

經濟論叢

第103卷 第2号

岡部利良教授記念號

献 辞	堀 江 英 一	
会計学的費用概念の論理構造	酒 井 文 雄	1
アメリカ鉄道独占の形成と公表会計実務	西 村 明	14
アメリカ動態論の生成基盤	津 守 常 弘	37
自己株式の会計	菅 原 秀 人	60
部分的取替の会計	高 寺 貞 男	76
架空利益排除と貨幣価値変動会計	中 居 文 治	93
法人税法上の会計処理基準の創設	河 合 信 雄	115
批判会計学の課題	野 村 秀 和	132

岡部利良 教授 略歴・著作目録

昭和44年2月

京都大學經濟學會

アメリカ鉄道独占の形成と公表会計実務

西 村 明

は し が き

企業会計制度の性格を如何に理解するか、このことは、今日の社会生活で機能している企業会計制度の意味を考える場合どうしても等閑に付すことのできない問題である。とりわけ、企業会計の在り方の理解は、今日の独占資本主義の法則の理解とかかわっているからである。そして、会計を個々の経済現象の反映・模写としてみるか、それとも独占資本主義の経済法則に規定された制度的現象としてみるか、このことが、企業会計の諸問題を分析する際の分岐点をなす重要な問題であるといえよう。この問題に科学的に対処しようとするれば、単に既存の概念・論理に依存するのではなくして、企業会計が機能している現実を全局的に（社会的に、歴史的に）分析しなければならない。

かかる作業の一つとして、本稿は、アメリカ独占資本主義社会で最もはやい時期に社会問題となった鉄道会計を考察の対象とした。これを考察の対象としたのは、鉄道会計のうちに企業会計制度の基本的性格がどのように貫徹しているかを究明することにある。つまり本稿の課題は、さきの日本の企業会計制度についての考察（拙稿、原価概念の弾力的性格とその役割、「経済評論」昭和42年12月号）において、企業会計の性格を欺瞞的・虚構的な公表制度として位置づけたことがアメリカ鉄道会計においてもなお正しいと云うのかどうかを吟味することにある。

かかる立場から、本稿は、独占形成期のアメリカ鉄道会計を1893年の恐慌による倒産・再建過程での金融集団との関連で分析する。アメリカ鉄道業の初期において問題となった「水割り」財務と会計制度との関係を考察し、金融集団がどのように独占形成期において鉄道会計を利用し、独占への確立を促したか

をみる。かかる考察ののち、独占的会計実務の方向を位置づける。

I 鉄道の倒産・再建と金融集団

アメリカ鉄道独占の形成・確立に決定的な影響を与えたものは、1893年の恐慌であった。この恐慌は、アメリカ合衆国における19世紀全般のうちでもっとも深刻な恐慌であり、経済生活における独占の役割を著しく強めた恐慌であった¹⁾。そして、恐慌前夜の工業における活況は鉄道建設によってもたらされただけに、恐慌による鉄道業の打撃は厳しいものであった。州・連邦政府の援助、外国（とりわけイギリス）資本の導入などによって急激に推し進められた鉄道業の生産の集積は、それだけに鉄道企業間の激烈な競争をもたらし、独占へ移行せざるをえなかった。この競争の激しさは、とりわけ料金問題にみることができ。たとえばシカゴからニューヨークの区間において、第4級=穀物100ポンド当り60セントという1873年12月の運賃は、1881年10月には12.5セントにまで下った。旅客運賃についても同様であった²⁾。そしてこの区間には、ペンシルベニア、ニューヨーク・セントラル、エリー、ボルチモア、ミシガン・セントラル、レークショーなどの諸鉄道会社がひしめきあっていた。激烈なる競争は協定（プール）を生み出したが、協定はより破滅的な競争をもたらし、さらに貨物輸送量の増大のために、州際商業委員会の制限にもかかわらず、原価を割っての「差別運賃」（リベート）が一般化していた。もっとも、こうしたリベートは、独占料金による一般農民、大衆への圧迫の対極として、スタンダード石油などの巨大企業を利するものとなった³⁾。

以上の競争過程は、アメリカ鉄道会社間の格差を著しく深めた。かかる格差に関連して、T・F・ウッドロック（Woodlock）はつぎのように述べている。

1) エリ・ア・メンデルソン、飯田真一他訳「恐慌の理論と歴史」（第4分冊）、91ページ。

2) S. Daggett, *Railroad Reorganization*, 1908, pp. 3-4.

3) 「スタンダード石油会社は、おそらく不公平な料金をえることですべて他のものを凌駕していた。……換言すれば、競争者にいくべきリベートがスタンダード石油にいったのである。この事情のもとで、弱小な会社の破滅はさげがたいものであった。」C. R. Van Hise, *Concentration and Control*, 1912, p. 23.

「エリー鉄道は、不十分な設備と同時に、不十分な軌道と終端駅施設とたたかわねばならなかったことは全く明らかである。すなわち、あらゆる機会に、無限の資本力と巨大な収益力をそなえているニューヨーク・セントラル鉄道、ペンシルベニア鉄道、レークショー鉄道などのような鉄道会社によるきわめて激しい競争にたちむかうことを要請せられていた。エリー鉄道は、流動負債以外に資本を調達する手段をもっていなかった。エリー鉄道は、できるかぎりの借金をした。」⁴⁾

1893年の恐慌は、かかる鉄道間の企業格差を絶対的なものにし、これを顕現させ、結局アメリカ金融資本の形成を促す恐慌となった。この恐慌の年に、米国総鉄道会社数の約7%，そして全資本の約18%，マイル総数の約17%が破産状態に陥った⁵⁾。しかも倒産鉄道会社のうちに、つぎのような大鉄道会社が含

第1表 倒産大鉄道会社の資産と鉄道総マイル数

鉄道会社	破産年度	総 資 産	総マイル数
		ドル	マイル
リッチモンド・ターミナル鉄道	1893年	—	9,053
アチソン T. Santa Fe鉄道	1893年	366,499,831	7,130
エリー鉄道	1893年	234,680,180	1,938
リーディング鉄道	1893年	256,732,693	2,499
ユニオン太平洋鉄道	1893年	236,525,441	7,690
北太平洋鉄道	1893年	260,234,251	5,431
ボルチモア・オハイオ鉄道	1896年	142,680,189	2,053

注) 呉天降, アメリカにおける鉄道業の再建と銀行シンジケートの形成(1893～1897年), 「経済学季報」第13巻第3・4合併号, 昭和38年, 125ページ。

まれていた。しかしながら、かかる倒産鉄道会社の再建過程は、金融集団＝銀行資本が鉄道を再編成し、鉄道独占を確立する絶好の機会となった。

呉天降氏の、倒産鉄道会社の財務方式についての綿密な分析に依拠しながら、主要鉄道会社の再建と銀行資本との関連をみよう。たとえばリッチモンド鉄道の再建に際して、3人の受託者からなる受託者委員会(voting trustees)が形成され、全株式を受託し、株主に代わって株主権を行使した。そしてこの委員会

4) T. F. Woodlock, *The Anatomy of Railroad Report*, 1895, p. 57.

5) 呉天降, アメリカにおける鉄道業の再建と銀行シンジケートの形成(1893～1897年), 「経済学季報」第13巻第3・4合併号, 昭和38年, 125ページ。

が再建計画を遂行することとなった。ところが、この委員会は J・P・モルガンとファースト・ナショナル銀行のペーカーが、モルガン利益集団(モルガン商会、ファースト・ナショナル銀行、ミューチュアル生命保険会社)の代表として参加した。そして、この利益集団は、再建委員会が再建資金の一部として旧株主に課した株式(額面100ドル)1株当り12.5ドルの割増金(assessment)⁶⁾の支払を拒絶した失権株をすべて引受けた。また利益集団は再建社債の10%を引受け、その際、モルガン商会は、利益集団の幹事銀行として75万ドルの優先株を無償で取得し、さらに受託者委員会による重役の選出を通じて経営権を掌握した⁷⁾。またユニオン太平洋鉄道の再建では、クーンロープシンジケート(ナショナル・シティ銀行、エクイタブル生命保険会社、クーンロープ商会)は、再建シンジケートが引受けた1千万ドルの社債のうち450万ドルを引受け、同時に同鉄道会社から500万ドルの優先株を無償で取得した⁸⁾。さらにクーンロープ商会は、幹事銀行として特別に百万ドルの優先株を無償取得した。なお再建委員会は8名からなっていたが、これはクーンロープ商会の重役2名、ナショナル・シティ銀行の重役1名、エクイタブル生命保険会社とマーカントイル信託銀行の重役各1名、その他3名から構成されていた⁹⁾。ボルチモア・オハイオ鉄道の再建においても、先の両金融集団が参加したが、結局ペンシルベニア鉄道が株式保有によって支配下におさめた¹⁰⁾。

以上のとおり、アメリカ銀行資本は、受託者委員会、再建委員会を媒介にして倒産鉄道の経営権を獲得し、さらに社債引受け、緊急資金の融資に対する条

6) たとえば北太平洋鉄道の再建に際して、優先株には1株当り10ドル、普通株には1株当り15ドルの割増金が課された。この割増金は、銀行資本による再建にともなう新会社の収益上昇、株価騰貴の期待のもとに株主によってほとんど払い込まれた。かかる方法で、ボルチモア・オハイオ鉄道は36万ドルの再建資金のうち546万ドルを確保した。E. S. Meade, "The Reorganization of Railroads", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 17, 1901, p. 215.

7) 呉天降, 前掲論文, 142-143ページ。

8) 呉天降, アメリカの証券発行の引受機構の研究, 「証券研究」第16巻, 昭和40年10月, 246ページ。

9) 呉天降, 前掲論文, 「経済学季報」第13巻第3・4合併号, 152ページ。

10) S. Daggett, *op. cit.*, p. 32.

件として多量の優先株（議決権を有していたといわれている）を無償で取得した。かかる結果、銀行資本の鉄道業への支配と独占利潤の吸引の基盤が形成されたが、その反動として倒産鉄道会社の「実質」財産を越える過度の株式発行および社債の過度の割引発行（以下これを「水割り」財務と呼ぶ）がおこなわれた。倒産鉄道会社は、未払利子の支払、一時借入金の返済、緊急改良工事などのために巨額の資金を必要とした。割増金によって一定の資金を調達したが、全体的には、先の分析でみたように、会社は社債・株式の引受集団（underwriting syndicates）＝銀行資本に依存せざるをえなかった。したがって、銀行資本への利潤保障として（株式の無償交付のため）、再建鉄道会社は「水割り」財務を余儀なくされた。たとえばセントルイス・サンフランシスコ鉄道再建委員会は、その鉄道の社債権者を引受人（underwriter）とした。そして、必要資金約664万ドルのうち550万ドルの現金には、新担保社債550万ドルと1925万ドルの株式（優先株と普通株）が渡された¹¹⁾。すなわち現金100＝社債100＋株式350の公式が成立する。もし現金100と社債100とが対応するとするならば、株式350は「水」である。もちろんこの場合、倒産にともなう株価の低水準を考えに入れなければ

第2表 1896年再建時における北太平洋鉄道の有価証券交換の基準

	現金 比率	新優先留 置担保社 債 比率	普通留置 担保社 債 比率	優先株信 託証券 比率	普通株信 託証券 比率
普通第1番担保社債	3	135	..	..	..
普通第2番担保社債	4	$118\frac{1}{2}$	..	50	..
普通第3番担保社債	3	..	$118\frac{1}{2}$	50	..
配当証書(dividend certificates)	3	..	118	50	..
合併担保社債	$1\frac{1}{2}$	..	$66\frac{1}{2}$	$62\frac{1}{2}$	..
証券信託社債	..	100	..	20	..
ノースウェスト車両抵当株式	100	..	..	..	..
株当り10ドルを支払う優先株の供託者	..	..	..	50	50
株当り15ドルを支払う普通株の供託者	..	..	..	..	100

注) E. S. Meade, "The Reorganization of Railroads", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 17, March 1901, p. 237.

11) E. S. Meade, *op. cit.*, p. 224.

ばならないが、また再建後の独占体制の確立にともなう独占利潤の獲得も考慮しなければならない。こうした極端な例は別としても、たとえば北太平洋鉄道の新旧有価証券の交換比率は最も一般的なものであろう。この場合でも、もし合併担保社債を例にとれば、合併担保社債 $100 = \text{普通担保社債} 66\frac{1}{2} + \text{優先株} 62\frac{1}{2}$ の関係が成立する。こうした有価証券の転換は、それ自体として利子率の引下げ、償還期限の延長などの条件を含んでいたのであるが²⁾、鉄道会社の資本の面からは、先にみた金融集団への優先株の無償供与とともに「水割り」財務現象をもたらした。

ところが、以上の「水割り」財務の進展過程で、かつてはこの「水割り」財務によって生起したと言われてきた「過大」資産表示の会計実務が非難の対象となった。かつて「収益力の誇示」として論理づけられた水割り株→過大資産・資本金→過大資本化の論理が、いまや「虚偽の、過度の収益力表示」として否定せられる。そこで問題の所在を明らかにするために、1893年前後の「水割り」財務と会計実務との関連を考察しておこう。

II 「水割り」財務と会計実務

アメリカ鉄道業の生成期にあつては、その資金調達には、もっぱら株式制度に

- 12) たとえば北太平洋鉄道担保社債の償還年限は100年で、利子率は5%であったが、交換された普通留置担保社債の償還年限は150年になり、利子率は3%に引き下げられた。井上忠勝「アメリカ経営史」昭和36年、225-226ページ。
- 13) アメリカの初期の鉄道は地方的性格を帯び、鉄道マイル数も短かく、州の援助および地方の財産家に依存することによって創設された。鉄道建設における株式への依存率はつぎの表から明らかである。1855年において、全米の鉄道資本は社債借入金金を42%越えていた。W. Z. Ripley, *Railroads-Finance & Organization*, 1915, p. 10. (年度 1851年7月)

会 社 名	A) 鉄道原価	B) 資 本 金	配当率 (半期)	$\frac{B}{A} \times 100$	マイル数
	ドル	ドル	%	%	
Boston and Worcester	4,908,332	4,500,000	3.5	91.7	69マイル (1849年)
Boston and Providence	3,370,269	3,160,000	3	93.8	41 (1845年)
Boston and Lowell	1,945,666	1,830,000	4	94.1	26 (1845年)
Western Railroad	7,996,056	5,150,000	4	64.4	156 (1845年)

注) B. H. Meyer, *History of Transportation in the United States before 1860*, 1948, p.350 より作成。

依拠するのが一般的傾向であった¹³⁾。しかし、1860年代の後半から、つまり大陸横断鉄道の建設時から、ヨーロッパ資本の導入とともに、社債＋ボーナス株による資金調達方式が台頭してきた¹⁴⁾。これは、未開発地域への鉄道の拡張からくる危険性と金融集団(プロモーター、コンストラクション会社など)への拡張資金面での依存が重視されるにいたり、投下資本を安全に保障し、しかもプロモーターなどの利潤を保証する財務方式として取り入れられたものである。すなわちこの財務方式は、金融集団の利潤を保証し、社債購入者を引きつける「勧誘ボーナス」としての株式と資本の安全を保障する社債との組み合わせ発行によるものである。しかも土地の贈与という鉄道建設上での州・連邦政府の援助以外に、州政府による鉄道債の引受け、利子保証、州債・市債と鉄道債との交換などの権力機構からの援助形態は、社債＋ボーナス株式の財務方式・「水割り」財務方式を強力に促すものとなった。

なおこの時期の鉄道建設において、とりわけコンストラクション会社といわれるものがとくに重大な役割を演じた。この会社は、鉄道建設を請負い、自ら建設するか下請にまわし(多くはこの場合であるが)、建設の完了度に応じて鉄道会社の社債とボーナス株式を額面金額で受取り、鉄道建設を促進した。コンストラクション会社は金融会社(fiscal concern)であって、詐欺と株式会社機構を通じて、建設の契約、社債・株式の引受けから巨額の利潤を獲得した。ユニオン太平洋鉄道は、51百万ドルの建設に94百万ドルもコンストラクション会社に支払った。また同様な方法で、セントラル太平洋鉄道の建設団体は62百万ドルの利潤をえた。また北太平洋鉄道のプロモーターは、不正な建設契約と詐欺によって1874年までに建設された600マイルの路線の資本化を22百万ドルの実際支出に基づき143百万ドルにさせた¹⁵⁾。もう一つ具体例を示しておこう。

「旧南太平洋鉄道の原価は、実際には、ただの650万ドルであった。もっとも1500万ドルがコンストラクション会社に支払われたというのが記録上の問題であったのだが。

14) *Ibid.*, pp.10-11; 西田博, アメリカ独占確立期におけるトラストと「株式水割り」財務方策, 「経済論叢」第100巻第4号, 昭和42年10月, 68-69ページ。

15) F. Parsons, *The Railways, the Trusts and the People*, 1906, p. 106.

そして、鉄道に融資した銀行シンジケートは、有価証券で4000万ドルを受取った。換言すれば、平均して実際原価の1ドルに社債と株式で6ドルを受取った。¹⁶⁾

すなわち現金1ドルに有価証券6ドルが対応するのである。通常、5ドルが「水割り」部分とされた。そして、この「水割り」有価証券は金融集団の利潤であった。これについて、ウッドロックはつぎのように述べている。

「アメリカにおけるほとんどの鉄道会社の場合、鉄道は社債の手取金から建設された。それゆえ、株式は、主としてコントラクターおよびプロモーターの利潤を表わしている。」¹⁷⁾

さらに、金融集団は、以上の方法で高利潤を獲得したばかりか、ボーナス株の保有を通じて鉄道を支配した。以上の結果、当時のアメリカ鉄道全体の「実質資産」(physical assets)の価値は、その資本化(capitalization、発行有価証券の額面価額)の約半分にすぎないとさえいわれていた¹⁸⁾。しかも、「水割り」株式の別の表現形態である「過大資本化」(inflated capitalization)から解放させられていたと噂されていたペンシルベニア鉄道さえも、「水割り」資本を有する鉄道の吸収合併のために自らの資本を「水割り」せざるをえなかった¹⁹⁾。このように「水割り」財務は、アメリカ鉄道業における生産の集積過程(1870～90年)で金融集団への依存によって生じた一般的な現象であった。

それでは、この当時の一般的な会計実務であった「過大」資産・資本金表示は、以上に考察した「水割り」株式・過度の社債の割引の単なる反映・模写として存立していたのだろうか。「水割り」財務があれば、必ず「過大」資産表示がなければならないのだろうか。これら相互の関係はどのようになっているのか。これらに答えるためには、まず当時の会計実務を詳細に分析しなければならない。当時の会計実務に関して、州際商業委員会の統計・会計作業の責任

16) E. R. Johnson, *American Railway Transportation*, 1907, p. 88.

17) T. F. Woodlock, *op. cit.*, p. 28; cf. F. Parsons, *op. cit.*, p. 1.

18) F. Parsons, *op. cit.*, pp. 110-111.

19) 「たとえば、ペンシルベニア鉄道が Ft. Wayne 鉄道を併合した時、後者の資本化は2510万ドルであった。ペンシルベニア鉄道への貸しを有利にするために、Ft. Wayne 鉄道の株式資本は、一度に1150万ドルから1971.4万ドルに高められた。すなわち、すでに著しく虚構的なものとなっていた株式の70%以上の水割りであった。」 *Ibid.*, p. 102.

者であったH・C・アダムス (Adams) はつぎのように述べている。

「往時においては、鉄道財産の記帳価額なるものは、必ずしも実際に支出せる投資額ではなくして、むしろその建設資金を調達するために発行された証券債務の現在額を計上するのが、鉄道の一般的慣習であった。すなわち、貸借対照表の資産欄に「線路および車両設備費」として、その建設資金を調達するために発行した株券または社債の券面金額を記帳したのである。それゆえ、この株券・社債がもし額面以下で発行された場合には、「線路および車両設備費」として記帳された数値は、現実に支出した「建設費」を超過したのである。」²⁰⁾

同様にウッドロックもつぎのように言及している。

「またしばしば、建設勘定に“発行済有価証券割引”のようなその他の項目、営業費のところで取り扱われるべきところの、財産の取得ないし改良に生じた原価項目をチャージするのが慣習となっている。」「おそらく、建設勘定が、全く価値をもっていない巨額の諸項目を含んでいないただ一つの鉄道も、このアメリカには存在しないだろう。」²¹⁾

これらの言及から、もし線路・車両の建設費が100ドルであるのに対し、社

A 借 方		貸 方	
線 路・車 両	100	社 債	100
株式発行割引	100	資 本 金	100

B			
線 路・車 両	200	社 債	100
		資 本 金	100

C			
資 産	200	負 債	100
		資 本 金	100

債100ドルとボーナス株式100

ドルが与えられると仮定する

ならば、通常の会計上の表示

方式はAとなるであろう²²⁾。

かかる表示形式は、有形資産

を越える「資本化」(社債・株

式の額面金額)、つまり「過大

資本化」(overcapitalization)

を表現し、「会社の収益力」

20) H. C. Adams, *American Railway Accounting*, 1918, p. 47, 大和田勇訳「米國鉄道会計」大正12年8月、42ページ参照。

21) T. F. Woodlock, *op. cit.*, pp. 22, 23.

22) H. R. Hatfield, *Accounting*, 1927, pp. 205-206. なお、この点についてのすぐれた分析として、西田博、アメリカ独占確立期における「水割り」財務方策と公表会計実務、「経済論叢」第101巻第6号、昭和43年6月、80ページ以下がある。

(earning power of the corporation)²³⁾の誇示につながる。しかし実際に行なわれていたのはBの表示方式であった。そしてさらに、AないしBの方式は、財務諸表上の諸概念によってCの表現形式をとる。そこで、このBないしCの会計表示方式から、株式の「水割り」部分は摘出されうるだろうか。ボーナス株であれ普通に発行された株式であれ、つまり内容・実体の有無にかかわらず、それらはすべて資本金概念でとらえられる。ただあるのは、社債借入金に照応する膨大な資本金表示すなわち膨大な「資本化」の表示だけである。資産勘定についても、ことは同様である。たとえば、リプリー(W. Z. Ripley)は、1868年から4年間ゴールド(Jay Gould)がエリー鉄道を支配した間に、この鉄道の建設勘定を49百万ドルから108百万ドルに高めた事実を指摘して、つぎのように述べている。

「この膨張したある部分は、不法に発行された社債割引の資産勘定への記入によっていたし」また「他の部分は、疑いもなく、会社の事情について大衆を欺くために、実際の営業費を建設勘定(資産勘定—注引用者)にチャージすることから生じた。」²⁴⁾

しかし、こうしたリプリーの指摘した事実も倒産・再建の際に暴露されたのであって、普通の時には、一般株主、社債権者、一般大衆は知るよしもない。もっとも「過大」資産・資本金表示は、「過大資本化」を暗示させはしても、「水割り」財務の事実・意味を客観的に究明せしめうるものとはなりえない。なぜならば、「過大」資産・資本金表示は単に有価証券の「水割り」の会計的表示として関連するだけでなく、取替法でなく廃棄法の採用²⁵⁾、営業費の資産

23) R. J. Bennett, *Corporation Accounting*, 1917, pp. 28-29.

24) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 22. 「エリー鉄道の詐欺的な誤った経営が不振になった時期に、その鉄道の勘定において、“転換社債割引”という項目は、1868年の470万ドルから5年後には4700万ドルまで高まった。この鉄道の全資本化は、当時ただの1億55百万ドルにすぎなかったもので、ほとんどその表示資産の3分の1は così 単に虚構的なものであった。これらの貸借対照表に従えば、投資への表面上の追加は、もちろんただ巨額の社債の詐欺的な発行を通じて形成された負債額に均衡化せしめる必要から生じたものであった。」*Ibid.*, pp. 278-279.

25) 設備が廃棄され、取替られる際に、取替費が古い設備価額を越える場合には、1906年の州際商業法では、貸借対照表の表示額は旧来のままにすえおかれ、旧資産と新資産との価額上の差額は費用として処理された(取替法)。しかし1906年以前の鉄道の一般的会計実務は、この差額を資産として処理した(廃棄法)。廃棄法は取替法に比較して、資産は「過大」に表示されるようになる。ウッドロックは廃棄法を非難している。F. T. Woodlock, *op. cit.*, p. 14.

表示、修繕・減価償却の繰り延べ²⁶⁾などによって複雑なものとなっていたからである。すなわち、当時では、収益の「過大」表示・費用の「過少」表示による利益の「過大」表示が資産「過大」表示に作用し、これらが一体となって現われてきたのである。これに関する事例をみよう。

「アチソン鉄道の場合、1893年までの4年間、利益は全体として700万ドルにまで明らかに過大表示されていた。この金額のうち、割戻し勘定 (rebate account) からなっていた約400万ドルは、資産として取り扱われたが、少しも価値をもっていなかった。經常支出が資本勘定にチャージされていた。……このようにして、年次における300万ドルに等しい欠損は隠蔽されていた。そして絶え間のない収益増加の表示がなされていた。」²⁷⁾また、同鉄道の「軌道・付帯設備の原価」は、最初の年度に95,755,207ドルを表示した。この金額のうち4千万ドル以上が、「社債発行割引」「再建費」(reorganization expenses)のような名ばかりの記帳を意味していた。実際に「鉄道の原価」を表わすのは、全体の半分にすぎない。」²⁸⁾

かかる「過大」資産・利益表示は「水割り」財務の反映・模写といった性質のものではないことが明らかとなった。たとえある局面において「水割り」財務が先の会計実務に影響を及ぼしたとしても、この会計実務の形成を必然化せしめた物質的基礎の全体ではない。むしろ「水割り」財務を「過大資本化」として表現することによって先の会計実務がその独自の機能(会計効果)をはたしえたところにこそ問題があったのである。E・R・ジョンソン (Johnson) は、当時の会計実務の効果についてつぎのように述べている。

「過度の資本は、真の利益を隠蔽する。そして会社で用役を与えている人、あるいは会社から用役を受けている人、財産を所有している人が、彼等の投資に対する正当な報

26) 「もし鉄道経営者が望むならば、磨損した財産の取替(つまり減価償却——注引用者)を繰延べることによって真の金額より純利益を数ヵ月、数ヵ年にわたって高く表示することは可能である。それゆえ営業費への照応する記載なくして財産を損傷せしめるままになり、こうしてまた、経営者はその営業収益を過大に報告することができる。」(H. C. Adams, *op. cit.*, p. 99.) なお、アメリカ鉄道の減価償却政策の史的考察については、中村万次「減価償却政策」昭和35年11月、48ページ以下を参照。

27) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 213. なおサウザン鉄道についても同様なことが指摘されている。S. Daggett, *op. cit.*, p. 169.

28) T. F. Woodlock, *op. cit.*, p. 23.

酬よりもより多く受け取っているのか、それとも少なく受け取っているのか、また会社、従業員、人衆が等しい利益の分け前にあずかっているのかどうかを決められないようにする。」²⁹⁾

「真の利益」の公平な分配という幻想は別としても、「過大資本化」による利益の隠蔽は、ブルジョア学者にとっても否定しえない事実となったのである。さらに、かかる会計の利潤隠蔽的機能から「過大」資産・資本金・利益表示が、「より多くの株式はより大なる収益を意味する (more stock means more earning)」という風説、すなわち「過大資本化」(将来の収益力上昇)の「根拠」を与えた。すなわち会計表示は、将来の収益への「虚偽の期待」(false hope)³⁰⁾を創造したのである。J・C・ボンブライト (Bonbright) は適確につぎのように述べている。

「プロモーターは、ただ、より多くの株式はより大なる収益を意味すると考える投資家の性向にのみ決して依存しない。すなわち、彼等は、色々の種類の操作によってこの傾向を助長しようと企てる。景気のよい趣意書と楽観的な財務諸表が発行される。投資家は、より高い資本化は新たな経営者の結果として、あるいは他の会社との合併による有利な立場の結果として予期される収益力の増大によって正当化されると信じている。欺瞞はいっそう徹底的なものとなる。すなわち、虚偽の損益計算書、「粉飾された」貸借対照表と増配の虚偽の風説などの形態がとられるであろう。」³¹⁾

とりわけ「過大」利益表示は、「資本配当」、「拡大された配当支払」の弁護のために利用された³²⁾。公表会計制度による高収益→高配当という「みせかけの繁栄表示」は、鉄道企業の株式による資本調達要求から生じたものであって、弱小鉄道にとっては「資本配当」・財産の損傷→「過大利益」表示→「高配当」の正当化→株式の調達→「水割り」財務の深化→債務の過重という方向で自らにはねかえってきた³³⁾。しかしながら、この当時の鉄道の財務方式は主と

29) E. R. Johnson, *op. cit.*, p. 92.

30) I. L. Scharfman, *The American Railroad Problems*, 1921, p. 287.

31) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 212.

32) たとえばボルチモア・オハイオ鉄道は、1875年から1887年の間8~10%の高配当をなしたが、他方で返済しきれない負債をもっていた。この事実が会計制度によって隠蔽されていた。S. Daggett, *op. cit.*, pp. 8-9.

して社債+ボーナス株式方式であった。この場合には、「過大」資産・資本金表示は、独占確立期(1910年)前後からの有価証券発行の自由化とは違って、当時では「厳格であった」社債発行規制面からの社債権者保護の制度的標榜を会計面から支えるものであった。おおよそ、各州では、株式資本=資産という公式のもとに社債の発行は株式資本金を越えてはならないとされた。株式資本=資産は社債借入れの担保を構成し、社債発行限度額の基準とされた³³⁾。しかし、こうした制度上の社債権者保護の標榜は、州・連邦政府自体が鉄道建設過程で援助した社債による資金調達と社債+ボーナス株式による資金調達を促進し、鉄道業の集積・集中を促進する以外のなにものでもなかった。

かかるもとで、「過大」資産・資本金表示は、「水割り」財務強化のもとでの社債権者保護を会計側面から支え、さらに社債発行条件(資本金=資産)、担保能力を虚偽に拡大表示するものとして機能した。アダムスはこの点についてつぎのように述べている。

「所与の資産(property assets)にもとづいての巨額の有価証券の発行に関心をもつ公益事業会社は、当然、割引発行差金の資本化に賛意を示すであろう。」³⁴⁾

さらに、かかる「過大」資産表示実務は、「虚偽の収益期待」を創造する「過大」利益表示によるボーナス株式への「勧誘」と結びついて、社債+ボーナス株式による資金調達を促し、「水割り」財務を弁護するものとなった。したがってまた、社債発行の実力をもたない鉄道会社は、金融集団の指導のもとに「過大」資産表示実務をとり、「水割り」財務を極端におしすすめることとなった。このことは、鉄道会社の銀行資本への一層の従属を意味し、時期が熟せば銀行資本が鉄道会社から手を引くことによって「水」を「泡」に帰させ、銀行資本による鉄道の再編成を容易にせしめるものとなった。

なお、鉄道業における「過大」資産表示は、また鉄道独占料金を弁護するものとなった。つまり、「公正な価値」(投資)に対する「公正報酬」という料金

33) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 14.

34) H. C. Adams, *op. cit.*, p. 57, 邦訳, 51ページ。

決定原則のもとで、「過大」表示された資産が「公正価値」とされ、自己の報酬をこの資産と対置させることによって、報酬の低さが正当化された。この場合、公表会計制度は、自己の「高報酬」を弁護し、州際商業委員会による批判を阻止するものとして機能したのである。全米産業委員会は、シカゴ・フルトン鉄道の再建(1899年)に際しての「水割り」財務の会計表示と料金問題についてつぎのように述べている。

「株式資本の2倍と約7倍の利付負債の増加は、そうでなければ当然起るであろうならんかの料金引下げをはばむところの料金負担を課さねばならなくなり、賃金引き上げを拒否する都合のよい理由を与える方向に向うことは明らかであるように思える。」³⁵⁾

以上に分析してきたところから、「過大」資産・資本金・利益表示を内容とする会計制度は、競争を基底にしての生産・資本の集積・集中法則の要求から生起し、鉄道会社と銀行資本との関係を秘密にするばかりか、企業利潤を隠蔽し、公表資産、公表利益・公表資本金概念を通じて(つまり社債担保・信用の「過大表示」によって)債権者保護の制度的標榜を支え、「資本配当」を正当化し、またボーナス株への「虚偽の期待」を創造し、「水割り」財務を促すものとして機能したことが明らかとなった。また、「過大」資産→低報酬という論理によって高利潤の獲得・低賃金を正当化するものとして役立った。以上にみたところに、「過大」資産・資本金・利益の表示を内容とする会計制度の存立の意味があったのである。またこれが独占への形成を促したのである。

Ⅲ 鉄道会計実務の分化と否定

さて、はじめのところで考察した鉄道の再建の時点にたちかえろう。すでに指摘したように、再建過程で鉄道会社の資本は「過大」に表示されたのであるが、じつは、この時点で非難の対象となったのは、以上の章で明らかにした

35) F. T. Parsons, *op. cit.*, p. 105. 「資本金を實際投資額より過大に表示し置く時は、官憲をして、實際獲得した利益金が資本金に比して小なるものと思わしめることが出来るから、税金の引下げ、運賃率引上げの口実を得るに便なりし事。」佐藤敏章「交通原理」昭和8年7月、140-141ページ；E. R. Johnson, *op. cit.*, p. 90.

「過大」資産・利益表示の会計実務であった。

ところが、「過大」資産・利益表示の会計の一般化のなかで、巨大な資本力、独占的地位を有し、高利潤を獲得してきたペンシルベニア鉄道などの巨大鉄道は、すでに内部蓄積を隠蔽し、推し進める会計実務を取りはじめていた。リプリーは、かかる巨大鉄道の会計実務の一側面をつぎのように書いている。

「ペンシルベニア鉄道は、数年にわたってその利益の半分を任意に設備の再投資に向ける1ドルには1ドル実践(1ドルの配当に対応しての1ドルの設備投資——注引[用者])を採用した。1887～1911年の間に2億62百万ドルの金額が、ピッツバーグの東のペンシルベニア線にその収益(earnings)から再投資された。すなわち、この金額は、当線の2000余マイルの全建設の3分の2に等しい。シカゴ・ノースウェスタン鉄道も同様な方法で1913年までの20年間に、改良のための収益からの直接的な充当の形態でか、それとも剰余金勘定に振替られた損益の形態でか、未処分のままで残されるように、20080万ドルの純利益から7770万ドルを分割した。南部では、ルイスビル・ナッシュビル鉄道は、1907年以前の8年間に未配当収益の18百万ドル——すなわち、その株式資本の30%を超える額に等しいのだが——その設備に再投下した。」³⁶⁾

この引用文を前述の「過大」資産・利益表示と関連させてみるならば、高利潤を獲得したペンシルベニア鉄道にとっては、「過大」資産・「水割り」株式の資本金概念による表示はそれ自体として意味をもちえない。なぜならば、当時の会計慣行によれば資産として表示されるべき設備の改良・新建設の支出が費用として処理せられることによって、「簿外資産」(hidden asset)・「秘密積立金」(secret reserve)が形成されたからである³⁷⁾。すなわち、「過大」資産・資本金表示は、「過大」費用表示・「過少」利益表示によって形成された「秘

36) W. Z. Ripley, "Railroad Over-Capitalization", *The Quarterly Journal of Economics*, Aug. 1914, pp. 608-609.

37) 「米国の多数の鉄道が財産の『追加・改良費』を営業費でもって支弁したことは、最近(1910年代)の一般的実務であった。このような不完全な記帳の結果は、秘密積立金を形成することとなった。つまり当期の利益から資産が創造・建設されるであろう。」H. Adams, *op. cit.*, p. 191. なおこの点についての会計的考察としては、H. R. Hatfield, *op. cit.*, p. 320; R. J. Bennett, *op. cit.*, pp. 325-326. なお、ペンシルベニア鉄道は、1892年からの10年間で130,900,000ドルの利益を報告したが、この金額のうち77,000,000ドルだけを配当に分配し、残りすべてを財産の改良にむけた。E. S. Meade, *Trust Finance*, 1903, p. 161.

密積立金」を内包した資産・資本金表示に転化したのである。ここから、「水は健全なる財産で満された」という論理(水抜き論理)³⁸⁾が台頭し、新たな独占会計弁護論が現われてきた。しかしながら、以上の現象は、「過大」に表示された資産が「実質的な・真実の」資産に接近する過程での現象ではない。これは、独占確立期における金融寡頭制支配のもとで一般化する「過少」利益表示実務(「秘密積立金」, 公示積立金設定実務)の方向に成長・転化する過程での現象にすぎない。問題は、資産・資本金概念による独占的企業利潤の「縮小的」表示(隠蔽)の会計実務の第一歩がすでにふみ出されたというところにある³⁹⁾。独占資本主義公表会計制度にあっては、隠蔽会計があるだけであって、真実の会計はない。隠蔽の在り方が、「過少」の形をとるか、「過大」の形をとるか、「無」の形をとるかだけである。このように、収益から新建設・改良の費用を「償う」会計実務は、先の引用文中の会社にもみられるように、1900年前後から一般化の傾向をみるが、ペンシルベニア鉄道はかなり早くからそれを採用した。リプリーのつぎの言明から、このことをうかがい知ることができる。

「1世紀前には、すべての利益を残らず配当し、新工事を有価証券の発行によって財務することが普通の実践であった。……しかし2、3の鉄道は、この時代に先んじて、1880年代の間に彼等の収益のかなりの部分を新建設と改良にふりむけはじめた。」⁴⁰⁾

以上の分析から、1900年以前のアメリカ鉄道業における会計実務に関していえば、二つの傾向を指摘することができる。一つは、「剰余の隠蔽」(hidden surplus), 「秘密積立金」の傾向であり、財産の追加・改良の費用勘定へのチャージ、維持・設備減価償却のための異常に高い準備金、損失補填のための異常に高い自己保険準備金の設定などによってなされる会計方向であった。これはまた、「過大」資産表示から「過少」資産表示への転換を示すものであった。

38) S. L. Miller, *Railway Transportation*, 1924, p. 521.

39) この点についても、西田博氏(前掲同論文)はすぐれた考察をおこなっておられる。同様に科学的な考察がなされたものとして、宮上一男, 資本金概念の会計的性質, 「企業会計」昭和43年9月号; 津守常弘, 資本金論, 京大会計学研究会編「企業利潤論」昭和43年9月刊がある。本稿は西田氏の分析に負うところが多い。

40) W. Z. Ripley, *op. cit.*, *The Quarterly Journal of Economics*, Aug. 1914, pp. 612-613.

それに対して、もう一つの方法は、「欠損の隠蔽」(unreported deficits)の傾向であり、「過大」資産・利益表示であつた⁴¹⁾。このような会計実務の二つの潮流に対して、倒産・再建過程において銀行資本によって問題にされたのは、じつは「剰余の隠蔽」の実務でなく、「欠損隠蔽」の会計実務であつた。いまや、銀行資本が鉄道資本の「水」を「泡」に帰させる時が熟したのである。

たとえばボルチモア・オハイオ鉄道の再建に際して、鉄道会社の実情を調査するという名目のもとに、再建委員会は、会計のエキスパート、S・リッツル(Little)を鉄道に派遣した。そして彼の調査によれば、会計帳簿には11,204,858ドルの金額の誤りが含まれていたとして、7年間にわたる年次報告書からつぎの内容が暴露された。この調査報告の内容に、リブリーはつぎのような注釈をくわえた。

第3表・ボルチモア鉄道の虚偽の
会計内容の実体

項 目	金 額
純利益の過大表示	2,721,068 ^{ドル}
費用負担すべき廃棄設備の剰余金勘定への誤ったチャージ	2,843,596
損益勘定にチャージすべきものの建設勘定への不適正な資本化	2,064,741
賃借鉄道、従属鉄道のいわゆる改善・改良の不適正な資本化	3,575,453
合 計	11,204,853

注) S. Daggett, *Railroad Reorganization*, 1908, pp. 21-22.

費は、繰越剰余金勘定 (profit and loss account) の操作によって不十分にしか費用とされなかった。そしてその間に、なんらかのふさわしい財産への新投資もなくして、新資本は5000万ドルまで発行され、流動負債は350万ドルから1500万ドルまで高まった。⁴²⁾

このように、「簿記上の操作の独断」による「過大利益表示」、「過大資産表示」、「過大資本化」の実務がとくに非難された。またこれまでの分析で述べて

「ボルチモア・オハイオ鉄道の再建と結びついた1896年の意外な新事実は、全くけしからぬものであった。7年と2月の間に6,269,000ドルの配当が宣言された。その内100万ドル以下のものしか実際に稼得されていなかったことを熟練した鉄道会計士は確定した。純利益は系統的に過大表示され、営業費は新建設として資本勘定にチャージされた。減価償却

41) F. A. Cleveland, "Advantages of Independent Railway Audit to the Investor", *The Journal of Accountancy*, Vol. 1, 1905, p. 399.

きた「過大」資産・利益表示の会計実務はすべて、ボルチモア・オハイオ鉄道と同様、倒産・再建過程で再建委員会など（金融集団）によって意識的に暴露されたものであった。

さらに、かかる会計実務の否定は旧鉄道経営者への非難と進んでいった。リブリーはとくにこの点に力をそそいだ。

「この一連の事件（90年代におけるボルチモア・オハイオ鉄道とアナソン鉄道の崩壊にまで導いた事件）は、大衆に株式を売りさばく市場を創造するため“経営内部者”（経営者、取締役）による故意の勘定の虚構化の教訓的な例を与えている。」⁴²⁾

さらにF・A・クレヴェランド（Cleveland）は、鉄道経営者に詐欺と投機を許した株主・社債権者に非難の矢を向けている。

「鉄道の財務史は、公的会社の受託人の手におかれた権限の悪用と誤用で満ちている。検査と会計による統制の制度は、重役と会社の日常業務を委託されている種々の部下を牽制する目的でもうけられたものである。しかしながら、管理のこれらの制度は、取締役会——会社の一般的財務に関して信託関係におかれている人々におよんでいない。鉄道業務史を満している越権行為と会社の失敗の歴史はただ自然の結果である。それへの責任については、重役・会社の業務代行人は株主・社債権者より重いというものではない。なぜならば、株主・社債権者は、重役などにたいして詐欺を見い出す手段、所有権上の支配の方法を創造することなく、詐欺のあらゆる誘惑がおこる制度を重役の手ににおいているからである。」⁴³⁾

銀行資本による旧鉄道経営者への批判・経営者交代の論理が、彼によれば、経営者の詐欺と投機を防止する監査制度の整備という論理によって美化されている。それはともかくとしても、再建過程で、従来一般的な慣行であった「過大」資産・利益表示実務は倒産鉄道経営者の詐欺・投機と結びつけられ、あたかも倒産を生み出した主たる原因であるかのように取り扱われた。鉄道会社の倒産は、生産の社会化の進展のもとでの利潤獲得の競争・独占への移行のなかで生じたものであり、会計制度によって促進されることはあっても、会計制度

42) W. Z. Ripley, *Railroad*, p. 213.

43) F. A. Cleveland, *op. cit.*, p. 390.

自体によって引き起されたものではない。すでに考察してきたように、会計制度は、単なる財務諸表上の公表のための諸概念で構成された表示上の問題にすぎない。しかしながら、金融集団は、恐慌時に鉄道への融資を差し控えることによって倒産に追い討ちをかけながら、倒産鉄道の会計実務における虚構性・欺瞞性を意識的に社会的に問題にし、旧経営者の「詐欺・投機性」を大衆に印象づけ、国民大衆の面前で鉄道の再編成を企てたのである。換言すれば、かつて金融集団によって強制された会計実務がここに至って彼等自身によって否定せられたのである。そして「過大」資産・利益表示の否定＝経営者の詐欺・投機性の批判という論理は、金融集団が鉄道を系列化し、独占利潤を獲得し、金融寡頭支配へ発展するために倒産鉄道の旧経営者を排斥し、自己に従属・服従する経営者を引き入れる口実として用いられたのである⁴⁴⁾。さらに「過大」資産表示の否定は「過大資本化」の否定につながり、「過大資本化」(過度の収益力表示)を阻止するという口実のもとに「適正な収益力」に基づく「水割り」株の発行、鉄道委員会による有価証券発行規制、時価発行の強制が正当化された⁴⁵⁾。つまり、独占鉄道に対する「水割り」株式の発行、証券発行の自由化およびその制度化と非独占鉄道に対する証券発行の制限が弁護された。そしてまた、「過大」資産・利益表示実務の否定は、すでに萌芽的に台頭しつつあった独占的会計実務(「過少」利益表示実務、資産化された有価証券割引の償却および割引発行差金とプレミアムとの相殺の実務)の確認と制度化を容易にするものとなった。

44) こうした傾向はすでに1887年9月にみられた。ボルチモア・オハイオ鉄道が財政危機に陥った際に、J・P・モルガン商会は、他の金融機関とシンジケートを形成し、当鉄道への融資条件としてつぎの三つの提案をなした。(1) 会社報告書の調査、(2) 会社の経営がシンジケートにとって満足のいく有能な経営者におかれるべきこと、(3) 競争会社との独占協定。S. Daggett, *op. cit.*, p. 12.

45) たとえばマサチューセッツ州では1894年に反株式水割法(an Anti-Stock-Watering Act)が通過し、時価以外の発行を禁じている。テキサス州でも、1893年の株式・社債法で水割り株式の禁止を標榜し、州鉄道委員会による鉄道財産評価額に社債発行を制限した。ミネソタ州でも株式の額面発行が要求された。その他の州でも鉄道委員会による有価証券発行の規制がみられる。E. R. Johnson *op. cit.*, pp. 94-95; W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 298.

IV 鉄道の再建と財務方策の転換

さて最後に、再建過程を契機とする鉄道業の財務方式の転換と会計制度との関連を素描しておきたい。各々の鉄道再建委員会（銀行資本）は、まず利子負担の軽減を標榜し、利払の不履行となった社債を優先株（北太平洋鉄道の場合には、非累積的、4%配当、一般には非累積的であり、議決権を有していたといわれている）に交換した。いま1893年以降、大規模な再建を行なった鉄道会社8社が目的別に発行した優先株の金額は第4表の通りである。再建を契機に社債よりも株式による資金調達方式がいかに重視されたかは、第5表が明らかに示している。資本全体に占める優先株の割合が著しく増長した。再建前に比較して20～40%の増長である。そして社債の割合が相対的にも絶対的にも減少している会社が見られる。アメリカ全体の鉄道資本についても、1895年には127百万ドル増加したのに対して、利付負債はただの28百万ドル増えたにすぎない。1896年においても、株式の265百万ドルの増加に対し、利付負債は45百万ドル減少した。

第4表

鉄 道 会 社	発行された優先株の金額（単位千ドル）			
	旧社債に たいして	株式にた いて	割増金に たいして	そ の 他
アチソン鉄道	96,740	.....	13,717	9,200
エリー鉄道	27,146	} 8,537 {	.....	2,854
第一次優先株	7,271		.....	192
第二次優先株	22,833	.....	.....	167
ノーフォーク・アンド・ ウェスタン鉄道	54,880	17,620	.....	2,500
北太平洋鉄道	9,290	.....	1,440	270
オレゴン鉄道・ナビゲーション鉄道	7,184	.....	.....	20,816
リーディング鉄道	40,286	.....	.....	1,714
第一次優先株	8,214	.....	1,150	3,850
第二次優先株	8,214	.....	.....	7,786
セントルイス・アンド・サ ンフランシスコ鉄道	32,887	8,799	7,814	4,800
サウザン鉄道	314,945	34,956	24,121	54,149

注) E. S. Meade, "The Reorganization of Railroads", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1901, Vol. 17, p. 239.

第5表 倒産鉄道の総資本に対する有価証券の割合

(1893~1898年)

会 社 名	再 建 前				再 建 後			
	社債	優先株	普通株	全体	社債	優先株	普通株	全体
アチソン鉄道	69.2		30.7	100	48.9	39.6	30.7	119.2
ボルチモア・オハイオ鉄道	72.9	4.5	22.5	100	121.3	35.4	31.6	188.3
エリー鉄道	58.4	4.1	37.4	100	59.0	22.1	48.1	129.2
北太平洋鉄道	61.0	16.4	22.4	100	71.3	34.2	36.5	142.0
リーディング ⁽¹⁾ 鉄道	80.3		19.6	100	61.2	33.2	33.2	127.6
サウザン ⁽²⁾ 鉄道	52.5	8.8	38.6	100	43.8	23.5	59.8	127.1
ユニオン太平洋鉄道	40.9	27.3	31.7	100	50.4	45.7	39.1	135.2
平 均	65.8	4.6	29.5	100	59.1	33.6	39.2	132.0

(1) リッチモンド・ターミナル鉄道再建後の鉄道, (2) 政府債。

注) S. Daggett, *op. cit.*, p. 373.

そして次の年に、発行済株式の金額は、利付負債の総額を越えた⁽⁴⁶⁾。

さらにまた、社債についても、旧社債は収益債 (income bond) に転換させられた。収益債といわれるものは、利子が企業の収益によって決まるという面で株式との類似性を持ち、元本の返済、財産請求権をもつという面で社債的性格をもつ、株式と社債の二重の属性を付与されたものである。しかもこれは、ほとんど議決権、取締役選任権をもたないのが普通であって、株式の引受けに躊躇するものに売り込み、同時に彼等から経営への介入権をはく奪するのに都合のよいものであった⁽⁴⁷⁾。とりわけアチソン鉄道、リーディング鉄道はこの収益

第6表 再建と収益債

鉄 道 会 社 名		再 建 前		再 建 後	
		絶 対 額	A	絶 対 額	A
アチソン鉄道	1895年	— ^{ドル}	— [%]	51,728,000 ^{ドル}	31.8 [%]
"	1889年	—	—	80,000,000	35.4
リーディング鉄道	1883年	22,347,227	21.7	56,389,466	39.3
"	1880年	11,678,500	15.0	18,737,709	19.3

注) Aは総資本に占める割合。S. Daggett, *ibid.*, p. 366.46) W. Z. Ripley, *ibid.*, p. 108.47) S. Daggett, *op. cit.*, pp. 365-366.

債をとくに利用した（第6表参照）。

以上、アメリカ鉄道業において、収益債、優先株が再建過程を通じて大いに活用された有価証券の形態であることを明らかにした。そして以上の財務方式によって、金融集団は、倒産鉄道の弱体化につけこみ、再建過程で一定の優先株を集中し、極度の鉄道支配と独占利潤の吸引を容易にし、他方、社債→株式、収益債の形態をとって、集中された「社会的な資本」（一般株主・社債権者）から経営権をはく奪し、独裁性を強化した。

以上にみたような形をとって、倒産大鉄道は金融集団によって再建（独占化）され、同時にその系列のわくに包摂されていったのである。またこうして形成された鉄道独占は、独占的地位の確保のため独占利潤の獲得を使命とせざるをえないものとなった。そして極度に進んだ生産の社会化と独占的領有との対立は最高の段階に達したのである。この優先株・収益債への転換による配当・利子の削減こそは独占利潤獲得の一形態であったといえよう。そしてこの独占利潤の獲得は、広はんな一般株主・社債権者を欺瞞することなくしては遂行しえず、このために新たな形態での公表会計制度を分泌せしめたのである。鉄道独占の確立と公表会計制度との関係については別稿での分析にゆずらざるをえないが、収益債・優先株による資金調達方式と会計制度との関連だけをみておこう。この点に関して、長谷川安兵衛氏はつぎのように述べておられる。

「この収益債の特色は利払いが会社収益に依存する結果、この利払に就ては会社経営者の意思によって収益を隠蔽するが如き奸策が行なわれる機会が与えられる。」⁴⁸⁾

リプリーも同様なことを指摘している。

「株式保有者、支配経営者は、社債の利子よりもむしろできるだけすべての剰余収益を維持と改良にふりむけようとする。剰余収入は、かようにして、株式と社債が同じように収益に参加しようとする以前に“留保されてしまっている”のである。」⁴⁹⁾

いまや「社会的資本」に対するレントが、企業会計上の公表利益によって決

48) 長谷川安兵衛「株式会社会計」昭和23年4月、220ページ。

49) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 140.

まるかのようにえがかれ、独占利潤の法則的作用としての低配当・低利子＝高内部蓄積の独占的要求が、公表会計制度の公表利益の圧縮によって合理化されてしまう。独占資本主義下での配当・利子の在り方が公表利益の内容を規定するのであるが、現象面では、公表会計制度の作用によって公表利益が配当・利子の在り方を決めるかのようにみえてくるのである。

以上のごとく、収益債・優先株による財務方式の採用は一つの契機にしかすぎないのであるが、銀行資本による鉄道独占の確立を基盤にして、「過大」資産・利益表示の否定のなかから、「秘密積立金」、「縮小」利益表示の方向を台頭せしめ、さらに確認せしめたのである。しかも、かかる「秘密積立金」、「縮小的」利益表示の方向は、すでに形成されつつあったペンシルベニア鉄道会社などの独占鉄道の会計実務と合体し、一つの独占的鉄道会計実務の流れを形成した。そしてこの流れを確認し、制度化したのが、じつは1906年の州際商業法の会計規制であった。この会計制度の確立のもとで、独占企業とその他の企業との格差の遊離が一層促進せしめられたのである。この点の問題に関しては、紙数の関係上他の機会に明らかにしたい。