

## ⇒ 論 説 ⇐

## 日本鉄道会社の会計規制と報告

加 井 久 雄

## 1 はじめに

この論文は、1881年（明治14年）に設立された日本鉄道会社がどのような規制のもとでどのような会計報告を行ったのかを明らかにする。日本鉄道会社の定款が確定したのは、1881年（明治14年）9月で、政府から特許条約書が下附されたのは、同年11月である。そして、日本鉄道会社は、1906年（明治39年）に国有化された。二度ほど会計期間の変更があるものの、日本鉄道会社は、基本的に6ヶ月を一会計期間とする報告を50回行っている\*1。それらの報告を詳細に観察することで、会計規制がどのように行われ、また、課された会計規制のもとで具体的にどのような報告を日本鉄道会社が行ったのかを明らかにしたい。このことの意義は、以下で述べる。なお、設立から国有化されるまでの間、日本鉄道会社は、株式日本鉄道会社や日本鉄道株式会社と名称を変更しているけれども、この論文を通じて、日本鉄道会社と称することにする。

周知のとおり、1872年（明治5年）に国立銀行条例が公布されていたものの、日本鉄道会社が設立された1881年（明治14年）には、商法や会社法は制定されていない。いわゆる旧商法が公布されるのは、1890年（明治23年）である。さらに、商法以外で、日本において一般的な株式会社を対象とした最初の会計基準といえるのは、商工省臨時産業合理局財務管理委員会が公表した「財務諸表準則」と「財産評価準則」であり、それぞれ、1934年（昭和9年）と1936年（昭和11年）に公表された（安藤、2011, p.18）。日本鉄道会社は、1881年（明治14年）に設立され、1906年（明治39年）に国有化されている。つまり、株式会社制度や会計制度が整備されていない状況で設立され、商法の公布施行によって株式会社制度が整備される中で活動をし、株式会社を対象とする一般的な会計基準が整備される前に消滅した会社が日本鉄道会社なのである。

株式会社一般を対象とした会計基準がない中で、政府はどのような会計規制を日本鉄道会社に行ったのだろうか。そして、日本鉄道会社は、会計規制のもと、どのように会計を行ったのだろうか。一般的な会計基準がない時代であるからこそ、日本鉄道会社の会計規制とそれに対する同社の対応を検討することで、会計（特に外部報告会計）の役割や会計規制のあり方を考える示唆を得ることができると私は考えている。

一般に、鉄道会社の必要資金は巨額であることから、幅広く資金を調達する必要がある、そのために会計の統一化（標準化）と外部報告が生じた。また、鉄道会社の資産に占める固定資産の比率が高いことから、固定資産会計（減価償却会計）が発達した\*2。鉄道会社は、会計処理や会計報告を研究する上で、昔も今も外すことができない対象である。

\*1 日本鉄道会社の50回の報告のうち、第1回から第10回の報告は老川・中村（2004a）に、第11回から第20回の報告は老川・中村（2004b）に、第21回から第30回の報告は老川・中村（2004c）に、第31回から第40回の報告は老川・中村（2004d）に、第41回から第50回の報告は老川・中村（2004e）に収められている。この論文で日本鉄道会社の報告に言及する際には、これらの資料を利用している。

\*2 イギリスの会計史については、Edwards（2019）が参考になる。

また、明治政府は西洋の制度を日本に導入したわけであるけれども、日本に先行する西洋の株式会社制度や証券制度、会計制度、鉄道制度などの日本への導入方法を、具体的な会社の報告を観察することを通じて検証することは、会計制度の歴史や国際的な会計制度の比較からも重要な知見をもたらすと私は考える。

日本で株式会社が最初に普及し始めたのは、1872年（明治5年）の国立銀行条例の公布にみられるように、銀行業であり、次いで鉄道業である。株式会社が紡績業のような一般産業に普及していくのは、1887年（明治20年）に入ってからである（志村, 1978, p.5）。明治期における鉄道投資の国内粗投資に占める割合は高く、例えば1887年（明治20年）から1890年（明治23年）の累計で14.5%と推定され、投資を通じた直接的な効果だけでなく外部経済を通じた間接的な効果も大きく、鉄道業は明治期日本において重要な産業であった（南, 1965）。もちろん、鉄道産業全体の投資額が大きくても、一社当たりの投資額は小さいことはありえる。この点、伊牟田（1976, pp.2-5）は、明治中期（明治20年代）の会社統計を分析し、鉄道は紡績や保険、海運、電燈などと同様に、多数出資者大資本型に位置づけている。

株式会社として民間の鉄道会社が設立され、「1906年から07年にかけて行われた鉄道国有化前の05年、全鉄道敷設距離の63%は私鉄であった。鉄道国有化後、敷設距離の90%以上は国有となるが、主要幹線の多くは民間の鉄道によって建設されたものである。」（片岡, 2006, p.14）。この論文で対象とする日本鉄道会社は、その設立から国有化までの期間、日本で最初で最大の私設鉄道会社であり、営業路線の距離は官有鉄道の営業路線距離を上回る時期もあった（星野, 1980, p.1）。さらに、株式市場においても、国有化されるまで、鉄道株は重要な銘柄であった（小林, 1995, pp.60-69）。

これまでも、星野（1970, 1971, 1972）や高寺（1974, 第一章）、金戸（1993）、加井（2020）などが日本鉄道会社の会計や財務について研究を行っている。特に星野（1970, 1971, 1972）は日本鉄道会社について極めて詳細な分析を加えているものの、同社の会計規則や会計処理や報告の方法には分析の力点は置かれていない。また、金戸（1993）は、日本鉄道会社の配当政策との関係で同社の会計規則に触れているものの、やはり同社の会計処理や報告の方法の詳細には触れていない。

高寺（1974, 第一章）は、イギリスの鉄道業と海運業における固定資産会計の展開を説明した上で、イギリスの鉄道業では複会計制のもとで減価償却会計から取替会計に移行し、これを反映した図師民嘉作成の「鉄道会計条例」が官設鉄道会計になり、これが私設鉄道会計にも適用されたため、減価償却が行われなかったという。その中で、日本鉄道会社の固定資産会計に言及している。

しかし、Dicksee（1903, Chapter XI）が指摘するように、複会計制のもとでも減価償却を準備金の積立という形で行うことが可能である。私設鉄道会社の会計において減価償却が「制度上可能となったのは大正期の半ばを過ぎてからであった。」（高寺, 1974, p.77）とされるけれども、日本鉄道会社の「第四十一回報告」（報告対象期間：明治35年1月1日から同年6月30日）によれば、明治35年前年度利益金配当案の差引項目として「工場機械償却金」がある。「第四十一回報告」に「工場機械償却金」の説明はとくにないけれども、「第四十三回報告」（報告対象期間：明治36年1月1日から同年6月30日）に、「工場機械償却金」の説明があり、「当年度に於ける工場機械償却金は金14,991円6銭2厘にして即ち明治35年12月末日に於ける工場機械の原価三十分の一に当れり」と記述されている。これは、同社が1902年（明治35年）段階で利益処分方式の減価償却を実施していたことを意味する。この時期には減価償却が明示的に要求されていなかったかもしれないけれども、同時に、減価償却を明示的に禁じていたわけでもない。イギリスにおいて、Lardner（1850）による先駆的な指摘はあったものの、減価償却の必要性が広く認識されるようになるのは、20世紀になってからである（Edwards, 1986）。日本鉄道会社が、当初計画していた工事をすべて完了し開通したのは、1891年（明治24年）9月である。日本鉄道会社や政府が、運輸の経験を蓄積する中で減価償却の必要性を認識し、イギリスなどでの議論を参考にして減価償却を1902年（明治35年）に実施したと推測できる。

日本鉄道会社に課された会計規制を明確にし、同社の報告を詳細に検討することで新たな発見を期待できる。

先人たちのお蔭で日本鉄道会社に関する資料は充実しているものの、関係する規則を一度に閲覧するのは簡単なことではない。そこで、この論文の第一の目的は、日本鉄道会社の創立時の定款、政府から下附された特許条約書と会計規則をまとめて掲示することとする。そして、後に触れるように、日本鉄道会社は株式分割払込制を採用していた。株式の分割払込制を具体的にどのように報告していたのかを確認する。さらに、1893年（明治26年）に旧商法の一部が施行され、財産目録と貸借対照表の作成が義務付けられた。日本鉄道会社が実際どのような財産目録と貸借対照表を作成したのかも確認する。

## 2 創立定款

### 2.1 明治初期の会社制度と定款

明治初期の会社制度について少し触れた上で日本鉄道会社の定款の位置づけを確認しよう。

1868年（慶応4年、明治元年）4月に商法司が設立され、商法司に代わり通商司が1869年（明治2年）2月に設立された。通商司の下に通商会社と為替会社が設立された。これらは、法人格を持たず組合的な性格を持つという意味では従来の同業組合の性格を持つものの、それにとどまらず、合資企業として設立され、会社の萌芽形態であった。1871年（明治4年）には、会社に関する知識を一般に普及するために、渋沢栄一著「立会略則」や福地源一郎著の「会社弁」が官版された。真の意味での最初の株式会社は、1872年（明治5年）11月に布告された国立銀行条例により、1873年（明治6年）に開業した第一銀行である（福島，1988，pp.27-29）。

西欧諸国において株式会社の設立が特許主義から準則主義に移行し、準則主義が確立したのは、19世紀後半であった。明治政府が西欧法を継受したときは、特許主義は採用されず、許可や認可という形の規制が行われた。その後は、明確さを欠くに至った（福島，1988，pp.253-254）。

政府の特別の補助と監督の下に設立される鉄道や汽船会社などの大会社は、その設立や管理の条項に官の認可をうけたので、その指示の下に設立された（福島，1988，pp.254）。この論文で取り上げる日本鉄道会社は、官の認可を受けて設立されたいわゆる「官許の会社」の一つである（福島，1988，p.29）。

ちなみに、一般の民間会社については、当社は許可設立主義で、1874年（明治7年）4月以降は、実質的に自由設立主義に政府方針は変化した（福島，1988，p.29）。ここで、実質的に自由設立主義というのは、1874年（明治7年）4月の太政官指令以降、政府が会社設立許可に消極的になり、会社設立を放置したことを意味する（川口，2014，p.168）。

定款は会社の自治法という性格であるけれども、日本鉄道会社の定款は、政府との協議を経て決められたものであり<sup>\*3</sup>。政府と日本鉄道会社の関係を規定する特許条約書を反映したものとなっている。また、日本鉄道会社創立当時、一般的包括的な会社法制だけでなく、私設鉄道を一般的包括的に規制する法制も整っておらず<sup>\*4</sup>、商法などの制定に応じて日本鉄道会社の定款も改定されていく（星野，1970，p.98）。野田他（1980b）には、1895年（明治28年）改定の定款（pp.113-125）、1900年（明治33年）修正の定款（pp.288-302）、1906

<sup>\*3</sup> 特許条約書が下附されるまでの経緯については、野田他（1980a，第一篇第一章）を参照して欲しい。

<sup>\*4</sup> 旧商法が公布されたのは、1890年（明治23年）であり、その一部が修正され施行されたのは、1893年（明治26年）である。旧商法の一部施行に伴い、商法施行条例も公布され、旧商法の一部と同じく施行されている。商法施行条例は、1890年の旧商法の公布時から用意されていたものであり、「既設会社に対する経過措置と、既設会社のうち、商法の規定に合致しないものがあるときは、そのまま認めて、商法の実施を円滑に進めようとした条例であった。」（吉田，1991，p.2）とされている。新商法の公布は、1899年（明治32年）である。また、日本鉄道会社に下附した特許条約書を基に、1887年（明治20年）に私設鉄道条例が公布された。

年（明治39年）改正の定款（pp.392-409）などが掲載されている\*5。

## 2.2 総則

それでは、日本鉄道会社の創立時（明治十四年十月四日付）の定款を確認する\*6。その創立定款の草案は、「山田英太郎氏談話筆記」によると、岩倉具視の内意をうけて山口尚芳が中心となって元老院で作成したものであり、その草案はベルギーの会社の定款の翻訳であった\*7。さらに、星野（1970, p.108）によれば、創立定款は、国立国会図書館蔵「岩倉具視文書」の「米國鉄道会社規則」も参考に作成された。なお、1881年（明治14年）3月26日に、「西村[貞陽]、中村[弘毅]、高崎[正風]、安場[保和]、安川[繁成]ノ五氏、山口尚芳氏（元老院幹事）ト紅葉館ニ会ス山口氏特許条約案成ルヲ告ケ窃カニ之ヲ示ス」（野田他、1980a, p.58）とある。山口尚芳によって創立定款案だけでなく特許条約案も作成されたということになる。日本鉄道会社の発起主体は、士族（旧東山社）、在官有志、華族からなる（中村、2004, p.iii）。在官有志の代表が、中村弘毅、高崎正風、安場保和、安川繁成といえる。野田他（1980a, 第一篇第一章）から、中村弘毅、高崎正風、安場保和、安川繁成の四名は一体となって行動していたことがわかる。このうち、中村弘毅と安場保和は、1880年（明治13年）、元老院議員であり、安川繁成は、1879年（明治12年）、工部大書記官であった（井上、2009, p.700）。

創立定款は、6つの章から構成されている\*8。創立定款の「第一章 総則」は次の第一条から第七条までの7つの条文からなる。

- 第一条 本社ハ東京ヨリ青森迄鉄道ヲ建築シ運輸ノ業ヲ営ミ漸次政府ノ許可ヲ得テ其他ノ地方ヘモ敷及スルヲ目的トス因テ東京ヨリ青森迄建築ノ資金ヲ募集シ其工事ヲ左ノ五区ニ分チ之ニ着手スヘシ
- 第一区 東京ヨリ高崎ヲ経テ前橋利根川手前迄
- 第二区 第一区線路中ヨリ阿久津ヲ経テ白河迄
- 第三区 白河ヨリ仙台迄
- 第四区 仙台ヨリ盛岡迄
- 第五区 盛岡ヨリ青森迄
- 第二条 本社ハ日本鉄道会社ト称スヘシ
- 第三条 本社ノ事務所ハ東京府内ニ於テ之ヲ設置スヘシ
- 第四条 本社ノ責任ハ有限トス故ニ会社ニ損失又ハ他ノ事故アリテ閉鎖分散スルコトアリト雖トモ株主ハ其株金ヲ損失スルニ止マル者トス
- 第五条 本社ノ管理権ハ総会及理事委員会ニ在ル者トス
- 第六条 本社ノ資本金ハ第一条中ノ第一区ヨリ第五区ニ至ルノ鉄道ヲ建築シ得ヘキ経費ヲ概算シテ二千

\*5 以下では、創立時の定款を創立定款、1900年に修正された定款を1900年定款などと称することがある。

\*6 上述のとおり定款は何度か改定されているけれども、それらの改定内容のすべてに触れるわけではない。なお、日本鉄道会社の定款と特許条約書の内容の検討については、星野（1970）に依拠している。

\*7 渋沢青淵記念財団竜門社（1956, p.589）を参照した。Wolmar（2009, pp.19-20）によれば、ベルギーは政府支援による鉄道敷設を欧州で最も強力に行った。1830年にオランダから分離したベルギーは、鉄道の建設を通じて北部と南部の国内の統一を進めた。軍事上の観点からも政府により鉄道計画が立てられ、政府によって鉄道が所有された。イングランドなどでは地主の抵抗に遭って建設用地の取得に鉄道会社は苦勞したけれども、ベルギーは政府が渋る地主の反対を押しつけた。1836年には、首都と港のあるアントワープを鉄道で結び、1843年までにはほとんどの幹線を完成させた。ベルギーでは、私鉄によっていくつかの路線も開発された。その中で最も古いのは、イギリスの会社による私鉄で、1851年に開業した。ただし、私鉄の許可は20年間であり、許可期間経過後は政府の管理下になるというものであった。ベルギーは、鉄道を用いて国を統一する目的は成功した。このようなことからすると、ベルギーの会社の定款を翻訳して日本鉄道会社の創立定款とするというのは極めて適切な判断だったと言える。

\*8 この定款について、日本国有鉄道総裁室修史課（1969, pp.666-675）と野田他（1980a, pp.73-88）を参照した。両者のうち、野田他（1980a, pp.73-88）を基本とした。

万円トナシ之ヲ四十万株ニ分チ一株ヲ五十円トス

第七条 何人タリトモ（外国人ヲ除クノ外）本社ノ規則ヲ遵守シ其株式ヲ引受タル者ハ都テ本社ノ株主タルヲ得尤モ一人ニテ幾株所有スルモ妨ケナシ

第一条の工事区の区別は、後ほど触れる政府による利子補給の観点から重要である。

第二条で会社の商号を「日本鉄道会社」としている。なお、会社の商号は後に変更している。1890年（明治23年）4月に旧商法が公布され、1891年（明治24年）の1月1日から施行される予定であった。しかし、1890年（明治23年）12月にその施行を2年延期することが第1回帝国議会で決まり、その後の第3回帝国議会で旧商法の施行延期が再び議決されている。1893年（明治26年）7月に旧商法の基幹部分である会社や破産、手形に関する規定が一部修正の上で施行された（三枝，1992）。その第173条「社名ニハ株主ノ氏ヲ用ユルコトヲ得又社名ニハ株式会社ナル文字ヲ附ス可シ」（磯部，1893，pp.215-216）ということから、日本鉄道会社は、1893年（明治26年）6月27日に「社名肩書ニ株式ノ二字ヲ用ヒ株式会社日本鉄道会社ト称シ七月一日以降実施スルコト十月二十四日自今株式ノ二字ヲ社名中ニ挿入シ日本鉄道株式会社ト改称」（野田他，1980b，pp.47-48）した。ただし、同年7月31日に開催された定式総会と臨時総会では、会社の商号変更に伴う議案は提出されておらず（野田他，1980b，pp.48-50）、「第二十四回実際報告」の報告事項となっている（老川・中村，2004c，p.193）。

第四条で株主有限責任を規定している。なお、新商法の公布は1899年（明治32年）である。日本で株主の有限責任を公に規定したのは、1872年（明治5年）に公布された国立銀行条例である。その第18条第12節で「銀行ノ株主等ハ縦令其銀行ニ何様ノ損失アルトモ其株高ヲ損失スル外ハ別ニ其分散ノ賦当ハ受ケサル可シ」と株主有限を規定している<sup>\*9</sup>。国立銀行条例は、1876年（明治9年）に改正されており、その第101条で「此条例ヲ遵奉スル国立銀行ノ株主等ハ仮令其銀行ニ損失又ハ其他ノ事故アリテ其銀行鎖店分散スルコトアルモ其株主等ハ其創立証書ニ於テ掲載シタル株式金額ノミヲ損失スルノ外其鎖店分散ニ就テハ別ニ賦当出金ヲ受クルノ責勿カレヘシ」と改正後も株主有限責任制を継続している<sup>\*10</sup>。

日本鉄道会社は、1881年（明治14年）10月に創立定款を東京府知事に提出し、同年11月11日に工部卿から下附された特許条約書を通じて「日本鉄道会社ノ創立定款ヲ認可」されている（野田他，1980a，p.88）。「旧商法施行以前の一般企業の有限責任制は、その会社の有限責任であることが公衆に知られていなければ法的に有効でなかった。」（伊牟田，1976，p.183）とされ、日本鉄道会社についても、株主の有限責任の法的有効性は、その株主有限性を第三者（社外人）が知っていたか否かが重要であった（伊牟田，1976，pp.183-184）。具体的には、1887年（明治20年）3月10日の司法省民事局から裁判所への通牒によれば、司法省民事局は、農務省商務局長からの照会に対し、「日本鉄道会社及郵船会社責任有限ノ儀第三者即チ社外人ニ対シテハ無効ナリヤ又ハ有効ナリヤ裁判上処分振御承知被成度了承右ハ御示及ノ如ク嘗テ政府ニ於テ認可ヲ与ヘタルノミナラス該会社ノ組織タル一般人民ノ知ル所ナレハ縦令政府ヨリ有限責任認可ノ公布ナキモ該会社ニ関係ヲ有スル社外人ニ於テハ事実上之ヲ知りタルモノト見做シ然ルヘキヲ以テ裁判上有効ノモノト思量致候」（司法省，1888，pp.76-77）と回答している。

第六条で鉄道建築の支出額の概算額が2,000万円であり、その全額が資本金の金額である。つまり、固定資産の取得に必要な資金全額を株式の発行によって賄うことが予定されている。ただし、以下で示す第十二条にあるように、分割払込となっており、資本金2,000万円全額を設立時に調達するわけではない<sup>\*11</sup>。

<sup>\*9</sup> 国立銀行条例の条文は明治財政史編纂会（1939，p.52）を参照した。

<sup>\*10</sup> 改正国立銀行条例の条文は明治財政史編纂会（1939，p.175）を参照した。

<sup>\*11</sup> 株式分割払込制度をはじめ、明治期の資金調達制度については、野田（1980）が詳しい。

創立定款第七条は、外国人は株主になれないとしている。しかし、1895年（明治28年）3月7日の臨時株主総会で改定を決議し、4月8日に通信大臣に許可された定款では、外国人を株主から排除する規定はない（野田他、1980b, pp.112-126）。日本鉄道会社は、大株主でなければ理事委員になれないことから（定款第二十条）、当初は外国人が理事委員になることは出来ないものの、少なくとも1895年（明治28年）以降は外国人が株主になり、持株数の要件を満たせば理事委員になる資格を持つことは出来た\*12。ただし、星野（1970, p.103）によれば、外国人が日本鉄道会社の重役になったことはない。

## 2.3 株式及び株金募集

創立定款の「第二章 株式及ヒ株金募集ノ事」は、第八条から第十五条までの8つの条文からなる。

第八条 各株主タル者ハ其引請タル株式金額ニ応シ株式券状ヲ領受シ其所有スル株高ノ割合ヲ以テ本社ノ財産所有者トナリ利益金ノ配当ヲ受ル者トス

第九条 本社ノ株式券状ハ社長理事委員検査委員主任幹事記名捺印ノ上政府ノ会計主任官ノ検印ヲ受ル者トス

第十条 本社ノ株数ハ巨額ナルヲ以テ株式券状ヲ左ノ六種ニ製造シ之ヲ交付スヘシ  
一株 二株 六株 十株 五十株 百株

第十一条 本社ノ株式ハ本社ノ簿冊ニ引合セタル上売買譲渡スルコトヲ得ヘシ尤モ其株式券状ノ書換ヲ為ササルトキハ本社ヨリ割渡スヘキ利益金ハ其株式券状ノ名前ニ渡スヘシ

第十二条 株金払込ハ六ヶ年十二回ニ分チ毎年六月十六日ヨリ二十五日迄十二月十六日ヨリ二十五日迄ノ両度ニ左ノ割合ヲ以テ払込ム者トス

第一回第二回払込 各百分ノ十

第三回以下払込 各百分ノ八

但工事ノ都合ニヨリ払込ノ期ヲ遷延スルコトアルトキハ二ヶ月前に報告スヘシ

第十三条 毎回株金払込ノ期日ヲ怠ル者ハ其怠リタル日数丈ケ金員ニ応シ利息制限法ニ因リ利子ヲ払ハシムコシ払込ノ期日ヨリ満三ヶ月ヲ経ルト雖トモ入金セサル者ハ自ラ株主ノ権利ヲ放棄シタル者ト見做シ左キノ払込金ヲ没収シ株主ヲ除名スヘシ

第十四条 前条ノ場合ニ於テ株主タル者其権利ヲ失ヒ或ハ株金払込請取証書又ハ株券ヲ紛失スルトキハ第四十六条ニ照シ新聞紙ヲ以テ其株金払込請取証書又ハ株券ノ無効ニ届シタル旨ヲ広告シ且政府ヘ之ヲ届出タル後其紛失シタルモノハ更ニ請取証書又ハ株券ヲ交付スヘキ者トス

第十五条 毎季ノ利益金配当ノ際ニ於テハ日数三十日以内株券ノ書換ヲ停止スル者トス

創立定款第二条にあるように、創立時の会社名は「日本鉄道会社」であり、「株式」という文言は入っていない。しかし、創立定款第二章にあるように、日本鉄道会社は、株式（券状）を発行して資金を調達した。後に触れるように、払い込まれた株式金額に応じて政府の利子補給や配当保証が行われるためか、株式券状には、社長などの会社役員の記名捺印に加えて政府会計主任官の検印を要するとしている（第九条）。ただし、会計主任官による検印は、1888年（明治21年）2月に、廃止された\*13。

また、日本鉄道会社は株式の分割払込制度を採用している（第十二条）。

\*12 創立定款では、100株以上所有する株主が理事委員になる資格を有した。1900年（明治33年）の修正後の定款第二十四条は、「取締役及監査役ハ株主総会ニ於テ本公司ノ株式二百株以上ヲ所有スル株主中ヨリ之ヲ選任ス」（野田他、1980b, p.295）としている。

\*13 星野（1970, p.103）や野田他（1980a, pp.296-301）を参照して欲しい。

国立銀行条例も株式分割払込制度を採用している。その第7条第1節で「国立銀行ノ株主等ハ開業免状ヲ得其業ヲ始ムル前ニ少クトモ元金高ノ五割（半高ナリ）ハ是非共之ヲ銀行ニ入金ス可シ」とし、同条第2節で「他ノ五割（半高ナリ）ハ元金高ノ一割（十分一ナリ）ヲ以テ月賦ヲ定メ開業免状ヲ得タル月ノ翌月ヨリ入金スベシ」としている\*14。改正国立銀行条例でも株式分割払込制度は継承されており、その第30条は、「此条例ヲ遵奉スル銀行ノ株主等ハ開業免状ヲ得其業ヲ始ムル前ニ於テ少クトモ資本金総額十分ノ五ハ必ス之ヲ銀行ニ入金スヘシ而シテ他ノ十分ノ五ハ資本金総額ノ十分ノ一ヲ以テ月賦ト定メ開業免状ヲ得タル月の翌月ヨリ入金スヘシ」としている\*15。

国立銀行条例は、開業前に「元金高」（改正国立銀行条例では「資本総額」）の5割以上の払込を求め、残りの部分については開業後に毎月1割の払込を求めている。つまり、株主に「元金高」（または「資本総額」）の全額を開業後半年で払い込みことを要求している。これに対し、鉄道会社は銀行と異なり会社成立後直ちに開業することはできないことから、日本鉄道会社の創立定款は、開業までに払い込む割合は明示していない。また、日本鉄道会社の創立定款は、五つの線区すべての完成には長期間を要することから、払込期間は6年間となっている。

1890年（明治23年）4月26日公布の旧商法でも、株式分割払込制度を株式会社は、利用可能であった。旧商法第163条は、「総株式ノ申込アリタル後ハ発起人ハ発起人創業總會ヲ開ク可シ其總會ニ於テ少クトモ総申込人ノ半数ニシテ総株金ノ半額以上ニ当ル申込人ノ承認ヲ経テ定款ヲ確定ス」とあるので、総株式の申込人が確定していないと発起人創業總會を開催して定款を確定することができない。そして、第167条第2項は、会社設立時に「取締役ハ速ニ株主ヲシテ各株式ニ付キ少クトモ四分一ノ金額ヲ会社ニ払込マシム」とし、設立時に資本総額全額の払込を求めている。全額払込前については、第178条で「株金全額払込以前ニ於テハ会社ハ仮株券ヲ発行シ全額完納ノ後ニ至リ始メテ本株券ヲ発行スルコトヲ得」、第180条で「株金額少クトモ四分一ノ払込前ニシタル株式ノ譲渡ハ無効ナリ」、第182条で「株金半額払込前の株式ノ譲渡人ハ会社ニ対シテ其株金未納額ノ担保義務ヲ負フ」と株主の権利に制約を課すなどしているものの、第212条で「株金払込ノ期節及ヒ方法ハ定款ニ於テ之ヲ定ム其払込ヲ催告スルニハ払込ノ日ヨリ少クトモ十四日前ニ各株主ニ通知スルコトヲ要ス其通知ニハ払込ヲ為ササル為メ株主ノ被フル可キ損失ヲ併示ス」と、払込を完済する期限と方法は定款に委ね、旧商法は具体的な定めをしていない。前述のとおり、1890年（明治23年）公布の旧商法は、1891年（明治24年）1月1日からの施行を予定していたけれども、施行が延期された。ちなみに、この時期の日本鉄道会社は旧商法第167条第2項の条件は満たしており、仮に旧商法が施行されても株式払込に関しては特段の対応は不要であった。

1893年（明治26年）7月に旧商法のうち会社の規定などが一部修正の上で施行されたけれども、株式払込に関しては、明治23年公布の旧商法と変化はない。前述のとおり、商号を「日本鉄道株式会社」に変更しているけれども、払込の期限と方法について定款変更はない。なお、1893年（明治26年）12月31日付けの貸借対照表で株金は20,000,000円であるのに対し払込未済株金は800,000円であり、払込割合は60%となっている\*16。

1899年（明治32年）3月9日に新商法が公布され、同年6月16日に施行された。ここでも株式分割払込制度が採用されており、第一回の払込の金額は株金の4分の1以上であった（第123条、第125条、第128条）。

創立定款第十二条の但し書きに関し、1889年（明治22年）に、その中の「遷延」が「伸縮」に改められた。

\*14 この国立銀行条例の条文は明治財政史編纂会（1939, pp.41-42）を参照した。

\*15 この改正国立銀行条例の条文は明治財政史編纂会（1939, p.156）を参照した。

\*16 株金額の四分の一以上の払込を要求する規定は鉄道会社の設立に支障となることから、明治28年2月22日以降、十分の一の払込があれば登記が可能であることになった（鉄道省, 1921b, pp.267-268）。

「本社鉄道線路第四、第五両区ノ工事頗ル進歩セシ」ことから、資金が必要になったけれども、「遷延」では前倒して資金調達することができない。そのために「伸縮」と改めた(野田他, 1980a, p.321)。

創立後は、「株金募集が非常に困難であった」(星野, 1970, p.104)ことから、創立定款の第十三条を1882年(明治15年)7月18日開催の臨時株主総会で、「満三ヶ月ヲ経ルモ入金セサルモノアル時ハ本社営業開始後、六ヶ月ヲ経テ其株ヲ公売ニ附シ其価金ノ内ヨリ入費ヲ引去リ残余ノ金額ヲ本人ニ引渡シ株主ヲ除名スヘシ」としている(野田他, 1980a, p.113)。創立定款の第十三条の規定では、払込期日を3ヶ月過ぎたら、それまでの払込金が没収されてしまう。これに対して1882年の改定後の定款第十三条の規定では、株主の資格を失うものの、株主の権利を失う者がいくらかを回収できる可能性を設け、出資しやすくしている。

なお、国立銀行条例で創立定款第十三条に対応するのは、その第7条第4節であり、「若シ株主等此五割ノ入金又ハ月賦入金ヲ怠ル時頭取取締役等ハ其株ヲ競売ニ出シ売払ノ上其入用ヲ差引過金アレハ之ヲ元金株主ヘ渡し遣ス可シ」とある(明治財政史編纂会, 1939, p.42)。また、1899年公布施行の新商法で対応するのは、第153条であり、特にその第3項は「譲渡人カ払込ヲ為ササルトキハ会社ハ株式ヲ競売スルコトヲ要ス此場合ニ於テ競売ニ依リテ得タル金額カ滞納金額ニ満タサルトキハ其の従前ノ株主ヲシテ其不足額ヲ弁済セシムルコトヲ得若シ従前ノ株主カ二週間内ニ之ヲ弁済セサルトキハ会社ハ譲渡人ニ対シテ其弁済ヲ請求スルコトヲ得」としている。これらと比べると、日本鉄道会社の創立定款第十二条は株式応募者に厳しい内容であったといえる。

## 2.4 会社の計算

創立定款の「第三章 会計ノ計算」は、第十六条から第十八条までの3つの条文からなる。

第十六条 本社ノ総勘定ハ一ヶ月ヲ分チ一月ヨリ六月迄ヲ前季トシ七月ヨリ十二月迄ヲ後季トシ毎年一月七月両度ニ於テ六ヶ月間ノ出納ヲ精算シ其総収入金ノ内ヨリ本社営業費一切ノ諸費ヲ引去リ其余金ヲ以テ株主ヘノ配当金トナシ其計算ヲ毎季ノ定式総会ニ於テ報告シ其認可ヲ経ル者トス

第十七条 本社株金ニ対シテハ政府ヨリ年八分ノ利子ヲ補給セラルルニ付毎区工事落成迄ハ払込ノ翌月ヨリ起算シ年八分ノ利子ヲ下附セラレ毎区営業開始ノ後其配当金年八分ニ上ラサルトキハ其不足ヲ補給セラルルヲ以テ毎季ノ配当金年八分ノ割合ヨリ下ラサル可シ而シテ五区ノ計算ハ総区ニ通算セサルカ故ニ或ハ配当金年八分ノ上ニ出ル区ハ其儘之ヲ配当ス可シ

第十八条 毎季ノ総経費及ヒ予算ハ政府ヨリ置ルル所ノ会計主任官及ヒ鉄道主任官ノ認可ヲ受ク可キ者トス

第十六条は、まず、会計期間を定めている。創立定款では、1月から6月までを前季、7月から12月を後季としている。なお、1887年(明治20年)7月29日の株主臨時総会で、4月から9月までを前季、10月から翌年3月までを後季とすることに会計期間を変更した(老川・中村, 2004b, p.37)。さらに、1892年(明治25年)10月29日の株主臨時総会で、1月から6月までを前季、7月から12月を後季とすることとしている(老川・中村, 2004c, pp.73-74)。

また、第十六条は、総収入金から本社営業費を控除した余金を配当する、としている。換言すれば、鉄道建設の支出額は全く配当原資から控除されない。

さらに、第十六条は、余金(配当金)計算を毎季の定式総会に報告すること、政府による認可を受けることを規定している。

第十七条は政府からの利子補給に関する条文であり、注目すべきは、配当金と政府からの利子補給の計算を



区ごとに行い、五区全体で通算しない点である。開業し余金が年八分を超える区があっても、開業していない区や開業しているものの余金が年八分に満たない区にその超過する余金を充当し、それでも年八分に不足する額を政府が補給するという仕組みではなく、各区は独立して政府の利子補給を受ける。このため、営業成績が良い区は年八分を超える配当が可能である。

第十八条から、総経費と予算は政府の会計主任官と鉄道主任官の認可を得る必要があり、会社は自由にはできない。

創立定款では、余金全額を配当できるものの、後に修正されている。1887年（明治20年）5月16日の臨時株主総会で、定款が修正され、第十六条の余金は修正後の第十七条により計算することになった（野田他、1980a, p.321）。修正後の定款第十七条は次のとおりである<sup>\*17</sup>。

1887年定款第十七条 本社株金ニ対シテハ政府ヨリ年八分ノ利子ヲ補給セラルルニ付毎区工事落成迄ハ払込ノ翌月ヨリ起算シ年八分ノ利子ヲ下附セラレ毎区営業開始ノ後其配当金年八分ニ上ラサルトキハ其不足ヲ補給セラルルヲ以テ毎季ノ配当金ハ年八分ノ割合ヨリ下ラサルヘシ而シテ五区ノ計算ハ総区ニ通算セサルカ故ニ或ハ純益金年八分ノ上ニ出ル区ハ左ノ方法ニ依リ計算スルモノトス

株主配当金 株金高ニ対シ八分

是ハ純益八分割合以上ニ超過スルトキ先ツ株主配当金トシテ控除スルモノトス

役員賞与金 右八分ヲ控除シタル残額ノ一割五分

是ハ純益金ノ内ヨリ株金ニ対シ八分ヲ控除シタル残額ノ一割五分ヲ役員賞与トシテ支出す但其金高ハ一ケ年ノ給料総額六分一ヲ超過スルヲ得ス

積立金 差引残額ノ二分一

是ハ専ラ利子補給満期後利益配当ノ補充並ニ非常変災ノ予備トシテ資本金高ノ一割ニ至ルヲ目的トシ積立ツヘシ尤モ其額ニ達スルトキハ更ニ株主総会ニ於テ議定スルモノトス

再配当金 同二分一

是ハ前記八分ニ加ヘ株主ニ配当スルモノトス

役員賞与金について、「人ヲ使役スルニ賞罰ヲ以テスルハ古今ノ通義ニシテ賞罰其宜キヲ得レハ令ヲ竣スシテ勉ム故ニ各銀行諸会社等ニ於テ賞罰ノ設ケアラサルハナシ独リ当会社ハ役員一般罰則ノ規アルモ賞与ノ設ケナシ」である。第一区が開業し年八分以上の営業純益が得られたのは、諸役員の特務による。「誘導奨励益々事務ノ挙ランコトヲ希望」して、この役員賞与金の制度を設けた（野田他、1980a, pp.268-269）。

積立金についての説明は次のとおりである。「本社補給利子満期後営業上ノ盛衰予メ期ス可ラサルハ勿論其他非常ノ変災ニ際シ損害ヲ償フノ予備金無之前途ノ計画上甚タ危険ノ恐レアル」ことから、純益割合が年八分以上に超過するときは、資本金高の一割に至るまで積み立てる。このような積立金を置くことは、「他日損害ヲ補ヒ将来ノ営業上安全ナルヲ得ヘキ旨曾テ大蔵大臣ノ内論」もあったことから、提出したとある（野田他、1980a, pp.269-270）。

ちなみに、1876年（明治9年）改正の国立銀行条例第80条は、資本金額の十分の二に至るまで、純益金のうちから少なくとも十分の一を積み立てることを要求している（明治財政史編纂会、1939, p.169）。銀行業と鉄道業では、直面するリスクや事業規模に違いがあることから、単純な比較は意味がないかもしれないけれども、改正国立銀行条例は、純益金の少なくとも十分の一を積み立てることを要求しているのに対し、日本鉄道

<sup>\*17</sup> この定款修正は、内閣総理大臣に申請し、同年6月24日に認可を得ている。臨時株主総会での議案などについては、野田他（1980a, pp.270-272）を参照した。

会社の修正後の定款は、純益金が株金高に対して年八分の割合を超えるときに積み立てをし、しかも、純益金から年八分の割合の株主配当金とその残額の一割五分に相当する役員賞与金を控除した金額の二分の一を積み立てれば良い。また、要積立額も、改正国立銀行条例は資本金額の十分の二までの積立を要求しているのに対し、日本鉄道会社の修正後定款は、資本金高の一割までの積立としている。

1887年（明治20年）5月18日公布の私設鉄道条例で、会計に関する規定は次のとおりである<sup>\*18</sup>。

私設鉄道条例第三十二条 会社ハ其財産ノ全部若クハ一部ヲ抵当トシテ負債ヲナスコトヲ得但其額ハ株主ヨリ払込タル資本金額十分ノ五ヲ超過スルコトヲ得ス

毎勘定季中ニ支払フヘキ負債ノ元利金ヲ完償シタル後ニアラサレハ株主ニ純益金ノ配当ヲナスコトヲ得ス

私設鉄道条例第三十三条 会社ノ勘定ヲ分ツテ左ノ二種トス

第一 資本勘定 軌道車両器械停車場土地建物等営業上収益アルヘキ物件ノ創設ニ係ル出納

第二 収益勘定 前項物件ノ維持保存ニ要スル費用及営業上ノ出納

出資者への配当の計算方法や出資者への報告に関する一般的な規定はないけれども、債権者保護の関係で、私設鉄道条例第三十二条がある。そこでは、第一項で、抵当を設定した場合の負債金額の上限を定めている。その第二項で、配当できるのは、負債の支払利息だけでなく、その期に返済を要する元本の金額も控除した後の金額である。私設鉄道条例第三十二条第一項のような規定は、日本鉄道会社の定款や特許条約書にはない。

日本鉄道会社が1887年（明治20年）5月の臨時株主総会で行った定款修正では、大蔵大臣の内論もあって積立金の規定を設けたけれども、ほぼ同じ時期に公布された私設鉄道条例には、そのような規定はない。鉄道局は積立金の必要性を考えていなかったのであろうか。それとも、定款も許認可の審査対象であるから、私設鉄道条例で規制する必要はないと考えたのであろうか（私設鉄道条例第一条、第三条、第四条、第二十八条など参照）。

1893年（明治26年）7月に一部施行された旧商法の規定をいくつか見よう<sup>\*19</sup>。

旧商法第二百条 通常総会ハ毎年少ナクトモ一回定款ニ定メタル時ニ於テ之ヲ開キ其總會ニ於テハ前事業年度ノ計算書、財産目録、貸借対照表、事業報告書、利息又ハ配当金ノ分配案ヲ株主ニ示シテ其決議ヲ為ス

取締役ノ提出スル書類ニ付テノ監査役ノ報告書ハ其書類ト共ニ之ヲ提出ス

旧商法第二百八条 会社ハ毎年少ナクトモ一回計算ヲ閉鎖シ計算書、財産目録、貸借対照表、事業報告書、利息又ハ配当金ノ分配案ヲ作り監査役ノ検査ヲ受ケ總會ノ認定ヲ得タル後其財産目録及ヒ貸借対照表ヲ公告ス其公告ニハ取締役及ヒ監査役ノ氏名ヲ載スルコトヲ要ス

旧商法第二百九条 利息又ハ配当金ハ損失ニ因リテ減シタル資本ヲ填補シ及ヒ規定ノ準備金ヲ控取シタル後ニ非サレハ之ヲ分配スルコトヲ得ス

準備金カ資本ノ四分一二達スルマテハ毎年ノ利益ノ少ナクトモ二十分一ヲ準備金トシテ積置クコトヲ要ス

この旧商法の一部の施行を受けて、日本鉄道会社は、1895年（明治28年）3月7日の臨時株主総会で定款改定を決議し、同年3月8日に通信大臣に定款改定を申請し、同年4月8日に認可を得ている。改定後の定款

<sup>\*18</sup> 私設鉄道条例の制定理由と本文は、鉄道省（1921a, pp.784-793）を参照して欲しい。

<sup>\*19</sup> これらの条文とその解説については、磯部（1893, pp.259-260, 302-307）を参照して欲しい。

のうち、会計に関する条文を見てみる。

- 1895年定款第十八条 本社ノ事業年度ハ一ケ年ヲ分チテ一月ヨリ六月迄ヲ前年度トシ七月ヨリ十二月迄ヲ後年度トシ各年度毎ニ計算ヲ閉鎖シ計算書、財産目録、貸借対照表、事業報告書、配当金分配案ヲ作ル可シ
- 1895年定款第十九条 本社ハ第二条ニ記載シタル鉄道線路ノ区分ニ従ヒ各区線毎ニ其計算ヲ区別ス可シ
- 1895年定款第二十条 本社ハ第四条ノ資本金額ノ四分ノ一ニ達スル迄各年度純益金ノ二十分ノ一ヲ準備金トシテ積立ツ可シ
- 1895年定款第二十一条 各年度ノ役員賞与金ハ配当金分配案ニ於テ通常総会ノ決議ニ依リ之ヲ定ムルモノトス
- 1895年定款第二十二条 準備金ハ理事委員会ノ決議ニ依リ公債証書、確實ナル会社ノ株券又ハ債券ヲ以テ積立置クコトヲ得可シ
- 1895年定款第二十三条 各年度ノ配当金ハ其年度末日現在ノ株主ニ割賦スルモノトス

改定後の定款第二十条は、旧商法の第二百十九条第二項とほぼ同じ規定となっている。1887年（明治20年）の定款修正では、役員賞与金の金額計算方法が第十七条で明確に規定されていたけれども、1895年（明治28年）の定款改正では、通常総会の決議によるとすることで具体的な計算方法はなくなった。1895年（明治28年）の改正後の定款では、その第二十二条が、資金の積み立てを理事委員会の決議で行えるとしている。1899年（明治32年）の新商法で、「第四節 会社ノ計算」は次のとおりである。

- 新商法第百九十条 取締役ハ定時総会ノ会日ヨリ一週間前ニ左ノ書類ヲ監査役ニ提出スルコトヲ要ス
- 一 財産目録
  - 二 貸借対照表
  - 三 営業報告書
  - 四 損益計算書
  - 五 準備金及ヒ利益又ハ利息ノ配当ニ関スル議案
- 新商法第百九十一条 取締役ハ定時総会ノ会日前ニ前条ニ掲ケタル書類及ヒ監査役ノ報告書ヲ本店ニ備フルコトヲ要ス
- 株主及ヒ会社ノ債権者ハ営業時間内何時ニテモ前項ニ掲ケタル書類ノ閲覧ヲ求ムルコトヲ得
- 新商法第百九十二条 取締役ハ第百九十条ニ掲ケタル書類ヲ定時総会ニ提出シテ其承認ヲ求ムルコトヲ要ス
- 取締役ハ前項ノ承認ヲ得タル後貸借対照表ヲ公告スルコトヲ要ス
- 新商法第百九十三条 定時総会ニ於テ前条第一項ノ承認ヲ為シタルトキハ会社ハ取締役及ヒ監査役ニ対シテ其責任ヲ解除シタルモノト看做ス但取締役又ハ監査役ニ不正ノ行為アリタルトキハ此限ニ在ラス
- 新商法第百九十四条 会社ハ其資本ノ四分ノ一ニ達スルマテハ利益ヲ配当スル毎ニ準備金トシテ其利益ノ二十分ノ一以上ヲ積立ツルコトヲ要ス
- 額面以上ノ価値ヲ以テ株式ヲ発行シタルトキハ其額面ヲ超ユル金額ハ前項ノ額ニ達スルマテ之ヲ準備金ニ組入ルルコトヲ要ス
- 新商法第百九十五条 会社ハ損失ヲ填補シ且前条第一項ニ定メタル準備金ヲ控除シタル後ニ非サレハ利

益ノ配当ヲ為スコトヲ得ス

前項ノ規定ニ違反シテ配当ヲ為シタルトキハ会社ノ債権者ハ之ヲ返還セシムルコトヲ得

新商法第九十六条 会社ノ目的タル事業ノ性質ニ依リ第四百一条第一項ノ規定ニ従ヒ本店ノ所在地ニ於テ登記ヲ為シタル後二年以上開業ヲ為スコト能ハサルモノト認ムルトキハ会社ハ定款ヲ以テ開業ヲ為スニ至ルマテ一定ノ利息ヲ株主ニ配当スヘキコトヲ定ムルコトヲ得但其利率ハ法定利率ニ超ユルコトヲ得ス

前項ニ掲ケタル定款ノ規定ハ裁判所ノ認可ヲ得ルコトヲ要ス

新商法第九十七条 利益又ハ利息ノ配当ハ定款ニ依リテ払込ミタル株金額ノ割合ニ応シテ之ヲ為ス但会社カ優先株ヲ発行シタル場合ニ於テ之ニ異ナリタル定アルトキハ此限ニ在ラス

新商法第九十八条 裁判所ハ資本ノ十分ノ一以上ニ当タル株主ノ請求ニ因リ会社ノ業務及ヒ会社財産ノ状況ヲ調査セシムル為メ検査役ヲ選任スルコトヲ得

検査役ハ其調査ノ結果ヲ裁判所ニ報告スルコトヲ要ス此場合ニ於テ裁判所ハ必要アリト認ムルトキハ監査役ヲシテ株主總會ヲ招集セシムルコトヲ得

新商法第九十四条の第一項は、旧商法第二百十九条第二項に対応する。さらに、新商法第九十四条の第二項では、株式払込剰余金を準備金とすることを要求している。

商法の公布施行を受けて、私設鉄道条例の不備を補い、あわせて商法に対する関係条項を定めるために、私設鉄道条例は廃止され、私設鉄道法が作成され、1900年（明治33年）10月1日から施行された<sup>\*20</sup>。私設鉄道法の規定から、会計に関係するものを取り出すと次のとおりである<sup>\*21</sup>。

私設鉄道法第十九条 主務大臣ハ監督上必要ト認ムルトキハ所部ノ官吏ニ命シ会社ノ会計及財産ノ実況ヲ検査セシムルコトヲ得

検査官吏ハ会社ノ金庫、財産現在高、帳簿及総テノ書類ヲ検査シ取締役其他ノ役員又ハ使用人ニ説明ヲ求ムルコトヲ得

私設鉄道法第二十条 主務大臣ハ会社ノ会計ニ関スル準則ヲ設クルコトヲ得

私設鉄道法第二十三条 会社ハ株金全額払込前ト雖モ主務大臣ノ認可ヲ受ケ線路ノ延長又ハ改良ノ費用ニ充ツル為其ノ資本ヲ増加スルコトヲ得

私設鉄道法第二十九条 会社カ社債ヲ募集セントスルトキハ主務大臣ノ認可ヲ受クヘシ

社債募集ノ公告ニハ商法ニ規定スル事項ノ外其ノ認可ノ年月日ヲ併セテ記載スルコトヲ要ス

社債ハ総株券四分ノ一以上ノ払込アリタル後ニ非サレハ之ヲ募集スルコトヲ得ス

私設鉄道法第三十条 会社ハ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非サレハ鉄道及之ニ属スル物件ヲ抵当トシテ負債ヲ為スコトヲ得ス

前項ノ負債ハ定款変更ト同一方法ノ決議ニ依ルニ非サレハ之ヲ為スコトヲ得ス

私設鉄道法第三十一条 前二条ノ債務ノ額ハ合セテ総株金払込額ヲ越ユルコトヲ得ス

私設鉄道法第三十二条 会社ハ毎營業年度中ニ支払フヘキ社債及負債ノ元利金ヲ控除シタル後ニ非サレハ利益ノ配当ヲ為スコトヲ得ス

<sup>\*20</sup> 鉄道省（1921b, pp.726-730）を参照した。同書によれば、私設鉄道法の施行日を定めた勅令第330号の公布と共に、通信省令第27号をもって私設鉄道法施行規則を定め、同32号をもって私設鉄道株式会社社会計準則を定めた。私設鉄道法は大正8年に法律第52号地方鉄道法の附則をもって廃止され、私設鉄道法施行規則などは同年の閣令第10号地方鉄道施行規則の附則をもって廃止され、私設鉄道株式会社社会計準則は同年閣令第14号地方鉄道会計規程の附則をもって廃止された。私設鉄道法施行規則や私設鉄道株式会社社会計原則などは、鉄道時報局（1904）で確認することができる。

<sup>\*21</sup> 私設鉄道法の条文は、鉄道省（1921b, pp.731-747）を参考にした。

- 私設鉄道法第三十三条 鉄道及之ニ属スル物件ハ質権ノ目的ト為スコトヲ得ス
- 私設鉄道法第三十四条 鉄道ニ属スル物件ノ貸渡又ハ譲渡ハ主務大臣ノ定ムル規定ニ依リ認可ヲ受クヘシ
- 私設鉄道法第三十五条 会社ハ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非サレハ合併ヲ為スコトヲ得ス  
合併後存続スル会社又ハ合併ニ因リ設立シタル会社ハ合併ニ因リ消滅シタル会社ノ免許ニ属スル権利及義務ヲ承継ス但シ主務大臣ニ於テ之ヲ変更スルノ条件ヲ附シタルトキハ此ノ限ニ在ラス  
会社合併ノ登記ニハ商法ニ規定スル事項ノ外合併ノ認可ヲ受ケタル年月日ヲ併セテ記載スルコトヲ要ス
- 私設鉄道法第三十六条 工事方法ノ変更及仮設ノ工事ハ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非サレハ之ヲ為スコトヲ得ス
- 私設鉄道法第三十七条 工事予算ノ変更ハ主務大臣ノ定ムル規定ニ依リ認可ヲ受クヘシ
- 私設鉄道法第三十八条 鉄道ノ建設、設計等ニ関スル法令ノ制定、変更ニ因リ工事方法ハ変更ヲ受ク
- 私設鉄道法第六十六条 会社ハ営業年度毎ニ営業報告書ヲ調製シ定時総会後一週間内ニ主務大臣ニ差出スヘシ
- 私設鉄道法第六十七条 会社ハ主務大臣ノ定ムル規定ニ依リ鉄道統計ヲ調製シ之ヲ差出スヘシ
- 私設鉄道法第七十二条 政府ハ本免許状下付ノ日ヨリ満二十五箇年ノ後鉄道及附属物件ヲ買上クルノ権ヲ保有ス  
合併其ノ他ノ方法ニ依リ会社カ他会社ノ鉄道ヲ引受ケタルトキハ其ノ鉄道ニ対スル前項ノ期限ハ旧会社ニ本免許状ヲ下付シタル日ヨリ之ヲ起算ス
- 私設鉄道法第七十三条 前条ニ依リ鉄道及附属物件ヲ買上クルトキハ前五箇年間ノ株券価格ヲ平均シテ買上価格ヲ定ム  
前項ノ価格カ会社ニ於テ前五箇年間ニ株主ニ支払ヒタル純益金ノ配当平均額ノ二十倍ノ金額ヲ越ユルトキハ該金額ヲ以テ買上価格ト為スヘシ
- 私設鉄道法第七十四条 鉄道及附属物件ノ状態不完全ナルトキハ其ノ補修ニ要スル費額ヲ前条ノ金額ヨリ控除シタルモノヲ以テ買上価格ト為スヘシ  
前項補修ニ要スル費額ニ付協議調ハサルトキハ鑑定人ノ意見ヲ聴キ政府ノ之ヲ定ム  
鑑定人ノ選定ニ関スル規則ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

負債による資金調達に制限を加えている（第二十九条から第三十一条）。また、社債と負債の利息だけでなく、元本の返済額も配当金計算においては控除しなければならない（第三十二条）。

私設鉄道法第二十条を根拠に、私設鉄道株式会社会計準則（明治33年8月10日逓信省令第32号）が定められた<sup>\*22</sup>。全条文を紹介すると次のとおりである（鉄道時報局, 1904, pp.93-95）。

- 私鉄会計準則第一条 私設鉄道株式会社ハ本則ニ準シ会計ニ関スル規定ヲ設ケ之ヲ届出ツヘシ其ノ変更ヲ為シタルトキ亦同シ
- 私鉄会計準則第二条 会社ノ会計年度ハ定款ノ規定スル所ニ依ル
- 私鉄会計準則第三条 会社ノ勘定ハ左ノ四種ニ区別スルコトヲ要ス
- 一 資本勘定
  - 一 収益勘定

<sup>\*22</sup> 私設鉄道株式会社会計準則を以下では私鉄会計準則と称することがある。

## 一 積立金勘定

## 一 雑勘定

私鉄会計準則第四条 資本勘定ハ株金ノ払込未済高、払込高、債券発行額及是等ヨリ生スル利息並他ノ勘定等ヨリ補充スル金額ヲ入トシ建設費、改良費等営業上収益ヲ生スル物件ノ創設改良ニ要スル資金並建設及営業用貯蔵物品ノ購入代金ヲ其出トスルヲ例トス

社債ノ元金等ヲ資本勘定ヨリ支出スルトキハ前項ノ出ニ之ヲ編入ス

私鉄会計準則第五条 収益勘定ハ会社カ運輸開始後営業上ヨリ生スル諸般ノ収入金ヲ入トシ鉄道ノ維持保存及営業上ニ要スル諸般ノ費用ヲ以テ出トスルヲ例トス

運輸開始前ニ生シタル諸般ノ収入ハ資本勘定ニ編入ス

社債発行ノ益金ハ償還金出途ニ依リ資本勘定若ハ社債償還準備積立金勘定ニ編入ス

私鉄会計準則第六条 各積立金勘定ハ其ノ種類ニ依リ商法第九十四条ニ依ル積立金、配当準備金、社債償還準備金等ノ積立金及是等各積立金ヨリ生スル利息ヲ入トシ資本欠損補填金、配当平準支出金及社債償還元利支出金等各積立金ヨリ支出スヘキ金額ヲ出トスルヲ例トス

商法第九十四条ニ依ル積立金ハ資本欠損補填ノ場合ニ非サレハ之ヲ支出スルコトヲ得ス

私鉄会計準則第七条 雑勘定ハ職員積立金、救済金、契約保証金、配当未払金等前各条以外ノ諸勘定出納ヲ整理スルモノトス

私鉄会計準則第八条 株式公売又ハ社債発行ノ結果差損金ヲ生シタル場合ト雖モ帳簿ノ記入ハ其ノ券面額ヲ以テシ欠損額ヲ明示スルコトヲ要ス

会社カ所有スル他会社ノ株式、社債券其ノ他有価証券ハ其ノ買入又ハ払込金額ヲ以テ記入スヘシ

私鉄会計準則第九条 財産目録ニ記入スル価格ハ左ノ標準ニ依ル

一 有価証券ハ目録調製ノ現時ニ於ケル価格カ其ノ買入代価又ハ払込金額ヲ超過スルトキ買入代価又ハ払込金額ヲ以テ記入スヘシ

二 其ノ他ノ財産ハ実費決算額ヲ以テ記入スヘシ

私鉄会計準則第十条 貯蔵物品ハ受払共購入実費ヲ以テ出納ヲ為スモノトス

私鉄会計準則第十一条 資本勘定及収益勘定ニ関係スル費用ハ一定ノ標準ヲ定メ区分スルコトヲ要ス

私鉄会計準則第十二条 会社ハ毎事業年度末日ニ於ケル各勘定ノ貸借一覽表ヲ調製シテ之ヲ差出スヘシ

私鉄会計準則第十三条 本則ノ規定ハ免許、補助其ノ他ノ場合ニ於テ特別ノ事項ヲ指定シタル場合ニハ是ヲ適用セス

## 附則

私鉄会計準則第十四条 本則ハ私設鉄道法施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

私設鉄道株式会社社会計準則の第六条第一項を読むと、積立金積立は資本会計だけでなく、基金の積立も行うことが想定されているようである。

なお、私設鉄道法施行規則（明治33年8月通信省令第27号）には、私設鉄道会社が届け出る書類の各種様式が添付されている（鉄道時報局, 1904, pp.38-48）。このほか、私設鉄道工程報告様式、私設鉄道成功図面並諸表様式、私設鉄道営業報告書様式が鉄道時報局（1904, pp.49-65）に掲載されている。

日本鉄道会社は、1900年（明治33年）11月13日に臨時株主総会を開き、定款修正を仮決議し、同年12月17日の臨時株主総会で議決した。同年12月18日に通信大臣に定款修正を申請し、同年12月24日に第二十一条を除き認可された（野田他, 1980b, pp.287-303）。修正された定款のうち、「第六章 会計」を示すと次のとおりである（野田他, 1980b, pp.301-302）。

- 1900 年定款第五十五条 本公司ノ事業年度ハ一ケ年ヲ二期ニ分チ一月一日ヨリ六月三十日マテヲ前年度トシ七月一日ヨリ十二月三十一日マテヲ後年度トシ各年度毎ニ計算ヲ閉鎖シ財産目録、貸借対照表、営業報告書、損益計算書、利益金配当案ヲ作ルモノトス
- 1900 年定款第五十六条 本公司ハ第二条ニ記載シタル鉄道線路ノ区分ニ従ヒ各別ニ其計算ヲ為スモノトス
- 1900 年定款第五十七条 本公司ハ毎年度純益金ノ二十分ノ一以上ヲ法定準備金トシテ積立ツヘシ前項ノ準備金ハ取締役会ノ決議ニ依リ公債証書又ハ確實ナル会社ノ株券又ハ債券ヲ以テ積立置クコトヲ得
- 1900 年定款第五十八条 本公司ハ毎年度ニ於テ次年度ヘ繰越スヘキ残余金ノ内ヨリ会社其三分ノ二以内ヲ特別準備金として積立ツヘシ前項ノ準備ハ本公司鉄道一般ノ改良費ニ充ツル為メ取締役会ノ決議ニ依リ支出スルコトヲ得
- 1900 年定款第五十九条 各年度ノ役員賞与金ハ配当金分配案ニ於テ通常総会ノ決議ニ依リ之ヲ定ムルモノトス
- 1900 年定款第六十条 毎年度ノ利益金ハ其年度ノ末日ニ於テ株主名簿ニ記載シタル株主ニ配当スルモノトス  
新ニ払込ミタル株金額ニ対シテハ払込ノ翌月ヨリ計算シ利益金ヲ配当スルモノトス

1895 年定款第十八条の計算書、事業報告書、配当金分配案がなくなり、損益計算書、営業報告書、利益金配当案を作成することとなった（第五十五条）。第五十六条は、1895 年定款の第十九条に対応する。第五十七条第一項は、1895 年定款第二十条に対応するけれども「資本金額ノ四分ノ一ニ達スルコトヲ迄」という文言はない。商法第百九十四条が「資本ノ四分ノ一ニ達スルマテ」とあるので、定款からは削ったのであろう。第五十七条第二項は、1895 年定款第二十二条に対応する。

第五十八条は新しい内容のものといえる。1887 年定款の第十七条に積立金の規定があった。これは純益金が年八分を超える場合に、「非常変災ノ予備」のために積み立てるものであった。しかし、この 1900 年定款第五十八条は、次年度への繰越残余金の三分の二以内を、「鉄道一般ノ改良費ニ充ツル為メ」に積み立てるものである。これは減価償却に関する規定とはいえないけれども、経営能力の維持向上のための利益留保を行うことを定款で規定していることは注目に値する。

第五十九条は、1895 年定款の第二十一条に対応し、第六十条は、1895 年定款の第二十三条に対応する。

## 2.5 役員及び権限

創立定款の「第四章 役員及ヒ権限ノ事」は、第十九条から第三十三条までの 15 の条文からなる。

- 第十九条 本社ノ重立タル役員ハ左ノ如シ
- 理事委員 十二名以上十八名以下
  - 内
  - 社長 一名
  - 副社長 一名
  - 検査委員 三名
  - 幹事 定員無シ各課ヲ分任ス
  - 幹事補 定員無シ各課ヲ分任ス

## 技術長

- 第二十条 理事委員は総会ニ於テ百株以上ヲ所有スル株主中ヨリ記名投票ヲ以テ之ヲ選挙ス  
但創立ノ際ハ本条ニ照シ発起人ニテ之ヲ選挙シ其内鉄道沿線ヨリ必ス一人ツツツ挙ル者トス而シテ  
第一区工事落成マテハ改選セサル可シ
- 第二十一条 社長副社長ハ理事委員其同僚中ヨリ無記名投票ヲ以テ之ヲ選挙シ政府ノ認可ヲ得テ之ニ  
任ス
- 第二十二条 検査委員ハ理事委員其同僚中ヨリ無記名投票ヲ以テ之ヲ選挙ス
- 第二十三条 社長副社長理事委員検査委員ハ二ケ年ヲ以テ任期トナシ二ケ年毎ニ之ヲ更選スヘシ尤モ公  
選ヲ以テ重任スルモ妨ケナシトス  
但第一区工事中ハ此限ニアラス
- 第二十四条 社長副社長検査委員事故有テ退職スル時ハ理事委員其同僚中ヨリ選挙ス可シ而シテ理事委  
員欠員アルトキハ前日選挙ノ時ニ委員タラサリシ株主中ノ投票最多ノ者ヨリ順次ニ之ニ任スル者ト  
ス  
但補欠員ハ其前任者ノ任期ニ至リ解任スル者トス
- 第十五条 社長副社長検査委員ハ勿論幹事以下ノ役員タリトモ他ノ会社等へ兼勤シ又ハ他ノ会社等ヨリ  
本社へ兼勤スルヲ許サス  
但理事員ハ此限ニアラス
- 第二十六条 社長ノ職務ハ政府ノ命令ヲ奉シ総会及ヒ理事委員会ノ定メタル規則ヲ施行シ毎季ノ予算決  
算明細表ヲ調製シ又副社長理事委員検査委員ノ外本社ノ使役員ヲ任免褒賞譴責スルノ権ヲ有シ本社  
ノ規則ニ於テ総会及ヒ理事委員ノ議決ヲ要スルノ明文ナキ事務営業上ニ係ル物品ノ売買等ヲ決行シ  
本社一切ノ事務ヲ提督スルノ責ニ任スル者トス
- 第二十七条 社長ハ自己権限ノ事務ト雖モ時宜ニ因テハ諮問ノタメニ理事委員ノ集会ヲ催シ其意見ヲ聞  
クヲ得ヘシ然レトモ断行ノ責ハ猶社長ニ帰スル者トス
- 第二十八条 副社長ノ職務ハ社長ヲ扶翼スルモノトス社長事故アルトキハ其代理者タルヘシ
- 第二十九条 理事委員ノ職務ハ政府ヨリ下附セララルル免許状並総会ヨリ委任シタル事務ヲ負担シ諸免状  
及本社ノ規則ニ於テ総会ノ決議ヲ要スルノ明文ナキ本社ノ諸規則ヲ議定シ諸般ノ事務順序ヲ定メ社  
長以下役員ノ所行ヲ監察シテ之ヲ総会ニ報スル者トス
- 第三十条 検査委員ノ職務ハ本社ノ会計出納一切ノコトヲ監査スル者トス
- 第三十一条 理事委員ハ少クモ毎月二回以上本社ニ集会シ又社長ノ需メニ因テ臨時ニ集会スヘキ者トス  
而シテ該会ハ社長出席員半数以上ナレハ開会スルヲ得ヘシ議長ハ社長或ハ副社長之ニ任ス会議ノ決  
ハ多数ノ同意ニ従ヒ可否ノ数同シケレハ議長之ヲ決ス
- 第三十二条 政府ヨリ下附セラレタル諸免許状ニ記載ナキ条件ニシテ諸免許状ノ規則及一般ノ法律ニ抵  
触セサル者ハ本社ニ於テ制定施行スルヲ得ヘキ者トシ総会理事委員会及社長ノ権限ニ関シ諸免許状  
ニ記載シ綱領ニ遵ヒ本社ニ於テ其精密ナル細則ヲ定ムル者トス
- 第三十三条 社長副社長理事委員検査委員ハ在任中其所有株式券状ノ内百株ノ券状ヲ本社ニ預ケ禁授  
受ノ三字ヲ附シタル預リ証書ヲ請取置キ在任中之ヲ引出スコトヲ得ス

会計出納一切の監査を担当する検査委員（第三十条）も「重立タル役員」であり、定員は三名である（第十九条）。第十九条を見る限り、検査委員も理事委員ということのようである。検査委員を含む理事委員は100株以上を保有する株主から選ばれる（第二十条）。これを保証するため、在任中は100株を会社に預ける必要



がある（第三十三條）。ただし、検査委員の専門性や経験、独立性に関する資格要件は設けられてない。理事委員のうち、社長と副社長は政府の認可を必要とする（第二十一條）。理事委員は記名投票で選ばれるものの、社長や副社長、検査委員は無記名投票で選ばれる（第二十條から第二十二條）。創立時の理事委員は「鉄道沿線ヨリ一人ツツ」を選ぶとしている（第二十條）。これは土地買収と資金調達、地域経済への影響を考慮した規定であろう。社長は政府の命令に従うことが明記されている（第二十六條）。また、社長は、毎季の「予算決算明細表」をする義務もある（第二十六條）。この「予算決算明細表」は検査委員の職務である「会計出納一切ノコト」に含まれるのかはここからはわからない。

1895年（明治28年）3月7日の臨時株主総会において、定款が改正され、その第二十四條で、「本社ノ取締役ハ之ヲ理事委員ト称シ 監査役ハ之ヲ検査委員ト称シ」となっている。創立定款第十九條では、検査委員は理事委員であつたけれども、ここでは、取締役と監査役は明確に分けられている。1900年（明治33年）11月13日と12月17日の臨時株主総会で決議された修正された定款では、理事委員や検査委員という文言はなくなり（第二十三條や第二十四條などを参照）、理事委員会の名称もなくなり、取締役に合議体の名称も変更されている（第二十八條など）。

1895年定款までは、理事委員（取締役）と検査委員（監査役）は100株以上を保有する株主が被選任資格であつたけれども、1900年定款では、200株以上を保有する株主が被選任資格となった。この点、「役員被選任資格として一定数の株式所有者であることを要するという規定は、商法にも規定されおり、この当時の会社に一般的であつた」（星野、1970、p.105）。実際、一部施行された旧商法の第185條は、「総会ハ株主中ニ於テ三人ヨリ少ナカラサル取締役ヲ三箇年内ノ時期ヲ以テ選定ス」とし、第191條は、「総会ハ株主中ニ於テ二人以上ノ監査役ヲ二箇年内ノ時期ヲ以テ選定ス」としていた。磯部（1893、p.231-234）は、この第185條を解説しているけれども、人数と任期について説明がなされており、株主資格を要する理由は解説されていない。第191條の解説についても、磯部（1893、p.242-244）では、株主資格には触れられておらず、人数と任期について解説が加えられている。さらに、一部施行された旧商法の第187條は、「取締役ニ選マルル為メ株主ノ所有ス可キ株数ハ会社定款ニ於テ之ヲ定ム取締役ノ在任中ハ其株券ノ融通ヲ禁スル為封シテハ之ヲ会社ニ預リ置ク可シ」としている。ただし、監査役に関しては、このような株券を会社に預けることを要求する規定はない。この第187條の解説では、取締役の選任資格として株主を要求する理由が説明され、さらに、選任時だけでなく在任中も株主資格を要求することの理由が記されている（磯部、1893、p.235-236）。

また、新商法第164條も、「取締役ハ株主総会ニ於テ株主中ヨリ之ヲ選任ス」とし、第189條の準用規定により、監査役も株主中から選任される。新商法第168條に「取締役ハ定款ニ定メタル員数ノ株券ヲ監査役ニ供託スルコトヲ要ス」とあり、取締役の株券を預かるのは「会社」から「監査役」であることが明確にされたものの、監査役に株券の供託を求める規定は、旧商法と同様に、存在しないようである。

## 2.6 総会及び議事

創立定款の「第五章 総会及議事ノ事」は、第三十四條から第四十三條までの10ヶ條からなる。

第三十四條 総会ハ百株以上ヲ所有スル株主ノ集会ニシテ之ヲ定式臨時ノ二種ニ分ツ

但会議ノ議案ハ本社ヨリ発布スベシ

第三十五條 定式総会ハ社長理事委員ノ定メタル日時場所ニ於テ毎年一月七月ニ之ヲ開ク可シ

第三十六條 臨時総会ハ社長副社長理事委員ノ協議或ハ理事委員三分ノ二以上ノ衆議ヲ以テ適當ナリト

思考スルニ於テハ何時ニテモ臨時総会ノ招集ヲナスヲ得ヘシ又百株以上所有ノ株主五十名以上ノ同

意ヲ以テ臨時總會ノ請求ヲ為スニ於テハ其總會ヲ要スル事件目的ヲ記載シタル請求書ヲ本社ヘ取請ケ總會ノ招集ヲ為ス可シ若シ社長此請求書ヲ落手シタル日ヨリ三週間内ニ招集ノ手續ヲ為サルトキハ其請求人等ヨリ自身ニ總會ノ招集ヲ為スヲ得ヘシ

第三十七条 左ニ掲クル條款ハ總會ノミ之ヲ議決スルノ権アルモノトス

但第五款中ニ掲クル報酬ノ額ハ第一区工事落成迄ハ發起人ニ於テ之ヲ定ムル者トス

第一款 会社ヲ存廃スル事

第二款 線路ヲ延伸シ或ハ株金ヲ増募スル事

第三款 株金払込ノ度数ヲ定メ又ハ変更スル事

第四款 定款ノ条件ヲ変更増減スル事

第五款 理事委員ヲ選挙シ社長副社長理事委員検査委員ノ任期及報酬ノ額ヲ更定シ以上ノ役員タル者不利ノ処置ヲ為ストキハ之ヲ罷免スル事

第六款 社長編制提出スル毎季ノ經費予算ヲ認可スル事

第七款 経過セシ毎季ノ事務及決算利益分配ノ報告ヲ社長ヨリ接受シ之ヲ認可スル事

第三十八条 總會ハ臨時ノ資格ヲ有スル株主ノ員数五十名ニ滿タサレハ議事ヲ開ク得ス（利益金分配ノ報告一件ヲ除クノ外）若シ五十名ニ滿タルヲ以テ開会スルヲ得サルトキハ三十日以内ニ於テ理事委員ヨリ第二回ノ招集ヲ公告ス可シ第二回ニ於テハ臨時人員ノ多少ヲ論セス議事ヲ開クヲ得ル者トス

第三十九条 總會ニハ社長ヲ以テ議長トシ社長事故アレハ副社長之ニ任シ副社長事故アレハ臨時株主中ヨリ之ヲ選挙ス可シ

第四十条 總會ニ於テハ臨時ノ株主過半数發言投票ノ株ノ同意ニ因テ可否ヲ決ス若シ可否ノ数均シキトキハ議長之ヲ決ス可シ

但第三十七条ニ記載スル第一款ヨリ第四款迄ニ関スル事件ハ臨時株主中三分ノ二以上 發言投票ノ数ノ同意ニ非サレハ決スルヲ得サル可シ尤モ其議案ハ前以テ之ヲ報告ス可シ

第四十一条 事故有テ親ヲ總會ニ臨時スル能ハサル株主ハ他ノ百株以上所有ノ株主ニ發言投票ノ権ヲ委任スルヲ得ル者トス尤モ其委任状ヲ本社ニ差出ス可シ

第四十二条 本社ノ役員タル者ハ他人ノ代人トナリテ發言投票スルコトヲ得ス

第四十三条 總會ニ於テ發言投票ノ権ハ其株主所有ノ株数百株毎ニーノ投票権アル者トス然レトモ一人ニシテ二十五以上ノ投票権ヲ有スルヲ許サス

株主全員が株主總會に出席できるわけではなく、100株以上を所有する者に資格がある（第三十四条）。創立定款第十六条で、会計期間は半年毎で、1月から6月を前季、7月から12月を後季とし、1月と7月に各季の定式總會で配当金計算の報告と認可を必要とするとあったけれども、創立定款第三十五条で改めて定式總會を毎年1月と7月に開くとある。

創立定款第三十六条は、臨時株主總會の招集に関する規定である。そこでは、100株以上所有する株主が50以上同意すれば臨時株主總會の招集を請求できるとある。1893年（明治26年）の旧商法第201条は、「臨時總會ハ臨時ノ事項ヲ議スル為メ何時ニテモ之ヲ招集スルコトヲ得又総株金ノ少ナクトモ五分ノ一ニ当ル株主ヨリ會議ノ目的ヲ示シテ申立ツトキハ亦臨時總會ヲ招集セサルコトヲ得ス」とした。これをうけ、日本鉄道会社は、1895年（明治28年）3月7日開催の臨時株主總會で定款改正を行い、「総株数ノ五分ノ一以上ニ当ル株主ヨリ會議ノ目的ヲ示シ臨時總會ノ開会ヲ請求スル」ことができることとした（第四十二条）。そして、1899年（明治32年）新商法第160条第1項は、「資本ノ十分ノ一以上ニ当タル株主ハ總會ノ目的及ヒ其招集ノ理由

ヲ記載シタル書面ヲ取締役ニ提出シテ總會ノ招集ヲ請求スルコトヲ得」としており、旧商法よりも招集請求の要件が緩和されている。新商法をうけ、日本鉄道会社は、1900年（明治33年）11月13日開催の臨時株主總會で定款修正を行い、「臨時總會ハ取締役又ハ監査役ニ於テ必要ト認ムルトキ若クハ資本ノ十分ノ一以上ニ当ル株主ヨリ會議ノ目的ヲ示シテ請求シタルトキ之ヲ招集スルモノトス」とした（第四十一条第一項）。

株主總會の専決事項の一つに「社長編制提出スル毎季ノ経費予算ヲ認可スル事」（第三十七条第六款）とある。しかし、「毎季ノ総経費及ヒ予算ハ政府ヨリ置ルル所ノ會計主任官及ヒ鉄道主任官ノ認可ヲ受ク可キ者トス」（第十八条）とあるので、まずは、総経費と予算を作成し、それを政府に提出して認可を受け、認可を受けた総経費と予算を定式總會に報告し認可を得るという流れになる。定款の規定ではこれを決算日から1ヶ月以内に行うということになる。なお、配当金は総収入金から「本社営業費一切ノ諸費」を控除したものであるから、総経費について政府の認可が得られなければ、定式總會で配当金の金額を決議しても意味がない。

創立定款第三十八条は、株主總會の定足数に関する規定であり、100株以上を所有する株主が50名以上出席することを求めている。1893年（明治26年）の旧商法で、株主總會の定足数に関する規定は次のとおりであった。なお、第百五十一条と第百五十二条は合資会社に関する規定である。

旧商法第百五十一条 臨時總會ニ於テ議ス可キ事項ハ総社員ノ過半数ヲ以テ之ヲ決ス

然レトモ合名会社ニ在テハ総社員ノ承諾ヲ要ス可キ事項ハ総社員四分三以上ノ多数ヲ以テ之ヲ決ス  
此場合ニ於テハ不同意ノ社員ハ直チニ退社スル権利アリ

旧商法第百五十二条 前条ニ掲ケタル決議ニ要スル定数ノ社員出席セサルトキハ其總會ニ於テ仮ニ決議ヲ為スコトヲ得此場合ニ於テハ其決議ヲ総社員ニ通知シテ再ヒ總會ヲ招集ス其通知ニハ若シ第二ノ總會ニ於テ出席社員ノ多数ヲ以テ第一ノ總會ノ決議ヲ認可シタルトキハ之ヲ有効ト為スコトヲ得  
告知スルコトヲ要ス

旧商法第百六十四条 創業總會ニ於テハ創業ノ為メ發起人ノ為シタル契約及ヒ出費ノ認否ヲ議定シ又ハ  
価物ノ出資ヲ差入レテ株式ヲ受ク可キ者アルトキハ其価格ヲ議定ス

前項ノ議定ハ少ナクモ総申込人ノ半数ニシテ総株金ノ半額以上ニ当ル申込人出席シ其議決権ノ過半数ニ因リテ之ヲ為ス

旧商法第二百二条 總會ハ本法ニ於テ別段ノ規定アルトキノ外定款ノ定ニ從ヒテノミ決議ヲ為スコトヲ  
得定款ニ其定ナキトキハ総株金ノ少ナクモ四分ノ一ニ当ル株主出席シ其議決権ノ過半数ニ依リテ  
決議ヲ為ス

旧商法第二百三条 定款ノ変更及ヒ任意ノ解散ニ付テノ決議ヲ為スニハ第百六十四条ニ定メタル決議ノ  
方法ニ依ル

第百五十二条ノ規定ハ株式会社ニモ亦之ヲ適用ス

旧商法第203条により、「定款ノ変更及ヒ任意ノ解散」については、第164条第2項より、総株金の半額以上に当る株主の出席が株主總會の成立要件であり、旧商法第202条により、「定款ノ変更及ヒ任意ノ解散」以外の事項については、定款で株主總會の定足数などを定めることができる。このような旧商法をうけ、1895年（明治28年）3月7日開催の臨時株主總會で定款改正を行い、第四十五条は「任意解散ノコト」及び「定款変更ノコト」に関する決議を行う場合以外について、「議決権ヲ有スル権利株主ノ出席員数五十名ニ滿ツルトキハ決議ヲ為スコトヲ得」、という形で旧商法に対応した。

1899年（明治32年）新商法の株主總會の定足数に関する規定には次のようなものがある。

新商法第百六十一条 總會ノ決議ハ本法又ハ定款ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外出席シタル株主ノ議決権

ノ過半数ヲ以テ之ヲ為ス

無記名式ノ株券ヲ有スル者ハ会日ヨリ一週間前ニ其株券ヲ会社ニ供託スルニ非サレハ其議決権ヲ行フコトヲ得ス

株主ハ代理人ヲ以テ其議決権ヲ行フコトヲ得但其代理人ハ代理権ヲ証スル書面ヲ会社ニ差出タスコトヲ要ス

總會ノ決議ニ付キ特別ノ利害關係ヲ有スル者ハ其議決権ヲ行フコトヲ得ス

新商法第二百九条 定款ノ変更ハ総株主ノ半数以上ニシテ資本ノ半額以上ニ当タル株主出席シ其議決権ノ過半数ヲ以テ之ヲ決ス

前項ニ定メタル員数ノ株主カ出席セサルトキハ出席シタル株主ノ議決権ノ過半数ヲ以テ仮決議ヲ為スコトヲ得此場合ニ於テハ各株主ニ對シテ其仮決議ノ趣旨ノ通知ヲ発シ且無記名式ノ株券ヲ発行シタルトキハ其趣旨ヲ公告シ更ニ一个月ヲ下ラサル期間内ニ第二回ノ株主總會ヲ招集スルコトヲ要ス第二回ノ株主總會ニ於テハ出席シタル株主ノ議決権ノ過半数ヲ以テ仮決議ノ認否ヲ決ス

前二項ノ規定ハ会社ノ目的タル事業ヲ変更スル場合ニハ之ヲ適用セス

この限りでは、旧商法と新商法に違いはないようである。このため、定款を変更する必要はないように思えるけれども、1900年（明治33年）に定款を修正し、「總會ハ総株主ノ十分ノ一以上ニシテ資本ノ四分ノ一以上ニ当リタル株主出席シテ之ヲ決議ヲ為スモノトス」（第四十四条）に変更している。1895年（明治28年）の定款では、創立定款第四十条を引き継いだ「總會ハ出席者議決権ノ過半数ニ依リテ議決ヲ為ス、可否同数ナルトキハ議長之ヲ決ス」（五十条）となっていた。1895年定款のもとでは、通常總會であれば、議決権のある株主が50名以上出席すれば、株主總會が成立し決議できる。日本鉄道会社の第38回報告によると、1900年（明治33年）12月31日付けで同社の株式数は132満株、株主数は4,804人である（老川・中村, 2004d, p.385）。この時点で、総株主の十分の一というのは、480人に相当する。株主總會に成立に必要な人数だけだと要件を厳しくしたといえる。株主總會の成立条件自体は、旧商法と新商法で大きな変更はないようであるから、株主間での経営主導権争いの結果として定款変更がなされたのかもしれない。

定式總會出席の資格が100株以上の所有であることから、議決権は100株を1議決権とする（第四十三条前半）。しかし、行使可能な議決権は24を上限としている（第四十三条後半）。保有株式数が100株未満の株主には株主總會に出席する資格がない。このため、これら少数株主には議決権もない。一方で、2,400株以上の株式を保有する株主については、2,400株を超過する部分の議決権は無効となっている。

この点、「山田英太郎氏談話筆記」によれば、創立定款の草案の元となったベルギーの会社の定款には次のような条項があったという<sup>\*23</sup>。

株主ノ議決権ハ百株ニツキ一票トス、但シ二十四票ニ至ツテ止ム、百株ニ満タサル株主ハ百株ニ満スルマデ連合シテハ一票ヲ投ズルコトヲ得（発言権ハナシ、投票権ノミ）（渋沢青淵記念財団電門社, 1956, p.589)

山田英太郎は、この規定を次のように評価している。

大株主の専横は押へられる。下のものは連合すればよい。つまり中堅株主の利益を擁護したもので、国家でも会社でもこれではいけない（渋沢青淵記念財団電門社, 1956, p.589）。

<sup>\*23</sup> そうではなく、日本鉄道会社の定款の草案に条項を指しているのかもしれない。草案は、ベルギーの会社の定款の翻訳ということであるから、実質的にはどちらの解釈でも問題はない。

許可された日本鉄道会社の創立定款は、確かに中堅株主の利益を擁護するものではあるものの、100株に満たない株主が連合することについては、触れていない。この部分は、意図的に削除されたのであろう。また、ベルギーの会社の定款（あるいは、それを翻訳した日本鉄道会社の創立定款の草案）では、連合して100株になった場合、投票権を認めるものの、発言権は認めていない。日本鉄道会社の創立定款は、100株未満の株主に、株主総会での投票権や発言権だけでなく出席する権利すら与えていない。

大株主の議決権の制限については、ベルギーの会社の定款の文言と多少の表現の違いはあるものの、創立定款はそれを踏襲しているといえる。ただし、「大株主の議決権の制限は、さまざまな形態でこの時期の各種会社定款に定められているが、これは最も厳しい例であろう。」（星野, 1970, p.105）とされている。

会社法制の観点から日本鉄道会社の議決権に関する規定を眺めてみよう。

1876年（明治9年）改正の国立銀行条例成規第44条は、「銀行ノ株主等ハ各其所持セル株数十個迄ハ一株毎ニ一個宛ノ発言投票ヲナスヘシ又十一株以上百株迄ハ五株毎ニ一個宛ヲ増加シ百一株以上八十株毎ニ一個宛ヲ増加スルコト定ムヘシ」（明治財政史編纂会, 1939, pp.210-211）としており、一株一議決権ではなく、持株数から議決権数への換算率は持株数に応じて三段階に分けられ、持株数が多いほど、議決権数への換算率は低くなり、大株主の議決権を行使する能力が制限されている。一方、一部施行された旧商法第204条は、「株主ノ議決権ハ一株毎ニ一箇タルヲ通例トス然レトモ十一株以上ヲ有スルコトト株主ノ議決権ハ定款ヲ以テ其制限ヲ立ツルコトヲ得」（磯部, 1893, p.266-267）となり、原則は、一株一議決権としている。ただし、定款で大株主への議決権付与を制限することを認めている。磯部（1893）は、一株一議決権を徹底することは、多数の株を有する少数の株主の意見だけで会社が運営されることになり、「数人ノ共同ニ成ル会社」のためにならず、定款に委ねるのではなく商法で議決権の制限を規定するべきとしている（pp.267-268）。梅（1893）も、一株一議決権の徹底には、否定的であり、大資本家（大株主）の自由になっては会社のために良くないと述べ、改正国立銀行条例成規第44条を念頭に置いているのか、定款をもって議決権に制限を加えるにしても、「通常ハ大抵十一株以上ハ五株ニ付テ一票有ツトカ又八十株ニ付テ一票有ツトカ又ハ百株以上八十株毎ニ一票ノ権利ヲ有ツトカ云フコトニスルデセウ」と述べている（pp.475-476）。新商法の第162条でも、旧商法第204条と同じ規定を置いている。

改正国立銀行条例成規は、すべての株主に株主総会への出席権を与えている\*24。しかしながら、日本鉄道会社の創立定款は、100株以上を所有する株主に株主総会への出席を認め、所有株数が100株未満の株主には株主総会への出席を認めていない。一方で、改正国立銀行条例成規は、一株一議決権ではなく、所有株式数を議決権数に換算する率が所有株式数に応じて変わるけれども、所有株式数が増えれば、株主に与えられる議決権も増加する。しかし、日本鉄道会社の創立定款では、株主に付与される議決権数は24個までである。改正国立銀行条例成規と日本鉄道会社の創立定款を比較すると、日本鉄道会社の創立定款は、少数株主の経営参加権を無視すると共に大株主の経営参加権に大きな制約を課すものといえる。もっとも、少数株主の側からすると、経営参加権が与えられ、議決権付与で優遇があったとしても、少数株主の意見が他の株主の意見に反して株主総会の議決に反映される見込みはないであろうから、少数株主には大きな不満はなかったのかもしれない。とりわけ、地方在住の株主であれば、株主総会の出席することは鉄道が開通した後でも大変であったであろうから、経営参加権が与えられてもその権利価値は極めて低かったといえよう。

1893年（明治26年）の旧商法の一部施行をうけて、日本鉄道会社もすべての株主に株主総会に出席する権利と議決権を与える必要が生じたように思える。しかしながら、旧商法の一部施行と同時に施行された商法施

\*24 明文規定はないけれども、一株所有の株主も株主総会で投票できることから、議決権行使の前提となる株主総会出席権は一株所有の株主にもあることになる。

行条例の第 18 条は、「既設株式会社ニ於テ既ニ其定款ヲ以テ株主ノ議決権ニ制限ヲ立テタルモノハ商法第二百四條ノ規定ニ反スルモ其定款ニ從フコトヲ得」としている\*25。梅 (1893) は、大株主の議決権を制限すること自体は必要と考えていたようであるけれども、商法施行条例第 18 条によって極端な議決権制限が認められてしまうことには否定的なようである。具体的には、「十株以下ト雖モ定款デ以テニ株ニ就テ一票トカ五株ニ付テ一票トカ云フコトヲ規定シテアツテモソレデ宜イト云フコトデアル又十株ニ付一票百株ニ付テ一票ト云フコトデモ宜イノデアル、是ハ制限ガアツタ方ガ宜イノデアリマスケレドモ此十八條ガアルカラ仕方ガナイ定款ニアリサヘスレバ悪ルクツテモ行ハレマスル」と述べている (p.804)。日本鉄道会社の創立定款では、保有株式数が 100 株未満の株主には、議決権はないし、大株主でも議決権は 24 個までとなっており、その定款は悪い定款ということになる。「山田英太郎氏談話筆記」には、商法施行条例第 18 条は、「全く日本鉄道会社のためにおかれたものだった。」とある (渋沢青淵記念財団竜門社, 1956, p.589)。

このように、商法施行条例第 18 条により、議決権制限に関しては日本鉄道会社は定款を変更する必要は回避された。しかし、大株主の議決権を制限する創立定款第四十三条は、「十五銀行のような大株主にとって不利な規定であり、十五銀行等の大株主は、議決権の上限撤廃をはかり、31 年 2 月の株主総会においてこれを決議した。」(星野, 1970, p.106)。

しかし、「議決スルニ当リ定款改正ハ商法ニ依リ総株主半数以上ノ出席ヲ要スヘキニ本日ハ半数以上ノ出席ナキヲ以テ之ヲ議決スルモ無効ナルヘシトノ動議出シモ遂ニ確定議ト為シ翌九日通信大臣ヘ認可ヲ申請セシニ三月十五日東京府知事ヨリ鉄道局指示ノ旨ヲ以テ申請書却下」された (野田他, 1980b, pp.208-209)。鉄道局が定款変更の申請を却下した理由は、商法の規定に反するというものであった (野田他, 1980b, p.209)。

今一度、日本鉄道会社の創立定款を確認すると、株主総会に出席できるのは 100 株以上を保有する株主である (第三十四条)。定款の変更は株主総会の専決事項である (第三十七条第四款)。株主総会は、出席資格のある株主の員数が 50 名未満のときは議事を行えない (第三十八条)。換言すれば、出席資格のある株主が 50 名以上あれば、議事を行える。なお、株主総会には、「定式」と「臨時」の二種がある (第三十四条)。定款の変更をどちらの種類の株主総会でを行うのかは明確ではないけれども、日本鉄道会社は定款の変更を臨時の株主総会で検討していた。

一方、旧商法はその第 203 条第 1 項で「定款ノ変更及ヒ任意ノ解散ニ付テノ決議ヲ為スニハ第百六十四條ニ定メタル決議ノ方法ニ依ル」としている。旧商法第 164 条は、次のとおりである。

旧商法第百六十四條 創業總會ニ於テハ創業ノ為メ發起人ノ為シタル契約及ヒ出費ノ認否ヲ議定シ又有  
価物ノ出資ヲ差入レテ株式ヲ受ク可キ者アルトキハ其價格ヲ議定ス  
前項ノ議定ハ少ナクトモ総申込人ノ半数ニシテ総株金ノ半額以上ニ當ル申込人出席シ其議決権ノ過  
半数ニ因リテ之ヲ為ス

具体的には、この旧商法第 164 条第 2 項に違反するというので、日本鉄道会社での臨時株主総会で動議が出され、鉄道局から申請が却下されたのだろう\*26。

「この大株主の議決権制限規定は、同社解散まで維持されたのである。そこで大株主は、自己所有株の名義を関係者に分散させて、議決権の制限規定に対抗していたようである。」(星野, 1970, p.107)。

\*25 商法施行条例の条文は、梅 (1893, pp.803-804) を参考にした。

\*26 商法施行条例でも、旧商法第 164 条は、既設会社に適用除外となっていない。

## 2.7 雑則

創立定款の「第六章 雑則」は第四十四条から第四十七条までの4ヶ条からなる。

第四十四条 本社ヨリ政府及公衆ニ対スル重立タル契約ニ係ル書類ニハ社長理事委員検査委員主任幹事ノ記名捺印ヲ要スル者トス

第四十五条 本社ノ株主ハ本社ノ事務取扱時間ニ於テ事務ニ差支ナキトキハ何時タリトモ簿冊ヲ閲覽スルヲ得ヘシ

第四十六条 本社ヨリ総株主ニ通報スル事件或ハ世上ニ公告スヘキ事ハ東京ニ於テ毎日刊行スル二種以上ノ新聞紙及鉄道沿線地方ノ二種以上ノ新聞紙ヲ以テ少クトモ一週間公告ス可シ

第四十七条 本社ニ関スル事件ニシテ民事刑事ノ訴訟ニ属セサル者ニ付株主相互ノ間或ハ株主ト本社ノ役所役員トノ間ニ於テ発生スル紛議ハ仲裁人ヲ以テ之ヲ判決ス可シ仲裁人ヲ選フノ法ハ相争フ双方ノ者ヨリ各二名ノ株主ヲ選ンテ判定人トシ該四名ノ者協議シテ又株主中ヨリ一名ノ判決頭取ヲ選ビ之ヲ決セシム可シ若シ判決頭取ノ選挙ニ就キ異論ヲ生シ議相協ハサルトキハ四名中ヨリ抽選ヲ以テ一名ヲ判決頭取ニ選フ可シ而シテ此選ニ当リシ者初会ノ日ヨリ十四日ヲ経テ尚ホ判決ヲ下シ得サルトキハ中籤セサリシ一方ヨリ一人ヲ選テ之ヲ判決セシム可シ此判決ヲ以テ終審トシ他ニ訴フルヲ許サス

第四十五条の「簿冊」の具体的内容はこれだけではわからないし、次節以降で確認する特許条約書や会計規則でも「簿冊」の内容は示されていない\*27。

## 3 特許条約書

政府は日本鉄道会社の創立定款を認可し、1881年（明治14年）11月11日に工部卿より特許条約書を下付した。この特許条約書を本節では確認する\*28。特許条約書は、創立定款と異なり、章立てられていないけれども、便宜上、いくつかの条文ごとに区切って見ていくことにする。

### 3.1 恩典など

第一条 日本鉄道会社ニ於テ東京ヨリ高崎ヲ経テ前橋ニ至リ夫ヨリ白河仙台盛岡ヲ経テ青森ニ至ル鉄道ヲ建築シ運輸ノ業ヲ営ムコトヲ特許ス

第二条 官有ノ土地ニシテ鉄道ノ線路ニ当地所及鉄道ニ必要ナル倉庫停車場建築ノ用ニ供スヘキ地所ハ無賃ニテ之ヲ会社ニ貸付スヘシ同上ノ用ニ供シ或ハ取除クヘキ官有ノ家屋ハ政府ノ都合ニ因リ或ハ無賃ニテ之ヲ貸付シ或ハ相当代価ヲ以テ払下ク可シ

第三条 民有ノ土地家屋ニシテ前条ノ用ニ供スヘキモノハ公用土地買上規則ニ拠テ政府ニ買上ケ之ヲ会

\*27 1876年（明治9年）の国立銀行条例改正時に、新設される国立銀行が多いことを見越し、大蔵省紙幣寮は簿冊の雛形を用意した。ここでは、開業前から必要な簿冊として株数勘定元帳、取納帳、支払帳、貯蓄金銀控帳、紙幣有高控帳、金銀有高控帳、日記帳、発行紙幣記入帳、公債証券売買帳、諸雑費内訳帳、総勘定元帳、同差引残高記入帳、株数有高帳の13の簿冊を示し、さらに、開業簿に必要な簿冊18冊などを示している。それらの簿冊は「銀行簿記精法」から取捨斟酌したもので、営業の状況に応じて「銀行簿記精法」から必要な簿冊を適宜使用することを推奨している（明治財政史編纂会、1939, pp.654-658）。

\*28 特許条約書の条文は、鉄道大臣官房文書課（1921, pp.698-703）と野田他（1980a, pp.73-88）を参照した。両者のうち、野田他（1980a, pp.73-88）を基本とした。

社ニ払下クヘシ

第四条 鉄道ニ属スル一切ノ土地ハ国税ヲ免除スヘシ

第五条 会社ノ株金募集ノ上ハ毎区建築落成迄ハ其株金払込ノ翌月ヨリ起算シ一ケ年八分ノ利子ヲ下付シ毎区運輸開始ノ後其収入ノ純益一ケ年八分ニ上ラサルトキハ東京ヨリ仙台迄ノ間ハ毎区十ケ年間仙台ヨリ青森迄ハ毎区十五ケ年間政府ヨリ其不足ヲ補給スヘシ

特許条約書第一条は、創立定款の第一条と対応し、東京から青森（第一区から第五区）までの鉄道建築と運輸を許可している。鉄道業には、資金や技術と並んで、線路や倉庫、停車場を建設するための土地の確保が重要であり、特許条約書の第二条と第三条は、土地の確保の面について日本鉄道会社に恩典を与えている。ただし、第三条に関し、1889年（明治22年）7月に土地収用法が公布され、民有地は会社が直接買収しなければならなくなった（星野, 1970, p.92）。

特許条約書第四条は、税金負担面での恩典を日本鉄道会社に与えている。なお、1889年（明治22年）に地租条例の一部改正により、鉄道用地を免租地とすることが確定した（星野, 1970, p.92）。

特許条約書第五条は、創立定款の第十七条に対応するものであり、また、第二条から第四条までと同様に、日本鉄道会社への恩典を示している。創立定款第十七条は、政府による配当保証の期限を記していないけれども、1881年（明治14年）5月21日に東京府知事に提出した創立請願書の第四では、東京から白河（第一区と第二区）については、10年間の保証を、白河から青森（第三区から第五区）については、20年間の保証を求めている（野田他, 1980a, pp.64-65）。これに対し、特許条約書第五条は、東京から仙台（第一区から第三区）については運輸開始後10年間、仙台から青森（第四区と第五区）については運輸開始後15年を期限としている。創立請願書と比べると、特許条約書では、第三区についての保証期間が20年間から10年間に削減された上で認められ、第四区と第五区の保証期間が20年間から15年間に削減された上で認められている。

第一区については、収益性が高いことが当初から予想されており、実際に、開業後の配当保証の条件である払込金額の年八分の割合以上の利益を計上した。第二区から第五区については、沿線地域の産業育成の観点から敷設が必要であり、程度の差はあるものの、鉄道事業の収益性は低いことが予想されていた。日本鉄道会社の資金調達を容易にするため、敷設を認めるからには開業までの利子補給と開業後の配当保証は政府としても必要である。

保証期間を長くした方が日本鉄道会社の資金調達をより容易にするので、日本鉄道会社はもちろんのこと、鉄道を早急に建設整備したい政府にとっても都合の良い面はある。一方、保証期間が終了しても日本鉄道会社の収益性が悪い場合には、国有化を含めて政府による何らかの支援の実現可能性が高いならば、保証期間が15年間か20年間なのかといったことは重要ではないといえる。また、日本鉄道会社に民間企業としての経営努力を求めるという観点からは、保証期間は短い方がよい。株主に支払った利子や配当を株主に無駄遣いさせずに、鉄道建設に利用するという観点からは、完成予定時期が遅い線区ほど、配当保証期間は短い方がよい。建設中の路線があり、株金の分割払込が未了ならば、補給利子や配当の金額も株式の払込という形で日本鉄道会社に株主から「取り戻す」ことが可能である。増資は株主割当が基本であったから<sup>\*29</sup>、増資という形でも補給利子や配当を会社に株主から「取り戻す」ことが可能である。開業しても線路の複線化や停車場の追加設置などの投資は必要になるものの、当初の投資の方が開業後よりも投資額を必要とするならば、当初の計画した

<sup>\*29</sup> 野田他（1980a, pp.204-207）によれば、1885年（明治18年）1月29日の臨時株主総会で株式追募集の件を議決し、「追募ノ株主ハ現在ノ株主ニシテ悉ク引受ルモノトシ現持株一株ニ付一株宛其株数ニ分賦募集スルコト」（第二条）として、株式追募集の件は同年2月18日付で大蔵大臣に認められた。なお、この第二条の説明には、「本社株式売買ノ時価ハ即チ其払込金高ニ越ユルヲ以テ一般世人ノ需メニ応シテ加入ヲ許ストセハ現株主ノ損分タルカ故ニ之ヲ現株主ノ引受ト為セリ」とある。



工事の完成が近づくことと利子や配当を株主から会社に「取り戻す」機会は減少するという視点もあるだろう。

なお、これらの政府からの恩典について、九州鉄道や山陽鉄道など他の私鉄への補助や1887年（明治10年）公布の私設鉄道条例を、日本鉄道会社への特許条約書と比較すると、次のように総括できる。

日本鉄道会社に対する政府の利子補給、配当保証は、形式的に比較した場合、その保証された利子（配当）率の点において、また年限の長期性という点において、他の鉄道会社に比し、はるかに恵まれた保護内容といえるであろう（星野, 1970, p.93）。

## 3.2 義務

次に特許条約書の第六条から第十一条をみよう。

第六条 会社総収入ヨリ営業ニ関スル経費ヲ引去リ自余ノ金額ヲ以テ純益ト為スヘシ但シ興業費ト営業費ハ工部省ニ於テ定メタル会計規則ニ従ツテ区別スヘシ

第七条 鉄道敷地ノ幅員鉄軌ノ重量器械車ノ製方橋梁ノ架設停車場ノ位地及建築ノ方法等ハ精密ナル図面及仕様書ヲ以テ工部卿ノ認可ヲ請ケテ建築ニ着手シ若クハ変更ス可キモノトス

第八条 東京ヨリ前橋ニ至ル迄ノ諸工事ハ日本鉄道会社ノ願ニ依リ工部省鉄道局ニ於テ一切之ヲ執行シ其方法位地等ハ鉄道局ト会社トノ協議ヲ以テ画定シ工部卿ノ認可ヲ請フヘキモノトス

第九条 工部卿ハ凡ソ鉄道ニ関スル事物（発明ニ係ルモノト否トヲ問ハス）ニシテ公衆ノ安全若クハ便益上ニ於テ要用ナリト認ムルモノハ公用日本鉄道会社ニ向テ其設備若クハ修正ヲ命スルコトヲ得ヘシ

第十条 第一条ニ掲クル鉄道全線路ノ工事ハ本書下付ノ月ヨリ六ヶ月以内ニ着手シ満七ヶ年間ニ落成スヘキモノトス

第十一条 全線路落成ニ至ラスト雖モ漸次落成シタル部分は工部卿ノ許可ヲ請ケ運輸ノ業ヲ開始スルヲ得ヘシ

特許条約書の第六条から第十一条は、日本鉄道会社の義務を定めている。

創立定款第十六条の「余金」は、特許条約書では「純益」に対応するようである（特許条約書第六条）。特許条約書第六条は、工部省が定める会計規則に従って興業費と営業費に区別することを要求している。ここでの会計規則については、後の節で紹介し検討する。

特許条約書第八条は、東京前橋間（第一区）について、工事を工部省鉄道局が日本鉄道会社からの願出により執行するとしている。なお、第一区完成後も日本鉄道会社には諸工事を執行することができないことから、結局、青森までの工事を政府に依頼した（星野, 1970, p.94）。

さらに、日本鉄道会社と工部省鉄道局の業務分担の推移は次のとおりである。

条約書には記載されていないが、日鉄 [日本鉄道会社] は営業開始後、運輸業務（営業）のみ自社で担当し、線路保全（保線）および汽車運転（列車の運転のみならず、車輛の修繕、検査を含む）業務を鉄道に委託した。[明治]18年5月以後、日鉄 [日本鉄道会社] は線路保全および汽車運転（車輛修繕を除く）業務を自社の管轄下においたが、汽車運転は車輛修繕と密接な関係を有するという理由から、後に再び政府に委託した（[明治]21年2月）。また、線路保全業務および運輸業務も、直接鉄道局の監督下に有る方が有利であるとして [明治]21年4月、これを申請し、5月その許可を得た。日鉄が、線路保

全・汽車運転・営業を完全に自社の責任のもとに行うのは、[明治]25年4月になってからのことであった(星野, 1970, p.94)。

1885年(明治18年)5月19日に、諸車の修繕を除く汽車運転や線路修繕を日本鉄道会社が行うことを工部卿に申請し、その申請が認めれた野田他(1980a, pp.210)。これに関し、井上鉄道局長が同年6月1日付け工部卿に宛てた文書によれば、「日本鉄道会社設立ノ際其線路中、第一区ト称スル部分建築工事ハ会社同社ノ請願ニ依リ本局之ヲ負担経営シ爾後建築竣功、営業開始スルニ当リ運輸ノ一事ハ会社ノ希望ニヨリ自ラ取扱フ事トシ線路修繕、汽車運転ノ二業ハ本局之ヲ施行スル事トセリ而シテ之ヲ運輸ノ事務タル其実、夫ノ二業ト密接ノ関係ヲ有シ随テ本局自カラ其主宰者タルノ有様ヲ免カレス」(野田他, 1980a, p.211)と述べている。少なくとも、この頃から日本鉄道会社には運輸業務の遂行能力にも井上鉄道局長は疑問を持っていた。

特許条約書第十条は、日本鉄道会社に工事着手と落成の時期を定めている。このことにより、第五条との関係で、日本鉄道会社が開業前の利子補給の期限が定められたことになる。同様の効果が、第十一条にもあり、落成した線区から運輸を開始することから、線区ごとに運輸開始後の利子補給の期限がこの規定で明確にされている。

第十二条 政府ハ第一鉄道監査官ヲ命シ兼テ工部卿ノ認可シタル図面及仕様書ニ準拠シテ工事ノ実況ヲ監査シ且常ニ線路諸器械等ヲ巡視シテ危険ノ箇所アルトキハ会社ニ命令シテ之ヲ修理セシメ其他諸工事及運輸上等ニ付法律規則及政府ヨリ会社ニ命約シタル条件ノ施行実践ヲ督促セシム第二日本鉄道会社会計監査官ヲ命シ会社一切ノ会計ヲ監査セシムヘシ但前第五条利益請合ノ期限後会計ノ監査ハ廃止タルヘシ

第十三条 日本鉄道会社ニ於テ前条鉄道監査官ノ命令督促ヲ聴カサルカ若クハ正當ノ事故ナク監査官ノ指定シタル期限内ニ其命令督促ニ係ル事項ノ執行ヲ怠ルカ若クハ監査官ノ指定シタル方法ニ違フトキハ政府ニ於テ直ニ其事業ヲ執行シ会社ヲシテ其費用ヲ支弁セシムヘシ

特許条約書第十二条は、創立定款の第十八条「毎季ノ総経費及ヒ予算ハ政府ヨリ置ルル所ノ会計主任官及ヒ鉄道主任官ノ認可ヲ受ク可キ者トス」に対応する規定のようである。2つの条文を比較すると、まず、役職名に違いがある。しかし、本稿では、創立定款の会計主任官と特許条約書の会計監査官、そして、創立定款の鉄道主任官と特許条約書の鉄道監査官をそれぞれ同じ意味と解釈している。次に、創立定款の第十八条では、会計主任官と鉄道主任官が認可の対象とするのは、「毎季ノ総経費及ヒ予算」となっていて、さらに、両官の役割の違いが判然としていない。もっとも、これは創立定款の第十八条が「会社ノ計算」の範囲で両官の監査業務に言及しているからこのような創立定款の条文のようになったという解釈も可能であろう。一方、特許条約書第十二条の「第一」で鉄道監督官の業務を規定し、「第二」で会計監査官の業務を規定している。会計監査官の業務にだけ着目すると、創立定款では監査対象は「毎季ノ総経費及ヒ予算」となっているのに対し、特許条約書では「会社一切ノ会計」となっている。ここでは「会計」の範囲が不明確であるものの、政府による利子補給が線区ごとの株金の払込金額に基づいて行われることを考えると「毎季ノ総経費及ヒ予算」よりも監査対象は広いと考えるべきであろう。この解釈は、特許条約書第十二条の「第二」の但し書きにおいて、「利益請合ノ期限後会計ノ監査ハ廃止タルヘシ」としていることと整合的である。

会計監査官と異なり、鉄道監査官については、特許条約書第十三条が示唆するように、政府による利子補給期間と関係なく日本鉄道会社はその監査を受ける必要がある。

第十四条 鉄道建築ノ為メ旧来ノ道路橋梁溝渠運河等ヲ他所ニ移設シ或ハ一時他所ニ仮設スルヲ要スルトキハ所管地方庁ノ許可ヲ請ケテ之ニ着手シ其費用ハ会社ヨリ支弁スヘシ但是ノ移設仮設ノ為メ公

私所有ノ土地家屋ニ関シテ第二条第三条ノ例ニ依ルヲ得ヘシ

第十五条 会社ハ線路ノ安全ヲ保持センカ為ニ線路ニ沿テ完全ノ堤防若クハ牆柵ヲ設ケ守衛ノ番人ヲ置キ充分ノ警備ヲ為スヘシ

第十六条 旅客及荷物ノ運送賃及走車ノ速度発車ノ度数時間ハ工部卿ノ許可ヲ得テ之ヲ定ヘシ

第十七条 会社ハ毎月ノ旅客及ヒ荷物ノ運送高ト其会計ノ精算及方法等ヲ翌月初旬中ニ工部卿ニ報告スヘシ又一期毎ニ其一期中ノ報告書ヲ作り一期ノ過スル後ニヶ月以内ニ同卿ニ差出スヘシ

第十八条 鉄道敷地内ニ於テ線路ニ沿ヒ政府ハ電線ヲ架設スルヲ得又会社ハ無料ニテ之ヲ政府ノ設備セル架柱ノ一部ヲ使用シ鉄道用ノ電信ヲ架スルヲ得

第十九条 停車場内若クハ鉄道敷地内ニ於テ会社ハ電信郵便両局ノ需メニ応シ土地或ハ家屋ノ一部分ヲ無料ニテ両局ニ貸与スヘシ

第二十条 郵便信書及其運送ニ関スル人員ハ無料ニテ之ヲ輸送シ郵信繁多ニシテ駅通総監ノ要メアルトキハ二両以下ノ運送車ヲ定期列車ト与ニ発スヘシ若シ二両以上ヲ要スルトキハ定価ノ半額ヲ受領スルヲ得ヘシ

第二十一条 鉄道事務ニ関シテ往復スル吏員ハ無料乗車ヲ許スヘシ但是等ノ吏員ハ各自所属ノ官衙ト会社トノ間ニ於テ予約シタル常乗切手ヲ帶フル者ニ限ルヘシ

第二十二条 公務ヲ以テ往復スル陸海軍人軍属軍馬其他軍用品並警察官ハ総テ其半額ヲ以テ乗車輸送ヲ為スヘシ但其公務タルヘキコトヲ証スヘキ通券ヲ帶フル者ニ限ル

第二十三条 会社ハ政府ノ命令ニ因リ檻車ヲ通常ノ列車ト与ニ無料ニテ輸送シ及警固吏員ノ無料乗車ヲ許スヘシ但該檻車ハ官費ヲ以テ製造シ会社之ヲ保管スヘシ

第二十四条 非常ノ事変兵乱等ノ時ニ當リテハ会社ハ政府ノ命ニ応シ政府ニ鉄道ヲ自由ニ使用セシムルノ義務アルモノトス

第二十五条 凶歳ニ於テ穀價非常ニ騰貴スルトキハ政府ノ命令スル時日ノ間ハ指名スル穀類ニ限り其運賃ヲ半額ニ低下スヘシ

第二十六条 政府ヨリ他日該鉄道ニ枝線ヲ附シ若クハ之ヲ横断シ若クハ其近傍ニ道路溝渠運河ヲ設クルヲ弁許スルトキハ会社ニ於テ之ヲ沮拒スルヲ得ス

第十四条は、第二条と第三条を補完する規定である。第十五条から第十七条は鉄道の運営に関する義務を課すものである。第十七条は、「毎月ノ旅客及ヒ荷物ノ運送高ト其会計ノ精算及ヒ方法等」の報告が翌月初旬中に求めている。第十八条から第二十条は、電信や郵便に関する規定となっている。第二十一条から第二十六条は、政府への協力義務規定となっている。

第二十七条 此特許条約ノ期限ハ明治十五年一月ヨリ向九十ヶ年トス但滿五十ヶ年經過ノ後ハ政府ニ於テ何時ニテモ鉄道及第三十条ニ掲クル附属物ヲ買上ルノ権アルモノトス

第二十八条 第二十七条ノ場合ニ於テハ日本鉄道会社ニ於テ興業ノ為メ発行セシ株券ノ総金額ヲ以テ買上ノ価格トナスヘシ（十四年十一月二十六日発起人ノ願ニ由リ十二月三日ノ指令ヲ以テ「総金額」ヲ「時価相当」ニ改ム）

第二十九条 期限最終ノ年ヨリ前五ヶ年間ニ於テ諸般ノ修理ヲ怠ルコトアラハ政府ハ会社ニ之ヲ修理セシメ引渡ノ時ニ於テ完全ノ有様ヲ望ムノ権アリ若シ会社ニ於テ政府ヨリ指定スル修理ヲ怠リ或ハ其方法ニ違フトキハ政府自ラ之ヲ修理シテ会社ノ収入金ヨリ其経費ヲ支弁セシムヘシ

第三十条 第二十七条ノ場合ニ於テハ鉄道倉庫停車場及之ニ属スル土地其他鉄道ノ営業ニ必要ナル鉄道附属ノ家屋諸器具ハ鉄道ト共ニ一切之ヲ引渡スヘキモノトス

第三十一条 日本鉄道会社ニ於テ本特許条約書中ノ条件及日本鉄道会社創立定款中ノ条件ニ違背スルカ若クハ之ヲ遵守スルヲ怠リ鉄道ノ公益ヲ妨害スルトキハ政府ニ於テ該会社株主中若クハ他人ヲ以テ特別ノ委員ニ命シ一時会社ノ事業ヲ管理セシメ若クハ本条約ノ期限ニ拘ハラズ鉄道及鉄道ノ営業上ニ必要ナル附属ノ家屋諸器具ヲ公売ニ附シ他人ヲシテ建築並運輸ノ業ヲ継続セシムルコトヲ得但本条ノ場合ニ於テ損益ハ猶ホ会社ニ於テ負担ス可キモノトス

第三十二条 本特許条約及ヒ日本鉄道会社創立定款ニ依リ施行ノ際当該官吏ト会社トノ間ニ異見ノ生シタルトキハ工部卿之ヲ判定ス可シ

第二十七条は、この特許条約書の期限を定めている。その但し書きで、50年経過後に政府が鉄道とその附属物をいつでも買い上げる権利があることを定めている。その買上価格は当初は「株券ノ総金額」であったけれども、直ちに「時価相当」に改められている。第二十九条と第三十条も特許条約終了時に関する規定である。第三十一条は、特許条約書と創立定款に違反などしたときを想定した規定である。第三十二条が、この特許条約書の最後の条文である。

なお、日本鉄道会社に対する特許条約書を基に、1887年(明治20年)5月に私設鉄道条例が公布され、6月に施行された<sup>\*30</sup>。日本鉄道会社の第一区から第五区以外の路線については、原則として私設鉄道条例の適用を受けることになった。1899年(明治32年)の改正商法の一部施行に伴い、私設鉄道条例は廃止され、私設鉄道法が公布、施行(1900年10月)された。私設鉄道法の内容は、私設鉄道条例と基本的に同じである。

#### 4 第一回報告(会計規則下附前の報告)

日本鉄道会社は、「第一回報告」(報告対象期間:創立から明治15年6月30日)を1882年(明治15年)7月28日付けで作成している。日本鉄道会社は、1882年(明治15年)6月に第一区の工事を開始したものの、運輸は開始しておらず、営業収入はまだない。そのため、創立定款第十六条の「出納ヲ精算」することはできないものの、「総収入金ノ内ヨリ本社営業費一切ノ諸費ヲ引去リ其余金」を計算することはできないし、余金から「株主ヘノ配当金」を計算することもできない。

同様に、特許条約書第六条の「会社総収入ヨリ営業ニ関スル経費ヲ引去リ自余ノ金額ヲ以テ純益ト為スベシ」と規定されていても、日本鉄道会社は、純益を計算することができない。なお、この段階では工部省から「会計規則」は下附されていないので、「興業費ト営業費ハ工部省ニ於テ定メタル会計規則ニ従ツテ区別」することもできない状況といえなくもない。

ただし、官設鉄道会計を律した特別会計法では、興業費と営業費の定義はなされていたので、全く参考になる基準がなかったわけではない<sup>\*31</sup>。最初の特別会計法といわれる「各庁作業費区分及受払規則」が太政官達をもって1876年(明治9年)9月6日に定められ、「各庁作業費区分受払規則」は、太政官達をもって1877年(明治10年)7月6日に定められた「作業費出納条例」に置き換えられた。さらに、「作業費出納条例」は、1879年(明治12年)10月16日に太政官達をもって一部改正された<sup>\*32</sup>。1879年(明治12年)改正後の「作業費出納条例」の第三条で示された興業費と営業費の定義はそれぞれ次のようになっている。

**興業費** 該費ハ全ク開業前ニ係ル費項即チ工場其他附属舎ノ諸築及器械購入等ノ費途並開業後事業拡張

<sup>\*30</sup> この段落は、星野(1970, pp.88-89)に依拠している。

<sup>\*31</sup> この段落は、鉄道省経理局(1932, pp.1-24)を参考にした。

<sup>\*32</sup> この間、明治3年閏10月に鉄道掛は工部省所属となり、明治4年8月に鉄道庁に名称を改められた。ついで、明治10年1月に鉄道庁を廃止して、鉄道局が設置された。

ノ為メ諸建物ヲ増築シ或ハ器械購入ノ費用ヲ類集ス（金額受払ノ制限ハ第六条ニ掲クル如シ）  
 営業費 該費ハ開業後ニ係ル営業必需諸物品ノ購入官吏俸給諸職工備給及諸器械ノ修繕並附属補充毀損  
 新調其他工場並附属舎ノ營繕等本業ニ属スル諸般ノ費途（金額受払ノ制限ハ第六条ニ掲クル如シ）  
 ヲ類集ス（作業不充分等ニシテ損失ヲナシ為メニ資本中欠額ヲ生スルトキハ之ヲ補填スルハ第四条  
 第三節ニ掲クル如シ）

このように興業費と営業費を分ける判断基準はあったけれども、この時期の日本鉄道会社は開業前であり、特許条約書第八条にあるように、工事は工部省鉄道局に委託している。実際、「第一回報告」には鉄道局が作成した工事区ごとの「停車場及車類一切附属単線路建築」が含まれている。日本鉄道会社が鉄道局に工事代金として支払った金額が興業費の金額になるので、興業費と営業費の区別はこの段階では判断を伴うものではなかったといえる。

日本鉄道会社の「第一回報告」（報告対象期間：創立から明治15年6月30日）の会計表は「総収支報告表」、  
 「本社費支出報告書」、そして「建築費支出報告表」の3つである。それぞれ表1から表3が対応する。

表1 第一回報告の総収支報告表

日本鉄道会社		第六号	
第一回		第一表	
総収支報告表		（単位：円）	
明治15年6月30日			
勘定科目	金額	勘定科目	金額
資本金（株式第二表ヲ見ヨ）	857,798.000	本社費（会計第二表ヲ見ヨ）	29,770.000
		建築費（同第三表ヲ見ヨ）	300,000.000
		大蔵省	519,663.000
		第十五国立銀行	8,365.000
	857,798.000		857,798.000

（出所）老川・中村（2004a, p.39）から作成した。

「総収支報告表」の左側に「資本金」があり、その金額のうち300,000円は、「第1回報告」の株式第二表「日本鉄道会社株金収入区分表」によると、大蔵省からの「株金繰替」とある。日本鉄道会社は、株式発行によって必要な資金を調達することができず、3百万円を大蔵省から借り入れた。したがって、純粋に株式発行による収入額は、557,798円である。つまり、ここでの「資本金」は、日本鉄道会社が創立時に目指した株式発行による資金調達額でもなければ、「第一回報告」作成時において株主が引き受け済みの株式の金額でもない。この「資本金」は、株式発行（と大蔵省からの借入）による収入額を表している。念のため確認すると、日本鉄道会社は、創立定款第六条にあるように、第一区から第五区の鉄道建築に要する金額を2千万円と概算し、株式発行による目標調達額としての資本金を2千万円（一株50円で40万株に相当）としている。すでに見たように、「総収支報告表」の「資本金」の金額は2千万円ではない。日本鉄道会社は、創立定款第十二条にあるように、株金の分割払込制を採用している。「第一回報告」の「株式増減」によれば、その報告時点で株数

は116,330個とある(老川・中村, 2004a, p.13)。この株数に一株50円を乗じると、5,816,500円である。「第一回報告」の第二表「日本鉄道会社株金収入区分表」によると、ほとんどの府県で株金収入は「二回未満」の分割払込によっている(老川・中村, 2004a, pp.28-29)。創立定款第十二条より、第一回の払込は株金の百分の十であるから、予定どおりに株主が払込をしていれば、株金収入は581,650円のはずである。これに大蔵省からの借入れ3百万円を合わせると881,650円となる。一方、「総収支報告表」の「資本金」は、857,798円である。株式払込が予定通りに進んでいないようであるけれども、「総収支報告表」の「資本金」が株式発行(と大蔵省からの借入)による収入額であることを確認できた。

「総収支報告表」の右側は支出項目である。「本社費」の内訳は本社費支出報告表(表2)で表示され、「建築費」の内訳は建築費支出報告表(表3)で表示されている。総収支報告表支出項目のうち、「大蔵省」と「第十五国立銀行」の説明は、「第一回報告」の「金銀出納」にない。

なお、「作業出納条例」は作業費を興業費と営業費に区別することを要求している(第三条)。本社費は作業費とはいえないから、本社費は「作業出納条例」でいう興業費にも営業費にも該当しない。

会計表をはじめ「第一回報告」には補給利子についての言及はない。特許条約書第五条は、「会社ノ株金募集ノ上ハ毎区建築落成迄ハ其株金払込ノ翌月ヨリ起算シケ年八分ノ利子ヲ下附」するとある。日本鉄道会社の「第一回報告」によれば、1881年(明治14年)12月から1882年(明治15年)3月までの株金の収金ノ額は、121,580円である(老川・中村, 2004a, pp.13-14)。特許条約書第五条によれば、この1882年3月までに払い込まれた株金の金額121,580円に対して政府から利子が補給される。しかし、実際の補給時期については特許条約書に規定はなく、次節で触れる会計規則で補給時期は、その第七条で「前条精算検査ノ上其収入ノ純益株金ニ対シケ年通算シテ八分ノ割合ニ上ラサル時ハ政府ハ毎年後季ノ精算検査ノ後其不足額ヲ会社ニ下付シ八分ニ当ル員額ニ充タシムヘシ但運輸開業以前ニ在テハ半年毎ニ半額ヲ下渡スヘシ」と規定されたけれども、「第一回報告」の段階では、会計規則は下附されていない。それでも、後の会計規則第七条を先取りすれば、「第一回報告」は前季にあたるから、後季において補給利子の金額を確定するということなのだろう。

日本鉄道会社は、工部省に第一区の建築を委託しているから、会計第二表「本社費支出報告書」(表3)の本社費の内訳が当該会社の活動を表している。左側の「第十五国立銀行」の金額が何を意味するか特に説明はない。ただし、「第一回報告」の第五号表「明治15年下半季本社費予算表」の株金募集費の内訳に銀行手数料があり、その金額が5,300円とある。おそらく、会計第二表の「第十五国立銀行」は、第十五国立銀行への支払手数料なのだろう。そうだとすると、実質的な株金収入の金額は、557,798円であるから、第十五国立銀行への支払手数料は、実質的な株金収入の約1.25%に相当する。

会計第三表「建築費支出報告表」(表3)の右側にも、「第十五国立銀行」とあり、右側の勘定科目の中で金額が最大である。しかし、これが何を意味するのか説明はない。

日本鉄道会社は、工事の委託だけでなく、事務の委託も工部省に行おうとしたようである。これは、工部主任官井上鉄道局長から「支出金出納ヲ併セテ之ヲ官ニ任シ会社ハ殆ト局外ニ立ツカ如キハ会社ノ為ニ得策ニ非サルナリ」といわれ、建築費の出納記録を日本鉄道会社が行うことになった(老川・中村, 2004a, pp.6-8)。

建築の受託者である工部省が日本鉄道会社に建築費(興行費)に関して報告し、支出の妥当性を日本鉄道会社が検査(監査)するという方式もあるだろうけれども、日本鉄道会社の責任で建築費(興行費)の支出を記録すれば、工部省の業務を検査することにもなる。もちろん、日本鉄道会社に技術面でも経理面でも人材が不足していることを考えると日本鉄道会社に工部省の検査を期待するのは無理があろう。その検査は大蔵省が担当したと考えるのが妥当なのだろう。

「第一回報告」の会計三表をみると、第一表「総収支報告表」の本社費と建築費の内訳表が第二表と第三表という関係になっている。

表2 第一回報告の本社費支出報告表

日本鉄道会社		第七号	
第一回			
本社費支出報告書		第二表	
従14年1月至15年6月30日		(単位：円)	
勘定科目	金額	勘定科目	金額
本社費	29,770.000	俸給	5,459.603
		雑給	8,447.023
		事務諸費	3,663.394
		取調課	766.000
		仮株券状製造費	1,264.020
		第十五国立銀行	6,946.350
		仮出金	2,905.000
		現金	318.610
			29,770.000
			29,770.000

(出所) 老川・中村 (2004a, p.40) を基に加井が作成した。

## 5 会計規則

### 5.1 会計規則の下附

1882年(明治15年)11月29日、大蔵工部両卿より特許条約書第五条、第六条、第十二条等の趣旨により制定した日本鉄道会社会計規則が下附された。その会計規則の全条文(第一条から第十条)は次のとおりである\*33。

第一条 会社ニ於テ使用スル金銭物品出納ノ諸帳簿及精算報告書等ノ製法書式ハ日本鉄道会社会計監査官ノ認可ヲ得テ之ヲ定ムヘシ

第二条 会社ハ甲年七月ヨリ乙年六月ニ至ル一週年間ニ係ル鉄道建築其他一切ノ経費並ニ収入ノ予算表ヲ調製シ前年十二月十日迄ニ之ヲ大蔵省ニ差出シ会計監査官ノ承認ヲ請クヘシ

第三条 会社ハ毎月新ニ加入株主ノ姓名株数並株金収入ノ都度其金額ヲ大蔵卿ニ申報スヘシ

第四条 会社ノ経費ヲ分チ興業費営業費ノ二項トス鉄道建築及総テ創設ニ関スル一切ノ費用ハ之ヲ興業費トシ工事成成運輸開業ノ後運輸ニ関スル費用及建造物修繕ノ諸費等ハ之ヲ営業費トシ互ニ混淆スルヲ得ス

第五条 改製修築ヲナスニ方テ生スル不用ノ旧材売却代ハ其ノ経費ノ補填ニ充テ差引不足額ヲ以テ前条ノ区別ニ従ヒ興業費又ハ営業費ニ立ツ可シ但倉庫貯蔵品中不用ノモノヲ売却シ新ニ他品ヲ買取スル時ハ其売却

\*33 野田他 (1980a, pp.124-127) を参考にした。

表3 第一回報告の建築費支出報告表

日本鉄道会社		第八号	
第一回		第三表	
建築費支出報告表		第三表	
明治15年6月30日		(単位：円)	
勘定科目	金額	勘定科目	金額
第一区興行費	300,000.000	俸給及び庁中費	651.787
		土工	50.400
		溝渠	32.567
		線路	1,418.290
		測量費	5.406
		仮工事	1,093.080
		貯蓄品	785.126
		第十五国立銀行	177,928.774
		仮出金	118,007.101
		現金	27.469
	300,000.000		300,000.000

(出所) 老川・中村 (2004a, p.41) を基に加井が作成した。

代ヲ以テ買入費ニ補填シ差引残高ノ費途ヲ區別スルコト本条ニ倣フヘシ

第六条 会社ハ毎年一月七月両度ニ於テ前六個月間ニ係ル出納ノ精算ヲ整了シ該月三十一日限り之ヲ大蔵卿ニ申報スヘシ大蔵卿ハ会計監査官ヲ派遣シテ其事実ヲ検査セシムヘシ

第七条 前条精算検査ノ上其収入ノ純益株金ニ対シ一ヶ年通算シテ八分ノ割合ニ上ラサル時ハ政府ハ毎年後季ノ精算検査ノ後其不足額ヲ会社ニ下付シ八分ニ当ル員額ニ充タシムヘシ但運輸開業以前ニ在テハ半年毎ニ半額ヲ下渡スヘシ

第八条 大蔵卿ハ時々会計監査官ヲ会社ノ事務所又ハ鉄道停車場若クハ工場等ニ派出シテ其収支ノ現況ヲ検査セシムルコトアルヘシ

第九条 会社ハ何時ニテモ大蔵卿工部卿ノ指令スル所ニ従ヒ会計又ハ營業上ニ関スル事項ニ就キ報告ヲナスヘシ

第十条 此会計規則ハ實際ノ便否ニ依リ臨時之ヲ改正補冊スルコトアルヘシ

特許条約書第十二条で会計監査官の監査対象は「会社一切ノ会計」である。ただし、具体性に乏しい。これについて、会計規則第一条は、金銭物品の出納帳簿や精算報告書等の製法書式について会計監査官の認可が必要なことを規定している。そして、その第二条は、鉄道建築その他一切の経費と収入の予算表を作成し、会計監査官の承認が必要なことを要求している。日本鉄道会社の一会計期間は6ヶ月であり(創立定款第十六条)、



創立定款第十八条は、「毎季ノ総経費及ヒ予算ハ政府ヨリ置ルル所ノ会計主任官及ヒ鉄道主任官ノ認可」が必要としている。これに対し、会計規則第二条は、「一周年間ニ係ル」経費と収入の予算表の作成、提出、そして、会計監査官の承認を求めている。

政府による利子補給（創立定款第十七条、特許条約書第五条）の関係から、特に株金収入の金額は重要であり、第三条で規定されている。

第四条は、経費を興業費と営業費に分けること、鉄道建築と創設に関する一切の費用を興業費とすること、工事落成運輸開業後の運輸に関する費用と建造物修繕の諸費等を営業費とすること、を定めている。

予算の承認は一年ごとであるのに対し（第二条）、「出納ノ精算」の検査は、半年ごとである（第六条）。そして、第七条によれば、「出納ノ精算」検査によって純益が確定し、純益が株金に対して「一ケ年通算」して8分の割合に達しない場合、政府は毎年後季の精算検査後に不足額を会社に支給する。ただし、運輸開業以前であれば、「半年毎」に半額を支給する。予算承認と同様に、利子補給の金額計算の単位は一年であり、運輸開業前の利子補給の支払は一年当たりの金額を基に半額が半年毎に行われる。

ただし、この会計規則は、日本鉄道会社が作成する会計表の種類や様式を明示していない。

## 5.2 会計規則の改定

最初の会計規則が下附された後、1886年（明治19年）12月15日に大蔵大臣から会計規則の改正増補が下達されている（野田他, 1980a, pp.260-262）。さらに、1887年（明治20年）2月9日にも会計規則の追加が下達されている（野田他, 1980a, pp.263-264）。

1886年（明治19年）の会計規則の改正増補は、次のとおりである。

会計規則中大蔵、工部、両省トアルハ（大蔵省及鉄道局）大蔵卿トアルハ（大蔵大臣）工部卿トアルハ（鉄道局長官）ト改ム

第二条中 甲年七月ヨリ乙年六月ヲ（毎年一月ヨリ十二月）十二月十日ヲ（四月三十日）ト改ム

第三条改正 会社ハ毎月株金ノ払込額収高及株式ノ異動ヲ大蔵大臣ヘ申報スヘシ但株主ノ姓名並株数ハ毎年末日ノ調高ヲ申報スルモノトス

第四条改正 会社ノ経費ヲ分ツテ興業費、営業費ノ二款トス軌道、車輛、機械、停車場、工場及土地、家屋等ノ如キ鉄道財産ヲ新設又ハ拡張シ其實価ヲ増加シ利得ヲ増収スヘキ事業ニ関スル一切ノ費目ハ之ヲ興業費トシ資本金ヨリ之ヲ支出シ其損耗又ハ敗壞シタルモノヲ旧形旧数ニ復シ或ハ単ニ現財産ヲ維持保全スルノ功力ニ止ル改築改造及修繕等ノ費用ハ之ヲ営業費トシ収入金ヨリ之ヲ支出シ互ニ混淆スルヲ得ス

第五条増補 既設ノ財産ヲ改良スルニ係ル費用ハ新旧両費ヲ対比シ其増差額即チ改良費ノ内ニテ原価ニ超過スル費額ノミヲ以テ興業費ニ算スヘシ若シ改良費原価ニ満サルトキハ営業費ノ支弁ニ止リ財産価格ハ旧ニ依リ変異セサルモノトス

第六条増補 会社ハ営業費ニシテ其予算外ニ係ル費用ハ仮ニ資本金ヨリ繰換置置テ営業純益金ノ内ヨリ償却スルモノトス但本条償却金ハ該区営業純益金興行資金額ニ対シ年八分ノ割合以内ニアルトキハ其償却金ハ純益金ノ百分一ヲ超過スルヲ得ス

その他（一） 第五条ヲ第七条、前条ノ区別ヲ第四条第五条ノ区別ト改む

その他（二） 第六条ヲ第八条トシ以下各条順次繰下ク

野田他 (1980a, pp.263-264) によれば, 1887年(明治20年)に, 次の第十二条が会計規則に追加された\*34。

第十二条 総会ノ議決ト雖モ会計ニ関スル事項ハ会計監査官ノ認可ヲ経ルニ非レハ之ヲ執行スルヲ得ス

1886年(明治19年)の会計規則の改正増補のうち, 第四条改正と第五条増補は, いわゆる資本的支出と収益的支出の区別をより明確に規定したといえる。

営業費の予算は, 会計監査官の認可を得なければならないけれども(会計規則第一条), 会計規則第六条増補は, 予算外の営業費の執行を日本鉄道会社に認めていたことを示唆する。しかし, いたずらに予算外の支出を認め, それが営業純益金を減じることになれば, 政府はそれだけ配当保証を行う可能性が生じ, 予算認可の意義も失われ, 日本鉄道会社の経営努力を損ねるおそれがある。そこで, 一定の歯止めをかけるため, 開業後の配当保証の対象となる「該区営業純益金興行資金額ニ対シ年八分ノ割合以内ニアルトキハ」無制限に予算外の営業費の計上を認めずに, 「其償却金ハ純益金ノ百分一ヲ超過スルヲ得ス」としたものと考えられる。

## 6 第二回報告(会計規則下附後の報告)

1882年(明治15年)11月19日に, 工部省から特許条約書に基づく会計規則が下附された。日本鉄道会社の「第二回報告」の報告対象期間は, 1882年(明治15年)7月1日から同年12月31日であり, この期間に, 会計規則が下附された。日本鉄道会社は, 第一区の工事を開始したけれども, この期間には運輸はまだ開始していない。

日本鉄道会社の「第二回報告」の会計表は, 第一表「明治16年上半季本社費予算表」, 第二表「会計報告表」, 第三表「15年下半年本社費予算並支出報告表」となっている。「第一回報告」の「総収支報告書」と「建築費支出報告表」は「第二回報告」から姿を消している。以下に, 「第二回報告」の会計第二表「会計報告表」(表4)と会計第三表「15年下半年本社費並支出報告表」(表5)を掲げる。

「第二回報告」の「会計報告表」は, 「十四年一月ヨリ十五年十二月三十一日迄ノ出納総額即チ十五年十二月三十一日ノ原簿残高」(老川・中村, 2004a, p.52), つまり, 創業から1882年(明治15年)12月31日までのフローに関する会計表であると共に1882年(明治15年)12月31日現在のストックに関する会計表でもある。ただし, 「第一回報告」の「総収支報告表」の左には株金収入額が「資本金」として示されていたけれども, 「第二回報告」の「会計報告表」では, その左側に「株金高」が5,774,550円で表示され, 右側に「払込未済株金」が5,088,682.747円で表示されている。これらは明らかにフロー情報ではなくストック情報である。なお, 両者の差額は, 685,867.253円であり, これは, 「第二回報告」の「日本鉄道会社株金領収表」の株金領収金額と一致している。

株金高と払込未済株金が「会計報告表」に表示されている点については, 次節で触れる。

「会計報告表」の「格外資金」は, 株金以外の収入であり, 第十五国立銀行への「預け金」に関する受取利息である(老川・中村, 2004a, p.52)。

「第一回報告」の「総収支報告表」では, 大蔵省からの借入金は「資本金」の金額に含まれていたけれども, 「第二回報告」の「会計報告表」では, 「借入金」の「勘定科目」で表示されている。

「会計報告表」の「仕払未済補給利子」は, 政府から補給された利子のうち株主に渡していない金額であろう。

「第一回報告」の「総収支報告書」と異なり, 「第二回報告」の「会計報告表」では, 本社費の総額のみなら

\*34 私が資料を読み落としているだけかもしれないけれども, 1886年の改正増補後は, 第十二条までであるから, 1887年の追加は第十三条とするべきであろう。

表4 第二回報告の会計報告表

日本鉄道会社		会計第二表	
第二回		会計報告表	
明治15年12月31日		(単位：円)	
勘定科目	金額	勘定科目	金額
株金高	5,774,550.000	払込未済株金	5,088,682.747
格外資金	986.302	本社費	
借入金		什器	121.050
大蔵省	300,000.000	俸給	16,713.765
工部省	921,219.516	雑給	10,468.416
仕払未済補給利子	43,740.680	雑費	6,517.315
		取調課	766.000
		株金募集費	3,217.555
		仮株券状製造費	1,264.020
		総会費	45.586
		仮出金	1,515.772
		第一区興業費	40,629.479
		現金	1,561,691.459
		預ケ金	128.855
		第十五銀行	95,623.278
		日本銀行	253,740.680
	7,040,496.498		349,363.958
			7,040,496.498

(出所) 老川・中村 (2004a, p.59) を基に加井が作成した。なお、原文では、「第一区工業費」となっているけれども、ここでは、「第一区興業費」とした。

ずその内訳も示されている。それらの金額は、創立から明治15年12月31日までの支出の累計額である。

「第一回報告」では、興業費の内訳を示す会計表が作成されていたけれども、「第二回報告」では、「第一区興業費」の内訳は示されていない。

株金の収受と当座預金の取扱は第十五銀行に任せていたけれども、同行に事故があったので、1883年(明治16年)1月31日をもって解約し、株金収受は日本銀行に依託することにした。12月22日に、日本銀行に株金取扱事務を依託することとは別に、年率四分の利附預金取扱締約書を交わした(老川・中村, 2004a, p.48)。これが「会計報告表」の「預ケ金」の「日本銀行」の意味なのだろう。

## 7 払込未済株金などの表示

日本鉄道会社は、その創立定款第十二条にあるように、株式の分割払込制度を採用していた。日本鉄道会社は、株式の分割払込制度のもと、どのような会計処理と表示を行ったのかを本節でまとめる。表6は、日本鉄道会社の「第一回報告」から「第五十回報告」までにおいて、株式分割払込が具体的にどのように報告されて

表5 第二回報告の15年下半年本社費並ニ支出報告表

日本鉄道会社		会計第三表		
第二回				
15年下半年本社費予算並ニ支出報告表				
従14年1月至15年6月30日		(単位：円)		
費目	予算額	本払	仮払	予算残額
什器	400.000	121.050		278.950
俸給	16,670.000	10,754.162		5,915.838
雑給	4,035.000	1,311.393	160.000	2,563.607
雑費	4,745.000	2,819.671		1,925.329
株金募集費	7,700.000	2,667.212	436.115	4,596.673
総会費	150.000	45.586		104.414
	33,700.000	17,719.074	596.115	15,384.811

(出所) 老川・中村 (2004a, p.59) から作成した。

いたのかを一覧にまとめたものである。

「第二回報告」の報告対象期間中に、工部省から日本鉄道会社に会計規則が下附された。会計規則は、補給利子の計算との関係で株金収入を大蔵省に報告するように要求しているけれども(第三条)、株式に関する会計処理や表示について特に規定していない。それにもかかわらず、日本鉄道会社の報告には変化が見られる。日本鉄道会社は、「第一回報告」の「総収支報告表」の「資本金」で収入額を表し、引受済の株式の金額や当初の調達目標額としての資本金の表示はしていない。しかし、「第二回報告」の「会計報告表」では、左側に「株金高」として、引き受け済みの株式の総額が示され、右側に「払込未済株金」を示している。両者の差額が株式発行の収入額を表している。

「第一回報告」の「総収支報告表」は、左側で資金調達額を示し、右側で資金の使途を示している。しかし、「第二回報告」の「会計報告表」は、「株金高」と「払込未済株金」があるため、純粹に資金調達源泉とその使途を示しているとはいえない。もちろん、「株金高」と「払込未済株金」の差額は、株金収入を表し、残高は左側に出てくるから、「第一回報告」の「総収支報告表」と「第二回報告」の「会計報告表」の実質的な性質は同じという解釈も成立しうる。しかし、分割払込制のもとでは、「払込未済株金」は会社が株主に対して支払を請求する権利を表し、株主が払込の義務を履行しないの処置についても定款に定めがある(第十三条)。株主の払込義務(会社からみたら資産)を示したかったと考えることも可能だろう。

また、「第一回報告」の「総収支報告表」の「資本金」という勘定科目(表示科目)は誤解を生む言葉である。創立定款第六条は、「本社ノ資本金ハ第一条中ノ第一区ヨリ第五区ニ至ルノ鉄道ヲ建築シ得ヘキ経費ヲ概算シテ二千万円トナシ」としている。「第一回報告」の「総収支報告表」の「資本金」は、定款第六条で示した資本金のうち1882年(明治15年)6月30日付けで入金があった部分と大蔵省からの借入で補充した部分からなるので、単に「資本金」とするだけでは不適切といえる。

表 6 払込未済株金などの報告の推移

回	決算日	会計表	勘定(表示)科目	科目の内容	表示場所	財産目録への記載	備考
第1回報告	1882年6月30日	総収支報告表	資本金	株式払込収入の借入収入	左、最上段	—	1882年6月、工事開始
第2回報告	1882年12月31日	会計報告表	株金高と払込未済株金	引受済金額とその未払込金額	左と右、最上段	—	1882年11月、会計規則下附
第3回報告	1883年6月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第4回報告	1883年12月31日	同上	同上	同上	同上	—	1883年7月、上野熊谷間開通
第5回報告	1884年6月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第6回報告	1884年12月31日	総勘定表	同上	同上	同上	—	1884年8月、第一区全通
第7回報告	1885年6月30日	同上	同上	同上	右と左、最上段	—	
第8回報告	1885年12月31日	同上	同上	同上	同上	—	
第9回報告	1886年6月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第10回報告	1886年12月31日	同上	同上	同上	同上	—	1886年12月、会計規則改正増補
第11回報告	1887年6月30日	同上	同上	同上	同上	—	1887年2月、会計規則追補； 1887年5月、私設鉄道条例公布
第12回報告	1888年3月31日	同上	同上	同上	同上	—	会計期間の変更
第13回報告	1888年9月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第14回報告	1889年3月31日	同上	同上	同上	同上	—	
第15回報告	1889年9月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第16回報告	1890年3月31日	同上	同上	同上	同上	—	
第17回報告	1890年9月30日	同上	株金と払込未済株金	同上	同上	—	
第18回報告	1891年3月31日	同上	同上	同上	同上	—	
第19回報告	1891年9月30日	同上	同上	同上	同上	—	1891年9月、当初予定線路の全線開通
第20回報告	1892年3月31日	同上	同上	同上	同上	—	
第21回報告	1892年9月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第22回報告	1892年12月31日	同上	同上	同上	同上	—	会計期間の変更
第23回報告	1893年6月30日	同上	同上	同上	同上	—	
第24回報告	1893年12月31日	貸借対照表	同上	同上	同上	払込未済株金の記載なし	1893年7月、旧商法一部施行
第25回報告	1894年6月30日	同上	同上	同上	同上	筆頭に払込未済株金	
第26回報告	1894年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第27回報告	1895年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第28回報告	1895年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第29回報告	1896年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第30回報告	1896年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第31回報告	1897年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第32回報告	1897年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第33回報告	1898年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第34回報告	1898年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第35回報告	1899年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	1899年6月、新商法施行
第36回報告	1899年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第37回報告	1900年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	私設鉄道法、私設鉄道株式会社会計準則など
第38回報告	1900年12月31日	同上	同上	同上	上と下、最右翼	同上	
第39回報告	1901年6月30日	同上	株金と未払込株金	同上	同上	筆頭に未払込株金	
第40回報告	1901年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第41回報告	1902年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第42回報告	1902年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第43回報告	1903年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第44回報告	1903年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第45回報告	1904年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第46回報告	1904年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第47回報告	1905年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第48回報告	1905年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	
第49回報告	1906年6月30日	同上	同上	同上	同上	同上	
第50回報告	1906年12月31日	同上	同上	同上	同上	同上	

(出所) 老川・中村(2004a,b,c,d,e)から作成した。

ちなみに、1874年(明治7年)1月11日付の第一国立銀行の第1回半季実際考課状に附属する「半季実際報告」では、「株金」という名称で株金収入が示されている(片野, 1977, pp.130-131)。また、第一国立銀行が新聞紙上に公告した「明治八年上半季決算報告」では、「総勘定書」の「渡シ方」に株金収入が「株金」の名称で表示されている(片野, 1977, pp.143-145)。

「第二回報告」以降、払込未済株金(「第三十九回報告」以降は、未払込株金)が、株金高(「第十七回報告」以降は、株金)と共に、会計報告表(「第六回報告」からは、総勘定表、「第二十四回報告」からは貸借対照表)で左右の最初に表示されている。

1893年(明治26年)7月に旧商法の一部が施行された。その旧商法第32条は、つぎのように規定している(磯部, 1893, 附録, p.29)。

旧商法第三十二条 各商人ハ開業ノ時及ヒ爾後毎年初ノ三箇月内ニ又合資会社及ヒ株式会社ハ開業ノ時及ヒ毎事業年度ノ終ニ於テ動産不動産ノ総目録及ヒ貸方借方ノ対照表ヲ作り特ニ設ケタル帳簿ニ記入シテ署名スル責アリ  
財産目録及ヒ貸借対照表ヲ作ルニハ総テノ商品、債権及ヒ其他総テノ財産ニ当時ノ相場又ハ市場価値ヲ附ス弁償ヲ得ルコトノ確ナラサル債権ニ付テハ其推知シ得ヘキ損失額ヲ控除シテ之ヲ記載シ又到底損失ニ帰ス可キ債権ハ全ク之ヲ記載セス

この旧商法一部施行前後の報告を見てみよう。「第二十三回」(報告対象期間:明治26年1月1日から同年6月30日)や「第二十四回報告」(報告対象期間:明治26年7月1日から同年12月31日)、「第二十五回」(報告対象期間:明治27年1月1日から同年6月30日)に添付された表の一覧が表7である。

1893年(明治26年)の旧商法一部施行直前の「第二十三回報告」(報告対象期間:明治26年1月1日から同年6月30日)では、表7で示したように、21の表が添付されている。諸表のうち、第三表「総勘定表」(表8参照)において、「払込未済株金」と「株金」が、それぞれ借方と貸方の筆頭に表示されている。

1893年(明治26年)7月に旧商法の一部が施行が施行後に決算日を迎えたのは「第二十四回報告」(報告対象期間:明治26年7月1日から同年12月31日)である。「第二十四回報告」では、表7で示したように、22の表が添付されている。諸表のうち、第一表が「財産目録」であり(表9)、第二表が貸借対照表である(表10)。

「第二十四回報告」の「総勘定表」と「第二十五回」の「貸借対照表」を比べると、どちらも、借方の筆頭に「払込未済株金」を表示し、貸方の筆頭に「株金」を表示している。ただし、「第二十四回報告」の「総勘定表」の借方にあった線区別の営業費と開業式費は、「第二十五回報告」の「貸借対照表」にない。また、「第二十四回報告」の「総勘定表」の貸方にあった線区別の営業収入金は、「第二十五回報告」の「貸借対照表」にない。

旧商法の一部施行に対応して、「第二十四回報告」では、「財産目録」も報告されている。

「第二十四回報告」の「財産目録」と「貸借対照表」を比較しよう。まず、「財産目録」の合計金額と「貸借対照表」の借方合計金額は一致していない。第二に、「貸借対照表」には、「払込未済株金」が借方に記載されているものの、「財産目録」には記載されていない。「貸借対照表」では「払込未済株金」を財産として扱っているといえるのに、「財産目録」では「払込未済株金」を財産として扱っていない。なお、「財産目録」の合計金額に、「払込未済株金」の金額を足しても、「貸借対照表」の借方合計金額と一致しない\*35。第三に、「貸借対照表」には線区別に興業費が表示されているのに対し、「財産目録」には財産(資産)の種類ごとに金額が示

\*35 老川・中村(2004a, p.205)での「財産目録」の金額欄の合計額は22,032,915.213円であり、これは「財産目録」の各種類の金額の合計額20,997,425.615円と一致しない。さらに、「財産目録」の金額欄の合計額22,032,915.213円に払込未済株金800,000円を加算すると22,832,915.213円となり、かなり「貸借対照表」の借方合計金額に近づくものの、完全には一致しない。

表7 旧商法の一部施行前後（第23回から第25回）の報告に添付された表の一覧

表番号	第23回報告	第24回報告	第25回報告
第一表	現在人員表	財産目録	財産目録
第二表	資本株金明細表	貸借対照表	貸借対照表
第三表	総勘定表	総体損益勘定表	総体損益勘定表
第四表	総体損益勘定表	損益勘定明細表	損益勘定明細表
第五表	損益勘定明細表	収入金及営業費平均表	収入金及営業費平均表
第六表	収入金及営業費平均表	興業費内訳表	興業費内訳表
第七表	興業費内訳表	支線興業費内訳表	支線興業費内訳表
第八表	本社費予算決算表	資本株金明細表	資本株金明細表
第九表	本社費予算表	本社費予算及決算表	本社費予算及決算表
第十表	営業費予算表	営業費予算表	営業費予算表
第十一表	運輸収入月分表	運輸収入月分表	運輸収入月分表
第十二表	営業収入区分表	営業収入区分表	営業収入区分表
第十三表	運輸収入駅分表	運輸収入駅分表	線路保存費内訳表
第十四表	線路保存費内訳表	線路保存費内訳表	汽車費内訳表
第十五表	汽車費内訳表	汽車費内訳表	運輸費内訳表
第十六表	運輸費内訳表	運輸費内訳表	総係費内訳表
第十七表	総係費内訳表	総係費内訳表	列車回数及走行哩程表
第十八表	走行哩程半季合計表	列車回数及走行哩程表	機関車全線走行哩石炭 及油費消高一覧表
第十九表	機関車全線走行哩石炭 油費消高一覧表	機関車全線走行哩石炭 及油費消高一覧表	車両一覧表
第二十表	車両一覧表	車両一覧表	車両製修一覧表
第二十一表	車両製修一覧表	車両製修一覧表	現在人員表
第二十二表	—	現在人員表	—

（出所）老川・中村（2004a, p.142, 190, 238）から作成した。

されている。第四に、「財産目録」には「貸借対照表」の貸方にある社債や支払未済勘定などの負債は反映されていないようである。

「第二十四回報告」の「財産目録」には、「払込未済株金」が表示されていないが、「第二十五回報告」の「財産目録」には、「払込未済株金」が表示されている。

「第二十四回報告」の場合と同様に、「第二十五回報告」においても、「財産目録」の金額欄の合計額と「貸借対照表」の借方欄の合計額は一致していない。

「第三十九回報告」で払込未済株金が未払込株金に名称変更されるものの、貸借対照表に株金と払込未済株金（未払込株金）が表示され、財産目録に払込未済株金（未払込株金）が表示されるという方法は「第五十回報告」まで踏襲される（表6を参照）。

表 8 第二十三回報告の総勘定表（一部省略）

第三表		明治26年6月30日		(単位：円)
勘定科目	借 方	勘定科目	貸 方	
払込未済株金	800,000.000	株金	20,000,000.000	
(線区別の興業費)	(省略)	積立金	598,098.765	
(線区別の営業費)	(省略)	社債	760,000.000	
(線区別の興業費仮出金)	(省略)	社債償却元資金	50,000.000	
営業費仮出金	41,442.541	(線区別の営業収入金)	(省略)	
器械場仮出	18,143.310	鉄道庁	21,680.996	
貯藏品	766,908.260	身元保証金	346.700	
未収入金	401,005.547	仮受金	31,839.936	
開業式費	9,750.000	支払未済勘定	27,383.055	
借越金利子	16,733.464	支払未済割賦金	1,568.027	
預金	667,174.374	支払未済社債利子	42.000	
		貯蔵不用品売却損益	53.560	
		前季越高	45,706.203	
		補給金	344,270.337	
	23,213,712.694		23,213,712.694	

(出所) 老川・中村 (2004a, p.160) から作成した。

## 8 財産目録と貸借対照表

1893年(明治26年)旧商法の第32条を再掲すると、次のとおりである。

旧商法第三十二条 各商人ハ開業ノ時及ヒ爾後毎年初ノ三箇月内ニ又合資会社及ヒ株式会社ハ開業ノ時及ヒ毎事業年度ノ終ニ於テ動産不動産ノ総目録及ヒ貸方借方ノ対照表ヲ作り特ニ設ケタル帳簿ニ記入シテ署名スル責アリ

財産目録及ヒ貸借対照表ヲ作ルニハ総テノ商品、債権及ヒ其他総テノ財産ニ当時ノ相場又ハ市場価値ヲ附ス弁償ヲ得ルコトノ確ナラサル債権ニ付テハ其推知シ得ヘキ損失額ヲ控除シテ之ヲ記載シ又到底損失ニ歸ス可キ債権ハ全ク之ヲ記載セス

旧商法第32条第1項の「動産不動産の総目録」が同条第2項の「財産目録」に対応し、同様に、「貸方借方ノ対照表」が「貸借対照表」に対応するという理解が一般的であろう。

しかし、久野(1964, pp.66-71)は、旧商法第32条第1項の「貸方借方」というのは、旧商法制定時以前からの法的慣用語にしたがって解釈されるべきで、「貸方」は債権で、「借方」は債務のことであり、「貸方借方ノ対照表」というのは、完全な本来の意味での財産目録の摘要表ではなく、債権債務の表のことであるという。そして、旧商法第32条第1項の「動産不動産ノ総目録」と債権債務の表という意味での「貸方借方ノ対照表」



表9 第二十四回報告の財産目録

## 財産目録

第一表 明治26年12月31日現在 (単位：円)

種 類	金 額
線 路	15,623,667.212
地 所	1,130,683.782
車 両	2,533,325.675
建 物	1,035,489.598
電 線	89,456.780
貯蔵物品	685,961.366
外国送金	152,643.630
諸仮出金	17,277.190
未収入金	717,300.261
預 金	47,109.719
	20,997,425.615

(注) 金額合計は原資料の金額ではなく、各財産の金額の合計額としている。

(出所) 老川・中村 (2004a, p.205) から作成した。

を合わせたものが、完全な本来の「財産目録」であるという。

すでに確認したように、日本鉄道会社の「第二十四回報告」や「第二十五回報告」の財産目録には、線路や預金などの動産不動産と未収入金といった債権が記載されているものの、社債のような債務は記載されていない。したがって、日本鉄道会社の旧商法一部施行後の報告の財産目録は、久野 (1964) のいう完全な本来の意味での財産目録とはいえない。

また、財産目録は、一定時点における財産の実地調査による在高 (物量と価値) 記録である (安藤, 2017, p.3)。例えば、1893年 (明治26年) に「銀行条例施行細則」が發布され、「営業ノ報告書」の調製に際して準拠すべき附属雛形第六号は財産目録の雛形を示しており、そこでは、種類、摘要、金額の欄があり、摘要欄には財産の種類ごとにその数量などが記されている。なお、この雛形には、債務は示されていない (久野, 1964, pp.76-77)。

財産の種類毎にその物量を示すという観点からみても、日本鉄道会社の財産目録は不完全である。表7からわかるように、「車両一覧表」のように「財産目録」の「車両」についてのその物量が示されているものの、地所や建物について具体的な物量情報は報告されていない。

一般的には、財産目録の要約表 (摘要表) が貸借対照表と理解されているけれども、日本鉄道会社の「第二十四回報告」と「第二十五回報告」の「財産目録」と「貸借対照表」はそのような関係になっていない。

1899年 (明治32年) 6月に新商法が施行され、その第26条は、次のように規定している。

新商法第二十六条 動産、不動産、債権、債務其他ノ財産ノ総目録及ヒ貸方借方ノ対照表ハ商人ノ開業ノ時又ハ会社ノ設立登記ノ時及ヒ毎年一回一定ノ時期ニ於テ之ヲ作り特ニ設ケタル帳簿ニ之ヲ記載

表 10 第二十四回報告の貸借対照表 (一部省略)

貸借対照表 (一部省略)			
第二表		明治26年12月31日	
		(単位: 円)	
勘定科目	借 方	勘定科目	貸 方
払込未済株金	800,000.000	株金	20,000,000.000
(線区別の興業費)	(省略)	積立金	169,331.452
(線区別の興業費仮出金)	(省略)	日光線資本金 (積立金分離)	483,842.575
営業費仮出金	2,739.627	社債	680,000.000
器械場仮出	11,155.148	社債償却元資金	84,000.000
貯蔵品	685,961.366	鉄道局	2,284.241
外国送金	152,643.630	身元保証金	2,429.200
未収入金	717,300.261	仮受金	55,899.903
借越金利子	1,543.031	支払未済勘定	11,505.328
預金	47,109.719	支払未済割賦金	2,265.217
		支払未済社債利子	42.000
		貯蔵不用品売却損益	135.047
		前年度越高	47,562.944
		補給金	302,588.452
		損益勘定	992,571.885
	22,834,458.244		22,834,458.244

(出所) 老川・中村 (2004a, p.206) から作成した。

#### スルコトヲ要ス

財産目録ニハ動産、不動産、債権其他ノ財産ニ其目録調製ノ時ニ於ケル価格ヲ附スルコトヲ要ス

旧商法第 32 条第 1 項では、「動産不動産ノ総目録及ヒ貸方借方ノ対照表」となっていたけれども、新商法第 26 条第 1 項では、「動産、不動産、債権、債務其他ノ財産ノ総目録及ヒ貸方借方ノ対照表」となった。この変更について、久野 (1964, p.69) は、「財産目録が動産不動産及び債権・債務をふくむ総財産の目録であり、貸借対照表がかかる財産目録の『摘要表』であるという建前が法的に明確にされた」と述べている。

新商法の規定からは、財産目録に債務も含める必要があるけれども、日本鉄道会社の「第三十五回報告」(報告対象期間: 明治 32 年 1 月 1 日から同年 6 月 30 日) から「第五十回報告」(報告対象期間: 明治 39 年 7 月 1 日から同年 10 月 31 日) の「財産目録」には、債務に相当する項目は記載されていない。

次に評価についてみよう。旧商法第 32 条第 2 項では、「財産目録及ヒ貸借対照表ヲ作ルニハ総テノ商品、債権及ヒ其他総テノ財産ニ当時ノ相場又ハ市場価値ヲ附」し、「弁償ヲ得ルコトノ確ナラサル債権ニ付テハ其推知シ得ヘキ損失額ヲ控除」し、「到底損失ニ帰ス可キ債権ハ全ク之ヲ記載セス」としていた。日本鉄道会社は、その財産目録と貸借対照表でどのような資産評価を行ったのだろうか。確かめてみよう。

「第二十四回報告」の第六表「興業費内訳表」は、第一区から第五区、そして支線合計について、20 ほどの科目ごとの金額を示している。そして、その第七表「支線興業費内訳表」で、9 つの支線について、20 ほどの

表 11 第二十五回報告の財産目録

財産目録	
第一表	明治27年6月3日現在 (単位：円)
種 類	金 額
払 込 未 済 株 金	9,402,235.000
線 路	15,681,843.994
地 所	1,168,221.698
車 両	2,892,299.431
建 物	1,092,237.812
電 線	98,458.956
貯蔵及建築場物品	727,644.493
外 国 送 金	253,404.306
諸 仮 出 金	39,756.778
未 収 入 金	91,243.113
預 金	1,452,419.728
	32,899,765.309

(出所) 老川・中村 (2004a, p.253) から作成した。

科目ごとの金額を示している。これらの金額は、すべて支出額であろう<sup>\*36</sup>。第六表「興業費内訳表」の第一区から第五区それぞれの興業費の総計は、貸借対照表のそれぞれの線区の興業費の金額と等しい。同様に、第七表「支線興業費内訳表」の9つの線区それぞれの興業費の総計は、貸借対照表のそれぞれの線区の興業費の金額と等しい。

「財産目録」と「貸借対照表」の借方を比較しよう。「財産目録」の「貯蔵物品」や「外国送金」、「未収入金」、「預金」は、「貸借対照表」の「貯蔵品」や「外国送金」、「未収入金」、「預金」にそれぞれ対応し、金額も一致している。「財産目録」の「諸仮出金」17,277.190 円は、「貸借対照表」の線区別の興業費仮出金、「営業費仮出金」、「器械場仮出」の合計額と等しい。

「財産目録」の「線路」や「地所」、「車両」、「建物」、「電線」の合計額は 19,377,133.449 円である。「貸借対照表」の興業費の総額は 20,412,623.047 円であるから、差額が 1,035,489.598 円あり、「貸借対照表」の興業費を「財産目録」の「種類」別に組み替えたわけではないようである。

このように見てくると、「財産目録」で金額的に重要な動産不動産と「貸借対照表」の興業費の評価は同じとはいえないようである。

新商法第 26 条第 2 項は、「財産目録ニハ動産、不動産、債権其他ノ財産ニ其目録調製ノ時ニ於ケル価格ヲ附スルコトヲ要ス」としている。旧商法第 32 条第 2 項は、「財産目録及ヒ貸借対照表」の作成時に相場または市

<sup>\*36</sup> 政府による開業前の利子補給や開業後の配当保証は、第一区から第五区の払込済みの株金を計算の基礎とする（特許条約書第五条）。このため、線区ごとの資金調達額と投資額（興業費の金額）を記録する必要がある、興業費を構成する固定資産を時価で評価するというのとはなじまない。

表 12 第二十五回報告の貸借対照表（一部省略）

貸借対照表（一部省略）			
第二表		明治27年6月30日	
		(単位：円)	
勘定科目	借 方	勘定科目	貸 方
払込未済株金	9,402,235.000	株金	30,000,000.000
（線区別の興業費）	（省略）	積立金	253,019.669
（線区別の興業費仮出金）	（省略）	日光線資本金（積立金分離）	483,842.000
営業費仮出金	16,794.788	社債	578,000.000
器械場仮出	9,717.839	社債償却金	232,000.000
貯蔵品	727,364.247	身元保証金	4,656.871
土浦線建築場物品	280.246	役員保証積立金	106,872.529
外国送金	253,404.306	仮受金	101,812.930
鉄道局	2,177.180	支払未済勘定	45,210.717
未収入金	89,065.933	支払未済割賦金	1,174.051
借越金利子	9,750.937	支払未済社債利子	13.500
別種預金	253,000.000	貯蔵不用品売却損益	483.590
預金	1,199,419.728	二十六年後年度越高	87,754.874
		損益勘定	1,014,675.515
	32,909,516.246		32,090,516.246

(出所) 老川・中村 (2004a, p.254) から作成した。

場価値による評価を要求していたけれども、新商法では、財産目録についてのみ、時価評価を要求している。また、新旧の商法いずれも、債務の評価について明示的には規定していない<sup>\*37</sup>。

旧商法と新商法とは違いがあるけれども、新商法の施行後の日本鉄道会社の報告における財産目録と貸借対照表の関係に変化は見られない。

新商法に応じて私設鉄道法が制定され、私設鉄道法第 20 条により、私設鉄道株式会社社会計準則が 1900 年 (明治 33 年) 8 月 10 日に制定された。私設鉄道株式会社社会計準則第 9 条は財産目録の評価に関して次のように規定している。

私設鉄道株式会社社会計準則第九条 財産目録ニ記入スル価格ハ左ノ標準ニ依ル

- 一 有価証券ハ目録調製ノ現時ニ於ケル価格カ其ノ買入代価又ハ払込金額ヲ超過スルトキハ買入代価又ハ払込金額ヲ以テ記入スヘシ
- 二 其ノ他ノ財産ハ実費決算額ヲ以テ記入スヘシ

この第 1 項は、有価証券を低価法で評価することを要求している。第 2 項の「実費」には解釈の余地があるかもしれないけれども、第 1 項の「目録調製ノ現時ニ於ケル価格」という表現と対比すれば、「実費」は、第 1 項の「買入代価又ハ払込金額」に相当する支出額という意味に解するのが自然であると考えられる。

私設鉄道株式会社社会計準則第 1 条は、「私設鉄道株式会社ハ本則ニ準シ会計ニ関スル規定ヲ設ケ之ヲ届出ツ

<sup>\*37</sup> 債務は債務額で記載するのが当然であるから規定がないのかもしれない。

ヘシ其ノ変更ヲ為シタルトキ亦同シ」としている。私は、日本鉄道会社がこの規定に則って会計規定を届け出たことを確認できていないけれども、私設鉄道株式会社会計規則は日本鉄道会社の報告を理解する上で一つの標準になると考えている。

「第二十六回報告」（報告対象期間：明治27年7月1日から同年12月31日）と「第二十七回報告」（報告対象期間：明治28年1月1日から同年6月30日）の財産目録と貸借対照表に公債証券が表示されており、各報告の財産目録と貸借対照表のいずれにも同じ金額で公債証券が表示されている。「第二十八回報告」（報告対象期間：明治28年7月1日から同年12月31日）から「第四十三回報告」（報告対象期間：明治30年1月1日から同年6月30日）の財産目録と貸借対照表に有価証券が表示されており、各報告の財産目録と貸借対照表のいずれにも同じ金額で有価証券が表示されている。「第四十四回報告」（報告対象期間：明治36年7月1日から同年12月31日）から「第五十回報告」（報告対象期間：明治39年7月1日から同年10月31日）の財産目録に有価証券が表示され、同期間の貸借対照表に有価証券と保証有価証券が表示されている。各報告の財産目録の有価証券の金額は、対応する報告の貸借対照表の有価証券の金額と保証有価証券の金額の合計金額と等しい。このように、日本鉄道会社の報告において、財産目録と貸借対照表で有価証券（含む保証有価証券）の評価に差異が生じたことはない。

さらに、払込未済株金（あるいは未払込株金）は、決算時の株価などを利用することで時価評価が可能であったけれども、財産目録と貸借対照表でその記載額に差異が生じたことはなく、引受済金額と株金収入額との差額で表示されていた。

## 9 おわりに

この論文は、まず、日本鉄道会社の創立時の定款や特許条約書、会計規則とその後の改定を商法の施行などに関連づけて丁寧に確認した。利用目的を具体化しないままで完全な資料を整えるというのは根本的に難しいけれども、日本鉄道会社の会計を研究する上で重要な規則のかなりの部分を網羅できたのではないだろうか。

次に、この論文は、準備した資料をもとに、日本鉄道会社が、株式分割払込をどのように報告したのか、そして、旧商法から導入された財産目録と貸借対照表の作成義務にどのように対応したのかを確認した。日本鉄道会社は創立から国有化されるまで50回の報告を行ったけれども、「第一回報告」を除く49回の報告で引受済株式の未払金額を引受済金額と共に報告していた。

また、旧商法の一部施行直後の「第二十四回報告」では貸借対照表に払込未済株金を表示したものの財産目録には払込未済株金を表示しなかった。しかし、「第二十五回報告」から「第三十八回報告」では、財産目録と貸借対照表の両方で払込未済株金を表示し、「第三十九回報告」から「第五十回報告」では、財産目録と貸借対照表の両方で未払込株金を表示した。これらは、日本鉄道会社が払込未済株金（や未払込株金）を資産として認識していたことを意味する。

旧商法は、財産目録のみならず貸借対照表でも時価評価を要求したけれども、日本鉄道会社が時価評価を行った積極的な証拠はなかった。新商法のもとでは、財産目録と貸借対照表で資産評価の方法を変えることが可能となったはずであるけれども、そのことを積極的に示す証拠はなかった。払込未済株金（や未払込株金）は、決算時の株価などを利用することで時価評価が可能であったけれども、財産目録と貸借対照表でその記載額に差異が生じたことはなく、引受済金額と株金収入額との差額で常に表示されていた。また、新商法のもと、私設鉄道株式会社会計準則第9条は、有価証券について低価法による評価を要求していたけれども、保証有価証券を含む有価証券について、財産目録の金額と貸借対照表の金額が一致しないことはなかった。

日本鉄道会社の定款や特許条約書、会計規則、商法などは、詳細な会計処理や表示を定めていたわけではな

いけれども\*38, 日本鉄道会社の財産目録と貸借対照表の作成を確認する限り, 商法が予定していた通りの処理をしていたわけではなさそうである。当然のことではあるけれども, 規則を確認するだけでなく, その規則が具体的にどのように適用されていたのかを確認することの重要性を改めて確認することができた。

## 参考文献

- Dicksee, Lawrence Robert (1903) *Depreciation, reserves and reserve funds*, Vol. 26 of The Accountant's Library: Gee & Company.
- Edwards, John Richard (1986) "Depreciation and fixed asset valuation in British railway company accounts to 1911," *Accounting and Business Research*, Vol. 16, No. 63, pp. 251-263.
- (2019) *A History of Corporate Financial Reporting in Britain*: Routledge.
- Lardner, Dionysius (1850) *Railway Economy: A Treatise on the New Art of Transport, Its Management, Prospects and Relations*: Harper & Brothers.
- Wolmar, Christian (2009) *Blood, iron, and gold: How the railroads transformed the world*: Atlantic Books.
- 安藤英義 (2011) 「商法・会社法会計の展開」, 安藤英義・古賀智敏・田中建二 (編) 『企業会計と法制度』, 第5巻, 体系現代会計学, 中央経済社, 第1章, 3-50頁.
- (2017) 「会計帳簿と財産目録: 会計の原点とその現状」, 『専修商学論集』, 第105巻, 1-17頁.
- 磯部四郎 (1893) 『大日本商法会社法積義』, 長島書房.
- 井上琢智 (2009) 「小野義真と日本鉄道株式会社」, 『経済学論究 (関西学院大学)』, 第63巻, 第3号, 687-708頁.
- 伊牟田敏充 (1976) 『明治期株式会社分析序説』, 法政大学出版会.
- 梅謙次郎 (1893) 『改正商法講義会社法手形法破産法』, 明法堂・有斐閣.
- 老川慶喜・中村尚史 (2004a) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第1巻』, 日本経済評論社.
- (2004b) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第2巻』, 日本経済評論社.
- (2004c) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第3巻』, 日本経済評論社.
- (2004d) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第4巻』, 日本経済評論社.
- (2004e) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第5巻』, 日本経済評論社.
- 加井久雄 (2020) 「日本鉄道会社の本社費と開業式費」, 『會計』, 第198巻, 第1号, 82-94頁.
- 片岡豊 (2006) 『鉄道企業と証券市場』, 日本経済評論社.
- 片野一郎 (1977) 『日本・銀行会計制度史 (増補版)』, 同文館.
- 金戸武 (1993) 「日本鉄道会社の財務と会計」, 『會計』, 第144巻, 第5号, 104-115頁, 11月.
- 川口由彦 (2014) 『日本近代法制史』, 新法学ライブラリ 29, 新世社, 第2版.
- 小林和子 (1995) 『株式会社の世紀-証券市場の120年-』, 日本経済評論社.
- 三枝一雄 (1992) 『明治商法の成立と変遷』, 三省堂.
- 渋沢青淵記念財団竜門社 (1956) 『渋沢栄一伝記資料』, 第8巻, 渋沢栄一伝記資料刊行会.
- 司法省 (1888) 『類聚法規』, 第十編下巻, 司法省.

\*38 詳細な規定がないから, 会計処理が創造される面がある。加井 (2020) は, 日本鉄道会社が, 不完全ながらも支出額をいわゆる繰延資産として処理していたことを報告している。

- 志村嘉一 (1978) 「総説下 証券市場の誕生：殖産産業のけん引役」, 有沢広巳 (編) 『証券百年史』, 日本経済新聞社.
- 高寺貞男 (1974) 『明治減価償却史の研究』, 未来社.
- 鉄道省 (1921a) 『日本鉄道史 上篇』, 鉄道省.
- (1921b) 『日本鉄道史 中篇』, 鉄道省.
- 鉄道省経理局 (1932) 『帝国鉄道会計法規の沿革』, 鉄道省経理局.
- 鉄道時報局 (1904) 『私設鉄道関係法令 訂正増補 14 版』, 鉄道時報局.
- 鉄道大臣官房文書課 (1921) 『日本鉄道史上編』, 鉄道省, (国立国会図書館デジタルコレクション).
- 中村尚史 (2004) 「解題-日本鉄道会社」, 老川慶喜・中村尚史 (編) 『明治期私鉄営業報告書集成 (1) 日本鉄道会社 第1巻』, 日本経済評論社.
- 日本国有鉄道総裁室修史課 (1969) 『工部省記録鉄道之部自卷十九至卷二十二』, 日本国有鉄道.
- 野田正穂 (1980) 『日本証券市場成立史：明治期の鉄道と株式会社金融』, 有斐閣.
- 野田正穂・原田勝正・青木栄一 (1980a) 『明治期鉄道史資料第2集 地方鉄道史 第1巻社史 (1) 日本鉄道株式会社沿革史 (第1篇)』, 日本経済評論社.
- (1980b) 『明治期鉄道史資料 第2集 地方鉄道史 第2巻社史 (2) 日本鉄道株式会社沿革史 (第2篇)』, 日本経済評論社.
- 久野秀男 (1964) 「財産目録・貸借対照表制度の生成経過とその問題点」, 『学習大学経済論集』, 第1巻, 第1号, 57-80頁.
- 福島正夫 (1988) 『日本資本主義の発達と私法』, 東京大学出版会.
- 星野誉夫 (1970) 「日本鉄道会社と第十五国立銀行 (1)」, 『武蔵大学論集』, 第17巻, 第2-6合併号, 77-109頁.
- (1971) 「日本鉄道会社と第十五国立銀行 (2)」, 『武蔵大学論集』, 第19巻, 第1号, 1-22頁.
- (1972) 「日本鉄道会社と第十五国立銀行 (3)」, 『武蔵大学論集』, 第19巻, 第5・6号, 117-183頁.
- (1980) 「解題『日本鉄道株式会社沿革史』」, 野田正穂・原田勝正・青木栄一 (編) 『明治期鉄道史資料 第2集 地方鉄道史 第2巻社史 (2) 日本鉄道株式会社沿革史 (第2篇)』, 日本経済評論社.
- 南亮進 (1965) 『鉄道と電力』, 長期経済統計 (大川一司・篠原三代平・梅村又次編) 12, 東洋経済新報社.
- 明治財政史編纂会 (1939) 『明治財政史』, 第13巻 銀行 (2), 財政経済學會, 第2版.
- 吉田準三 (1991) 「わが国明治後半期の会社制度の展開過程」, 『流通経済大学論集』, 第26巻, 第2号, 1-19頁.