

1868年鉄道規制法の再評価

澤 登 千 恵

The Enactment of Regulation of Railways Act 1868 in British Railway Companies

Chie Sawanobori

Abstract

The remarkable characteristic of the double account system is the subdivision of the usual balance sheet into a capital account and a revenue account. It was London and Birmingham railway company to use the system in the first place in railway companies, and the system come into use wide in railway companies and introduced in the regulation of railways act 1868. It is the purpose of this paper to explain why the regulation of railways act which introduced Double Account System was enacted in 1868.

Key words : Railway Finance, Bank of England.

1．はじめに

19世紀英国において、当時もっとも精緻化された会計報告を行っていた鉄道会社の外部報告書の特徴は、いわゆる貸借対照表が、2つの報告書に分割されている点である。1つ目の報告書は、資本勘定と呼ばれ、これには固定資産および固定負債・資本が計上される。2つ目の報告書は、一般貸借対照表と呼ばれ、これには流動資産および流動負債が計上される。

このような複会計制度は、London and Birmingham鉄道会社によって最初に採用され、やがて当該制度は鉄道会社間で普及し、最終的には1868年、鉄道規制法の中で法制化されることになったと言われている¹。本論の目的は、複会計制度が法制化されていく過程に注目し、この裏にある背景を考察することである。

¹ Cf. Edwards [1985].

その後、複会計制度の法制化は、ガス会社、電気会社、電鉄会社にも伝播するとともに、水道会社は、ガス会社法（1871）を参考にして、自発的にこれを採用した（Dicksee [1907], pp.111 - 126）。

2．複会計制度とその史的展開

世界で最初に大学で会計学を講義したことで知られるDickseeは複会計制度を次のように定義している。

「[一般的な]単会計制度と複会計制度の違いは、貸借対照表の様式にある。・・・事業の中には、固定資産と固定負債からなる部分と、流動資産と流動負債からなる部分とを区別することを適当とするものが存在する。[この理由により]貸借対照表をこの線で区別した事業は、複会計制度を採用していることになる²」。

このDickseeの定義に従えば、複会計制度に基づいて作成された外部報告書は、一般的に、資本勘定・収益勘定・一般貸借対照表という3つの報告書によって構成されることになる。

資本勘定とは、株式や社債を発行して調達した資金と、この資金を費やすべき恒久的な性質を持つ固定資産を計上する報告書を指す。収益勘定とは、現在の損益計算書に相当する報告書を指し、配当可能利益計算を行うために作成される。最後に一般貸借対照表とは、その他の報告書の残高、および資本勘定に計上されない項目、つまり流動資産と流動負債を計上する報告書を指す。

Edwardsによれば複会計制度の起源について、鉄道会社が資本勘定を公表するという慣習は、鉄道会社と同様に個別法によって規制を受けた運河会社の会計実務を参考にした結果であった。つまり、複会計制度の要素の一つである資本勘定は、鉄道会社以前から運河会社によって使用されていたのである³。

運河会社は、個別法の中で、運河使用料から獲得される利益が調達した資金の一定割合を超えないように料金を設定することを要請された。したがって運河会社は、利益の比較対象となる調達した資金総額を明示するために、資本勘定を公表しなければならなかった⁴。加えて衡平裁判所は、運河会社に、調達した資金を全額、事業に充てるように要請していた⁵。こうして運河会社と同様に個別法の規制を受けた鉄道会社も、当該法の中で、料金規制や調達資金総額を事業に充てなければならないといった規制を受け、鉄道会社は運河会

² Dicksee [1907], p.132.

³ 村田 [1995], 72頁。

⁴ Glamorganshire運河会社の料金設定に課せられた上限は、調達した資金の8%であった(30Geo.3, c.33, s.20 (quoted in Edwards [1986a], pp. 2 - 3))。

⁵ 千葉 [1991], 36 - 37頁。

社の実務を参考にすることになったのである⁶。

ただし運河会社は、運河建設中は、調達した資金とその用途を示す資本勘定を公表し、運河建設後は、資本勘定を締め切り、配当を行うため運河使用料から獲得した利益を計算するために収益勘定を公表していた⁷。しかし鉄道会社はこの資本勘定の締め切りの実務だけは継承できなかったのである。これは鉄道会社が、鉄道建設後も固定資産を購入する、または購入のための追加資金を調達する必要があったためであった。鉄道会社は、利益を計算するための収益勘定を公表すると同時に、固定資産と調達資金を計上する資金を計上する資本勘定を公表し続けなければならなかったのである⁸。そしてこのような実務は、つまり資本勘定を締め切らないことは、鉄道会社が資本から配当を行うことを可能にし、これは鉄道株主からの批判につながった⁹。こうして鉄道会社の多くは、不況が続いた1840年代後半、資本から配当を行っていないことを証明するために、それまでの資本勘定と収益勘定に、これらの報告書の残高および資本勘定に計上されない項目を計上する一般貸借対照表を付け加えた。つまり鉄道会社は、複会計制度に基づいて作成された、体系化された外部報告書を公表するようになったのである¹⁰。

1849年には、複会計制度に基づいて作成された外部報告書の有用性が、議会でも取り上げられるようになり、19年後の1868年、鉄道規制法において、法制化されることになる。

3．既存研究

会計規制の理由として一般的なものは、情報偏在に対する対策としての規制である。

Glynnは、19世紀の英国では資本市場が大きく発展し、株主層の分解、さらにこの状況が、所有と経営の分離といった状況を創り出し、このことが利害関係者間の情報の非対称性といった問題、例えば粉飾会計などの問題を発生させたと述べている¹¹。

しかしParkerは、自由市場ではエージェンシー契約が編み出され、株主は望むなら自ら

⁶ 3 will.4, c.36, s.148 (quoted in Edwards [1986a], pp. 4 - 5)。

さらに村田 [1995] は、運河会社では、運河の建設が完成した場合、当該会社は輸送営業を行わず、通路を提供し通行料をとるという形態であった。この流れを受け、L&B鉄道会社でも財務部門と営業部門ははっきりと分割され、それが資本勘定と収益勘定という形で投影されたと述べる。この村田の主張は、複会計制度を資本勘定に加えて別の報告書を公表することと定義した上でのものである (村田 [1995], 136頁)。

⁷ Edwards [1985], p.28.

⁸ Lardner [1850], pp.116, Edwards [1985], p.28.

⁹ Edwards [1985], pp.31-39.

¹⁰ 1848年にはLondon Brighton South Coast鉄道会社およびCaledonian鉄道会社で、1849年にはLondon and South Western鉄道会社、Lancashire and Yorkshire鉄道会社で、1850年にはSouth Eastern鉄道会社で、1863年にはGreat Western鉄道会社で採用されることになった (Edwards [1985], p.31)。

¹¹ Cf. Glynn [1984]。

会計諸表の公開を要求しただろうから、株主と取締役との間に市場の失敗は発生せず、単に株主を保護する規制は必要なかったという立場をとる。そして会計規制全般の存在理由については、情報の偏在性ではなく、産業の独占性・安全性、そして産業に与えられた有限責任制度や株式制度などの特権にあると述べる¹²。つまり独占状態にある産業は、価格設定を自由自在に操作できたため、これを取り締まるための規制が必要であったと主張するのである¹³。

またParkerは、このような産業は有限責任制度やその他の特権を英国政府から与えられていたので、政府が当該産業の問題に干渉することは正当化されたとも述べる¹⁴。特に鉄道会社やガス会社については、そこで発生する事故が、利用者の生死に関わるものである、あるいは社会環境を悪化させるものであったため、この点からも当該産業に対する干渉は正当化されたとも主張している¹⁵。

ただしParkerも述べるように、独占性・安全性・特許の要素は、会計規制が開始された理由には、つまり1868年鉄道規制法が制定された直接的な理由にはならない¹⁶。無干渉主義の下、幾度も提案がなされたものの制定には至らなかった複会計制度が法制化されたことについては¹⁷、更なる条件が必要であると考えられる。

¹² 図表1は、規制産業のうち交通機関と公益事業に関する国内再生固定資産の純資本（Net stock domestic reproducible fixed assets）について、19世紀後半の国内で占める割合を示す。鉄道産業のそれは、1850年に鉄道15%（その他の交通機関9%、公益事業6%）、その後その占有率は大きくなり、1870年には18%（その他の交通機関10%、公益事業6%）、1895年には最高の19%（その他の交通機関11%、公益事業9%）となる（Feinstein and Pollard [1988], pp.437 - 438）。図表2は、19世紀後半のロンドン証券取引所で上場した有価証券の額面価格（Nominal value of securities quoted on the London Stock Exchange）の推移を示す。ここでも鉄道産業のそれは、1853年、19%（公益事業2%、金融機関1%）となっている。その後の上昇は著しく、1853年£225,000,000であったのが、1893年には政府を抜いて£2,419,100,000となり、全体の49%を占めるに至った（Michie [1999], pp.88 - 89）。

このように、当時の鉄道産業は、英国経済の主要な部分を占めており、19世紀の英国は、レッセ・フェールの立場をとっていても、経済に大きな影響力をもつ会社に対しては規制を行う姿勢をとっていた。

¹³ Cf. Parker [1990].

¹⁴ Parker [1990], p.55.

¹⁵ Parker [1990], p.56.

¹⁶ 図表3は1868年鉄道規制法制定当時の運賃上昇の推移を示す。列車走行マイルあたりの運賃が一番高かったのは1853年の5s.10d.で、以後運賃は急激に低下する。1865年には最低ラインの5s.2d.まで低下し、翌年ようやく上昇に向かう。しかし上昇率はさほど高くはない（Railway Returns 1848 - 1874 reel 1）¹⁶。図表4は1868年鉄道規制法制定当時の事故増加の推移を示す。事故数は1864年から増加し始め、1865年最悪の112件となる。同年の死亡者の数は48人で、前年の28人を大きく上回る数である。しかし、翌年には、事故数は75件、死亡者の数は28人と減少している。さらに翌年には、これらの数値は増加しているが1865年の数には至らない（Railway Returns 1848 - 1874 reel 1）。

さらに1868年鉄道規制法案でのRichmondの陳述が、安全性が決定要因とならないことを決定付けている。「多くの人々が鉄道で旅行するにもかかわらず、鉄道旅行を通じて致命的な事故は起こっていないということは、注目すべき事実である。1866年本国の鉄道乗客数は、274,293,668人であるが、事故による死亡者は15人に過ぎない。Londonの国道を歩く方が、列車で旅行するよりも危険である」（Hansard [1868], 190 p.1961）。したがって、運賃の上昇および事故の増加という理由からは、英国がなぜ規制を行うことになったのか、この理由を説明できない。つまり、Parker [1990]の自然独占に対する対処は、1868年鉄道規制法制定の決定要因とはならないのである。

¹⁷ Cf. Gower [1956].

1868年鉄道規制法が制定された背景については、上村〔1975〕、中村〔1991〕が詳しい。

上村は、1866年の大金融恐慌に因る鉄道企業の破綻を契機として、監督当局だけでなく、鉄道企業自体および投資家の側からも、適正な会計規制が確立されるべきことが望まれたと主張する。つまり社債による資金調達すら難しくなった鉄道会社は、これを借り替えることも不可能となって、一般投資家から資金を調達するより方法がなかった。このために株主および投資家の要求を満足させるような、信頼のできる適正な会計制度を確立することが急務であったと述べる¹⁸。

一方の中村は、1866年の金融恐慌の被害を受けたのは主として銀行資本であった事実を根拠にして、1868年鉄道規制法が銀行資本の擁護を目的に制定されたと主張する。さらに当該制度において複会計制度は、鉄道資本と癒着した銀行資本を擁護するための制度であったと述べている¹⁹。

本研究では、複会計制度の機能を1868年鉄道規制法制定の背景から考察することを目的として、上記の上村〔1975〕、中村〔1991〕の主張を、これまで検討されてこなかったParliamentary Debates（1868）を証拠として検証することにしたい。

4．1868年鉄道規制法立案

4.1. 鉄道経営の問題

1868年鉄道規制法は、1868年3月9日Richmondによる鉄道規制法案提起の後3月20日の第二読会、そして以後6回の討議を経て²⁰、1868年7月31日に制定された。

Richmondは、第二読会において、鉄道規制法法案の要点を述べている。その中で、鉄道規制法を制定する必要性について以下のように言及している。

史料 1

「鉄道システムは非常に大きな割合に達し、それと関連する全ての法律は、慎重かつ実用的で、しかも熟慮されたものでなければならない。事業に莫大な資金を費やした株主の利益を無視しないことは必要であるが、しかし問題を扱う際には、公共の利益を考慮するこ

¹⁸ 上村〔1975〕、84頁。

¹⁹ 中村〔1991〕、156頁。

²⁰ 1868年5月11日、5月18日、5月22日、6月8日、7月24日、7月25日（*Hansards*（1868）, pp.190 - 193）。

とが不可欠である。なぜなら鉄道は、公共の利益のために建設されたからである²¹」。

史料 2

「過去、鉄道株が多く下落し、その多くの路線の経営に改善が必要だと国中が意見したときでも、王の権利を持ち出したことはなかった。[しかし今]株主は、どのように配当が支払われ、どのように会計諸表が維持されているのか、さらにどのように新しい計画が行われているのかについては、調査する責任を負わず、取締役が行う無謀な経営を容認し、配当を得ることに甘んじているのが現状である。実際多くの場合、会計諸表は無惨な状態で維持され、資本にチャージされるべきものが収益にチャージされ、収益にチャージされるべきものが資本にチャージされている。このような慣習のした、去年の段階で、鉄道の資産は不十分な状態であったことは驚くべき事ではない²²」。

史料 3

「[鉄道]システムの良好な運営や、満足のいく[財政]状態のために、完全かつ正確な情報が、各路線に利害をもつ人すべてに提供されること、そして利害をもつ人すべてが、経営者が企てる計画について熟知すること、さらに資金がどのように費やされたのかを正確にすることが必要である²³」。

つまりRichmondは、鉄道は公共の利益に大きく関わるものであり、取締役の無謀な経営によって、公共の利害が大きく損なわれているとし、その無謀な経営の原因は、資本にチャージされるべきものが収益にチャージされ、収益にチャージされるべきものが資本にチャージされるという会計エラーにあると主張する。さらにRichmondは、王の権利で会社の経営に干渉することには気が進まないけれども²⁴、その無謀な経営システムを改善するために、会計エラーを防ぐための会計規制を行う必要があると述べている。

4.2. 会計エラーの問題

Richmondは、会計エラーを防ぐための会計についても具体的に言及している。

²¹ Hansard(1868), 190 p.1955.

²² Hansard(1868), 190 pp.1955 - 1956.

²³ Hansard(1868), 190 p.1956.

²⁴ Hansard(1868), 190 p.1956.

史料 4

「当該法案は、Report of Commissionの中の勧告を体系化したものである。…まず最初の立法措置として、全ての鉄道会社が会計諸表を維持するための統一様式を確立する。…このために、本案最後の附表（schedule）に会計諸表の様式を掲載し、またこの会計諸表の様式は全ての会社にその採用を義務づけることを提案する²⁵」。

史料 5

「この段階では、何が正確な様式であるかは決定していない。…会計諸表を見る全ての人々が、各会社の正確な財政状態が一目でわかるような会計諸表の様式を切望する。ある会社がある様式を採用し、別の会社はまた別の様式を、さらに別の会社はそれらとは別の様式を採用している状態では、会社間の会計諸表を比較することは不可能である。したがって可能にすることが望ましいし、またそれは可能である²⁶」。

史料 6

「各会社の、翌年の資金的支出の見積書を、半期毎に、印刷し発行すべきである。これは現在、London and North Western鉄道会社によって採用されているもので、大きな成功をもたらしている。…取締役が次の半年の資本から支出される額の見積りを半期毎に株主総会で提示すれば、これは効果を発することがわかっている²⁷」。

つまりRichmondは、会計エラーを2つの方向から防止しようとした。一つ目は利害関係者が取締役の無謀な経営を監視することであり、このために利害関係者が一目でわかるような会計諸表の確立、つまり会社間の比較を可能にするための統一会計の強制を提案している。二つ目は取締役自身に資金的支出を制約させることであり、このために翌年の資金的支出の見積書を株主総会で提示させることを提案している。

このように、Richmondは、鉄道の無謀な経営は公共の利益を損なわせており、その原因である会計エラーを防ぐため、会計規制を行い、鉄道経営システムを改善することが必要であると主張している²⁸。

²⁵ Hansard(1868), 190 pp.1956 - 1957.

²⁶ Hansard(1868), 190 p.1957.

²⁷ Hansard(1868), 190 p.1957.

²⁸ その他のRichmondの会計規制に関する提案は、次のようなものである。

- ・会計諸表は、株主だけでなく、議決権をもたない社債保有者にも配布されるべきである。
- ・株主の裁判所への申請に際して、株主のために、会社の[財政]状態を報告する検査官を任命すべきである。
- ・監査役は、政府によって任命されるべきで、会社とはまったく無関係であることが望ましい。

4.3. 鉄道資本に関する未払込の問題

ただし鉄道経営システムの改善が、会計規制の行うにあたっての直接の決定要因ではなかった。このことはRichmondの冒頭の陳述で明らかとなっている。

史料 7

「大きな問題の根拠として、1866年の鉄道会社の授權資本 £ 652,564,406のうち、払込済みの額は £ 481,872,184であり、£ 138,692,222は未払いのままである。鉄道 [会社] が建設した長さは、13,854マイルであり、その年間の総収益は £ 38,164,354である。[また] 国内で鉄道会社に投資された額は、国債の半分以上にあたる。…鉄道の授權された資本のうち £ 138,000,000が未払いであること、このことが、株主と取締役におかれたい状況把握させるような法律を制定することを、十分に正当化すると考える²⁹」。

さらにRichmondが提示した立法措置すべてにおいて、様々な会社の責任を負う政府を保護するためのポイントがある³⁰。彼は、すでに政府は巨大な英国鉄道の問題に責任を負えなくなっていたことを認識していたのである³¹。

つまりRichmondの見解は、1868年鉄道規制法制定によって鉄道経営システムを改善しようとしているが、これは単なる目標であって、その裏には別の大きな目的があり、真の目的は政府と鉄道の授權資本未払額に関係することを示唆している³²。

5. 銀行資本への影響

5.1. 鉄道金融の問題

鉄道産業は、その巨大な資本に比べて利益が相対的に低かったため、路線の拡張においては新規の資本発行に依存する傾向にあった³³。結果、1850年代の鉄道会社は、当然会社

²⁹ Hansard(1868), 190 p.1954.

³⁰ Hansard(1868), 190 p.1958.

³¹ Hansard(1868), 190 p.1958.

³² 第二議会でのRichmondが述べる立法化に際する課題は、次のように続く。

・鉄道会社は、一般運輸業者として、鉄道運送における被害だけでなく、外洋における被害においても責任をもつべきである。

・小荷物として認定される荷物は、誠実な受託者に送られるものに限定されるべきである。

・見張り役と機関士の連絡については、安全性を確保するために、一定の規定を設けるべきである。

・株主の訴訟費を節約するために、最初のhouse of ParliamentにおいてWharncliffe会議にて株主が意見を述べる機会を設けるべきである (Hansard [1868], 190 pp.1958 - 1961)。

³³ Edwards [1986], pp.257 - 258.

余力に従うべき新規の資本発行を、配当水準つまり利益率に依存する傾向にあったのである³⁴。しかし当時の鉄道財政は苦境に立たされており、ほとんどの普通株が無配当の状態であった³⁵。よって普通株の需要は減少し、発行される株式は、利子が保証され即換金可能な優先株、さらには利子が確定し元本が保証されている社債へと移行する³⁶。図表5は鉄道会社の株式の推移を示す。1850年には普通株62%、優先株14%であったが、1860年には普通株55%、優先株19%、社債2%となる³⁷。しかし鉄道会社のこの普通株を、優先株および社債に代替させ、路線拡張のための資金調達を行う試みでは、間に合わず³⁸、今度は資金調達の場を資本市場から銀行及び保険会社からの借入れに移すことになった³⁹。しかしこれも断続的な性質を持つものであったため、鉄道の資金調達は、やがて路線建設業のコントラクター（contractor）が行うようになる⁴⁰。

コントラクターは、鉄道建設を補助する機関であるが、その業務は、鉄道建設に限定されず、土地の買収、技師への支払い、建設中の利子の保証など多岐にわたっていた⁴¹。さらにコントラクターの最大の特徴としては、その報酬として鉄道会社の有価証券を受け取っていたことがあげられる⁴²。ただし、鉄道会社の有価証券は路線が開通するまで価値をもたなかったため、結局コントラクターは、銀行や保険会社から借入れを行っていた⁴³。

海外で活躍していたコントラクターが英国で本格的に活動し始めたのは、鉄道会社による粉飾会計が認識され始めた頃で⁴⁴、また海外鉄道会社や金融関係の株式会社など競争相手の出現もあり⁴⁵、鉄道株に対する人気は良くなかった。よってコントラクターは、海外鉄道の金融手段として成功していた投資銀行（investment banks⁴⁶）からの借入れに依存し

³⁴ Edwards [1986] , p. 260.

³⁵ 1855年、5%以上の配当を行っていた鉄道会社は8社であったのに対し、無配当だった鉄道会社は28社であった（Huges [1960] , p. 184）。

³⁶ Cottrell [1975] , p. 21.

³⁷ Railway Returns 1848 - 1874 reel 1.

³⁸ Pollins [1956b] , p. 215.

またこれらのコストは普通株に比べて割高であり、社債に関しては自己資本に対する上限規定の他に5年から7年ごとの償還問題があった（Cottrell [1975] , pp. 21 - 22）。

³⁹ Cottrell [1975] , pp. 21 - 22.

⁴⁰ Cottrell [1975] , p. 22.

コントラクター以外にも、資金供給者として鉄鋼会社が存在していた（Adler [1970] , pp. 25 - 44）。

⁴¹ Pollins [1956b] , p. 221, Cottrell [1975] , p. 22.

⁴² Cottrell [1975] , p. 22.

⁴³ Cottrell [1975] , p. 22.

⁴⁴ 鉄道会社は、コントラクターの支援が本格化した1850年代から1860年代には、10社のうち9社がその支援を受けるようになっていた（Pollins [1956b] , p. 221）。

⁴⁵ Michie [1999] , pp. 88 - 89.

1862年に英国では株式会社法が改正され、保険会社、銀行を含む有限責任制株式会社設立が極めて容易に出来るようになったため、株式会社数は急速に増加する。これは、1862年会社法が有限責任制の適用を銀行、保険会社にまで広げたことに加えて、当時パートナーシップであった会社も、脱退後の個人投資家を見つけることが困難であったことから、株式会社形態に移行する会社が急増したためである（山浦 [1993] , 44頁）。その一つにfinance companiesがあった。

⁴⁶ 投資銀行はfinance companiesの典型的なものであった（Cottrell [1975] , p. 26）。

なければならなかった⁴⁷。またこの投資銀行からの借入れも、やがて有価証券を担保にした金融手形の発行へと変化する⁴⁸。こうして鉄道資本は、投資銀行からの借入れに大きく依存することになったのである。

5.2. イングランド銀行への影響

しかし下落する鉄道会社の有価証券を担保にし、発行された金融手形を資本市場で売却することで現金を調達することにには限界があり、1866年に入ると、コントラクターはその現金不足のため次々と倒産し始める。さらにこれに続いてコントラクターに貸付けを行っていた投資銀行もまた倒産し始めた⁴⁹。大手コントラクターPeto&Bettsの失脚、その最大の債権者であったOverend, Gurney有限責任株式会社の倒産を契機に、金融不安が蔓延し、1866年5月ついに金融恐慌が勃発したのである⁵⁰。

このとき投資会社が最終的に直面した問題は、容易に現金化できない鉄道資産であったため、最後に生き残った投資銀行であるGeneral Creditの初期会長Laingは、Great Eastern鉄道会社を倒産させないため、焦げ付いた中期社債を永久社債に転換することを決意する⁵¹。この適用は、その程度は様々であったが、他の会社にも採用されることになった⁵²。

ただしここで注意すべきことは、当時最もリスクの高かった、鉄道や金融機関関係の有価証券を保有していたのは、信託者、銀行、そしてイングランド銀行であり⁵³、すなわちTugan-Baranowsky [1901] も主張するように、この恐慌の被害を受けたのは、主として銀行そしてイングランド銀行であったということである。特にイングランド銀行は、投資銀行における大手の割引者 (Discounter) であった⁵⁴。このことはつまり、イングランド銀行は鉄道会社の株主になっていたこと、同時に、上述したLaingの中期社債の永久社債への転換によって、もちろんこれは鉄道会社を倒産させないための必須の手段であったが、これにより必然的に鉄道会社の債権者となっていたということである⁵⁵。こうして鉄道会

⁴⁷ Pollins [1956b] , p. 213.

⁴⁸ Cottrell [1975] , p. 28.

⁴⁹ 金融手形システムの基盤はコントラクターにあった。コントラクターの倒産は、投資銀行の資産、つまり投資銀行が手形と引き換えに受け取った有価証券の大部分を現金化できない状態に陥らせた (Cottrell [1975] , p. 32) 。

⁵⁰ Cottrell [1975] , p. 33.

⁵¹ Cottrell [1975] , p. 34.

⁵² Cottrell [1975] , p. 34.

⁵³ Great Northern鉄道会社は£ 2,889,275を転換し、残りを£ 1,364,868とした (Cottrell [1975] , p. 34) 。

⁵⁴ Cottrell [1975] , p. 33.

Tugan-Baranowsky [1901] も、「恐慌の被害を受けたのは銀行であった」と主張する (Tugan-Baranowsky [1901] , p. 80 (救仁郷訳 [1972] , 155頁)) 。

⁵⁵ Cottrell [1975] , p. 32.

イングランド銀行は、その準備金が規定の水準以下に至るまで、鉄道会社の有価証券を引き受けつづけた (Cottrell [1975] , p. 32) 。

社の株主となったイングランド銀行，すなわち政府は，鉄道金融システムの健全化，すなわち借入に依存する鉄道経営の改善のために，会社の長期的な収益性⁵⁶に干渉せざるを得なくなり，1868年ついに，会計規制に踏み切った。つまりRichmondの主張した授權資本未払込額の膨張は，鉄道会社の借入額の膨張を示唆していたと考えられる。

6．1868年鉄道規制法

前述したように1868年鉄道規制法では，複会計制度に基づいて作成された外部報告書の公表が規定された。

Redesdaleは，第二読会において，外部報告書様式について次のように提案している。

史料 8

「会社の流動負債，利子が支払われるどのような負債であっても，会計諸表上で表す必要がある⁵⁷」。

複会計制度における一般貸借対照表は，他の報告書の残高および資本勘定に計上されない流動資産・流動負債を計上する報告書である。これは資本から配当を行っていないことを証明すると同時に，財政状態を評価するための収益性の測定指標ともなる⁵⁸。

図表 6 は鉄道会社の，授權資本未払込額の推移を示す。1868年鉄道規制法制定の根拠であった鉄道会社の授權資本の未払込額は，1868年急激に減少し，その後1871年まで増加することはなかった⁵⁹。つまり会計規制は一応の目的を果たしたことになる。

図表 7 は鉄道会社の借入額の推移を示す。株式が増加する中でも，借入金はその後著しく減少し⁶⁰，鉄道金融システムは，1868年以後，間接金融から直接金融へ移行し始めた。つまりこれは，鉄道会社の資金調達方法が公開資本市場へ舞い戻ったことを示唆する。こうして複会計システム様式による詳細な情報の公表は，鉄道会社の資金調達を促し，結果として，鉄道有価証券を流動化させたことは否定できない⁶¹。

⁵⁶ ここでは将来の収益を生み出す能力という意味で用いている。

⁵⁷ Hansard(1868)，190 p.1962.

⁵⁸ 中村 [1991]，p.146.

⁵⁹ Railway Returns 1848 - 1874 reel 1.

⁶⁰ Railway Returns 1848 - 1874 reel 1.

⁶¹ 借入金の減少は，永久社債への転換によるところが大きい，しかし借入金も，以後，減少し続けるという事実が，鉄道有価証券の流動化の可能性を示唆する。

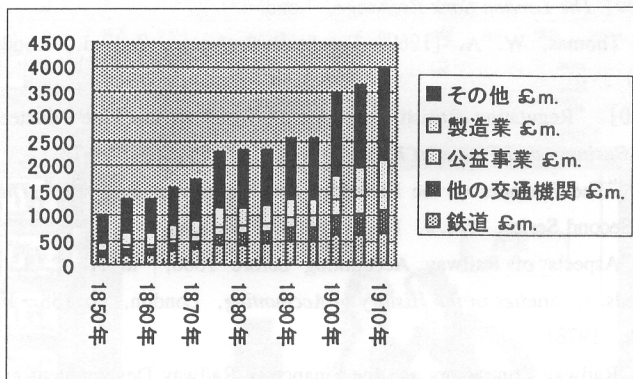
7. おわりに

株式制度史上最初に、統一会計を強制規定した1868年鉄道規制法の決定要因は、当時鉄道会社の株主であった政府が、無謀な経営を行っていた鉄道会社の経営について、さらには保有していた有価証券の流動性について危惧していたことであり、それは投資家による希求ではなく、中村 [1991] で主張されたように銀行資本の擁護であった。さらに述べるならば、擁護すべき銀行資本の中にはEngland銀行の資本も含まれていたと考えられる。政府は、鉄道金融の悪化が銀行資本を脅かすようになると、鉄道会社の長期的な収益性に関与せざるを得なくなり、このため収益性を明示できる複会計システムをもって、鉄道会社に対する会計規制を行なったのである。

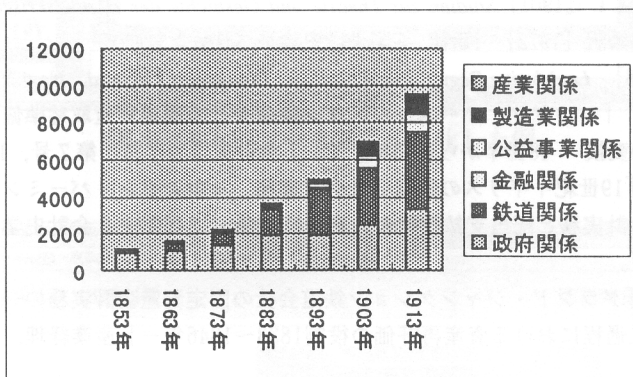
参考文献

- Brief, R. P. [1965] “ Nineteenth Century Accounting Error, ” *Journal of Accounting Research*, Vol.3, No.1, pp.12 - 31.
- [1966] “ The Origin and Evolution of Nineteenth-Century Asset Accounting, ” *Business History Review*, Vol.40, No.1, pp. 1 - 23.
- Buchinsky, M. and Polak, B. [1993] “ The Emergence of National Capital Market in England, 1710 - 1880, ” *The Journal of Economic History*, Vol.53, No.1, pp. 1 - 20.
- Cottrell, P. L. [1975] “ Railway Finance and The Crisis of 1866 : Contractors' Bills of Exchange, and The Finance Companies, ” *Journal of Transport History*, Vol.3, No.1, pp.20 - 41.
- Dicksee, L. R. [1907] *Advanced Accounting*, 3rd ed., London (1st ed., London, 1903) .
- [1926] *Depreciation, Reserves, and Reserve Funds*, 5th ed., London(1st ed., 1903).
- Edwards, J. R. (ed.) [1980] *British Company Legislation and Company Accounts 1844 - 1976*, New York.
- [1985] “ The Origins and Evolution of the Double Account System : An Example of Accounting Innovation, ” *Abacus*, Vol.21, No.1, pp.19 - 43.
- (ed.) [1986a] *Legal Regulation of British Company Accounts : 1830 - 1900*, Vol. , New York and London.
- [1986b] “ Depreciation and Fixed Asset Valuation in British Railway Company Accounts to 1911, ” *Accounting and Business Research*, Vol.16, No.63, pp.251 - 263.
- [1989] *A History of Financial Accounting*, London.
- Feinstein, C. H. and S. Pollard [1988] *Studies in Capital Formation in the United Kingdom 1750 - 1920*, Oxford.
- Glynn, J. J. [1984] “ The Development of British Railway Accounting : 1800 - 1911, ” *The Accounting Historians Journal*, Vol.11, No.1, pp.103 - 118.
- Gower, L. C. B. [1969] *Principles of Modern Company Law*, 3rd. ed., London.
- Lardner, D. [1850] *Railway Economy*, London (reprinted ed., New York, 1968) .

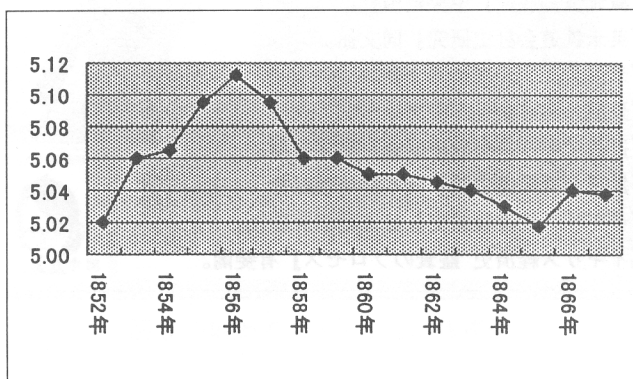
- Michie, R. C. [1999] *The London Sock Exchange*, London.
- Morgan, B. R. and Thomas, W. A. [1969] *The Stock Exchange*, 2nd ed., London (1st ed., London 1962).
- Parker, R. H. [1990] "Regulating British Corporate Financial in the Late Nineteenth Century," *Accounting, Business and Financial History*, Vol.1, No.1, pp.51 - 72.
- Pollins, H. [1952] "The Finances of the Liverpool and Manchester Railway," *The Economic History Review*, Second Series, Vol.5, No.1, pp.90 - 97.
- [1956a] "Aspects of Railway Accounting before 1868," in A. C. Littleton and B. S. Yamey (eds.), *Studies in the History of Accounting*, London, pp.138 - 161 (reprinted ed., New York, 1978).
- [1956b] "Railway Contractors and the Finance of Railway Development in Britain," in M.C. Reed(ed.), *Railways in the Victorian Economy*, London, pp.212 - 223.
- Morris, R. D. [1993] "Distributable profit in nineteenth-century British regulated industries," *Accounting, Business and Financial History*, Vol.3, No.2, pp.165 - 195.
- Tugan-Baranousky, M.I. [1901] *Studien zur Theorie und Geshichte der Handelskrisen in England*, Jena (救仁郷繁訳 [1972] 『新訳 英国恐慌史論』ペリカン社).
- Wang, C. C. [1918] *Legislative Regulation of Railway Finance in England*, New York.
- 佐々木重人 [1988] 「ロンドン・ノースウェスタン鉄道会社の固定資産取替準備資金積立額の会計認識上の変換 - 1846年から1913年まで - 」会計史学会年報, 第7号, 15 - 28頁。
- [1998] 「19世紀イギリスの鉄道会社会計実務 - ロンドン・バーミンガム鉄道会社の固定資産会計実務と配当支払政策との葛藤1833年～1846年 - 」会計史学会年報, 第17号, 1 - 11頁。
- [1999] 「グランド・ジャンクション鉄道会社の固定資産会計実務の一考察 - 減価償却実務確立過程における資産再評価の役割1833～1846年 - 」産業経理, 第59巻第1号, 57 - 66頁。
- 千葉準一 [1986] 「英国会社会計制度 (1844 - 1885) と我国初期財務報告制度への投影」會計, 第131巻第2号, 28 - 51頁。
- [1991] 『英国近代会計制度 - その展開の探求 - 』中央経済社。
- 中村萬次 [1960] 『減価償却政策』中央経済社。
- [1991] 『英米鉄道会計史研究』同文館。
- [1994] 『米国会計史研究』同文館。
- [1997] 『恐慌と会計』晃洋書房。
- 村田直樹 [1995] 『近代イギリス会計史研究』晃洋書房。
- [2001] 『鉄道会計発達史論』日本経済評論社。
- 湯沢 威 [1988] 『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社。
- [1998] 『イギリス経済史 盛衰のプロセス』有斐閣。



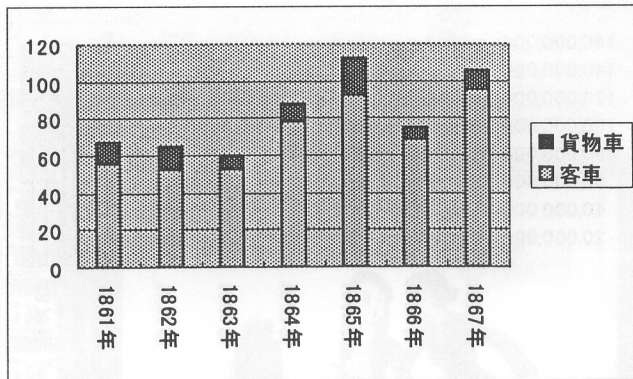
図表1 国内再生産固定資産の純資本 (£ m.)



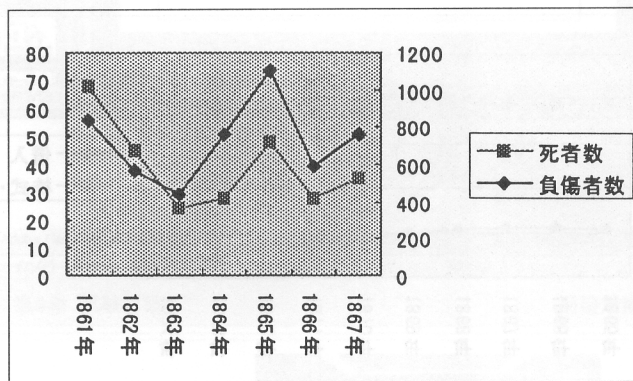
図表2 有価証券の額面総額 (£ m.)



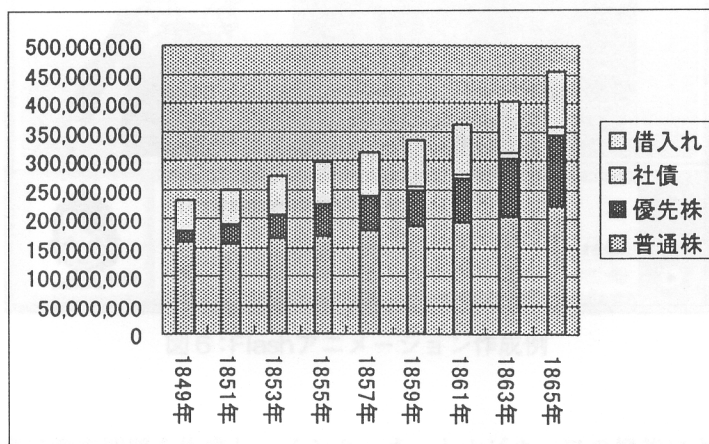
図表3 乗客・貨物における列車走行マイル当たりの運賃の推移 (s.d.)



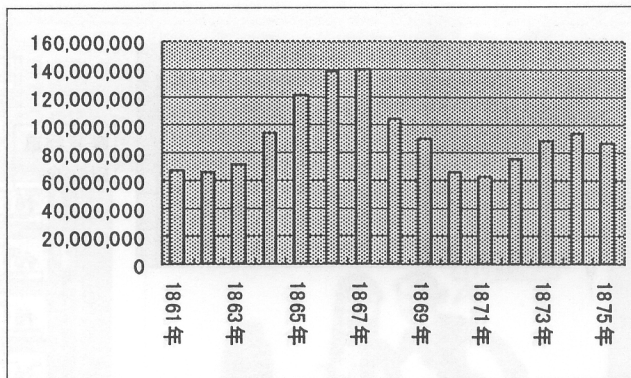
図表 4 - 1 事故数の推移 (件)



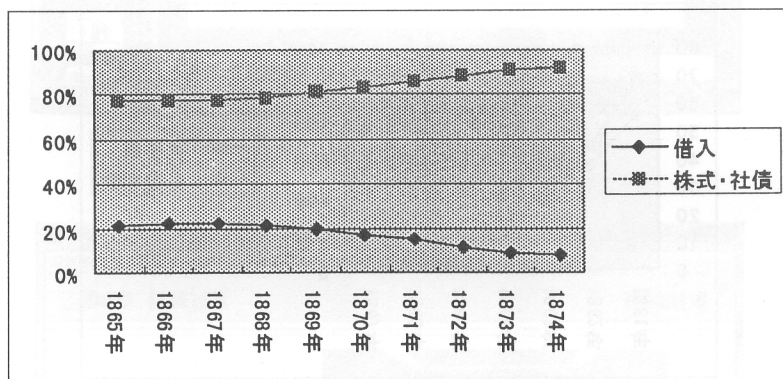
図表 4 - 2 死者・負傷者数の推移 (人)



図表 5 株式の推移 (£)



図表6 鉄道会社の授權資本未払い額の推移 (£)



図表7 鉄道会社の資本調達方法の推移 (£)

高 松 大 学 紀 要

第 39 号

平成15年 2 月25日 印刷

平成15年 2 月28日 発行

編集発行

高 松 大 学
高 松 短 期 大 学

〒761-0194 高松市春日町960番地

TEL (087) 841 - 3255

FAX (087) 841 - 3064