



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	Hannibal and St. Joseph鉄道会社の会計実務：土地供与政策と複会計システム
Author(s)	春日部, 光紀
Citation	経済學研究, 69(1), 3-15
Issue Date	2019-06-14
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/74890
Type	departmental bulletin paper
File Information	020ES_69(1)_003.pdf



Hannibal and St. Joseph 鉄道会社の会計実務 ——土地供与政策と複会計システム——

春日部 光 紀

I. 序

1830年代から開始されたアメリカの鉄道建設は、西漸運動（westward movement）の進展にともなって延伸していった。当時のアメリカは、東部資本を除くと鉄道会社の資金需要に対応できる資本蓄積がなく、私的資本のみでは限界があった。中西部の州政府も、運河に代わる交通手段としての鉄道を州の発展に利用しようと画策していたが、資金提供という方法では十分に応えられなかった。

鉄道関係者は多様な資金調達方法を模索することとなるが、やがて連邦政府や州政府による土地供与政策が大きな役割を演じることとなる。未開地への進出はリスクが高い一方で、鉄道の敷設は、移民の入植による土地の開墾や都市の形成を惹起し、土地価格を高騰させる可能性もある。土地担保付社債はこのような経済状況を背景に考案され、東部資本、さらにはイギリス資本を誘引することに成功する。鉄道への投資は、将来の土地価格上昇という投機的な側面も有していたため、イギリス資本の導入を想定した場合、財務報告の形式も当該地の投資家を意識するのは必然であろう。

本稿では、1847年に設立された Hannibal and St. Joseph Railroad Company（H&SJ鉄道会社）を祖上にのせ、同社に対する土地供与政策と複会計システムを検討する。鉄道会社への土地供与政策は、Illinois Central Railroad Company（IC鉄道会社）を嚆矢とする。IC鉄道会社との比較を行い、ミズーリ州による H&SJ鉄道会社

への土地供与政策と、供与地の活用・処分方法を検討する。

続いて 1879 年の年次報告書を中心に、H&SJ 鉄道会社が採用した複会計システムによる財務諸表の構造を分析する。同社は、供与地を戦略的に活用するため土地部門を組織したが、この部門の財務表は他の財務諸表と有機的な関連を有し、4 種類の財務表による複会計システムを形成した。

II. 土地供与政策と鉄道会社

1. 公有地条例

アメリカ本土の領土は、1783 年のパリ条約によりミシシッピ河以東の地域が確定し、その後、ルイジアナ地方の購入（1803 年）や、ガズデン地方の購入（1853 年）によって大きく拡大した。

連邦政府は、西方の広大な土地を公有地（public domain）¹⁾ として所有し、経済発展のために有効に利用すべく、1785 年 5 月 20 日には公有地条例（Land Ordinance of 1785）を成立させ、タウンシップ制（township）を導入している（図 1）。タウンシップ（町区）は、一辺が 6 マイル、面積が 36 平方マイルの正方形

1) 公有地は、いかなるときも合衆国によって所有され、連邦政府の諸法律にもとづく販売ないしは所有権の他への移転の対象となるすべての土地を包括するものである（Hibbard, Benjamin Horace (1939). *A History of the Public Land Policies*, New York: P. Smith, p.7）。



1	2	3	4	5	6
12	11	10	9	8	7
13	14	15	16	17	18
24	23	22	21	20	19
25	26	27	28	29	30
36	35	34	33	32	31

出所：Faulkner, Harold Underwood (1960). *American Economic History*, 8th ed., New York: Harper & Row, p.173. ハロルド U. フォークナー著、小原敬士訳 (1968)『アメリカ経済史 (上)』至誠堂, 231 頁; 松永健二 (1976)「公有地供与法」と伊利ノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム『経済論叢』第 118 巻第 1・2 号, 97 頁をもとに筆者作成。

図 1 タウンシップ制

に区画され (太線の正方形), これをさらに 1 平方マイル (640 エーカー) に細分割し, 全部で 36 の区画に整備された (これをセクションと呼ぶ)²⁾。連邦議会は, 整備された公有地を処分するにあたって, (特に西部への) 植民を促進すること, 公有地の売却収入を確保することを主な目的としていた³⁾。独立当初の連邦政府は莫大な債務を負っていたため, 公有地の売却は貴重な収入源であったといえる。この公有地条例は, アメリカの土地政策において根本的な役割を果たし, 基本的には 19 世紀にも踏襲された。

19 世紀初頭には, ニューイングランドに多くの木綿工場が設立されるとともに, 西漸運動の進展によって, 内陸開発 (internal improvements) と入植者の促進が課題となっていく。このような状況のもと, 1841 年 9 月 4 日に成立した先買権法 (Pre-emption Act of 1841)⁴⁾ は公有地

政策の大きな転換をなすものであり, 合衆国の市民ないし市民になることを表明した家長, 寡婦あるいは 21 歳以上の独身者に対して最低価格 \$1.25 で 160 エーカーまで購入する権利が与えられた⁵⁾。

2. IC鉄道会社への土地供与

西部開発にとって, 物流網の確立は非常に重要な条件であった。もっとも初期の公有地供与は, 1823 年にオハイオ州のワゴン道路 (wagon road) 建設のために行われている⁶⁾。供与された土地は, 1 エーカーあたり \$1.25 未満で売却されるべきではないと規定されていた⁷⁾。鉄道以前の主要な輸送手段であった運河では, 1827 年に Wabash and Erie Canal や Illinois and Michigan Canal (I&M 運河) に対して土地供与がなされている⁸⁾。運河への土地供与は, 連邦政府の公有地と交差するかたちで付与された。一般の土地は 1 エーカーあたり \$1.25 であったが, 運河建設によって地価の上昇が見込まれるため, 公有地の 1 エーカーあたり最低価格は \$2.50 とされた⁹⁾。

アメリカの鉄道建設は, 西漸運動の拡大にともなって 1830 年代から開始されたが, 巨額の建設資金をどのように調達するのが大きな問題となった。入植者は, 収穫した農産物の輸送手段として鉄道を切望していたにもかかわらず

4) 先買権 (pre-emption right) とは, 合衆国公有地に先駆的に入植した者に対して, その土地を優先的に買い取ることを認める権利である (折原卓美 (1999)『19 世紀アメリカの法と経済』慶應義塾大学出版会, 64 頁)。

5) 折原卓美, 前掲書, 83 頁。

6) Henry, Robert Selph (1946). *This Fascinating Railroad Business*, 3rd ed., revised, New York: The Bobbs-Merrill Company, p.376.

7) Hibbard, *op. cit.*, p.235.

8) *Ibid.*, pp.237-238.

9) 小澤治郎 (1991)『アメリカ鉄道業の生成』ミネルヴァ書房, 205 頁。運河会社に供与された土地の最低価格も, 1 エーカーあたり \$1.25 であった (Hibbard, *op. cit.*, p.254)。

2) Faulkner, Harold Underwood (1960). *American Economic History*, 8th ed., New York: Harper & Row, pp.172-173. ハロルド U. フォークナー著, 小原敬士訳 (1968)『アメリカ経済史 (上)』至誠堂, 230-231 頁。なお各セクションの番号, グレーの網掛けの四角および路線については, 次節で説明する。

3) *Ibid.*, p.172. H. U. フォークナー著, 小原敬士訳, 前掲書, 230 頁。

ず、依然として人口は希薄であり、資金負担能力はなかった。また鉄道建設に公的援助を行っていた州政府は¹⁰⁾、特に1837年恐慌の影響によって、運河や鉄道建設を促進することによる内陸開発から撤退し始めた¹¹⁾。1840年代後半以降になると景気は徐々に回復したが、州政府は、巨額の財政負担を懸念して鉄道会社に対する援助を躊躇していた。鉄道建設を継続するためには、東部資本およびその背後に存在するイギリス資本を誘引する必要がある、連邦政府が直接関与する運河方式をより大規模に実施したのが、イリノイ・セントラル方式であった¹²⁾。ただし、実際の手続きとしては、まず連邦政府がイリノイ州に対して公有地を供与し、州議会の議決を経て鉄道会社に供与されるというものであった¹³⁾。

IC鉄道会社は、1851年2月10日にイリノイ州議会によって認可された¹⁴⁾。イリノイ州南

部のケロー（Cairo）と同州北西端のガリーナ（Galina）を結び、シカゴまでの支線を備えた巨大鉄道であった。

1850年9月20日に成立した法律によって、IC鉄道会社は、200フィートの通行権（right of way）が与えられた¹⁵⁾。図1では路線の右側しか図解していないが、同社に供与された土地は、路線の両側6マイルであった¹⁶⁾。6マイル以内の奇数番号セクションは、売却の権利が連邦政府に留保されており、政府最低価格（government minimum price）の2倍の価格で販売される予定となっていた。先述のように、一般の土地（図1では網掛け部分）は1エーカーあたり最低価格が\$1.25であったため、連邦政府は1エーカーあたり最低価格\$2.50での販売を企てていたこととなる。この計画の理論的背景としては、運河の場合と同様に鉄道の敷設により地価は上昇するため、鉄道会社に土地を供与しても連邦政府は実質的に損失とはならないという考えがあった¹⁷⁾。IC鉄道会社には、偶数番号セクションが供与地として与えられた。すでに土地が供与済みとなっていた場合や、1841年の先買権法にもとづいて権利行使されていた場合は、路線から15マイル以内で他の土地を取得することが可能とされた¹⁸⁾。

10) 具体的方法には、(1) 州政府が有営する公共事業として投資する形態、(2) 部分投資にもとづく混合事業の形態、(3) 民間鉄道社債の引受および政府保証、その他一般貸付、(4) 現金補助、州公債の贈与等があった（生田保夫（1980）『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設—アメリカ鉄道経済の成立—』泉文堂、69頁）。

11) Goodrich, Carter (1950). *The Revulsion against Internal Improvements*, *The Journal of Economic History*, Vol.10, No.2, pp.145-146.

12) 小澤治郎、前掲書、205頁。

13) 松永健二（1976）「『公有地供与法』とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム」『経済論叢』第118巻第1・2号、98頁。

14) Donaldson, Thomas (1884). *The Public Domain: Its History with Statistics, with References to the National Domain, Colonization, Acquisition of Territory, the Survey, Administration and several Methods of Sale and Disposition of the Public Domain of the United States, with Sketch of Legislative History of the Land States and Territories, and References to the Land System of the Colonies, and also that of several Foreign Government*, Washington: Government Printing Office, p.264; Gates, Paul W. (1968). *The Illinois Central Railroad and its Colonization Work*, New York: Johnson Reprint Corp., p.61.

15) Taylor, George Rogers (1951). *The Transportation Revolution 1815-1860*, New York: Holt, Rinehart and Winston, p.96. 通行権とは、鉄道の敷設に必要な幅80から200フィートの公有地を受ける権利である（松永健二、前掲論文、96頁）。

16) IC鉄道会社の土地供与政策に関しては、Taylor, *op. cit.*, p.96; Gates, *op. cit.*, p.42; 松永健二、前掲論文、96-98頁; 生田保夫、前掲書、36-37頁を参照されたい。

17) 連邦政府にとっても公有地処分による収入は重要な財源であったため、鉄道会社への土地供与による損失は避けなければならなかった（松永健二、前掲論文、98頁）。

18) IC鉄道会社に供与された土地は、2,595,053エーカーという膨大なものであった（Donaldson, *op. cit.*, p.265）。

IC鉄道会社では、供与地の販売を広く告知するために土地部門 (land department) が組織され¹⁹⁾、供与地全体の約 80% (約 200 万エーカー) は抵当用地 (mortgage lands) として、残りの約 20% (約 50 万エーカー) は自由処分地 (free lands) として計画された²⁰⁾。土地を担保として起債された \$17,000,000 の土地担保付社債 ('mortgage lands' bonds) は、鉄道建設資金として充当された。抵当用地 1 エーカーあたり \$8.50 の保証に対して、一般には \$5.00 から \$20.00 の範囲で売り出された²¹⁾。自由処分地は 20% の割引で売り出され、25% を最初に支払った後、残りの 75% を 3 年間で支払うものとされた。IC鉄道会社の発起人は、当初からアメリカ資本だけでは不十分であり、イギリス資本の導入が不可欠と考えていたが²²⁾、イギリス人投資家を誘引するためには、社債発行の担保としての土地供与が必要だったのである²³⁾。

19) 鉄道会社の子会社として、土地会社 (land company) を設立する場合もあった (Sakolski, Aaron Morton (1932). *The Great American Land Bubble: The Amazing Story of Land-Grabbing, Speculations, and Booms from Colonial Days to the Present Time*, New York: Harper & Brothers Publishers, p.304)。

20) Hibbard, *op. cit.*, p.255. Gates (1968) は、約 200 万エーカーの建設用地を除いた約 59.5 万エーカーのうち、約 34.5 万エーカーを自由処分地とし、残り約 25 万エーカーを利息保証用地 (interest land) として利用したと指摘している。利息保証用地の売却収入は、土地担保付社債の利息支払いに充当された (Gates, *op. cit.*, p.154)。

21) Hibbard, *op. cit.*, p.255. 代金の支払条件は 6 年の分割払いとなっていたが、初年度の支払額はなく、次年度以降の 5 年間で均等額を支払うというものであった (*Ibid.*, p.255)。

22) Gates, *op. cit.*, p.68.

23) Johnson, Arthur M. and Supple, Barry E. (1967). *Boston Capitalists and Western Railroads: A Study in the Nineteenth-Century Railroad Investment Process*, Cambridge, Mass: Harvard University Press, p.134.

Ⅲ. H&SJ鉄道会社の複会計システム

1. H&SJ鉄道会社の概要

H&SJ鉄道会社は、ミズーリ川近郊のブキャナン郡セント・ジョセフとミシシッピ川近郊のマリオン郡ハンニバルを結ぶ路線として、1847 年 2 月 16 日に設立された²⁴⁾。授權資本は \$2,000,000 で、20,000 株を発行することとなっていた²⁵⁾。両市ともに肥沃な土地に囲まれ急速に人口が増加していた一方で、人口は約 68 万人で課税収入も少なかったため、ミズーリ州が巨額の資本を鉄道建設に対して援助することは困難な状況にあった²⁶⁾。当時は、州が実際の鉄道建設に従事することや、株主となって路線建設を支援することは不健全な政策と捉えられており、民間資本と公的信用を組み合わせることで望ましい輸送手段を確立できると考えられた²⁷⁾。実際、州知事の勧告と鉄道建設に熱心な州民の期待に応え、1851 年 2 月 22 日に H&SJ鉄道会社への援助が決定し、\$1,500,000 の州債が助成されている²⁸⁾。

ところが、最初に州債の供与を受けた 1851 年から 2 年後の 1853 年春になっても建設は開始されなかった。実際には最初の支援直後から追加支援が検討され、1852 年 6 月 10 日に鉄道建設への利用を目的として連邦議会からミズー

24) Million, John W. (1896). *State Aid to Railways in Missouri*, Chicago: The University of Chicago Press, p.40.

25) Roof, Major A. J. (1913). *Past and Present of Livingston County Missouri: A Record of Settlement, Organization, Progress and Achievement*, Vol.1, Chicago: The S. J. Clarke Publishing Company, p.113.

26) Million, *op. cit.*, pp.40-41, 63.

27) *Ibid.*, p.64. 1851 年に州知事であった King は、市民生活を圧迫しないように鉄道建設を支援することは可能であるが、州には十分な資本がないため、他から導入する必要がある、それには州の信用を利用することが最善であるとした (*Ibid.*, p.64)。

28) *Ibid.*, p.65.

り州に対して土地供与がなされている²⁹⁾。敷設マイル数は、1857年11月に64マイル、1859年1月に170マイル、1859年中に206.8マイルとなり、以後1860年と1866年の時点で変化はない³⁰⁾。同社は、1859年2月から営業を開始している³¹⁾。時刻表 (time card) による厳密な運行管理を行っていたため、時速18マイル以上では走行できなかった³²⁾。

H&SJ鉄道会社の建設見通しは、ミズーリ州議会が同社のために60万エーカー以上の土地供与を承認する1852年まで不透明であったが、この決定以降、John Murray Forbesを始めとする東部資本家が同社に興味を持つようになった³³⁾。J. M. Forbesは、H&SJ鉄道会社の財務

代理人 (fiscal agency) に任命され、1854年以降、同社をコントロールできる立場にあり³⁴⁾、Michigan Central Railroadの取締役だったHoratio H. Hunnewellとともに取締役にも就任した³⁵⁾。1854年の役員構成は、Robert B. Forbes, John E. Thayer, H. H. Hunnewell, Thomas B. Curtis, およびJ. M. Forbesとなっており、上記5人のボストン在住の取締役に加えて、ミズーリ州在住の3人が就任していた³⁶⁾。H&SJ鉄道会社は、設立後間もない時期にJ. M. Forbesを始めとする東部資本に実権を掌握され、特に資金調達を含む財務政策の展開に関して、供与された土地が大きな役割を担うこととなる。

2. H&SJ鉄道会社への土地供与

先述のように、1852年6月10日の連邦議会制定法によって、ミズーリ州を通じてH&SJ鉄道会社に対して土地供与がなされた³⁷⁾。これはハンニバルからセント・ジョセフ間の鉄道建設にのみ適用可能であり、同社には十分かつ完全な権利が与えられた³⁸⁾。H&SJ鉄道会社に供与された土地は、1854年末までに内務長官によって正式に認定され、I&M運河の土地売却で経験を積んでいたE. B. Talcottが、土地代理人 (land agency) に任命された³⁹⁾。

土地の供与方法は、路線の両側6セクションに対して偶数で指定された交互の土地が与えら

29) *Ibid.*, p.73; Donaldson, *op. cit.*, p.265; Cleveland, Frederick A. and Powell, Fred Wilbur (1966). *Railroad Promotion and Capitalization in the United States*, Reprinted ed., New York: Johnson Reprint Corp, p.247.

30) Million, *op. cit.*, pp.104-105, 139. 同社は予備調査に多くの時間を要し、1853年3月になってようやく206マイルのルートを決めたことも、建設作業の開始が遅れた要因であった (*Ibid.*, p.87)。

31) Hannibal and St. Joseph Railroad Company (1860). *The Hannibal and St. Joseph Railroad Company have received by grant from Congress over 600,000 acres of the Choicest Farming & Wood Lands*, Hannibal, Mo.: Hannibal and St. Joseph Railroad Company Office, p.6.

32) Roof, *op. cit.*, p.123.

33) Johnson and Supple, *op. cit.*, p.54; Larson, John Lauritz (1984). *Bonds of Enterprise: John Murray Forbes and Western Development in America's Railway Age*, Cambridge, Mass: Distributed by Harvard University Press, p.52. J. M. Forbesは、中国貿易で財をなしたのち鉄道投資に参入し、ボストンやニューヨーク等の東部資本家とともに1846年にMichigan Central Railroadを買収していた (Gates, *op. cit.*, p.40)。また彼は、本来は認可されないような鉄道の建設を推進するという点で連邦政府の土地供与政策を非難していたが、ミシシッピ州を横断する地域の鉄道に関わるようになると態度を変えたという (Johnson and Supple, *op. cit.*, p.163)。

34) Larson, *op. cit.*, p.70.

35) Johnson and Supple, *op. cit.*, p.54.

36) *Ibid.*, pp.163-164.

37) J. M. Forbes自身は、この決定を待つて株式を購入している (Oster, Donald B. (1993). *The Hannibal and St. Joseph Railroad, Government and Town Founding, 1846-1861*, *Missouri Historical Review*, Vol.87, No.4, p.410)。株式の大部分は、ボストンの東部資本家が所有していた (Roof, *op. cit.*, p.128)。

38) H&SJ RR Co. (1860), *op. cit.*, pp.3-4. 路線が10年以内に完成しない場合は、連邦政府に返納するという条件が付されていた (*Ibid.*, p.4)。

39) Johnson and Supple, *op. cit.*, p.164.

れた (図 1 を参照されたい) ⁴⁰⁾。また路線決定後に、いずれかの土地が連邦政府によってすでに売却されていた場合や、入植者が先買権を行っていた場合は、6 マイルの外側から 15 マイル以内の範囲で同等の土地を選択することができた ⁴¹⁾。政府 (奇数) セクションは権利が連邦政府に留保されており、1 エーカーあたりの最低価格は \$2.50 とされた ⁴²⁾。この価格は double minimum price と呼ばれ、一般の土地が 1 エーカーあたり \$1.25 であったために最低価格を 2 倍とし、鉄道会社への土地供与によって連邦政府が損失を負担しないようにする術策である。H&SJ 鉄道会社への土地供与政策は、イリノイ・セントラル方式を踏襲するものであったといえる。

鉄道会社への供与地は、土地担保付社債の発行や土地売却による収入等、財務政策や経営上きわめて重要な地位を占めた。たとえば IC 鉄道会社は、供与地を市場に投入した最初の企業であったが、土地を専門に扱う土地会社 ⁴³⁾ や他の土地供与鉄道会社等の参入により、競争は熾烈となっていた ⁴⁴⁾。後発の土地供与鉄道会社でもっとも活動的だったのが H&SJ 鉄道会社であり、1858 年に供与地を市場に投入している ⁴⁵⁾。

H&SJ 鉄道会社が 1860 年に作成したパンフレット: *The Hannibal and St. Joseph Railroad Company have received by grant from Congress over 600,000 acres of the Choicest Farming & Wood Lands* には、本文の前に以下のような文章が記載されている ⁴⁶⁾。

40) 図 1 では路線の右側しか描かれていないが、IC 鉄道会社と同様に、路線の両側 6 マイルの土地を供与されている。

41) Million, *op. cit.*, pp.73-74.

42) Donaldson, *op. cit.*, p.265; H&SJ RR Co. (1860), *op. cit.*, p.6.

43) この場合の土地会社は、鉄道会社と資本関係はない。

44) Gates, *op. cit.*, p.182.

45) *Ibid.*, p.184.

"It has been found impossible to answer the large number of letters that are daily received, in reference to these lands. To such, this Pamphlet will be sent, in reply to the questions asked."

同社は 1861 年に土地部門の代理店をボストンに設立し、ニューイングランドで大規模な宣伝活動を行っている ⁴⁷⁾。これらの宣伝活動の効果もあり、上記引用文からは、土地の購入に関してかなりの問い合わせがあったことが伺える。パンフレットでは、価格と支払条件に関して、土地の価格は土壌や場所によって変動し、条件のよい農地は 1 エーカーあたり \$5 から \$20 の範囲で売却され、支払条件は割賦払土地売買契約 (contracts for deeds) を結ぶとし、支払例を提示している (図 2)。購入金額を \$800、利率 5%、11 年間の分割払いという事例となっ

Aug. 1, 1859—Paid one year's interest on \$800 at 5 per cent., and received contract for deed,	\$40 00
" 1, 1860—Paid one year's interest as above,	40 00
" 1, 1861—Paid first installment of purchase money, being one-ninth of \$800, \$88 89	
" 1, " —Paid one year's interest on balance due, \$711 11, as above,	35 55—124 44
" 1, 1862—Paid second installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$622 22 31 11—120 00	
" 1, 1863—Paid third installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$538 33 26 66—115 55	
" 1, 1864—Paid fourth installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$444 44 22 22—111 11	
" 1, 1865—Paid fifth installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$355 55 17 78—106 67	
" 1, 1866—Paid sixth installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$266 66 13 33—102 22	
" 1, 1867—Paid seventh installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$177 77 8 89—97 78	
" 1, 1868—Paid eighth installment,	88 89
" 1, " —Paid one year's int. on \$88 89 4 45—93 34	
" 1, 1869—Paid ninth installment, and received deed,	88 89
	\$1040 00

出所: H&SJ RR Co. (1860). *The Hannibal and St. Joseph Railroad Company have received by grant from Congress over 600,000 acres of the Choicest Farming & Wood Lands*, Hannibal, Mo.: Hannibal and St. Joseph Railroad Company Office, p.8.

図 2 割賦購入の支払例

46) H&SJ RR Co. (1860), *op. cit.*, n.pag.

47) Gates, *op. cit.*, p.184.

ており、最初の2年間（1859年と1860年）は、利息\$40.00の支払いのみである。その後1861年から1869年までの9年間で利息と元本（\$800/9回 $\div$ \$88.89）を返済し、支払総額は\$1,040となる。

アメリカの鉄道は、西方への拡大にともなって延伸していったが、未開地への投資はリスクが高く、鉄道会社にとって資金調達は大きな問題であった。他方で、当初はミズーリのように公的機関が私企業を支援すべきではないとする州もあったが、中西部の州は、財政を潤沢にするために漸次、信用供与という形式で鉄道会社を支援した。信用供与を利用したのは、州には資金がなかったからであり、この状況は入植する農民も同様であった。そこで鉄道会社は、割賦による販売形態を準備したのであり⁴⁸⁾、H&SJ鉄道会社にとっても重要な収入源となっていたのである。

3. 年次報告書の構成

本稿では、1879年の年次報告書を中心に検討していく⁴⁹⁾。報告書の構成は、取締役・役員一覧、社長報告、総支配人（general manager）報告、監査室報告、主任技師報告、機械部門管理者報告となっている。表題から判断すると社長報告は株主向け、総支配人報告は社長向け、監査室報告、主任技師報告および機械部門管理者報告は総支配人向けとなっており、階層的な管理組織に応じた報告体系を構築している。報告

（書）が誰に向けて作成されたものであるかを把握することは、情報内容を分析するうえで重要となる。足立（1996）では、Pennsylvania Railroad Companyの年次報告書进行分析する過程で、社長（取締役会）報告とトレジャラー報告は直接株主に向けて作成されているが、その他の諸報告は、階層的な管理組織に即して上位役職者に向けて下位役職者からなされたことを指摘し、社長以下の社内役職者に対してなされた報告—その意味で内部報告—がそのまま株主に対する年次報告書に掲載・包摂されていると指摘している⁵⁰⁾。H&SJ鉄道会社も類似の内部報告体系を形成しており、総支配人以下の報告は、管理会計的資料が財務報告に転用されたものと位置づけられる。

社長報告では、まず損益と債務の状況、営業マイル数（支線を含め292.35マイル）が記述されている。路線を順次、鉄レールから鋼レールに交換していくことで、軌道維持費が削減され、輸送費、車輛の損耗および蒸気機関車の効率的運用が重要になるとしている⁵¹⁾。蒸気機関車は1870年以来購入しておらず、状態も劣化しているため、9台は大規模修繕、28台はほぼ再製造となった。これらの蒸気機関車は勾配の緩い東部管区（eastern division）に配置し、購入する新たな蒸気機関車を勾配のきつい西部管区（western division）に配置している。また200台の無蓋貨車をUnited States Rolling Stock Companyからリースしていたが、これを中止し、250台の有蓋貨車をMichigan Car Companyから分割購入した⁵²⁾。続いて土地部門の報告がなされ、資産総額は約\$250万、未

48) 小澤治郎、前掲書、211頁。入植者は借金以外に土地購入資金を確保する手段がなく、東部資本家や土地投機業者等、鉄道会社以外からもかなりの高金利で融資を受けていた（Faulkner, *op. cit.*, pp.174-175. H. U. フォークナー著、小原敬土訳、前掲書、233-234頁）。

49) 参考文献に掲げた年次報告書のうち、1879年、1880年、1882年以外は年次報告書の一部しか入手できていない。また1864年、1871年、1872年、1879年、1880年、1881年、1882年は、年次報告書（財務諸表）の作成年と発行年が異なっているが、すべて発行年で引用している。

50) 足立浩（1996）『アメリカ管理原価会計史—管理会計の潜在的展開過程—』晃洋書房、391-392頁。

51) H&SJ RR Co., (1879). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1878*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer, pp.4-5.

52) *Ibid.*, pp.5-6.

売却の土地は約 90,000 エーカーであるとしている。土地は依然として割賦販売による売却を行っており、最終の支払終了後に権利が移転する。現在発行されている土地担保付社債 (land grant bonds) は順次償還されていくが、ミズーリ州から供与された州債を償還するため、供与地全体を別の信託に移していくとしている⁵³⁾。全体として、鉄道資産の状態も健全に維持され、経営状態も良好であることを強調している。

総支配人報告では、最初に南西部鉄道運賃協会 (south western railway association) による運賃協定、他鉄道会社の動向、州による運賃補償に言及している。運賃補償は、乗客輸送に関してマイルあたり 3 セントが補償されていたが、これが引き下げられたこと、しかしながら農作物が豊作で貨物輸送がかなり増加し、事業全体としては満足すべき状況であったことが指摘されている⁵⁴⁾。

監査室報告には、詳細な損益・資産状況が記載され、マイルあたり利益、週あたり平均利益、貨物総輸送距離、貨車マイルあたり平均利益、乗客マイルあたり平均利益等の分析が行われている⁵⁵⁾。運賃協定が一時的に停止した 4 月のみ、運賃が下落し状況が悪くなった。末尾には監査人である C. W. Winslow の署名もあるが、内容としては H&SJ 鉄道会社の詳細な経営分析が中心であり、いわゆる監査報告書とは性質を異にする。社長報告はこの報告で行われている分析を要約し、さらに評価を加えたうえで同社の優位性を株主にアピールしている。

主任技師報告は、レールや枕木の更新状況、碎石 (ballast) の再敷設、橋梁、駅舎、給水所、屠場等の情報が記載されている⁵⁶⁾。機械部門管理者報告は、車輦工場、蒸気機関車工場で発生した費用や修繕の状況が詳述されている⁵⁷⁾。

4. 財務諸表の体系

資料上の制約はあるが、1859 年、1864 年、1871 年および 1872 年の年次報告書では、複会計システムを採用していない⁵⁸⁾。1871 年と 1872 年には、多くの報告書が添付されるようになり (1871 年: 8 種類, 1872 年: 5 種類)、後者の 2 年間には、報告書の 1 つとして土地報告書が作成されている⁵⁹⁾。複会計システムは、少なくとも 1873 年以降に採用されたと推察できるが、土地報告書はそれ以前から採用されていたこととなる。

1879 年の年次報告書では、機械部門管理者報告の後に、34 頁から 46 頁にわたって以下のような各種統計資料 (財務諸表を含む) が添付されている。

Table No.1 Capital Account

Table No.2 Revenue Account

Table No.3 Land Department Balance Sheet

Table No.4 General Balance Sheet

Table No.5 Statement in Detail of Earnings
and Expenses for 1878

58) H&SJ RR Co., (1859). *Report to the Stockholders of the Hannibal and St. Joseph Railroad Company. November, 1859*, Boston: Press of Geo. C. Rand & Avery, pp.14-16; *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Reports of the Treasurer, Treasurer of the Fiscal Agency, Superintendent, and Land Commissioner, January 1, 1864*, Boston: Press of Geo. C. Rand & Avery, pp.9-10; *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Report of the Treasurer, Superintendent and Land Department, January 1, 1871*, Boston: Press of T. W. Ripley & Co, pp.19-29; *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Report of the Treasurer, Superintendent and Land Department, January 1, 1872*, New York: W. F. Jones, Printer, pp.9-13.

59) H&SJ RR Co., (1871), *op. cit.*, p.30; H&SJ RR Co., (1872), *op. cit.*, p.13.

53) *Ibid.*, p.9.

54) *Ibid.*, pp.11-12.

55) *Ibid.*, pp.13-19.

56) *Ibid.*, pp.20-27.

57) *Ibid.*, pp.28-33.

TABLE No. 1.

H. & St. Jo. R.R. Co.

CAPITAL ACCOUNT.

Year ending Dec. 31, 1878.

To Common Stock	\$9,168,700 00		To Cost of main line	\$9,401,042 57	
" Preferred "	5,083,024 00	\$14,251,724 00	" Equipment	815,490 50	
" Mortgage Bonds :			" Cost of K. C. & Cameron R'y. ..	2,251,480 74	
Missouri State 6's	\$3,000,000 00		" " " Q'cy & Palmyra " ..	351,370 72	
15 Yr. Convertible 8's	4,000,000 00		" " " Atchison Branch " ..	573,042 92	\$18,492,427 45
K. C. & Cameron 10's	1,200,000 00		" Disct. & Expenses on Bonds, &c. :		
Quincy & Palmyra 8's	500,000 00	8,700,000 00	On State Bonds	552,281 50	
			" Construction Bonds	681,098 87	
			" Capital Stock	2,901,181 29	
			" Expenses on Ren'l State Bonds ..	95,905 02	
			" Depreciation of Equipment	2,317,173 18	6,497,830 86
			" Balance to Gen'l Bal. Sheet.		8,061,656 69
		\$22,951,724 00			\$22,951,724 00

出所 : H&SJ RR Co. (1879). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1878*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer. Faulkner, p.34.

図3 資本勘定

Table No.6 Materials on hand December 31, 1878

Table No.7 Statement of Tonnage of each Class of Freight Shipped during 1878

Table No.8 Statement of Through and Way Freight Traffic for 1878

Table No.9 Statement of Through and Way Passenger Traffic for 1878

Table No.10 Schedule of the Equipment of the Hannibal & St. Joseph R. R. Co.

財務諸表は、Table No.1 から Table No.4 までの4種類である。資本勘定(capital account)は、借方に資本・負債が、貸方に資産が計上されている(図3)。長期負債には、ミズーリ州から供与された州債が計上されている。貸方は、幹線の固定資産(cost of main line)や蒸気機関車・貨車・客車等の車輛(equipment)、その他、社債や株式が計上されている⁶⁰⁾。車輛に関しては、Table No.10で種類ごとの明細表が添付されている⁶¹⁾。年次報告書では、追加的な建設や車輛、レールを資本勘定に計上したと記述してい

る⁶²⁾。J. L. Boockholdt も指摘しているように、当時は新資産を費用化するのではなく資本化する傾向があり⁶³⁾、特にレールの処理は廃棄法を採用していたと考えられる。借方残高

60) 車輛減価償却費(depreciation of equipment)は、金額が大きく、費用化はしたものの損益計算書に振り替えていないようにみえる(当該勘定は、1872年の時点では計上されていない)。さらに1880年、1881年、1882年の資本勘定でも、この金額に変化がないことから(e.g. H&SJ RR Co., (1880). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1879*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer, p.17), 詳細な処理は不明である。

61) H&SJ RR Co., (1879), *op. cit.*, p.46.

62) *Ibid.*, pp.18, 20-21.

63) Boockholdt, J. L. (1978). Influence of Nineteenth and Early Twentieth Century Railroad Accounting on the Development of Modern Accounting Theory, *The Accounting Historians Journal*, Vol.5, No.1, p.23. 彼は、州の運賃規制が会計処理に影響を与えたとしている(*Ibid.*, p.23)。減価償却の会計処理にも運賃規制が影響した可能性がある。

TABLE No. 2.

<i>H. & St. Jo. R. R. Co.</i>		REVENUE ACCOUNT.	<i>Year Ending Dec. 31, 1878.</i>	
To Earnings:			By Operating Expenses.....	1,220,551 24
Passenger	\$556,886 88		" Taxes for 1878.....	33,741 07
Freight	1,313,482 43		" Interest and Exchange.....	4,802 39
Mail	51,880 20		" Coupon Interest.....	
Express	24,688 02		State Bonds.....	180,000 00
Miscellaneous.....	99,302 61		K. C. and Cameron Bonds ..	120,000 00
		2,045,450 23	Quincy and Palmyra " ...	40,000 00
			8% Convertible " ...	320,000 00
			" Balance to Gen'l Balance Sheet.	120,355 53
		\$2,045,450 23		\$2,045,450 23

出所: *Ibid.*, p.35.

図 4 収益勘定

\$3,061,656.69 は、一般貸借対照表 (general balance sheet) の借方に振り替えられている。

収益勘定 (revenue account) は、借方に収益、貸方に費用が計上されている (図 4)。貸方の債券利息 (coupon interest) は、資本勘定借方の抵当権付債券 (mortgage bonds) に対応したもので、社長報告に詳細な計算過程が示されている⁶⁴⁾。Table No.5 は収益・費用の月次明細であり、特に営業費は、路線営業費 (operating road: 19 勘定)、路線維持費 (maintenance of road: 7 勘定)、車輛維持費 (maintenance of equipment: 3 勘定)、一般費 (general expenses: 6 勘定) に細分され、かなり詳細な内容となっている。借方残高 \$120,355.53 は、一般貸借対照表の借方に振り替えられている。

土地部門貸借対照表 (land department balance sheet) は、貸借最初の勘定が各々 1878 年以前の累積収入と累積支出を表示しており、収支計算書として作成されている (図 5)。借方残高 \$2,555,341.95 は、一般貸借対照表の貸方に振り替えられている。1879 年の年次報告書における各種統計資料は、通し番号を附したうえで末尾に挿入してあるのみであったが、次年度は監査人である C. W. Winslow が総支配人に対し

て提出する形式となっている⁶⁵⁾。ただし土地部門貸借対照表は、年次報告書後半の土地部門長 Thomas D. Price による報告に組み込まれている⁶⁶⁾。土地の運用は H&SJ 鉄道会社にとって重要な位置を占めており、それが独立した財務表の維持に繋がったと考えられる。

一般貸借対照表は、借方に流動負債、貸方に流動資産を計上している (図 6)。借方の最初には、資本勘定残高と収益勘定残高が振り替えられ、その後、買掛金、支払手形等が計上されている。貸方には、現金、棚卸資産 (supplies on hand)、エレベーター等が計上されている。Table No.6 は棚卸資産の明細となっており、機械部門 (鉄、鋼、車輪、車軸、石炭、コークス等)、路線部門 (枕木、杭材等)、貯蔵品 (オイル、釘、ナット等)、燃料 (石炭、木材) 等が記載されている。未払税金 (taxes) は、税務

65) H&SJ RR Co., (1880), *op. cit.*, p.15.

66) *Ibid.*, p.38. 1882 年の年次報告書では再び通し番号が附されるが、財務諸表とは番号が連続していない (H&SJ RR Co., (1882). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1881*, New York: Chas. F. Ketcham & Co., Stationer and Printer, p.36)。一般貸借対照表との振替関係は維持されている。

64) H&SJ RR Co., (1879), *op. cit.*, p.4.

TABLE No. 3.

H. & St. Jo. R. R. Co.

LAND DEPARTMENT BALANCE SHEET.

Dec. 31, 1878.

To Land Dept. Exps. prior to 1878.	\$066,233 78		By Land Revenue prior to 1878....		\$4,249,077 71
" Disc't. on Land Grant Bonds....	2,730,615 15		" " Free Lands	\$14,007 62	
" Int. " " "	4,866,926 67	\$7,763,775 55	" " Assd. Cont's..	234,651 79	283,659 41
" Expenses Free Lands.....	20,889 88		" Land Grant, S. F. Bonds.....		898,000 00
" " Assigned Contracts.....	15,749 61	36,639 49	" Balance to Gen. Bal. Sheet.....		2,555,341 95
" Disc't. on L. G. S. F. Bonds.....	20,250 00				
" Commissions	4,050 00	24,300 00			
" Int. for 1878 L. G. S. F. Bonds.		50,299 87			
" J. L. Lathrop, Ex. Treas.....		2,244 94			
" Cash on hand.....					
Farmers' L. & T. Co. Assd. Conts	9,657 95				
Bk. of N. America, Free Lands.	6,171 27				
To redeem Bonds Drawn.....	48,000 00	63,830 22			
		\$7,941,079 07			\$7,941,079 07

36

出所 : *Ibid.*, p.36.

図5 土地部門貸借対照表

TABLE No. 4.

H. & St. Jo. R. R. Co.

GENERAL BALANCE SHEET.

December 31, 1878.

To Balance from Capital Account..		\$3,061,656 69	By Cash in Treasury and in Banks ..		\$198,019 06
" " " Revenue " ..		120,355 53	" Agents' Balances	\$47,792 42	
" Interest on Land Grant Bonds held by Company		24,496 33	" Amount due for Mail service	12,225 13	60,017 55
" Accts. Payable.....173,370 10			" Supplies on Hand		82,318 14
" Bills "	172,994 97		" Improvements Kansas City	44,729 80	
" Less Coll. Acct.	346,365 07		" Elevators	61,000 00	
" Unclaimed Wages.....	36,187 41	\$310,177 66	" Extr'dinary Expenses and Taxes	51,331 61	157,061 41
" " div. on Pfd. Stock ..		2,435 88	" Balance of Current Accts. with R.R. Cos. and Individuals....		23,163 07
" Unpaid Coupons :		633 50	" Bonds, Stocks and Property held for Investment.....		18,800 00
Past due and unclaimed	3,850 00		" Land Grant S. F. Bonds		419,000 00
Due Jan. 1, 1879	150,000 00	153,850 00	" Land Department		2,555,341 95
" Balance of Profit and Loss ..		6,617 53	" Balances of suspended and doubtful Accounts		166,496 94
		\$3,680,223 12			\$3,680,223 12

37

出所 : *Ibid.*, p.37.

図6 一般貸借対照表

当局との見解の相違により会社が支払を拒否していた金額 (\$51,331.61 のうち \$23,627.47) である⁶⁷⁾。続いて、土地部門からの振替額が計上されている。

H&SJ鉄道会社の主要財務諸表は上記4種類

であり、土地部門の財務表が独立している点に特徴がある。資本勘定と収益勘定は、財務部門 (financing branch) と営業部門 (operating branch) の投影であるとする見解からすると⁶⁸⁾、同社が土地部門貸借対照表を独立して維持したこと

67) H&SJ RR Co., (1879), *op. cit.*, p.14.68) Esquerré, Paul-Joseph (1917). *The Applied*

は、土地部門の重要性に起因すると考えられる。

Table No.7 は、穀物 (grain)、小麦粉、塩、石灰、家畜 (live stock)、木材、鉄、石炭等の貨物別月別明細表となっている。Table No.8 と Table No.9 は、貨物と乗客に関して西部管区と東部管区に区分したうえで、直通列車と各駅列車の輸送量を一覧にしたものである。

Ⅳ. 結語

以上、本稿では、H&SJ鉄道会社に対する土地供与政策と複会計システムに関して分析してきた。

同社の発行したパンフレットにもとづいて土地供与の方法を検討した結果、イリノイ・セントラル方式を踏襲するものであったと確認できた。当時のミズーリ州民は、IC鉄道会社への土地供与政策をみて大いに希望を持ったとされるが⁶⁹⁾、未開地への鉄道敷設が非常に困難な当時においては、画期的な手法であった。同社への供与地は肥沃であったため、土地担保付社債の発行や入植者への農地売却等によって資金調達を行うことができた。他方で入植者は、十分な土地購入資金を蓄えていなかったため、H&SJ鉄道会社自身が割賦販売による販売方法を準備しなければならず、金融部門としての役割も果たすこととなった。

資料上の制約から、本稿では、複会計システムの導入時期は特定できていない。複会計システムは、1872年の年次報告書では導入されていないため、少なくともそれ以降ということとなる。J. M. Forbesを中心とした東部資本、さらにはイギリス資本の導入に至ったことが、同社に海外投資家の目線を意識させ、財務諸表形式の変更に繋がったと考えられる。イギリスで複会計システムが最初に制度化されたのが

1868年鉄道規制法 (the Regulation of Railways Act) であることを勘案すると、約10年で会計技術が移転されたこととなる。

H&SJ鉄道会社にとって供与地の利用・処分は重要な業務であり、また土地部門を組織していたことから、当該部門の報告書は複会計システムによる財務諸表を構成することとなった。ただし、土地部門貸借対照表は、複会計システムの形成以前から作成されており、収支計算書として機能していた点に特徴がある。

付記：本稿は、科学研究補助金（基盤研究C：課題番号16K03975）による研究成果の一部である。

参考文献

- 足立浩 (1996) 『アメリカ管理原価会計史—管理会計の潜在的展開過程—』晃洋書房。
- Boockholdt, J. L. (1978). Influence of Nineteenth and Early Twentieth Century Railroad Accounting on the Development of Modern Accounting Theory, *The Accounting Historians Journal*, Vol.5, No.1, pp.9-28.
- Cleveland, Frederick A. and Powell, Fred Wilbur (1966). *Railroad Promotion and Capitalization in the United States*, Reprinted ed., New York: Johnson Reprint Corp.
- Donaldson, Thomas (1884). *The Public Domain: Its History with Statistics, with References to the National Domain, Colonization, Acquisition of Territory, the Survey, Administration and several Methods of Sale and Disposition of the Public Domain of the United States, with Sketch of Legislative History of the Land States and Territories, and References to the Land System of the Colonies, and also that of several Foreign Government*, Washington: Government Printing Office.
- Esquerré, Paul-Joseph (1917). *The Applied Theory of Accounts*, New York: Ronald Press Company.
- Faulkner, Harold Underwood (1960). *American Economic History*, 8th ed., New York: Harper & Row.
- ハロルド U. フォークナー著、小原敬士訳 (1968) 『アメリカ経済史 (上)』至誠堂。
- Gates, Paul W. (1968). *The Illinois Central Railroad and its Colonization Work*, New York: Johnson Reprint

Theory of Accounts, New York: Ronald Press Company, pp.410-413.

69) Oster, *op. cit.*, p.407.

Corp.

Goodrich, Carter (1950). The Revulsion against Internal Improvements, *The Journal of Economic History*, Vol.10, No.2, pp.145-169.

Hannibal and St. Joseph Railroad Company (1859). *Report to the Stockholders of the Hannibal and St. Joseph Railroad Company*. November, 1859, Boston: Press of Geo. C. Rand & Avery.

——— (1860). *The Hannibal and St. Joseph Railroad Company have received by grant from Congress over 6000,000 acres of the Choicest Farming & Wood Lands*, Hannibal, Mo.: Hannibal and St. Joseph Railroad Company Office.

——— (1864). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Reports of the Treasurer, Treasurer of the Fiscal Agency, Superintendent, and Land Commissioner, January 1, 1864*, Boston: Press of Geo. C. Rand & Avery.

——— (1871). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Report of the Treasurer, Superintendent and Land Department, January 1, 1871*, Boston: Press of T. W. Ripley & Co.

——— (1872). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, together with the Report of the Treasurer, Superintendent and Land Department, January 1, 1872*, New York: W. F. Jones, Printer.

——— (1879). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1878*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer.

——— (1880). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1879*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer.

——— (1881). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1880*, New York: Chas. F. Ketcham, Stationer and Printer.

——— (1882). *Report of the Directors of the Hannibal and St. Joseph Railroad Co. to the Stockholders, For the Year Ending December 31, 1881*, New York: Chas. F.

Ketcham & Co., Stationer and Printer.

Henry, Robert Selph (1946). *This Fascinating Railroad Business*, 3rd ed., revised, New York: The Bobbs-Merrill Company.

Hibbard, Benjamin Horace (1939). *A History of the Public Land Policies*, New York: P. Smith.

生田保夫 (1980) 『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設—アメリカ鉄道経済の成立—』 泉文堂。

Johnson, Arthur M. and Supple, Barry E. (1967). *Boston Capitalists and Western Railroads: A Study in the Nineteenth-Century Railroad Investment Process*, Cambridge, Mass: Harvard University Press.

Larson, John Lauritz (1984). *Bonds of Enterprise: John Murray Forbes and Western Development in America's Railway Age*, Cambridge, Mass: Distributed by Harvard University Press.

松永健二 (1976) 「公有地供与法」とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム」『経済論叢』第118巻第1・2号, 88-108頁。

Million, John W. (1896). *State Aid to Railways in Missouri*, Chicago: The University of Chicago Press.

折原卓美 (1999) 『19世紀アメリカの法と経済』 慶應義塾大学出版会。

Oster, Donald B. (1993). The Hannibal and St. Joseph Railroad, Government and Town Founding, 1846-1861, *Missouri Historical Review*, Vol.87, No.4, pp.403-421.

小澤治郎 (1991) 『アメリカ鉄道業の生成』 ミネルヴァ書房。

Roof, Major A. J. (1913). *Past and Present of Livingston County Missouri: A Record of Settlement, Organization, Progress and Achievement*, Vo.1, Chicago: The S. J. Clarke Publishing Company.

Sakolski, Aaron Morton (1932). *The Great American Land Bubble: The Amazing Story of Land-Grabbing, Speculations, and Booms from Colonial Days to the Present Time*, New York: Harper & Brothers Publishers.

Taylor, George Rogers (1951). *The Transportation Revolution 1815-1860*, New York: Holt, Rinehart and Winston.