

アメリカにおける鉄道敷設の経済的背景

玉 村 和 彦

- I 主要産業としての鉄道
- II 商業資本の蓄積
- III 西部への発展
- IV 有限責任制度の発展

I 主要産業としての鉄道

アメリカ合衆国において19世紀前半に、鉄道が全産業の中でどのような位置を占めていたかを示すために、この章においては鉄道の生成、及びその後の発展の過程を追うことにしよう。

一般的にいて、アメリカ鉄道に関する著書は数えきれないほど多くあるが、その中で大陸横断鉄道以前に関するものはきわめて少ない。また、初期の株式会社に関しても、同じことがいえる。したがって、その敷設当初より株式会社の企業形態をとった鉄道を、全産業の中で量的に質的に比較するといっても、資料の収集の面で限度がある。

18世紀におけるコーポレーションの問題に関しては、ディビス (J. S. Davis) の '*Essays in the Earlier History of American Corporations*'¹ が最上だとされている。ディビスのコーポレーションの中には、教会、大学等も含まれており、これらがたとえコーポレーションということができたとしても、ビジネス・コーポレーションの概念の中には入るまい。とも

1 J. S. Davis, *Essays in the Earlier History of American Corporations*, 1917.

かく、18世紀のコーポレーションはある程度ディビスの著書より知ることができるが、19世紀前半のそれはほとんど資料がないといっても過言ではない。ミラー (William Miller) の「我々は1800年より1880年の間のアメリカのビジネス・コーポレーションの制度的な歴史をほとんど全く知らない²」という不満は、真実より遠いものではない。これには、コーポレーションの体系的な研究が比較的新しいことも原因しているだろうが、なんといっても、資料不足の問題が大きい。エバンス (G. H. Evans Jr.) の“*Business Incorporations in the United States 1800-1943*”³は、もっとも権威のあるものようであるが、問題がないわけではない。たとえば、個々の会社が特別法によって免許された時代における会社数を、その認可された数にもとづいているが、そこには大きな誤差がある。マサチューセッツを例にとると、1850年までに特別法 (Special Act) によって設立することを認められた鉄道会社数は123社である。しかし実際に敷設を始めた会社数はたった20社にすぎず、あとの103社は資本金を集めることができず立ち消えとなっている⁴。このようにある程度の欠陥を持つてはいるが、他に資料がない以上、エバンスの著書をこの論文の主要な資料とする。しかしこの著書よりの数字は、1800年代における若く活動的なアメリカの株式会社の一般的な情勢をたどるには十分であろう。

会社設立に一般法 (General Act ……条件を備えていれば届出でによ

2 William Miller, A Note on the History of Business Corporations in Pennsylvania, 1800-1860, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. LV. pp. 150-151.

3 George H. Evans Jr., *Business Incorporations in the United States 1800-1943*, New York, 1948. ノースウェスタン大学の教授で“*Historical Statistics of the United States, 1789-1945*” (1949) の編集者の1人である Harold F. Williamson 教授は、この当時に關しては、Evans の書を最も信頼できるものとして筆者に推奨された。

4 これらの数字は次の著書より筆者によって計算された。W. P. Gregg & Benjamin Pond, *The Railroad Laws and Charters of the United States*, Vol. V, Boston, 1851. J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, 1888.

て会社の設立が認められるいわゆる準則主義のもとになる法) が用いられるまで、特別法が採用された。多くの鉄道会社はこの特別法の時代に設立された。これは個々の鉄道会社の創立申請に対して、審査された後、特別法によって州議会より特許状 (charter) が与えられたいわゆる特許主義の制度である。アメリカにおいては、ほとんどの州がこの特別法の時代を持っている。わずかに西部のアリゾナテリトリー、カリフォルニア、コロラド、アイダホ及びモンタナが、一般法による準則主義を直接はじめから採用した。⁵ クリーブランド (Frederick A. Cleveland) とパウエル (Fred Powell) の共著 '*Railroad Promotion and Capitalization in the United States*' から、鉄道会社が州議会で認可されるまでの過程を要約してみよう。

鉄道が公道 (public highway) であるために、投資家に与えられる保護と同様、大衆に対する保護は大部分は契約を通してでなければならない。この契約は会社特許状 (corporate charter) の形態をとる。この特許状は、人々がこの約款を結ぶことなくしてはできない権力を執行し得、且つ特権を享受しうる目的のために集まった人々に対しての州による公式の贈与である。特許状の贈与は主権を持つものの行為である。大英帝国においては王位より与えられる。戦争によって独立したアメリカでは、彼らの組織化された政治的権限内における国民が主権を持つという原則を確立した。国の法律は、そこで政府の権力を執行するために指定された一定の人々に主権 (国民) によって与えられた贈与または特許状である。これらの政府の権力を配備するにあたって、国民の直接的な執行機関というよりむしろ直接的な代表機関としての州議会は、政府の支所としての権限が与えられており、私有の会社特許状はここより与えられることになっている。鉄道

5 Bethasan H. Meyer, *Railway Legislation in the United States*, New York, 1930, p. 53.

敷設の初期においてこの特許状を得るためには、提案された改善（即ち鉄道敷設）の目的、それにとりもなう公共的利益と用いられるべき権限を定めて、州議会にただ請願することが必要であった。州議会による好ましい行動は、オファーとアクセプタンスによって結合された利害関係にあるその州と政党間にきまった形の契約をなさしめた。他の州の経験を学ばなかった州はほとんどなかったがためか、特許状の内容は年代によってまた州によって多少異なるが基本的には同じであった。⁶

次はマサチューセッツにおける特許状の一例である。

ボストン・アンド・ロウエル鉄道の特許状
BOSTON AND LOWELL RAILROAD CORPORATION.

INCORPORATED IN MASSACHUSETTS IN 1830.

Chap. 4 of the Laws of 1830 contains the Charter.

Sect. 1 grants corporate, and describes the route of road.

Sect. 2 limits the capital stock to 1000 shares.

Sect. 3 gives certain powers to the Directors, among others, to sell shares for non-payment of assessments, and provides that no shall be assessed more than \$ 500.

Sect. 4 authorizes the Company to make necessary by-laws and regulations.

Sect. 5 grants a toll for transportation of passengers and property, reserving to the Legislature power, after four years from the opening of the road, if the net receipts from tolls and profits shall have exceeded ten per cent. per annum on the cost of the road, to reduce the rate of tolls, as therein provided.

Sect. 6 provides for erecting toll-houses, and collecting toll, and requires an Annual Report to be made to the Legislature.

Sect. 7 provides for the payment of damages to all persons whose land or materials may be taken for the railroad.

Sect. 8 authorizes husbands or guardians to release claims of a feme covert, or Person *non compos mentis*, for land damages.

Sect. 9 prescribes a penalty for the wilful injury or destruction of the railroad.

Sect. 10 appoints the time of holding the annual meeting.

Sect. 11 directs the mode of crossing any private way, by the

6 Frederick H. Cleveland & Fred W. Powell, *Railroad Promotion and Capitalization in the United States*, New York, 1909, pp. 155-157.

railroad.

Sect. 12 provides that no other railroad than this shall be authorized to be made between certain points, within thirty years ; also reserves to the Legislature power to authorize any Company to enter with their railroad upon this road, and use the same ; and reserves power, after ten years from the opening of this road, to purchase the same on certain terms.

Sect. 13 fixes the respective terms for subscribing to the capital stock, and locating the road, and completing the same.

資料 : W. P. Gregg and Benjamin Pond, *The Railroad Laws and Charters of the United States*, Vol. II, 1851, p. 37.

各特許状には次の箇条が含まれていた。しかし前例ボストン・アンド・ロウエル (Boston and Lowell) 鉄道に見られるように、以下に述べられる箇条の多くはこの特許状に発見することはできない。一般的に言って、初期の特許状には鉄道に対する保護政策の色彩が強く、また、特許状自体簡略で粗雑であったが、年代を追うにしたがって詳細化一般化されていった。

特許状に含まれる箇条

1. 会社名
2. 取締役
3. 授権資本金額
4. 株 数
5. 応募時に要求される一株あたりの額
6. 一株あたりの最高公募額
7. 払込期日
8. 敷設開始及び終了年月日 (まれ)
9. 他の路線との接続
10. 支線と延長線の敷設
11. 路 線
12. 通行権と占有権

13. 運営を開始するために完了すべきマイル数 (まれ)
14. 借入金の方法 (まれ)
15. 配当率 (初期に最高配当率が定められた時がある)
16. 株主責任 (無限責任を明示したものがごく初期にみられる。まれ)
17. 年次株主総会と決算書の作成の義務
18. 運賃の最高率
19. 一定の年度の後、州議会に運賃値下げの権利 (まれ)
20. 一地方における独占運営権 (初期にみられる。まれ) ……等。

この特別法にもとづく特許主義の時代は、1850年頃より一般法にもとづく準則主義に徐々にかわりはじめた。東海岸に関する限り、一般法はほぼ1850年までにほとんどの州で実施段階に入ったという事実は、その多くの州が商業工業中心に移ろうとしていた時代と一致していることを考え合わせると重要である。1875年以降になると一般法がアメリカの多くの州において適用されていたため、特別法はすでに過去のものになった、といってもよいであろう。⁷

このようにして特許状を得た会社……前述した如くこれらの会社が実際に営業を始めたか否かは別問題である……の数より鉄道会社の全産業の中で占める比率を見てみたい。

ここで3図表を見ることにする。

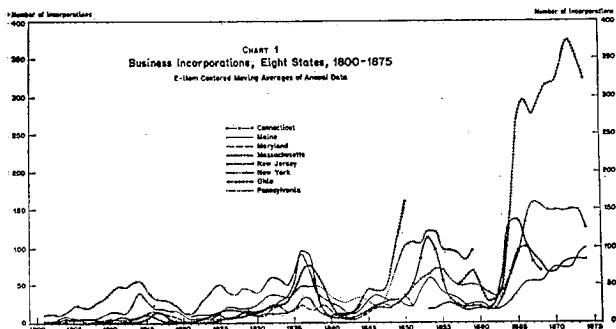
図表1は、1800年より1875年にいたるまでの東部8州の特許状を得た株式会社数である。

図表2では、ニューヨーク州とマサチューセッツ州において特許状を得た業種別の株式会社数である。

図表3は、4州における特許状を得た鉄道会社数をグラフにあらわしたものである。

⁷ Evans, *op. cit.*, p. 111.

図表1 8州における株式会社数 (1800—1875)



資料: George H. Evans Jr., *Business Incorporations in the United States 1800-1943*, 1948, p. 13.

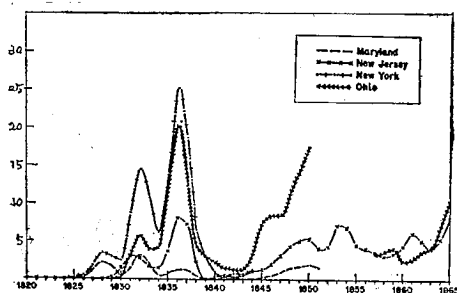
図表2 特許状を得た株式会社数

	ペンシルバニア (1800—1860)	ニューヨーク (1800—1845)
(有料道路)	844	449
(橋・フェリー)	222	160
(運 河)	68	47
(汽 船)	49	33
(鉄 道)	304	125
全交通機関	1,487	814
銀 行	167	116
保 険	260	124
製 造 業	179	499
水 道	65	51
ガ ス	75	11
他	87	74
合 計	2,320	1,689

資料: George H. Evans Jr., *Business Incorporations in the United States 1800-1943*, 1948, p. 15.

William Miller, A Note on the History of Business Corporations in Pennsylvania, 1800-1860, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. L.V, 1940, p. 154.

図表3 特許状を得た鉄道会社数



資料：George H. Evans Jr., *Business Incorporations in the United States 1800-1943*, 1948, p. 25.

これら3図表より、1830年以降に鉄道が全産業の中で占めた比重の大きいことは明白である。だが、ここでその鉄道の発展を、全産業の中でより明白に位置づけるために1800年より南北戦争にいたるまでの期間のアメリカ経済の発展を、景気変動と交通機関の発展との関連を中心にして三つの時代にわけてみよう。時代を区切ることは大変むづかしいが、それぞれの時代がその時代の特徴を持っているから、あながち無駄ではないようである。

1 1800～1825 有料道路の発展

鉄道の出現以前であるこの時代は、ノース (Douglas North) も言うように⁸、国民経済の中で決定的な役割を占めたのは貿易であった。それも主要な輸出品である原綿であった。国内的にはまだ農業が中心であったが、⁹東海岸沿いには商業中心の大都市が存在していた。

東部と西部、都市と農村、都市間の商品流通は、自然的な阻害条件をい

8 Douglas North, *Economic Growth of the United States*, Englewood Cliffs, 1961.

9 この当時の地域別の人口増加問題に関しては、次の論文に詳しい。George R. Taylor, *American Urban Growth Proceeding the Railway Age*, *The Journal of Economic History*, Vol. XXVI, 1967.

まだ克服できず、また農民は自己の家族を養うのがせいっぱいの段階であった。しかし対英関係の嫌悪化は、時の政府をして対外中心の政策から内政を重んじる政策にかえさせた。ふくれあがる移民、農業の発展等はこれらの面からも交通機関の発達を急務とした。ナショナル・ロードに見られるように、連邦政府は自らより良き交通機関の発展に着手したが、その当時の交通機関の発展は有料道路会社 (Turnpike) として民間の企業にまかせられたといっても過言ではない。部分的には運河の発展もこの時代の後半にみられるが、図表2からもわかるように、圧倒的な会社は有料道路会社によるものである。もっとも、「ニューイングランドで230社あった有料道路会社のうちでたった半ダースの会社が、投資に対する適当なる配当をそれらの株主になしえた¹⁰」という事実は、当時の乗客輸送と商品輸送がいかさまばらであったかを示すと同時に、これらの有料道路の技術的水準の低さをも示している。

1810年ごろより徐々に製造業の会社数が増加している。これらの多くは綿織物業及び紡績業である。しかし、戦争の結果1820年の初期にいたるまで、アメリカ経済は完全に停滞した。この当時の産業を知るに、特許状を得て設立された会社数のみにたよるのは危険である。株式会社自体が価値物として考えられていたというから、単に特許状を得ることに意義があった場合も多いようである。¹¹

国の経済は外国貿易が中心であり、「州政府は収入を銀行株式に投資することが一般的なききたりとなっていた¹²」段階にあっては、わずかながら発達した有料道路を除いて、内陸交通機関の発達はいまだ期待できなかった

10 John F. Stover, *American Railroads*, Chicago, 1961, p. 4.

11 Merrick Ediwain Dodd, *American Business Corporations until 1860, with Special Reference to Massachusetts*, Cambridge, 1954, p. 376.

12 G. C. Callender, *The Early Transportation and Banking Enterprises of the United States in Relation to the Growth of Corporations*, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. XVII, 1902, p. 5.

た。

2 1826~1837 運河と鉄道の発達

1812年以来ずっと停滞をつづけていたアメリカ経済は、1821年を底として景気回復に向かい、1825年のエリー運河の完成——1817年に建設に着手——を契機として本格的な上昇をはじめた。エリー運河は東部の州とアラチア山脈より西の当時西部といわれていた農業地帯を結びつけ経済的に大きな影響をもたらした。エリー運河は、それ以後の運河、鉄道の建設方法を定めた点においても重要であった。エリー運河建設に見積られた金額に公債を発行し、ニューヨーク州がその支払いを保証した方法である。それ以来多くの大都市が、そして、民間会社が運河の建設に着手した。これと表裏の関係にある問題として、当時の政策を考えねばならない。少し年代的にはずれるが、1829年より大統領となったジャクソン (Andrew Jackson) は、内陸交通の国有化を述べていたアダムス (John Q. Adams) 前大統領とは異なり、徹底して中央集権化に反対したため、いわば内陸交通の改善は州政府または民間によるという原則が確立しつつあったことである。エリー運河はニューヨーク市の事業であったが、その良好な営業成績はこの面においても良い見本となった。

以前ニューヨーク市と互角に競っていたボストン、フィラデルフィア、そしてボルチモアの各都市は、今やニューヨークに追いつくために狂奔をはじめた。この過程は多くの著書に述べられているとおりでである。ともかくそのようなライバル都市との競争に勝つために1830年5月に生まれたバルチモア・アンド・オハイオ (Baltimore and Ohio) 鉄道はアメリカ最初の乗客を運んだ。¹³そしてそれ以後における鉄道は、現存する主要幹線を1837年恐慌にいたるまで続々と敷設していったのである。

13 厳密に言えば1826年に花崗岩を運ぶためにつくられたマサチューセッツの Granite Railway の方が先だと言えるかも知れない。Stover, *op. cit.*, pp. 15-16.

これらの鉄道の敷設が、州政府の擁護のもとにすすめられたことは事実であるが、後述されるようにそれらを過大評価してはならない。それはたとえバリー運河によって結ばれていたニューヨーク州とオハイオ州が、バリー運河の保護のために鉄道敷設に気乗り薄であったというような態度においてではなくして、一般的に言って、東部の州では州政府の援助をかりなくても民間で敷設に必要な資金がたくわえられていたのではないかということである。この問題意識はこの論文の中心課題である。

西部及び南部の州にあっては、州の財政的援助は莫大なものである。この援助とは、州が州株式 (state stock)¹⁴ を発行して民間会社に与えたものである。この州株式の発行は1837年の恐慌時にそれらの州を破算の直前にまで追いやった。コ克蘭 (T. C. Cochran) とミラー (W. Miller) の言うように、1837年恐慌が土地ブームによって引きおこされたが故に、後の1857年恐慌よりひどかった¹⁵ というのは事実であろうが、当時の州政府の州株式発行の重荷によるほとんど破算に近い惨状の原因を無視するわけにはいかない。1837年恐慌がおこるまでの州の累積負債は 231,000,000 ドルであり、市のそれは27,000,000ドルであった。州が金融的に回復するには約5年を要した。¹⁶ 図表3の示すように、この恐慌以降新しく敷設を始める鉄道会社数は激減し零にひとしかった。敷設途上の巨大鉄道会社はこの時代に州株式の資金を得ることによって切り抜けることができた。しかし、それ以前に州自ら州有鉄道として事業を始めたミンガン、インディアナとオハイオの州においては、これらの州をして破滅的な状態に陥し入れた。この恐慌の影響を最も強く受けたのは州の援助を受け建設された多くの運

14 多くの著書に state stock であるべき所が bond となっている。たしかに state stock は bond の性格を持っていたが、呼称はあくまでも state stock とすべきであろう。

15 Thomas C. Cochran & William Miller, *The Age of Enterprise*, New York, 1956, p. 82.

16 Cleveland and Powell, *op. cit.*, p. 113.

河会社であったらう。この恐慌が運河にかわって鉄道の時代をもたらすことを信じさせたほどである。

3 1838～1860 鉄道の飛躍的發展

1837年恐慌の後数年間停滞がつづいたが、1840年代初期から景気は再び上昇過程を辿りはじめた。そして1857年恐慌にみられるように景気循環を繰り返しながら、アメリカは工業国としての性格を築いていった。

鉄道に関していうならば、東部の製造業を中心とする州は、この期間に鉄道網をほとんど完備した。また、西部、南部の州にあっては、いまだ州政府の……時には郡や市の援助を仰ぎながらも、ミシシッピ東岸のほとんどの大都市は鉄道によって結ばれていった。

いわゆるロストウ (W. W. Rostow) のティク・オフ (take-off) 理論¹⁷以来、この期間のどこかで安定成長への飛躍点を見つけようとする試みがさかんであるが、たとえばディビス (Paul A. Davis) の論文の示すように¹⁸、この期間における個人所得の面においてその飛躍点を探すことはむづかしい。むしろ南北戦争に至るまでの全期間を、アメリカは、工業国としての性格を築いていったと考える方が理解しやすい。南北戦争そのものを経済的必然性と考えるには、あまりにも複雑な要素を含んでいるが、しかし、「商人、製造業者、銀行家はリーダーシップを得るために、彼らの前に立ちあがっていた地主と闘いそして勝った」²⁰というのが南北戦争の基本的性格であろう。

このような観点から、1837～1860年の期間を考えてみるならば、工業国としての性格を築く上で多くの特長を備えている。まず会社設立に際する

17 W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, London, 1960.

18 たとえば Douglas North, Raymond Goldsmith, George Taylor 等。

19 Paul A. Davis, *The Growth of Real Product in the United States before 1840: New Evidence, Controlled Conjectures*, *The Journal of Economic History*, Vol. XXVII, 1967.

20 Leo Huberman, *We, the People*, New York, 1960. p. 184.

一般法の普遍化、鉄道網のミシシッピ東岸までの完成、そしてカルテル・トラスト化の傾向である。1853年に8社より合同してできあがったニューヨーク・セントラル (New York Central) 鉄道の形成、自滅的な競争を脱け出すためのアメリカ真鍮協会 (American Brass Association) の結成、そして、1854年に価格政策を目的としたハンプトン郡紡績業者協会 (The Humpton County Cotton Spinners Association) の形成等を代表として²¹ できがすことができる。

以上によって、南北戦争にいたるまでのアメリカ経済を概観し、特に鉄道との関連を述べてみたが、ここで問題点を整理してみよう。

鉄道業は他の産業と異なり莫大な資本を必要とする。したがって、鉄道業の存在は、それ以前に資本の存在を前提とする。製造業が、比較的大規模な会社を持っていた紡績業を除いて、まだ量的にも質的にも幼稚な段階に、なぜ鉄道業が他の産業に対して先行することができたのか。これがまず最初に提起されるべき問題である。次にもし可能な資本が存在していたならば、それはどのような径路を辿って鉄道敷設をしようとしていた人々の手に集中されたのかという点である。問題の性質上、前者はきわめて抽象的であり、後者はまたきわめて具体的である。もし鉄道を資本主義段階の典型的な最初の産業のひとつと規定するならば、前者は資本主義発展へ飛躍するための踏台をさがそうとするものであり、後者は、むしろそれらの要素がどのような技術的な径路をたどって具現したかを調べるものである。次の2つの章、「商業資本の蓄積」と「西部への開発」は前者に関するものである。そして、資本の需要と供給の仲介物としての株式会社制度に関する後者の問題が、「有限責任制度の発展」としてその後につづく。「商業資本の蓄積」、「西部への開発」、「有限責任制度の発展」、これら三つの要素が、アメリカにおける鉄道敷設の経済的背景として考えられよう。

21 Cochran and Miller, *op. cit.*, P. 61.

II 商業資本の蓄積

お金持であった人はアメリカに来なかった。貧乏人、無神論者、母国の政府によって拒否された急進主義者らがより大きくより良いパンを得るためにアメリカにやってきた。そしてもっと貧乏な人々と奴隷は、商人の手によって運ばれてきた²²。アメリカは元来貧乏人の国であった。そのような貧乏人によってはじめられた国が、1830年代、1840年代に数百万ドルに及ぶ敷設費のかかった鉄道をいくつも作っていったのである。これらのための資本は一体どこからやってきたのだろうか。最初の鉄道が敷設された15年後の1845年において「ジャコブ (John Jacob), アスター (Willam B. Astor), スタイブサント (Peter G. Stuyvesant) そしてバンダービルト (Cornelius Vanderbilt) を除き²³」100万長者はいなかったようである。

これらの条件から考えて、鉄道への投資家をさがすためには、アメリカ独立戦争当時までさかのぼる必要がある。製造業がまだ未熟で且つ農業は輸出品としての亜熱帯商品である綿、砂糖が中心である段階にあっては、経済発展のペースは輸出から得られる利潤によって決定された。なぜならば、外国との貿易の拡大は、国内経済における規模の増大のための手段としての貨幣経済を成長させたし、そしてそれは専門化と分業を促進させた。そこでいかにしてアメリカの商人が独立的に貿易を営むようになったのか、そしてそこからいかにして資本を蓄積したか、更にそれらの資本はなにに使われたかを追求しなければならない。同時にカレンダーも言うように、大きな役割を果たした外国資本も考える必要がある。「もちろん二つの供給源があった。我々国民の貯蓄と外国人が我々に貸してくれた余剰資本とである。²⁴」

22 Huberman, *op. cit.*, p. 3.

23 Cochran and Miller, *op. cit.*, p. 68.

24 Callender, *op. cit.*, p. 29.

アメリカ独立戦争以前、すなわち、植民地時代にあつては、貿易以外の資本はほとんど存在しなかつた。しかし、その貿易資本さえも植民地の人々によつてではなくして、その母国、英国に住む商人によつて所有されていた。「商品は一年またはそれ以上の長期のクレジットでイギリス人によつて売られた。その請求書は代金が納められるまで彼らによつて繰り越されたか、さもなくば、イギリスにある銀行によつて割引かれた。革命勃発時に、アメリカ人はイギリス商人に28,000,000ドルの負債を持っていたと見積られる。」²⁵

イギリスによつて支配されていたアメリカの立場は、独立後当然のことながら完全にかわつた。イギリス商人は貿易の支配をつづけて確保するために、他に対してよりもアメリカ人に特別により長期の信用を与えた。だが、アメリカ人自身による海運業も飛躍的に発達した。イギリスは特に綿と食料品のための市場を彼らに与えた。ここに今までアメリカ人が熱心に望んでいた資本を蓄積する機会が与えられ、また、アメリカ人自身の手による海上保険と同様に商業銀行の勃興をももたらした。²⁶

さて、1812年対英戦争以前における外国資本をみてみよう。1815年以前のイギリスにおいては、新しい貯蓄は、当時成長しつつあつた製造業、拡大する商業、造船業、飛躍する運河と有料道路の建設、そしてとりわけ戦争によつて吸収された。²⁷しかしこれらのことは、対外投資が全くなされなかつたということではない。「ハミルトン(Hamilton)は1791年においていくつかある工場のほとんどがイギリス人によつて所有されていると述べている。ピキトン(Pitkin)は1815年におけるわが国の債務の30,000,000ドルが海外で所有されていると見積っているし、1809年のユナイテッドステート銀行の報告によると10,000,000ドルの株式の4分の3が外国人によ

25 *Ibid.*, p. 29.

26 *Ibid.*, p. 30.

27 *Ibid.*, p. 32.

って所有されていたとしている。²⁸ 1812年対英戦争のおわる1815年まで、アメリカの製造業はとるに足りなかったし、たとえなんらかの工場があったとしても、それらは主としてイギリス人によって所有されていたようである。

このように考えると、1812年戦争の持つ意義は大きい。カレンダーは戦争のおわった1815年を「アメリカ産業において資本主義と呼び得るところの最初の年」²⁹としている。彼のこの定義は、その後における資本需要の非常なる増大と同時に企業数とその規模の増大をあげている。

たしかにアメリカが製造業に着手するには種々の好条件があった。対英依存の政策の転換だけではなかった。適当なる急流と多くの滝を持つ大小さまざまな川に恵まれた東海岸は、地理的にも最適であった。この地理的条件に合致したところの当時はじまった水力を用いての工場制機械工場の形態を調べる必要がある。イギリスに始まった産業革命の持つ大きな特色のひとつは、作業の単純化であった。したがって、英国がたとえ熟練労働者の国を離れることを禁止しても、ひとたびこれらの機械の設計図がアメリカに渡るや、戦争後の不景気の時代に多くいた不熟練労働者³⁰によって、たやすく運転されはじめた。これはタウン・システム (town system) とあわせて考えなければならない。ヨーロッパの封建制度のもとでは、領主と農奴が主要な生産関係を構成していた。農奴は独立自営の農民ではなかった。ニューイングランドで初めから採用されたタウン・システムの下では、各人に宅地と耕作地が与えられ独立的に農業を営んだ。これは、生産力の増大と限られた耕作地の下では、急速に崩壊してゆき、賃金労働者創出の前提条件となった。

28 *Ibid.*, p. 30.

29 *Ibid.*, p. 28.

30 しかし1820年代後半、1830年代、1840年代には、労働力の不足が非常に大きな問題となった。Huberman, *op. cit.*, pp. 150-151.

これらの条件と貿易資本とが結びつくことによって、アメリカ産業革命は始まった。海外貿易の閉鎖、連邦政府の貿易制限、そして戦争は、今まで蓄積されてきたアメリカ商業資本特に貿易資本をして、他の分野——特に製造業にその活路を見いだすことを余儀なくさせた。製造業の中で特に注目されたのは紡績業である。血縁関係に結ばれ外国との通商に共通の利害関係にあった貿易業者は、彼らの背景と同様にその投資動向はきわめて同一的であった。³¹ もっとも彼らの富が、外国貿易とによってなお得られる時代には、彼らの投資動向を利潤の不確かな産業特に紡績業にかえるものはほとんどなかった。だが戦争はアメリカをして軍需品を作らしめ、通商禁止法は貿易業者をして、アメリカの利益となる商品の製造をはじめさせたことも事実であった。

1830年代の鉄道の創出に、これら紡績業を主体とする産業資本がどれだけ貢献したかは疑問の多いところである。産業資本がイニシアチブをとった鉄道もあるにはあるが、主要な出資者は一般国民であった。したがって貿易を通して一般国民が投資できるほどに豊かになっていたのでないのだろうかという仮定が成り立つ。それと同時に、海外からの資本投資、それに戦争遂行のために発行された公債と財務省証券 (Treasury Note) の償還の過程も見ることがある。

独立戦争と1812年戦争の後の苦しい情勢の中で、アメリカ貿易業者の富と金融的興隆は、英国と大陸の製造工業地帯で、本国への商品の買付け輸送に彼ら自身の代理人を駐在させたほどであった。³² またロンドンやリバプールにある大きなアングロアメリカン系の商社のクレジットを得、これを用いてインドや南アメリカ、そして中国とさえも取引をした。ジョンソン

31 Arthur M. Johnson and Barry E. Supple, *Boston Capitalists and Western Railroads, A Study in the Nineteenth Century Railroad Investment Process*, Cambridge, 1967, p. 15.

32 Callender, *op. cit.*, p. 37.

とサップルの論文は、当時のポストン商人による中国貿易がいかに利潤の多いものであったかを示している。³³ 輸入品に魅力的な公売制度を設けて特に成功したニューヨークは、4大都市の中でもきわめて異色の存在となり大事業であるエリー運河建設の力を貯えていった。³⁴

公債は独立戦争時に発行された。「1789年に、合衆国は外国に 11,710,378ドル、そして国内に 42,414,085 ドル（利子を含む）の負債をおっていた。³⁵」これらが額面価額で償還されたことは、投資家に莫大な利潤をもたらした。同様に1812年戦争に際しても、公債（財務省証券を含む）が発行され、これらは急速に償還された。償還は単なる償還以上のものであった。「1815年から1830年に政府は 123,500,000 ドルの税金を集め、それを公債の所有者に支払った。このようにして多くの個人から小額が集められ性格上 (by nature and habit) たくわえることを旨とする社会の別の階級の手にこれらは渡された。³⁶」

たしかにこれらの公債の一部が外国人の手によって所有されていた限りにおいて、その償還はアメリカにとって負の効果を持っていたが、若いアメリカの潑刺とした景気上昇の姿は、それを埋めてもあまりある外国よりの投資を招来させた。特に戦争が終結するや、英国政府が今まで戦争を遂行するために集めた資金の多くは、新しい投資の分野を探さなければならなかった。当時の英国においては、それだけ大きな投資を必要とする産業は見当たらなかった。「鉄道が導入されるまで、交通機関はほとんど今まで以上の資本を吸収することができなかった。」³⁷ イギリスの投資家が投資市場としてのアメリカを考えたのも不思議ではなかった。多くの州が州株式を発

33 Johnson and Supple, *op. cit.*.

34 Stover, *op. cit.*, pp. 11-12.

35 Arthur C. Bining & Thomas C. Cochran, *The Rise of American Economic Life* (Fourth Edition), New York, 1964, p. 208.

36 Callender, *op. cit.*, p. 30.

37 *Ibid.*, p. 32.

行したが、時にはこれらが外国市場での売却を初めから予定していた。また、わずかながら民間の会社も公債を発行した。どれだけの投資が外国人によってなされたかには種々の説がある。カレンダーはこれらの説をまとめて次のように述べている。

「ウェブスター (Webster) は1836年に海外で所有されている州株式を50,000,000ドルと考えた。2年後にカーランド (Carland) 氏は、総額110,000,000ドルに見積られる海外で所有されている株式の一覧表を下院に提出した。ヴァンビューレン (Van Buren) 大統領は、1840年の報告の中でその額を200,000,000ドルとした。下院の委員会は、数年後に外国人によって買われた州証券の額を150,000,000ドルと見積った。この金額のほかに、ユナイテッドステート (The United States) 銀行、ファーマーズ・ローン・アンド・トラスト (The Farmer's Loan and Trust) 会社、カムデン・アンド・アムボイ (The Camden and Amboy) 鉄道、及びビックスバーグ商業銀行 (The Commercial Bank of Vicksburg) の株式90,000,000ドルが外国で所有されていたとしている。カーランド氏の見積りは、更に、種々の株式特に銀行の約19,000,000ドルが海外に所有されていたとしている。」³⁸

このような径路を辿って蓄積されていったアメリカ資本は、当時の西部における資本の需要と結びつくことによって、アメリカ産業資本勃興の基礎として運河を更には鉄道をつくっていったのである。

III 西部への発展

19世紀初頭よりのアメリカ経済の発展は、前章に述べた資本の蓄積によってのみではない。むしろこの商業資本が産業資本への転化の契機となっ

たところの西部における資本の需要があったからである。

西部の開発は、まず人口の変化によくあらわれている。ニューイングランドと大西洋岸の13州に集中していた人口は、徐々にアパラチアン山脈を越え、1840年ごろにはそのフロンティアラインはミシシッピ川を越えた。この1840年には、ほとんど同数の人口がアパラチアン山脈の東と西に住んでいた。³⁹

このように開かれた西部は、経済的にどのような影響を持っていたらうか。特に西部の市場が東部の市場と結びつくまでは、すなわち対英戦争の終了する1815年ごろまでは、そのアメリカ経済の中で占める位置は、ほとんど零にひとしかったと言ってもよいであろう。肥沃な土地を使いきり東部を見捨てて更に西に向かって移ってきた住民にとっては、西部はいわば避難的な場所を彼らに提供した。森林を切り開き、田畑を耕すことは苦しいことではあったが、大家族を養うには十分であった。このようにして西部に移り住んだ彼らは、利潤を得ることよりもむしろ存在のために働いた。

辺境の住民にとって、アウトルキーの生活を可能にさせた条件は、もうひとつの影響を経済的に与えた。それは東部に住む人々が西部に肥沃な土地を、そして森林を安くたやすく得られる限りにおいて、彼らが東部にとどまり賃金生活者となることをためらわせた。これは国の経済の一般的な情勢をして、その植民地時代にとどまらせた。製造業が賃金労働者なくしてなにもできない以上、これは産業化への負の効果を持っていた。

だがこれら移民者各々が広い耕作地を持っていた以上、市場目当ての農業生産物を作りはじめ、また、現実に家族を維持するに足る以上の穀物を生産できるようになったのは時間の問題であった。「彼らは、自分ではた

39 Harold F. Williamson, *The Growth of American Economy* (Second Edition), Englewood Cliffs, 1951, p. 93.

やすくできないところの商品との交換のために、これら商品を処分することができなければならない。すなわち、市場がなければならな⁴⁰かった。」西部そして南部における農業地帯の商品経済を促進したものに二つの要素が大きく考えられる。

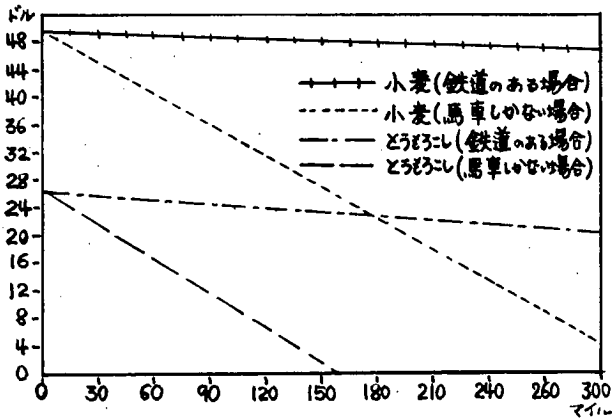
先ず初めに、南西部における綿と砂糖の作付けの拡大である。特に1812年戦争後の東部ニューイングランド地方における紡績業それに綿織物業の発展は、綿の需要を増大させた。奴隷を使つての綿作は、砂糖と同様単一生産物である。これは不可避免的に、これら綿業地帯への穀物等の輸入を必要とした。すなわち、農業内における分業は地域的に分別された。南東部における綿・砂糖の生産、東北部の工業地帯、西部における穀物地帯は三角取引地帯を形成した。

次に新しい交通機関の導入である。西部はアパラチアン山脈によって、ながい間東部との交渉をたたれていた。それが1816年ごろになると、蒸気汽船が西部の急流をのぼることができるようになって、東部の工業生産物を西部に、西部の穀物を東部にもたらすことができた。よりよき交通機関は誰しもが願うところであった。交通機関が発達すればするほど、西部と東部は近づいた。そして運賃はますます逡減された。次の図表4は、鉄道による効果をあげている。たとえば、市場より150マイルはなれたところでは、鉄道による運送に対して、小麦ととうもろこしともに2.25ドルの運賃しかかからないのにたいして、馬車による運送には、小麦の場合その市場価格の半分、とうもろこしの場合ほとんどその市場価格に相当する部分が運賃にかかることを示している。

内陸交通機関の発達には、先ず有料道路として発達し、次に運河が開発され、鉄道の発達をもって完成したのは、はじめの章において述べたとおりである。このような西部の開発と交通機関の発達は相互関係にあった。西

40 Callender, *op. cit.*, p. 9.

図表4 市場よりはなれた所での商品価格



資料: J. L. Ringwalt, Development of Transportation Systems in the United States, 1888, p. 129. より作成。

部の開拓は年毎にすすみ、そして生産性はますます増大した。これは交通機関の発達を促した。またこの交通機関の発達は、西部の農民をますます商品生産のために農業を強いることとなった。

IV 有限責任制度の発展

株式会社数は、1840年代後半より急増する。そして南北戦争の不安定な時期終了後、また急激に増加する。1840年代後半よりの増加は特に免許主義にもとづく一般法の施行によるものである。一般法にいたる特許主義の間にも、もちろんその認可された株式会社数に変動がある。その波は、だいたい景気変動と一致しているようである。しかし、この特許主義の期間においても、単に免許された会社数のみではなくして、その他にも種々の基本的な変化がみられた。鉄道会社がこの時代の産物である以上、この特許主義の時代の変化を中心に述べてみよう。

簡単に言えば、特許主義の下での基本的な変化とは、州議会の議決を経

て特許状が下りるその過程においてではなくして、その特許状の内容が無
限責任 (unlimited liability) 制度から有限責任 (limited liability) 制
度——今日一般に言う株式会社制度の生誕となったことにある。たとえば
1830年、マサチューセッツ州に施行された『1830年製造業株式会社法 (The
Manufacturing Corporations Act of 1830)⁴¹』は有限責任制度を採用した
が、その後会社数においては、それほど急増をもたらさなかった。しか
し、鉄道会社のように大資本を要する企業が陸続と生まれたのは、正にこ
の法以降のことである。

有限責任制度は、多くの州で永い間の懸案であった。特に農民に代表さ
れる保守階級と、有限責任を望む産業家との間に、時には州議会と州知事
との間には、はげしい議論がたたかわされ、可決されるまでに数年を要し
たことさえある。この有限責任制度によって、弁護士、教師、地方の商人、
農民らが無限責任のおそれなくして株式会社特に鉄道会社に投資できるよ
うになった。有限責任制度これこそが、資本の需要と供給とを、換言すれ
ば、その当時市民に散在していた小額な貯蓄が大資本の一部としての機能
を発揮させえた媒介物となったのである。

合衆国であるアメリカにあっては、有限責任制度の発展も他の事情と同
様州によって異なる。ニューイングランドに関して言うならば、「コネチ
カットとニューハンプシャーは、1816年後に与えられた許可状のすべてま
たはほとんどすべてに有限責任制度を認めた。バーモントは、重要な工業
州になったことはなかったが、1810年と1815年の期間に与えられた製造業
の約半数に、無限責任を課した。しかし、それ以後はほとんどなかったと
いってもよい。メインは1820年までマサチューセッツの一部であったけれど
マサチューセッツの無限責任制度を1823年に破棄した。ロード・アイランド

41 正式には 'An Act Defining the General Powers and Duties of Manu-
facturing Corporations'.

は、1830年までは、多数の製造業許可状を与えることを始めなかったが、綿織物の価値において、合衆国の中で第二番目の州としての地位を失うことなくして、1847年まで無限責任制度を保持した。⁴² またニューヨークにおいては1811年に、ニュージャージーは1816年（以降責任制度に関し多少の変更があった）に、有限責任制度を採用した。ペンシルバニアでは、特許状にこの責任制度の条項がない。「……のちにそのこと（条項を持たないこと……筆者）は、責任に関して免除を意味しているのだというアメリカ法の確立された明白な原則となった。」⁴³

さて以上述べたことは、主として製造業のための株式会社法にもとづいている。全ての鉄道会社がこの法律にもとづいて特許状が下りたのではない。複雑なことは、これらの法はいわば一般法であったが、準則主義に基づく一般法とは多少意味がこととなった事である。たとえば、マサチューセッツの『1809年製造業株式会社法』によれば、諸条件を満たしていれば、自動的に会社設立の許可が下りるはずであったが、現実には各々の会社が州議会より特許状を得ていた。⁴⁴ またニューヨークにあっては、一般法は最高資本金額に制限があったためか、限られた数の会社に対して用いられた。即ちこの法（1811年製造業株式会社法）から1846年のいわゆる一般法の施行までに、327社がこの1811年法で設立された。しかし一方、同じ製造業でありながら、151社が特別法にもとづき特許状を得て設立された。⁴⁵

マサチューセッツ、ニューヨークともに、鉄道会社をはじめとする製造業以外の会社は、州議会から特許状を得る必要があったから、有限責任制度を調べるにあたっては、個々の特許状にもとづくべきであって、製造業のための一般法とは関係がないように思える。しかし現実には、鉄道会社

42 Dodd, *op. cit.*, pp. 387-388.

43 *Ibid.*, p. 388.

44 *Ibid.*, p. 382.

45 Evans Jr., *op. cit.*, p. 17.

の特許状は『製造業株式会社法』の影響を強く受けた。換言するならば、多くの鉄道会社は、それらの特許状において『製造業株式会社法』の権限と義務とを持ったことになる。マサチューセッツにおいて設立された1826年のグラナイト鉄道及び1829年のウォーセスター(Worcester)鉄道の特許状には、後に述べるように、『1809年製造業株式会社法(無限責任)』にもとづくことと明示されている。有限責任制度を採用した『1830年製造業株式会社法』に基づいて設立された鉄道会社の特許状の中には、そのような責任制度を明白にした条項を発見することができない。したがって、この頃になると鉄道が製造業株式会社法の規制を受けるという暗黙の理解があったのではないかと、推察される。ニューヨークでは、後に述べるように二重責任(double liability)制度の問題はあるが、『1811年製造業株式会社法』に有限責任制度が確立していたから、その後に設立された特別法にもとづく特許状を得て設立された鉄道会社であっても、やはり有限責任制度がその裏にあったと考えてよいであろう。したがって、ここでは製造業株式会社法を中心にして、鉄道会社の有限責任制度への背景をみてみたい。州はマサチューセッツとニューヨーク両州に限る。

マサチューセッツは、アメリカで株式会社制度を最初に施行し、且つニューイングランドで有限責任制度にもとづく真の意味での株式会社制度を最も後(ロード・アイランドを除く)に施行した点においても興味がある。またニューヨークは、商業・工業がもっとも栄えていた州として例にあげたい。

マサチューセッツ

当時最大の貿易港ボストンをもつマサチューセッツが、最初に株式会社に関する法律をつくったのは、うなずけるところである。『1809年製造業株式会社法』が施行される以前20年間に、10の製造業が株式会社として認められていた。しかしその1809年には、この法律にもとづいて11社以上に許

可状が与えられ、そのうちの8社は織物業であった。当時ニューヨークが9社、バーモントが5社、ニューハンプシャーが3社であったことを考え⁴⁶ると、マサチューセッツの工業化は早かったといえよう。ここでその法律の責任制度の条項を引用してみよう。

“Sect. 6 *Be it furthur enacted*, That whenever any action shall be commenced against any corporation that may hereafter be created, or whenever any execution may issue against such corporation, on any judgment rendered in any civil action, and the said corporation shall not within fourteen days after demand thereof made, upon the president, treasurer or clerk of such corporation, by the officer, to whom the writ or execution, against such corporation, has been committed to be served, shew to the same officer sufficient real or personal estate to satisfy any judgment, that may be rendered upon such writ, or to satisfy and pay the creditor the sums due upon such executions, then and upon such neglect and default, the officer to whom such writ and execution may have been committed for service, shall serve and levy the same writ or execution upon the body or bodies, and real and personal estate or estates of any member or members of such corporation.”⁴⁷

このように明らかに1809年法は、すべての会社の全株主は、債権者に対して無限に責任があるとした。この無限責任制度は、1830年まで、これから述べる多少の改訂はあったが、保持された。ドッドも言うように、「株式会社」そのものの名前を得ることが価値物として考えられていた時代⁴⁸には、このような無限責任制度の下にあっても、許可状の申込数は減らなかつたようである。

さて引用したこの条項を更に注意して読むと次のことがわかる。それは

46 Dodd, *op. cit.*, p. 368.

47 *Massachusetts Laws 1806-09*, C. 65. March 3, 1809. 'An Act Defining the General Powers and Duties of Manufacturing Corporation', p. 464.

48 Dodd, *op. cit.*, p. 376.

裁判の決定時にあたってその会社のメンバーであったものが、債権者に対しての義務の対象となるとされていたため、債務をのがれることが非常に簡単であった事である。ここで負債が生じた時に、メンバーであったものに対してその債務を負うように改訂する必要が生じた。

“... the officer ... may serve and levy the same writ and execution, upon the body or bodies, and real and personal estate or estates of any member or members of such corporation; or upon the body or bodies, and upon the estate real and personal of any person or persons, who were members of said corporation, at the time when the debt or debts accrued, upon which such writs or executions may have issued.”⁴⁹

1822年法では、債務が生じた時ではなくして、債務となりうるものが契約された時にメンバーであったものに対してと次のように更にきびしく限定された。「この新しい法律は、あまりにも悪く立案されていたため、それ以前の法律によって提供されていた過程にうまく合致しなかった。⁵⁰」と言われる。

“That every person who shall become a member of any manufacturing corporation, which may hereafter be established within this Commonwealth, shall be liable, in his individual capacity, for all debts contracted during the time of his continuing a member of such corporation.”⁵¹

これらの法律をもとにして1826年に設立された最初の鉄道会社であるグライイト鉄道の特許状には、次のような条項を見ることができる。

“Sect. 11 provides that the stockholders shall be individually liable

49 *Massachusetts Laws 1815-18*, C. 183. February 24, 1818. ‘An Act in Addition to an Act, Entitled “An Act Defining the General Powers and Duties of Manufacturing Corporations”’, p. 618.

50 Dodd, *op. cit.*, p. 377.

51 *Massachusetts Laws 1818-22*, C. 33. January 23, 1822. ‘An Act in Addition to an Act, Entitled “An Act Defining the General Powers and Duties of Manufacturing Corporations”’, p. 619.

for the debts of the Corporation.”⁵²

同じように1829年のウォーセスター鉄道には次のような条項を、その特許状に見ることができる。

“Sect. 1 authorizes the Company to construct certain railways in the town of Worcester, subject to the provisions of the Act of March 3, 1809, concerning manufacturing Corporations.”⁵³

ここで、鉄道会社は製造業ではないにもかかわらず、製造業のための法律で規制されたことがわかる。勿論、それは無限責任を意味した。マサチューセッツに関する限り、無限責任を明示した条項を持つ鉄道会社はこれら以外に発見することができない。理由は1830年に施行された『製造業株式会社法』には、有限責任制度が明示されていたからである。

無限責任制度をいつまでも保持していることは、商業工業州であるマサチューセッツにとって大きな桎梏となってきた。時の知事リンカーン (Lincoln) は、マサチューセッツの市民が、有限責任制度が実施段階に入っていたメイン、ニューハンプシャー、そしてニューヨークに投資している事実をあげ、無限責任制度を機会ある毎に攻撃した。同時に投資者、企業家の多くも、無限責任制度の破棄を要求した。以下に述べる有限責任制度を明白にうたった『1830年製造業株式会社法』は、永年にわたる産業界特に知事リンカーンの努力の産物であった。

“Sect. 6 *Be it further enacted*, That each and every member or every such Corporation shall be jointly liable for all debts and contracts made by such Corporation, until the whole amount of the capital stock, fixed and limited in manner aforesaid, by said Corporation,....”

“Sect. 8 And the total amount of the debts, which any such Corporation shall at any time owe, shall not exceed the amount of

52 Gregg & Pond, *op. cit.*, p. 3.

53 *Ibid.*, p. 10.

capital stock actually paid in, and in case of excess, the directors, under whose administration it shall happen, shall be jointly and severally liable for the same in their natural and private capacities.”⁵⁴

この新しい法律の施行後においても、株式会社設立の機運は盛りあがらなかった。⁵⁵「1830年後に組織された株式会社のいくつかは、大変小さな企業であった。その事実は、小企業の持主が、特許状を得るために必要な費用が生じることに、以前にくらべかまわないと考えたためかも知れない。いまや特許状は、有限責任を意味した。⁵⁶」しかし、数年後にはいくつかの100万ドル以上の会社特に鉄道会社が設立されたことは、注目に値する。

マサチューセッツにおける株式会社法は、1851年の免許主義にもとづく一般株式会社法をもって一応完成した。

ニューヨーク

一般に、ニューヨークはアメリカで最初に有限責任制度を施行したと言われる。先ずその州法を見てみよう。

“VII . . . , and that for all debts which shall be due and owing by the company at the time of dissolution, the persons then composing such company shall be individually responsible to the extent of their respective shares of stock in the said company and no further,”

またこの法律は、資本金額における制限がある。

“V. And be it futher enacted, that the capital stock of such company shall not exceed one hundred thousand dollars.”⁵⁷

この法律は、有限責任を明白にうたっている。またマサチューセッツのり

54 *Massachusetts Laws 1828-31*, February 23, 1830. ‘An Act Defining the General Powers and Duties of Manufacturing Corporations’, pp. 328-330.

55 1809年より1829年に特許状を得た年間の平均企業数は10社。1828 : 23, 1829 : 18, 1830 : 4, 1831 : 20, 1832 : 18, 1833 : 24, 1834 : 24, 1835 : 18. Dodd, *op. cit.*, p. 383.

56 *Ibid.*, p. 383.

57 *Laws of the State of New York 1811*, Chap. LXVII. ‘An Act Relative to Incorporation for Manufacturing Purpose’, p. 111.

ンカーン知事が、自己の州に有限責任を施行するように法律改正を要求した理由のひとつとして、マサチューセッツ市民による有限責任制度を持っていたニューヨークへの資本逃避を述べている事実からしても、一般にニューヨークは有限責任制度が実施されていたと考えられていたようである。しかし、ハワード (S. Howard) の判例からの研究によると、当時は債権者の利益のためになるならば、株主は債務を払わなければならないとするいわゆる二重責任制度が用いられていたようである。⁵⁸ 一般大衆がこれをどの程度知り、投資の時にどれほど考えたかはうたがわしい。

以上述べた有限責任制度の発展は、「誰が鉄道会社に投資をしたか」と関連させる時、大きな意義を持つてくる。⁵⁹

(この論文を書くに際して、Northwestern University のThe Transportation Center より Fellowship が与えられた。)

58 Stanly Howard, Stockholders Liability under the New York Act of March 22, 1811, *The Journal of Political Economy*, Vol. XLVI (1938), pp. 499-514.

59 株式会社を中心とする鉄道会社の資金調達に関しては、頁数の制約上、後の「同志社商学」(第21巻第1号)に予定される拙稿「鉄道会社の資金調達……南北戦争にいたるまでの実証的研究」を参照されたい。