

〈論文〉

アメリカ鉄道会社に関するリース会計の考察 —20世紀初頭における鉄道車両設備リースに焦点をあてて—

Insights into Accounting for Leases in connection with American Railroads
—Focus on car and equipment leasing of railroads in the early part of the 20th century—

石井 明

ISHII Akira

本論文では、アメリカの20世紀初頭における鉄道会社の設備金融の特質および問題、リース方式—フィラデルフィア方式—による設備金融の歴史、設備信託スキームおよび法律上の問題点、リースの会計実務および会計報告の基準等を検討する。そして、20世紀初頭、州際商業委員会（ICC）の設定した規定によって、アメリカの鉄道会社が使用するリース設備が所有設備と合算されて「設備」として資産計上されており、さらに、今日の企業会計の経済的実質に基づくリースの資本化論とは異質の考え方である「法的実質」の理論があったことを明らかにする。

キーワード リース契約、抵当先取特権、将来取得財産条項、鉄道車両設備信託、割賦販売契約、
フィラデルフィア方式、設備信託証書、法的実質

1. はじめに

アメリカの鉄道は、19世紀から20世紀にかけて大規模株式会社の顕著な例として注目された。アメリカの鉄道会社の資金調達には、極めて複雑であり、鉄道証券の種類は無数である。アメリカの多様な証券は、歴史的に多くの組織再編の過程を経て出現した。証券の使用の起源や継続性は、法的な出来事、例えば、通常法律または税法のもとで起きたこと、または過去の判例によって説明できるかもしれない。

政治経済学者で鉄道会計の権威者であった Henry C. Adams [1915] によれば、20世紀初頭行われていた鉄道会社におけるリースの利用形態を大きく4つに分類している。これらの状態は、(i) 財産の包括的使用を意味するリース、(ii) 財産の一部使用を意味するリース、(iii) 貨車の交換、(iv) 相互使用施設リース、の4つである¹⁾。独立した株式会社により所有された財産の使用に関する鉄道会社の実務は、リース会計問題の独特な側面を浮かび上がらせる。

(i) の大きな問題—企業支配形態としてのリース—、および (iv) の問題は別稿により論じることとして、本論文では、最初に鉄道会社における設備金融の概観を示した後、一般的なリース問題 (ii) (iii) のうち、特に鉄道車両設備のリースに関する金融問題、会計慣行、および規範的规则を考察することをねらいとする。したがって本論文では、主に Duncan [1924]、Dewing [1934]、および Street [1959] に依拠して、アメリカの19世紀から20世紀前半(1920年代まで)にかけての鉄道会社におけるリース会計の原初的形態を主に歴史的に検討したうえで、その時点の設備車両リースに焦点をあててその会計問題を考察する。

2. アメリカ鉄道における設備金融の性質と問題

19世紀に入り、1820年代後半から、アメリカ合衆国ではニュー・イングランドを中心として鉄道建設が検討され始め、それは1830年のボルチモア・アンド・オハイオ (Baltimore and Ohio) 鉄道の最初の1.5マイルを馬車鉄道として開業するに到る²⁾。当時の米国は、まさに自由放任主義 (laissez-faire) に基づく経済拡大を指向しており、外国資本や地元有力投資家を中心として鉄道建設が行われる際、通例、州政府や連邦政府は、鉄道会社に土地を無償提供 (land grant) したり、また同時に資金援助 (鉄道債の引受、特別な州債の発行、州政府の保証など) が行われた。各州議会は、のちにその建設条件として、減債基金の積立、鉄道資産の維持 (減価償却準備金の設定)、年次報告書の提出を義務づける法令を制定した。鉄道建設については、上述のボルチモア・アンド・オハイオ鉄道を皮切りとして、1840年代から50年代にかけて最初の鉄道建設の隆盛 (北東部と北西部との大動脈の完成) がニュー・イングランドを中心として起きている。そして、1840年代に起きた太平洋に到る領土拡大を契機として、アメリカ政府は1850年に「土地供与法」を制定することにより、その他未開発地域への鉄道網の建設が続々と起こり、それは最終的には1957年頃まで続くことになった³⁾。

(1) 鉄道における設備金融の特質

米国の鉄道会社は、株式発行による資金調達も行うが、特に抵当債務 (mortgage debt) の形式を採用して固定債務を他の債務よりも優先する資金調達を行ってきた。すなわち、米国の鉄道システムは、主に公衆や特定の投資家に対する社債発行および銀行からの借入金によって資金を調達し建設され拡張されてきた。また、大規模な鉄道システムのほとんどが、1873年か1893年かの経済恐慌の影響を受けて、19世紀末までに1回以上の組織再編 (企業合同など) を経験しており、この抵当債務の一部の切捨て、および統一化・合算化の影響を受けたが、それでも依然として鉄道会社の抵当債務残高は巨額であった⁴⁾。鉄道会社の経営者は、抵当先取特権 (mortgage lien) が新たな資本を獲得する際に助けとなる限り、保有する鉄道路線等の財産を資金提供者に差し出した。しかし、一部の強力な地盤をもつ鉄道会社を除いて、鉄道会社の多くは、抵当財産以外の残存する持分は比較的割合が小さいために、内外の資金提供者に対する一般的信用力は非常に低いという弱点を有することから、鉄道会社は劣悪な融資条件を受けない限り、新規資本を調達することが困難となったのである。

総じて、鉄道会社が新規資金を調達する際、不動産であれ動産であれ、鉄道会社の保有する物的財産に対して、あるいは一般財産全体に対して抵当先取特権が設定され重層的な超過負担を強いてきた。そして重要な点として、その抵当先取特権はまた、現在の財産のみならず、将来取得されるかもしれない財産にまで抵当に入る、将来取得財産条項 (after-acquired property clause) が付されるのが通例の社債発行実務であった⁵⁾。

(2) 鉄道における設備金融の問題

鉄道システム建設においては、鉄道自体の敷設とともに、鉄道会社は運輸サービス提供のために種々の駅舎・倉庫などの建物、設備、機関車、車両などが必要となる。19世紀前半から、鉄道会社は、鉄道車両 (客車や貨車) や設備を取得する際、州によっては有力な投資銀行家の力を利用して債権者に対してノート (notes) を発行したり、鉄道車両設備を抵当とする債券を発行したり、あるいは割賦販売契約と極めて類似するリース契約 (設備信託) 一債務の完済後、所有権が移転する一を締結してきた。

路線の延長や増発計画が検討されて追加的な車両や設備を購入することが望まれる場合、新規資本の調達一設備金融一が特に深刻な課題となる。設備金融は、通常、鉄道会社事業の金融全体からみれば小さな部分を占めるに過ぎないだろうが、設備や車両の調達・

占有は鉄道事業の運営に関しては不可欠であって重要度は高い。

では、鉄道会社が追加的な設備の取得を検討する場合、どのような代替手段が存在するのであろうか。一般に、会社が検討すべき5つの選択肢がある。1つ目は、設備を自ら建造すること、2つ目は、設備を即時に現金で購入すること、3つ目は設備を企業の一般的信用力をもって購入すること、4つ目は、設備の建設・売却者が当該設備の特定単位に関して抵当権を設定する方式により設備を購入すること、5つ目は、設備をリースすることである⁶⁾。

1つ目の方法として、自社建造がある。鉄道会社は自社の設備建設工場を有していることは望ましいが、通常、そのような建設施設を有していないだろう。おそらく、鉄道運行に関する新規設備に係る需要は臨時的であったり、また特別な機関車や車両建設工場の維持を十分に保証するほどには大きくはない。概して鉄道会社は、交通運輸サービス自体から離れて他の業務を担うことは難しい課題であって、そして必要時に、安く車両設備を購入できると理解していた（とはいっても、一部の有力な鉄道会社は鉱山開発を同時に行っていた）。

2つ目の方法として、設備を即時現金払いで購入することは、設備購入規模が小さくない場合、または鉄道会社の現金保有高が良好な状態にある場合を除いては、実際的ではない。時として、鉄道会社が少量の車両を購入し、全額現金で支払うことの方が便利である一方、通常、新規設備調達コストが多額となり、その一回での支払いが巨大な支出に実際なるかもしれない。特に、倒産状況に陥っている鉄道会社は、しばしば実際に準備金をもっていないかもしれず、したがって即時現金払いを強いる場合には、全く購入することができないかもしれない。

3つ目の可能性、企業の一般信用力で設備を購入することは、鉄道会社が現在の消耗品や労働力をしばしば購入すると同様である。購入金額の規模や借入期間によって、この方法で購入することは実際的ではないであろう。設備の製造業者は、鉄道会社が希望する長期間にわたる信用供与を行うことを好まない。20世紀初頭では、多くの鉄道会社の一般的信用力は極めて低かったために、鉄道会社が発行する一般的な無担保債務は市場性をほとんどもちえなかった。製造業者（や投資家）が鉄道会社の当該債務を許容する場合、通常、製造業者等は極めて高利率の利息支払を請求せざるを得ないであろう。

したがって、最も実行可能な方法は、4つ目の可能性、当該設備の特定単位に対して売主や投資家に抵当権設定を認める方式である。この方式は、上述したように、鉄道会社の創業後、鉄道の物的財産には、不動産であれ動産であれ、一般財産全体に対して重層的に超

過負担を強いてきた抵当先取特権が設定されてきた。それがまた、現在の財産のみならず、将来取得されるかもしれない財産にまで抵当に入ることの規定する将来取得財産条項が社債契約に記載されるのが通例であったために、後続の資金提供者すなわち第2抵当権者他の債券購入者にとっては劣後した抵当権担保による債権保全が難しくなると判断されたために、一般的に鉄道会社の車両等の追加的設備に係る資金調達に難しい状況を生み出すことになった。

5つ目の可能性、追加的な設備についてリースを利用することは、上述するような鉄道会社の多重な固定債務と抵当権設定の枠外の資金調達手段として、仮に資金コストが極めて高かったとしても、鉄道会社にとっては一般に極めて有力な（あるいは、採り得る唯一の）設備調達手段となったのであった⁷⁾。このリース方式は、19世紀初頭、北東部の金融中心地であったフィラデルフィアにおいて当時のペンシルヴェニア州の法律制度下で創設された金融方式—フィラデルフィア方式（Philadelphia Plan）—であって、19世紀から20世紀前半まで隆盛を誇ることとなった。

3. リース方式による設備金融

米国のリース生成やそれに随伴したリース会計（特にリースの資本化）の必要性は、第2次世界大戦後でのセール・リースバックの横行時に生じたような一般的認識があるが、全くそうではなく、かつてアメリカが植民地の時代から、鉄道事業の領域でリース方式はかなり頻繁に使われてきた。文献上、リースは19世紀より当時の金融中心地であったペンシルヴェニア州フィラデルフィアの有力な起業家や弁護士が仕組んだフィラデルフィア方式が認められている。その後、車両リース専業会社による車両リースで、リース会社がしばしば車両の維持管理も行う、いわゆるオペレーティング・リース（真正リース）—所有権の移転はない—が行われた。20世紀に入ってから、ニューヨーク方式（New York Plan）も平行して行われており、これは分割払いによって完済された場合最終的に車両等の設備の所有権が鉄道会社に移転する方式である⁸⁾。この2方式の金融スキームの違いは、州法の割賦販売に係る債権者の担保権に対する判例や取扱いの差異に応じて生じた。

(1) フィラデルフィア方式

鉄道敷設とともに、鉄道会社は自社の設備（特に車両、機関車）購入に関して、社債発行の代わりに、フィラデルフィアの銀行や投資銀行家がアレンジする設備信託リース方式

(経済的実質は割賦販売) —フィラデルフィア方式—を利用した。

①原初的フィラデルフィア方式

Donald MacQueen Street [1959] によれば、1839年にマサチューセッツ州のローウェルにある車両等の製造会社、The Proprietor of the Locks and Canal Company は、機関車を製造しボルチモア・アンド・オハイオ鉄道に引渡す際の設備金融として、代価の全額の支払いに関して同社が引受けたノートがすべて完済するまで所有権 (title) が留保される延払方式を利用した⁹⁾。

また同社は、1842年に、鉄道会社であった Philadelphia and Reading Railroad Company に対して石炭用貨車を製造し引渡す際の設備金融として、2人の個人トラスティーを立てて代価の全額支払いが完了するまで、車両に関する所有権が留保される延払方式を利用した。トラスティーは、車両の所有権を保持し運賃収入を回収原資として留保するも、万一債務の弁済が滞る場合には、石炭用貨車を取り戻して売却して資金を回収する義務を負った¹⁰⁾。

Duncan [1924] によれば、1845年には、マサチューセッツ州の河川運航会社であった Schuylkill Navigation Company がリース金融を使用して運河での船荷輸送に使う^{はしけ} 船 (barges) を調達している¹¹⁾。このファイナンス・スキームでは、3人のトラスティーが船の所有権を保有しその回収業務を委託される契約を組み込み、建造資金はローンにて賄われ、船完成後、トラスティーに船は引き渡される。次いで、トラスティーから Schuylkill Navigation Company に対して船がリースされるが、實際上、船は同社の経営層により支配管理され運行に供される。直後に、ローン返済のために同社は、償還期間10年の債券を発行した。同社が債務不履行になった場合には、債権者が物件を再取得して他の鉄道会社等に売却処分される。トラスティーは、債券条件に基づいてトラスト契約書を執行し、運河の経営によって生じる収益からリース料を支払うことを条件として当該会社に船を「リース」している。さらに、1965年には、このスキームに係るリース対象物件として機関車に加わっている¹²⁾。

ペンシルヴェニア州法 (その他数州の州法) は、独立した後も英国法の影響下 (特に、第13エリザベス法や判例) にあったことから、19世紀を通じて、割賦販売の対象物の所有権者が、割賦販売であることを知らない購入者に関する他の債権者の請求権に対して対抗できないことを根拠として、割賦販売を法律上認めていなかった¹³⁾。鉄道会社の債権者、または鉄道会社から財産を購入した者は、当該債権者または購入者がその割賦販売契約の

存在を知らない場合には、割賦販売契約のもとで鉄道会社の管理下にある鉄道車両設備に対して請求権をもつことになる。これら理由によって、上述のように取り組まれたファイナンス・スキームは、「ペンシルヴェニア寄託リース (Pennsylvania bailment lease)」と呼ばれた¹⁴⁾。その後、この方式はフィラデルフィア方式として知られる鉄道の新しい金融方法に繋がった。

フィラデルフィアで活発に行われた鉄道車両設備信託方式は、車両設備を一定期間（一般に 15 年程度）にわたり融資するもので、鉄道会社は当該購入価額を分割払いし、また当該期間に係る利息相当額（法形式は「配当 (dividend)」）を支払うもので、所有権は購入価額が全て支払われたときに鉄道会社に移転される。したがって、このリース方式は、偽装された割賦販売 (disguised conditional sale) ともいえる金融方式であった¹⁵⁾。この方式が一部の他州にも伝播して、同様の金融方式が鉄道車両設備に関して行われるようになっていった。

②現代的フィラデルフィア方式

Duncan [1924] によれば、現代的なフィラデルフィア方式の嚆矢は、19 世紀当時コングロマリットであった Lehigh Coal and Navigation Co. が 1868 年に自社の設備を調達する際に利用されたものであったとされる¹⁶⁾。

設備の購入を求める鉄道は、現代的フィラデルフィア方式に基づいて、一定の様式の証書に記載される一定の期間にわたる元本の分割支払い、および支払利息に等しい「配当金」の合計を支払うことを確約する「設備信託証書 (equipment trust certificate)」を取得するために投資銀行家を通じて投資家を募る。投資家は、設備信託証書の購入者のためのトラスティーとして行動する銀行または信託会社に資金を拠出する。銀行や信託会社は、当該資金の払込みを受けた後、製造業者から鉄道車両等を購入し、直ちに設備信託証書に基づいて元本と「配当金」を支払う鉄道会社に相当な期間にわたって「リース」を行う¹⁷⁾。そのリース料受領権は、設備信託証書の所有者の便益のために信託によって保有された。設備信託証書の所有者である債権者の権利は、通常、鉄道会社の直接の保証 (guarantee) により担保されていた。この保証は、リース契約の不履行の際に行使できる、または設備信託証書の所有者が「リース」契約書のもとの債権回収方法を使うことなしに鉄道に対して直接的に提訴することができる。鉄道会社は、最終的に信託証書に規定された支払額を全て支払ったときに設備や車両の所有権を取得する。この方式は、20 世紀半ばに至るまで、アメリカの鉄道会社の設備金融の主たる手段として利用されてきた。

(2) 車両リース専門会社によるオペレーティング・リース

車両リース専門会社による車両リースは、鉄道会社自らの系列会社が行うもの、および鉄道会社とは全く関係がない、独立系の車両リース会社が鉄道会社に行うものが並存してきた。鉄道会社系列の車両リース会社では、Southern Pacific 鉄道と Union Pacific 鉄道とのジョイント・ベンチャーとして 1907 年に創設された Pacific Fruit Express が有名であった。同社は一時、世界最大の冷凍貨車リース会社となり、主に両鉄道会社に対して貨車をリースした¹⁸⁾。

また、Missouri Pacific 鉄道と Wabash 鉄道とのジョイント・ベンチャーとして創設された American Refrigerator Transit Co.、および New York Central 鉄道の子会社 New York Central Merchant Dispatch Transportation Co. などによる車両リースもあった¹⁹⁾。米国では、西部で生産された食肉、穀物および果物の北東部への輸送が 18 世紀より盛んであって、そのために冷凍貨車が大量に必要とされたことから、特殊な仕様の貨車がこれら会社より鉄道会社にリースされた。

独立系では、1866 年にシカゴで設立された Union Tank Car Co. (UTLX) により行われた車両リースがある²⁰⁾。同社は、後に John Davison Rockefeller の率いる Standard Oil Company の傘下に入り、主に同社の石油製品を輸送するためのタンクや特殊使用の車両を製造し保有して直接リースした。また、今日、GATX Capital Leasing Corporation にて航空機リースまで担っている GATX が、19 世紀末に同様の輸送設備の製造および長期 (3~4 年) のオペレーティング・リース (operating lease) を専業として営業を開始している。その時代、活発に行われた車両リースの主な利用者、レシー (lessee) は、木材、鉱物 (石炭、石油、鉄鉱石など) や自社製品 (例えば、繊維品、鉄鋼製品、石油製品) を主に東北部に送り込むために夥しい数の車両が必要であった有力な大荷主等であった²¹⁾。多くの場合、荷主等はあまり長期リースを選好しなかったが、実際のところ、定期的にリース期間を延長していた。車両リース専門会社は、荷主や鉄道会社 (レシー) のために鉄道車両を購入または製造し、維持修理も自ら行い、リース期間満了後も所有権を保有したことから、20 世紀初頭には鉄道車両リースという領域のリース産業が生れた²²⁾。また、例えば、寝台車という特別な車両に関しては、Pullman Company が、鉄道会社に特別仕様の車両やポーター・サービスを含むオペレーティング・リースを提供していた²³⁾。

なお、20 世紀半ばには、鉄道会社の車両に関する今日的なファイナンス・リースの提供も行われている。Greyhound Corporation の子会社であった Boothe Leasing Co. は、鉄道

会社の車両に関するファイナンス・リースを提供している²⁴⁾。

このような車両や設備に関する専門リース会社は、鉄道会社側の恒常的なニーズ、製造会社側の円滑な販売の確保、あるいは政府の国防目的のために設立され運用されたようである²⁵⁾。すべての債務が完済されない場合、当該会社は所有権を有する車両や機関車を取り戻すとともに直ちに売却して残債や利息を回収することが規定された。

(3) 鉄道会社が設立する設備金融会社によるリース方式

アメリカでは、鉄道会社の設備製造会社が設備信託金融を行うために金融会社を設立しそれを利用する方式があった²⁶⁾。1つは、金融会社が債券ではなくノートを発行して資金調達する方式であり、もう1つは償還優先株を発行して資金調達する方式であった。

①ノート発行方式

Duncan [1924]によれば、20世紀に入って鉄道会社が自社で使う設備車両を使用するために金融会社を設立し頻繁なノート発行を通じて資金を調達する方式を採用していた²⁷⁾。この方式は、電気やガス等の公益会社の資金調達や持株会社の成功事例に模して提案されたようで、それに極めて類似している²⁸⁾。この方式は、通常、鉄道設備の製造会社の主導により、恒久的な株式会社 (corporation) を設立する。この会社は、製造会社から設備を取得し、鉄道会社との間でリース契約 (または割賦販売契約) を締結し、設備信託証書を発行し、そして製造会社が設備を供給する鉄道会社との間で契約を締結する。この証書は、非公開市場で (私募) 発行されるかもしれないし、また契約条項によって期限到来する金額に対して流通している証書金額の比率が一定の限度を維持している限り、無制限の譲渡抵当の場合と同様に、無制限に授權されるかもしれない。効果として、当該金融会社の設備信託証書は、その会社の担保付信託債券、または無担保債券のいずれかである。この方式は、設備契約を小額なものを多数まとめて大きな金額にして、より安定的な市場をもたらすので、投資家に対して魅力的となり他の証券に比して有利となって、支払利息を大きく削減する効果を生み出す。

②償還優先株発行方式

設備金融のバリエーションのひとつは、設備車両の取得のために優先株を発行するための特別な株式会社を設立するものである。ただし優先株の発行といっても償還が義務づけられた点で、経済上、債券発行とその償還と変わらない²⁹⁾。

この方式は、当該証券の市場が、實際上、明らかに優先株が鉄道会社に対して固定的な

債務を負担させる点、そして3分の1に相当する極めて高い当初エクイティを有する設備第1抵当を表わすという点にもかかわらず、「株式」という名前によって不利な影響を与えられるかもしれない。Duncan [1924]によれば、Indianapolis Car Equipment Co. が、1911年に行った25基の市街電車車両の取得、および Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社が、地場の州税の免税措置を得るために1922年に行った325基の車両の取得において、償還優先株の発行を Fletcher American Company の主導によって行った事実がある³⁰⁾。

(4) 政府主導のリース方式

1887年の州際商業法 (Interstate Commercial Act) の制定および州際商業委員会 (Interstate Commercial Commission : ICC) の創設、さらにその後の数度にわたる法改正を通じての ICC の権限の拡大強化以来、米国の議会は、連邦諸機関に対して鉄道会社に関する規則を制定しその行使権限を委譲してきた。

20世紀に入り米国連邦政府は、第1次大戦に遭遇して、国内鉄道会社を連邦統制 (Federal Control) の下においた³¹⁾。連邦統制は緊急措置であったが、その期間中、政府は鉄道会社への関与の度合いを強め、規制権限のさらなる拡大を行使する結果となった。連邦規則は、鉄道会社の財務構造や新規証券の発行に適用されるだけでなく、直接的な議会による立法、ICC、鉄道長官、財務長官その他の機関に対する行政権限の付与を行った。鉄道の連邦統制は、1920年運輸法 (Transportation Act of 1920) の制定によって1919年3月に終了したが、米国連邦政府はその法律により鉄道会社に対して国家的見地から種々の支援を行い、特に新規鉄道の設備金融に関して多大な影響力を行使してきた。連邦政府の設備金融への支援策としては、(i) 鉄道会社への設備の売却および財務的手段を成就させる際の支援措置、(ii) 鉄道会社が希望する設備を取得することができるように有利な条件による信用の供与、および (iii) 鉄道会社の信用の共同利用、および共同での有利な条件による設備金融を供与する準公的な金融支援のための組織体の創設と親密な協力であった³²⁾。

第1の方法は、鉄道会社と鉄道長官との間で実施された、政府主導の1920年1月15日付け設備信託契約、第2の方法は、設備購入の促進のために特定の鉄道会社に対して行われた資金供与のためのリボルビング・ファンドの創設、および類似方法での信用の供与、そして第3の方法は、米国鉄道運行公社 (National Railway Service Corporation) の設置およびこの公社の設備信託の利用であった³³⁾。第1および第2の方法は、第1次大戦後の

運輸行政の緊急的な政策立案や施行が認識され、連邦統制が停止されて財産や金融の関係の再調整の問題が困難となったために創設された。したがって、1920年1月15日付け設備信託契約およびリボルビング・クレジットは、十分に検討された政府の政策を示すものではない。他方、第3の米国鉄道運行公社の設置は、設備金融に関する政府の監督や支援であって、第1次大戦後の米国の安定的な制度構築を目指すものであった。

ここでは、特にリース金融スキームを使った1920年1月15日付設備信託、および1920年7月29日に創設された米国鉄道運行公社による設備信託リース方式について簡単に触れてみよう³⁴⁾。1920年1月15日付設備信託は、財務長官が中心となって米国鉄道の再建を支援したスキームであり、主要幹線80社が信託メンバーとして参加して、現代的フィラデルフィア方式に類似した方法³⁵⁾で、1920年以降、一定の期間にわたる元本の分割支払い、および支払利息に等しい「配当金」の合計を支払うことを確約する「設備信託証書」を有利な金利条件で発行することを投資銀行家を通じて行った。次に、米国鉄道運行公社による設備信託リース方式は、特に信用力の劣化する鉄道会社を中心となって半年賦払いのノートを発行して設備金融を行うものである。対象設備は、法的には信託抵当に劣化する位置にあって、信託の他の鉄道会社が債務不履行になっていると、統括的な信託契約書に基づいて、自社が自らの債務を無事完済したとしても当該設備の所有権は得られず、トラスティに取り戻される³⁶⁾。このように、19世紀後半から20世紀初頭にかけて、米国政府の鉄道金融支援策は種々のものがあり、そのような制度設計のなかに、リース金融方式は鉄道会社に資金調達にすっかり根を下していたと評価される。

4. リースの会計報告

これまで、鉄道会社の設備金融の特質やリース方式による設備金融の歴史的経緯やスキームの詳細などを述べてきたが、これを踏まえてここでは鉄道のリース方式による設備信託の法的取扱い、鉄道会社の会計処理や報告の実態、およびICCの規定、総合的な分析を考察する。

(1) リース方式による設備信託の法的取扱い

すでに述べたように、米国の設備債務の有する独特な法律上の性質は、それらに関する会計処理に関するいくつかの基本問題を投げかけることになった。まず、リース方式（または割賦販売方式）に基づく設備金融は、財産に対する抵当先取特権に依拠する証券、そ

他の標準的タイプのものとは相違しており、リース（または割賦販売）契約に基づいて、その設備の所有権（title）が契約の条件を完全に満たすまではその使用会社には帰属しない³⁷⁾。しかしながら、その他の点に関しては、会社は設備を占有し使用する権利を有し、また實際上所有に係る諸権利を行使する。例えば、機関車や車両などの物的設備のほとんどには会社の名前が付されており、また所有する設備と全く同じ方法で使われる。鉄道会社は、設備信託契約において規定された支払いを完全に行えば、契約条件にしたがって最終的には設備の絶対的所有者（absolute owner）となる。ただし、債務不履行、またはその他の契約条件を遵守しない場合、設備の所有権の法律上の位置は重要性を有する。設備に係る所有権は、債務が全額支払われるまで決して鉄道会社には移転されない³⁸⁾。設備の使用たる鉄道会社、その債権者、あるいは他の者のいずれであっても、設備の売主、あるいは設備証券の保有者のために留保している所有権を打ち負かす、すべての正当な請求権を行使することはできない。

一方、設備信託財産は、所有する設備、または抵当先取特権が設定された財産とまったく同じ方法で使用できることにより、会社の本来の事業、つまり収益力に貢献する。すなわち、会社が自ら署名したリース方式の設備信託契約のなかに記載された条件を継続して満たす限り、あるいは債務不履行とならない限り、経済実質の観点からは、設備信託財産は自らの所有設備と全く同じ機能を果たすのである。

(2) 鉄道会社の会計報告規制および会計基準の問題

19世紀末や20世紀初頭の時代のアメリカは、英国の会計実務に基づいて企業会計を行っており、社会的・制度的に認められた会計原則や会計ルールは存在しておらず、ほぼ産業毎の会計慣行に委ねられ、主に法的観点に基づく自由会計（accounting freedom）が行われていた。この時代、モルガン財閥を筆頭とした金融グループによる企業に対する独占的支配が横行して、鉄道では全米的な運賃設定問題（差別的運賃設定）が継続的に提起されその是正や公正な運賃設定の必要性が叫ばれていた。そのような状況のなか19世紀半ば以降、各州の法律によって州の鉄道委員会が設置されて鉄道会社の運行に対して徐々に監督・規制を強めてきたが、一方では自由放任主義の考え方が依然として強く、したがってなかなか各州を跨ぐ鉄道に対する連邦的な統制を行うことについて19世紀では画期的な進展をみなかった³⁹⁾。鉄道会社に対する会計報告にしても州でのルール設定の動きはあったが、連邦政府として、鉄道会社の会計、年次報告書その他諸報告に対する統一的な

ルールの設定や何らかの強い制裁を加える法的根拠をもちえなかった。

20世紀に入って、鉄道会社に係る勘定分類や会計処理に関しては、1906年のヘップバーン法 (Hepburn Act) の制定によって、1887年に創設された ICC に対して国内運輸に関する年次報告書の提出、および統一会計的な規定を制定する権限が与えられ、鉄道会社固有の勘定分類や統一化がはかられることになった⁴⁰⁾。そこで、1907年に ICC は「鉄道および設備に係る支出の分類」(Classification of Expenditures For Road and equipment) を公表して、統一会計に踏み出した⁴¹⁾。1906年以前では、主要な北東部の鉄道会社の会計慣行を模範とした会計ルーラーサトガ協定一がその指針として使われてきたが、基本的には鉄道各社の会計慣行や会計判断に任されていた⁴²⁾。

その後、ICC は、1914年に「鉄道および設備に係る投資の分類」(Classification of Investment In Road and equipment) を公表して、蒸気機関車を意識したより包括的なルールを制定した。次いで1918年には会計通牒第15号 (Accounting Bulletin No.15) を発出して、鉄道の会計ルールの精緻化をはかった。1906年以前の段階での会計ルールが示される文献を発見できなかったため、ここでは1910年代の会計状況を詳細に記述している Duncan [1924] にしたがって、20世紀初頭での車両や機関車などのリース設備信託に関する鉄道会計の実態を検討することにしたい⁴³⁾。

鉄道会社は、ICC の統一会計が施行される以前では、リース方式による信託設備によって財産を使用している場合で所有権が自社に移転していない段階では、その財産を貸借対照表に計上したりしなかったりしていたようである⁴⁴⁾。それは、法律上、その債務が鉄道会社自体ではなくて車両信託組合に帰属することが Duncan [1924] で示されている⁴⁵⁾。

結局のところ、鉄道会社がリース方式による信託設備財産を使用していた場合、会計上、①鉄道会社は、法的な契約の完全履行まで所有権が取得していないにもかかわらず、財産を会社の資産として計上できるのか。②その場合、これらの支払いは所有する設備勘定と同じ勘定に計上できるのか、あるいは別勘定とされていたのか、が主要な問題となろう。

鉄道会社の種々の会計慣行に対して、ICC の1907年統一会計規定は、信託契約に従う鉄道設備のコストは、適切な投資勘定に計上すべきことを規定している⁴⁶⁾。つまり、鉄道会社の信託設備財産の会計処理や財務報告については、クリアーな所有権をもっている設備の購入のそれと全く同じ処理がなされ、それらは合計されるとされている。また、後のニューヨーク方式といわれる割賦販売方式による信託設備財産を使用した場合の会計処理や財務報告についても、リース方式のそれらと全く同じ扱いをしていた⁴⁷⁾。

また、実際の設備信託財産に関する鉄道会社の年次報告書での表示は、例えば、「リース設備」のような名称は全く見当たらず、「鉄道および設備」(Road and Equipment) という大きな表題のなかに所有設備と合算された合計額にて記載されている。加えて、その設備勘定の明細については、機関車、客車、貨車等の区分毎の期末残高は年次報告書に記載されているが、特に所有設備、リース設備(または割賦購入設備)との区分は全くない⁴⁸⁾。

(3) 設備債務の発行および償還に関する規定された会計実務

ここでは、Duncan [1924] の設例を用いて、ICC による当時の会計処理方法をみてみよう⁴⁹⁾。

〈設例〉

X 鉄道会社は、1920年1月1日に年利6%で\$100,000の設備信託ノートを平価発行した。発行条件は、半年毎利払い、1921年1月1日以降、毎年\$10,000の元本返済がなされる。当該設備は10台の機関車で、その原価は\$125,000であった。鉄道会社は、当初時に現金で\$25,000を支払い、残額は設備信託ノートを売却した代り金をもって支払う。当該信託証書は、取得される設備すべての所有権が設備信託ノートが最終的に全額返済されるまでトラスティーに与えられる。

上述の場合に関する通例の会計実務は、その設備信託ノートの発行時(1920年1月1日)に、借方に「設備(Equipment)」、貸方に当初の現金払いの金額が「現金」(または「銀行勘定」として記帳される。同時に、借方に設備信託ノートの金額が投資勘定である「リース設備(Leased Equipment)」「車両信託設備」「設備信託財産」または類似する名称を有する勘定、貸方にノートの平価発行については負債勘定である「設備信託ノート(Equipment Trust Notes)」として記帳される⁵⁰⁾。次いで、1920年7月1日以降、半年毎に元本に対する支払利息が計上される。

毎年、設備信託ノートの元本の予定返済額が支払われるに伴って、借方に「設備」、貸方に「リース設備」その他の振替記帳が行われる。なお、リース方式ではなくて、割賦販売方式の設備信託であったとしても、同様の会計処理が行われることになる⁵¹⁾。

最終支払日となる1930年1月1日に至るまで、各会計年度においては、ノートの支払いに応じ1921年1月1日の上記同様の会計手続があと9回にわたり繰り返されて、最終的

に「リース設備」はすべて「設備」勘定に振替記帳されることになる。その時点、設備信託契約は終了する。

したがって、上述の設例に関する X 鉄道会社の記帳は以下のようになる。

年月日	借 方		貸 方		記帳理由
1920. 1. 1. (実行日)	設備	25,000	現金	25,000	前払金の支払い
	リース設備	100,000	設備信託ノート	100,000	設備信託ノートの平価発行
1920. 7. 1.	支払利息	3,000	現金	3,000	ノート半年賦の利払い
1921. 1. 1.	設備信託ノート	10,000	現金	10,000	ノート \$10,000 の返済
	設備	10,000	リース設備	10,000	当該割賦払いに相当する「設備」勘定への振替
	支払利息	3,000	現金	3,000	ノート半年賦の利払い
⋮		⋮		⋮	
1930. 1. 1. (完済日)	設備信託ノート	10,000	現金	10,000	ノートの完済
	設備	10,000	リース設備	10,000	「設備」勘定への振替終了
	支払利息	3,000	現金	3,000	ノート半年賦の利払い

また、当然のことながら、ノートの販売については、平価発行ではなくて割引 (discount) または打歩 (premium) 発行の場合があり得る。当時 ICC が規定したこの割引や打歩発行の際の差額に関する会計処理方法については、割引や打歩に係る金額の償却額を発行残高に対して同一の償却率を掛けて算定する方式であった⁵²⁾。Duncan [1924] によれば、この方法は当時すでに一般的に使われており、理論的な現在価値法に対する簡便的な代替法であり、それを ICC が指定していると主張している。加えて、その方式は正確な利息計算法である現在価値法と大した差異を生み出さないと論評している⁵³⁾。

次に、設備信託財産に関する減価償却はどう規定されていたのであろうか。鉄道設備については、当時 ICC が規定する減価償却方法については、健全な会計原則に基づいて減価償却を行うことを記述している⁵⁴⁾。当初の ICC 統一会計ルールでは、減価償却費の計上は強制されていなかったが、後の 1914 年に公表された「鉄道および設備に係る投資の分類」では、鉄道会社には所有権がないが使用している車両等の信託財産についても所有資産と全く同じ減価償却方法を適用して、その減価償却費を損益計算書の営業費用のなかに含めて計上することが強制された。したがって、設例で考えれば、原価 \$125,000 に対して、例

えば耐用年数が10年、残存価額を零とすれば、毎年\$12,500の減価償却費を毎年計上することになるであろう。

(4) Duncanによる批判と法的事実

Duncan [1924]によれば、上述のICC規定や実務に関して、設備信託財産のオンバランス化には異論はない。しかしながら、その観点は経済的事実というよりも、法的な事実の観点からあるべき会計処理を提言している⁵⁵⁾。鉄道会社が所有する設備であるか、リース方式による設備信託に基づいて鉄道会社が占有している設備かは、継続企業である限り、経済的には何の区別もない。一方、法的には、トラスティーまたは売主が割賦金の最終部分が支払われるまで、当該設備すべての所有権を保有している。ここに会計実務と法的純財産 (legal equity) との間に衝突が見られる⁵⁶⁾。

「フィラデルフィア方式」のもとで発行された設備信託証書の場合、その鉄道会社は最終支払いが完了するまで、所有権の形跡すら有しておらず、法律上、その財産は単に鉄道会社にリースされ占有し使用収益されている。鉄道会社は、設備を占有しているが所有権は有していない。鉄道会社とその設備信託財産との関係は、多くの法的障害を表している。当該財産は自らが所有している設備のように、売却したり、抵当を設定したり、リースしたりすることはできない。リース（または割賦販売）契約書の条項は、鉄道会社に維持修繕義務を課して設備を保持することを要求しているが、鉄道会社は実際に所有している設備やリース資産についての修繕を延期するかもしれない。また、鉄道会社の倒産時において、設備信託財産は、設備信託ノート所持人に対する全額支払い完了まで、倒産した鉄道会社の債権者または一般抵当権者からの請求があっても、法律上、その物件の没収または差押えには従属しない⁵⁷⁾。

このように、上述のICC規定や実務に関して、経済的事実というよりも、法的実質的な会計処理をすべきであるとDuncanが当時提言していることは興味深い。特に、彼は債権者の立場を重視して「非所有の財産に係る利息を示すために正確な情報を提供する目的」⁵⁸⁾で、上述の会計実務慣行が改善されるべきであると主張している。Duncanは、すでに財務諸表の比較可能性（ただし、法的実質）を意識しており、「鉄道会社の設備が、主に設備証券を発行して取得されている場合、あるいは鉄道会社の一般的信用力が幾分低い場合、特に重要なのはそのような会計データである。将来の債権者は、当該の「投資」勘定（筆者：「リース設備」などの勘定）を批判的に検査することが自らの利益に資することであると理

解するかもしれない。主張された会計における差異を得るためには、適切な名称、少なくとも一般的、または統括的設備勘定を使って、より合理的な手続が確認されるべきである。」⁵⁹⁾と指摘している。

そして、設備信託リースに関する、以下の新たな勘定科目を提唱している。

1. 所有設備⁶⁰⁾
2. 設備信託財産（支払済み）⁶¹⁾
3. 設備信託財産（未払い）⁶²⁾

したがって、上述の例に関する X 鉄道会社の改善提案は以下のようになる。

年月日	借 方		貸 方		記帳理由
1920. 1. 1. (実行日)	設備信託財産(支払済)	25,000	現金	25,000	前払金の支払い
	設備信託財産(未払い)	100,000	設備信託ノート	100,000	設備信託ノートの平価発行
1920. 7. 1.	支払利息	3,000	現金	3,000	ノート半年賦の利払い
1921. 1. 1.	設備信託ノート	10,000	現金	10,000	ノート \$10,000 の返済
1921. 1. 1.	設備信託財産(支払済)	10,000	設備信託財産(未払い)	10,000	「設備信託財産」(支払済)勘定への振替
⋮			⋮		⋮
1930. 1. 1. (完済日)	設備信託ノート	10,000	現金	10,000	ノートの完済
	設備信託財産(支払済)	100,000	設備信託財産(未払い)	100,000	「設備」勘定への振替終了
	支払利息	3,000	現金	3,000	ノート半年賦の利払い

これらの Duncan の法実質を重視した批判的主張は、今日の会計理論の経済実質優先思考からみて幾分奇異に感じるであろう。しかしながら、19世紀末から20世紀初頭にかけての自由放任で弱肉強食の経済環境や資本市場のインフラ未整備下における鉄道会社の倒産や企業合同の頻発、あるいは鉄道会社を取り巻く利害関係者としての社債券者等の債権者の大きな位置を勘案すれば、債券の回収可能性を第一義とした会計処理や年次報告書の開示をねらいとする法的な差異を明示する会計処理を検討することは十分合理的であ

ると考える。

5. おわりに

本論文では、アメリカの19世紀末から20世紀初頭における一般的なリース問題のうち、特に鉄道設備車両リースの関する金融問題の特徴、法律上の問題点、車両設備リースの会計実務、およびDuncan [1924]によって展開された会計処理に関するあるべき規範論を考察した。本考察を通じて判明した事実は、20世紀に入った以降1929年の大恐慌以前の段階で、鉄道会社のリース設備の様々な会計慣行があったなかから、州際商業委員会 (ICC) が統一的な会計ルールを設定し鉄道会社にそれを強制させる動きがあったこと、特に1914年の「鉄道および設備に係る分類」および1918年に会計通牒第15号を発出して鉄道会計ルールの精緻化をはかり、リース車両設備については、通常の所有設備と同じ取り扱いを行って資産として単に合算されること (リース設備を所有設備と分別して表示はしないこと) が規定されていたことが判明した。

そして、このようなICCの取扱いに関して、Duncan [1924] は、設備信託リースの会計処理について、主に債券者の保護を意識する、法律的な観点からの「法実質論」からのあるべき会計処理論の展開を示していた。

アメリカの19世紀から20世紀前半にかけての鉄道会社におけるリース会計の原初的形態とその会計処理は、20世紀中盤のアメリカ公認会計士協会の会計調査委員会より公表された会計基準、会計調査公報 (ARB) 第38号「レシーの長期リースの会計処理」が示唆した割賦購入に類似したリースの資本化理論ではなく、所有とリースの法律上の取扱いの相違、法実質を的確に記帳して、緊急時の企業清算時の状況を表現することを主張している。このDuncanの提唱には、今日のわれわれが暗黙的に受け入れている「継続企業 (going concern) の公準」は存在していないといえる。この点は、今日の企業会計における投資家保護を意識した、経済的実質に基づくリースの資本化論の主張とは異質である点が極めて興味深い。このリース方式による設備信託を考察することによって、会計環境、特に債券者という債権者が企業に対して重大な影響力をもつ環境にある場合には、その主たる利害関係者 (すなわち、債券者) のための企業会計が考えられ、また会計報告が構成されるべきと主張されることは、会計の本来有している「目的適合性」の基準からみて蓋し当然のことでもあろう。

- 1) Adams, Henry C. [1918], p.133.
- 2) 馬車鉄道は、鉄道線路の上を車輪を付けた貨車が走るという点で鉄道ではあるが、貨車を牽引する動力は馬匹であり、蒸気機関車を使った鉄道ではない。Hadley T. Arthur, *Railroad Transportation*, G. P. Putnam's Sons, 1885, p.36. および近藤喜代太郎『アメリカの鉄道史』成山堂書店、2007年、21頁、230-231頁。
- 3) 連邦政府による1850年土地供与法の施行後、1857年まで鉄道建設は大きく伸長した。しかし、1857年に起きた経済恐慌により鉄道建設は一時中断を余儀なくされた。その後、各州による土地供与や資金援助により鉄道建設は復活し20世紀初頭に到るまで続いた。
- 4) Duncan [1924], p.8
- 5) Duncan, *op. cit.*
- 6) Duncan, *op. cit.*, p.31-32. ほか
- 7) Ripley [1915], p.172.

Ripley は、1912年頃、Wabash 鉄道が、かつて設備を購入するための必要な資金を6%で借り入れできた場合、リース料を2倍以上削減できたと述べている。Ripleyによれば、つまり、一般市場金利と比較してリース金融のコスト負担は2倍以上であったようである。

- 8) ニューヨーク方式と呼ばれる割賦販売方式による車両設備調達方法は、19世紀末に金融の中心地となったニューヨークにおいて開発された鉄道車両設備金融スキームである。ニューヨーク方式においても、ペンシルヴェニアと同じような設備金融スキームが組み立てられているが、リース契約という法形式をとるのではなくて割賦販売契約という法形式をとる設備金融であった。

ニューヨーク方式 (New York Plan) は、以下のスキームであった。

設備の引渡し時、投資家は、車両購入に必要な資金を代理人である銀行や信託会社に払い込む。次に、銀行や信託会社は、製造業者に購入価格を支払い、割賦販売契約の譲渡を受け、割賦販売契約によって請求される支払いスケジュールと同一であるパーティシペーション証書 (participation certificate) (一種の受益権証書) を投資家に対して発行した。銀行や信託会社は、全購入価格が完済されるまで設備の実質上の所有権を保有し、支払いが完了したときに所有権が鉄道会社に移転される。

割賦販売契約のもとで設備の売主は、トラスティーに設備を移転する。一方のトラスティーは、一定の当初支払および定期的な支払いを対価として、鉄道会社に設備を売却することを請け負う契約を履行する。(当初支払いは除いて) その支払いは、ノートまたは設備債券の形式でなされる。設備の所有権は、すべてのノートがその期限が到来するに伴って、利息の支払いとともに元本の返済が終わるまで、トラストに留保されることが規定される。ノートはトラスティーにより本物であることを証明されるが、トラスティーは売主に対して売却した設備に係る弁済において発行される。売主は、現金化するために、ノートをシンジケート (引受団) に、または通常の投資銀行のチャンネルを通じて処分する。この方法にて、ノートは投資家に渡される。

割賦販売方式に基づいて発行されるノートまたは債券の場合、ノートは鉄道会社自身の直接の債務であり、割賦販売契約によって担保されて、ノート所持人の代わりにトラスティーに所有権が付与される。リース方式に基づいて発行される設備債務の場合、その証書は鉄道会社の債務では決していない。しかし、その債務は、通常、鉄道会社または設備の製造業者により引受けされるまたは保証される。割賦販売方式のもとで発行される設備ノートは、形式上、単純であり、購入側の鉄道会社の側に関す

る直接的な支払確約を表すという長所を有する。

これらの理由により、ニューヨーク方式は、ますます大規模に利用されてきている。とはいえ、一部の法的管轄においては、当該ノートは州法のもとで課税対象となる一方、リース方式で発行された設備信託証券は課税対象とはならない。しかし、どちらの方式が採用されるかは、一般に重要なことではない。

- 9) Street [1959], p.21.
- 10) Street, *op. cit.*, pp.21-22. Duncan [1924], pp.11-12., Francis Rawle によれば、この方式が現代に通じる車両信託の萌芽であると指摘している。
- 11) Duncan [1924], pp.11-12.
- 12) Duncan [1924], p.12.
- 13) Street [1959], pp.45-46., Duncan [1924], pp.146-148., and Mueller, Paul A., Conditional Sales in Pennsylvania Since the Adoption of the Sales Act, *University of Pennsylvania Law Review*, Vol. No.72, 1923., pp.123-147.
- 14) Duncan [1924], p.100 and pp.111-114.
- 15) Street [1959], p.22.
- 16) Duncan [1924], pp.16-17.
- 17) Street, *ibid.*, p.24.
- 18) Dewing [1934], p.337
- 19) Dewing, *op. cit.*, p.337 note o.
- 20) Nevitt, Peter K. and Frank J. Fabozzi [2000], p.23.

例えば、GATX, Union Tank Car, North America Car などの鉄道車両のリース会社は、草創期一因みに、Union Tank Car は 1866 年、GATX は 1898 年に設立一より、リース期間の終了時で鉄道車両の所有権を保持するという契約方式でリースを行う所有者兼レサーの大手として出発した。

- 21) 鉄道会社は、ある程度この形態のリース契約のレシーであったが、主たるレシーは、自社製品を主に東部地区に輸送するために鉄道車両が必要であった荷主(例えば、Andrew Carnegie の率いる Carnegie Steel Co., John Davison Rockefeller の率いる Standard Oil Company の等の有力な大企業)であった。
- 22) *Ibid.*, pp.23-24. 荷主はしばしば、鉄道車両の管理や維持を営んでくれる者を必要とした。多くの荷主は長期リースを好まず、実務上、定期的にリースを更新していた。これらのリースは、船舶以外の設備での「真正リース」および「オペレーティング・リース」の魁であった。
- 23) Dewing, A. S., *A Study of Corporation Securities*, p.344
- 24) Schisgall, Oscar, *The Greyhound Story : From Hibbing To Everywhere*, J. G. Ferguson, 1985, p. 167.
- 25) なお、Duncan [1924] によれば、以下のような車両専門リース会社の事例を紹介している。
 - ① 1921 年、車両設備や電機設備等の関係者が出資して、車両リース等を営むファイナンス会社を設立して、車両リースを行っている。このファイナンス会社は汎用性のある物件を対象としたリースを行った。
 - ② 鉄道会社のディーゼル機関車の導入を促進するために、1957 年においては、ナショナル・エクイッ

プメント・リース (National Equipment Leasing Corporation) が資金を提供して機関車を対象とするリース方式があった。pp.127-131.

③ 1950年代、機関車製造会社であった Alco Products, Inc. の子会社によるディーゼル機関車のリース方式があった。pp.131-132.

④ 1950年代、米国政府が後押しする鉄道設備局 (Railway Equipment Agency) による機関車リース方式も行われた。pp.132-134.

26) Duncan [1924], pp.38-42.

27) Duncan [1924], pp.39-40.

Duncan [1924] によれば、このタイプの金融会社の典型例は、1921年に、J. G. Brill Co.、General Electric Company、および Westinghouse Electric and Manufacturing Company の出資により創設された Electric Railway Equipment Corporation であると指摘している。この金融会社は、延払方式のもとで売却された車両の一部代金として、J. G. Brill Co.、によって取得された車両信託ノートの処分の便利な手段を提供することを目的とした。

その設備会社は、償還請求なしに、J. G. Brill Co. から割賦販売契約またはリース契約のもとで売却された車両や電機部品を含む車両製造会社より受け取った車両信託ノートを購入する。そして、車両信託ノートを保持するか、銀行にそのノートを売却するか、または通例の信託契約のもとでその設備会社の名前により発行される設備信託証書に関する担保として、または製造会社の保証を負担することによって使用する。

28) Duncan [1924], *ibid.*

29) Duncan [1924], pp.40-42.

30) Duncan [1924], *ibid.*

「この発行を引き受けた Fletcher American Company は、Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社に設備を最終的に売却する目的で、普通株 \$150,000、優先株 \$300,000 の資本調達にて、Cincinnati, Indianapolis & Western Car Equipment Company (金融子会社) を創設した。その車両設備のコストは \$450,000 であった。その標準的な割賦販売契約は履行されて、Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社はその車の占有し、普通株により調達されたお金での頭金 \$150,000 の支払い、および優先株の \$300,000 を順次償還されるために使われるべき 10 年にわたる通常のスケジュールに基づく半年賦払いに合意した。割賦販売契約に基づく購入価格の分割払いには、税金、保険料、満期日および配当 (利息) が含まれており、Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道はすべての維持修繕費を自社で負担することに同意している。その金融子会社は、すべての優先株主の書面による同意を取得せることなしには、その車両の所有権を妨害したり引き渡すことはないことに合意している。

普通株は Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社が所有しているが、その株式引受人 (Fletcher American Company) は、普通株の 51% に関する取消不能の委任状を保有する。普通株の委任状は割賦販売契約の条項のいずれかに関する Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社の債務不履行の場合に有効となる。引受人の役員は、Cincinnati, Indianapolis & Western Car Equipment Company (金融子会社) の取締役会を代表しており、証券登録代理人、名義書換代理人、および優先株主の代理としてのトラスティーとして行動する。優先株は投資家に売り出された。その設備の所有

権は、Cincinnati, Indianapolis & Western Car Equipment Company (金融子会社) に帰属するが、Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社が普通株式すべてを保有することから、優先株は予め設定された満期日を通じて償還された後に、最終的に Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社は、全く優先株を気にすることなく、現在所有しているがすべての普通株を所有することになる。したがって、その時点で、Cincinnati, Indianapolis & Western 鉄道会社は、その設備の売却を完了して所有権を移動してもいいし、あるいは Cincinnati, Indianapolis & Western Car Equipment Company (金融子会社) に所有権を帰属させたままでもいい。」

- 31) Duncan [1924], pp.64-65.
- 32) *Ibid.*
- 33) *Ibid.*
- 34) Duncan [1924], p.88-89.
- 35) *Ibid.*, pp.69-70.
- 36) *Ibid.*, p.89.
- 37) *Ibid.*, pp.240-241.
- 38) *op. cit.*
- 39) 鈴木圭介編著『アメリカ経済史 II』東京大学出版会、1988年、安川七郎『ウォール街二百年』東洋経済新報社、1970年、および山地秀俊『情報公開制度としての現代会計』同文館、1994年などを参照。
- 40) Paton, William A. and Russell A. Stevenson [1918] および Hoogenboom, Ari, and Olive Hoogenboom [1976], pp.52-53.
- 41) Adams [1918], pp.44-45.
- 42) *Ibid.*, p.88.
- 43) Duncan [1924], pp.240-241.
- 44) *Ibid.*, pp.242-244.
- 45) *Ibid.*, pp.243-244.
- 46) ICC, Accounting Bulletin No.15, "Interpretation of Accounting Classifications prescribed by the Interstate Commerce Commission for Steam Roads in accordance with Sec. 20 of the Act to Regulate Commerce" (1918), Case 172.
- 48) Duncan [1924], pp.243-244.
- 49) *Ibid.*, p.245. Bennett, R. J. [1916] の Section 245 では、当時の ICC の規定に準拠した、同じような設備信託債券の会計処理例が記載されている。
- 50) *Ibid.*, p.246.
- 51) *Ibid.*, p.248.
- 52) *Ibid.*, pp.252-258.
- 53) *Ibid.*
- 54) *Ibid.*, pp.258-267.
- 55) *Ibid.*, pp.245-251.
- 56) *Ibid.*
- 57) *Ibid.*, p.246.

- 58) *Ibid.*, p.248.
- 59) *Ibid.*
- 60) *Ibid.* 「所有設備には、会社が実際に所有権を有している設備のみを計上すべきである。」
- 61) *Ibid.* 「設備信託財産（支払済み）は、設備契約のもとでの財産の購入またはリースに基づいて行われるすべての支払い（利息および「配当」は除く）について借方記帳される。」
- 62) *Ibid.* 「設備信託財産（未払い）は、設備契約のもとで支払われる設備のコストから、当初現金支払額を差し引いたものについて借方記帳され、また当該設備ノートが返済されるに伴って、貸方記帳される。実際、後者の2つの勘定は、全体の物的設備の所有権が、信託期間中において売主またはトラスティーに付与されるに伴って、設備の特定項目に独立して譲渡されることはないが、それら2つの勘定は、会社が契約にしたがって支払を行った程度を示すのに役立つ。したがって、特定の設備信託財産のすべての棚卸、または当該財産のために設定された減価償却引当金は、勘定をあわせて適用すべきでなければならない。」

〈主要参考文献〉

- Adams, Henry C., *American Railway Accounting, Commentary*, Henry Holt and Co., 1918.
- Bennett, R. J., *Corporation Accounting*, The Ronald Press, 1916.
- Burtchett, Floyd. F. and Clifford M. Hicks, *Corporation Finance, Third Edition*, Johnson Publishing, 1959.
- Cleveland, Frederick A. and Fred Wilbur Powell, *Railroad Finance*, D. Appleton and Company, 1912.
- Conyngton, Thomas, R. J. Bennett, and Paul W. Pinkerton, R. J., *Corporation Procedure : Law, Finance, Accounting*, The Ronald Press, 1922.
- Dewing, Arthur Stone, *A Study of Corporation Securities*, The Ronald Press, 1934.
- Duncan, Kenneth, *Equipment Obligations*, D. Appleton, 1924.
- Gordon, William D. and Jeremiah Lockwood, *Modern Accounting Systems*, Second Edition, 1926., pp.335-396.
- Nevitt, Peter K. and Frank J. Fabozzi, *Equipment Leasing*, Fourth Edition, Frank J. Fabozzi Associates, 2000.
- Paton, William A. and Russell A. Stevenson, *Principles of Accounting*, The Macmillan, 1918. pp.629-641.
- Rawle, Francis, “Car Trust Securities”, *American Bar Association Reports*, VIII, 1885. pp. 277-322.
- Ripley, William Z., *Railroads : Finance and Organization*, Longmans, Green, and Co., 1915.
- Stone, Richard D., *The Interstate Commerce Commission and the Railroad Industry, A History of Regulatory Policy*, Praeger, 1991.
- Street, Donald MacQueen, *Railroad Equipment Financing*, Columbia University Press, 1959.
- 安藤次男「アメリカにおけるファイナンス・リース制度の発展(一)」『民商法雑誌』第78巻3号、261～304頁、1978年6月。

- 安藤次男「アメリカにおけるファイナンス・リース制度の発展 (二・完)」『民商法雑誌』第78巻4号、1978年7月、401～429頁。
- 小野武美「金融リース会計の生成」『京都大学経済論叢』第139巻2・3号、1987年3月、273～290頁。
- 鈴木圭介編著『アメリカ経済史II』東京大学出版会、1988年。
- 中村萬次『米国鉄道会計史研究』同文館出版、1994年。
- 村田直樹『鉄道会計発達史』日本経済評論社、2001年。
- 森田修『アメリカ倒産担保法』商事法務、2005年。
- 安川七郎『ウォール街二百年』東洋経済新報社、1970年。
- 山地秀俊『情報公開制度としての現代会計』同文館、1994年。