

< 論文 >

アメリカ近代会計における「法形式対実質」の起源の考察
—20世紀初頭での鉄道車両設備信託リースに係る会計報告—
**A Study in the Origin of “Legal Form vs. Substance” Doctrine in the Modern Accounting
of the U.S.**
—Accounting Reports for Rolling Stock and Equipment Leasing of Railroads in the Early
Part of the 20th Century—

石井 明
ISHII Akira

本論文は、鉄道設備証券に関する代表的な文献に依拠し、まずフィラデルフィア方式といわれた車両設備信託リースに係る歴史、法制度、およびスキームの発展や整備の経緯を論じる。次いで、本論文では、すでに19世紀における設備信託リースにその源流があったことをRawle[1885]や19世紀後半期の最高裁判例などを用いて論じる。具体的には、アメリカの19世紀後半期から20世紀前半（1920年代まで）にかけての鉄道会社に係る会計慣行、並びに政府機関であった州際商業委員会（ICC）が規定した会計原則および鉄道会社の財務諸表を検討して、アメリカの同時期にかけての車両設備信託リースにおける、法形式ではなくて「実質」、すなわち、信託に関する取引のその便益者（鉄道会社）の財務諸表への計上、およびリースという契約書の名称に依拠するのではなく、取引全体としての経済目的に基づいて割賦販売として会計処理を行うとする基本的思考について考察を試み、さらにICCの会計処理ルールに対するDuncan[1924]の提唱した実質論—組織再編における財産管理、車両設備信託の債権回収の経済実績—および会計処理方法の分析を試みる。

キーワード：車両設備信託、リース契約、フィラデルフィア方式、
州際商業委員会、購入オプション、実質優先思考

1. はじめに

アメリカの鉄道会社は、19 世紀から 20 世紀にかけての大規模株式会社の顕著な例として注目され、またその当時の先端的な会計実務やルールを考える際にも常に多くの問題を包含してきた。また、鉄道会社の鉄道建設や設備車両の取得のための資金調達も極めて複雑であって、当時、発行されたアメリカの多様な証券種類は鉄道会社の歴史的な発展や組織再編の過程を経て出現したといってもよい。

アメリカの政治経済学者で当時、鉄道会計の権威者であった 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。ここでリースとは「一定の財産 (物件) の使用权」¹⁾と定義しておくが、Adams [1915]によれば、鉄道会社でのリースを、(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、および(iv)相互使用施設リース、の 4 つとしている²⁾。特に、19 世紀からの著しい産業化の進展により生産されアメリカ全土にわたり使用された、夥しい数の船舶、車両等の動産 (chattel, personal property) に関する鉄道会社の会計実務は、リース会計問題の独特な側面を浮かび上がらせる。

本論文では、鉄道会社における設備金融のうち、我々が今日、一般にリースといえば想定するであろう(ii)の範疇に入るうちで、19 世紀後半から 20 世紀前半期にアメリカで実施された鉄道車両設備信託リースという金融方式—フィラデルフィア方式—の歴史、概要、スキーム、会計慣行、当時の規範的ルールおよび実務の実態を明らかにして、「実質」概念を考察することをねらいとする。なお、アメリカ鉄道会計といわれる分野に関する権威ある先行研究は多数存在するといえるが、同国の 19 世紀における設備信託リースに触れた日本での先行研究は安藤[1978a];安藤[1978b]以外には寡聞にして知らず、それも法学的見地からの論文であり、会計報告に関する指摘はない。したがって、本論文は、会計学的見地からのアメリカ鉄道車両設備信託リースに関する先駆的研究論文をなすものでありそこにこの論文の価値があると筆者は考えるものである。

なおここでは、信託 (trust) とは「財産権を有する者 (委託者) が自己または他人 (受益者) の利益のために当該財産権を管理者に管理させる制度」³⁾と定義しておく。本論文では、アメリカの鉄道に係る設備金融分野における代表的な文献、Rawle[1885]、Duncan[1924]、Dewing[1934]、および Street[1959]に依拠し、また当時の代表的な鉄道

会社の財務諸表を参照して、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車両設備信託リースに焦点をあてて、現代会計の法形式に対する「経済的実質」という基本思想に対して、当時、「法的実質」に基づく会計ともいえるべき論理的枠組みの一提唱について考察を試みて、常に会計思想が当時の経済環境や制度環境によって構成されまた実利や利害に応じて多様に変化するものであることを論じる。

2. リース方式による車両設備金融

(1) 経済的および法的背景

アメリカ合衆国は、13 の植民地が宗主国であった英国からの重税に対して、1773 年のボストン茶会事件を契機として立ち上がり、1776 年に独立宣言、1783 年にパリ条約が英国との間で締結して独立を達成した。18 世紀末頃より州議会により運河、次いで 19 世紀に入り、鉄道建設が検討着手された。1820 年代から、ニューイングランドを中心として州毎に鉄道建設が検討され、例えば Baltimore and Ohio 鉄道の最初の 1.5 マイルを 1830 年に馬車鉄道として開業し、さらに西部地域に係る合衆国領土の拡大に伴って、南北戦争による鉄道の一時中断や破壊が起きたが、中西部と西海岸とを結ぶ大陸横断鉄道が 1869 年に完成した。

そのような過程で、19 世紀の中頃から 19 世紀末にかけて鉄道路線の延長、他線との連結、複線化等を理由として、多くの鉄道会社はそのための車両設備調達問題を抱えた⁴⁾。一般に、鉄道会社はその資金調達手段としてモーゲージ社債やノート（notes）⁵⁾を利用する。その際、鉄道会社が全般に、将来取得する財産も債権者の担保として債務者が差し入れることを約する、将来取得財産条項（after-acquired property clause）が挿入されたモーゲージの締結を余儀なくされ、多重な債務状況や担保不足問題に直面した⁶⁾。そこで、鉄道会社にとって、モーゲージ社債以外の資金調達手段として、信託を使ったリース方式（および割賦販売方式）は、仮に資金調達コストが高いとしても、鉄道会社にとっては一般に極めて有力な設備調達手段となったのである⁷⁾。

このリース方式は、19 世紀半ばにおいてアメリカ東北部の金融の中心地であったフィラデルフィア、およびその他の数州⁸⁾において創設された船舶（舢舨やボート）や鉄道車両設備に係る金融方式—フィラデルフィア方式（Philadelphia Plan）（詳細は後述される）—であって、当初コモンローとして確立した後、制定法（主に、動産担保に係る法律）によ

る整備を経て 19 世紀から 20 世紀前半期まで有力な資金調達方法（売手の製造会社にとっては担保制度）のひとつとして鉄道会社により頻繁に利用されることとなった。

(2) 原初的フィラデルフィア方式

鉄道会社は線路敷設と同時に、自社の車両設備の購入を行うことによって公共的な運輸サービスを提供する。線路敷設当初は馬匹が動力として使われ、またそれに馬車で使われていたワゴンや荷台が車両として使われていたが、その後 19 世紀頭初より、蒸気機関車が發明されて鉄道に投入され、またそれに適合する大きな収容能力を有する貨車や客車が建造され鉄道会社に投入されるようになった。アメリカ東北部の鉄道の開業段階において、車両や蒸気機関車は運賃収入をあげるために必須の固定資産として購入されることになるが、既に述べたように、その際自社所有財産に係るモーゲージ以外での設備調達手段—最終的には所有権の取得—が検討され新たな金融スキームの構築が円滑な資金調達手段となり、また安定的な法的効果を生み出すかが車両の建造会社や鉄道会社にとって重要な課題のひとつとなった⁹⁾。

Street[1959]では、1839年にマサチューセッツ州のローウェルにあった車両等の製造会社、Proprietor of Locks and Canal Company は、製造した機関車を Baltimore and Ohio Railroad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鉄道会社が引受けたノートがすべて完済されるまで、買手側鉄道会社ではなく、売却側の代理人 (agent) として社長個人を指名し所有権を（暫時的に）移転する割賦販売方式を利用した例が指摘されている¹⁰⁾。また同社は、1842年に、ペンシルヴァニア州の Philadelphia and Reading Railroad Companyに対する石炭用車両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¹¹⁾代価の全額の支払いが完了するまで、車両に関する所有権がトラスティーに留保される割賦販売方式を利用した。トラスティーは、車両の所有権を保持し同鉄道の運賃収入を回収原資として留保する責務を負う。万一、債務の弁済が滞る場合には、同鉄道が使用する石炭用車両を取り戻してそれを売却、資金を獲得し残存債務に充当する義務を負った¹²⁾。

では、割賦販売方式ではなくて、信託を使ったリース方式の車両設備金融が、いつ頃から、どのような州で行われるようになり、また州議会や鉄道会社が広く認知、あるいは裁判所がその法的有効性を認めることになったのであろうか。

Rawle[1885],Duncan[1924]によれば、1845年に、マサチューセッツ州の河川運航会社

であったSchuylkill Navigation Companyが信託を組み込んだ「リース」を使用して運河での船荷輸送に使う舢舨（barges）を調達している¹³⁾。まずSchuylkill Navigationの経営層が舢舨の建造資金および使用に係るローンを受ける際に、舢舨が完成しそれが法律上3人の個人トラスティー（法的所有者）に引き渡され、次いで、トラスティーと同運輸会社との間で締結された信託契約に基づいて当該舢舨がローンの担保となり、舢舨を占有使用するファイナンス・スキームを交渉し実施するに至った。その後、このスキームの対象物件に車両が加わった。トラスティーから同社に対して舢舨や車両が「リース」されるが、実際上、それらは同社の経営層により支配管理され運行に供され同社が獲得した運賃収入より「リース料（rent）」がトラスティーに支払われる。Schuylkill Navigationは、そのローン取引の後に償還期間10年（10年分割償還）の債券（bonds）を発行し調達した資金により、発生した利息の支払いとともにローン元本をすべて返済した時に、本信託の取決めにより、同社はそれら物件の所有権を取得した¹⁴⁾。Rawle[1885]は、このリース契約を使ったスキームを「車両信託の萌芽」と位置づけており¹⁵⁾、また鉄道会社が実際上、当該購入価額を分割払いし、また当該「リース」期間に係る利息相当額を支払う約定であって、最終的に全額支払後、所有権が移転する取決めであったことから、Street[1959]は、このリース方式を「偽装されていない割賦販売」方式と指摘している¹⁶⁾。またRawle[1885]によれば、1852年、同社が倒産しかかり公的な財産管理に入った際、ペンシルヴァニア議会が車両信託をその再建手続から別途取扱って関係者の債権保護を講じる立法を行ったことから、さらに車両信託の安定的な担保価値を高めた¹⁷⁾。

さらに、本信託は1865年に委託者がトラスティーに所有物件を売却する権限を与え、また物件の修繕等の維持費用を委託者側がトラスティーに支払うというより独自性を付与した信託スキームとなり、それに機関車が含まれた¹⁸⁾。

(3) 近代フィラデルフィア方式

ペンシルヴェニア州法およびその他数州の州法は、独立後も英国法、特に財産の譲渡に関しては、第13エリザベス法（Statute of 13 Elizabeth, 1570）¹⁹⁾の影響下にあり、したがって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債務者以外の購入者に対して対抗できないことを根拠として、動産に係る割賦販売を法律上認めていなかった²⁰⁾。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車両設備に係る割賦販売契約の存在を知らない場合には、鉄道車両

設備に対して正当な請求権をもつことになる。

Rawle[1885]によれば、近代フィラデルフィア方式の嚆矢は、1868年当時、種々の製造および運輸業務を営んでいた東北部の大会社、Lehigh Coal and Navigation Companyがボートを調達する際に使用したスキームであるとされる²¹⁾。Lehigh Coal and Navigation Companyが行った取引は、単に「リース契約」などの法形式を採った実質割賦購入というものではなくて、鉄道会社が所有権の取得（製造会社の担保の確保）を確実なものとするために、「購入オプションを付した寄託」という法形式を採るものであった。その法形式によって、リース期間中、鉄道の物件使用の安定性は保持され、また最終的な物件の所有権移転もはかられる意図を有していた。後にこのようなスキームが「ペンシルヴェニア寄託リース（Pennsylvania bailment lease）」と呼ばれたのであった²²⁾。

その後、この方式を発展させたフィラデルフィア方式（Philadelphia plan）として知られる、鉄道車両設備に係る有力なリース金融手法がイリノイ州をはじめとして他州にも伝播し他の鉄道会社も頻繁に利用することに繋がった。フィラデルフィア等で活発に行われた鉄道車両設備信託方式—フィラデルフィア方式—は、通例、車両設備を一定期間（10～15年程度）²³⁾にわたり融資するもので、リース終了時に購入オプション（通常、名目価格）が付与されている点に特徴を有する。

① 車両設備信託契約の特徴

フィラデルフィア方式の車両信託リースに係る契約書は、多くの判例を経て、徐々にその契約条項が整備されていったが、基本的に2つの契約、すなわち(a)リース契約(lease)、および(b)信託契約(trust agreement)を含む²⁴⁾。(a)には、車両の購入金額、使用に関する分割支払金（元本および利子）などの規定、(b)には、リースの保証金、車両設備信託証書の発行、当該証書の所有者の有するリースの権益（例えば、リースに基づく鉄道会社から受領する金額の権益割合）、リース料支払不履行の場合の物件再取得の権限、修繕・保険等の鉄道会社負担などの規定が記載される。

Rawle[1885]を参照すると、19世紀後半期における車両信託に関する約定では、最低以下のような条項が信託証書 (deed of trust) およびリース契約において記載されていた²⁵⁾。

(a)鉄道会社は車両を占有使用して、車両の所有権（title）は契約の完全履行までトラスティーに留保される。

(b)鉄道会社は購入代金を支払うという意図をもって、トラスティーに一定の定期的な支払いを行う他、期間の利息、トラスティーの費用、税金その他を支払う。

(c)トラスティーはその財産に関する年次その他の定期的な検査を行う権利を有し、また各車両や機関車にはトラスティーの名称のみが表示され記名される。

(d)鉄道会社は、その財産を良好な状態で維持し、(事故などで)毀損した車両や機関車を取替え、適切に保険をかける。一部の例において、トラスティーが占有を取り戻す場合、損傷あるいは毀損した車両に係る損害賠償の問題は仲裁により解決される。

(e)規定金額の支払い(「リース料」)およびすべての契約条項の履行の際には、車両はその事実により、鉄道会社の財産となる。時として、鉄道会社は名目価格で車両を購入するオプションを有する。

(f)「リース料」の支払不履行、または契約上の条項違反がある場合、トラスティーは、車両信託会社等の組織の経営者の指令の下で、車両を取戻し、また経営者の指示に従ってそれを処分する。その際、鉄道会社は、当該財産や既に支払った金額に関する権益を喪失し、また車両が取り戻されるまでに支払期限が到来した金額に対する支払義務をトラスティーに対して負う。

(g)鉄道会社が契約不履行の場合でトラスティーが車両を再取得する権利を行使する際、鉄道会社はトラスティーが指定する合理的な場所にそれを引き渡す。一部の例では、法的な再取得の際、鉄道会社はその車両を側線に移動させて、車両信託の代理人として保管するか、またはトラスティーが選任した者に引き渡すことが規定される。

これら契約の要諦は、上記条項およびその他の付加的な条項により、契約全体として鉄道会社が車両の所有権を有するという外観を与えることを回避する一方、鉄道がそれを占有使用すると同時に、鉄道が徐々に購入代価を支払うことを可能とし最終的には車両の所有権を取得することにある。与信者側の担保は、鉄道会社の信用力というよりも、車両自体の売却価値である(当時、専門の鑑定士が存在した)。鉄道は、リース期間中は所有するのと同様に、車両の完全で自由な使用を享受する一方、最終的に所有権を得る目的で支払う²⁶⁾。したがって、フィラデルフィア方式の下で、「リース料」(実質は割賦金)の延滞により占有使用の停止とならない限りは、鉄道会社はおおよそ割賦販売(購入)と同様の法的効果—占有使用権および所有権の取得—を有するものとなる。

なお、車両信託は、法整備に随伴して鉄道金融実務が定型化してくると、機関車や貨車以外の種々の設備がこのスキームに組み込まれるようになり、車両信託という名称から設備信託というより広義の名に変更されたために、そのトラスティーが発行する証書は設備

信託証書 (equipment trust certificate) といわれるようになった²⁷⁾。この名称での契約条項自体の本質は、前に述べた内容と特に変わることはない。

② フィラデルフィア方式と法制度の整備

上述してきたような (原初的な) フィラデルフィア方式と呼ばれる設備契約は、コモンロー (判例) としてまず法的な確立をみたが、その後この方式は関係各州の立法一車両設備に関する動産担保制度の創設—によって確認され、またその方式の一部は修正され強化された²⁸⁾。Rawle[1885], Duncan[1924] によれば、1881 年に制定されたイリノイ州の関係法律がその嚆矢であり、またリース方式を用いての車両設備に関する実質上の割賦販売を認めてきたペンシルヴェニア州の場合、1883 年に設備信託に関する特別法が制定されて、割賦販売にせよリースにせよ、鉄道の車両設備購入契約は完全な法的地位や確固たる担保力を得るために登録され、また一定の規定された条件 (取引の制限、リース財産に関する所有権者名の表示等) に準拠されなければならないと規定され²⁹⁾、投資家の資金回収能力—一種の有担保与信—の保持がはかられた。各州とも、当該法律に準拠しない場合には、与信者 (投資家) は第 3 者からの請求権に対するコモンロー上の対抗力を毀損してしまう。

車両設備の購入を求める鉄道は、州の特別な立法によって整備されたフィラデルフィア方式に基づいて、一般に投資銀行家を通じて、一定の様式によって一定期間にわたり「配当金」³⁰⁾を支払うことを確約する設備信託証書を購入する投資家を募る。投資家は、設備信託証書を購入するためにトラスティーとして行動する銀行家 (個人) または信託会社に資金を拠出する。因みに、Dewing[1934]によれば、20 世紀前半期での鉄道設備資金は、大凡 25%は鉄道自体が供給し、その他 75%は銀行家、一般投資家から調達していたと指摘している³¹⁾。トラスティーは、当該資金の払込みを受けた後、製造業者から車両等を購入し、直ちに設備信託証書を発行する。その後、トラスティーは、購入価格に係る元本と「配当金」を支払う鉄道会社に一定期間にわたって「リース」を行う³²⁾。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トラスティーによって保有される。設備信託証書の所有者である債権者の権利は、通常、鉄道会社からの直接の保証により担保される³³⁾。この保証は、鉄道がリース契約を履行しない際、設備信託証書の所有者が「リース」契約書に基づいて債権回収を行うことなしに鉄道に対し直接的に履行請求する約定一連帯保証—である。鉄道会社は、最終的に設備信託証書に規定された支払額を全て支払ったときに車両設備の所有権を取得する³⁴⁾。この方式は、Street[1959]によれば、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³⁵⁾。

一方、フィラデルフィア方式に対して、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 21 世紀に至っている。これは分割払いによって車両設備債務が完済された場合、車両設備の所有権が鉄道会社に移転する純然たる割賦販売方式である³⁶⁾。これら 2 つの方式の金融スキームあるいは法形式の相違は、州における動産の割賦販売に係る債権者の担保権に対する判例や法的対応の差異によって生じたものであるといえてよい。ニューヨーク州は早期に動産に関する割賦販売の法的整備を果たして、船舶や車両設備購入に関する法的安定性がはやく確立したことから、フィラデルフィア方式に対抗する一車両設備金融手段として 20 世紀に入ってから隆盛を迎えた³⁷⁾。

3. 法形式と実質

19 世紀および 20 世紀初頭における、上述してきたリース方式に基づく車両設備信託は、財産に対するモーゲージ証券、あるいは今日の標準的なリース契約のタイプ、すなわち、契約期間満了時にその対象財産をレサーに返還するものと相違している。リース期間中では、車両設備を占有使用していても所有権はレシーに決して帰属していないし、レシーが法的所有者となることはない。しかしながら、實際上、ペンシルヴェニア州等において、「リース」や「リース料」という名称が契約書に使用されていても、その条項には財産の返還が規定されず、最終的にリース料その他の割賦金が完全に支払われた場合、あるいは（加えて）名目価格等での購入オプションが付されている場合などにおいて、所有権がレシーに移転し帰属する規定をおくことが行われたのである。その場合、表面的にはリース契約となっても、契約あるいは取引全体としての目的、当事者の意図あるいは最終的な結果から、このような契約は裁判所からリースではなくて割賦販売と判断される可能性が高くなる。

設備信託リースの場合、ある個人や法人ではなくて「器」、「ビークル」としてのトラスティーに法的所有権が帰属しているが、上記の法的諸点は全く変化がない。レシーたる鉄道会社は設備をリース期間中、占有使用する権利を有し、實際上、所有に係る諸権利を行使し義務を果たす。例えば、機関車や車両などの物的設備は占有者である鉄道会社の名前を付している場合もあり、また所有設備と全く同じ方法で使われて、修繕等の費用も通例レシーたる最終購入予定者が負担する（今日「ネット・リース」という）。鉄道会社は、設

備信託契約に規定された支払いを完全に履行すれば、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。

アメリカにおけるこの種の車両信託リースに関する最初の連邦最高裁判例として、1876 年の *Harvey et al. v. Rhode Island Locomotive Works*, 93 US. 664 がある³⁸⁾。原告は車両製造会社あり、被告はトラスティーおよび鉄道会社であった。この取引はリースの法形式を採るも、製造会社から機関車と炭水車が実質上、4 回の賦払金にて購入価格を支払うスキームにて鉄道会社と製造会社との間に 1871 年に契約された。当初の裁判は財産が所在するイリノイ州－ペンシルヴァニア型動産担保法の設定地－にて争われ、財産の売却者である原告が同州動産モーゲージ法による当該契約の登記を逸しており公示されていなかったために動産の占有者に所有権が移転されたものと判示された（原告敗訴）。最高裁判判決では、それまでの類似する取引に関する判例を挙げて、リース契約という法形式に拘らずに、その契約目的を調査して、契約の真の性格―実質―を決定して係争に関する法的判断が下されることが示された。したがって、この判決は設備信託リースに関する実質主義（*substance over form doctrine*）の適用を最高裁としてはじめて示したものと位置づけられている³⁹⁾。

そこで、上記最高裁判例以降、フィラデルフィア方式でのリース設備信託契約（多くの場合、購入オプション付）は、ペンシルヴェニア、イリノイ等での追加的判例や各州の動産担保法の法的整備を経て、一定のリース料の支払いを履行することにより占有期間での車両設備の使用（所定期間中の経済的便益の獲得）、さらに最終的な所有権の獲得（残余の経済的便益の獲得）を確実に成しえる手段として利用され、19 世紀後半期より、法形式はリースであっても、その実質は割賦販売であるという法論理、すなわち実質主義を十分に確定させたものと解せられる。

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、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。これらを踏まえて、この節以降、19 世紀後半から 20 世紀前半期におけるリース方式による設備信託に関する鉄道会社の会計処理や報告の実態、お

および設備購入側である鉄道会社の会計処理や表示に関する州毎の鉄道委員会、並びに連邦レベルの監督指導機関であった州際商業委員会（ICC）の規定や当時の会計実務の実態について考察を加える。

（1）鉄道会社の会計報告規制および会計ルール・実務

① 鉄道会計規制全般

19世紀後半のアメリカでは、数回にわたる金融大恐慌を経て、モルガン財閥を筆頭とした独占的企業グループ支配が確立してくると同時に、全米規模での鉄道運賃（差別的運賃設定）問題が継続的に提起され、その是正や公正な運賃設定や連邦レベルでの監督の必要性が叫ばれた。19世紀半ば以降、各州毎に法律の制定によって鉄道委員会等が設置され公共性の高い鉄道会社の運営に対して徐々に監督・規制を強めてきたが、一方、連邦レベルとしてはなかなか各州を跨ぐ鉄道に対する連邦としての統制を行うことについて鉄道会計に関する画期的な進展をみなかった⁴⁰⁾。とはいえ、第22代のクリーブランド大統領の下で1887年に創設されたICCは、翌年の1888年に鉄道事業分野の営業費用について、その4分類を規定して、会計統一をはかる初めての試みを開始した。同時点、連邦レベルでの会計システム統一をはかるにあたり鉄道業務の現場レベルでの統計および会計手続を議論する手段として、アメリカ鉄道会計役員協会（Association of American Railway Accounting Officers）が創設されその後種々の会計指針案を公表している⁴¹⁾。次いで、ICCは、会計分類に関する改訂版を1894年、および1901年に公表した⁴²⁾。また、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、19世紀後半期の連邦政府として、鉄道会社の会計、年次報告書その他諸報告に対するルール化やその違反に対する制裁を科す強い法的根拠をもちえてはいなかった。

20世紀に入り、鉄道規制の強化をめざすヘップバーン法（Hepburn Act）が1906年に制定されて、国内運輸に関する年次報告書の連邦政府への強制的提出、および統一会計的な規定を制定する強力な権限がICCに与えられて、鉄道会社固有の勘定分類や統一化がはかれることになった⁴³⁾。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）（以下、「ICC1907年会計規定」という）を公表して、鉄道業に関する統一会計に踏み出した⁴⁴⁾。1906年およびそれ以前では、北東部に所在する主要な幹線鉄道会社—Pennsylvania, New York Central 等—の会計慣行を模範とした1879年制定の鉄道会計ルール—サラトガ協約（Saratoga

Convention) ⁴⁵⁾—がその指針として合意されていたが、使用する勘定科目や分類等については、基本的には鉄道各社の判断に任されていた点で、実際は不統一な実務が継続していたのであった ⁴⁶⁾。

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) (以下、「ICC1914 年会計規定」という) を公表して、鉄道会社を前提としたより包括的な項目分類および会計ルールを制定している。次いで、1918 年に ICC は、会計通牒第 15 号 (Accounting Bulletin No.15) 「蒸気鉄道に係る会計分類の解釈」(Interpretations of Accounting Classifications for Steam Roads) (以下、(以下、「ICC1918 年解釈指針」という) を発出して、設問 (Q&A) 形式にて、各勘定科目に含まれる処理の統一化や精緻化のために、より細部の会計ルールを明確化した ⁴⁷⁾。

② ICC 鉄道会計規定の内容

上記のように、鉄道会社は、19 世紀中期までは、州毎の会計ルールの設定が中心であったが、徐々に幹線鉄道会社を中心とした自主的な会計ルールの話合いがあり、1879 年のサラトガ協約をもって、州際 of 鉄道会計ルール設定に踏み出した。したがって、ほぼ 1880 年頃まででは、各鉄道会社が自社の裁量で会計諸表の作成や統計数値を公表していたので、(年次報告書等の関係資料閲覧数の限界はあるが) 実際の Pennsylvania Railroad 等の主要幹線や他の小さな鉄道会社が公表する年次報告書の会計諸表を見ると、その精粗の差も大きく、また勘定科目や表示方法は不統一であり、貸借対照表の資産の部には、単に「設備」や「路線」などという表示があるものが多く見受けられる。したがって、ほぼ 19 世紀初頭の段階では、リース方式 (あるいは割賦販売) による信託設備で財産を使用している場合、鉄道会社自らが所有権を有していないこともあって、当該車両設備やその債務を貸借対照表に計上していない鉄道会社もあったといえよう ⁴⁸⁾。

特に、貸借対照表の観点でみれば、19 世紀および 20 世紀初頭において、鉄道会社がリース方式による設備信託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の間、設備に関する法的所有権を取得していないにもかかわらず、(委託者の立場で) 当該設備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、および③設備調達に係る債務を自社が直接発行する社債と別個に負債として計上できるのか、が主要な会計問題となると考えられる。

鉄道会社の様々な会計慣行に対して、ICC1907 年会計規定によれば、信託契約に従う鉄

道設備のコストは資産として適切な投資勘定 (Investment Account) に計上すべきことを単に規定しているに過ぎなかったが、次いで、ICC1914 年会計規定では、「鉄道および設備に係る投資」(Investment in Road and Equipment) に計上すべきことを規定している。

そして、ICC

1918 年解釈指針には、主に ICC1907 年および ICC1914 年会計規定に関連する疑問が生じるかもしれない取引に対する妥当な会計処理の解説が含まれている。なお、ICC1918 年解釈指針には、種々のリース取引に関する処理指針が示されているが、[設例 172]において、設備信託証書に関する、割引発行の際の各年度の割引額の償却方法についての簡便法処理が示されている⁴⁹⁾。

一方、鉄道会社の損益科目の分類については、連邦レベルの統一化に向けて貸借対照表の分類表示ルールよりも先行して検討がなされており、ICC1907 年会計規定の発出をもって大方の調整が示されたものと解せられる（ただし、一部細目については、ICC1918 年解釈指針で示された解説や設例が参照される）。本論文に關係する設備信託資産に係る減価償却手続、すなわち所有設備と同様に設備信託資産を貸借対照表に計上した後、減価償却費を損益計算書に計上することについては、それ以前の ICC1914 年会計規定や当時鉄道会計の権威者であった Adams[1918]による同規定に関する解説書で十分説明済みであって、それが鉄道会社の会計実務において適切に行われていたかが問題となるであろう。

③ 小括

1887 年の創設以来、ICC は徐々に鉄道会計システムの統一化に向けて確実に歩みを進めてきた。鉄道会社が利用した設備信託リース資産の自社貸借対照表への記載（オンバランス）の必要性については、すでに ICC1907 年会計規定において明確となっており、それは 1914 年会計規定により「リース設備」という勘定科目を使用して、一応、所有設備資産に関する会計処理とは別個に取扱われることが明確化された（詳しくは、IV 3. にて記述される）。しかしながら、所有設備とリース設備信託財産は貸借対照表の表示としては、2つは合算されて設備勘定に一本化され合計表示されるべきものと解説された⁵⁰⁾。また、20 世紀に入り隆盛となった、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での会計処理や財務報告についても、ICC1914 年会計規定はリース方式の処理と全く同じ扱いを示している⁵¹⁾。したがって、ICC の一連の会計規定をみると、リース方式での設備信託は、取引上使用した法形式ではなくて、割賦販売方式での設備購入と「経済的実質」が同一であるために同一の会計処理が示されているとみえる。さらに、

それら 2 つは所有設備資産とは法的所有権の点で相違する一期間中は鉄道会社には所有権は移転していない—が「経済的実質」が同一—今日という経済的便益の同質性—であると判断されて、所有設備と合算することが求められたと解釈できる可能性があると考えられよう。このような会計上の「経済実質優先」思考は、アメリカでは 1945 年頃、大規模小売業者によるセール・リースバック取引の横行時、はじめて会計専門家より提起されたとよくいわれる⁵²⁾が、この 20 世紀初頭での設備信託リースをめぐる ICC の鉄道会計の規定の中に、すでに事実上内蔵されていたものと解することができるであろう。

(1) 鉄道会社の会計報告実務の実態

では、実際のところ 19 世紀末頃から、1910 年にかけて、鉄道会社の年次報告書では主に貸借対照表上どのような表示がなされていたのだろうか。かつて、代表的鉄道会社であり、報告書の記述が豊かであった Pennsylvania Railroad Company の 1890 年代の年次報告書、および Lehigh Valley Railroad Company の 1900 年と 1909 年の年次報告書をレビューして、分析を加えてみたい。

① Pennsylvania Railroad Company

Pennsylvania Railroad Company の 1893 年度の年次報告書をまず見てみよう。同社は、経営成績が極めて良好であり資金繰りが良好な鉄道会社であったが、車両についてはフィラデルフィア方式を一部利用していた。

同社の年次報告書は、期間損益の明細が詳しく述べられており、リース線毎の損益状況（本論に直接関係がない）も詳しく説明している点に特徴がある。1893 年度では、報告書の最終部の方にある要約貸借対照表の資産の部に「設備」(Equipment) という科目があるのみで、特に「リース設備」というような名称の記載はない。とはいえ、(a)システム全体としての損益状況の説明の箇所（営業費用の部, p.7）では「General Expenses」という科目の直ぐあとに「Interest on Car Trust」という費目が記載され、\$158,490.01 という比較的大きな金額が示されていること、(b)幹線システム Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway System の損益状況の説明の箇所（営業費用の部, p.32）では「Interest on Bonds of Jeffersonville, Madison and Indianapolis Railroad Company」という社債利息関連科目の直ぐあとに「Payments under Car Trust contracts, including interest, &c」という費目が記載され、\$94,896.69 という大きな金額が示されていること、および(c)経営者 Roberts 社長の総合所見の箇所(p.58)では、「Series E,F, and G of the

Pennsylvania Car Trust matured during the year, and the outstanding certificates were paid. These series covered 1,250 box cars, and 952 gondolas . . . 」という記述があり、同鉄道がフィラデルフィア方式のリース設備信託財産による車両の調達を行っていることが明確に認められる。では、その設備信託財産の部分は貸借対照表上の固定資産の部の「設備」に合算されているかと否かについてはどのように推定すべきであろうか。

負債の部においては、すべて「社債」(bonds)に係る債務のみが記載されており、「設備信託債務」(Equipment Trust Obligations) という名称に関連するような記載はみあたらない。したがって、1888 年より ICC やアメリカ鉄道会計役員協会の統一に向けての活動が開始されてはいたが、1893 年度の年次報告書の記載内容を全体的に見て、設備信託に係る債権債務はオフバランスされていると解すべきである。

次に、同社の 1899 年度の年次報告書を見てみよう。同社の年次報告書は、常に期間損益の明細が詳しく述べられており、以前同様に、リース線毎の損益状況を詳しく説明している。1899 年度では、報告書の最終部の方にある一般貸借対照表の資産の部 (p.46) に「設備」(Equipment) という科目が同様に存在しているが、特に「リース設備」というような名称の記載はない。とはいえ、(a)システム全体としての損益状況の説明の箇所（営業費用の部, p.10）では、種々の営業費用科目のあとの財務費用の部において「Interest on funded debt」という科目の直ぐあとに「Interest and other payments on account of Car Trust cars」という費目が記載され、\$26,512.46 という金額が示されていること、(b)システム全体としての損益状況の説明の箇所（拡張計画の進捗状況の説明, p.14）では、「The general condition of the freight equipment was improved by the substitution of 400 cars of standard capacity for 377 box, 8 stock, and 15 gondola cars. These cars were built under the usual Car Trust arrangement.」という説明があること、および(c)経営者 Cassatt 社長の総合所見の箇所(p.41)では、「The full payments having made on Series I of the Pennsylvania Equipment Trust, 300 gondolas covered by that trust became the property of your company.」という記述があり、同鉄道が従来どおりフィラデルフィア方式のリース設備信託財産による車両の調達を行っていることが明確に認められる。また、本年度では、車両等に関する所有設備とリース設備とを総合した統計表も報告書の終わりの箇所 (pp.71-72.) に掲載されている。

一方の一般貸借対照表の負債の部 (p.47) においては、「社債」(bonds) という科目の次に、「Guaranteed 3 1/2 percent. Trust Certificates, Series “A,” due September 1st,

1937, issued」 という記載があり、減債基金\$50,000.00 を控除した残額、\$5,950,000.00 という表示がある。したがって、1899 年度の段階では、設備信託に係る債権債務はオフバランスからオンバランスに変化していると理解される。

② Lehigh Valley Railroad Company

Lehigh Valley Railroad Company は、ニューヨーク州で設立された会社であり、1853 年に Lehigh Coal and Navigation Company という法人名に変更された。19 世紀初頭から運河での船荷輸送を営みフィラデルフィア方式の設備信託を使用しているので、同社の年次報告書を閲覧する。同社の 1900 年 11 月 30 日付の年度決算書の要約貸借対照表 (pp.20-21) (一部) は、以下【表 1】の通りである。

資産の部の表示で分かるように、同社の設備信託財産は、通常の設備とは別建てで記載され、またバックとなった資金調達単位 (シリーズ C、シリーズ D) 毎にその取得原価が各々、\$1,800,000, \$3,000,000 と明確に記載されている。一方、負債の部においては「設備信託債務」 (Equipment Trust Obligations) という名称が記載されて金額がオンバランスされている。同社は信託に関する債権債務は所有設備と分別して、貸借ともに自社の資産負債としてオンバランス処理していることが分かる。

【表 1】 Condensed Balance Sheet, November 30th, 1900

<ASSETS>

Cost of Road	\$18,639,291.95
Equipment	19,018,419.98
Equipment Trust, Series "C"	1,800,000.00
Equipment Trust, Series "D"	3,000,000.00
Real Estate	1,431,606.96
• • • • •	
• • • • •	
Car Trust certificates Lehigh	
Valley terminal railway	900,000.00
• • • (以下、資産の部は省略)	

<LIABILITIES>

Capital Stock	\$40,441,100.00
---------------	-----------------

Funded Debt	38,700,000.00
Equipment Trust Obligations	5,650,000.00
National Storage Company Trust	
Certificate	5,000,000.00
・ ・ ・ (以下、資本および負債の部は省略)	

貸借対照表の直ぐ後ろの頁には、設備信託証書（未償還残高および保有高）に関する計算書があり、証書毎の償還期間、金利等の詳細な内容が記述されている。次いで、対象財産たる機関車、石炭車、客車等の台数などの設備の内容については、最終部に近い箇所に資料として記述されている。

損益計算書の箇所（p.6）では、種々の営業費用科目のあとの財務費用の部において「Interest on funded debt」という科目の直ぐあとに「Interest on car trust obligations」という費目が記載され、\$164,875.00 の車両信託に係る利息支払額が表示されている。

次いで、同社の 1909 年 6 月 30 日付の年度決算書の貸借対照表を見てみよう。要約貸借対照表（pp.26-27）（一部）は、以下【表 2】の通りである。同社は、以前の記載方法を変えており、特に、設備信託財産は所有設備とその他の信託設備というように別個に記載されてはいない。しかし、ICC1907 年会計規定が発出されたことから設備資産に含めていると推定される。一方、負債の部においては、1900 年同様、「設備信託債務」(Equipment Trust Obligations) という名称が記載されて金額がオンバランスされている。設備信託債務が記載されている点からみて、同社は信託による資産とともに自社の資産負債としてオンバランス処理していることと推定される。

損益計算書の箇所（p.24）では、1900 年 11 月 30 日付の年度決算書と実質的に同じように、種々の営業費用科目のあとの財務費用の部において「Interest on funded debt」という科目の直ぐあとに「Interest on equipment trust obligations」という費目が記載され、\$245,902.50 の車両信託に係る利息支払額が表示されている。

【表 2】 Condensed Balance Sheet, June 30th, 1909

<ASSETS>

Cost of Road	\$18,639,291.95
Equipment	40,000,069.76

Real Estate	2,762,837.21
・ ・ ・ ・ ・	
・ ・ ・ ・ ・	
Equipment trust certificates of the Company	
Held in its treasury	3,560,000.00
・ ・ ・ (以下、資産の部は省略)	
<LIABILITIES>	
Capital Stock	\$40,441,100.00
Funded Debt	80,639,000.00
Equipment Trust Obligations	8,310,000.00
Mortgage on real Estate	116,947.23
・ ・ ・ (以下、資本および負債の部は省略)	

③ 小括

上記の主要幹線での年次報告書の分析によれば、ICC1907 年会計規定以前の 1900 年前後をもって、フィラデフィア方式による設備信託資産および債務に関するオンバランス化の会計慣行はすでに固まっていたように推定される。その根本には、1888 年から開始された ICC の連邦レベルでの統一会計システム構築の推進活動によって、ICC 会計規定の公表以前に先駆的な主要幹線の会計慣行のひとつとして定着していったものと推察されよう。

(3) 設備債務の発行および償還に関する規定された会計

ここでは、Duncan[1924]の設例を用いて、ICC1914 年会計規定による当時の会計処理方法をみてみよう⁵³⁾。

<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、購入代価の残額は設備信託ノートを売却した代金をもって支払う。取得される設備すべてに係る所有権は、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（1920.1.1.）に、借方に「設備（Equipment）」、貸方に当初時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（または「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⁵⁴⁾。次いで、1920.7.1.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各返済分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⁵⁵⁾。

最終支払日となる 1930 年 1 月 1 日に至るまで、会計年度においては、ノートの償還に応じ 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。その時点で、設備信託契約は終了する。

したがって、上述の例に関する 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	設備ノートの利払い（元本残高 \$100,000x0.06 ÷ 2 = \$3,000）
1921.1.1.	設備信託ノート 10,000	現金 10,000	設備ノート\$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	現金	設備ノートの利払い

	3,000	3,000	(元本残高\$100,000x0.06÷ 2=\$3,000)
(途中省略)			
1930.1.1. (完済日)	設備信託ノート 10,000	現金 10,000	設備ノートの完済
	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 300	現金 300	設備ノートの利払い (元本残高\$10,000x0.06÷2 =\$300)

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または打歩発行の場合があり得る。当時 ICC が規定する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、割引や打歩の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⁵⁶⁾。Duncan[1924]によれば、この方法、すなわち ICC1918 年解釈指針の設例 172 で示された方法は理論的な現在価値法ではなくて、当時実務上使われていた簡便的な代替的計算法であった、と主張している。加えて、それは正確な現在価値法との差異は大した差異を生み出さないと論評している⁵⁷⁾。

次に、設備信託財産に関する減価償却については、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は、健全な会計原則に基づいてそれを行うことを規定している⁵⁸⁾。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、1906 年の州際商業法 (Interstate Commerce Act) で取替法が採用された⁵⁹⁾。その後の ICC1914 年会計規定では、鉄道会社には所有権がないが使用している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、損益計算書における営業費用のなかに含めて計上することが強制された。この減価償却の実施や償却方法については、年次報告書では記載がみられないので推定するほかはないが、上述の ICC 統一会計規定にて減価償却の実施が強制されたが、先学のこの分野に関する研究結果の蓄積から判断すれば、企業業績が芳しくない会計年度においては、減価償却を実施しなかった鉄道会社が多数存在したと推察する方が妥当であろう。

5. Duncan による批判と法的実質

Duncan[1924]は、ICC1914 年会計規定に基づく、鉄道会社の設備信託財産のオンバランス化自体には異論はない。しかしながら、Duncan は、当時の車両設備の再取得および売却価値、並びに 19 世紀後半からの設備信託対象の車両設備に関する残存債務のほぼ全額回収という実績から鑑みて、他の会計処理方法を提言している⁶⁰⁾。ICC1914 年会計規定によれば、設備信託リースに関して、支払った部分（前払金）は「設備」として取扱う（所有設備と同質）と同時に、未払割賦部分相当については「リース設備」という会計処理を行う。その後に到来する支払期日において割賦返済された部分は「リース設備」から「設備」勘定に振り替えていく方法を示している。最終的な支払期日においては、貸借対照表上、「リース設備」はすべて「設備」に振り替えられることになる。そのような ICC 規定に対して、Duncan[1924]は、その会計処理および貸借対照表上での「設備信託財産」に関する別個の記載を提言している⁶¹⁾。

別言すれば、フィラデルフィア方式の設備信託リースを、割賦販売との経済的実質という観点からは当然として、さらに「法的実質」ともいうべき観点から、設備信託リースに関するあるべき会計処理を Duncan は提言しているものと筆者は解する。

鉄道会社が所有する設備であるか、または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、通常の営業プロセスにおいて使用する経済便益は何らその差異はない。しかしながら、鉄道会社が会社更生に直面して一定の財産管理状態に入った場合、車両等のリース設備は倒産した鉄道会社の債権者または一般抵当権者の請求を満たすために、一般的な没収または差押えには従属しない。そこで、彼は債権者の立場を重視して「非所有の財産に係る権益を示すために正確な情報を提供する目的」⁶²⁾で、上述の会計実務慣行が改善されるべきであると主張する。Duncan はまた、企業間の財務諸表の比較可能性を意識しており、「特に重要な点は、鉄道会社の設備が、主に設備債務を通じて取得されている、あるいは鉄道会社の一般的信用力が幾分低い場合には、そのようなデータ（筆者注：ほぼ車両設備信託に関する債務元本のほぼ全額回収がなされたこと）がある。将来の債権者は、当該の「投資」勘定（車両設備）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、

より合理的な手続きが確認されるべきである。」⁶³⁾と指摘している。そこで、Duncan は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た。

1. 所有設備 ⁶⁴⁾
2. 設備信託財産（支払済み） ⁶⁵⁾
3. 設備信託財産（未払い） ⁶⁶⁾

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.	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	設備ノートの利払い
1921.1.1.	設備信託ノート 10,000	現金 10,000	設備ノートの返済
	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」勘定への振替
(途中省略)			
1930.1.1. (完済日)	設備信託ノート 10,000	現金 10,000	設備ノートの完済
	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」勘定への振替終了
	設備 100,000	設備信託財産（支払済） 100,000	「設備」勘定への振替終了
	支払利息 300	現金 300	設備ノートの利払い

これらのDuncanの主張は、今日の会計理論、特にリース会計論理の基底にある経済実

質優先思考からみれば、幾分奇異に感じる。これは、19世紀末から20世紀前半期における米国の自由放任で弱肉強食の経済環境、資本市場のインフラの未整備、連邦レベルでの倒産法・破産法の不完全な整備下（より適切な立法の必要性）における鉄道会社の倒産・和議や企業合同の頻発⁶⁷⁾、あるいは鉄道会社を取り巻く利害関係者としての社債権者等の債権者の資金提供に占める大きな位置を勘案しての、投資者の債権元本の回収可能性を第一義とした勘定科目の選定、法的な差異を明示する会計処理、および年次報告書の適切な開示方式を指向する考え方であり、その当時であれば十分合理性があるものと考えられる。

6. おわりに

本論文では、主に20世紀初頭におけるリース問題のうち、特にペンシルヴェニア方式による鉄道設備車両のリースの関する金融問題の特徴、法律上の問題点、鉄道会社に関する会計規定、リース設備信託に関する会計ルール、鉄道会社のリース会計実務、およびDuncanによって展開された会計処理に関する一つの規範論を考察した。これらの考察を通じて、19世紀中頃以降に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、ICCが連邦ベースで統一的な会計ルールを設定し鉄道会社に強制させる動きがあったこと、特にICC1914年会計規定やICC1918年会計規定を発出して鉄道会計ルールの精緻化をはかり、リース信託車両設備については、通常の所有設備と同じ取り扱い、あるいは割賦購入設備と実質上同様なものとして、「設備」資産として単に合算されること（分別表示はない）が規定されており、また主要な鉄道会社の実務も当時それに準拠していた事実が明らかとなった。

そして、このようなICCの取扱いに関して、Duncan[1924]では、設備信託リースの会計問題が、主に設備ノートや債券を保有する投資家の保護を意識して、「実質論」の展開がなされていたことを紹介し分析を加えた。

Duncan[1924]は、設備信託に係る鉄道会社（レシー）の設備車両の法律上の取扱いの相違、「法的実質」を的確に会計的に表現することが必要であると主張する。筆者としては、この考えの基底に継続企業というよりも、会社再生時の企業の純財産の価額を意識する債権者の資金回収能力⁶⁸⁾を考慮すべきという事実認識が存在するものと解する。今日の資本主義経済においては、恐慌がほとんどなく世界的に比較的安定した経済活動が営まれているが、当時の倒産や再編が比較的多い経済状況においては、リース設備信託に関する「実

質」概念が継続企業の前提をおかずに、倒産や再編を前提とした車両設備等の売却価値においており、またその考え方は1920年頃では極めて合理性をもちうるといえよう。

さらに、本論文で示してきたアメリカの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世紀中盤におけるアメリカ公認会計士協会の会計手続委員会（CAP）より1949年に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」の割賦購入に類似した一経済的実質に基づくリースの資本化の礎石となっていると筆者は考える。

注

1) 米国財務会計基準書第13号「リースの会計」の第1項における定義「固定資産を使用する権利を通常一定期間移転する契約」（1976年）、および国際会計基準審議会（IASB）・米国財務会計基準審議会（FASB）の共同プロジェクト公開草案「リース」の用語の定義における定義「特定の資産を使用する権利が、一定期間にわたって、対価と交換に移転される契約」（2010年）を基本として定義している。

2) Adams[1918], pp.133-142. ここで、(i)「包括的財産の包括的使用を意味するリース」とは、通常、長期的なリースを用いて他企業の財産や鉄道システムを使用する支配型のリースであり、(iii)「貨車の交換」とは、貨車が自社と他鉄道会社との線路間を連続して貨物を運ぶために生じる、貨車の貸し借りであり、(iv)「相互使用施設リース」とは、始点終点駅での共通施設の使用において生じる、費用の負担計算を指している。

3) 新井[2008] 3頁。信託の定義は時代とともに多少変化している。ここでは、不動産や動産の両方を含めた一般的、簡便的な信託概念の定義を記載した。

4) Duncan[1924], pp.7-10; Dewing[1934], pp.338-343; Street[1959], pp.15-20を参照。Dewingの説明が最も詳しい。

5) 種々の文献によれば、ノート（note）という用語は、もともと「記録」「覚書」「証書」という意味で使われていたが、それが債務に関する「証拠」として使われ、順次「支払約束」を意味するもの、すなわち約束手形（promissory note）ということに転じていったようである。換言すれば、19世紀のアメリカにおいては、単なる「証書」「支払債務」という種類のものと、それが「債券（bonds）」と同様に、証券市場での売買対象となるものと

の両者を含むのである。なお、車両（設備）信託証書（car or equipment trust certificate）については、トラスティー自体が発行する点（鉄道会社の間接的債務であり、その債権債務関係を説明している点）で、noteとは呼称していない。ノートや信託証書は当初、債務残高が裏書記載されており、返済がなされた都度、債務残高が減額されたことを記帳していた。Duncan[1924], pp.27-30; 鴻・北澤[1998]を参照。

6) Street[1939], *ibid.*

7) Ripley[1915], p.172. Ripleyによれば、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。

担保問題の他、例えば、ペンシルヴェニア州では、発行された社債に対しては動産税がかかるが、設備証書に対しては動産税がかからないという点も見逃せない(Dewing[1934], p.342.)。

8) Duncan[1924], p.106. ペンシルヴェニア州のほか、イリノイ州、コロラド州、ケンタッキー州、およびメリーランド州が同様であった。

9) Duncan[1924], p.14.

10) Street[1959], p.21. The Proprietors of Locks and Canal Companyは、運河建設のために1792年に設立された有限責任会社であり、1825年に至り蒸気タービンを使った製品を製造販売した後、鉄道関連の設備を製造販売した。

11) Dewing[1934]p.346. 彼によれば、歴史的に当初は、鉄道会社の従業員や経営者が個人としてトラスティーに就いたが、順次、投資銀行家や信託会社がトラスティーに就くようになったと分析する。金融の要請はほとんどの場合、車両設備を購入する鉄道会社側からあるが、資本主義が進展し金融資本の規模が拡大するとともに、種々の金融機関が信託を使った金融スキームを売込む方向に向かい、トラスティーの業務は金融機関自体の業務の一環となっていく。

12) *Ibid.*, pp.21-22; Duncan[1924], pp.11-12; Street[1959], p.22.

13) Rawle[1885], p.322, Duncan[1924], pp.11-12, and Dewing [1934], pp.331-332を参照。

14) *Ibid.*

15) Rawle[1885], *op.cit.*

16) Street[1959], p.22. 筆者の解釈によれば、「偽装されたリース」とは、物件使用に対す

るリース料に加えて、終了時の購入オプション（通常、名目価格）が付与された契約をさす。

17) Rawle[1885], op.cit.

18) *Ibid.*

19) 第13エリザベス法は、英国のエリザベス女王1世在位時代（1558-1603年、Tudor朝最後の君主）に英国議会により制定され、債権者を詐害する目的でなす財産譲渡を規制する法律である。この英国法は動産の割賦販売を詐欺防止法の観点から禁じていたために、その趣旨を移入立法化したペンシルヴァニア州は19世紀において英国同様、割賦販売を禁じていた。

20) Street[1924], pp.45-46; Duncan[1924]pp.146-148.

21) Rawle[1885]pp.277-278. スキーム、経緯および法的論理を知るために以下引用する。

「現在一般に知られる、この種車両信託の最も早期の例は、1868年における「フィラデルフィアの鉄道車両信託」として知られる、ペンシルヴァニアの Lehigh Coal and Navigation Company により創設されたものである。この会社の社長、Edward W. Clark 氏の頭に浮かんだ考え、およびその法的詳細は、最近のフィラデルフィア法曹界の Charles Gibbons により詰められた。

重大な法的困難性が障害として存在していた。ペンシルヴァニア州の判例に基づくと、動産の割賦販売の下で物件の所有権の留保は第3者に対して有効ではないという判決があり、契約を割賦販売の法形式では安全に作成しえないので、契約草案者は、契約の終了時に購入者の車両購入オプションを付した寄託 (bailment) の考え方に基づいて、ある程度、Lehigh Coal and Navigation Company vs. Field, 8 Watts and Sergeant, 232.の事件を参照して、当該契約を作成することを余儀なくされた。その事件において、Lehigh Coal and Navigation Company の雇用下にある一人の船員が運河ボートの購入、および購入代金の分割払いに合意したが、そのボートは代金完済まで会社の財産として残ることが合意された。ボートは会社が経営する運河輸送において使用されるが、その船員はそのボートを占有し会社の従業員として継続的に働いた。そのボートの所有権は、表面上も事実上も、会社に帰属しており、そしてその買手の履行債権者による差押え (levy) には従属しないことが判示された。割賦販売の下での売主の所有権留保は、常にペンシルヴァニアでは第3者に対して非有効であるが、寄託の性質をもつ契約で、契約の終了時に受寄者が購入オプションを有するものは、たとえいわゆる賃借料 (hire) が実際は購入金額の分割払いであ

ったとしても、常に是認された。」

22) Duncan[1924], p.100,111-114; 安藤次男[1978a]。

23) Rawle[1885]; Duncan[1924]; Dewing[1934]によれば、木製の車両の時代では車両信託のリース期間（返済期間）が比較的短期（5年以下）であったが、製鋼製の車両に移行した後のそれは、その車両の耐用年数の長期化から15年程度まで一般に延長された。因みに、Dewing[1934],pp.355-356では、1901-1919年の間は期間10年が最も通例であり、1920-1931年の間は期間15年が最も通例であったことが示されている。

24) Duncan[1924], pp.18-19を参照。

25) Rawle[1885], pp.284-287; Duncan[1924]、およびPhiladelphia and Leading Railroad Companyが関係した車両信託契約（1890年）を参照。

26) Rawle[1885], *ibid.*

27) Duncan[1924], pp.19-21。

28) なお、Dewingは、19世紀終盤での設備信託法の整備によって、追加的な条項として、以下のような条項を必須条項として記載している。「鉄道は各車に所有者またはレサールの財産であることを記載した名札を付すこと、すなわち鉄道自体が車両の実際の、法的所有者であることを暗示させる文字を入れないことを約束する。」Dewing[1939], p.345.

29) *Ibid.* Rawle[1885]p.300. 因みに、ケンタッキーおよびメリーランド州は1882年、コロラド州は1885年に同趣旨の法律を制定している。

30) 配当金“dividend”という表示は、投資信託に関するリターンという意味で使われている。しかし、実質的には融資に関する利息（固定金利）を投資家に分配するものである。

31) Dewing[1934],p.345. ただし、Street[1959]を考慮すると、前払金（「前払リース料」）については20%程度が多い。また、投資家には、設備自体およびリース（フィラデルフィア方式）担保に基づくパーティシペーション（participation）—本来の契約者の契約上の権利義務を変更することなく、投資者の投資額に応じた利益分配およびリスク負担を確約—の売却を行う。

32) Nevitt and Fabozzi[2000], pp.22-24; Street[1959],*Ibid.*, pp.24-25.

33) *Ibid.*,

34) *Ibid.*,

35) Street[1959], pp.21-43.

36) ニューヨーク方式（New York Plan）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ほぼ同じような設備金融スキームが組まれるが、根本的に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る。ニューヨーク方式の場合は、設備信託証書ではなくて、車両設備の所有権の内容等を明示したノートが発行されるほか、購入オプションの条項は記載されない。ニューヨーク方式のスキームの詳細は、Nevitt and Fabozzi[2000]および Street[1959]を参照。

37) Street[1959], p.25.

38) Rawle[1885], P.292 を参照。

39) Rawle[1885], P.283 を参照。

40) 鈴木編著[1988]; 安川七郎[1970]; 山地秀俊[1994]を参照。

因みに、早期に鉄道規制がなされたマサチューセッツ州では、1946 年に鉄道会社条例が公布されて、州の一定の委員に年次報告書や諸帳簿の提出を義務づけている。

41) Sikes[1917], pp.10, 57, 108, 153, 156-157, and 165. この文献によると、営業収益や費用に係る統一的な会計処理案はアメリカ鉄道会計役員協会の審議会から発出されているように解せられる。

42) Cleveland and Powell[1912], pp.192 and 195.

43) Paton and Stevenson[1918]; Hoogenboom and Hoogenboom[1976], pp.52-53.

44) Adams[1918], pp.44-45.

45) サラトガ協約とは、マサチューセッツ州などの東部の有力な鉄道委員会が提案し他の複数州の鉄道委員会が合意した鉄道会社が鉄道委員会に提出する報告書の様式規定である。この協約には簡潔な会計原則およびモデル財務諸表および開示が定められ、ニューヨーク州サラトガ・スプリングスで取り決められた (Adams[1918], p.88.および中村萬次[1991]pp.230-235.を参照)。

46) Adams[1918], p.88.

47) ICC[1918].

48) Duncan[1924], pp.242-244. その他、例として、New York, Chicago and St. Louis Railroad Company の 1907 年度の年次報告書の要約貸借対照表を見ると、1906 年度のそれに記載されていなかった「設備信託契約 (対照勘定)」Equipment trust contracts(per contra)という科目が貸借両方に記載されている。それまでは、全くオフバランスであった

ことが推測される。

49) ICC[1918], Case 172. 以下の内容である。

「質問：連続して期限が到来する設備信託証券が額面に関してフラットな割引率にて一度に売却された場合、その割引額はどのように償却されるのか。

解答：その割引額は、償却額および残存する設備信託証券の元本との間の比率が全期間にわたって同じとなるような方法を用いて、費用として計上される。

例示：ある会社は5つの設備信託証券を発行して、おのおの各年度に満期償還される。当該債務の割引額は\$450である。割引額の配分は、以下となる。

第1年度、元本残高 \$5,000・・・償却額（3%の割引率）は\$150

第2年度、元本残高 \$4,000・・・償却額（3%の割引率）は\$120

第3年度、元本残高 \$3,000・・・償却額（3%の割引率）は\$90

第4年度、元本残高 \$2,000・・・償却額（3%の割引率）は\$60

第5年度、元本残高 \$1,000・・・償却額（3%の割引率）は\$30」

50) Duncan[1924], pp.243-244. とはいえ、同規定の注記の箇所では、設備信託財産の全コストを一般設備勘定に計上することができると規定している点で、結果として、鉄道会社は所有資産と等しく扱って合計残高をオンバランス処理するか、または設備信託資産自体はオフバランスする余地を残している。

51) *Ibid.*, pp.242-245.

52) Myers, John H.[1948]; Cohen, Albert H.[1954]を参照。

53) Duncan[1924], pp.242-245. また、当時有名な Bennett[1916]のSection 245では、当時のICCの規定に準拠した、設備信託ノートではなくて、設備信託債券の発行についての同様な会計処理例が記載されている。

54) Duncan [1924], *op.cit.*

55) *Ibid.*

56) *Ibid.*, pp.252-258.

57) *Ibid.*

58) ICC[1918], *ibid.*

59) 村田[2001], p.134.

60) Duncan [1924], pp.245-251.

61) Duncan[1924], pp.245-251.

62) *Ibid.*, pp.248-249.

63) *Ibid.*

64) *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。」

65) *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。」

66) *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項目、または当該財産のために設定された減価償却引当金は、連携して適用されるべきである。」

67) 1893年の金融恐慌、次いで、1900年代および1910年後半期の厳しい不況下において、アメリカの鉄道会社はしばしば倒産、破産に陥った。1898年に連邦破産法が制定され直ちに施行されたが、その連邦法体系ではまだ株式会社等の再建手続は定められていなかった。したがって会社倒産の際、州法が定める倒産処理手続にしたがって鉄道会社を解体、すなわち操業を停止して資産を売却して清算したとしても、担保付債権も一般債権もほとんど回収できない状況となるために、連邦地裁が公的に収益管理人を選任して譲渡抵当の受戻権喪失手続を実施して継続企業価値を維持する方策を採用した。その際には、鉄道会社の債権者、すなわち、担保社債権者および設備信託証券の保有者の債権額の相当の部分は切捨て、新社債券への交換、株式への転換等が実施されてしまうことになり、債権の回収は鉄道会社の路線や運輸基盤、全体としての収益力によって大きく相違してくることになる。（高木[1996],pp. 1～29.）

因みに、Duncan[1924]およびStreet[1959]によれば、フィラデルフィア方式の設備信託証券保有者の債権回収は、一般に会社更生の対象債権の範囲外となり、別途に売却処分されたりして債権元本の回収率が非常に高かったと記述している。

68) 例えば、Dewing[1934],pp.370-375によれば、不況期での鉄道再編のプロセスにおいて、管財人は車両設備信託を通常のモーゲージとは別扱して、新会社が車両設備を引き継いだり、または売却による債権回収でもほとんど損失は計上していない由。

【参考文献】

- Adams, Henry C.[1918], *American Railway Accounting, Commentary*, Henry Holt and Co.
- Bennett, R.J.[1916], *Corporation Accounting*, Ronald Press.
- Burtchett, Floyd. F. and Clifford M. Hicks[1959], *Corporation Finance, Third Edition*, Johnson Publishing.
- Cleveland, Frederick A. and Fred Wilbur Powell[1912], *Railroad Finance*, D. Appleton and Company.
- Cohen, Albert H.[1954], *Long Term Leases: Problems of Taxation, Finance and Accounting*, Michigan Business Studies, Vol.11, No.5, University of Michigan Press, May 1954.
- Conyngton, Thomas, R.J. Bennett, and Paul W. Pinkerton, R.J.[1922], *Corporation Procedure: Law, Finance, Accounting*, Ronald Press.
- Dewing, Arthur Stone[1934], *A Study of Corporation Securities*, Ronald Press.
- Duncan, Kenneth[1924], *Equipment Obligations*, D. Appleton.
- Gilmore, Grant[1965], *Security Interest in Personal Property*, Volume 1, Little, Brown Co.
- Gordon, William D. and Jeremiah Lockwood[1926], *Modern Accounting Systems*, Second Edition, pp.335-396.
- Interstate Commerce Commission(ICC)[1918], *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"*.
- Mitchell, Thomas Warner[1906], Types of Railway Mortgages, *The Journal of Accountancy*, Vol.1, No.5, pp.357-371.
- Myers, John H.[1948], Presentation of long-Term Lease Liabilities in the Balance Sheet, *the Accounting Review*, Vol.23, No.3, pp.289-2195.
- Nevitt, Peter K. and Frank J. Fabozzi[2000], *Equipment Leasing*, Fourth Edition, Frank J. Fabozzi Associates.
- Paton, William A. and Russell A. Stevenson[1918], *Principles of Accounting*, The

- Macmillan, pp.629-641.
- Rawle, Francis[1885], “Car Trust Securities”, *American Bar Association Reports, VIII*, pp. 277-322.
- Ripley, William Z.[1915], *Railroads : Finance and Organization*, Longmans, Green, and Co.
- Sikes, Charles Steven[1917], *Railway Accounting, Part 1*, La Salle Extension University, Chicago.
- Sikes, Charles Steven[1917], *Railway Accounting, Part 2*, La Salle Extension University, Chicago.
- Stone, Richard D.[1991], *The Interstate Commerce Commission and the Railroad Industry, A History of Regulatory Policy*, Praeger.
- Street, Donald MacQueen[1959], *Railroad Equipment Financing*, Columbia University Press.
- 新井誠[2008]『信託法』第3版、有斐閣。
- 安藤次男[1978a]「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、1978年6月、261～304頁。
- 安藤次男[1978b]「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。
- 鴻常男・北沢正啓「1998」『英米商事法辞典』新版、1998年、商事法務研究会。
- 小栗崇資[2002]『アメリカ連結会計生成史論』日本経済評論社。
- 小澤治郎[1991]『アメリカ鉄道の生成』ミネルヴァ書房。
- 小澤治郎[1992]『アメリカ鉄道の展開』ミネルヴァ書房。
- 鈴木圭介編著[1988]『アメリカ経済史 II』東京大学出版会。
- 高木新二郎[1996]『アメリカ連邦倒産法』商事法務研究会。
- 中村萬次[1991]『英米鉄道会計史研究』同文館。
- 中村萬次[1994]『米国鉄道会計史研究』同文館。
- 村田直樹[2001]『鉄道会計発達史』日本経済評論社。
- 森川博[1978]『減価償却論－アメリカ減価償却制度史論－』森山書店。
- 森田修[2005]『アメリカ倒産担保法』商事法務。
- 山地秀俊[1994]『情報公開制度としての現代会計』同文館。

Annual Reports of Pennsylvania Railroad Company (1893 年度)

Annual Reports of Lehigh Valley Railroad Company (1899 年度および 1908 年度)

(以 上)