

1830年代のアメリカ鉄道業をめぐって

— 鉄道料金規制との関連で —

高 浦 忠 彦

I. はじめに

発表者の問題関心は、資本利益率（利益／資本。100の資本を投下してどれだけの利益を得られるかを示す——例えば、資本利益率20%の場合、100の資本を投下して20の利益を得られる事を示す——）に関する歴史研究にあり、アメリカ製造企業を対象にしたこれまでの研究成果を、著書⁽¹⁾として纏めてきた。その過程で、鉄道企業における料金規制との関連で、レート・ベースに適用される資本利益率について注目する必要性に気付き、連邦最高裁判所の裁判記録を分析して、1870年代以降の鉄道企業における料金規制での資本利益率の適用——図1を参照のこと——を検討してきた⁽²⁾。さらに裁判記録以外の資料でこれ以前の時期を分析するために、明治大学図書館所蔵の、アメリカ鉄道企業のアニュアル・レポートを検討した。ここに発表する内容は、この作業から得られた結果である。

H. トーマス・ジョンソン (H. Thomas Johnson) 氏は、「企業は1900年よりずっと以前に業績評価のために純利益〔概念〕を使用したけれども、企業はその利益を、もしあったとしても業務の原価と関連させて評価したのであって、企業の総資産と関連させて把握したのではなかった⁽³⁾。」と指摘し、資本利益率の分母を、総資産（＝総資本）に一義的に限定し、資本利益率の分母に、総資産、自己資本、長期資本——各概念については図2を参照——の3つが存在している点を見逃した上で、業績評価の尺度としての総資本（＝総資産）利益率の存在を、否定しているのである（利益／業務原価については、仮定の話であり、業績評価基準としては除外できるので、無視して良いであろう）。しかし、自己資本の主要部分を成す資本金を分母とする資本金利益率の計算が、1830年代頃から存在しており（表1参照）、1833年のアメリカ製造業の実態調査マクレイン報告書⁽⁴⁾で自己資本利益率をめぐり質疑応答が為されているのである⁽⁵⁾。

本稿では、1830年代のアメリカ鉄道企業を、出来るだけ具体的に探り、その料金規制に際して、後のレート・ベース方式にかなり近い形の、固定資産利益率を規制する、最高利益の規制が既に見られることを指摘している。

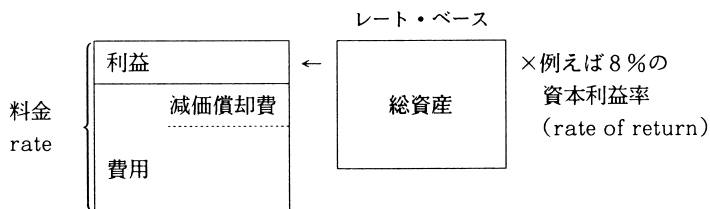


図1. 料金規制と資本利益率

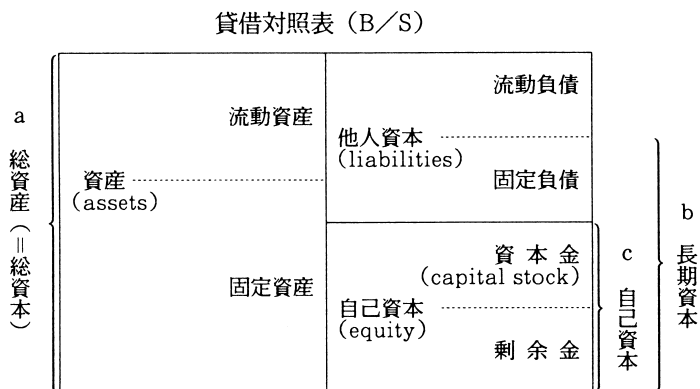


図2. 資本利益率の分母

表1. ニュー・イングランド綿業企業における資本金利益率計算

Year	Boston Mfg. Co.	Merrimack Mfg. Co.	Nashua Mfg. Co.	Lawrence Mfg. Co.	Amoskeag Mfg. Co.	Lyman Mills
1813	Incorporation P. T. Jackson					
4						
5						
6						
7						
1820		Incorporation	Incorporation			
1						
2						
3						
4						
5						
6			George Seale			
7	John A. Lowell		*			
8						
9						
1830				Incorporation		
1				Henry Hall		
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
1840						
1						
2						
3						
4	J. P. Putnum					
5						
6						
7						
8						
9						
1850						
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8	Ebenezer Hobbs, Jr.					
9						
1860						
1						
2						
3	T. Jefferson Coolidge					
4						
5	Geo Atkinson					
6		F. B. Crowninshield				
7						
8						
9						
1870						
1						
2	J. R. Scott					
3						
4	Edmund Dwight					
5						
6						
7						
8						
9						
1880						
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
1890						
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

(注) 1. ハーヴァード大ペーパー図書館所蔵のトレジャラーズ・レポートより作成。
 2. □ はトレジャラーズ・レポートの存在を示す。
 3. ▭ はディレクターズ・レポート（内容上トレジャラーズ・レポートに近似と判断される）の存在を示す。
 4. ★ は全社的な資本金利益率計算の存在を示す。
 5. # は工場群別資本（金）利益率計算の存在を示す。
 6. 氏名はトレジャラーの氏名。
 7. 高浦忠彦『資本金利益率のアメリカ経営史』中央経済社、1992年、14頁に加筆。

II. アメリカ鉄道業の概要と分析の前提条件

〈アメリカ鉄道業の概要〉

「西部への拡大の開始は、恐らくニュー・イングランドの場合を除くと、1815年から、1850年代に掛けて、産業界の革新の主たるきっかけとなった。鉄道の建設は、1850年代から1870年代に掛けての主役を演じた。又全国市場及び地方市場の発展は、1880年代から1900年を越えるところまで、電力と内燃機関の出現は、1900年代初頭から20年代に掛けての主役であった。そして最後に、研究開発のシステム化と制度化の発展は、1920年代以来、今日までの主役となっている⁽⁶⁾。」とアルフレッド・D. チャンドラー、Jr. (Alfred D. Chandler, Jr.) 氏が簡潔に要約しているように、1850年代以降が、アメリカの鉄道時代であり、本稿の対象とする1830年代は、未だ運河時代にあった。表2に見るように、1840年時点で、鉄道の営業マイル数が、ようやく運河のそれに拮抗するに至り、更に、経済性で運河を凌ぐのは1850年代（エリー運河の場合は、座を譲るのは1880年代）である。カリフォルニアのゴールド・ラッシュの翌年、1849年に、合衆国において250マイル以上を運営する会社は皆無であり、ほんの少数が100マイル以上の路線を運営していた。それが1855年までには少なくとも16社が200マイル以上の路線を運営し、4大幹線（エリー鉄道、ボルティモア・オハイオ鉄道、ペンシルヴェニア鉄道、及びニューヨーク・セントラル鉄道）が、5年前の最大輸送量の2倍以上を輸送していた。同時に、1850年には1,000万ドルの資本金を有する鉄道企業は2社に過ぎなかったが、1859年までには少なくとも10社がその規模を越え、5社は合計で2,000万ドルの有価証券を発行していた⁽⁷⁾。

1862年には、パシフィック鉄道法⁽⁸⁾が連邦議会によって制定され、ユニオン・パシフィック鉄道（the Union Pacific Railroad Co.）が設立され、69年5月に、ユタ州プロモントリー・ポイントでセントラル・パシフィック鉄道（カリフォルニア州の株式会社）と接合し、初の大陸横断鉄道となっている（大陸横断鉄道にはこの他、1881年完成のサザン・パシフィック鉄道、1883年完成のノーザン・パシフィック鉄道、1893年完成のグレート・ノーザン鉄道がある）。

1870年代は、グレンジャー立法の時代であり、1871年に鉄道の乗客と貨物の運賃に最高限度を規定し、穀物倉庫業者や倉庫業者を規制し得る命令権限を有する委員会（鉄道・倉庫委員会）を設置したイリノイ州を嚆矢に、1839年にロー

表 2. 10年ごとの鉄道と運河のマイル数(1830～1860年)

State	1830		1840		1850		1860
	Canals	Railroads	Canals	Railroads	Canals	Railroads	Railroads
New York.....	546	...	640	453	803	1,409	2,682
Pennsylvania.....	230	70	954	576	954	900	2,598
Ohio.....	245	...	744	39	792	590	2,946
Virginia.....	...	...	216	341	216	341	1,731
Tennessee.....	...	...	...	...	...	48	1,253
Kentucky.....	2	...	2	32	2	80	534
North Carolina.....	...	...	13	247	13	249	937
Massachusetts.....	74	3	89	270	89	1,042	1,264
Georgia.....	16	...	28	212	28	666	1,420
Indiana.....	...	...	150	20	214	226	2,163
South Carolina.....	52	...	52	136	52	270	973
Alabama.....	...	...	52	51	52	112	743
Maine.....	21	...	21	10	29	257	472
Illinois.....	...	...	...	26	100	118	2,799
Maryland.....	10	...	136	273	136	315	386
Missouri.....	...	...	...	...	...	4	817
Mississippi.....	...	...	...	50	...	60	862
New Jersey.....	20	...	142	192	142	332	560
Louisiana.....	...	...	14	62	14	89	335
Connecticut.....	34	...	36	94	36	436	601
Vermont.....	...	...	1	...	1	366	554
New Hampshire.....	...	...	11	15	...	471	661
Michigan.....	...	...	...	114	...	349	779
Rhode Island.....	11	...	11	47	11	61	108
Arkansas.....	...	...	...	...	...	...	38
Delaware.....	14	...	14	16	14	16	127
Florida.....	...	...	...	52	...	52	402
Iowa.....	...	...	...	...	...	...	655
Wisconsin.....	...	...	...	...	...	20	905
Texas.....	...	...	...	...	...	...	307
California.....	...	...	...	...	...	...	23
Total.....	1,277	73	3,326	3,328	3,698	8,879	30,636

Sources: *Hunt's Merchants' Magazine*, XXV (September, 1851), 381-382 for the years 1830, 1840, and 1850; and Henry V. Poor, *Manual of the Railroads of the United States for 1868-69* (New York: H. V. and H. W. Poor, 1868), pp.20-21 for the year 1860.

(注) 1. 各年の鉄道マイル数の合計は、後掲の表3と一致していない。

2. George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution, 1815-1860*, N. E. Sharpe, Inc., 1951, p.79.

ド・アイランド州から始まったニュー・イングランド諸州の「勧告・助言」型の州委員会とは別種の、命令権限を有する「強力」型の州委員会が設置され、運賃規制を断行していった。このイリノイ州の立法は1877年3月の連邦最高裁判所の判決、マン対イリノイ州事件 (Munn v. Illinois, 94 U. S. 113, 1877年) で合憲と判断され、同年同月に、ミネソタ、ウイソコンシン、及びアイオワの各州の立法によって規制された鉄道料金の有効性が判決された⁹⁾。1876～77年は、鉄道の運賃競争のクライマックスで、例えば、ボストン～シカゴ間の旅客運賃が半減されている¹⁰⁾。料金規制と相俟って、70年代の長期不況と激しい運賃競争により、鉄道企業の業績は急激に悪化し、70年代の終わりには、各州は法律を廃止するに至っている。又、運賃競争への対策として鉄道企業同士のプール(カルテル)が画策されている(アルバート・フィンク [Albert Fink] による1875年の南部鉄道蒸気船協会が有名)。

1880～90年代は、J. P. モルガン (J. P. Morgan) 主導の鉄道の再建 (Re-Morganization) の時代であり、又、州際交通を規制する州際商業法が1887年に制定されている。

1890～95年には、鉄道マイル数の $\frac{1}{3}$ を有する会社が倒産している。特に1893年恐慌下では、ユニオン・パシフィック鉄道、アチソン・トペカ・サンタフェ鉄道等の大陸横断鉄道も倒産の憂き目を見ている。

1908年には、フォード社の自動車・T型車が発表され、持株会社 General Motors Company (1915年に現業会社 General Motors Corporation に改組) も設立され、両社相俟って、1920年代のモータリゼーションを先導して行くのである。

表3に見るように、鉄道営業マイル数は1930年に頂点を迎えるのである。

〈分析の前提条件〉

1830年代のアメリカ鉄道業を考察する際には、次の4点を前提条件として押さえておく必要があろう。

a. イギリスにおける鉄道建設

1826年5月に、リヴァプール・マンチェスター鉄道 (the Liverpool and Manchester Railway) が議会から特許状を得ている (リヴァプール～マンチェスター間33マイル)。1829年10月には、レインヒル・トライアルでジョージ・

表3. 全米の鉄道営業マイル数

年	営業マイル数
1830	23
40	2,818
50	9,021
60	30,626
70	52,922
80	93,262
90	166,703 (199,876)
1900	258,784
10	351,767
20	403,891
30	429,883
40	405,975
50	396,380
60	381,745
70	360,330
80	304,000

- (注) 1. 1890年の括弧内は、1900年以降と比較し得る数値。
 2. 1980年の数値は、千マイルの概算数値。
 3. *The Historical Study of the United States*, 1976, pp.727-731. 及び『アメリカ歴史統計』別巻, 1.295頁より作成。

表4. ボストン・ローウェル鉄道の資本金, 建設コスト

Nov. 30th of the year.	Capital paid in at that date.	Charged in construction that year.	Credited to construction in that year.	Whole cost of construction at the end of the year.
1835	\$1,200,000			\$1,312,239 54
1836	1,440,000	\$193,405 69	.	☆1,505,645 33
1837	1,500,000	2,749 52	.	1,508,394 75
1838	1,500,000	67,268 75	.	1,575,663 50
1839	1,650,000	32,812 71	.	1,608,476 21
1840	1,800,000	120,766 38	.	1,729,242 59
1841	1,800,000	105,650 48	.	1,834,893 07
1842	1,800,000	143,393 02	.	1,978,286 09
1843	1,800,000	10,743 10	{ \$31,638 24 } * { 20,886 07 } † { 72,758 72 } ‡	1,863,746 16
1844	1,800,000	68,809 51	30,000 §	1,902,555 67
1845	1,800,000	30,041 97	.	1,932,597 64
1846	1,800,000	7,820 36	.	1,940,418 00
1847	1,800,000	16,301 19	.	1,956,719 19
1848	1,800,000	56,968 21	.	2,013,687 40 ||

- (注) * Cash received for old rail iron sold.
 † Balance of interest account charged to expenses.
 ‡ Cost of rail iron for repairs originally charged with rail iron for construction, and now transferred to its proper head.
 § Depreciation in value of engines and cars.
 || Including the amount of cost of the Woburn Branch Rail Road, viz., \$ 46,643 83.
 ☆ 1,505,645 23 のミスプリント。

(出所) *Charters of the Boston and Lowell Rail-Road Corporation and Report of the Directors of the Legislature, 1848*, Boston, 1849, p.25.

表5. ボストン・ローウェル鉄道の業績

Year.	Gross receipts from all sources.	Expenses.	Charged for depreciation of machinery.	Net Profits.	Dividends of that year.	Rate per cent.	Surplus of the year.	Deficiency of the year.	Surplus.
1835	\$64,654 39	\$19,125 36	.	\$45,529 03	\$45,000	3 7/8	\$529 03	.	\$529 03
1836	165,124 30	75,326 11	.	☆87,798 19	30,000	2	59,798 19	.	60,327 22
1837	180,770 04	78,508 17	.	102,261 87	105,000	7	.	\$2,738 13	57,589 09
1838	191,778 57	75,597 94	.	116,180 63	105,000	7	11,180 63	.	68,769 72
1839	241,219 94 } * 9,160 63 }	92,151 44	.	158,229 13	132,000	8	26,229 13	.	94,998 85
1840	231,575 27 } * 14,132 51 }	91,400 17	.	154,307 61	138,000	8	16,307 61	.	111,306 46
1841	267,541 34	119,469 32	.	148,072 02	144,000	8	4,072 02	.	115,378 48
1842	278,310 68	165,174 79	.	113,135 89	144,000	8	.	30,864 11	84,514 37
1843	277,315 06 } († 20,886 07) (‡ 109,366 98) (§ 72,758 72)	.	.	74,303 29	144,000	8	.	69,696 71	14,817 66
1844	316,909 58	139,293 88	30,000 §	147,615 70	144,000	8	3,615 70	.	18,433 36
1845	356,067 67	179,042 13	.	177,025 54	144,000	8	33,025 54	.	51,458 90
1846	384,102 29	212,233 62	.	171,868 67	144,000	8	27,868 67	.	79,327 57
1847	448,555 90	253,408 66	.	195,147 24	144,000	8	51,147 24	.	130,474 81
1848	461,339 35	268,707 40	.	192,631 95	144,000	8	48,631 95	.	179,106 76

- * Advance on 600 shares new stock sold at auction for account of the Corporation. For notes †, ‡, §, see preceding page.
 ☆ 89,798 19 のミスプリント。

(出所) *Charters of the Boston and Lowell Rail-Road Corporation and Report of the Directors of the Legislature, 1848*, p.26.

スティヴンソン (George Stephenson)の蒸気機関車ロケット号の優位性が立証されている。又、アメリカとイギリスの間の情報伝達も早く、現にこのレインヒル・トライアルにボルティモア・オハイオ鉄道の技師 Ross Winans, George Brownが見学者の一員に加わっている⁽¹¹⁾。1830年9月に、リヴァプール・マンチェスター鉄道は、一部の運転を開始している。

b. アメリカにおける小規模な先駆的「鉄道」

蒸気機関車を使用するものではなかったが、アメリカにおいても小規模な先駆的「鉄道」が存在した。後に、ボルティモア・オハイオ鉄道に影響を与えたリーハイ石炭・輸送会社 (the Lehigh Coal and Navigation Company) は、1823年までに、統一勾配の路線 (9マイル) を使用していた。又、ニュー・イングランドの鉄道、特にボストン・ローウェル鉄道に影響を及ぼしたグラナイト鉄道 (the Granite Railway Company) が、1826年4月にマサチューセッツ州の特許状を得て設立されていた。この鉄道は、バンカーヒル記念碑のためのみかげ石の輸送のために設置された、石切場から海岸線の2マイル弱の路線で、馬によって牽引された。

c. アメリカにおける有料道路・運河の建設 (株式会社形態)

1794年に、フィラデルフィア～ランカスター間の有料道路が完成している。又、1797～1806年の10年間に、ニュー・イングランドでは135の株式会社によって2,547マイルの有料道路が建設されている⁽¹²⁾。更に、運河に関しては、1825年10月の、ニュー・ヨーク州によるエリー運河の完成 (1817年に着工。1820年より一部開通。全長363マイル。州の運河委員会、運河基金委員会による運営。)以降が重要であるが、これ以前にも、例えばニュー・イングランドでは、マサチューセッツ州のメリマック河からチャールズ河に至る27マイルのミドルセックス運河 (the Middlesex Canal) が株式会社形態で運営されている (1793年に特許状を取得。1803年に完成)。これら有料道路・運河の株式会社の経験が、後の鉄道料金規制の前例となっている。

d. 鉄道企業の特許状

大陸横断鉄道を別にすると (この場合は、連邦議会)、鉄道企業は州議会の特許状⁽¹³⁾を得て設立された。個別の立法に拠らない、一般鉄道法は、ニュー・ヨーク州の1850年の一般鉄道法 (州による特許状付与を原則として禁止) 以降の事

態である（マサチューセッツ州では、1833年から一般鉄道法の動きがあるが、包括的なものは1855年のそれである）。

Ⅲ. ボルティモア・オハイオ鉄道（the Baltimore and Ohio Railroad Company）

「アメリカにおける最初の現代的意味での鉄道⁽¹⁴⁾」であるボルティモア・オハイオ鉄道がメリーランド州の特許状を得たのは、リヴァプール・マンチェスター鉄道の特許状取得に遅れることわずか9カ月の、1827年2月である（ヴァージニア州の特許状取得は同年3月で、ペンシルヴェニア州の特許状取得は更に遅れ翌1828年2月）。ボルティモア商人の出資により、エリー運河開通によってニューヨーク市に奪われた西部の取引を、ボルティモア市に奪回する意図で設立され、メリーランド州やボルティモア市も株式を引受けている。

1828年7月に、最初の鍬入れが、独立宣言署名者の生存者キャロルトンのチャールズ・キャロル（Charles Carroll）によって行われている（7月4日の同日、チェサピーク・オハイオ運河〔the Chesapeake and Ohio Canal Company〕の鍬入れ式がアダムス大統領の出席の下で行われている）。

1829～33年の間は、チェサピーク・オハイオ運河と路線独占権をめぐる裁判合戦を行っている。例えば、1829年6月に、チェサピーク・オハイオ運河は、ボルティモア・オハイオ鉄道に対する差止命令を裁判所から得ているし、9月には逆に、衡平裁判所長官 Theodorick Bland がボルティモア・オハイオ鉄道に有利な判決を下している⁽¹⁵⁾。結局、両社の株主であるメリーランド州の圧力で、両社の妥協が成立し、1840年、又は、チェサピーク・オハイオ運河がカンバーランド（Cumberland）までの完成に至るまでは、ボルティモア・オハイオ鉄道はハーパースフェー（Harpers Ferry）以西の路線建設を断念することとなった。したがって、ボルティモア・オハイオ鉄道がオルゲニー山脈を越えてオハイオ河畔のホイーリング（Wheeling）まで達成するのは、後の1853年1月のこととなるのである。1830年5月に最初の区間（エリコッツ・ミルズまでの13マイル）が完成した。最初は馬で牽引し、同年8月に蒸気機関車（ピーター・クーパー〔Peter Cooper〕のトム・サム号）が導入されている。但し、全面的に馬に代替した訳ではなく、市内での蒸気機関車の使用禁止もあって1840年頃まで馬と蒸気機関車が共存している。

1834年12月に、ボルティモア〜ハーパースフェリー間の80マイルが完成している。

1835年8月には、ワシントンD. C. までのワシントン・ブランチ（30マイル）が完成している。

1836年6月に、初代社長 Philip E. Thomas が辞任し、合衆国財務長官を勤めたルイス・マクレイン（Louis McLane）が同年12月に社長に就任している（1848年9月まで）。マクレイン社長と主任技師ベンジャミン・ラトローブ（Benjamin H. Latrobe, Jr.）のコンビの下で、1842年に、カンバーランドまで到着し、1846年頃から、オルゲニー山脈を越えてオハイオ河畔のホイーリングまで延長する計画に着手し、実際にホイーリングに到達するのは、前述したように1853年1月のことである。

IV. ニュー・イングランドの鉄道

a. ボストン・ローウェル鉄道（the Boston and Lowell Rail Road Corporation）

ボルティモア・オハイオ鉄道より3年余遅れて、1830年6月に、ボストン・ローウェル鉄道がマサチューセッツ州の特許状を取得している。ボストン・ローウェル鉄道は、ボストン〜ローウェル間の路線（26 $\frac{3}{4}$ マイル）の独占使用を認められ——同社の場合、競合関係に入る可能性のあったミドルセックス運河が、冬季に利用出来ないためローウェルの綿製品の輸送に支障があったため、競合関係に入ら無かった——、他方、マサチューセッツ州議会へ報告書提出の義務の他、料金の最高限度を規制され（建設コストの10%を上回る利益がある場合、議会から料金引下げを命じられ得る）、又、建設コストに10%の利益を上乗せした金額で州が買収（公収）し得る権限を留保されていた。

翌1831年に、マサチューセッツ州議会は、ボストン・プロヴィデンス、ボストン・ウースターの両鉄道会社（後出）に特許状を与え、ここにパイオニア3社が出揃うこととなる。

ボストン・ローウェル鉄道は、1835年に開業した。建設費は、表4（10頁）に見るように、資本金（つまり株式発行）で賄われた（同社が社債を発行するのは約20年後）。又、業績は表5に見るように好調で、初期を別にすると、7〜8%の配当を続けている。1835年のボストン〜ローウェル間の旅客運賃は1ドルで

(乗合馬車の料金 1.25 ドル), 1844 年に 75 セント, 更に 1848 年に 50 セントに値下げされている。

対象期間から外れるが, 1845 年に, ポストン・メイン鉄道 (後出) がポストンに乗り入れ, ポストン・ローウェル鉄道の路線独占は崩れるのである (競合の後, 1887 年にポストン・メイン鉄道へリースされ, 独立企業としての存在を終えるのである)。

b. ポストン・プロヴィデンス鉄道 (the Boston and Providence Railroad Corporation)

ポストン・ローウェル鉄道の特許状取得より 1 年後の 1831 年 6 月に, ポストン・プロヴィデンス鉄道は, マサチューセッツ州の特許状を取得している。マサチューセッツ州議会は, 同鉄道に対して, ポストン・ローウェル鉄道と同様, 議会への報告書提出の義務を課した他, 料金の最高限度の規制, 建設コストに一定の利益 (同鉄道の場合, 7%⁽¹⁶⁾) を上乗せした金額で州が買収 (公収) し得る権限を有していた。Josiah Quincy 社長他, 5 名の取締役は, 全員ポストン在住の住民であった。

1832 年に, シャロン (Sharon) までの 18 マイルを完成し, 開業している。

1835 年に, プロヴィデンスまでの 43 マイルの路線を完成している。

c. ポストン・ウースター鉄道 (the Boston and Worcester Railroad Corporation)

ポストン・プロヴィデンス鉄道と同じ 1831 年 6 月に, ポストン・ウースター鉄道がマサチューセッツ州の特許状を取得 (ポストン～ウースター間 44 マイル) している。マサチューセッツ州議会は, ポストン・ローウェル鉄道と同様, 議会への報告書提出の義務を課した他, 料金の最高限度の規制, 建設コストに一定の利益 (10%) を上乗せした金額で州が買収 (公収) し得る権限を有していた。

1835 年に, ウースターまでの路線を完成している。

1839 年に, 社長 Nathan Hale が, 「我々取締役は, これまで課されていた乗合馬車や大型荷車の輸送運賃を越えない運賃率, そしてそれは最大の利益額をもたらすであろうような, いかなる運賃率をも確立する完全な権利を有している。⁽¹⁷⁾」と言明し, 競合関係にある乗合馬車等の運賃に配慮した運賃政策 (実態としては低運賃政策) として, 開業以来のポストン～ウースター間 2 ドルから

1.50ドルに運賃を引き下げている⁽¹⁸⁾。この低運賃政策と恐らく密接な関連があることと思われるが、1840年には、配当率が6%を越えない原因を追究する(株主から選出された)委員会を設置している⁽¹⁹⁾。

なお、同鉄道は、1864年に、ウェスタン鉄道(後出)と合併して、ボストン・オルバニー鉄道(the Boston and Albany Railroad Company)を設立している。

d. ウェスタン鉄道(the Western Railroad Co.)⁽²⁰⁾

1833年3月に、ウェスタン鉄道はマサチューセッツ州の特許状を取得(ボストン~オルバニー間)している。後の、ボストン・ウースター鉄道との合併とも関連するが、出資者は、ボストン・ウースター鉄道の出資者と重複していた。但し、両社の協調関係が、常に維持されていた訳ではない。又、これまでの鉄道企業と異なって、同社の場合、マサチューセッツ州の支援が、かなり明確な形をとっている。1833年4月に、マサチューセッツ州議会は、マサチューセッツ銀行(State Bank of Massachusetts)を設立し、同銀行に、ウェスタン鉄道の株式1万株を所有させている。

1838年2月には、1837年恐慌下で難渋しているウェスタン鉄道に対し、マサチューセッツ州は、210万ドルの貸付を実行している。更に、1839年には、マサチューセッツ州は、120万ドルの第2回貸付を実行している。このこともあって、1839年10月には、ウェスタン鉄道はスプリングフィールド(Springfield)でコネチカット河に到着している。

対象期間を外れるが、1841年に、第3回目の貸付(70万ドル)を受け、翌1842年にオルバニーまでの路線を完成している。なお、最初の配当(3%)を宣言するのが1845年のことであり、1864年に前述の如くボストン・ウースター鉄道と合併し、ボストン・オルバニー鉄道を設立している。

e. ボストン・メイン鉄道(the Boston and Maine Railroad Co.)⁽²¹⁾

ニュー・イングランドにおける最長の鉄道システム、ボストン・メイン鉄道は、複数の州に跨がる鉄道であり、州を越えた場合にどのように特許状を取得するかの実態を見るのに、やや複雑ながら適している(より明快な形は、次のイースタン鉄道に見られる)。主要地点については図3を参照して頂きたい。

鉄道システム、ボストン・メイン鉄道は、1833年にアンドーヴァー・ウィル

ミントン鉄道 (the Andover and Wilmington Rail Road Corporation) がマサチューセッツ州の特許状を取得 (アンドーヴァー～ウィルミントン間7マイル) したことがその始まりである。当初の目的は、ボストン・ローウェル鉄道と接続するためであった。

1835年に、ボストン・メイン鉄道 (the Boston and Maine Railroad Co.) がニュー・ハンプシャー州の特許状を取得している。マサチューセッツ州内のヘーヴァーヒル (Haverhill, メリマック河畔) から同州境までの鉄道と、ニュー・ハンプシャー州境で接続し、メイン州との州境までがその路線である。

1836年に、メイン・ニューハンプシャー・マサチューセッツ鉄道 (the Maine, New Hampshire and Massachusetts Railroad Co.) がメイン州の特許状を取得している。ポートランド (Portland) から同州とニュー・ハンプシャー州との州境までがその路線である。

1837年に、アンドーヴァー・ウィルミントン鉄道を、ヘーヴァーヒルまで延長する意図で、アンドーヴァー・ヘーヴァーヒル鉄道 (the Andover and Haverhill Rail Road Corporation) がマサチューセッツ州の特許状を取得している。

1839年に、アンドーヴァー・ヘーヴァーヒル鉄道の資本金を増加させ、名称をボストン・ポートランド鉄道 (the Boston and Portland Rail Road Corporation) と変更している。路線をマサチューセッツ州境まで延長し、ボストン・メイン鉄道 (ニュー・ハンプシャー州) と接続させるためである。

対象期間からは外れるが、1841年に、ボストン・ポートランド鉄道とボストン・メイン鉄道 (ニュー・ハンプシャー州) とを統合 (合併) する法律がマサチューセッツ州で成立し、一定の鉄道 (ボストン・ポートランド鉄道, メイン・ニューハンプシャー・マサチューセッツ鉄道, 及び the Dover and Winnispiogee R. R. Co.) とボストン・メイン鉄道 (ニュー・ハンプシャー州) とを統合 (合併) する法律がニュー・ハンプシャー州で成立している。更に、1843年に、ボストン・メイン鉄道 (ニュー・ハンプシャー州) とメイン・ニューハンプシャー・マサチューセッツ鉄道, 及び the Dover and Winnispiogee R. R. Co. とを統合 (合併) する法律がマサチューセッツ州で成立し、メイン・ニューハンプシャー・マサチューセッツ鉄道とボストン・メイン鉄道 (ニュー・ハンプシャー州) とを統合 (合併) する法律がメイン州で成立することによって、ここにニュー・イングランドにお

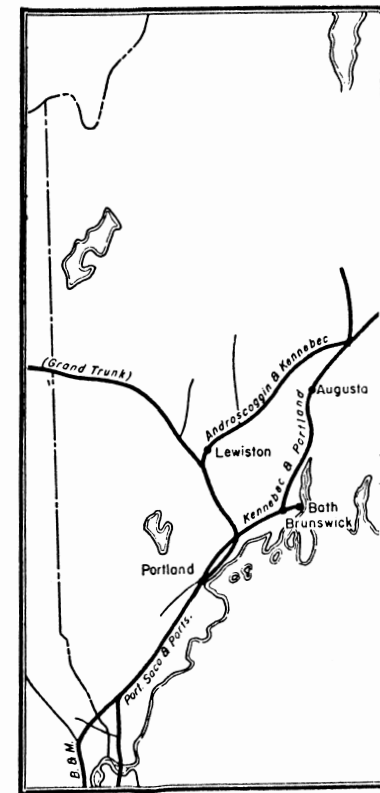
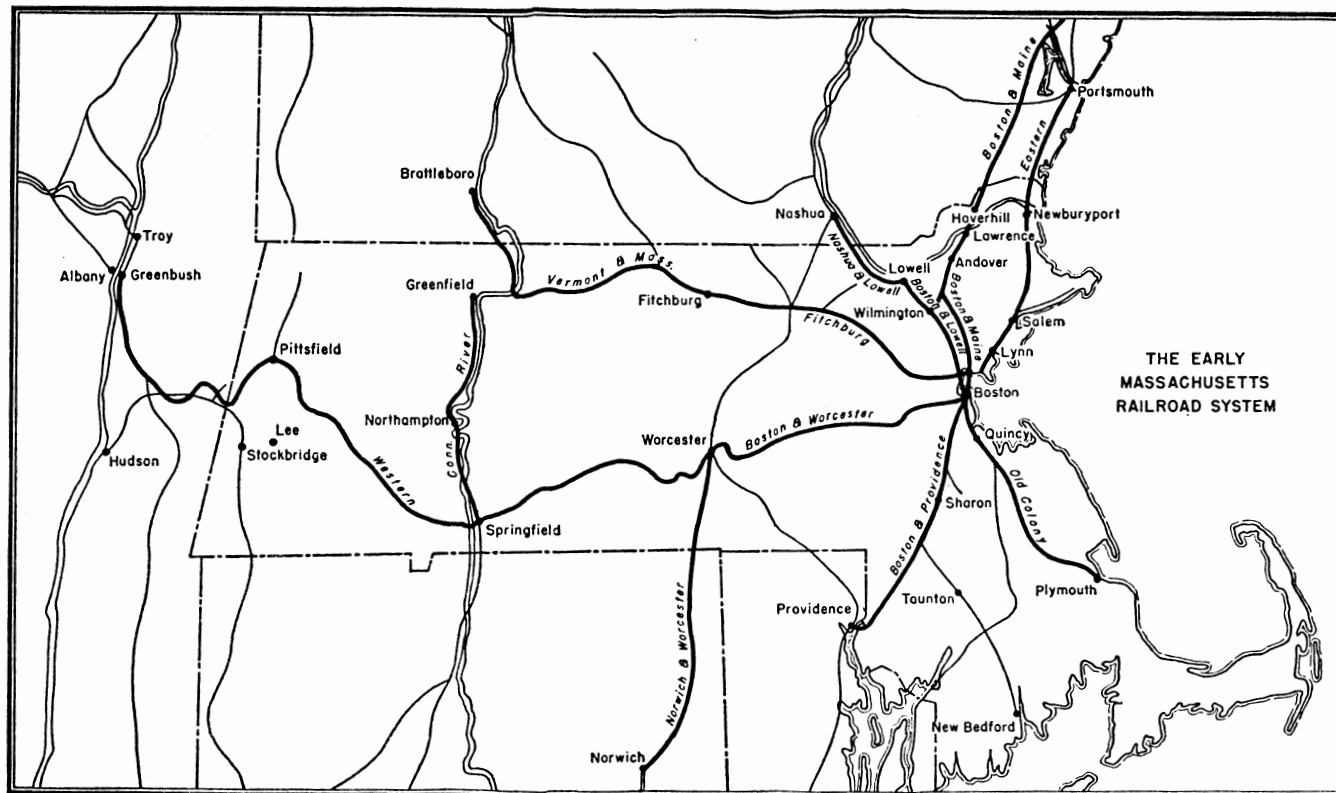


図3. マサチューセッツ州の初期の鉄道システム

(注) 右の図は、メイン州（縮尺が異なるため、右に別に示す）で、左図の海岸線に連続して上の位置にある。

(出所) Edward C. Kirkland, *Men, Cities, and Transportation: A Study in New England History, 1820-1900*, 1948, pp.113, 197.

ける最長の鉄道システム、ボストン・メイン鉄道が正式に成立するのである。

f. イースタン鉄道 (the Eastern Railroad Co.)⁽²²⁾

イースタン鉄道はマサチューセッツ州とニュー・ハンプシャー州に跨がる鉄道であるが、ボストン・メイン鉄道の場合と比較してよりシンプルな形態である。

1836年4月に、イースタン鉄道はマサチューセッツ州の特許状を取得（ボストン～ニュー・ハンプシャー州との南境まで）している。

1836年に、セーラム (Salem) まで路線を完成し、1839年には、イプスウィッチ (Ipswich) まで、1840年には、ニューバリーポート (Newburyport), 更にニュー・ハンプシャー州との南境までの路線を完成している。

1840年11月までに、イースタン鉄道（ニュー・ハンプシャー州の特許状を取得したニュー・ハンプシャー州の株式会社）がポーツマス (Portsmouth) からマサチューセッツ州との州境までの路線を完成し、同線をイースタン鉄道（マサチューセッツ州）にリースしている。なお、対象期間を外れるが、1867年に、マサチューセッツ州とニュー・ハンプシャー州の両議会は、両イースタン鉄道の合併を認可している。

以上の鉄道、及びその他の主要鉄道の概要については、表6を参照されたい。

V. 州の料金規制と資本利益率

a. 特許状における料金引下げ命令権及び公収権

1830年6月のボストン・ローウェル鉄道の特許状第5節には次の文言が記載されている。

「…しかしながら、もし前記鉄道の完成後4年間の満了時に、運賃 (toll) 及び他の利益からの純利益又は [純] 収益が、計算の根拠として前記4年間をとって、鉄道のコストに対し10%を越える額になった場合は、[マサチューセッツ州] 議会は、次の4年間にその余剰を削減するように運賃及び他の利益の料率を変更又は引下げる手段を採りうる…⁽²³⁾」

このように、マサチューセッツ州議会は、4年間に鉄道建設コストに対し10%を越える利益があった場合（つまり10%の資本利益率を越える場合）、次の4年間の鉄道料金の引下げを命じ得る権限を有していた。又、特許状第1節では、20年を経過後は、鉄道建設コストに10%の利益を加えた額で、鉄道を公収しう

表 6. 1830 年代の鉄道企業

	企 業 名	特許状取得年(*開業年)	営業マイル数	州	備 考
ニュー・イングラッド	Boston and Lowell	1830年(*1835年)	27	Ma.	
	Boston and Providence	1831年(*1832年)	43	Ma., R.I.	
	Boston and Worcester	1831年(*1835年)	44	Ma.	
	Western	1833年(*1837年)	40	Ma.	
	Boston and Maine	1835年	71	Ma., Me.	営業マイル数は1841年
	Nashua and Lowell	1835年(*1838年)	15	Ma., N.H.	
	Eastern	1836年(*1838年)	71	Ma., Me.	
	Bangor and Piscatagua Railroad and Canal	1833年(*1836年)	11	Me.	
	New York, Providence and Boston	1832年(*1837年)	47	R.I., Conn.	1833年に New York and Stonington と合併
	Baltimore and Ohio	1827年(*1830年)	114	Md., Pa.	
Baltimore and Susquehanna	1828年(*1838年)	48	Md.		
Carbondale and Hanesdale	*1829年	17	Pa.		
Philadelphia and Columbia	1828年(*1834年)	82	Pa.	運河 Main Line の一部	
Portage	1831年(*1834年)	36	Pa.	運河 Main Line の一部	
Philadelphia, Germantown and Norristown	1831年(*1832年)	24	Pa.		
Franklin	1832年(*1838年)	27	Pa., Md		
Williamsport and Elmira	1832年(*1834年)	25	Pa.		
Philadelphia and Reading	1833年(*1835年)	73	Pa.		
Westchester	*1834年	127	Pa.		
Philadelphia, Wilmington, and Baltimore	1838年(*1838年)	98	Pa., Md., Del.	(Wilmington and Susquehanna, Maryland and Delaware, Philadelphia and Delaware Counties の三社の合併)	
西部	Cumberland Valley	1831年(*1837年)	68	Pa., Md.	
	Northern Central		66	Pa., Md.	
	Mohawk and Hudson	1826年(*1831年)	16	N. Y.	
	Ithaca and Owego	1828年(*1834年)	29	N. Y.	
	Tonawanda	1832年(*1834年)	34	N. Y.	
	Utica and Schenectady	1833年(*1836年)	73	N. Y.	
	Auburn and Syracuse	1834年(*1839年)	26	N. Y.	
	Lockport and Niagara Falls	1834年(*1838年)	23	N. Y.	
	Syracuse and Utica	1836年(*1839年)	53	N. Y.	
	Camden and Amboy	1830年(*1833年)	61	N. J.	
	New Jersey and Transportation	1832年(*1834年)	71	N. J.	
	Lake Shore and Michigan Southern		60	Ill., Oh.	
	Sandusky, Mansfield, & Newark		54	Oh.	
	Detroit, Grand Haven & Milwaukee		13	Mich., Wis.	
南部	Peterburg and Roanoke	1831年(*1832年)	45	Va.	
	Richmond, Frederickburg & Potomac	*1837年	58	Va.	
	Richmond and Petersburg	1837年(*1838年)	39	Va.	
	Seaboard & Roanoke	*1837年	79	Va., N.C.	C. E. MacGill, et. al., <i>op. cit.</i> によると不完全な状態
	Roanoke and Wilmington	1833年(*1838年)	52	N.C.	
南部	Raleigh and Gaston	1838年(*1839年)	86	N.C.	
	Charleston and Hamburg	1827年(*1834年)	136	S.C.	1838年に Louisville, Cincinnati & Charleston と合併
	Georgia	1833年(*1837年)	114	Ga.	
	Tuscumbia and Decatur	1831年(*1833年)	44	Al.	

(注) 1. 営業マイル数 10マイル未満の企業は省略。営業マイル数には一部推定を含む。
 2. Al.: Alabama, Conn.: Connecticut, Ga.: Georgia, Ill.: Illinois, Ma.: Massachusetts, Me.: Maine, Md.: Maryland, Mich.: Michigan, N.C.: North Carolina, N.H.: New Hampshire, N.J.: New Jersey, N.Y.: New York, Oh.: Ohio, R.I.: Rhode Island, S.C.: South Carolina, Va.: Virginia, Wis.: Wisconsin
 3. E. C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*, 1948; C. E. MacGill et. al., *History of Transportation in the United States before 1860*, 1949; G. R. Taylor, *The Transportation Revolution, 1815-1860*, 1951; 鈴木圭介・中西弘次「アメリカ資本主義の発展と鉄道業(2)」(『社会科学研究』22-5/6, 1971年); 小沢治郎『アメリカ鉄道業の生成』ミネルヴァ書房, 1991年, より作成。

る権限を規定していた。これらの規定は、カーランド氏も指摘しているように⁽²⁰⁾、パイオニア3社の特許状に踏襲されている。更に、マサチューセッツ州の先例が踏襲されて、ニュー・ハンプシャー州のボストン・メイン鉄道（1835年）の特許状でも同様な規制が行われている。

この料金引下げ命令権（最高利益の規制）及び公収権は、結局発動されなかったため、従来は余り着目されてこなかった。しかし、鉄道経営者の側でも、次のように考えられており、一定の影響力があったものと推定される。

ボストン・ローウェル鉄道の1831年委員会レポートは、「[収益見積り] 58,514ドル…[費用見積り] 22,424ドル…使用資本の所有者に対し年6%である、36,090ドルの純利益…⁽²¹⁾」と見積り純利益36,090ドルを使用資本の所有者に対し年6%と計算している。又、カーランド氏の指摘によれば、鉄道建設のエージェント、パトリック T. ジャクソン (Patrick T. Jackson)——彼は、表1に見るように「ウォルサム型」綿業企業の鼻祖ボストン工業会社の初代トレジャーでもあった——が、ボストン・ローウェル鉄道の事業に対し年6%の「少しのレント」と見積もっているという⁽²²⁾。

又、間接的な証拠ではあるが、カーランド氏の指摘するところによれば⁽²³⁾、マサチューセッツ州鉄道委員会の委員長を勤めたチャールズ・F. アダムス Jr. (Charles Francis Adams, Jr.) は、例えばボストン・ウースター鉄道が早期にこの10%の制約に到達し、10%の配当を続け、それ以上の改善や競争への刺激を失った事に象徴されるように、ニュー・イングランド鉄道業の保守的経営の原因が最高利益の規制に求められるとする見解を表明している。

b. 一般鉄道法及び大陸横断鉄道（法）における料金引下げ命令権

クラウス・P. ハーダー (Kraus Peter Harder) 氏の指摘によれば、「この[資本利益率10%を越える利益の規制]条項は、1836年のマサチューセッツ州一般鉄道法の一部となった。しかし結局1870年に廃止された。⁽²⁴⁾」とされており、包括的な1855年の一般鉄道法でもこの規制条項が踏襲されていたことを窺わせる。更に、対象期間から外れるが、より重要と思われる点は、1862年のパシフィック鉄道法においても料金引下げ命令権（但し、主体は連邦議会）が次のように踏襲されている事実である。料金引下げ命令権は、想像される以上の生命力を有していたと言えよう。

「第18節、更に次のように制定された。合衆国のために為されたサービスに認められた金額を含む全鉄道及び電信の純利益が、前記鉄道の修繕、及び供給、運営、並びに管理を含むすべての費用を控除後に、合衆国に支払われるべき5% [の利益] を除いて、鉄道のコストの10%を越えるであろう時は、もし金額が不合理であれば、連邦議会はその後、運賃率を引き下げ得、法によって同一 [運賃率] を設定・確立し得る。⁽²⁹⁾」

c. 資本金利益率との同一性

後に、「そのような基金 [準備金 20 万ドル] 及び適切な減価償却基金によって、我々は、その鉄道 [ボストン・プロヴィデンス鉄道] の純利益を7%に制限できる。⁽³⁰⁾」と記述されるように、一定の利益操作の可能性があったことを認めた上で、先のボストン・ローウェル鉄道の1831年の委員会レポートにも見られ、更に、次の2つの引用文が示唆しているように、鉄道の建設コストに対する10%の利益率（固定資産利益率）は、資本金利益率（又は配当率）と同一と、当時の資本家に認識されていた可能性が高いのである。

「[マサチューセッツ] 州は最高利益を年10%と固定したが、…ボストン・ローウェル鉄道の取締役会は、株主に対して年8%を越える配当率を決して主張しなかった。⁽³¹⁾」

「これらの報告書でこれまでに述べられて来たように、株主への配当の最高限は、この種の準公共財からの公正利益として年10%を越えないことが多分議会で主張されるであろう。⁽³²⁾」(傍点は引用者)

つまり、表4に見たように、固定資産額 = 自己資本額 = 資本金額という関係にあったことから、当時の資本家においては、固定資産利益率 = 資本金利益率 = [資本金] 配当率と意識されていたと考えられるのである。より一般化すれば、鉄道業のように資本の有機的構成の高い産業では、総資産は固定資産と認識され、総資産利益率は固定資産利益率と認識されていたこと（イギリスの『製造業、商業、及び海運業に関する特別委員会報告書』[1833年]で海運業のH. Tannerによって固定資産利益率の計算が示されている⁽³³⁾）、及び、固定資産利益率は、資金源泉が圧倒的に資本金であったことから、資本金利益率（又は配当率）として認識されていたことを示唆していると考えられる。

なお、最高料金の規制は、このような固定資産利益率、配当率を規制するとい

う形態（ニュー・イングランドでは支配的）よりも、マイル当り何セントの料金（例えば、1828年のメリーランド州の特許状では、南方面へは、トン・マイル当り1セントの通行税及びトン・マイル当り3セントの貨物運賃、北方面へは、トン・マイル当り3セントの通行税及びトン・マイル当り3セントの貨物運賃が最高料金⁽³⁴⁾）という形態が、より一般的であったと推定される。

注

- (1) 高浦忠彦『資本利益率のアメリカ経営史』中央経済社、1992年12月。
- (2) 高浦忠彦「アメリカ公益企業の料金規制と資本利益率——鉄道業を中心に——」『立教経済学研究』第46巻第3号、1993年1月。
- (3) H. Thomas Johnson, "Management Accounting in an Early Integrated Industrial: E. I. duPont de Nemours Powder Company, 1903-1912," *Business History Review*, Vol. XLIX, No.2, Summer 1975, p.188. [Reprinted in *System and Profits: Early Management Accounting at DuPont and General Motors*, ed. by H. Thomas Johnson, Arno Press, 1980.]
- (4) *Documents relative to the Manufactures in the United States collected and transmitted to the House of Representatives, In Compliance with a resolution of Jan. 19, 1832, by the Secretary of the Treasury*, 1833. [Reprinted in 1969 by Burt Franklin.]
- (5) この点については、経営史学会関東部会報告「1830年代のアメリカ企業と資本利益率」（1994年10月22日）を基に、別稿を予定しているので、別途参照願いたい。当面、楠井敏郎『アメリカ資本主義と産業革命』弘文堂、1970年、488-490頁参照。
- (6) Alfred D. Chandler, Jr., "The Beginning of 'Big Business' in American Industry," *Business History Review*, Vol.33, Spring 1959, p.2.
- (7) Cf. Alfred D. Chandler, Jr. ed., *The Railroads: The Nation's First Big Business*, Harcourt, Brace & World, Inc., 1965, p.43.
- (8) "An Act to aid in the Construction of a Railroad and Telegraph Line from the Missouri River to the Pacific Ocean, and to secure to the Government the Use of the same for Postal, Military, and Other Purposes," (*United States Statutes at Large*, Vol.12, Thirty-Seventh Congress, II, Chap. 120.)
- (9) *Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company v. Iowa*, 94 U. S. 155; *Peik v. Chicago and Northwestern Railway Company*, 94 U. S. 164; *Lawrence v. Chicago and Northwestern Railway Company*, 94 U. S. 164; *Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway Company v. Ackley*, 94 U. S. 179; *Winona & St. Peter Railway Company v. Blake*, 94 U. S. 180; *Southern Minnesota Railway*

- Company v. Coleman, 94 U. S. 181; & Stone v. Wisconsin, 94 U. S. 181. Cf. Nelson Lee Smith, *The Fair Rate of Return in Public Utility Regulation*, Houghton Mifflin Co., 1932, p.13.
- (10) Edward C. Kirkland, *Industry Comes of Age: Business, Labor, and Public Policy, 1860-1897*, Holt, Rinehart, and Winston, Inc., 1961, p.80.
- (11) James D. Dilts, *The Great Road: The Building of Baltimore and Ohio, the Nation's First Railroad, 1828-1853*, Stanford University Press, 1993, p.88.
- (12) Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation: A Study in New England History, 1820-1900*, Harvard University Press, 1948, p.38.
- (13) 国王が特許状によって法人を設立し、議会在個別立法（後に一般法）によって法人を設立する——したがって、議会で特許状を付与しない——と解する考え方もあるが、個別立法の場合でも、charter という表現が用いられているので、本稿では特許状という表現で統一する。
- (14) Harold U. Faulkner, *American Economic History*, Harper & Row, 8th ed., 1960, p.275. 小原敬士訳『アメリカ経済史』上, 至誠堂, 1968年, 364頁。
- (15) James D. Dilts, *op. cit.*, pp. 67, 110.
- (16) *Report of the Joint Special Committee Appointed to investigate the doings of the Boston and Providence Railroad Corporation*, Senate No.50, 1840, p.7.
- (17) Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*, p.142. 原典は *Boston Adviser*, September 2, 1839.
- (18) *Report of the Directors of the Boston and Worcester Rail Road, to the Stockholders, at their Ninth Annual Meeting, June 1, 1840*, p.21.
- (19) *Report of the Directors of the Boston and Worcester Rail Road, to the Stockholders, at their Tenth Annual Meeting, June 7, 1841*, p.10.
- (20) ウェスタン鉄道については, Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*; Caroline E. MacGill and a Staff of Collaborators, *History of Transportation in the United States before 1860*, Peter Smith, 1948. に拠る。
- (21) ポストン・メイン鉄道については, Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*; *Constitution and Charters of the Boston and Maine Rail Road Corporation, with other laws relating thereto, in the states of Massachusetts, New Hampshire and Maine*, 1843. に拠る。
- (22) イースタン鉄道については, Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*; Caroline E. MacGill and a Staff of Collaborators, *op. cit.*; *Annual Report of the Directors of the Eastern Railroad Company*. に拠る。
- (23) *Charter of the Boston and Lowell Rail-Road Corporation, and Report of the Legislature, 1848*, p.6.

- (24) Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*, pp.118-119, pp.125-126.
- (25) *Report of a Committee on the Boston and Lowell Railroad*, 1831, p.9.
- (26) Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*, p.112.但し, 論拠として挙げられている *Report of a Committee on the Boston and Lowell Railroad*, 1831. は, Thomas Motley 他 5 名の委員会の報告でパトリック・T.ジャクソンの名は見られない。
- (27) Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation*, p.155. 原典は, Charles F. Adams, Jr., "Railroad Legislation," *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, LVII (1867), pp.347-348.
- (28) Kraus Peter Harder, *Environmental Factors of Early Railroads: A Comparative Study of Massachusetts and the German States of Baden and the Pfalz (Palatinate) Before 1870*, 1968 [Arno Press, 1981] p.112.
- (29) *United States Statutes at Large*, Vol.12, p.497. Thirty-Seventh Congress, II, Chap. 120.
- (30) *Report of the Committee for Investigating The Affairs of the Boston and Providence Railroad Corporation, appointed by the Stockholders, January 9, 1856*, p.22.
- (31) *Annual Report of the Boston and Lowell Railroad Co.*, 1849, pp.5-6.
- (32) *Report of the Board of Directors of the Boston and Providence Railroad Corporation, For the Year Ending September 18, 1873*, p.5.
- (33) *Report from the Committee on Manufactures, Commerce, and Shipping; with Minutes of Evidence, and Appendix and Index*, 1833. (Reprinted in *Irish University Press Series of British Parliamentary Papers, Industrial Revolution: Trade*, Vol.2, 1968.) pp.397-398, pp.399, 403.; 高浦忠彦「利潤率と資本利益率について」(2)『立教経済学研究』第34巻第2号, 1980年9月, 140-142頁。
- (34) "An act to incorporate the Baltimore and Susquehanna Rail Road Company," Chapter 72 (Feb. 1828), in *Session Laws of American States and Territories*, Maryland 1779-1899.

(本稿は1994年6月30日の公開講演会の報告に加筆したものです。)