

運河の会計史

村田直樹

I. 運河建設と運河会社組織

イギリスで最初に商業的成功を収めた運河は Bridgewater 運河である。それ以前にも軍事目的で政府によって建設された運河や河川経営の補助としての運河は存在する。しかし一定の水準に達した最初の運河は、この Bridgewater 運河（1759 年着工、1771 年完成）である。Bridgewater 運河は、Bridgewater 公（Duke of Bridgewater）が土木技師の J. Brindly の協力を得て建設した運河である。Bridgewater 運河は、個人によって建設された運河で、建設資金及び運河維持費の 90% を Bridgewater 公が負担した。したがって、Bridgewater 運河の収支に関する記録は残されているが、貸借対照表や損益計算書は作成されなかった¹⁾。Bridgewater 運河はイギリスの炭鉱地域と Manchester を結ぶため、石炭輸送費の削減と石炭の大量輸送が可能となり、商業的な成功を収めることとなった。

この成功に触発され、その後数多くの運河が株式会社組織で建設されることになった。P. M. Deane は、18 世紀におけるイギリス運河建設の特徴として、第 1 に、個々の企業家では普通の場合、手に負えそうもないかなりの額の資本支出を必要とすること。第 2 に、建設に長期間を要し、実質的な利潤を生み出すには、さらに一層の長期間が必要であること。第 3 に、この投資にもとづく総収益は最初に直接的に着手した投資家のものとなるよりも、むしろ間接的に社会のものとなる。といった 3 点を挙げている²⁾。P. M. Deane の指摘する条件を満たすため、大半の運河は株式会社組織によるものであった。

当時は、株式会社の重役は他人の貨幣の管理者であるから、適切な経営管理は望めないとする A. Smith に代表される株式会社に対して懐疑的な意見が主流であったが、その A. Smith でさえ、事業そのものが普通の商工業に比べてより大きな有用性をもつことが証明され、個人では容易に集められないほどの巨額な資本を必要とする、といった条件が充たされれば、株式会社も可能であるとして、具体的な業種として、銀行、保険、水道、運河の 4 業種を挙げている³⁾。新井政治教授も、Joint-Stock-Company に対する不信の念は根強く残っていたとはいえ大部分の運河会社は株式会社形態を取り、これによって上・中流層の貯蓄を引き出すことに成功したと述べている⁴⁾。

また、P. M. Deane の指摘する第 2、第 3 の点は、当初の運河投資は、運河からの経済的便益を得られる地域で地方的に資本が調達された⁵⁾ ことを示しているが、運河が開通することによって、陸上輸送では限界のあった穀物や石炭などの物資の大量輸送が可能となり、輸送コストの低減も図られた。この輸送コストの低減は、市場の拡大をもたらすと同時に、新たな市場を創設する原因ともなった。また、運河建設における築堤や橋梁、船、トンネルなどの土木技術が進展し、輸送業者などの雇用を創設した。これらは、産業革命のインフラ整備に繋がり、さらなる運河建設を推進する要因となった。

1790 年代の「運河マニア」期に入ると、運河会社のために調達される資本の地域的基盤は、地方的な水準を超えて拡大し、運河輸送に関係のない人びとや少額の資本しかもたない個人が運河株に投資するようになり、「運河マニア」では、小

農民や日雇いの人びとさえ運河投資に奔走した⁶⁾。

このような運河に対する過剰な投資を防ぐために、運河会社の設立には、議会による個別法で認められた株式会社形態を取ることが義務づけられた。この制度は、のちの鉄道会社の設立・運営に継承されていった。個別法には、決定された運河のルート、建設原価をもとにした授權資本額が明記され、適正な会計記録も要求された⁷⁾。

株式会社形態を採用した運河会社の一般的な組織では、まず、運河会社の管理・運営の執行責任者である取締役会長 (chairman of the management) が選任された。この会長はたいていの場合、無給で非常勤であった。取締役会の下には、経営者委員会 (committee of management) と特別委員会 (special committee) が設けられた。さらに運河会社の日常業務を行う従業員が雇用されていた。まず運河会社の営業活動を総括するエージェント (agent) がおり、この下には通行料徴収人 (toll-collector)、水門管理人 (lock keeper)、鍛冶屋 (black smith)、大工 (carpenter)、掘削工 (gouger)、波止場管理人 (wharfinger)、簿記方 (book keeper) などが雇用されており、運河の維持・管理や手形の決済、通行料徴収や帳簿記入などを行っていた。

トレジャラー (treasurer) は財務担当の重役で、運河会社の金融的業務を担当するとともに、会社全体の現金収支に責任を持ち、財務諸表の作成を行った。このトレジャラーは、地方銀行の出身者が多く、簿記の基本的な技法が運河会社に持ち込まれた。また、会社によってはパートタイムの事務弁護士を書記官 (clerk) として置くところもあり、会社の法律上の業務を行った。さらに、監査人 (auditor) は現金収支の監査やトレジャラーの作成した財務諸表の監査を行いこれらの諸表に署名して、経営者委員会に報告した。さらに重要な役職として主任技師 (engineer) がおり、運河施設の維持・管理を行った。主任技師は、延長工事の時の責任者となり、建設原価の見積計算や施設の維持計算、さらには実際の建設に関する技術的

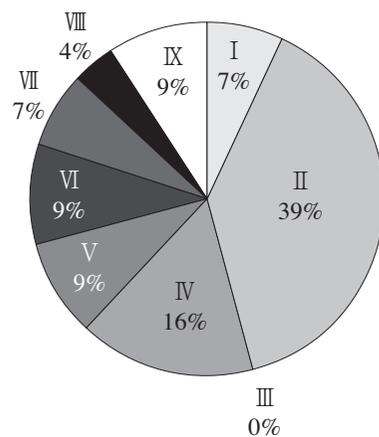
な問題や水の供給に関する問題などに幅広い責任を負った。このほかに主任技師は自分の弟子を地区ごとに駐在技師として配置し、施設の管理を行わせた⁸⁾。

II. 運河会社の財務構造

イギリスにおける運河建設投資は、Bridgewater公がWorsley運河に着手した1759年からアメリカ独立戦争に関連した経済的混乱のあった1770年代後半までの「第1世代」と、1791年から1795年までの「運河マニア」によって特徴付けられる1790年代から1815年までの「第2世代」に分けられる。

運河全体を見た場合、その株主構成は、「第1世代」の中心的な株主は、製品及び商品等の輸送コストの低減を目的とする商人や製造業者と潜在的な土地価格の上昇を希望していた地主層が多

図表1 第1世代運河会社の株主構成

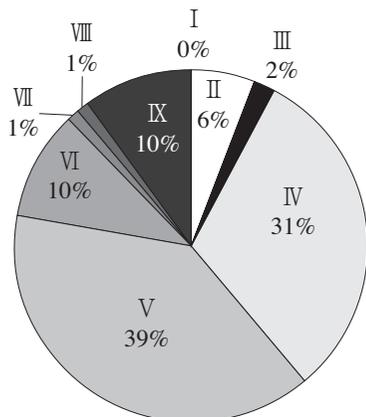


(Trent and Mersey 運河⁹⁾ 1777年)

I. 貴族 (peers), II. 大地主 (landed gentleman), III. ヨーマン・牧畜業者・小作農 (yeomen, graziers, tenant farmers), IV. 資本家 (capitalist), V. 製造業者 (manufacturers), VI. 小売業者 (tradesmen), VII. 専門職 (professional men), VIII. 聖職者 (clergymen), IX. 婦人 (woman)¹⁰⁾

(J. R. Ward, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, 1974, p.28.)

図表2 第2世代運河会社の株主構成



(Huddersfield 運河¹¹⁾ 1810年)

I. 貴族 (peers), II. 大地主 (landed gentleman), III. ヨーマン・牧畜業者・小作農 (yeomen, graziers, tenant farmers), IV. 資本家 (capitalist), V. 製造業者 (manufacturers), VI. 小売業者 (tradesmen), VII. 専門職 (professional men), VIII. 聖職者 (clergymen), IX. 婦人 (woman)

(J. R. Ward, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, 1974, p.28.)

く、これらの人びとは配当よりも上述したような目的を達成したいとていた。したがって、地域的にも限定されることとなった。しかし、運河建設に必要な莫大な資金調達するためには、地域、階層、職業などの株主層の拡大と分散が必要となっていった。運河マニア後の「第2世代」では、配当や利子からの所得や株価の上昇といった財務的な動機から運河投資を行う人々が増え、地域的にも株主が拡大した¹²⁾。「第2世代」である Huddersfield 運河の株主の地域別構成 (図表3) をみると、資本調達が地域的な広がりを見せていることが分かる。

一般に、初期の運河会社は輸送コストの低減などの経済的動機をもつ商工業者や周辺の地主がプロモーターとなり、建設を推進していったが、莫大な資本を必要とする運河建設に対して、彼らの資金力には限界があり、株価の上昇や高配当を目

的とする財務的動機をもった投資家層を吸収していく必要が生じた。そのためには市場利率を上回る配当率が必要となり、初期の配当は比較的高いものであった¹³⁾。また、運河会社は商業的な成功を取めたため、高配当政策がとられ、高配当の運河株は投機熱を煽り、株価が上昇した。例えば、1772年に完成した第1世代の運河である *Stafordshire and Worcestershire 運河*¹⁴⁾ では、開通の3年後の1775年に12%の配当を支払い、その100ポンド株は8年後には400ポンドで取引されている¹⁵⁾。このような動向は、「運河マニア」をもたらすことになるが、一方で、初期の運河会社は、*Leeds and Liverpool 運河*¹⁶⁾ にみられるように、建設に際して、何度も資金難に陥り、建設工事が中断した運河会社も存在するが、そのような運河会社でも、建設の再開を目的とした追加投資の過程で、徐々に地域的な広がりを見せている (図表4)。

運河会社は、その資金需要のため、ほとんどの運河会社が株式会社形態を取ったが、パートナーシップ経営の要素を色濃く残している。それは、初期の運河投資が運河会社の財産に対する持分と考えられたからである。したがって株券は発行されず出資者が株主の資格を得るためには、運河会

図表3 Huddersfield 運河の地域別株主構成

Huddersfield	250株	18%
Yorkshire	500株	37%
Manchester	160株	12%
Lancashire	340株	25%
Cheshire その他	100株	8%

(J. R. Ward, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century*, 1947. P.60.)

図表4 Leeds and Liverpool 運河の地域別株主構成

Yorkshire	709株	31.7%
Lancashire	326株	14.4%
London and Middlesex	541株	23.9%
その他	687.5株	30.0%

(G. H. Evans, Jr. *British Corporation Finance 1775-1850*, p.161.)

社の株主名簿に登録する必要があった¹⁷⁾。株式を譲渡する際には、当事者間で交わされた売買契約書に基づき、株主名簿に記載された株主名の書き換えが行われた。運河株が London 証券取引所に上場されたのは、1811年のことである¹⁸⁾。しかし、運河株の上場によって London 証券取引所の主要株式として資金が集中し、1824年には上場会社156社の内訳が、運河会社は63社、ガス会社27社、保険会社26社、水道会社16社、ドック会社7社、道路会社7社、橋梁会社4社、その他7社となっている¹⁹⁾。

運河マニア以前に建設された「第1世代」の運河会社は、一般にその独占的地位を反映して、割高な料金によって高利潤を獲得していた。その結果、高配当政策によって、運河株は高騰し、多額

のキャピタルゲインを求めて運河株が投機の対象となっていく。運河マニアでは、数多くの運河会社が議会の認可を得て設立されることになるが、完成に至らない運河や資金不足のために建設に着手することさえできない運河会社も出現した。

Ⅲ. 運河会社の財務諸表

1790年に個別法を獲得した「第1世代」の運河である Lancaster 運河²⁰⁾では、設立後4年間は資本勘定の公表はなく、1795年に1794年の株主総会において数人の株主から強い要請があったとして、建設期間中に資本収支に関する要約収支計算書 (Abstract of Receipts and Expenditures) を公表している²¹⁾ (図表5)。

株主の要請によって公表された1795年の要約

図表5 Lancaster 運河要約収支計算書 1795年

ABSTRACT OF RECEIPTS AND EXPENDITURES,

JUNE 30, 1795

The Calls at this time amount to 37 <i>l.</i> per Share on 4141 shares	£.153217 0 0
Received for Interest from the Treasurer, one Steam Engine, Timber, and other materials sold, Rent of Lands, &c. &c.	2307 0 1
Expended in applications to Parliament	6301 19 7
Purchase of Lands, Mills and Houses	24876 16 0
Interest allowed to the Proprietors	5302 9 6
Pozzolana Earth from Italy to be repaid by Contractors	653 16 9
Steam Engine and Mortar Mill	1859 15 6
Excavating and founding the Lune Aqueduct, coals for, the Engines, &c.	13332 17 6
Paid for Timber, masonry not in contract, temporary bridges, roads and damages, valved trunks, gates, railings and other carpentry, Surveyors and laborers in setting out the line; rent of lands, salaries, stationary, and all other expenses to this time	13846 8 9
<i>Paid the following Contractors, viz.</i>	
PINKERTON and MURRAY	45132 16 24
ALEXANDER STEVENS	11826 5 14
VICKERS and LEWIS	14317 10 0
PETER GRANT	4463 11 8
ROBERT HAULBROOK	1000 0 0
WILLIAM ROSS	2304 2 8
JOHN WITHEL	460 0 0
JAMES PORTFROUS and Co.	940 0 0
JOHN PINKERTON, Masonry	1061 12 0
EDMUND RIGBY	285 0 0
LAWRENCE FELTON	180 0 0
JEFFREY LANGSHAW	270 0 0
BENNISON and ROBINSON	120 0 0
ROBERT DICKINSON and Son	300 0 0
Other small Contractors	297 16 1
On account of building trading boats, four being launched and three others on the stocks	758 0 7 ¹ / ₂
	149920 17 11 ¹ / ₂
Calls remaining unpaid	2367 14 0
Balance in the Treasurer's hands 2633 11 8 ¹ / ₂	3235 11 1 ¹ / ₂ £.155524 0 1
Balance in the Agents' hands 601 19 5 ¹ / ₂	

(At a General Meeting of the Company of the proprietors of Lancaster Canal Navigation, 7th July 1975. p.1.)

収支計算書は、株主の出資額が、適正に運河建設に投下されていることを表明するためのものであった。まず、収入については、現時点までのコールに対する払込金額が1株あたり37ポンドで合計15万3,217ポンドであることが明示され、次に、トレジャラーからの受取利息と蒸気エンジン1機、木材、その他の資材販売、地代収入等2,307ポンド1ペンスが加算され、収入合計15万5,524ポンド1ペンスが掲記されている。これに対して支出については、議会費²²⁾6,301ポンド19シリング7ペンス、土地、機会、家屋の購入2万4,876ポンド16シリング、建設利息5,302ポンド9シリング6ペンス、開削、基礎工事、さらに水門工事、給料などの支出が表記され、その下には請負業者別の支払額が示され、支出合計14万9,926ポンド17シリング11 1/2ペンスが計算されている。収入との差額は、未払のコール2,367ポンド11シリング、トレジャラー及びエージェントの手許現金有高3,235ポンド11シリング1

1/2ペンスとなることが示されている。この要約収支計算書は、建設期間中の資本的収支を明示するもので、実質的には資本勘定である。資本勘定は毎期公表されることはなく、次に公表されるのは、Lancaster 運河の主要部分が完成した1798年のことである(図表6)。

この収支計算書は、建設を開始した1791年から1798年間での資本的収支に関する金額が総括され、主要部分の完成にしたがって、いったん締め切られている。この収支計算書は、勘定式で、貸方には、株式の払込金、地代収入及び資材の売却収入、土地の売却収入さらに株主からの借入金などの資本的収入が記載されている。借方には資本的支出が3つのグループに分けて開示されている。上段はTewi FieldからPrestonまでの区間(42マイル)に関する資本的支出で、土地や工場、建物の購入、回転橋や水門などの構築物、土地に関する工事、工事期間中の補修作業、税金などが掲記されている。中段では、Bark HillからClayton

図表6 Lancaster 運河一般要約収支計算書 1791-1798

GENERAL ABSTRACT of the Receipts and Expenditures of the LANCASTER CANAL, from the commencement of the Surveys in the Year 1791, to the 1st. December 1798

ON the Lancaster Level extending from Tewi Field in the Parish of Warton to Preston, in length 42 Miles—the whole of which is Navigable.		BY Calls at various times to the amount of 85l. per Share on 4141 Shares					
Purchase of Lands, Mills and Houses	42604	17	14	351985	0	0	
Earth Works, including Stop Gates, Trunks, Swivel Bridges and Fencing	118176	4	1	Rents and Sundries sold	355	14	0
Masonry and Walling, including all the Aqueeducts, Culverts and Bridges, except Lune Aqueeduct	53827	8	64	Land sold	425	16	6
Lune Aqueeduct Foundations including Steam Engines, Mortar Mill, &c. and deducting Engine and Timber sold	13820	8	3	Tonnage Duty received prior to 1st. December 1797	346	10	6
Lune Aqueeduct Masonry	34500	10	7	Loans from sundry of the Proprietors	33553	0	0
Pozzolano Earth from Italy, deducting what has been sold	521	8	9	Balances due to several of the Contractors	334	11	7
Quarries and Roads on various parts of the Line	909	10	5				
Damages, Rents, Taxes, &c.	5245	8	1 1/2				
On the South End extending from Bark Hill near Wigan to Clayton Green, in length 15 Miles, 12 of which are Navigable.							
Land	5760	1	6				
Earth Works including Stop Gates, Swivel Bridges, Trunks and Fencing	32604	9	2				
Masonry including all the Aqueeducts, Bridges and Culverts	20726	6	11				
Agents residing on that part	502	19	6				
Temporary Damages, Rents and Taxes	1493	0	8 1/2				
Expenses on the general Account not particularly applicable to either part.							
Application to Parliament				6327	1	2	
Engineers and Surveyors leveling and setting out the Line, making Field Plans and Sections, Land-valuers, and Expenses attending the purchase of Lands, Salaries and other Agencies				16341	11	9	
Boat-building Account after deducting Freight received, and Boats sold				1739	3	3	
Quarrying Limestone				64	7	5	
Interest allowed to the Proprietors after deducting the Interest received from the Treasurer				27510	12	9	
				382565	10	0	
Outstanding Calls	6485	12	6				
Balance in the Treasurer's Hands	653	1	8				
Do. in the Hands of Agents	385	8	5				
				7525	2	7	
				£ 390090	12	7	

(At the general Meeting of the Company of Proprietors of the Lancaster Canal Navigation held at the Canal Office in Lancaster, on Tuesday the first Day of January, p.2.)

Green までの 15 マイルの建設に関する支出である 6 万 1,176 ポンド 17 シリング 9 1/2 ペンスが計上されている。下段は一般費のグループで、議会費、技師及び測量士の給料、建設利息などが掲記され、すべてが合計され 38 万 2,565 ポンド 10 シリングが計算されている。借方と貸方の差額 7,525 ポンド 12 シリング 7 ペンスは、未払のコール、トレジャラー及びエージェントの手許現金有高として借方に掲記されている。

同様に、運河マニア前に認可された Leeds and Liverpool 運河でも、不定期であるが 1784 年に資本収支計算書が公表されている。この資本収支計算書は “An Abstract of the Accounts of the Company

of Proprietors of the Canal Navigation from Leeds to Liverpool,” と頭書きされていて (図表 7)、資本金の部、通行料その他の収入の部、支出の部に 3 区分されている。

資本の部では、1779 年 1 月 1 日までの原初株式 (original shares) 2,259 株に対する払い込み金額 28 万 7,101 ポンド 16 ペンス 3 シリング、次に同日までの新株 1 万 9,840 ポンドに対す応募などの資金的収入が記載されている。この資本の部の下には、注記 (N. B.) があり、注記には、建設利息 5% が株主に対して支払われたこと、1779 年の利益は配当され、残額は 1784 年まで、Douglas Navigation の改良に振り向けられたこと

図表 7 Leeds and Liverpool 運河一般資本収支計算書 1784 年

An ABSTRACT of
The GENERAL STATE of the ACCOUNTS of the Company of
Proprietors of the CANAL NAVIGATION from LEEDS to
LIVERPOOL, taken 1st. January 1784.

Capital Stock.	
2059 original Shares, including the Douglas Calls and Interest, to 1st. January 1779	287,101 16 3
1,10,840 new Subscription, with Interest to the same Time, at 1.15.19.3 per 100,	22,212 10 8
1,3,075 new Subscription of Proprietors, at Liverpool, with Interest as above at 1.105.19.4 per 1.100	3,258 9 6
1,200 Land made Stock by Lord Irwin, with Interest to ditto	229 3 4
	312,801 19 9
N. B. Interest at 1.5 per Cent. per Ann. was paid to the Proprietors (by an Allowance in the Calls) to the 29th. Oct. 1774, and from thence to the 1st. January 1779 it was annually added to the Capital. The Profits of the Year 1779, including Part of those of 1780, were divided, and the subsequent Profits to 1st. January 1783 applied towards the Improvements of the Douglas Navigation.	
Tonnage, &c. received.	
Amount of the Tonnage of the Leeds and Liverpool Canal to 1st. Jan. 1784,	45,278 15 4
Ditto of the Douglas Navigation to ditto	16,289 16 11
Received on the Subscription for Surveys, from Withdrawers and the Corporation of Liverpool,	644 18 9
	62,213 11 0
	1,375,015 10 9
Expenditure.	
The Leeds and Liverpool Canal, including all Expences and Repairs to 1st. January 1784, has cost	244,421 3 4
The Douglas Navigation, including 1,22,000, the Purchase Money, with the Canals and Improvements made upon it, and Repairs to the same Time, has cost	56,296 12 2
	300,717 15 6
Interest allowed out of the Calls, and paid for Money borrowed	24,975 00 4
Ditto made Stock	54,960 19 9
Dividend of the Profits paid to the Proprietors in March 1780	3,520 9 9
Ditto of the Year 1783, payable 10th. June 1784,	6,281 6 8
	91,737 16 6
	1,392,455 12 5
Capital, with Tonnage, &c. received, as above	1,375,015 10 9
Debt due from the Company	1,17,440 1 3

(At General Assembly of the Company of Proprietors of the Leeds and Liverpool Canal and Douglas Navigation, 30th April, 1784, p.2.)

が明記されている。通行料その他の収入の部では、1784年1月1日までの通行料収入合計額を Leeds and Liverpool 運河と Douglas Navigation に分けて記載し、これにその他の収入が合計されている。支出の部は、2区分されていて、上段は1784年1月1日までの運河建設のための支払合計額が、下段には支払利子および配当額が掲記されている。2つの運河会社に見られるように、資本勘定を独立させ、詳説するのは、完成するまでは、通行料収入が運河建設に振り向けられるとともに、調達した資本に対する管理責任を明確にすることによって、株主の最も関心のある事項に対応しようとするものであった。

これに対して、運河マニア以後の建設された運河の場合、資本収支計算書だけでなく、損益計算書も公開された。たとえば、1810年に完成する

Kennet and Avon 運河では、完成までの期間に資本収支計算書が不定的に公開されるが、完成とともに資本収支計算書である資本勘定は締め切れ、開示されることはなかった。ただ、同運河の支線である Avon and Gloucestershire 鉄道の建設が完成する1833年には資本勘定が公開されている。しかし、資本勘定は運河全体のものではなく、鉄道のみのものであった²³⁾。このように運河会社では、いったん締め切られた資本勘定が、運河の拡張や合併等の後に公開されることが一般的であった。完成後、公開された財務諸表は収支計算書である。Kennet and Avon 運河1823年の年次報告書では、収支計算書が開示されている(図表8)。この収支計算書は“Account of the Receipts and Expenditure”と頭書きされ、現金主義で作成され、完成後每期公開されている。

図表8 Kennet and Avon 運河収支計算書1823

ACCOUNT OF THE RECEIPTS & EXPENDITURE

OF THE

Kennet and Avon Canal Company,

For the Year ending 29th of May, 1823.

Dr.				Cr.			
To Tonnage on the Kennet and Avon Canal.				By Repairing the Lining of the Canal, Locks, Aqueducts, Bridges, Culverts, Fences, &c.			
1822. L. s. d.	1822. L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.	Easter District, 14 Miles	L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.
June, 1,537 2 8	Dec. 2,350 19 11			Middle Ditto, 23 1/2 Ditto	1,048 2 10		
July, 1,989 11 10	1823.			Western Ditto, 19 1/2 Ditto	1,016 2 6		
Aug. 2,128 11 6	Jan. 1,047 15 1			Salaries of Clerks, Agents, Lock-keepers, &c		3,518 2 5	
Sept. 1,902 3 9	Feb. 2,963 16 0			12 Clerks and Agents,	1,460 16 8		
Oct. 3,344 6 9	Mar. 3,404 8 11			25 Lock-keepers,	912 18 3		
Nov. 3,302 13 7	Apr. 2,736 10 8			Surveying, Mapping, &c.	243 4 6		
	May, 2,107 6 4			Coals,	4 13 0		
	14,214 9 7	14,588 16 11	28,803 6 6	Rent and Taxes of Offices, &c.		193 8 1	
Less by Drawbacks, chiefly on Coals,			3,128 10 7	Printing, Stationery, and Advertisements,		134 18 6	
Weighing and Wharfage at Hungerford,				General and Sub-Committee Expenses,		571 17 10	
One Half-year's Dividend on 17 River Avon Shares, due 3d Sept. last,			1,020 0 0	Travelling Expenses of Engineer and Agents, Postage, Stamps, &c.		290 14 7	
Ditto on 4 ditto,			240 0 0	Weighing Barges at the Gauging Dock,		45 17 10	
Ditto on 6 ditto,			360 0 0	Working Steam Engines on Summit Level,		620 14 11	
One Year's Rent Charge, due Jan. 1823,			460 0 0	Remainder of the Cost of the New Cut at Sheffield Mills, on the River Kennet,		450 0 0	
Rent to 25th March last,			809 16 4	Ice-breaking,		61 19 10	
Half-Year's Interest on £4,865 13 11 a Loan to River Avon Co. for making a Horse Towing Path, due 3d Sept. last,			121 13 0	Damages of Land,		7 3 0	
Ditto on £4,865 13 11, due 3d March last,			243 6 4	One Year's Rent Charge to F. Page, Esq. to April 6, the whole or any part redeemable at 40 years purchase,		1,300 0 0	
Fines and Penalties,			35 17 1	Interest on £10,300, the Cost of four River Avon Shares, from 29th May, to 23rd Dec., 1822, when £1,500 was paid in part of the Principal,		299 3 7	
Tonnage on the River Kennet.				Interest on the Remaining £9600, from 23rd Dec., 1822, to 29th May, 1823,		193 11 3	492 14 10
1st Qr. £1,021 10 8 1	3rd Qr. £803 1 1			Rent and Tithes to 25th March last,		1,093 1 0	
2nd 1,228 0 6	4th 1,308 15 4	4,563 7 10		Law Charges,		50 14 6	
Wharfage,	£412 10 6			Balance of Interest Account,		4 17 7	
Rest,	351 8 6			Balance,		21,617 17 9	
Sundries,	110 2 7	882 1 7				£21,617 17 9	
Repairs, £1,477 16 7	Taxes, £214 3 11	5,245 9 5					
Salaries, 406 0 0	Sundries 127 13 1	2,585 13 7	2,719 15 10				
		£23,303 1 11					

(To the Proprietors of Kennet and Avon Canal Navigation, 2nd June, p.2.)

つの理由は、損益計算書だけでは、運河会社の財政状態を把握することができなかつたからである。運河会社では、建設時の資本調達過程で、多額の負債を抱える場合が多く、損益計算書で利益があっても、負債および資産の状況によっては、会社の存続に関わることが考えられるため、株主は資産と負債に関する情報を要求し、運河会社の経営者はそれに応えなければならなかつたのである。

産業革命期の主要交通機関として登場する運河会社は、巨額の資本を必要としたため、数多くの製造会社がパートナーシップの会社であったのに対して、株式会社形態を取るようになった。運河会社は有限責任を持つ株主で構成され、継続企業として設立された。運河会社の株主は、長期化する運河建設に対して、自己の投下した資金の財政状態や建設利息に関する財務情報を運河会社に対して要求した。運河会社は株主の要請にしたがい、資本収支計算書である資本勘定を開示した。Lancaster 運河 1795 年の要約収支計算書や Leeds and Liverpool 運河 1784 年の一般資本収支計算書等がその例である。運河経営者は運河建設の完了にともない、完成した運河を物的証拠として、資本の受託責任を明示する資本勘定を締め切り公開した。Lancaster 運河 1891-1898 年一般要約資本収支計算書がそれである。

運河の営業開始とともに、締め切られ、開示されなくなった資本勘定に変わり、収益勘定が公開される。株主は、定期的な配当を要求する。特に運河マニア後の財務的動機をもつ株主が増えるにしたがつて、平均的な市場利子率を上回る配当の要求が、要請される。このような株主の要求に対応するため、運河会社は配当可能利益計算に必要な会計組織を構築し、期間計算によって利益を計算しなければならなくなった。個別法によって資本からの配当は禁止されていたので、配当が営業によって生じた利益から行われていることを表明するため、開業後に収益勘定を作成し開示した。Kennet and Avon 運河 1823 年の収支計算書は、そ

の例である。さらに、収益勘定だけでは、運河会社の財政状態を把握できないことから、株主の要請にしたがい、現金主義で記録された各勘定の残高の総括である一般貸借対照表が開示された。Kennet and Avon 運河一般貸借対照表 1823 年がそれである。

運河会社が資本的収支を表示する資本勘定、収益的収支を表示する収益勘定、そして全体を総括する一般貸借対照表を独立させて開示するのは、株主層の構造的変化に対応するため、経営活動を効率的に行うために作成される財務諸表を開示することによって、株主の要求に応えようとしたからである。さらに、これらを通じて運河会社の会計は、分化した株主層の利害調整機能を副次的にもつこととなった。また、資本勘定、収益勘定、一般貸借対照表を基礎とする会計組織の構築は、その後の鉄道会計の基礎となった。イギリスにおける株式会社会計に展開に対して、運河会社の会計は、株式会社の資本の巨大化、運河建設の長期化、株主の拡大と分化、それにとまう定期的な配当の要求などが課題として、生起し、運河会社はこれに対応するため、会計の理論と技術を精緻化していくこととなる。この精緻化の経済的基盤は、運河への継続的で長期的な投資から生じる資本の有機的構成の高度化にある。

注

- 1) 小松芳喬「十八世紀におけるブリッジウォーター運河の収支」『早稲田大学政治経済学雑誌』第 226・227 合併号 45 ページ。
- 2) P. M. Deane, *The First Industrial Revolution*, 1965, p.69.
- 3) A. Smith, *The Wealth of Nation*, Cannan's ed. Vol2. 1961, pp.233-247.
- 4) 新井政治『イギリス近代企業成立史』1963 年 70 ページ。
- 5) P. M. Deane, *The First Industrial Revolution*, 1965, p.77.
- 6) W. T. Jackman, *The Development of Transportation in*

- Modern England*, 1916, p.420.
- 7) J. R. Ward, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, 1974, p.28.
 - 8) E. A. French, *The History of The Darby Canal Company 1793-1914*, np. 1973, pp.167-168.
 - 9) Trent and Mersey 運河は、Devent と Trent から Duke of Bridgewater 運河の Perton Brock までの93 マイルで、1777 年に完成している。1832 年時の発行株式数は、2,600 株で、株価は 50 ポンド、1 株あたりの配当額は 32 ポンド 10 シリングであった (*Railway Magazine*, 1838, p.387.)
 - 10) この職別の分類をもう少し詳しく観察すると、II の大地主には男爵 (barons), 郷士 (esquires), 紳士 (gentleman) が含まれ、I, II および III は、地主と呼ばれる階層である。IV の資本家には、商人 (merchants), 銀行家 (bankers), 金利生活者 (substantial renties) のことで、VII の専門職には弁護士 (attorneys), 外科医 (surgeons), 薬屋 (apothecaries) などが入るとされている。
 - 11) Huddersfield と Aston and Oldham 運河を結ぶ 20 マイルの運河である。運河マニア期の Aston の投資家グループによって建設が推進された (C. Hadfield and G. Biddle, *The Canals of North West England*, 1970, pp.323-324.)
 - 12) J. R. Ward, *The Finance of Cannal Building in Eighteenth-Century England*, 1974, pp.124-125.
 - 13) J. R. Ward, *The Finance of Cannal Building in Eighteenth-Century England*, 1974, p.135.
 - 14) この運河は、Trent and Mersey 運河から Severn 川の Stourbridge までの 46.5 マイルで、発行株式数は、700 株であった (*Railway Magazine*, 1838, pp.387-388.)
 - 15) T. C. Barker and C. I. Savage, *An Econonic History of Transport in Britain*, 1974, p.42.
 - 16) Leeds and Liverpool 運河は、1769 年の議会法によって認可され、1816 年に完成した Leeds の Aire and Calder Navigation から Liverpool までの 127 マイルの運河である。1835 年時点での発行株式総数は、2,880 株で、株価は 100 ポンド、1 株あたりの配当は 20 ポンドであった。 (*Railway Magazine*, 1838, pp.384-388.)
 - 17) A. B. DuBois, *The English Business Company after the Bubble Act 1720-1800*, 1928, pp.359-361.
 - 18) C. Duguid, *The Story of Stock Exchange*, 1901, p.96.
 - 19) B. C. Hunt, *The Development of the Business Corporation in England, 1800-1867*, 1969, p.48.
 - 20) Lancaster 運河は、1972 年に個別法を獲得している。個別法では、認可資本 41 万 4,000 ポンドで、借入あるいは新株発行により、20 万ポンドの追加投資が可能とされた。第 1 回の株主総会は、1793 年に Lancaster で開催され、1804 年に完成している。この運河は、Kirby Kendel から Lancaster を通り、Leeds and Liverpool 運河に接続する 76 マイルの運河である (C. Hadfield and G. Biddle, *The Canals of North West England*, 1970, p.182.)
 - 21) *Lancaster Canal To the Proprietors, and Report of the Committee*, June 30 1795, p.1.
 - 22) 議会費は、鉄道会社にもみられる資本的支出で、個別法取得のための費用であるが、その大半は議員の買収費である。
 - 23) *Report of the Committee of Management of the Kennet and Avon Canal Navigation*, 16 Juiy, 1833. p.1.
 - 24) 運河会社は施設を所有し、通行料とる経営形態であったため、施設の維持管理のための修繕費は最も重要な支出項目で、その内容は、築堤や藻の除去などであった。たとえば、Leeds and Liverpool 運河の損益計算書をもて、修繕費は独立した項目で、支出項目の最初に掲記され、金額も最も多いものであった (村田直樹「Leeds and Liverpool 運河の財務と会計」『長崎県立大学論集』第 25 巻第 3.4 号、1992 年、276-279 ページ。
 - 25) Kennet and Avon 運河の一般貸借対照表は 1817 年から開示されている。この年の小委員会に報告されたトレジャラー勘定では、残高を計算して一般貸借対照表に転記することが記載されている (J. R. Edwards, *A History Financial Accounting*, 1989, p.165.)