿はいう。

はたして本稿のいうがごとくんば。

Schema は。

固定資産の認識、—複会計制度の存在、—減価償却思考の確立、—近代会計の成立。

- 
- る責任、これより派生する<accountability>の認識のありようにおく。  
 そのうえで、これまでのところは、いかの論攷において、おもに会計の *function* の面をぎんみしてきている。
- 友岡賛『『会計の基本理念としての *fairness*—イギリス会社法の要請を中心に—』『国際会計研究学会年報—1984年度—』1985年3月, pp. 105-117.
- 友岡賛『『真実且つ公正なる概観』考 <その1>—イギリス会社法の変遷を中心に—』『三田商学研究』第28巻第4号, 1985年10月, pp. 47-71.
- 友岡賛『イギリスのグループ・アカウント—連結会計思考の萌芽から制度化迄—』會田義雄(編著)『企業結合会計—その実態と理論—』中央経済社, 1985年11月, pp. 67-82.
- 友岡賛『『真実且つ公正なる概観』考 <その2>—アーガイル・フーズ社の事例を中心に—』『三田商学研究』第29巻第3号, 1986年8月, pp. 1-37.
- 友岡賛『『公正性概念』考 <序>—利害調整会計の意義を中心に—』『三田商学研究』第29巻第5号, 1986年12月, pp. 97-109.
- 友岡賛『『真実且つ公正なる概観』考 <その3>—意を中心に—』『三田商学研究』第30巻第6号, 1988年2月, pp. 1-34.
- 友岡賛『<しろうと監査>より<くろうと監査>へ—イギリス会計史管見—』『三色旗』第490号, 1989年1月, pp. 24-27.
- 友岡賛『近代会社制度の生成、これにおける会計—イギリス会計史：19世紀—』『三田商学研究』第32巻第2号, 1989年6月, pp. 1-28.
- 友岡賛『The City of Glasgow Bank の終焉—イギリス会計史：19世紀—』『三田商学研究』第32巻第3号, 1989年8月, pp. 20-52.
- 友岡賛『The City of Glasgow Bank の清算—イギリス会計史：19世紀—』『三田商学研究』第32巻第4号, 1989年10月, pp. 29-42.
- 友岡賛『<株主の代理人>としての監査人、これにおける<独立性>—イギリス会計史：19世紀—』『三田商学研究』第32巻第5号, 1989年12月, pp. 276-285.
- ひるがえって、*structure* の面における近代会計の成立の *Merkmal* を、減価償却思考、これの確立におく。
- structure* の面における近代会計の成立の *Merkmal* としての減価償却思考の確立、これが本稿においてぎんみされる。
- ただし、友岡のしゅたる関心は、会計の *function* の面、つねにこれにある。
- よって、本稿においてもまた、つまるところは、*function* の面をろんずることとなるかもしれないが。

## I

1)  
The Regulation of Railways Act 1868。

## 資本収支勘定

支出	収入
既使用路線	株式
未完成路線	借入金
車輛	社債
他鉄道会社出資金	諸口
船渠および汽船ほか	
残	

## 収益勘定

費用	収益
軌道, 土木建築物, および駅維持費	旅客運送料
機関車動力費	小荷物, 馬, および馬車運送料
客車および貨車修繕費	郵便物運送料
運送諸掛かり	商品運送料
いっばん経費	家畜運送料
法律関係費	鉱物運送料
議会関係費	ほか
損害賠償金	船客運送料
地方税および国税	船荷運送料
特別税	賃貸料
ほか	乗換料など
純収益	

1) 31 & 32 Vict. c. 119.

いかのみつつは, 同法のさだむ計算書類のいちぶである。

## いっばん貸借対照表

資本収支残	当座預金
純収益	利つき預金
未払配当および未払利息	国債および政府証券
未払保証配当金および未払保証利息	資本支出処理されない他鉄道会社出資金
短期借入金	貯蔵品
借入金および社債報告書に記載されない Lloyd's 債およびそのほかの債務	未収運送料
銀行借入金	他社未収金
他社借入金	手形交換所未収金
手形交換所未払金	郵便局未収金
雑未決済勘定	雑未決済勘定
駅、土木建築物、および建物火災保険基金	仮勘定
汽船保険基金	ほか
ほか	
=====	=====
=====	=====

## II

## 2) 複会計制度。

〈資本収支勘定〉。——資本的収入および資本的支出を記載。

前者は、資本金、社債、および長期借入金など、後者は、固定資産に投下されたもの。資本収支勘定において借方より貸方の大なるとき、資本的収入の余剰あるときは、固定資産が、資本的収入、すなわち自己資本および長期他人資本により、まかなわれていることとなる。

〈収益勘定〉。——収益的収入および収益的支出を記載。

前者は、営業にともなう収入、後者は、営業にともなう支出。ただし、収益的支出のうち、いわば未費消のぶぶんは、収益勘定に記載しない。貸借差は損益をしめす。

〈いっばん貸借対照表〉。——資本収支残、短期他人資本、および未費消の収益的支出をふくむ流動資産などを記載。

複会計制度にあっては「減価償却をおこなわない」。

資本収支勘定上、固定資産は取得原価のまま、すえおかれる。

いわゆる〈取替法〉をもちいる。

2) いかのべるとおり、複会計制度においては、いわゆる貸借対照表項目が、固定資本にかかわるものと流動資本にかかわるものとの〈ふたつ〉において把握される。いうまでもなからうが、これが、複会計制度の〈複〉会計制度たるゆえんである。

設備にかんする固定資本と経営にかんする流動資本、つまり運転資本とが、それぞれべつべつに処理されるのである。

収益勘定上、固定資産にかかわる収益的支出は、減価償却費ではなくして、取替費ということとなる。よって、ここにもとめられる純収益は、収益的収入より、既費消の収益的支出を扣除したものととなり、また、固定資産の取り替えのおこなわれたばあいには、取替費が収益的支出として扣除されることとなる。

### III

The Regulation of Railways Act 1868 にみる会計制度は、まさにこれ複会計制度である。

同法のさだむ会計制度をもって複会計制度の嚆矢とするむきもすくなくない——が、これの濫觴は、そのかみの、いな、この世紀前半の実務にあった。

すでに19世紀前半の鉄道会社の実務に複会計制度をみる。

複会計制度は、鉄道業において多額に必要とする固定資本投下を処理すべく案出されたものである。1830年代、1840年代には、鉄道業にあって、すでにかなりいっばん的な実務となっていた。

The Great Western Railway Company.

1835年設立。1838年、Paddington より Maidenhead まで 22miles, 1841年、London より Bristol まで 118miles 開通。爾後、拡張をすすむ。

1846年12月の計算書類。

資本収支勘定に該当する収支いっばん計算書 [Table 1]<sup>5)</sup> がある。収益勘定 [Table 2]<sup>6)</sup> もある。

3) 当時、鉄道業が社会におよぼした影響は大、すこぶる大であった。

法律。鉄道会社は、これのほとんどが個別的な法律のもと設立された。かかる個別的な法律はいっばんの Companies Act に影響をあたえる。

経済。鉄道会社こそが大企業の嚆矢であった。これの必要とする資本のおおきさはほかに比類のないものであった。これの経営組織もまたそのかみの最先端をゆくものであった。証券市場へも影響をおよぼした。鉄道会社の株式ないし社債は、当時の証券市場においておおきなわりあいをしめた。証券市場の発展に寄与する。

——会計。鉄道会社は、本稿にみる structure の面のみならず、function の面にかんしてもまた、看過すべからざる存在である。

4) むろん、すべての鉄道会社が、The Regulation of Railways Act 1868 におけるごとき会計制度をとっていたわけではない。とはいえ、同法が、複会計制度をつくった、わけでもない。同法は、当時の鉄道会社の会計実務の統一をはかった、というべきか、あるいは同法においていわば体系的にしめされた複会計制度の原型は、すでに1830年代、1840年代の実務にあった、というべきであろう。

実務にめばえた複会計制度は、実務にめばえたがゆえに、各社かくようであり、かつ、これのいわば運用もたようであった。制度これじたいおよびこれの運用の両面において体系的なものとしての複会計制度の成立をみるには、The Regulation of Railways Act 1868 をまたねばならなかった。これはたしか、かもしれない。

すくなくも同法の登場をまつまで、複会計制度の運用は、いくつかの問題をはらんでいた。なかんずく、資本収支勘定と収益勘定とのあいだの配分がおおきな問題であった。いずれの勘定のものとして処理するか、判断にまよう項目もあった。のみならず、経営者の肆意の介入もまれではなかった。いわゆる配当政策において、である。収益勘定に記載すべき、つまり営業収益に賦課すべき費用を資本収支勘定に記載する。資本的収入に賦課する。すなわち、利益の過大計上となり、これによる配当の支払いは、資本の侵蝕となる。ほんらい維持すべき資本よりの配当である。

5) The Great Western Railway Company, *General Statement of Receipts and Payments, to 31st* ↗

収支いっぱん計算書には自己資本および長期他人資本が収入として、固定資産が支出として、それぞれ記載され、収支差額 £108,671.10s.7d. がしめされる。ただし、かかる差額、つまり資本収支残高はしめされるのみで、いっぱん貸借対照表なるものへの振り替えはなされない。

複<sup>7)</sup>会計制度の原型ともいいうる。

**Table 1 The Great Western Railway Company の1846年12月の収支いっぱん計算書**  
General Statement of Receipts and Payments, to 31st December, 1846.

RECEIPTS.		£	s. d.
Amount received on account of Capital, viz.: —Calls on old shares, £2,122,448 2s 1d; calls on half shares, £1,394,709; calls on quarter shares, £883,044 13s 2d; calls on fifth shares, £645,602 17s 6d; calls on £17 shares, £134,704		5,180,508	12 9
Amount received on debentures, viz.: —In anticipation of calls on shares, £418,445; mortgage of Great Western Railway, £2,653,591 13s 4d; mortgage of Cheltenham and Great Western Union Railway, £33,444 15s 8d		3,105,481	9 0
Amount received on loan notes, loans, & c.		1,537,620	0 0
		£9,823,610	1 9
PAYMENTS.		£	s. d.
GREAT WESTERN RAILWAY.			
Expenditure to 30th June, 1846, as per statements		6,937,719	13 7
Land and compensation, £3,663 2s. 11d; additional works, stations, & c., Swindon, Bristol, & c., £44,869 9s 4d; locomotive engines, carriages, & c., £44,826 19s 11d; additional machinery, tools, & c., at Swindon engine house and shops, £5,286 9s 5d; Parliamentary expenses, £25,487 19s 6d; re-construction of permanent way between London and Maidenhead, £8,703 17s 3d		132,837	18 4
		£7,070,557	11 11
	31st Dec., 1846.	Total.	
	£ s. d.	£ s. d.	
CHELTENHAM AND GREAT WESTERN UNION RAILWAY.			
Swindon to Kemble, including branch to Cirencester		230,000	0 0
Kemble to Gloucester, viz.:			
Works	18,704 1 11	287,795	12 0
Stations	3,158 14 2	24,536	4 2
Permanent rails	433 3 8	101,138	4 5
Land and compensation	2,738 15 10	107,017	4 10
Vendors' costs and expenses	325 9 1	4,341	17 1
Gloucester to Cheltenham, viz.:			
Birmingham and Gloucester Railway Company		103,533	6 8
Works		15,850	12 1

December, 1846.

6) The Great Western Railway Company, *Revenue Account, from the 1st July to the 31st December, 1846.*

7) かもしれない。

Stations		320 0 0
Land and Compensation		23,593 0 8
Vendors' costs and expenses		956 17 2
Parliamentary and law expenses	5,260 9 4	16,054 16 8
Engineering expenses		18,511 5 2
General expenses	246 6 0	2,220 17 10
Debenture Stamps		2,955 17 6
Interest	3,531 6 11	26,840 17 9
	<u>£34,398 7 11</u>	<u>£965,666 14 0</u>

## OXFORD RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	1,518	12 8	22,032	17 0
Vendors' costs and expenses	123	4 10	579	1 0
Parliamentary and law expenses			3,629	13 5
Engineering expenses			8,184	19 2
Works	1,348	16 1	108,798	15 4
Permanent rails			14,217	9 10
General office expenses	100	0 0	780	2 9
Interest			1,065	8 5
	<u>£3,090</u>	<u>13 7</u>	<u>£161,288</u>	<u>6 11</u>

## BERKS AND HANTS RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	24,986	18 6	115,226	15 11
Parliamentary and law expenses	6,185	18 10	18,215	18 1
Engineering expenses	1,061	18 1	11,172	16 4
Works	93,072	13 9	164,821	6 5
Permanent way	47,277	0 0	120,359	12 0
General expenses	737	7 6	981	2 10
Interest	8,997	0 8	12,999	1 6
Debenture stamps			1,166	13 4
	<u>£182,318</u>	<u>17 4</u>	<u>£444,943</u>	<u>6 5</u>

## OXFORD AND RUGBY RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	62,033	14 11	118,643	15 5
Parliamentary and law expenses	7,806	0 3	15,351	18 7
Engineering expenses	706	12 1	9,804	14 7
Works	55,308	16 3	68,163	14 5
Permanent way	42,956	15 9	133,086	19 0
General expenses	879	10 0	1,807	17 2
Interest	6,830	2 9	9,144	3 7
Debenture stamps	1,000	0 0	1,583	6 8
	<u>£177,521</u>	<u>12 0</u>	<u>£357,586</u>	<u>9 5</u>

## MONMOUTH AND HEREFORD RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	975	18 6	8,715	5 4
Vendors' costs and expenses	24	1 6	124	1 6
Parliamentary and law expenses	3,413	6 11	9,935	7 6



Engineering expenses	468 5 11	7,098 11 4
Permanent rails	30,069 4 0	72,455 0 10
General office expenses	505 8 9	540 2 11
Interest	2,101 6 1	3,539 2 8
	<u>£37,557 11 8</u>	<u>£102,407 12 1</u>

## WEST LONDON RAILWAY.

	£	s.	d.
Moiety of purchase	30,000	0	0
Amount of advances made by the subscriptions authorized to other Railway Companies, and of expenses for their account to be reimbursed to this Company	582,488	10	5
Giving a grand total of	<u>9,714,938</u>	<u>11</u>	<u>2</u>
Leaving a balance of	£108,671	10	7

Table 2 The Great Western Railway Company の1846年12月の収益勘定

Revenue Account, from the 1st July to the 31st December, 1846.

## RECEIPTS.

	£	s.	d.
Traffic: —Passengers, £355,034 13s 5d; carriages, horses, and dogs, £11,986 10s 9d	367,021	4	2
Mails, expresses, & c.	10,917	17	8
Merchandise	107,011	13	5
Warehouse rent	30	2	8
Parcels	18,486	8	9
	<u>£503,467</u>	<u>6</u>	<u>8</u>
The Bristol and Birmingham Company, for rent, & c., including dividends on Cheltenham and Gloucester tramroad	9,375	0	0
	<u>£512,842</u>	<u>6</u>	<u>8</u>
Rent of cottages, & c., £817 14s 2d; registration fees, £186 15s	1,004	9	2
	<u>£513,846</u>	<u>15</u>	<u>10</u>

## EXPENDITURE.

Maintenance of way, stations, and works	33,144	3	10
Locomotive account (as per Abstract 1), viz.; —Coal, coke, repairs, drivers, firemen, & c. Oil, tallow, and all other incidental expenses	57,262	12	0
Carrying account (as per Abstract 2), viz: guards, police, porters, clothing, repairs of carriages, oil, tallow, & c.	51,459	3	0
General charges (as per Abstract 3), viz.: Superintendents and clerks, advertising, printing, stationery, and sundries, including travelling expenses	18,859	3	1
Disbursements for repairs and alterations of stations, & c., and for insurance	685	5	1
Compensation returns and allowances	355	0	7
Government duty on gross receipts from passengers	15,430	13	5
Rates and taxes	13,637	12	5
General offices: —Direction, salaries, and all office expenses	3,423	11	8
	<u>£194,257</u>	<u>5</u>	<u>1</u>
Balance for the half-year ending 31st Dec., 1846	319,589	10	9
	<u>£513,846</u>	<u>15</u>	<u>10</u>

The London and North Western Railway Company.

1846年、The Grand Junction Railway Company, The London and Birmingham Railway Company, および The Manchester and Birmingham Railway Company の合併により設立。

1848年6月の計算書類。

資本収支勘定に該当する資本勘定〔Table 3〕<sup>8)</sup>がある。収益勘定〔Table 4〕<sup>9)</sup>がある。資本勘定には自己資本および長期他人資本が収入として、固定資産が支出として、それぞれ記載され、収支差額£396,125.11s.7d.がしめされる。さらに、いっばん貸借対照表〔Table 5〕<sup>10)</sup>がある。資本収支残高たる£396,125.11s.7d.がこれへふりかえられる。

複会計制度。

#### IV

複会計制度にあっては「減価償却をおこなわない」。

とされる。

やがて。——減価償却をおこなわない複会計制度、これのもつ、とうぜんにもつ問題、矛盾こそ<sup>11)</sup>が、減価償却思考の確立をもたらす。

取替法にあっては、固定資産をとりかえるばあい、あたらしい資産の取得原価を費用として処理し、ふるい資産、除却資産の取得原価をひきつづき資本収支勘定に残存せしむこととなる。さいしょに固定資産を取得したさい、あるいは改良などのおこなわれたさい資本的支出として処理し、固定資産、つまり資本的資産、つまり固定資本、すなわち維持すべきぶぶん、配当すべき利益、配当しうる利益の算定の基礎たるぶぶんを固定する。資本の価値を固定するのである。

<資本的支出と収益的支出との峻別>という面におけるその貢献には大なるものがあつた。

とはいえ、資産の評価ないし期間損益の算定の面の不合理さ、矛盾は、言をまたない。げんざい<sup>12)</sup>使用ちゅうの資産の価値、いな、取得原価がしめされない。発生主義の損益がしめされない<sup>13)</sup>。

8) The London and North Western Railway Company, *Statement of the Capital Account, 30th June, 1848.*

9) The London and North Western Railway Company, *Statement of the Revenue Account, Half-year ending June 30, 1848.*

10) The London and North Western Railway Company, *General Balance Sheet, 30th June, 1848.*

11) いうまでもなからうが、これは、複会計制度これじたいのもつ問題、矛盾というよりも、複会計制度のもたらす問題、矛盾、あるいは減価償却をおこなわない複会計制度のもつ問題、矛盾のことである。

12) 価値がしめされない、とまではいきりえないかもしれない。さいしょに取得した資産の取得原価をもって価値とする、ということこれじたいを、すくなくも友岡はただちに否定しえない。会計における価値のなんたるか、はたまた取得原価および減価償却の *raison d'être* をおもいおこすとき。

とはいえ。げんざい使用ちゅうの資産の取得原価がしめされないこと。すでに使用されなくなり、取り替えもされていない資産であっても資本収支勘定に残存すること。これらの問題はのこる。

13) とはいえ、複会計制度の貢献としては、資本的支出と収益的支出との峻別にくわするに、かなり不充分なものながらも、現金主義よりの脱皮、いな、現金主義のぶぶん的な修正をこころみている点を指摘しえよう。「現金主義より発生主義へのかけ橋となった」。

**Table 3 The London and North Western Railway Company の1848年6月の資本勘定**  
Statement of the Capital Account, 30th June, 1848.

	1st Jan. to 30th June, 1848.		Total, 30th June.	
	£	s. d.	£	s. d.
Stock in land and works, including stations, tunnels, bridges, permanent way, wharfs, warehouses, and all incidental charges	342,428	18 6	16,190,026	13 9
Carrying stock.—Locomotive engines, carriages, wagons, & c.	181,297	9 0	1,674,660	10 8
Estate of the Company, in lands and buildings, yielding rent	1,264	1 10	236,578	16 10
Total main and branch lines open for traffic	£524,990	9 4	18,101,266	1 3
Lines opened in which the Company have an interest:—				
West London			48,334	19 6
Lancaster and Carlisle			454,373	17 3
Caledonian	23,433	17 2	191,652	18 8
Branch lines of the Company not completed: —				
Rugby and Stamford	86,989	8 6	400,204	3 1
Rugby and Leamington	74,704	6 2	314,919	19 8
Extensions into Birmingham	42,501	8 1	231,121	14 7
Extensions into Liverpool	61,093	13 4	435,163	8 10
Birmingham and Lichfield	186	4 9	37,898	16 3
Coventry and Nuneaton	79,572	3 0	82,554	9 9
Coventry, Nuneaton, and Leicester	23,031	13 5	109,734	1 8
Ashton branch	13,491	10 8	95,841	7 8
Lines not completed, in which the Company have an interest: —				
Birmingham, Wolverhampton, and Stour Valley	71,063	14 5	195,082	18 3
Buckinghamshire	54,428	0 0	69,428	0 0
Shropshire Union			101,732	11 11
Northern Counties Union	125	8 2	10,477	5 2
Manchester and South Junction	24,274	7 3	206,080	17 2
South Staffordshire	27,123	15 11	68,429	13 9
Leeds, Dewsbury, and Manchester	21,000	0 0	26,149	9 6
East and West India Docks	40,000	0 0	161,173	2 11
Manchester and Buxton	955	9 6	32,094	4 3
Chester and Holyhead	142,550	0 0	1,304,195	16 8
Huddersfield and Manchester	9,000	0 0	9,000	0 0
Parliamentary proceedings—branch lines	23,418	5 5	148,110	1 6
	£1,344,733	15 1		
Less repaid for Lancaster and Carlisle line	22,967	11 3		
	£1,321,766	3 10	£22,835,119	19 3
Balance			£396,125	11 7
			£23,231,245	10 10

## RECEIPTS.

	1st Jan. to 30th June, 1848.		Total, 30th June.	
	£	s. d.	£	s. d.
Consolidated Stock	527,015	5 4	12,316,205	17 8
£20 Shares London and Birmingham		2 7 7	136,959	1 7
£40 Shares Grand Junction	47,589	10 8	220,931	19 1
£10 A Shares Manchester and Birmingham	18,426	6 4	218,742	15 3
£10 B Shares Manchester and Birmingham	40,787	11 9	437,774	1 3
£10 C Shares Manchester and Birmingham			68,021	0 0
£25 Shares New	47,604	16 0	373,858	14 10
£13 10s Shares Coventry and Nuneaton	73,121	12 0	73,121	12 0
	£754,547	9 8	£13,845,615	1 8
Calls in advance	12,798	10 0	198,958	13 4
Loans on debentures	581,097	15 10	9,186,671	15 10
	£1,348,443	15 6	£23,231,245	10 10

**Table 4 The London and North Western Railway Company の1848年6月の収益勘定**  
Statement of the Revenue Account, Half-year ending June 30, 1848.

## EXPENDITURE.

	£	s. b.
Maintenance of way and stations	41,980	12 2
Locomotive power: —wages of engineers, enginemen, firemen, repairs, cost of materials and coke	126,626	6 6
Coach traffic charges: —salaries, wages, stationery, tickets, and carriage repairs	86,104	3 4
Police charges	19,649	16 6
Merchandise traffic charges: —salaries, wages, stationery, wagon repairs, and sundries	75,092	18 8
Stores department charges	1,182	17 11
Compensation for accidents and losses	5,242	18 4
General charges: —including Secretary's accountants', audit, and Man- ager's department, clearing house, and other expenses not classed	15,598	5 9
Schools at Wolverton and Crewe	923	16 2
Total working charges	372,401	15 4
Parish rates and taxes, £28,346 3s 6d.; duty on passenger traffic, £24, 380 6s 2d	52,726	9 8
Loss on North Union Lease	8,395	6 1
Interest on loans*	109,211	16 8
To balance carried down	491,272	3 4
	£1,034,007	11 1
Traffic, viz: —		
Passengers	583,279	11 10
Mails	20,930	5 5
Horses, carriages, and dogs	16,859	17 4
Parcels	49,037	12 0
	£670,107	6 7

Merchandise, gross receipt, £369,324 18s 6d; less expenses of collection and delivery, £77,562 3s 10d; £291,762 14s 8d; live stock, £22,084 12s 9d; coal, £25,352 13s 3d	339,800 0 8
Total traffic	£10,099,907 7 3
Interest on cash balances	7,752 10 9
Rents of land buildings, £10,742 16s 7d; less repairs and sundries, £783 8s; chiefrents, £2,311 11s 2d; £3,089 19s 2d	£7,652 17 5
Dividend from Lancaster and Carlisle Railway Company	8,694 15 8
	£1,034,007 11 1
<u>Balance brought down, £491,272 3s 4d; less for renewal of rails, £6,000</u>	<u>485,272 3 4</u>
* Viz.: Interest on loans charged against revenue, £109,211 16s 8d; do. against lines in course of construction, £56,752 6s 2d; interest on calls paid by this Company on stock held by them in other lines, £33,531 9s 11d; total amount of interest on loans for the half-year	£190,495 12 9

Table 5 The London and North Western Railway Company の1848年6月のいっぱん貸借対照表

General Balance Sheet, 30th June, 1848.

## EXPENDITURE.

	£ s. d.	£ s. p.
Balance of capital account		396,125 11 7
Disposable balance, 31st, December last	614,419 18 6	
Amount deducted in error, 31st December, for depreciation of locomotive engines, and carriages	<u>30,462 18 0</u>	
	644,882, 16 6	
Less dividend ordered, 18th February last	<u>564,098 8 6</u>	
	80,784 8 0	
Balance of revenue at this date	<u>485,272 3 4</u>	
Disposable balance		<u>566,056 11 4</u>
		£962,182 2 11

## RECEIPTS.

	£ s. d.
Balance of stores account	146,424 5 9
Balance of outstanding accounts	122,815 18 6
Balance in hand	<u>692,941 18 8</u>
	£962,182 2 11

## V

ところが。

The Great Western Railway Company.

ひとつさかのぼり, 1846年6月の計算書類。

収支いっばん計算書 [Table 6]<sup>14)</sup> があり, 収益勘定 [Table 7]<sup>15)</sup> がある。

depreciation という記載をみる。

収支いっばん計算書の支出側より, 減価償却として £5,000 減算, 収益勘定費用側に同額計上, 収益に賦課される。

減価償却という概念がすでにある。

The London and Birmingham Railway Company.

The London and North Western Railway Company の前身のひとつ。1833年設立。1839年, 全線開通。

**Table 6 The Great Western Railway Company の1846年6月の収支いっばん計算書**

General Statement of Receipts and Payments to 30th June, 1846

RECEIPTS.

	£	s. d.	£	s. d.
Amount received on account of capital, viz.:				
Calls on old shares	2,119,648	0 0		
Calls on half shares	1,394,804	0 0		
Calls on quarter shares	450,168	17 8		
Calls on fifth shares	<u>645,074</u>	<u>17 6</u>		
			£4,609,695	15 2
Amount received on debentures:				
Redeemable by calls on £100 shares	434,145	0 0		
Mortgage of Great Western Railway	2,351,091	13 4		
Mortgage of Cheltenham and Great Western Union Railway	<u>45,694</u>	<u>15 8</u>		
			2,830,931	9 0
Amount received on loan notes, loans, & c.			<u>1,565,550</u>	<u>0 0</u>
			£9,006,177	4 2

PAYMENTS.

GREAT WESTERN RAILWAY.

Expenditure to 30th December, 1845, as per statements	6,822,892	6 6
Land and compensation, £5,394 13s. 6d.; contracts for works, stations, & c., £43,694 10s. 11d.; permanent way, £1,094 0s. 5d.; locomotive engines, carriages [£53,714 1s.; less depreciation, £5,000], £48,714 1s.; engine-house machinery, tools, & c., £2,831 4s. 11d.; land surveyors, £178 3s. 4d.; parliamentary expenses, £8 9s. 7d.; re-construction of portion of the permanent way between London and Maidenhead, £12,912 3s. 8d.; maps, plans, & c., £0	<u>114,827</u>	<u>7 4</u>
	£6,937,719	13 7

CHELTEMHAM AND GREAT WESTERN UNION RAILWAY

	June 30th, 1846.	Total		
	£	s. d.	£	s. d.
Swindon to Kemble, including branch to Cirencester			230,000	0 0

14) The Great Western Railway Company, *General Statement of Receipts and Payments to 30th June, 1846.*

15) The Great Western Railway Company, *Revenue Account, from the 1st of January to the 30th of June, 1846.*

Kemble to Gloucester:			
Works	21,663	19 4	269,091 10 1
Stations	5,281	1 7	21,377 10 1
Permanent rails	8,193	18 6	100,704 19 9
Land and compensation	1,641	15 11	104,278 9 0
Vendors' cost and expenses	226	6 8	4,016 8 0
Gloucester to Cheltenham:			
Birmingham and Gloucester Railway Company			103,533 6 8
Deduct Amount received back out of the money invested for the moiety of the line between Gloucester and Cheltenham, £3,000*			
Works			15,850 12 1
Stations			320 1 0
Land and compensation			23,593 0 8
Vendor's costs and expenses	80	17 2	956 17 2
Parliamentary and law expenses	1,000	0 0	10,794 7 4
Engineering expenses	2,115	18 9	18,511 5 2
General expenses	140	0 0	1,974 11 10
Debenture stamps			2,955 17 6
Interest	3,175	8 9	23,306 10 10
	£43,519	5 8	
* Deduct as above	3,000	0 0	
	£40,519	6 8	£931,268 6 1

## OXFORD RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Works	5,598	7 7	107,449	19 3
Permanent rails			14,217	9 10
Land and compensation	284	0 0	20,514	4 4
Vendors's costs and expenses	5	5 0	455	16 2
General office expenses	50	0 0	680	2 9
Parliamentary and law expenses			5,629	13 5
Engineering expenses	476	15 9	8,184	19 2
Interest			1,065	8 5
	£6,414	8 4	£158,197	13 4

## BERKS AND HANTS RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	64,781	6 5	90,239	17 5
Parliamentary and law expenses*			12,029	19 3
Engineering expenses	2,079	12 0	10,110	18 3
Works	71,748	12 8	71,748	12 8
Permanent way	73,082	12 0	73,082	12 0
General expenses	71	4 2	243	15 4
Interest	2,858	15 5	4,002	0 10
Debenture stamps	1,166	13 4	1,166	13 4
	£215,788	16 0		
* Less to the credit of parliamentary and law expenses	284	5 0		
	£215,504	11 0	£262,624	9 1

## OXFORD AND RUGBY RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Land and compensation	56,610	6 6	56,610	0 8
Parliamentary and law expenses	762	17 8	7,545	18 4
Engineering expenses	2,354	16 11	9,098	2 6
Works	12,854	18 2	12,854	18 2
Permanent way	90,130	3 3	90,130	3 3
General expenses	76	7 2	928	7 2
Interest	1,555	17 0	2,314	0 10
Debenture stamps	583	6 8	583	6 3
	£164,929	7 4	£180,064	17 5

## MONMOUTH AND HEREFORD RAILWAY.

	£	s. d.	£	s. d.
Permanent rails	42,385	16 10	42,385	16 10
Land and compensation	7,739	6 10	7,739	6 10
Vendor's costs and expenses	100	0 0	100	0 0
General office expenses	1	1 0	34	14 2
Parliamentary and law expenses	1,191	12 3	6,522	0 7
Engineering expenses	1,800	0 0	6,630	5 5
Interest	911	0 5	1,437	16 7
	£54,128	17 4	£64,850	0 5

Amount of advances made by Subscriptions authorised to other Railway Companies, and of expenses for their account to be reimbursed to this Company £350,880 5 2

Table 7 The Great Western Railway Company の1846年6月の収益勘定

Revenue Account, from the 1st of January to the 30th of June, 1846.

	£	s. d.
EXPENDITURE.		
Maintenance of way, stations and works	28,634	9 4
Locomotive account [as per Abstract 1], viz., coal, coke, repairs, wages to drivers, firemen, &c., oil, tallow, and all other incidental expenses	54,705	18 5
Carrying account [as per Abstract 2], viz., wages to guards and conductors, police, messengers and porters, clothing, repairs of carriages, oil, tallow, & c.	51,905	7 11
General charges [as per Abstract 3], viz., superintendents' and clerks' salaries, advertising, printing, stationery, and sundries, including travelling expenses	18,559	11 8
Disbursements for repairs and alterations of stations, & c., and for insurance	659	1 1
Compensation returns and allowances	500	9 3
Government duty on gross receipts from passengers	14,748	18 9
Rates and taxes	15,030	1 11
General offices: —For direction, salaries, and all offices expenses	4,877	10 5
	£189,621	8 9
Amount chargeable to revenue for the renewal and depreciation of plant during this half year	5,000	0 0
	£194,621	8 9
Balance, for the half-year ending 30th June, 1846	301,807	3 4
	£496,428	12 1

## RECEIPTS.

	£	s. d.
Traffic.		
Passengers, £323,319 5s. 3d.; carriages, horses, and dogs, £11,544 18s. 10d.	334,864	4 1
Mails, expresses, & c., including arrears estimated according to the last Post-		



office award	36,319 1 5
Merchandise, £93,506 13s. 8d.; less loss by fire, £668 17s. 3d.	97,837 16 5
Warehouse rent	26 16 5
Parcels	16.786 0 6
Rent	
	£485,833 18 10
The Midland Railway Company, for rent of line between Stonehouse and Cheltenham, and use of station, including dividends on Cheltenham and Gloucester Tram-road	9,875 0 0
Rent of cottages, & c., £450 13s. 3d.; registration fees, £269	719 13 3
	£496,428 12 1

1838年12月の計算書類。

資本収支勘定に該当する資本勘定〔Table 8〕<sup>16)</sup>がある。収益勘定〔Table 9〕<sup>17)</sup>がある。いっぽん貸借対照表に該当する残高勘定〔Table 10〕<sup>18)</sup>もある。すでに完全な複会計制度。

収益勘定の費用側に車輛減価償却引当金として£11,312計上。残高勘定の負債側に引当金として£16,812記載。£16,812は車輛減価償却引当金の累計額である。

《複会計制度これじたいは減価償却をさまたげない》。

留意すべきは、——資本収支勘定。

資本収支勘定は、経営者、株主の代理人たる経営者、株主の財産の受託者たる経営者の報告書としての計算書類の核にはかならない。

資本収支勘定は<stewardship の計算書>。

stewardship における責任は、まずもって、株主より受託した貨幣財ないし物財<sup>19)</sup>、これの維持にある。accountability は、まずもって、かかる貨幣財ないし物財の維持の状態、これを、本人たる株主、委託者たる株主に報告することにある。ただし、資本収支勘定における stewardship は、債権者にかかわるこれをふくむ。これにおける代理人としての経営者にとっての本人は債権者をふくむ。よって、これにおける accountability は、本人たる債権者、委託者たる債権者への報告を

16) The London and Birmingham Railway Company, *Capital Account, December 31st, 1838.*

17) The London and Birmingham Railway Company, *Revenue Account, Six Months, ending December 31st, 1838.*

18) The London and Birmingham Railway Company, *Balance, December 31st, 1838.*

19) いわゆる現物出資のばあい。

Table 8 The London and Birmingham Railway Company の1838年12月の資本勘定

Capital Account, December 31st, 1838.	
December 31st, 1838.	December 31st, 1838.
£ s. d.	£ s. d.
To Stock, viz.—	By Calls o £100. Shares
Land and Compensation	2,249,225 0 0
Works of Road and Stations	124,525 0 0
Locomotive Department, viz.,	By Loans on Debentures
Engines and Tenders, Tools	2,125,000 0 0
and Implements	Ditto on Notes
Stores Account	365,500 0 0
Carrying Department, viz.,	Ditto on Account
Coaches, Trucks, Horse-	75,967 12 0
Boxes, Waggons, Cranes, &c.	2,566,467 12 0
127,249 12 4	
4,663,935 13 1	
To Charges, viz.	By Sundries, viz.
Obtaining Act of Incorporation	Produce of Sale of Forfeited Shares
72,868 18 10	4,444 15 10
Law Charges for General Business	Fines, Land, and Materials resold, & c.
10,339 9 3	5,273 3 7
Conveyancing and Land Agency	Interest on Calls in Arrears, Exchequer Bills, and Bankers' Balances
11,027 5 10	28,184 13 5
85,802 15 5	37,902 12 10
(including Travelling)	40,696 11 5
43,727 13 1	
223,766 2 5	
To Debenture Charges, (including ad valorem Duty)	By Balance
10,077 18 0	
To Interest on Loans previously to General Opening on 17 Sept.	
121,037 2 9	
131,115 0 9	
£5,018,816 16 3	£5,018,816 16 3

減価却却思考の確立, 其の胚胎, 遂巡

Table 9 The London and Birmingham Railway Company の1838年12月の収益勘定

Revenue Account, Six Months, ending December 31st, 1838.		December 31st, 1838.		
	£	s. d.	£	s. d.
To Maintenance of Way between London and Tring, from 17th Sept.	7,175	14 4	219,973	8 0
To Locomotive Account, viz. — Coal, Coke, Repairs, Salaries, Wares, Oil, Tallow, Waste, and Incidental Charges	16,091	5 1	16,558	4 7
To Carrying Account, viz. — Salaries, Wages of Police, Porters, &c. Stationery, Repairs, Gas, Oil, and Tallow	25,538	3 5	203,415	3 5
Mileage Duty	8,816	9 4	961	19 4
To General Charges, viz. — Engineering, Law Charges, Advertising, Printing, Direction, Office, Salaries, Secretaries, Clerks, and Sundries, (including Travelling)	14,983	16 1		
To Reserve for Depreciation of Stock, viz. — Locomotive Stock	5,007	0 0		
Carrying do.	6,305	0 0		
To Interest on Loans from 17th Sep	11,312	0 0		
Balance	33,854	15 5		
	116,458	18 4		
	<u>£234,231 2 0</u>			
			204,377	2 9
			29,853	19 3

Table 10 The London and Birmingham Railway Company の1838年12月の残高勘定

Balance, December 31st, 1838	
To Cash Account	121,724 18 8
To Capital Account	40,696 11 5
To Sundry Accounts for Balances due to the Company	11,332 1 8
	<u>£173,753 11 9</u>
By Revenue Account	116,458 18 4
By Reserve Account	16,812 0 0
By Loan Creditors Account	33,854 15 5
By Sundry Accounts for Balances due by the Company	6,627 18 0
	<u>£173,753 11 9</u>

ふくむ。

stewardship における受託財の維持の責任、代理人のこれは、もっぱら、受託した貨幣財の名目額の維持ないし受託した物財のいわば受託原価の維持にある。

資本収支勘定は、受託した貨幣財の名目額ないし物財の受託原価の維持にかかわる accountability をはたすための計算書にほかならない。

ここにこそ、stewardship の計算書、代理人の計算書たる資本収支勘定の raison d'être がある。

ゆえにこそ、固定資産、固定資本の価値を固定する——が、減価償却を否定するものではない。

減価償却費の計上を固定資産の価値に反映しない。ただこれのみである。

複会計制度は減価償却を否定するものではない。

問題は、減価償却費の相手勘定の身のおきどころのみである。これは、いっばん貸借対照表にあった。複会計制度のなかにあつて減価償却をおこなう鉄道会社は、いっばん貸借対照表に減価償却基金ないし減価償却引当金を記載することにより、この問題を解決する。

The London Birmingham Railway Company は、残高勘定に引当金として車輛減価償却引当金の累計額を記載した。資本勘定には手をふれることなく。

## VI

産業革命が固定資産の認識をもたらし、19世紀前半、成立しゆく産業資本主義、このなかに減価償却の問題をみる<sup>20)</sup>。とりわけ、当時の産業にあつて中心的なやぐわりをになつた鉄道業の発展のなかに。——産業革命の所産たる蒸気機関車の導入、蒸気機関車鉄道の確立につづく、1830年代、1840年代は、かの鉄道 mania 時代であつた。

いちはやく joint stock company の形態をとつた鉄道会社は、大量の固定資産をみずから所有<sup>21)</sup>した。自己所有の固定資産の使用をつうじ、<減価>の認識がうまれる。いわばとうぜんのこととして。

使用による減価、これをいかようにとりあつかうかという問題がしょうずる。価値の減耗としての減価である。財務の問題へつながる。

20) ——はずであつた、というべきか。綿工業のなかにはじまつた産業革命。生産設備ほかの規模の拡大が固定資産の認識をもたらし、このなかに減価償却の登場をみるはずであつた、がしかし、当時、おおくの企業においては生産設備ほかを<賃借>しての経営がいっばん的であつた。賃借経営より自己所有経営へとかわりゆくまで、まだじゃっかんのときをようした。19世紀なかばをすぎるまで。

21) 20) をみよ。

depreciation という概念はすでにある——が、かかる概念をもって意味されるものは、まちまちであった。ゆえにまた、ゆえにこそ、じっさいの取り扱いも各社かくようであった。

価値の減少として depreciation はとらえられた。修繕費およびぶぶんの更新費、すなわち維持費にかかわらしめて depreciation はとらえられた。取替費にかかわらしめて depreciation はとらえられた。

というよりもむしろ、これらのちがいをさほど認識することなく、たとい価値の減少としての depreciation、すなわちいわば評価損としての減価という概念であっても、これが、そのまま、ただちに、維持費、はたまた取替費にかかわるとらえかたへとつながる。

いな、まずは配当政策の問題があった。

配当額を操作するてだてとしての depreciation である。

## VII

D. Lardner はいう。

鉄道会社はさまざまなひとびとよりなる。かれらは、さまざまな、ときにはあいられない利害をゆうする。経営者は、かかるひとびとの権利を顧慮、斟酌せねばならない。永久的な投資の対象として鉄道会社を選択した株主たちがいる。かれらは、配当の額のみならず、配当の安定性、均一性、および永続性までも気にかける。かれらにとり、かかる配当は、永続的な当期利益を構成し、これのなかにかれらは期間的な報酬を期待する。たほう、鉄道会社を一時的な投資の対象とするひとびとがいる。また、かれらのなかには、鉄道会社をもって投機のとだてとみなし、配当のためではなくして、転売による利ざやを目的として株式を購入するひとびとがいる。かれらにとり、鉄道会社の株式は、ほかの市場における商品とおなじ投機の対象である。経営者は、一時的な投資の対象ないし貯蓄銀行にかわるものとして鉄道会社の株式を誠実に利用するひとびとの権利はいわずもがな、かような投機的な株主たちの権利をも顧慮、斟酌せねばならない。永久的な投資の対象として鉄道会社を選択した株主たちは、げんざいの配当の多寡よりもむしろ、株式の永久的な価値に関心をもつ。しゅとしてかれらは、配当を増額するよりまえに、収益をもととし軌道および車輛の効率的な維持をはかることを経営者に期待する。たほう、鉄道会社を一時的な投資の対象とするひとびと、なかんずく投機的な株主たちは、企業の永久的な価値をまったく意にかいさず、げんざいの配当のみを期待する。かようなふたつの種類の株主のなかにあつて、経営者には公平な行為がもとめられる。資本たるべきものをもってする収益の増額は、永久的な株主を犠牲として、一時的な株主に利益をもたらす。収益たるべきものをもってする資本の増額は、一時的な株主を犠牲として、永久的な株主に利益をもたらす。これらは、いずれも不公平であり、回避すべきゆきか

たである。<sup>22)</sup>  
と。

## VIII

1843年、The Great Western Railway Company は、depreciation を減額した。これにつき、同社の取締役 V. F. Hovenden はいう。これにより、こんごの配当を7%にたもちうる。<sup>23)</sup>と。

The Great Western Railway Company は、1843年6月、更新および減価償却につき £5,000 を引き当てている。収益勘定においてこの £5,000 を収益に賦課し、<sup>24)</sup> 収支いっばん計算書の支出側より同額を扣除している。<sup>25)</sup> ただし、これまでの同社は、毎年£20,000を計上してきたのであつた。<sup>26)</sup>

たほう、The London and North Western Railway Company。1848年、同社の総支配人 M. Huish は、取締役会にたいする報告書において、減価償却の処理を中止すべきであると主張した。<sup>27)</sup> かれば、1847年12月になされた減価償却費の計上を撤回すべきであると勧告する。<sup>28)</sup>

これをうけ、Table 5 にあつては、支出側に、あやまりによる前期の減価償却費として £30,462.18s. が加算される。1848年8月の株主総会において、会長 G. C. Glyn は報告する。株主各位は、前期の計算書において、減価償却費として £30,400 が利益より扣除されたことをおもいおこされよう。がしかし、車輛の状態および価値にかんするさらなる調査により、かかる賦課は不要であったということを取締役会は確認した。よって、同額を準備基金へふりかえた。<sup>29)</sup> 修正計算につき、<sup>30)</sup> 取締役会より Table 11 がしめされる。ただし、£30,462.18s. の修正のたほうにおいて、軌道更新引当金 £6,000 の記載をみる。株主にとり、不合理な減価償却費計上の取り消しはこのましい、<sup>31)</sup> がしかし、軌道更新引当金の設定はあらたなる不合理である、とみなされた。

22) D. Lardner, *Railway Economy: A Treatise on the New Art of Transport*, 1850, pp. 116-117.

23) *Herapath's Railway and Commercial Journal*, Vol. 5, No. 182, 4 Feb. 1843, p. 120.

24) The Great Western Railway Company, *Revenue Account, from the 1st January to the 30th June, 1843*.

25) The Great Western Railway Company, *General Statement of Receipts and Payments to 30th June, 1843*.

26) *Herapath's Railway Magazine, Commercial Journal, and Scientific Review*, Vol. 4, No. 159, 27 Aug. 1842, p. 869.

27) M. Huish, *Report to the Directors of the London & North Western Railway Company on the Present Condition of Their Moving Stock, with Remarks on the Nature and Necessity of a Deterioration Allowance*, Jun. 1848.

同報告書については、*Herapath's Railway and Commercial Journal*, Vol. 11, No. 521, 2 Jun. 1849, pp. 559-560 などをもみよ。

28) Huish, *op. cit.*, p. 25.

29) *Herapath's Railway and Commercial Journal*, Vol. 10, No. 479, 12 Aug. 1848, p. 820.

30) *Ibid.*, p. 820.

31) *Herapath's Railway and Commercial Journal*, Vol. 12, No. 588, 14 Sep. 1850, p. 903.

Table 11 The London and North Western Railway Company の1848年6月の修正計算書

	£	s.	d.
From the statements of the half-year's accounts, it will be seen that the nett proceeds, after deducting £11,715 4s. 11d. for replacement of locomotive engines and carriages, is	491,272	3	4
To which must be added the balance carried forward from last year, £50,321 10s., and £30,462 18s. deducted in error	80,784	8	0
	572,056	11	4
And the Directors recommend a further allowance, for renewal of rails, in the last half year	6,000	0	0
Making a disposable sum of	£566,056	11	4

げんざいの配当額を維持するためにする depreciation 額の操作, つまるところ利益の操作は, いうまでもなく株主のあいだの利害の調整の問題をはらむ。

短期的な, いわば目のまへの利益の分配のみを所有の目的とする株主たちがいる。かれらは, かような利益の操作に異議をとめない。高率の配当が維持されることに異論はなく, 会計処理の是非にはさほど関心がなかった。ただし, そもそも, 会計処理の是非をうんぬんするもとなる, かくあるべき会計処理をしめす原則ないし基準といいうるものもなかったが。

たほう, 長期的な株主がいた。かれらの関心はより広範なものであった。

鉄道 mania 時代は, たしかに鉄道業への投資熱, いな, 投機熱が最高潮にたっし, 鉄道の建設というより鉄道会社の設立これじたいの boom の時代であった。とはいえ, しゅたる鉄道会社のおおくは, いわば健全な目的のもと設立された。

<sup>32)</sup>  
The Great Western Railway Company.

England 南西部の都市 Bristol と London とのあいだをむすぶために設立された。

そのかみ繁栄は England 北部にうつっており, かつて港湾都市としてさかえた Bristol は沈滞していた。衰勢をもちかえすべく Bristol の事業家たちのもとめたものが London とのあいだの鉄道であった。建設計画がすすめられる。London にもまた, かかる計画に関心をもつ事業家があった。実現までにはじゃっかの年月をようしたが1835年設立。

32) いか, 同社にかんする記述は, M. C. Reed, *Investment in Railways in Britain, 1820-1844: A Study in the Development of the Capital Market*, 1975, pp.152-157 ほかによる。

なお。

Table 12 The Great Western Railway Company の株主の地域別のうちわけ  
株式金額による。単位は%

	1835年	1835~1836年
Bristol	26	26
London	15	37
Liverpool	0	5
そのほか	20	30
不明	39	1

[Ibid., p. 154, Table 23 のいちぶ]

↗

株主のうちわけ。地域としては、むろん、Bristol および London におおい。職業としては商人および郷紳などがおおく、後者がいちじるしい増加をみる。

爾後、急増してゆくのが L. Heyworth を中心とする Liveyool の投資家たちであった。かれらは The Great Western Railway Company の経営これじたいにもおおきな影響をおよぼした。The Great Western Railway Company のばあいにかぎらず、当時の鉄道会社は、まずは各地域の発展のため、よって、当該地域の事業家らよりの出資のもと、さらに、これにくわうるに London ないし Liverpool の投資家の参加により設立された。いうまでもなく、鉄道はすぐれた交通の手段として当該地域に有形無形の利益をもたらすものであった。また、たほうにおいて、ほかの地域の投資家、資金のゆたかな投資家にとっても、魅力ある投資の対象であらねばならなかったし、じじつ、London ないし Liverpool の投資家は、これを有利な投資の対象とみなし、投資した。London の投資家たちは、いわば純粋な投資家であった。がしかし、たいするに、Liverpool の投資家たちは、The Great Western Railway Company の経営これじたいにもおおきな関心をもち、経営にも影響をおよぼした。かれらは、いわば経営参加志向型の投資家であった。

The London and Birmingham Railway Company<sup>33)</sup>

設立の計画者は、London の事業家、くわうるに Birmingham ほかのひとびと。出資の面においては、ここにもまた Liverpool の投資家たちの存在がおおきかった。計画に着手ののちかなりの紆余曲折をへ、1833年設立。1839年、全線 112.5miles 開通。

Table 13 The Great Western Railway Company の株主の職業別のうちわけ  
株式金額による。単位は%

	1835年	1835~1836年
商人	21	28
郷紳など	20	42
製造業者	10	8
専門職業人	6	9
銀行家	2	3
そのほか	4	9
不明	37	1

[Ibid., p. 157, Table 24 のいちぶ]

33) いか、同社にかんする記述は、Ibid., pp. 133-138 ほかにによる。  
なお。

Table 14 The London and Birmingham Railway Company の株主の地域別のうちわけ  
株式金額による。単位は%

	1833年	1837年
Liverpool	32	40
Birmingham	16	3
Manchester	15	18
London	13	8
そのほか	22	31
不明	1	1

[Ibid., p. 135, Table 17 のいちぶ]



株主のうちわけ。地域としては、まず Liverpool, ついで Birmingham, Manchester, London。職業としては商人がおおく、郷紳などが急増する。

1846年、他社との合併により、The London and North Western Railway Company となる。

## IX

短期的な投資者がいた。長期的な、ときには永久的な投資家がいた。後者にも、純粋な投資家および経営参加志向型の投資家がいた。

短期的な投資者の関心は、短期的な成果、げんざいの配当にあつた。<sup>34)</sup>

長期的な純粋な投資家の関心は、長期的な成果、安定的な配当の維持にあつた。

長期的にして経営参加志向型の投資家の関心は、成果としての配当にとどまることなく、当該企業これじたいの維持、発展にあつた。<sup>35)</sup>

げんざいの配当をしはらうべく depreciation の計上をひかえることは、長期的な投資家たちにとり、このましいことではなかつた。かような配当は、将来においてもなお株式を所有しつづけるかれらの将来の利益、これを犠牲としてのげんざいの利益の分配にほかならないからである。depreciation の減額ないし未計上による配当の維持は、資本の維持、企業の経営の維持をあやうくするものにほかならないからである。ここに、短期的な投資者と長期的な投資家とのあいだの利害の対立、利害の調整の必要性をみる。

ここに介在するものこそ複会計制度であつた。

かような利害の対立のなかに複会計制度のひとつの raison d'être をみる。

経営これじたいにもおおきな関心をもち、資本の維持、企業の維持、発展を志向する株主は、維持すべき資本よりの配当の回避をのぞむ。これをかなえるものは複会計制度であつた。

Table 15 The London and Birmingham Railway Company の株主の職業別のうちわけ  
株式金額による。単位は%

	1833年	1837年
商人	51	40
郷紳など	16	31
製造業者	14	8
専門職業人	8	9
銀行家	4	5
そのほか	7	7
不明	0	0

[Ibid., p. 137, Table 18 のいちぶ]

34) むろん、Lardner のいうごとく、投機的な関心をもつものもいた。

35) むろんのこと、長期的な投資家は、おしなべて、かような関心をいさぐであらう。がしかし、これをみずからの行動、経営への干渉という行動にまではしめさんとしなない投資家をもって、純粋な投資家、とここではいう。

固定資産, すなわち維持すべきぶぶん, 配当しうる利益の算定の基礎たるぶぶんを固定する, 資本的支出と収益的支出とを峻別する複会計制度は, 如上の利害の調整というやくわりをになつた。というよりもむしろ, 叙上のごとき経営参加志向型の株主たちが, これ複会計制度をささえたのである。

短期的な株主の関心は当期利益にあった。これは収益勘定が明瞭にしめした。

長期的な, ときには永久的な株主の関心は資本, 軌道および車輛など物的固定資本の維持にあった。独立のものとしてもうけられた資本収支勘定はかかる資本の維持のありようを明瞭にしめすものであった。

## X

つとにいわれる。

複会計制度にあっては減価償却をおこなわない。と。

The Regulation of Railways Act 1868 にみる複会計制度は, 減価償却にふれない。だが, すでに19世紀前半の鉄道会社の実務に複会計制度ないしこれの原型をみた。これらのなかに, depreciation の実務をみた。depreciation なるものの意義の認識のありようはさておき。

のみならず, The Regulation of Railways Act 1868 の複会計制度につき指摘しうることは, これが減価償却には言及していないということ, これのみである。減価償却を肯定も否定もしないのである。

実務のなかにいつしかうまれた複会計制度なるものが, しいだいに複会計制度としての明確な認識<sup>36)</sup>をもってもちわれ, 実務に根づいてゆくにつれ, depreciation の実務が姿をけしてゆく。複会計制度は減価償却をよしないとの認識が根づいていったからであろうか。たしかに, どのような認識, 解釈はいっばん化していた。

くわうるに, The Regulation of Railways Act 1868 の登場をみる。

同法により, 複会計制度は法律のうえの制度<sup>37)</sup>となる。

同法は減価償却をおこなわないことをみどむ, と解釈された。

貸借対照表をふたつにわけ, 固定資産は, 資本収支勘定に記載し, 取得原価のまま, すえおく。

36) ちなみに, The Great Western Railway Company は, 1846年12月に減価償却の処理をとりやめた。同社の取締役会はいう。げんざい建設ちゅうの延長線があるていどの完成をみるまでのあいだ, 車輛の減価償却の賦課を中止したい。と [Herapath's Railway and Commercial Journal, Vol. 9, No. 402, 20 Feb. 1847, p. 213]。

37) 別稿においてすでにのべたが, 友岡は, 制度 equals 法律とするのではなくして, <行為のわくぐみ>という意味をもって制度という概念をもちいる [友岡, 前掲稿, 1989年6月, p. 1]。いな, <社会的な行為のわくぐみ>というべきかもしれない。

修繕費およびぶぶんの更新費、すなわち維持費、さらにじっさいの取替費のみを収益に賦課する。と。

そのかみ。depreciation は価値の減少としてとらえられた。

E. Matheson はいかのごとくいう。depreciation という語は完全には適切ではない。しかれども、衰耗による価値の減少を処理する簡便な方法としてもちいられる。いっていの率による depreciation をおこなうよりも、つねに価値を評価しなおしてゆくほうが適当とおもわれよう。がしかし、<sup>38)</sup> 後者は、実践可能性にとぼしい。

あるいは、維持費にかかわらしめてとらえられた。

あるいはまた取替費にかかわらしめてとらえられた。

というよりも、これらのちがいをさほど認識することなしに、よしんば価値の減少としての depreciation という概念であっても、これが、そのまま、ただちに、維持費、はたまた取替費にかかわるとらえかたへとつながる。

維持費にかかわる depreciation であれば、減価償却なるものの必要性の認識はない。

取替費にかかわる depreciation であっても、取り替えのためのそなえとしての認識は、ここ、鉄道会社の経営者にはない。取り替えということこれじたいが、とおいとおい将来のことでしかなかった。軌道の、あるいは車輛の将来の取り替えのためにする資金の内部留保の肝要性、これのてだてとしての減価償却の必要性の認識はなかつた。<sup>39)</sup>

というよりも、よしんば depreciation をおこなったばあいであっても、これはやはり、しゅとして価値の減少を認識するための depreciation であった。

価値の減少を認識するためにする depreciation は、評価の困難さをともなう。たんなる費用配分のでつづきとしての減価償却にはない。将来の取り替えのための資金を内部留保するためにする減価償却にもさほどない。

経営上の意義の認識、企業の維持における意義の認識のない depreciation。にもかかわらず、実務上の困難さ、煩雑ささえもともなう depreciation がさしたる理由もなくとりやめられるのは、むしろとうぜんであった。

しかも、これを、すなわち減価償却をおこなわないことを法律もみとめた。いな、すくなくも、みとめた、追認した、と解釈されたのである。

38) E. Matheson, *The Depreciation of Factories: Mines and Industrial Undertakings and Their Valuation*, 1884, p. 34.

39) ただし、もちろん、これはあくまでも当時の経営者らの理解においてである。資金の調達における減価償却の意義の認識は、むしろ、当時すでにあつた。

1849年、知名の会計士 W. Quilter も指摘する。もしも軌道にかんし減価償却をおこなわないとするならば、ふるくなつた軌道の修復にさいしては、あらたに資本を調達するよりほかないであろう。と [The Minutes of Evidence before Select Committee on the Amending of Railway Acts as to Audit of Accounts, 19 Mar. 1849, q. 2255]。

The Regulation of Railways Act 1868 は減価償却をもとめなかった。

とはいえ, 複会計制度の存在が減価償却の実践に影響をおよぼしたことはたしかである。貸借対照表を資本収支勘定といっばん貸借対照表とに分割。固定資産は資本収支勘定に取得原価にて記載しつづける。ときには, 固定資産の価値なるものが損益計算にまったく反映されない。減価償却費の計上を否定するばあいには。

ただし, 複会計制度も The Regulation of Railways Act 1868 もこれを否定してはいない。問題は計上の方法にのみあったはずである。減価償却費の計上を固定資産の価値に反映しないこと。この額を資本収支勘定の固定資産額より扣除すべきではない。

複会計制度これじたいは減価償却をこぼまなかった。The Great Western Railway Company しかり。The London and Birmingham Railway Company またしかり。減価償却はおこなわれた。複会計制度の実務のなかにあって。

The London and Birmingham Railway Company は, 残高勘定に減価償却引当金を記載した。

減価償却の実務はやがて姿をけす。The Regulation of Railways Act 1868 のさだめとはかかわりなく。いな, むしろ, 減価償却の姿なきそのかみの実務が同法のさだめに反映された, というべきであろう。

減価償却をもとめぬ The Regulation of Railways Act 1868 が実務のゆきかたをきめた, のではない。同法が減価償却をとりやめさせたのではない。

減価償却をおこなわぬ実務が同法のゆきかたをきめたのである。実務が, 減価償却をもとめぬ The Regulation of Railways Act 1868, 減価償却に言及せぬ同法をもたらず。

結果として, すでにあった実務, 減価償却をおこなわぬ実務を法律が追認した。あるいは, すくなくも, 追認した, と解釈された。

## XI

The Companies Clauses Consolidation Act 1845<sup>40)</sup> はさだむ。

株主に配当される利益の分配にさきだち, 取締役会は, これを適当とかんがえるばあい, 偶発的な事象にそなえるため, あるいは当該企業にかかわる土木建築物の拡張, 修繕, ないし改良にそなえるため, 適切な額を留保し, 残額のみを株主に分配しうる [s. 122]<sup>41)</sup>。と。

40) 8 & 9 Vict. c. 16.

41) なお, いっばんの会社にかんしては。

The Joint Stock Companies Act 1856 [19 & 20 Vict. c. 47] はさだむ。

取締役会は, 配当を提案するにさきだち, 偶発的な事象にそなえるため, あるいは配当を平均化するノ

ここでは depreciation にかんする内部留保、準備基金の設定が法認されていたといえよう。<sup>42)</sup>  
1849年、The Select Committee of the House of Lords on Audit of Railway Accounts は  
いう。

The Companies Clauses Consolidation Act 1845 の企図にそう準備基金ないし depreciation 基金の設定は、必要なものとして、げんざい、いっばんのみとむところである。じっさいにかかる基金が設定されているのを目にするのはよろこばしいことである。かかる基金がなく、資本のあるばあいには、資本の濫用の誘惑がつねにある。また、資本が潤渇しているばあい、路線の質の低下は回避しえず、公衆の危険はおおきくなり、とうぜん、会社これじたいの利益が犠牲となる。かかる基金へくりいれるべき正確な額を法律がさだむことは困難であろう、がしかし、かかる基金の有無および額は、つねに計算書類にしめされるべきである。これにかかわる収支は、つねに明確に記録、表示し、監査人のぎんみ、確認をうけるべきであり、株主も検査しうることとすべきである。<sup>43)</sup>  
と。

Matheson はいかのごとくいう。残存耐用年数はつねに減少してゆく。よって、これにたいするそなえをおこたるばあいには、将来においておおきな損失がしょうずることとなる。<sup>44)</sup>

## XII

さりながら、経営者の意識は叙上のごとくであったし、なによりもまず配当政策の問題があった。問題は、将来の取り替えのための資金にではなく、げんざいの資金にあった。よって、高率の配当の維持こそが先決問題であった。Matheson は、利益のないばあいであっても減価償却費を計上すべきとしつつも、減価償却費の計上の意義は配当の調整のてだてたることにあるとみなす。かれはいかのごとくいう。経営状態の悪化にそなえ、これの好調なあいだに多額の減価償却費を計上すべきである。<sup>45)</sup>

短期的な投資者は、げんざいの配当が満足しうるものであれば、よしとした。

ため、あるいは会社の事業にかかわる土木建築物の修繕ないし維持にそなえるための準備基金として、適切な額を会社の利益より留保しうる [art. 65]。と。

The Companies Act 1862 [25 & 26 Vict. c. 89] のしめす貸借対照表の雛形はいう。

資産の計上にさいしては、準備基金ないし損益に賦課するものとしての価値の低下額を扣除した原価をもってしめす。と。

42) ただし、Income Tax Act においては、1878年まで、引当金の設定がまったくみとめられていなかった [E. Matheson, *The Depreciation of Factories, Mines and Industrial Undertakings and Their Valuation*, 2nd ed., 1893, p. 9]。

43) *Third Report from the Select Committee of the House of Lords on Audit of Railway Accounts*, 25 Jun. 1849, pp. ix-x.

44) Matheson, *op. cit.*, 38), p. 34.

45) *Ibid.*, p. 53.

長期的な、なかんずく長期的にして経営参加志向型の投資家の関心は、当該企業これじたいの維持、発展にもあった。さりながら、ここに複会計制度があった。複会計制度こそが、資本の維持をうけあう、企業の維持を保証するとみなされた。高率の配当は将来の外部資金の調達を円滑なものとし、これが企業の発展へつなるとみなされた。高率の配当であっても、複会計制度をとったうえでこれは問題なしとみなされた。

むろん、株主たちのなかには、会計をしり、減価償却の意義をしろものも、いちぶにはいたであろう。がしかし、減価償却をおこなわないことこれじたいは違法ではなく、これに異議をとえうる客観的な根拠となりうる原則ないし基準といいうるものもなかった。おおくのものは、複会計制度にあっては減価償却をおこなわない、おこなう必要がない、いな、すくなくも、おこなわなくともよいとみなした。

くわうるに、そもそも、取り替えということこれじたいが、とおいとおい将来のことではなかった。維持のための適切な処置さえおこななければ、軌道にせよ車輛にせよ、かなり、かなりのあいだ使用しつづけるとおもわれた。

Lardner はいう。すぐれた技術者たちのあいだでも、鉄道の耐用年限はきわめてながく、軌条の衰耗はまったく無視しうるほどわずかなものである、とのかんがえがいっばん的であった。適切に敷設された軌条の耐用年数は100年ないし150年といわれていた。<sup>46)</sup>

複会計制度をとり、適切な維持費さえ収益に賦課すればよいとかんがえられていたのである。

### XIII

あくまでも depreciation は、配当政策、てだてとしての会計政策のなかにあり、おおくのばあい、会計理論のなかにはなかった。また、会計をしるものなかには、たといあったとしても、これはあくまでも資本の維持にかかわるものであった。資本の維持の問題は、もちろんのこと、期間損益計算の問題へもつながる。とはいえ、あくまでもこれは結果としてのことであった。製造業にあっては、製造原価としての設備の減価償却費の認識は希薄であった。鉄道会社のばあいとはことなり、取り替えがちかい将来のこととして意識されるばあいには、取り替えのためにする資金の内部留保のてだてとしての減価償却の認識はあった。がしかし、費用としての減価償却、ではなかった。

まずは、利益の調整のてだてとしての depreciation であった。資本の維持の問題もときに意識された——が、複会計制度の存在。如上の当時の複会計制度の解釈のありようにおいては、資本の維持の問題は解決されているとのごとくみなされがちであった。

46) Lardner, *op. cit.*, p. 42.

## XIV

Tax Act は、depreciation の計上をなかなかみとめんとはしなかつた。<sup>47)</sup>

くわうるに、判決においても、depreciation の計上はみとめられないということが確認されていた。

1876年の Forder v. Handyside。<sup>48)</sup>

会社は、通常定款にしたがい、建物、設備、および機械の depreciation のため、£1,509.7s. 6d. を利益より扣除した。——判決。この扣除額は、じじつ上、資本への追加であることよりして、かかる扣除は、The Income Tax Act 1842<sup>49)</sup> のさだめ [s. 100] に違反するものである。<sup>50)</sup>

depreciation が Tax Act 上さいしょにみとめられたのは The Customs and Inland Revenue Act 1878<sup>51)</sup> においてである。機械ないし設備の衰耗による減価をしめすものとして正当にして合理的とおもわれるものを利益より扣除することをみとむ [s. 12] とされた。

1878年、ようやくみとめられる。

## XV

このころともなると、減価償却をおこなわないことをこのまじからざることと指摘する声もきかれる。

F. W. Pixley はいう。

公開会社の計算書類においてもっともしばしばみうけられるあやまりは、不良債権ならびに設備および機械などの使用による減価にたいし、定期的な引き当てがなされていないことである。いかなる企業の経営にも不良債権がつきまとう。決算にさいし元帳上の債権の残高を慎重にぎんみし、実現にかかわる損失にそなえるべく充分な額を費用として計上しなければ、無価値の資産がふえてゆくこととなろう。おなじく、設備および機械などの減価にかんし、充分な額を定期的に収益勘定に賦課しなければ、かかる資産の帳簿上の価額は、じっさいの価値をはるかにこえたものとなろう。かようなたぐいの資産の価値の調査が必要となつたさいには、かかる資産につき、なすべき価額の

47) 42) をみよ。

48) 1 Ex. D. 233.

49) 5 & 6 Vict. c. 35.

50) なお、同法の s. 100, Case I, Rule 3 は、利益額の算定にさいし、建物の修繕のための支出額、はたまた器具、用具、ないし商品の補充、修繕、ないし改造のための支出額にかんし、過去3年間の平均額によるつうじょうの支出額をこえる額を扣除してはならないとしていた。

51) 41 Vict. c. 15.

引き下げが, 清算にいく年もかかるほどの欠損をもたらすことが判明するかもしれない。かかる欠損の清算の期間ちゅうには, 配当の支払いが停止, あるいはおおはばに減額されることとなるにちがいない。

<sup>52)</sup>  
と。

E. Garcke および J. M. Fells はいう。

ほとんどの鉄道会社にあつては, 修繕費および更新費の収益勘定への賦課により, 設備の劣化が適切かつ公正に処理されるとみなされている。かかる実務は, 鉄道会社の資産の特徴よりして, 修繕費および更新費はすくなくも減価償却費とひとしいものとなるということ, さらに, 維持しえなくなることのないよう, 軌道, 設備, および工具などの状態にかんし, 定期的な確認がなされているということを根拠に擁護されている。がしかし, 爾後とくらべ修繕費および更新費などのすくない初期においては, 減価償却費として適切な額が損益計算書に計上されないおそれがある。よしんば適切に計上されたとしても, とくていの年度にかたよりがしょうずることは不可避である。

<sup>53)</sup>  
と。

Matheson はいう。

鉄道会社にかんしては, 修繕費および更新費により, 設備の劣化が充分かつ適正に処理されるとみなされている。いく年ものあいだ営業をつづけており, 費用が平均的に計上されている鉄道会社のばあいには, かかる方法もただしとみなされるかもしれない。がしかし, 営業の初期にあつては, 減価償却費として充分な額が収益に賦課されないおそれがある。鉄道会社の公表する計算書類は, 設備の劣化を充分に開示していない。これの理由としては, まず, 修繕費ないし更新費は, かならずしも当該年度の運行による劣化をしめすものではないということ, ついで, 維持費は, 資本的支出に混入してしまうことがあるということ を指摘しうる。

<sup>54)</sup>  
と。

—さりながら。

鉄道会社は, いぜんとして減価償却をおこなわなかつた。この世紀のおわりをむかえるころとなつても, いまだ。<sup>55)</sup>

52) F. W. P., *The Joint Stock Companies' Acts 1862 and 1880 and Auditors (IV)*, *The Accountant*, Vol. 8, No. 377, 25 Feb. 1882, p. 5.

なお, この F. W. P. は Pixley とみてよからう。

53) E. Garcke and J. M. Fells, *Factory Accounts: Their Principles and Practice*, 1887, p. 98.

54) Matheson, *op. cit.*, 42), p. 2.

55) このころ, A. F. Dodd は説明している。鉄道会社においては, 修繕費および更新費がじかに収益に賦課され, 減価償却はまったくおこなわれていない。固定資産は, いったいの取り替えにより, 取得原価のまま維持されると主張されるからである。と [A. F. Dodd, *Railways and Their Financial Records*, a paper read before the Liverpool Chartered Accountants Students' Association, on 8th November 1894]。



鉄道会社の固定資産は、適切な修繕およびぶぶん的な更新により、半永久的に維持されうるとみなされた。<sup>56)</sup> おわりに、

鉄道会社の固定資産は、適切な修繕およびぶぶん的な更新により、半永久的に維持されうるとみなされた。

固定資産にかんし、修繕費およびぶぶん的な更新費のみを収益に賦課する。とおい将来において固定資産の取り替えが必要となったならば、当該取替費が収益に賦課されることとなる。

ただし、取替費はむろんのこと、修繕費もぶぶん的な更新費も、資産購入の当初にはすくなく、ときの経過とともに増加する。損益計算には期間的な不均衡がしょうずる。当該資産の収益への貢献ないし当該資産の価値の減少が期間損益に反映されない。くわうるに、修繕ないしぶぶん的な更新、あるいは取り替えをいつおこなうかという判断において、利益の操作の余地を経営者にあたえる。

とはいえ、減価償却をおこなっていたばあいにおいても、原価の配分のためにする減価償却というよりもむしろ、まずは、利益額、配当額の問題があった。

あるいは、収益にたいする費用としての減価償却費というよりもむしろ、固定資産の取り替えのための資金を留保するためにする減価償却であった。——ただし、鉄道会社の固定資産は、半永久的に維持されうるとみなされ、よって、取り替えのための資金の留保の必要性の認識もさほどなかった。

まずは、利益額、配当額の問題があった。

いずれにせよ、減価償却の実務はやがて姿をけす。

The Regulation of Railways Act 1868 のさだめとはかかわりなく。

鉄道会社は、修繕費およびぶぶん的な更新費、くわうるにとおいとおい将来における取替費による処理を選択した。<sup>56)</sup>

1989年10月30日脱稿

56) 1860年代のなかごろ、Manchesterにてひらかれた The Railway Shareholders Association の会議において、減価償却の復活の提案がなされた。がしかし、鉄道会社側はこれに反対した。実践不可能であるとして [The Accountant, Vol. 11, No. 551, 27 Jun. 1885, p. 14].

【附記】

本稿は, 辻真研究基金の1989年度の助成をうけた研究「イギリス会計史の研究」, これの成果のいちぶである。

同基金に万謝する。

また, 本稿のもちいた史料のいちぶの入手にかんし, 國學院大学の図書館に謝意をひょうしたい。

友岡は, 減価償却なるものにつき, これまで, 減価償却論の泰斗たる慶應義塾大学の峯村信吉名誉教授より, かぞえきりえぬほどおおくの有益なおしえをうけてきている。

同名誉教授に深謝する。

1989年8月12日記

訂正。ただし、誤植によるもののみ。

友岡賛「The City of Glasgow Bank の清算——イギリス会計史：19世紀——」  
『三田商学研究』第32巻第4号，1989年10月

p. 30	誤	かれらはさまざまに The City of Glasgow Bank 倒産に干与する。
	正	かれらはさまざまに The City of Glasgow Bank の倒産に干与する。
p. 31	誤	清算出資者の総額は1,819。
	正	清算出資者の総数は1,819。
p. 40	誤	清算終了。1822年10月1日。
	正	清算終了。1882年10月1日。
p. 42	誤	Anderson。——1870年より1876年までの The Institute of Accountants and Actuaries in Glasgow の会長。
	正	Anderson。——1870年より1876年まで The Institute of Accountants and Actuaries in Glasgow の会長。