



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	イギリス運河会社の生成と会計実務の展開
Author(s)	春日部, 光紀
Citation	経済學研究, 76(1), 1-23
Issue Date	2026-06-04
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/99860
Type	departmental bulletin paper
File Information	ES_76(1)_001.pdf



イギリス運河会社の生成と会計実務の展開

春日部 光 紀

I 序

産業革命初期における工企業（綿・毛織物・鉄工等）は、各産業によって条件は異なるものの、個人企業や同族企業あるいはパートナーシップ（partnership）を中心に形成されてきた¹⁾。当時の企業規模は総じて小さく、創業資本の調達はいずれの企業形態を採用すれば十分に対応可能な段階にあり、仮に資金不足が見込まれる状況が生じると、親戚や知己からの出資で賄った²⁾。創業後は長期資本の再調達よりも運転資本（短期金融）の確保という経営課題に直面したが、商業信用や銀行信用にもとづく企業金融によって対処した³⁾。概して固定資本⁴⁾の重要性は低く、流動資本との峻別も曖昧なものであった。産業革命期を通じた工企業の飛躍的発展は、工場建物や機械設備への資本需要を着実に増大させた一方で、工業部門のなかでも比較的多額の設備を必要とする鉄工業や炭鉱業等では作業場賃貸借制⁵⁾が利用され、やはり

必要とされる固定資本は相対的に少なかったとされる⁶⁾。

工業生産能力の拡大は、その基盤として原材料や完成品を安価で大量に輸送するための物流システムの形成を必要とする。イギリスでは旧来より各教区の責任において道路が整備され、教区民一人あたり年6日間の賦役労働（corvée）を課すことで維持管理がなされてきた。しかしながら当時の道路は耐久性に乏しく、輸送需要の増加にともない頻繁な補修作業を必要としたため、教区を中心とする管理体系では対応できなくなっていく⁷⁾。18世紀初頭以降になると、地方の有力者によって組成された有料道路組合（turnpike trust）が、議会による私法律（private act）を獲得することで通行料を徴収する権限を与えられ、受益者負担による新たな道路整備システムを構築した。18世紀末葉以降、道路の技術的改良も相俟って荷馬車による輸送網が確立されたが、依然として陶磁器のような重量品の輸送には限界があり、量的・質的（輸送に

- 1) 荒井政治『イギリス近代企業成立史』東洋経済新報社、1963年、77-79頁。
- 2) 荒井政治（1963）、前掲書、78-79頁。
- 3) 荒井政治（1963）、前掲書、79頁。企業家にとっては、運転資本に加えて労働力の安定的確保も課題であった（荒井政治（1963）、前掲書、77頁）。
- 4) 企業資本が労働手段として機能している場合、経済用語としての固定「資本」は、会計用語では固定「資産」を意味していることが多い（高寺貞男『簿記の一般理論』ミネルヴァ書房、1967年、29頁）。
- 5) 作業場賃貸借制に関しては、大河内曉男『産業革命期経営史研究』有斐閣、1978年、第2部第2章を参照されたい。

- 6) Mathias, Peter, *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain, 1700-1914*, 2nd ed., London and New York: Methuen, 1983, pp. 133-134（小松芳喬監訳『改訂新版』最初の工業国家—イギリス経済史1700-1914年—』日本評論社、1988年、163-164頁）。
- 7) 鈴木高明「交通—馬車・運河から鉄道へ—」荒井政治、内田星美、鳥羽欽一郎編『産業革命の技術—産業革命の世界②—』有斐閣、1981年、163頁。教区民が補修の専門知識を有しているとは限らず、遊び半分に作業を行ったという事情もある（小松芳喬『英国産業革命史〔普及版〕』早稲田大学出版部、1991年、135-136頁）。

よる破損等) な課題を抱えていた⁸⁾。他方で自然河川を利用した輸送も古来より行われ、たとえば全長約 340 キロに及ぶテムズ川 (River Thames) はロンドンを貫流し、内陸交通として重要な機能を果たしていた。自然河川をそのままの状態で利用できることは少なく、極端に湾曲した河川ルートに対する直線河道の開削や、航路を確保するための浚渫 (dredge) 等の河川改修に加えて、船渠や桴の整備も必要となった。河川輸送は、道路輸送と比較すると嵩高品や重量品への対応を格段に改善する存在であったといえる。

産業革命期における木炭から石炭エネルギーへの転換は炭田開発を促進したが⁹⁾、既存の道路や河川では輸送網として不十分であることが顕在化し、18 世紀中葉以降、人工水路としての運河が注目されていく。静水航路であるため河川と異なり遡行の必要がなく、輸送需要に応じたルート開削によって運河網の確立に成功した。運河は、河川と同様の水系輸送ということで、冬期の結氷による業務の停滞や水の安定的確保 (特に旱魃の影響) 等、年間を通じた輸送量の均衡という類似の課題や、高低差への技術的対応¹⁰⁾ という独自の課題を抱えていたが、

交通革命とも称される産業革命期の物流を支える存在となった。産業革命末期に登場した鉄道 (軌道) は、当初、馬匹の牽引で重量物を運河や河川まで運搬する炭鉱の附属設備であったが¹¹⁾、レールの改良や蒸気機関車 (steam locomotive)¹²⁾ の開発によって、19 世紀初頭以降は次第に運河の代替手段として利用され始めた。鉄道輸送の特徴を運河と比較すると、より高低差に対応しやすかったこと、安価な大量輸送を実現したこと、年間を通じた安定輸送に貢献できたこと、建設コストの抑制が可能であったこと等を指摘することができる。

複会計システムは、18 世紀末葉の運河会社で模索され、その会計実務を承継した鉄道会社の実践を通じて徐々にその様式が整序されてきた¹³⁾。このような視点は、1868 年鉄道規制法

を可能にするシステムである。積荷の頻繁な載せ替えが不要となり、輸送時間や輸送コストの削減に貢献した。ただし全国的な運河網という観点からすると、有料道路ほどではなかったが、国家戦略の欠如による規制 (運河の幅・深度) の不統一や非効率なルート設定を回避できたわけではなく、大幅な延着や積み替えの原因ともなった (Mathias (1983), *op. cit.*, p. 105, 小松芳喬監訳 (1988), 前掲書, 128 頁)。

-
- 8) 有料道路組合は互いに排他的な姿勢を取ったことから、複数の組合が管理する道路を通過する必要のある長距離輸送には煩雑な手続きを必要とした。他方、未だ教区管理が中心であった田舎道は、1835 年に賦役労働が廃止されたことにともない、地方自治体に道路保全のための徴税権が付与された。19 世紀中葉以降は有料道路も次第に廃止され、1888 年には各州が道路管理を担うようになる。詳しくは、鈴木高明、前掲書、163-164 頁を参照されたい。
- 9) 18 世紀のイングランドは、すでに木材資源が枯渇し他のエネルギー源への転換が急務となっていた (cf. Deane, Phyllis, *The First Industrial Revolution*, Cambridge: Cambridge University Press, 1965, pp. 75-76, 石井摩耶子、宮川淑共訳『イギリス産業革命分析』社会思想社、1973 年、92 頁)。
- 10) 閘門 (pound lock) は、高低差を克服するために閘門扉を 2 箇所を設置し、両扉に挟まれた閘室 (lock chamber) の水位を調整することで船の航行

- 11) 鈴木高明 (1981)、前掲書、184 頁。
- 12) 鉄道の動力として当初利用された馬車鉄道 (horse-drawn railway) は、馬匹により四輪荷馬車を牽引する方式であり、定置 (固定) エンジン (stationary engine, fixed engine) は、ロープを使用して貨車を牽引する方式である (Barker, Theodore Cardwell and Savage, Christopher Ivor, *An Economic History of Transport in Britain*, Third (revised) ed., London: Hutchinson, 1974, pp. 56, 62, 大久保哲夫訳『英国交通経済史』泉文堂、1978 年、59-61, 68 頁)。蒸気機関が自走して貨車・客車を牽引する方式である蒸気機関車は、最終的に輸送動力の主流となるが、当初は各方式が併存することもあった (Carlson, Robert Eugene, *The Liverpool and Manchester Railway Project, 1821-1831*, Newton Abbot: David & Charles, 1969, pp. 35-36, Lewin, Henry Grote, *The British Railway System: Outlines of its Early Development to the Year 1844*, London: G. Bell and Sons, 1914, p. 7)。
- 13) Edwards, John Richard, *A History of Financial*

(The Regulation of Railways Act 1868)¹⁴⁾ で提示された雛形をひとつの到達点とみる通時的解釈であり、共時的解釈としては、企業を圍繞する時代の要請に応えるために個別企業がその様式を案出していく過程でもあった。本稿では、イギリス運河会社における多様な会計実践を分析しながら複会計システムの形成過程を概観し、各計算書（資本収支勘定、収益勘定（収益的収支勘定）、一般貸借対照表）の生成過程と本来の機能を検討する。

II 運河の抬頭とその特徴

1. 運河会社の発起

18世紀初頭の南海泡沫事件（South Sea Bubble）以降、イギリスでは株式会社の設立が厳しく制限されることとなった¹⁵⁾。Adam Smithは、株式会社（joint stock company）¹⁶⁾

の取締役を他人の資金に関する管理者と捉えており、パートナーシップにおけるパートナーが自身の資金を管理するような熱心さを期待できないため¹⁷⁾、（特に貿易事業に対する）株式会社形態の利用には慎重であったとされる。他方、業務を定型化できることに加えて、通常の事業よりも社会的有用性が高いこと、およびパートナーシップでは容易に調達できないほど巨額の資本を要することが明白な場合は、株式会社の採用を容認し、銀行、保険、運河、給水の4事業をあげている¹⁸⁾。

工場（gasworks）等）によってのみ可能であった（Lee, Geoffrey Alan, “The Concept of Profit in British Accounting, 1760-1900”, *Business History Review*, Vol.XLIX, No.1, 1975, p. 12）。本書では、joint stock companyを「公衆に売却した株式の収入によって資金調達される会社（Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 35)」と広義に捉え、株式会社の訳語を使用している。ちなみにA. Smithは、joint stock companyの特徴として、他の株主による同意がなくても他人に株式を譲渡できること（自由譲渡性）、会社債務に対して各株主の持分までしか義務を負わないこと（有限責任制）に言及している（Smith, Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, London: G. Routledge, New York: E. P. Dutton, 1905, p. 582（山岡洋一訳『国富論—国の豊かさの本質と原因についての研究（下）—』日本経済新聞出版社、2007年、330-331頁））。

Accounting, London and New York: Routledge, 1989, p. 163.

14) 31 & 32 Vict. c. 119. 正式な法律名はかなり長文（long title）となるため、本書では略称（short title）を使用する。

15) 勅許（特許）主義の時代には議会特別法による法人設立が義務付けられ、会社設立のたびに煩雑さと費用をとまう私法律（したがって private act は個別法とも訳出される）の制定が必要となったため、株式会社の設立はほとんど見込めない状況であった（Hadfield, Charles, *British Canals: An Illustrated History*, 6th ed., Newton Abbot: David and Charles, 1979, p. 35）。準則主義は、1844年登記法（Joint Stock Companies Act 1844, 7 & 8 Vict. c. 110）によって導入されている。詳しくは、千葉準一『英国近代会計制度—その展開過程の探求—』中央経済社、1991年、68-87頁、山浦久司『英国株式会社会計制度論』白桃書房、1993年、14-21頁を参照されたい。

16) joint stock companyは、時代によって組織構造や権能も異なり、近代的株式会社との相違を意識して合本会社・株式社団・共同資本公司等の多様な訳出がある。その設立は、王室勅許状（Royal Charter, 東インド会社（East India Company）、ハドソン湾会社（Hudson's Bay Company）等）、開封勅許状（Letter Patent）、あるいは議会特別法（運河、埠頭（docks）、給水設備（waterworks）、ガス

17) *Ibid.*, pp. 582-583（山岡洋一訳（2007）、前掲書、331頁）。

18) *Ibid.*, pp. 594-595（山岡洋一訳（2007）、前掲書、345-347頁）。Phyllis Deaneも工業化の前提条件となる輸送体系—港湾、道路、橋梁、運河、鉄道—を重視したうえで、これらに対する投資の特徴として、（1）個人企業家の能力を超える資本の支出を必要とすること、（2）建設に長期間を要し、実質的な利潤を生み出すにはさらなる期間を必要とすること、（3）投資にもとづく総収益は、直接的に起業した企業家のものというよりも、間接的に社会全体のものとなることを指摘している（Deane (1965), *op. cit.*, p. 69, 石井摩耶子、宮川淑共訳（1973）、前掲書、85-86頁）。A. Smithは、排他的特権（exclusive privilege）がなければ株式会社は減多に成功することではなく、それを認められていてもよく失敗するのに対し、上記4業種は排他的特権がなくても成功するだろうとしている（Smith (1905), *op. cit.*, pp. 583, 594, 山岡洋一訳（2007）、

運河建設は、ランカシャー地方の炭田開発にともなって開始された¹⁹⁾。第3代 Bridgewater 公爵 (Francis Egerton, 3rd Duke of Bridgewater) は、所有するワースレイ (Worsley) の炭鉱からマンチェスターまでの運河を構想し、1759年3月23日に国王裁可 (Royal Assent)²⁰⁾ を受けて建設を開始している。1761年に開通した Bridgewater 運河の経営的成功は²¹⁾、1760-70年代の運河建設ブームを招来し、産業革命の進展を物流面から支える存在となっていく。初期の運河会社は、Bridgewater 公爵のように個人の財産・信用を出資するか、あるいはパートナーシップやファミリー・ビジネスとして発起されることも希にあったが、莫大な建設資金を個人 (または数人) で賄うことは難しく、株式会社が主要な手段となっていく²²⁾。この運河建設ブームはアメリカ独立戦争 (1775-83年) による景気後退で一時減速するものの、18世紀末葉 (1788-95年) には大規模な運河マニア (canal mania, 運河狂時代) を迎えることとなる²³⁾。イングランド全域に及ぶ運河網の形成

は、石炭輸送に加えて、農産物や鉱工業に関連する原材料・製品等、幅広い物資の輸送に貢献した²⁴⁾。

運河会社の設立は、通常、発起人 (promoters) が地方新聞やビラ等を利用して事業計画を宣伝し²⁵⁾、住民会議で委員を選出して準備委員会 (provisional committee) を結成する。準備委員会は、準備費用²⁶⁾ を確保し、運河のルート調査と報告、および費用・収入見積のために技師 (engineer) を任命した²⁷⁾。株式応募者名簿 (subscription book) を開設して必要資本の払い込みを促すとともに議会特別法 (special Act of Parliament) を申請し、法案 (bill) が可決されると資金調達権、土地の強制収用権、通行料徴収権、水利権等が付与された²⁸⁾。法定会

前掲書, 331-332, 345頁)。

- 19) 1974年以前、リヴァプールとマンチェスターはランカシャー州に含まれていた。
- 20) Bridgewater Canal Act 1758, 32 Geo. II c. 2Pr.
- 21) マンチェスターの石炭価格は Bridgewater 運河の影響によって半額となり、公爵自身は採算のとれなかった炭鉱から富を築くことが可能となった (Mathias (1983), *op. cit.*, p. 102, 小松 芳 喬 監 訳 (1988), 前掲書, 124頁)。初期における運河や鉄道の発起人は、その多くが交通機関の改善によって自身の財産や事業上の利益を見込める人々であった (Evans, Jr., George Heberton, *British Corporation Finance, 1775-1850: A Study of Preference Shares*, Baltimore: Johns Hopkins Press, 1936, p. 11)。
- 22) *Ibid.*, p. 13, Ashton, Thomas Southcliffe, *An Economic History of England: The 18th Century*, London: Methuen, 1955, pp. 74-75, Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 35.
- 23) Mathias (1983), *op. cit.*, p. 105 (小松 芳 喬 監 訳 (1988), 前掲書, 128頁), Deane (1965), *op. cit.*, p. 75 (石井摩耶子, 宮川淑共訳 (1973), 前掲書, 91頁)。

- 24) 湯沢威「一八世紀イギリスの有料道路・河川・運河経営」『商學論集』第45巻第1号, 1976年, 25頁。
- 25) Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 35, Evans (1936), *op. cit.*, p. 13. ビラは運河の通過予定となっている都市の様々な場所に掲示され、また弁護士事務所を通じて配布されることもあった (*Ibid.*, p. 13)。
- 26) 準備費用 (調査資金) への応募額は、プロジェクトが実現可能と判断されると、拠出者に対する運河株購入権の付与や株式購入資金への充当として処理するか、株式を取得しない場合は返還されることもあった (*Ibid.*, pp. 13-14)。
- 27) Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 36. 運河会社や後の鉄道会社に携わることになる技師は、専門職としての土木技師 (civil engineer) であり、運河時代 (1760-1830年代) に誕生した (*Ibid.*, p. 44)。土木技師による建設費用見積額は、議会による認可資本額決定の基礎資料ともなった (村田直樹『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』晃洋書房, 1995年, 34頁)。
- 28) Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 35, Word, John Robert, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, London: Oxford University Press, 1974, p. 18, Lee (1975), *op. cit.*, pp. 12-13. その他にも河川の流路変更や道路の横断等を必要としたが、このような強制的権限は議会によってのみ与えられるため、個別に法律を制定する必要があった (Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 35)。現実には、たとえば自身の土地が分断される可能性のある地主 (landowners)、取水によって動力源を奪われると危惧した製粉業

社 (statutory company) として各種の権限を授与された運河会社は、通行料の値上げや追加出資に関しても議会の認可が必要であり²⁹⁾、配当制限が課される場合もあった³⁰⁾。会計担当者 (accountant, treasurer) として地方銀行が選任されることも多く、定型業務 (金銭収支管理等) の支援だけでなく、貸付 (loan) や当座貸越 (overdraft) 等の財務的支援も行っていた³¹⁾。多くの運河会社では、当初の見積を担当した技術者の能力不足、建設期間中における賃金や資材の高騰、非効率な施工を原因として、見積超過額に対する追加資本調達を必要とした³²⁾。追加資本は、自己資本の拡大 (既存株主による追加拠出・新株発行)、借入、あるいは通行料収入による填補等の手段で調達された³³⁾。借入には、無担保借入 (bond)、(通行

料等の) 動産または不動産借入 (mortgage)、約束手形 (promissory note)、国庫証券 (Exchequer Bill) 等が利用された³⁴⁾。アメリカ独立戦争以前の運河建設事業は、輸送手段としての運河利用によって利潤稼得を目論む炭鉱所有者 (地方地主) や実業家 (産業資本家・地方商人) が主導し、資金は運河の隣接地域で地方的に調達されていたが、運河マニア期になると資本調達の基盤は地方的水準を超えて拡大し始め、零細資本しか所有せず輸送機会の拡張に直接的関心をもたない多くの個人が参加することとなる³⁵⁾。投資家層の拡大は、社会的遊休資

者 (millowners)、競合相手となる有料道路組合や道路運送業者 (road carriers) 等の利害関係者による苛烈な反対運動が生じた (*Ibid.*, pp. 36-38)。

- 29) Mathias (1983), *op. cit.*, p. 107 (小松芳喬監訳 (1988), 前掲書, 130頁)。
- 30) 配当制限の目的は、通行料を削減する準備金の確保 (Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 36) や会社債務の減少にあった (DuBois, Armand Budington, *The English Business Company after the Bubble Act 1720-1800*, New York: Octagon Books, 1971, p. 412)。また権力の集中を避けるため、個人の持株数を制限したり、(実効性はともかく) 持株数の増加につれて投票権を段階的に引き下げる (たとえば、本来の1株=1投票権に対して5株=3投票権とする) 逆進的投票制度 (regressive voting system) を採用することがあった (Evans (1936), *op. cit.*, pp. 29-30)。
- 31) Word (1974), *op. cit.*, pp. 110-111。ただし Evans は、資金調達に対する銀行家の関与はむしろ消極的であったとする (Evans (1936), *op. cit.*, p. 15)。その他、書記役 (clerk)、主任技師 (principal engineer)・駐在技師 (resident engineer)、現場監督 (clerk of works)、助手 (assistant) 等が任命された (Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 38)。
- 32) Word (1974), *op. cit.*, p. 114。また運河会社が各種の権限を授与されたとはいえ、利害関係者との交渉も難航することが多く、結果として建設費用見積額を大幅に超過する要因のひとつとなった。
- 33) *Ibid.*, p. 114。

- 34) 湯沢威 (1976), 前掲論文, 23頁。Cf. Priestley, Joseph, *Historical Account of the Navigable Rivers, Canals, and Railways, of Great Britain, as a Reference to Nichols, Priestley & Walker's New Map of Inland Navigation*, London: Longman, Rees, Orme, Brown & Green, Paternoster-Row, 1831, pp. 19, 171, 313, 411, 486, 538, 632。また George Heberton Evans, Jr. は、動産または不動産借入は満期日を記載しないという特徴を有していたが、1794年の運河法によって抵当権者が半年前までに通知すれば弁済義務が生じることとなったため、会社にとっては非常に不安な状況であったと推察している (Evans (1936), *op. cit.*, p. 47)。
- 35) Deane (1965), *op. cit.*, p. 77 (石井摩耶子、宮川淑共訳 (1973), 前掲書, 94頁)。John Robert Word は、運河をアメリカ独立戦争以前の第一世代 (first generation) とそれ以後の第二世代 (second generation) に分類して投資家層の変化を分析しているが、世代間の変化として、地主階級 (貴族・地主) の減少、商業・産業資本家 (資本家・製造業者・小売商人)・専門職の増加を看取できる (Word (1974), *op. cit.*, introduction, pp. 18, 74-75)。また投資の理由を、輸送コストの低減等を期待する「経済的」動機と、配当・利子収入や株価上昇益を期待する「財務的」動機に分類しているが (*Ibid.*, p. 126)、第二世代への移行は、「財務的」動機による投資家層の分化・拡大過程であった。J. R. Word による運河投資全体の分析は、湯沢威 (1976), 前掲論文, 29-31頁および稲富信博『イギリス資本市場の形成と機構』九州大学出版会, 2000年, 72-74頁で検討されている。もちろん上記の区分は説明の便宜手段であって、実際には各動機が混在している場合もある (中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館, 1991年, 10頁)。

本の広範な結集を可能とし、同時に資金提供者への報告義務を生じる結果となった。運河マニア期には、ロンドン、リヴァプール、ブリストル等の余剰資金が全国の運河に投資された一方で、それは地方的な資金調達に限界を補完するものにとどまり、全国的な資本市場の成立には至らなかった³⁶⁾。

2. 計算書類の生成要因

多くの製造業は、小規模に事業を開始し、利益を再投資することで自己充足的に成長することが可能である³⁷⁾。これに対して運河は、(部分開通による営業は可能だとしても)当初の計画ルート全体を完成させなければ予定する機能を発揮できないことから、建設資本を一時に調達する必要がある。株式会社としての運河会社は、通常、株式申込日から事業完成日までは法定利率で利息を支払い、その後の配当は利益に依存するようになる³⁸⁾。建設工事完了までに数年、あるいは数十年かかることもあり、投資の誘因として建設利息は必須であった。しかし

出資者 (proprietors) としては、建設利息とともに拠出資本が運河建設に対して適切に投下されているかが重要となってくる。基本財産としての運河は、それ自体の物理的存在によって容易に確認することができるため、運河会社の経営陣は、一般大衆から調達した資本の運用状況を示す資本収支勘定を開示することで受託責任 (stewardship) を果たそうとした³⁹⁾。

Ⅲ 運河会社の会計実務

1. Cromford 運河

Cromford 運河 (Cromford Canal Company) は、1789 年に議会特別法を獲得し⁴⁰⁾、1798 年に包括計算書 (*General Statement of all the Accounts of the Cromford Canal Company to 20th May, 1798*) を開示している⁴¹⁾。勘定式 (左側が収入、右側が支出)⁴²⁾ で作成されており、期間にもとづいて 4 区分されている。第 1 区分 (From the passing of the Act in 1789, to the 23d. of May, 1795) は、議会特別法が通過した時点から 1795 年 5 月 23 日までの全収支が対置されている。収入は、株式や長期借入金に加えて、通行料収入、土地・材料売却益、短期借入金等が計上され、支出は、調査費、土地買収費、会議費等が計上されている。手許現金残高 (Balance in Hand) は第 2 区分 (*For one Year from the 23d. May 1795, to 21st May, 1796*) の左側に引き継がれ、1 年間の収支が対置されている。第 3 区分 (*For one Year from the 21st May 1796, to 20th May, 1797*) と第 4 区分 (*For one Year from the 21st. May 1797, to 20th May,*

36) 湯沢威 (1976), 前掲論文, 31 頁。

37) Mathias (1983), *op. cit.*, p. 105 (小松芳喬監訳, 前掲書 (1988), 128 頁)。

38) Ashton (1955), *op. cit.*, pp. 75-76. 当時は分割払込制が採用され、払込請求は運河建設の進捗とともに行われたため、当初の認可資本を全額投資するまでに平均 5 年の期間を要した (Word (1974), *op. cit.*, p. 19)。他方で議会は、建設完了時まで普通株式の払込済請求金額に対する利息 (interest) の支払いを要求していた (Evans (1936), *op. cit.*, p. 76)。18 世紀当時、配当は株式台帳に記載された 1 株当たりの固定額または資本金に対する割合で支払われ (DuBois (1971), *op. cit.*, p. 365), 運河会社は一定の利率 (配当率) を定款で保証していた。そのため株主間に混乱をもたらすだけでなく、会社にとっても負担となるものであった。運河会社は、まずは利率 (配当率) の引き下げを模索し (Evans (1936), *op. cit.*, p. 77), 次第に利益額に応じた配当へと変化させていった。ちなみに鉄道建設段階で株主に対して支払われるリターンも、当初は利息 (interest) と呼称されていた (Edwards (1989), *op. cit.*, p. 166)。

39) Edwards, John Richard, "The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation", *Abacus*, Vol.21, No.1, 1985, p. 22.

40) Cromford Canal Act, 29 Geo. III. c. 74.

41) Cromford Canal Company (RAIL 1112/7).

42) 借方・貸方の表記はない (Cromford Canal Company, RAIL 1112/7)。

1798) も同様の構造であり、4 区分全体を合計して手許現金残高繰越分を相殺すると、会社設立以来の全収支を記録した計算書となる。次年度 (1799 年) 以降は、1 年間の包括計算書 (*General Statement of the Accounts of the Cromford Canal Company, FOR ONE YEAR*) が一少なくとも史料上は—1852 年まで毎年開示されている⁴³⁾。Cromford 運河は、収支を基軸とした計算書類を作成しており、第 1 区分は、記載内容から資本収支勘定に近く⁴⁴⁾、第 2 区分以降は、資本的収支がほぼみられなくなり、代わりに通行料収入が主軸となることから収益勘定と捉えられる。会社設立以来の全収支を 1795 年で区切ったのは、1794 年に運河が開通したことを反映しており、結果として第 1 区分には若干の通行料収入が混入することとなった。1798 年 (第 4 区分) 以降は、通行料収入に関する積荷別・料金所別明細表 (*Abstract of Goods navigated on the Cromford Canal, and of the Tonnage paid for them from 20th May, 1797, to 20th May, 1798*) が継続開示され始める⁴⁵⁾。また未決済勘定 (*Outstanding Accounts on 20th May, 1798*) が 1798 年のみ開示されており、借方には借入金等が、貸方には手許在庫、利息支払用手許現金、手許現金等が計上されている。1800 年からは、未払債務 (outstanding debt) に関する情報のみを脚注表示するようになり、1823 年に完済したことをもって次年度から非開示となった。

2. Lancaster 運河

Lancaster 運河 (Lancaster Canal Navigation) は、1792 年に議会特別法を獲得し⁴⁶⁾、1795 年

に収支概要表 (ABSTRACT OF RECEIPTS AND EXPENDITURE, JUNE 30, 1795) を開示している⁴⁷⁾。上下分離式を採用し、上段の収入項目には株式払込金等が、下段の支出項目には議会費、土地買収費、建設利息、建設請負業者への支出額等が計上されている。収入超過であり、差額は未払込金請求額 (Calls remaining unpaid) と手許現金残高で構成されている。当該計算書は、建設期間中の資本的収支を明示する資本収支勘定といえる⁴⁸⁾。1798 年には、運河建設計画にともなう 1791 年の調査開始時から 1798 年 12 月 1 日に至る全収支を記載した収支概要表 (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) を開示している⁴⁹⁾。勘定式を採用し、右側には、株式払込金等の収入項目が、左側には、運河投資額に加えて建設利息も計上されている⁵⁰⁾。建設請負業者への未払残高 (Balances due to several of the Contractors) や未払込金請求額といった未払・未収項目も若干みられるが、計算書の機能的には資本収支勘定といえる。1807 年以降は、上下分離式による運河勘定 (*Canal Account from 1st December, 1806, to 31st December, 1807*) と輸送勘定 (*The Tonnage Account from 1st December, 1806, to 31st December, 1807*) が開示される⁵¹⁾。会計期間は

47) 7 月 7 日の株主総会で数名の株主から要請があったため、運河委員会が株主宛に送付した計算書類であり、同年のみの開示である (Lancaster Canal Navigation, RAIL 1112/23)。

48) 村田直樹 (1995), 前掲書, 37 頁。

49) Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23)。収支概要表は、1798 年のみの開示となっている。同計算書に関しては、村田直樹『会計学の基層』創成社, 2021 年, 144-145 項を参照されたい。

50) 借方・貸方の表記はない (Lancaster Canal Navigation, RAIL 1112/23)。

51) Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23)。同計算書に関しては、村田直樹 (1995), 前掲書, 37-39 頁を参照されたい。

43) Cromford Canal Company (RAIL 1112/7)。

44) 第一区分に計上されていた短期借入金 (temporary loan) は、次年度 (第 2 区分) に完済している (Cromford Canal Company, RAIL 1112/7)。

45) 理由は不明であるが、1812 年のみ非開示となっている (Cromford Canal Company, RAIL 1112/7)。

46) Westmoreland Canals Act, 32 Geo. III. c. 101。

1 年であり、運河勘定は、上段に資本的収入、下段に資本的支出が、輸送勘定は、上段に収益的収入、下段に収益的支出が掲記され、ともに差額として手許現金残高が示されている。1808 年の運河勘定は、前年と異なって上段に資本的支出、下段に資本的収入という配置になっている (表 1)。資本的収入には、支出に充当するための輸送勘定振替額 1,147 ポンド 11 シリング 3 ペンスが計上されている。資本的支出超過分を補填するために収益的収入を資本的収入に振り替える必要が生じたことから、1807 年とは異なり資本的収入を下段に配置したとも考えられるが、1811 年からは再度、上段が資本的収入、下段が資本的支出となる⁵²⁾。輸送勘定は、

上段に前年の残高 6,027 ポンド 12 シリング 1 ペンスを引き継いだうえで当期収入が、下段に当期支出が掲記されている⁵³⁾。支出項目のうち新規工事および改良支出 (This Sum...for new Works and Improvements) は、上述した運

表 1 運河勘定と輸送勘定 (1808 年)

<i>The Canal Account from 1st January to 31st December, 1808,</i>		
Paid Balance for the Steam Engine at Preston.....	<i>l. s. d.</i>	306 6 7
Paid for Land.....		274 17 0
Paid for Timber, Masonry and Sundries, as per book of particulars, making new Works and improving the old.....		1647 14 9
Paid Balance for Soliciting the late Act of Parliament, and for Surveying between Tewit-Field and Kendal.....		324 3 2
		2453 1 6
Balance to the Credit of this Account 31st December, 1807, as stated at the General Meeting, February, 1808.....		1,128 1 7
Received for Land, as per book of particulars.....		568 0 0
Received for Freestone and Sundries sold, per do.....		609 8 8
Taken from the Tonnage Account to make good the payments above stated.....		1,147 11 3
		2453 1 6
<i>The Tonnage Account from 1st January to 31st December, 1808,</i>		
Balance to the Credit of this Account 31st December, 1807, as stated at the General Meeting, February, 1808.....		6027 12 1
Duties &c. on the Lancaster Level.....		7015 13 2
Duties &c. on the South end and rail-road.....		5758 2 4
Profits received from the Packet Boats.....		300 0 0
Rents, Interest, and Sundries received, as per book of particulars.....		558 14 9
		13632 10 3
		19660 2 4
Expenditures as per book of particulars, in Taxes, including Property Tax.....		891 0 10
Do. Rents and Damages.....		496 19 10
Do. Salaries.....		670 0 0
Do. Repairs of Canal, including the supplying it with Water, and the Bank-Rangers Wages.....		2080 17 8
Do. Repairs of the rail-road, including the expense of the 2 Steam Engines, and the inclined planes.....		9029 13 10
		6168 12 2
Purchase of 3 per Cent Consols being the remainder of the Sum of 1000 <i>l.</i> directed to be so laid out by an order of the General Meeting, January, 1807.....		300 1 10
This Sum paid as stated in the Canal Account, for the Balance of that Account, for new Works and Improvements.....		1,147 11 3
		7616 5 3
Balance to the Credit of this Account.....		12043 17 1
		19660 2 4
Expended in the purchase of 3 per Cent Consols and the accumulated Dividends, exclusive of the Balance above stated.....		2169 15 4

出所) Lancaster Canal Navigation, RAIL (1112/23).

河勘定の支出超過残高を填補するために振り替えた金額である⁵⁴⁾。そのため運河勘定と輸送勘定では、収支の掲載順が 1810 年まで揃っていない。資本収支勘定への充当は 1816 年まで継続し、同年、運河勘定は閉鎖となる。他方、Westmorland 州運河竣工勘定 (*Completion of the Canal in the County of Westmorland*) が、1814 年から新たに開示された⁵⁵⁾。上段に資本的収入が、下段に資本的支出が掲記され、1816 年に運河勘定が閉鎖となったことを受けて、

52) 輸送勘定からの振替額があるにもかかわらず資本的収入を上段に記載しているのは、輸送勘定と同様の配置を重視したためと考えられる。
53) 経営委員会報告において、運河勘定は、所有者から受領したすべての金銭と土地売却収入、借方側は土地、構築物、すべての永久使用目的の支出で構成され、輸送勘定は、通行料、地代収入その他年次収入、および修繕その他年次支出で構成されているとの説明がある (Lancaster Canal Navigation, RAIL 1112/23)。ただし、輸送勘定から運河勘定への振り替えに関する記述はない。

54) 運河勘定への振替額は支出超過額によって決定されるため、事実上、当該金額が資本収支勘定残高に相当する。結果として新規工事および改良支出は、資本的支出となる。

55) Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23)。

1817年に輸送勘定からの填補が始まっている⁵⁶⁾。この会計処理は、同勘定の最終開示となる1823年まで断片的に継続された。1823年には、GLASSON支線勘定 (*The GLASSON BRANCH, 1st January to 31st December, 1823*) が新たに開示されている⁵⁷⁾。小規模な支線のため資金調達はずべて動産または不動産借入となっているが⁵⁸⁾、機能的には資本収支勘定といえる。同勘定が1829年を最後に閉鎖となって以降は、史料上、輸送勘定のみが1885年まで継続開示されることとなる。Lancaster運河は、拡張等の必要に応じて新たな資本収支勘定を開示し、完成によって閉鎖していたのに対し、輸送勘定は継続的に開示されていた。輸送勘定残高は次期の同勘定に引き継がれ、運河勘定閉鎖後は同勘定に振り替えることもないため、輸送勘定はそれ自体で完結する。運河勘定は、支出超過相当額を輸送勘定から振り替えるために残高を生じていないが、Westmorland州運河竣工勘定やGLASSON支線勘定をみると、輸送勘定と同様に残高を次期の同計算書に引き継いでいる⁵⁹⁾。資本収支勘定(運河勘定・Westmorland州運河竣工勘定・GLASSON支線勘定)も、輸送勘定と同様に、それ自体で完結していた。したがって輸送勘定から運河勘定

への振り替えは、決算時の定期的な損益振替というよりも、資金の必要に応じて行われたのであって、両勘定は独立した収支計算書と捉えることができる。

3. Leeds and Liverpool 運河

Leeds and Liverpool 運河 (Leeds and Liverpool Canal) は、1770年に議会特別法を獲得して建設を開始したが⁶⁰⁾、建設の中断もあり完成までに46年を要した⁶¹⁾。1784年には、運河勘定現況概要表 (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) と収支勘定 (An ACCOUNT of The INCOMES and OUTGOINGS of the LEEDS and LIVERPOOL CANAL and DOUGLAS NAVIGATION, from 1st. January 1783 to 1st January 1784) を開示している⁶²⁾。運河勘定現況概要表は上下分離式であり、1784年1月1日時点までの収支状況を、資本金 (Capital Stock)、通行料その他収入 (Tonnage, &c. received)、支出 (Expenditure) の3区分によって表示している。資本金区分には資本的収入が、通行料その他収入区分には収益的収入が掲記され、各収入項目の小計を算出している。続いて、各小計を合計して収入総額を算出したうえで、支出項目を一括して差し引

56) 同年から、計算書の名称が “Completion of the CANAL from TEWITFIELD to KENDAL, 1st January to 31st December, 1817” へと変更されている。

57) Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23)。

58) 運河建設完了後の改良・拡張工事に要する資本は、通常、負債の調達によって賄われた (Arnold, A. J. and McCartney, Sean, “The Transition to Financial Capitalism and its Implications for Financial Reporting: Evidence from the English Canal Companies”, *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, Vol.21, No.8, 2008, p. 1200)。

59) Westmorland州運河竣工勘定では、振替額が支出超過額を超えていたことを意味する。すなわち、輸送勘定からの填補がなされている場合に同計算書では残高が発生しており、比較的余裕をもって振り替えがなされていた。

60) Leeds and Liverpool Canal Act, 10 Geo. III. c. 114.

61) Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 34. 運河マニア期は、アメリカ独立戦争の影響や資材の高騰等によって、当初の計画を大幅に超過する建設期間が必要となった (Barker and Savage (1974), *op. cit.*, pp. 43-44, 大久保哲夫訳 (1978), 前掲書, 41-42頁)。Leeds and Liverpool 運河に関しては、村田直樹 (1995), 前掲書, 第3章を参照されたい。

62) Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24). 運河勘定現況概要表の開示は、当期のみである。両計算書に関しては、村田直樹「複会計制度の源流—18世紀イギリスの運河会計—」『会計史学会年報』第9号, 1990年, 52-53頁を参照されたい。

いている。結果として、資本的収入と収益的収入を峻別してはいるが、支出項目は、資本的支出と収益的支出を混合している。資本金区分の注記では、建設利息が支払われたこと、1780年から1783年1月1日までの利益を Douglas Navigation の改良に充当したこと等の記述がある⁶³⁾。運河建設は長期に及ぶため、航行可能となった区間

から随時、部分開通していく。建設中の運河は、完成時まで通行料収入を建設資金として充当することが多かった⁶⁴⁾。運河勘定現況概要表は収益的収入を独立して計上している一方で、支出を資本的支出と一括している点を勘案すると、その主眼は運河全体の完成に向けられており、機能的には資本収支勘定といえる。収支勘定は上下分離式で作成され、上段で1年間の収益的収入を地区別に計上して総収入を算出し、下段で同期間の収益的支出を地区別に計上して総支出を算出したうえで、差額として配当可能純利益 (Nett Income, to be divided) を明示している⁶⁵⁾。運河勘定現況概要表の開示は1784年のみであるが、収支勘定は、史料上、1851年まで継続開示となる。また1786年から1790年には、欄外で手許現金有高および在庫(石灰石)合計額と会社負債額との比較が行われている。

1790年に新たな議会特別法を獲得して⁶⁶⁾ 拡張工事を開始したこととともない、次年度には運河竣工勘定 (COMPLETION OF THE

表2 運河竣工勘定 (1792年)

COMPLETION OF THE CANAL.			
Money borrowed on Assignments, 1st January 1792	- - - - -	35540	0 0
Do. engaged, the further Sum of	- - - - -	12000	0 0
Received to make New Subscriptions original Shares	- - - - -	47540	0 0
Surplus of Profits, abovementioned	- - - - -	8939	14 10
		60,637	1 10
EXPENDITURE.			
The Surveys and Application to Parliament cost	- - - - -	2180	4 0
Expended upon the Works (including near 4000l. of Materials on Hand) about	- - - - -	25723	4 4
Balance of Interest, paid more than received	- - - - -	471	1 6
		28374	9 10
Money on Hand and engaged for future Works	- - - - -	£ 32,262	12 0

The Workmen are employed in extending the Yorkshire End of the Canal to the Summit near Coln, and in continuing the Line about a Mile and a half farther westward. It is estimated that above 8 Miles of Cutting is done; and of the Masonry there is built, a large Aqueduct Bridge near Gargrave, a smaller one at Salterforth, some Road Bridges, and about 35 feet of Lockage; with considerable Preparations for other Works. Some Progress has been made in the Tunnel; but the Part now in Execution, where the Ground is loose and shallow, requires to be first laid open, and little could be done during the Winter; the Work is now going on well.
Bradford, 5 March, 1792.
JO. PRIESTLEY.

出所) Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24).

CANAL) に関する情報を開示し、1792年から資本収支勘定を継続的に開示し始めた(表2)。運河拡張にともなう計算書ということで、上段の主な収入は、Leeds and Liverpool 運河本体が調達した資金を、期首に割り当てる形式を採っている。他に、配当実施後の留保利益 (Surplus of Profits, abovementioned) 8,939 ポンド 14 シリング 10 ペンスを拡張部分に対する資本的収入として処理している。当該金額は、同年の収支勘定で算定された利益を充当したものである。下段は、議会費や構築物等の資本的支出を掲記している。各科目は、毎期の金額が累積的に加算され、期末までの投下資本分を明示する資本収支計算書に相当する。収益的収入の資本的収入への充当は、1798年から1802年の5年間を除き⁶⁷⁾、1792年から最終開示となる1817年まで行われた。1818年には、拡張工事の終了にともない、会社全体の状況を鳥瞰するために前期末(1817年末)時点までの全収支を記載した包括計算書 (A GENERAL STATEMENT OF THE Money raised and expended since the original Act was obtained in the Year 1770, in

63) Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24).

64) 中村萬次 (1991), 前掲書, 6頁。

65) 注記 (N.B.) として、1778年からの利益額が掲記されているが、計算書としては開示していなかったと考えられる。

66) Leeds and Liverpool Canal Act, 30 Geo. III. c. 65.

67) 特に1798-1800年は、留保利益が極端に減少したため、運河竣工勘定への充当を中止せざるをえなかったと考えられる。1801-02年の回復基調を受けて、1803年からは運河竣工勘定への充当を再開している。

表3 収支包括勘定 (1798 年)

The General Account of Receipts and Expenditures on the *Kennet and Avon Canal*, from its Commencement to 1st June 1798.

Dr.			Cr.			To May 1796.	To June 1797.	To June 1798.	Total.
To amount of Cash received of the Subscribers	259086	3 5	By Expenses incurred before and in passing the Act			• • •	• • •	• • •	7584 13 10
To Balance due to <i>Harford, Davis, & Co.</i>	6631	2 4	Paid George Edward Allen, Esq. as per Page 2			• • •	• • •	• • •	5000 0 0
Treasurers			Locks, Aqueduct Bridges, Culverts, and other Masonry, Pozzolano, Terrace, and Stone	13140 9 9	40781 19 5	22384 2 0	75906 11 2		
			Land and other Property	21783 14 4	22143 11 3	2161 2 7	46088 8 2		
			Engineers, Surveyors, Clerks, Agents, &c.	3188 10 7	3616 7 7	3939 18 1	9834 16 3		
			Law Charges	1252 14 5	847 12 7	886 4 10	2986 11 10		
			Earthwork, such as Digging, Banking, &c.	21417 9 1	22457 1 4	15329 2 11	59103 13 4		
			Back Drains in Water Meadows	268 2 1	74 8 10	6 6 0	318 16 11		
			Timber Plank, Carpenters' Work, &c.	3659 15 10	7102 19 0	7501 5 11	18264 0 9		
			Smith's Work	202 1 5	1327 15 7	1085 2 11	2534 19 11		
			Boats, Craft, and other Materials	115 5 6	582 8 8	1537 3 9	2234 17 11		
			Committee Expenses, including Meetings of Commissioners, &c. to ascertain the Value of Lands	445 13 6	449 15 7	639 5 1	1534 14 2		
			Printing, Stationary, &c.	130 5 11	199 4 11	362 7 7	691 18 5		
			Damage to Land and Mills	398 13 2	690 19 8	1597 12 4	2693 5 2		
			Interest paid Proprietors, and Incidental Expenses	1055 19 10	6981 3 7	9198 14 0	17235 17 5		
			Horses, Waggon, and Maintenance		583 18 0	686 3 0	1270 1 0		
			By Balance due from Mr. Francis Page, secured by Mortgage, bearing 5 per Cent. Interest	67058 15 5	107845 6 0	66344 11 0	253933 6 3		
			Ditto in the Hands of Mr. Ward				8695 18 2		
			Ditto in the Hands of Messrs. Toomer and Co. to pay Drafts drawn by the Eastern Committee, due early in June				123 17 0		
			Ditto in the Hands of the Western District's Clerk				2957 8 9		
							6 15 7		
	£ 265717	5 9						£ 265717	5 9

出所) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).

making and maintaining the *Leeds and Liverpool Canal*, AND DOUGLAS NAVIGATION, to the end of 1817) を再度、開示するが、次年度 (1819 年) をもって閉鎖される。1820 年には、新たに Wigan-Leigh 間運河竣工勘定現況計算書 (STATE of the ACCOUNTS RESPECTING THE COMPLETION OF THE CANAL, from *Wigan to Leigh*) が開示された⁶⁸⁾。1821 年以降は、収支勘定からの填補が始まり、1825 年を最後に現況計算書が閉鎖されるまで継続した⁶⁹⁾。また 1821 年、1825 年、1826 年のみ、会社が負っている債務金額を別途開示している。

4. Kennet and Avon 運河

Kennet and Avon 運河 (Kennet and Avon Canal Navigation) は、1794 年に議会特別法を獲得した⁷⁰⁾。1796 年 5 月 1 日には、資本的支

出を掲記した支出概要表 (An Abstract of the Expenses which have been incurred before the passing of the original Act of Parliament in 1794, and from that Period, to the first Day of May, 1796) を開示している⁷¹⁾。1797 年 6 月 1 日には、前年度数値に今年度分 (13 ヶ月) を加算する形式で資本的支出累積額を報告している。1798 年には、収支包括勘定 (The General Account of Receipts and Expenditures on the *Kennet and Avon Canal*, from its Commencement to 1st June 1798) を開示した (表 3)。この計算書では、初めて資本的収支を左右対置の形式で表示している。借方は、株式引受人からの現金受領額、会計担当者勘定残高 (当座借越額) が計上され、貸方は、議会特別法取得費用、レ

68) Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24).

69) 同計算書の閉鎖後には全収支に関する包括計算書が開示されていないが、これは規模の相違 (Wigan-Leigh 間運河竣工勘定現況計算書 [資本的支出総額約 61,419 ポンド]、運河竣工勘定 [資本的支出総額約 638,094 ポンド]) が影響したと考えられる。

70) Kennet and Avon Act, 34 Geo. III. c. 90. 詳しくは、村田直樹 (1995), 前掲書, 第 4 章, および溝上達也「英国運河会社における資本勘定—Kennet & Avon 運河による 1794 年から 1810 年までの会計報告—」『松山大学論集』第 19 巻第 6 号, 2008 年, 47-64 頁を参照されたい。

71) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18). 同計算書に関しては、村田直樹 (1995), 前掲書, 73 頁を参照されたい。

ンガ製造所、土地その他設備、各種賃金、法務費、排水溝 (Back Drain)、建設利息等が計上され、小計を算出している。前年度までは貸方の数値である資本的支出のみを報告していたが⁷²⁾、今年度は資本的収入と対置したために差額 (収入超過) が生じている。当該差額の内容は小計以下に記載され、Francis Page 氏への貸付や、同社の主任書記役 (Principal Clerk) である John Ward 等の手許現金残高を示している。この収支包括勘定は、資本収支勘定と位置づけられる計算書といえる。加えて、コールの状況や失権株式数等の情報を提供するとともに、会社が負担した費用のうち、技師の見積額に含まれていなかった支出一覧表 (*The following Expences incurred by the Company form no part of the Engineer's Estimate*) を開示し、資金の逼迫を明示している⁷³⁾。続く 1800 年の収支包括勘定 (*The General Account of Receipts and Expenditures on the Kennet and Avon Canal, from its Commencement to Feb. 1800*) は、1798 年の収支包括勘定における既設勘定科目に金額を加算、または勘定科目を新設して作成されている⁷⁴⁾。1803 年には、Kennet and Avon 運 河 勘 定 (*The Kennet and Avon Canal Company*) を開示し、借方に資本的収入、貸方に資本的支出を掲記している (表 4)。1800 年の収支包括勘定における借方・貸方各合計額を劈頭で引き継いだうえで、当該年度の収支を項目別に計上・加算していく構造となっている。借方には、運河の部分開通をうけ

表 4 Kennet and Avon 運河勘定 (1803 年)

D ^r . The Kennet and Avon Canal Company.					C ^d .				
1800 Feb.		£.	s.	d.	1800 Feb.		£.	s.	d.
To Amount of Cash received from Subscribers - - - -	} 360,575	2	3		By amount of Expenditure - - -	} 353,921	6	0	
Balance in the Eastern and Western Districts - - - -									
To Cash received of F. Page amount of his debt - - -	} 309	13	8		Coll of Land, River Shares, &c	} 2,274	1	8	
Do. — of Do. — Interest					Earth Work - - - - -				
Do. Tonnage, on Eastern and Western Districts - - -	} 7,985	13	4		Boats, Craft, Timber and other Materials - - - - -	} 18,366	18	6	
— Boats fold - - - - -	} 1,753	14	2		Committee Expences - - -	} 1,116	3	8	
— Peat - - - - -									
— Rent of Land, &c. - - -	} 2,231	7	8		Interest paid Proprietors - -	} 34,536	0	11	
— Hay and Grass - - - -									
Dividends on Bath River Shares					Damage paid Land Owners repairing Slips &c. - - -				
Balance due to John Thomas	} 585	0	0		Work Middle District - - -	} 16,345	2	7	
Do. — John Ward - - -									
Do. — Harfords Davis and Co. the Treasurers	} 88	13	1		Cash in hand Western District	} 242	16	5	
Cash received from the Subscribers - - - - -	} 375	19	2						
	} 91	8	6						
	} 2,092	10	0						
	} 31	10	0						
	} 235	19	8						
	} 4,209	14	0						
	} 101,986	11	4						

出所) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).

て、東部地区と西部地区の通行料収入 (Do. Tonnage, on Eastern and Western Districts) が計上されている。Kennet and Avon 運河の完成は 1810 年であるが、運河全体の完成・開業に向けて、部分開通による収益的収入を運河建設費 (資本的支出) として処理していた⁷⁵⁾。貸方をみると、株主には建設利息 (Interest paid Proprietors) を支払っているため利益計算の必然性はない⁷⁶⁾。したがって Kennet and Avon 運河勘定は、設立以来の全収支を記録した資本収支勘定となっている。1804 年には、収支勘定 (STATEMENT. No.1. *ACCOUNT of RECEIPTS and EXPENDITURE on the KENNETT*⁷⁷⁾ and AVON CANAL, to November 30th inclusive, 1804) と STATEMENT. No.2 が開示された⁷⁸⁾。収支勘定 (No.1) は、1803 年の計算書における合計金額を引き継ぐのではなく、全収支に関して科目毎の明細を表示している。STATEMENT. No.2 は表題が附されている。

72) 1796 年の支出要約表は、表 3 貸方の To May 1, 1796. 欄の情報を記載し、1797 年の支出要約表は、To May 1, 1796. 欄、To June 1, 1797. 欄および合計金額を記載している。

73) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).

74) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18). 同計算書に関しては、村田直樹 (1995), 前掲書, 74 頁を参照されたい。

75) 村田直樹 (1990), 前掲論文, 42 頁。

76) Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1195.

77) Kennett の綴りは、原文どおり表記している。

78) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18). 両計算書に関しては、溝上達也 (2008), 前掲論文, 56-58 頁を参照されたい。

表5 収支勘定と収益的収支勘定 (1813年)

Dr. RECEIPTS AND EXPENDITURE on the Kennet and Avon Canal, from its Commencement to 29th May, 1813; and Account of Income and Cr. Expenditure thereon, for one Year ending the 29th May, 1813.

	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.
To Canal Adventure per Statement, 29th of May, 1812. }	947,372	4	6	By Cost of Canal per Statement, 29th May, 1812. -	-	-	-	953,520	4	2
First and Second Instalments on New Subscription	49,500	0	0	Obtaining Towing Path Act, as per last Statement,	3,353	19	7			
Due to Ward, Brown, and Co. for Interest on Bills discounted by them from time to time, }	694	19	4	Wharfs, Warehouses, &c. -	3,342	1	6			
	997,567	3	10	Cost of Avon River Shares, -	15,609	11	7	22,305	12	8
- Balance of Income for the present Year, -	11,843	0	7	Paid towards Finishing, viz.						
	1,009,410	4	5	Tunnel, -	240	6	8			
				Fencing, -	420	9	0			
				Land, -	702	12	9			
				Damages, -	1,312	16	2			
				Hungerford Mill, -	205	0	0			
				Claverton Mill, -	783	8	8			
				Interest, -	1,926	2	8			
				Locks, -	226	10	8			
				Lock Houses, -	976	10	11	6,793	17	6
				Paid on Account of making Towing Path since the last Years Statement }	758	9	10			
				Ditto making Wharfs, &c. -	104	16	8	363	6	6
				Tonnage due from sundry Traders -	2,565	1	11			
				Due for Tram Plates and Materials Sold, -	1,109	11	11	5,674	13	10
				Cash to the debit of different Agents being Money advanced to pay Contractors, &c. }	715	12	0			
				To the debit of Worrall and Co. -	45	0	0			
				Old Defaults, -	34	9	4			
				Stock consisting of Land and other Property Convertible -	14,743	8	11			
				Ewbanks's Mill, -	1,786	17	0	17,325	7	3
				Paid on Account of River Kennet -	-	-	-	12,503	14	7
				Balance due from the Treasurers -	-	-	-	12,423	7	11
								1,009,410	4	5
To Tonnage received for the present Year, - }	20,571	8	2	Repairs -	4,335	0	3			
Less, Drawbacks on Coal, &c. -	445	0	0	Engineers, Surveyors, Agents, Law Charges, Committee Expenses, &c. }	2,564	17	1			
Income on Bath River Shares, -	1,444	10	0	Lockkeeper's Wages -	1,580	5	11			
Rent, -	505	3	6	Steam Engine and Feeder -	1,124	11	6			
				Rent -	627	17	4			
				Balance transferred to the Credit of the above Account, -	11,843	0	7	22,075	12	8
								22,075	12	8

出所) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).

ないが、建設に必要な資金と現況を対比することで不足額を明示している。1805年は、収支勘定 (ACCOUNT of RECEIPTS and EXPENDITURE on the KENNET and AVON CANAL, from NOVEMBER 30, 1804, to NOVEMBER 30, 1805) を開示している⁷⁹⁾。この計算書は、前年の現金残高、負債未決済残高を引き継いだうえで、表題にあるように当期の収支のみを計上している。以降、類似の実務が続くが、1812年は、Kennet Navigationの買収にともなって再び設立以来の全収支を記載した

収支勘定を開示する⁸⁰⁾。

1813年は、収支勘定(資本収支勘定)と収益的収支勘定 (RECEIPTS AND EXPENDITURE on the Kennet and Avon Canal, from its Commencement to 29th May, 1813; and Account of Income and Expenditure thereon, for one Year ending the 29th May, 1813) を開示した(表5)。表題は2つの計算書の名称を上部で一括表示し、さらに単一計算書を小計で分離する形式をとっており、収益的収支項目の分離を試みている。収支勘定は、劈頭で前年度数値を引き継い

79) 同計算書に関しては、溝上達也(2008)、前掲論文、58-60頁を参照されたい。

80) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18). Word (1974), *op. cit.*, p. 115.

どうえて、借方に資本的収入、貸方に資本的支出が掲記されている。収益的収支勘定は、借方に通行料収入、配当所得等が、貸方に修繕費、各種賃金等が計上され、収支差額として残高 (balance) を算出している。収支勘定は、表題に示されるように設立以来の全収支を表示する必要があるため、収益的収支勘定残高 (約 11,843 ポンド) は、収入として収支勘定借方に振り替えられている⁸¹⁾。1814-16 年は、(若干の名称変更はあるが) 個々に表題が附されて独立計算書として開示され⁸²⁾、収支勘定は収益的収支を含む全収支を記載し、収益的収支勘定は、関連する収支のみを記載している。すなわち 1798 年から 1816 年までの収支勘定 (資本収支勘定) は、表示内容が作成時点までの累積額か単年度かの相違はあるが、収益的収支を含めた全収支を対象としており、1814 年以降は、収支勘定に加えて収益的収支関連勘定のみを掲記して別個の計算書とした。1810 年に運河の基幹部分が完成したことで、配当源泉を示す収益的収支勘定の作成が要請されたと考えられる。これに対して収支勘定 (資本収支勘定) は、1816 年を最後に閉鎖されることとなる。1813 年の Charles Dundas (取締役会議長) 報告では、次期以降の利益全体 (*the whole of the net income*) を配当に充当できる見通しになったと述べ、実際に 1814 年 5 月 29 日の決算にもとづいて 1 株あたり 15 シリングの配当が同年 9 月 19 日に支払われている⁸³⁾。1815 年の収支勘定には、25,303 株に対する配当 18,977 ポンド 5 シリングが計上されている⁸⁴⁾。

81) 収支勘定は全収支を表示するものではあるが、収益的収支勘定残高に詳細な情報があるため、残高のみを振り替えたと考えられる。

82) 1814-15 年の計算書類に関しては、溝上達也「資金計算書の淵源—Kennet & Avon 運河による 1812 年から 1817 年までの会計報告—」『松山大学論集』第 21 巻第 2 号、2009 年、126-131 頁を参照されたい。

83) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18)。

84) 1816 年も同様の処理がなされている。

1817 年は、収益的収支勘定 (ACCOUNT OF THE Receipt and Expenditure of the Kennet and Avon Canal Company, For the Year ending 29th May, 1817) と 包 括 勘 定 (GENERAL ACCOUNT OF THE Kennet and Avon Canal Company, Continued to the 29th May, 1817) を開示している。収益的収支勘定は、借方に通行料等の収入、貸方に修繕費等の支出を掲記している⁸⁵⁾。1798 年以來、適宜開示されてきた資本収支勘定は当期から閉鎖となり、代わりに包括勘定が開示された (表 6)。1817 年の包括勘定は、借方が収入を表し、前期繰越分 (The Amount of Stock and Debts last year)、資本調達額 (Received from the Eastern Extension Subscription)⁸⁶⁾、収益的収支勘定残高 (The Balance of this Year as above) を計上している。貸方は、在庫以下の項目が注目される。通行料収入は、通常、営業活動の成果として収益的収支勘定借方に計上されるが、そのうちの未収分 (未収通行料) を包括勘定貸方に計上している⁸⁷⁾。したがって、通行料収入 7,383 ポンド 13 シリング 6 ペンスは、次期 (1818 年) の収入として、在庫 12,212 ポンド 12 シリング 8 ペンスや手許現金残高 10,492 ポンド 1 シリング 11 ペンスという物財勘定とともに包括勘定借方に繰り越されている⁸⁸⁾。1818 年の包括勘定は、借方に繰越額、株式払込金額、半期配当収入、収益的収支勘定残高 (22,063 ポンド 2 シリング 2 ペンス) が計上されている。貸方に

85) 詳しくは、溝上達也 (2009)、前掲論文、132-134 頁を参照されたい。

86) 収支勘定を閉鎖したことによる残滓であり、次期以降は計上されない。

87) 1817 年の包括勘定に関する運転資本の観点からの解釈は、溝上達也 (2009)、前掲論文、132-134 頁、同「英国運河会社における資金会計の萌芽—Kennet & Avon 運河による会計報告の検討—」『会計』第 197 巻第 3 号、2020 年、71-74 頁を参照されたい。

88) それ以外の 3 項目は、支出として当期で完結している。

表6 包括勘定 (上段: 1817 年, 下段: 1818 年)

GENERAL ACCOUNT

OF THE

Kennet and Avon Canal Company

Continued to the 29th May, 1817.

DR.

CR.

	L.	s.	D.		L.	s.	D.	L.	s.	D.
The Amount of Stock and Debts last Year,	21,281	9	11	By Frederick Page, Esq. on account,	2,500	0	0			
Received from the Eastern Extension Subscription,	372	4	7	Expended on Works for Improvements and to settle old Accounts, }	3,123	8	9			
The Balance of this Year as above,	14,285	15	7	The River Avon Towing Path,	222	13	3			
				Stock in Hand,	12,212	12	8			
				Tonnage due on the Kennet & Avon Canal, on River Kennet,	5,136	15	2	2,246	18	4
				Cash in Treasurer's Hands,	10,599	12	7			
				Ditto Accomptants Hands,	103	15	6			
					10,703	8	1			
				Due to Ward and Merriman,	211	6	2	10,492	1	11
	£	35,939	10	1				£	35,939	10

GENERAL ACCOUNT

OF THE

Kennet and Avon Canal Company

Continued to the 29th May, 1818.

DR.

CR.

	£	s.	d.	£	s.	d.		£	s.	d.	£	s.	d.	
To Amount of Stock last Year,	12,212	12	8				By Dividends paid to Proprietors,				11,251	1	0	
							Fred. Page Esq. in full, except the Mortgage				7,500	0	0	
Due for Tonnage Ditto,	7,383	13	6				Expended on Works for Improvements, and to settle old Accounts. }				1,762	7	7	
Due from Treasurer's & Accomptant Ditto,	10,492	1	11	30,068	8	1	The River Avon Towing Path,				29	0	7	
							Interest paid Proprietors and others,				596	11	2	
Arrears on Two Old Shares paid up,				50	0	0	On Account for building a Barge,				41	3	0	
							Eastern Extension,				35	3	0	
Two Half-Year's Dividends on 6 River Avon Shares received by Ward and Merriman,				720	0	0	Tonnage Due on the Kennet & Avon Canal, on River Kennet,	5,737	9	2				
								1,912	12	6	7,650	1	8	
							Stock in Hand and Debts,				11,403	4	4	
							Ward and Merriman, due from them,	433	18	5				
							Ditto for Account of Purchase of Bath and Bristol Canal Company,	720	0	0	1,153	18	5	
The Balance of this Year's Account as above,				22,063	2	2	Cash in Treasurer's Hands,	11,348	11	2				
							Ditto, in Accomptant's Hands,	150	8	4	11,498	19	6	
				£	52,921	10	3				£	52,921	10	3

は、配当 (Dividend paid to Proprietors) が計上され、1851 年まで継続的に支払われている⁸⁹⁾。若干の建設利息 (約 596 ポンド) が残っているが、次期以降は計上されていないため、漸次、配当に移行していった⁹⁰⁾。1798 年や 1800 年の収支包括勘定に附されていた“General Account”の表記は、1803 年以降なくなっていたものの、1817 年の包括勘定から再度使用されている。また“Continued to the 29th May, 1817”の表記は、会社設立以来という意味とも捉えられるが、次期以降、每期附されているため、単年度の計算書という性質も帯びていく。資本的収支の記録である収支包括勘定は、長期にわたる建設期間と部分開通を起因として収益的収支が混入し、状況によって通行料徴収業務や在庫に関連して期間的ズレを生じることとなる。1817 年の包括勘定は、計算書の名称 (“General Account”の使用) や閉鎖された収支勘定の残滓を計上していることから、一瞥すると資本収支勘定から分離したようにみえるが、実態としては、資本収支勘定に混入していた収益的収支から派生してきたと捉えられる。すなわち包括勘定は、収益性資産・収益性負債を掲記する一般貸借対照表としての位置づけが可能となるのであり⁹¹⁾、本来であれば収益的

収支勘定から派生すべき計算書であったといえる。ところが、収益的収支が資本収支勘定に混入していたために、形式上、資本収支勘定から分岐したようにみえるのである。以降、当該 2 計算書を開示する会計実務は、1851 年まで継続していく。

なお、1817 年の包括勘定借方に計上されている前期繰越分 (21,281 ポンド 9 シリング 11 ペンス) は、1816 年の収支勘定 (*Receipt and Expenditure of the Kennet and Avon Canal Company, and General Statement of their Affairs, to the 29th May, 1816*) から引き継いでいる点が注目される (表 7)。収支勘定貸方末尾の 21,405 ポンド 3 シリング 3 ペンスから、借方末尾の 123 ポンド 12 シリング 4 ペンスを控除すると 21,281 ポンド 9 シリング 11 ペンスとなる⁹²⁾。貸方約 21,405 ポンドには、未収金や未収通行料の他、在庫、手許現金残高等が計上され、借方約 123 ポンドは短期負債となっている。先述のように、1810 年から業務を開始したことで、収支勘定には収益的収支が記載され、これを起因として収益性資産・収益性負債が混入する状況となっていた。すでに計上済みの収益性資産・収益性負債は短期的に解消することから⁹³⁾、期末 (1816 年 5 月 29 日、表 7) 時点で確定していたものを次期に敢えて分離はしなかったのであろう。他方、収支勘定の資本収支勘定としての性質を勘案すると、閉鎖にともなう当期限りの処理ではあるが、原基的複会計システムとして特徴的な形式で包括勘定 (一般貸借対照表)⁹⁴⁾への振り替えが行われた。長

89) 1817 年の取締役会議長報告では、River Avon 社による浚渫工事が完了し、費用を全額収入から支払ったため当期の配当は僅少となる旨の説明があるが、少額の配当であっても包括勘定 (1817 年) に計上されていない理由は不明である (Kennet and Avon Canal Navigation, RAIL 1112/18)。

90) 1819 年の包括勘定貸方には、未請求配当金 (unclaimed dividend) も計上されている (Kennet and Avon Canal Navigation, RAIL 1112/18)。当該金額は、会計担当者の手許現金残高とともに繰り越され、次期に支払いが行われる。

91) Edwards (1985), *op. cit.*, p. 30. 貸方に計上された手許現金残高や在庫等を、次期計算書の貸方に引き継ぐという構造は、収支勘定の性質を残しているとも考えられる。通常は、資本収支勘定残高が一般貸借対照表に振り替えられるが、資本収支勘定閉鎖後は同勘定からの振り替えはなされない。手

許現金残高等を資本収支勘定残高のように振替額とし、自己完結的に循環していくこととなる。

92) 筆者の撮影史料には、欄外に当該金額 (21,281 ポンド 9 シリング 11 ペンス) を鉛筆で記入した痕跡がみられる。当然、国立公文書館への収蔵以前に記入されたものと思われるが、同じような視点から当該計算を行ったのか否かを想像すると興味は尽きない。

93) したがって 1818 年の包括勘定には、収支勘定残高の振り替えはない。

表7 収支勘定 (1816年)

Receipt and Expenditure of the Kennet and Avon Canal Company, and General Statement of their Affairs, to the 29th May, 1816.

To Cash received for Shares, viz.		£	s.	d.	£	s.	d.
on 2984 at 137l. 4s. 7½d.	409,490	1	0				
2956½	60	0	0	177,390	0	0	
9835	20	0	0	196,700	0	0	
49 in exchange for 49 opt. Nts. 33l. 6s. 8d.	1,633	6	8				
4000	24			96,000	0	0	
5500	24			132,000	0	0	
25324½				1,013,221	7	8	
Profit on 516 Shares forfeited from Non-payment of the Instalments, - - -	5,326	0	0				
Tonnage on the Kennet and Avon Canal, Ditto on the River Kennet, - - -	132,252	3	9				
Dividends on 17 River Avon Shares, - -	25,373	17	0				
Total of Rents of Land to 29th May, 1816, Fines and Penalties, - - -	15,173	1	3				
	4,095	18	4				
				42	16	10	
Interest to the 1st March 1816, on 6,555l. 1s. 7d. advanced to that time to River Avon Proprietors for making a Horse Towing Path, - - -	787	9	9				
One Year's Dividend on 6 River Avon Shares, purchased of the Bath and Bristol Canal Company, - - -	552	0	0				
Due to Ward and Merriman, - - -	123	13	4				
				£1,194,948	7	11	
<i>Kennet and Avon Canal Office, Bath, 25th July, 1816.</i> EXAMINED AND AUDITED, ROBERT HARRIS, } AUDITORS JOHN LEWIS, } THOMAS SANDERS, }							
<i>By Cost of Canal & 17 River Avon Shares and sundry Charges brought forward as per last Year's Account, - - -</i> Land purchased for the use of the Canal, - - - Building Wharfs, Warehouses, &c. at Hyllerton and sundry Places, - - - Compensation for Damages in forming the Canal, - - - Building Lock Houses on sundry parts of the Line, - - - Finishing sundry parts of the Canal, Towing Paths, Fences, &c. - - - Law Charges, viz. Arbitrations, Actions, and Conveyances, - - - River Kennet, Blakes, Lock & Wharf, & Materials on each, as valued - - - Due to F. Page, Esq. thereon 40,000 - - - Interest to F. Page, Esq. to 25th Mar. 1816, Improvements by deepening the River Kennet and Locks thereon, including Law Charges, - - - On account of Purchase of Bath and Bristol Canal Company, - - - Dividend of 15s. per Share, on 25,303, 1814, Ditto Ditto, 1815, - - - Total of Rents of Land to 29th May 1816, Salaries, Repairs and Taxes on the River Kennet, 3 Years to Ditto, - - - Repairing the lining of the Canal, Locks, Aqueducts, Bridges, Culverts, and Fences, 2 Years to Ditto, - - - Salaries of Clerks, Agents, and Lock-keepers, two Years to Ditto, - - - House Rent, Taxes, Travelling Expenses, and Expenses of General and Sub-Committees, 2 Years to Ditto, - - - Working Steam Engines on Summit Level, 2 Years to Ditto, - - - River Avon Towing Path Act, - - - Making the Towing Path on Account, - - - Tram Plates, Land, and Barges Sold and not received for, - - - Tonnage due on the Kennet & Avon Canal, Ditto, River Kennet, - - - Due on two original Shares, - - - Stock consisting of Land and Materials, - - - Cash in the hands of the Accountant, - - - Ditto of the Treasurers, - - - Due from the River Avon Company, - - -							
986,841 9 3 36 14 1 56 11 1 151 14 0 374 19 5 1,399 1 10 377 12 10 105,854l. 15s. 11d. 65,854 15 11 9,608 10 7 15,449 1 5 15,000 0 0 18,977 5 0 18,977 5 0 3,709 14 6 7,727 2 8 10,530 5 0 6,351 18 7 2,637 18 6 2,630 9 11 3,353 19 7 3,513 15 8 2,300 9 11 5,206 19 9 2,807 3 4 34 9 4 10,345 18 11 74 10 8 475 3 1 160 8 3 989,221 2 4 90,912 7 11 37,954 10 0 33,587 9 2 6,867 15 3 21,405 3 3 £1,194,948 7 11							

出所) Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).

- 94) A. J. Arnold と S. McCartney は、1826 年の包括勘定を分析しながら、1817 年の包括勘定を一般貸借対照表とする J. R. Edwards の見解に対して、記載内容から判断して拡大解釈であると指摘している (Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1198)。しかしながら 1817 年の包括勘定にはすでに在庫が計上され、1816 年の収支勘定にも(分離されては

いなかったが) 短期負債の影響がみられるため、収益性資産・収益性負債を計上する場合は登場しており、一般貸借対照表ないしはその嘴矢と位置づけて差し支えない。その意味では、現金収支を基軸として構築された計算書類が、特に営業開始によってストック情報を認識していく過程といえる。

期の建設期間を要する運河会社は、全面開業までの各段階で必要となる計算書を随時、作成・開示していったのである⁹⁵⁾

5. 計算書類の特徴

運河建設段階で開示された計算書は、全収支を記載した計算書であるが、中核となる内容は長期資本の調達と運河投資に関する資本的収支となるため、事実上の資本収支勘定であったといえる。運河会社は、通常、自身が輸送業務に従事することは禁止され⁹⁶⁾、所有する運河を

利用する輸送業者から通行料を徴収するという経営形態であった。運河は調達資本の顛末を示す唯一の具体的証拠であり、管理責任書類 (stewardship document) として資本収支勘定が作成されたのは自然のことであった⁹⁷⁾。初期の運河株主は、衡平法上、信託財産の所有者であり、“proprietors” と呼称されることが多かったとされる⁹⁸⁾。運河会社は、基本財産である運河の完成をもって資本収支勘定を閉鎖し、以後、公表計算書類には含めない⁹⁹⁾ という実務を想定していた。とはいえ、実際の会計実務を観察してみると、多様な経路を観察することができる (図 8)。

建設に長期間を要する運河は、予定航路の完成前に部分開通を実施し、また利便性向上のために絶えず拡張が計画された¹⁰⁰⁾。結果として、閉鎖資本収支勘定の再開示と再閉鎖、あるいは

95) その他の事例として、史料上の制約は免れないが、Gloucester and Berkeley 運河 (Gloucester and Berkeley Canal) は、1793 年に議会特別法 (Gloucester and Berkeley Canal Act, 33 Geo. III. c. 97) を獲得し、1851-52 年に収支勘定 (*Receipt and Expenditure of the Canal Company*) のみを開示している。上下分離式で、上段に収益的収入、下段に収益的支出を掲記している。史料は 1793 年から始まるが、年代が揃っておらず、資本収支勘定は確認できない (Gloucester and Berkeley Canal, RAIL 1112/11)。Birmingham 運河は、1768 年に議会特別法を獲得し、その後、1784 年に議会特別法を獲得した Birmingham and Fazeley 運河 (Birmingham and Fazeley Canal Company) との合併により Birmingham & Birmingham & Fazeley 運河 (Birmingham & Birmingham & Fazeley Canal Company) となった。1794 年に新たな議会特別法 (Birmingham Canal Navigation Act, 34 Geo. III. c. 87) を獲得し、Birmingham 運河 (Birmingham Canal Navigations) へと改名した。1796 年には、収支を記載した概要勘定 (*Abstract of the Birmingham Canal Companys Accounts from 5th September 1795 to the 5th March 1796*) を開示し、史料上は、1810 年まで継続している。勘定式で、左側に収益的収入、右側に収益的支出を掲記しており、資本的支出も混入している。資本収支勘定は、少なくとも 1775 年から 1810 年までは開示されていない。Oxford 運河 (Oxford Canal Navigation) は、1769 年に議会特別法 (Oxford Canal Act, 9 Geo. III. c. 70) を獲得し、全航路が開通した 1790 年から包括勘定 (*General Account July 5th 1791*) を開示している。勘定式で、借方が収益的収入、貸方が収益的支出となっており、残高を次年度に引き継いでいる。確認できる限り、1810 年まで包括勘定のみが開示されている。

96) Jackman, William T., *The Development of Transportation in Modern England*, 3rd ed., London: Franc Cass, 1966, pp. 434-435, Barker and Savage (1974), *op. cit.*, pp. 41-42 (大久保哲夫訳 (1978), 前掲書, 39 頁)。1845 年の運河輸送事業者法 (The Canal Carriers Act, 1845) 成立までは、基本的に運河会社が輸送事業に従事することは禁止されていた。他方で Charles Hadfield は、他社との競争が公正である限り、運河会社に輸送業務参入の権利を与えたり、あるいは参入を禁止することはなかったが、ナポレオン戦争 (1803-15 年) 後に競争が激化したことで輸送に従事する運河会社が自社に有利な料金設定を行ったため、他社の反発を招いたとしている (Hadfield (1979), *op. cit.*, p. 72)。また Worsley 運河のような私的所有運河 (privately-owned canals) には兼業禁止規定は適用されず (Jackman (1966), *op. cit.*, p. 435)、子会社を通じて法を潜り抜けることもあった (Barker and Savage (1974), *op. cit.*, p. 42 (大久保哲夫訳 (1978), 前掲書, 39 頁))。しかしながら、兼業による収入は僅少であった (Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1206, n. 23)。

97) Edwards (1989), *op. cit.*, p. 163.

98) Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1193.

99) Edwards, John Richard, *A History of Corporate Financial Reporting in Britain*, New York and London: Routledge, 2019, p. 97.

100) 湯沢威 (1976), 前掲論文, 32 頁。

図8 各運河会社における計算書の開示状況

Cromford 運河	資本収支勘定	包括計算書 (第1区分): 1795 年
	収益勘定	包括計算書 (第2～第4区分, 単年度): 1796 年～1798 年 包括計算書 (単年度): 1799 年～1852 年
Lancaster 運河	資本収支勘定	収支概要表: 1795 年 収支概要表: 1798 年 運河勘定: 1807 年～1816 年 Westmorland 州運河竣工勘定: 1814 年～1823 年 GLASSON 支線勘定: 1823 年～1829 年
	収益勘定	輸送勘定: 1807 年～1885 年
Leeds and Liverpool 運河	資本収支勘定	運河勘定現況概要表: 1784 年 運河竣工勘定: 1792 年～1817 年 包括計算書: 1818 年～1819 年 Wigan-Leigh 間運河竣工勘定現況計算書: 1820 年～1825 年
	収益勘定	収支勘定: 1784 年～1851 年
Kennet and Avon 運河	資本収支勘定	収支包括勘定: 1798 年 収支包括勘定: 1800 年 Kennet and Avon 運河勘定: 1803 年 収支勘定: 1804 年 収支勘定 (単年度): 1805 年～1811 年 収支勘定: 1812 年～1816 年
	収益勘定	収益的収支勘定: 1813 年 (実際は収支勘定に包摂) 収益的収支勘定: 1814 年～1851 年
	一般貸借対照表	包括勘定: 1817 年～1851 年

出所) Cromford Canal Company (RAIL 1112/7), Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23), Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24), Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18) より作成。

拡張部分に対応する資本収支勘定の開示と閉鎖等、必要に応じて開示と閉鎖を繰り返すこととなったが、これは同勘定が継続開示となっていたのではなく、実務としては資本収支勘定の閉鎖を主眼としていた。Lancaster 運河や Leeds and Liverpool 運河では、拡張部分の資本収支勘定を一定期間にわたって開示していた。実際には、部分開通や拡張によって資本的収支に収益的収支が混入していくため、資本収支勘定は、若干の収益的収支を含む全収支を収容する計算書となっていた。Stanley William Rowland は、「複会計貸借対照表 (資本収支勘定一筆者) は、(単会計貸借対照表のように) 現在の状況を表示することよりも、資本資金 (capital money) に関する過去すべての取引履歴を提供することに向けられている」¹⁰¹⁾ とし、John Richard Edwards は、「(資本収支勘定は一筆者) 事業の現在の経済価値を表示することを意図したのではなく、また表示することもなかった」¹⁰²⁾ としている。適切な修繕によって運河の

維持は可能であり、また資本収支勘定は価値を不変と捉えていたため、耐用年数の延長や資産価値の変動を考慮する必要はない。その意味では、資本収支勘定の要諦は、運河への支出の事実を表示することであり、表示上、有形固定資産を想起する勘定科目が使用されてはいるが、会計上の固定資産概念は確立していなかったといえる¹⁰³⁾。運河は適切な修繕によって恒久性を担保され、価値の変動を考慮する必要はなかった

のである。

運河完成後は、資本収支勘定に代わって、合意された期間 (半年または1年) で営業報告書 (収益勘定一筆者) が作成され株主に提供された¹⁰⁴⁾。収益勘定の特徴は、開示が継続的であること、および運河の建設期間中 (資本収支勘定の開示期間) は、Lancaster 運河や Leeds and Liverpool 運河のように、部分開通による収益的收入を資本的収入の填補として処理していたことにある。輸送業務に従事しない運河会社にとって、基本財産となる運河の完成は最優先事項であった。Cromford 運河や Kennet and Avon 運河においても、収益的収支は資本収支勘定に混入し、形式上、資本収支勘定からの分離として収益勘定が生成した。しかしながら運河会社は、資本的収支と収益的収支の峻別が重要であることを認識していたとみるべきである。Leeds and Liverpool 運河の運河勘定現況概要表 (1784 年) で示されたように、資本的収

101) Rowland, Stanley William, "The Syllabus in Accountancy", *Journal of the Institute of Bankers*, Vol. LVI, Part. IV, 1935, p. 269.

102) Edwards (1989), *op. cit.*, pp. 163-164.

103) 拙稿「Detroit and Milwaukee 鉄道会社の複会計システム」『経済学研究』第68巻第1号, 2018年6月, 98-99頁。

104) Edwards (2019), *op. cit.*, p. 97.

入と収益的収入の峻別は容易である。他方、資本的支出と収益的支出の峻別は困難であるため、計算書類を物理的に分割すること、すなわち資本収支勘定の閉鎖をもって資本的支出を確定し、開通後は収益勘定への記載によって収益的支出の確定を試みたと考えられる。資本的収支と収益的収支を同一計算書で処理していたことと、資本と利益が区別されていなかったことを混同すべきではない¹⁰⁵⁾。

運河の建設期間中、株主には建設利息が支払われ、利益計算の要請はなかった。仮に建設利息を支払っていなければ、実施した配当の再出資を促すことで収益的収入を資本的収入に置換できるが、実務的に煩雑なうえ実質的意味もないことから、迂遠な方法を回避して会社内で収益的収入を直接的に資本的支出として処理した方が合理的となる。この場合、株主が再出資に応じるかは不透明となるが、たとえば建設利息の支払いに苦慮していた Oxford 運河は、1775 年、議会の承認により法定利率を 5% から 4% に変更したものの効果はなく、株主は、1786 年までの未払 (in arrears) 分を最終的に資本の一部とすることに同意したという事例もある¹⁰⁶⁾。また一定利率の建設利息という慣習は、配当移行後も下限統制として機能することとなり¹⁰⁷⁾、運河会社の経営陣は、結果として配当と利子を明瞭に区別することなく¹⁰⁸⁾、企業財務的思考に捕囚されていたといえる。

Kennet and Avon 運河は、1817 年に包括勘定 (一般貸借対照表) を開示したが、同運河における複会計システムの展開を敷衍すれば、計算書は資本収支勘定、収益勘定、一般貸借対照表という生成順序となる¹⁰⁹⁾。会社設立を起点として、運河建設、(部分開通を含めた) 営業開始という各段階に対応した計算書が模索・作成されてきたのである。ただし、このような実務はむしろ希であり¹¹⁰⁾、運河完成後は収益勘定のみが開示され、通常、資本 (収支一筆者) 勘定とともに一般貸借対照表も開示されなかった¹¹¹⁾。当時の開示状況を勘案すると、運河会社の複会計システムは、資本収支勘定と収益勘定を中心とした現金収支の体系として理解できる¹¹²⁾。両収支勘定に振替関係がないことから、全勘定が有機的関連を備えた体系的勘定組織としての複式簿記を採用していたかは不明瞭な部分がある。J. R. Edwards は、産業資本主義 (1760-1830 年) の時代、新産業資本家は、記帳方法として単式簿記 (チャージ・アンド・デイスチャージ会計を含む) と複式簿記の 2 つの会計システムから選択できたが、当初は変化の割合が遅く、1800 年までイングランドでは単式が主流だったとしている¹¹³⁾。たとえば、

105) A. J. Arnold and S. McCartney は、1850 年代においても運河会社は資本的支出と収益的支出を区別しなかったとするが (Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1202), 実際にはその重要性を明確に認識して計算書類に反映するよう模索していた。

106) Evans (1936), *op. cit.*, p. 77.

107) 分割納入制は追加資本調達の実施を困難にする等、財務政策に多大な影響を与えたが、たとえば Kennet and Avon 運河の経営委員会は、1796 年 9 月、株主に対して未払込額を完納しなければ株式を失権させる旨の通知を行っている (Word (1974), *op. cit.*, p. 118)。

108) 村田直樹 (1995), 前掲書, 75 頁。

109) したがって、貸借対照表を一般貸借対照表と資本勘定に分割するという複会計システムの説明は、1868 年鉄道規制法の雛形にもとづく、きわめて形式的な説明といえる。

110) 他の事例としては、南ウェールズの Glamorganshire 運河 (Glamorganshire Canal Navigation, 1790 年議会特別法 [Glamorganshire Canal Act, 30 Geo. III. c. 82]) が開示した “The Account od Debits and Credits” を指摘できる程度である (Edwards (1989), *op. cit.*, p. 165)。

111) Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, p. 1198. Cromford 運河や Leeds and Liverpool 運河では、散発的に会社債務や在庫情報を掲載していた。J. R. Edwards も同様の指摘をしている (Edwards (1985), *op. cit.*, p. 28, Edwards (1989), *op. cit.*, p. 164)。

112) 拙稿 (2018), 前掲論文, 98 頁。

113) Edwards (1989), *op. cit.*, p. 12. チャージ・アンド・デイスチャージ会計は、通常、現金主義で作成さ

1768年に議会特別法を獲得し¹¹⁴⁾、スコットランドで建設が開始されたForth and Clyde運河(Forth and Clyde Navigation)は、1785年に複式記入原則による新たな帳簿組織を導入したが、同時に国庫会計(exchequer accounting)や基金ないし信託会計(fund or trust accounting)の影響も受けていたとされる¹¹⁵⁾。またA. J. ArnoldとSean McCartneyは、明確に複式簿記を利用していた運河としてBirmingham運河、Kennet and Avon運河、Oxford運河を指摘し、(史料上の制約はあるが)Lancaster運河、Leeds and Liverpool運河、Rochdale運河(Rochdale Canal company, 1794年議会特別法[Rochdale Canal Act, 34 Geo. III c. 78])、Trent and Mersey運河(Trent and Mersey Canal, 1766年議会特別法[Trent and Mersey Canal Act, 6 Geo. III c. 96])に関して断定をしていない¹¹⁶⁾。Kennet and Avon運

河は、仕訳帳や総勘定元帳も残存しており、複式簿記を導入していたことが明確となっている。

運河会社の計算書類には未収・未払項目が計上され、Kennet and Avon運河では、在庫を一般貸借対照表に計上していた。A. J. ArnoldとS. McCartneyは、運河会社の収益勘定は現金主義ないしは現金類似主義(cash or near-cash basis)で作成されていたとする¹¹⁷⁾。運河会社の計算書類に通底する特徴は、主要な収入項目が通行料収入であったことを反映し、現金収支を基軸として会計システムが構築されていたことにあり¹¹⁸⁾、その展開過程を観察すると、基軸となる計算書は資本収支勘定と収益勘定であったといえる。

IV 結語

以上、本稿では、産業革命期における輸送手段の展開を踏まえたうえで、運河会社に焦点をあて、運河に適用される組織形態、設立方法、利害関係者の状況等を確認し、会計実務の展開過程を検討した。

運河建設は長期に及ぶため、株主から調達した資金の運用状況を説明する計算書として資本収支計算書が開示された。また資本からの配当は禁止されていたが、運河会社は一定の利息を保証して建設利息の支払いが行われていた。結

れたが、他方で未収地代や信用販売等の発生主義的概念も導入されていた(*Ibid.*, p. 36)。この会計システムの基本的思考は、純利益を計算できるようキャッシュフローを資本と収益に分類する追加的責任とともに、受託者として活動する弁護士¹¹⁴⁾の受託責任にも存在した(Edwards (1985), *op. cit.*, p. 24, cf. Lee (1975), *op. cit.*, pp. 7-8)。

114) Forth and Clyde Navigation Act, 8 Geo. III. c. 63.

115) Forrester, David A. R., *The Great Canal that linked Edinburgh, Glasgow and London: A Study of the Finance and Administration of the Forth and Clyde Navigation 1768-1816 A.D. with the first published accounts for 1815 A.D.*, Issues in Accountability No.3, Glasgow: Strathclyde Convergencies, 1979, pp. 10-11. 複式商業簿記(trader's double-entry)は、当時、馴染みのあった受託責任会計(stewardship accounting)との調整が可能であり、この受託責任会計が現在の資金計算書(source and applications statements)に繋がったとされる(*Ibid.*, p. 24)。同運河のチャージ・アンド・デイスチャージ計算書(accounts of "charge and discharge")は1851年まで継続開示されたが(*Ibid.*, p. 24)、複会計システムの導入には至っていない。またチャージ・アンド・デイスチャージ会計では、資産勘定を使用していなかった(Lee (1975), *op. cit.*, p. 16)。

116) 1868年鉄道規制法は計算書類の雛形を示したの

みで、記帳方法等には言及していない。

117) Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, pp. 1199-1200, 1202.

118) 村田直樹(1995), 前掲書, 60, 82頁。イギリス運河・鉄道会計の計算書では, "cash basis"を基軸としながらも, 前者では"near-cash basis"(Arnold and McCartney (2008), *op. cit.*, pp. 1199-1200, 1202), 後者では"substantially cash basis"(Edwards (1985), *op. cit.*, p. 21)や"partial accruals accounting"(Edwards (1989), *op. cit.*, p. 165, Edwards (2019), *op. cit.*, p. 99)も利用されていた。その意味では, 厳密な「現金主義」も含めて「現金収支を基軸とした会計システム」という表現がより適切と考えられる。

果として資金不足を招くことになったが、投資家を誘引するために必要であったといえる。部分開通による通行料収入は、計画された運河全体を完成させるために資本的支出とされたが、資本的収支に異なる性質の収支が混在していくために分離が模索され、収益勘定（収益的収支勘定）の生成となった。

基本的に運河会社の計算書類は、現金収支を基本とした資本収支勘定と収益勘定で構成されている。ただし Kennet and Avon 運河は、一般貸借対照表を開示し、3つの計算書類の連環がとれていた。複式簿記を導入していたことが、同社の計算書類の形成過程に多大な影響を与えたのである。

付記：本稿は、科学研究補助金（基盤研究C：課題番号 23K01692）による研究成果の一部である。

第一次史料

イギリス国立公文書館関係史料

RAIL 810: Birmingham Canal Navigation Company
Abstract of Accounts, No. 2 (RAIL 810/578)

RAIL 1112: Reports and Accounts: Canal Board and Harbour Undertakings
Cromford Canal Company (RAIL 1112/7).
Gloucester and Berkeley Canal (RAIL 1112/11).
Kennet and Avon Canal Navigation (RAIL 1112/18).
Lancaster Canal Navigation (RAIL 1112/23).
Leeds and Liverpool Canal (RAIL 1112/24).

主要参考文献

洋文献

Arnold, A. J. and McCartney, Sean, "The Transition to Financial Capitalism and its Implications for Financial Reporting: Evidence from the English Canal Companies", *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, Vol.21, No.8, 2008, pp. 1185-1209.
Ashton, Thomas Southcliffe, *An Economic History of*

England: The 18th Century, London: Methuen, 1955.

Barker, Theodore Cardwell and Savage, Christopher Ivor, *An Economic History of Transport in Britain*, Third (revised) ed., London: Hutchinson, 1974 (大久保哲夫訳『英国交通経済史』泉文堂, 1978年).

Carlson, Robert Eugene, *The Liverpool and Manchester Railway Project, 1821-1831*, Newton Abbot: David & Charles, 1969.

Deane, Phyllis, *The First Industrial Revolution*, Cambridge: Cambridge University Press, 1965 (石井摩耶子, 宮川淑共訳『イギリス産業革命分析』社会思想社, 1973年).

DuBois, Armand Budington, *The English Business Company after the Bubble Act 1720-1800*, New York: Octagon Books, 1971.

Edwards, John Richard, "The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation", *Abacus*, Vol.21, No.1, 1985, pp. 19-43.

Edwards, John Richard, *A History of Financial Accounting*, London and New York: Routledge, 1989.

Edwards, John Richard, *A History of Corporate Financial Reporting in Britain*, New York and London: Routledge, 2019.

Evans, Jr., George Heberton, *British Corporation Finance, 1775-1850: A Study of Preference Shares*, Baltimore: Johns Hopkins Press, 1936.

Forrester, David A. R., *The Great Canal that linked Edinburgh, Glasgow and London: A Study of the Finance and Administration of the Forth and Clyde Navigation 1768-1816 A.D. with the First Published Accounts for 1815 A.D.*, Issues in Accountability No.3, Glasgow: Strathclyde Convergencies, 1979.

Hadfield, Charles, *British Canals: An Illustrated History*, 6th ed., Newton Abbot: David and Charles, 1979.

Jackman, William T., *The Development of Transportation in Modern England*, 3rd ed., London: Franc Cass, 1966.

Lee, Geoffrey Alan, "The Concept of Profit in British Accounting, 1760-1900", *Business History Review*, Vol. XLIX, No.1, 1975, pp. 6-36.

Lewin, Henry Grote, *The British Railway System: Outlines of its Early Development to the Year 1844*, London: G. Bell and Sons, 1914.

Mathias, Peter, *The First Industrial Nation: An Economic*

History of Britain, 1700-1914, 2nd ed., London and New York: Methuen, 1983 (小松芳喬監訳『改訂新版』最初の工業国家—イギリス経済史 1700-1914 年—』日本評論社, 1988 年).

Priestley, Joseph, *Historical Account of the Navigable Rivers, Canals, and Railways, of Great Britain, as a Reference to Nichols, Priestley & Walker's New Map of Inland Navigation*, London: Longman, Rees, Orme, Brown & Green, Paternoster-Row, 1831.

Rowland, Stanley William, "The Syllabus in Accountancy", *Journal of the Institute of Bankers*, Vol. LVI, Part.IV, 1935, pp. 262-273.

Smith, Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, London: G. Routledge, New York: E. P. Dutton, 1905 (山岡洋一訳『国富論—国の豊かさの本質と原因についての研究 (下) —』日本経済新聞出版社, 2007 年).

Word, John Robert, *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England*, London: Oxford University Press, 1974.

和文献

荒井政治『イギリス近代企業成立史』東洋経済新報社, 1963 年。

荒井政治, 内田星美, 鳥羽欽一郎編『産業革命の技術—産業革命の世界②—』有斐閣, 1981 年。

稲富信博『イギリス資本市場の形成と機構』九州大学出版会, 2000 年。

大河内暁男『産業革命期経営史研究』有斐閣, 1978 年。

春日部光紀「Detroit and Milwaukee 鉄道会社の複会計システム」『経済学研究』第 68 巻第 1 号, 2018 年 6 月, 89-102 頁。

小松芳喬『英国産業革命史〔普及版〕』早稲田大学出版部, 1991 年。

高寺貞男『簿記の一般理論』ミネルヴァ書房, 1967 年。
千葉準一『英国近代会計制度—その展開過程の探求—』中央経済社, 1991 年。

中村萬次『英米鉄道会計史研究』同文館, 1991 年。

溝上達也「英国運河会社における資本勘定—Kennet & Avon 運河による 1794 年から 1810 年までの会計報告—」『松山大学論集』第 19 巻第 6 号, 2008 年, 47-64 頁。

溝上達也「資金計算書の淵源—Kennet & Avon 運河による 1812 年から 1817 年までの会計報告—」『松山大学論集』第 21 巻第 2 号, 2009 年, 117-136 頁。

溝上達也「英国運河会社における資金会計の萌芽—Kennet & Avon 運河による会計報告の検討—」『会計』第 197 巻第 3 号, 2020 年, 66-77 頁。

村田直樹「複会計制度の源流—18 世紀イギリスの運河会計—」『会計史学会年報』第 9 号, 1990 年, 36-58 頁。

村田直樹『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』見洋書房, 1995 年。

村田直樹『会計学の基層』創成社, 2021 年。

山浦久司『英国株式会社社会計制度論』白桃書房, 1993 年。

湯沢威「一八世紀イギリスの有料道路・河川・運河経営」『商學論集』第 45 巻第 1 号, 1976 年, 1-37 頁。