

19世紀中葉イギリス鉄道会社における監査の展開：  
London and North Western 鉄道会社における  
内部監査人の設置と外部会計士支援の導入

澤 登 千 恵<sup>†</sup>

The Development of Auditing in a British Railway Company during  
the Mid Nineteenth Century:  
The Setting of Internal Auditors and Introduction of External Accountant's  
Assistance at London and North Western Railway

SAWANOBORI Chie

目 次

- 1 はじめに
- 2 イギリス鉄道会社の監査
- 3 内部監査人の採用
- 4 監査役による決算書監査に対する外部会計士による支援
- 5 おわりに

Abstract

The purpose here is to exam the development of auditing in the mid-nineteenth century at a British railway company. By examining the minutes of the Audit Committee and reports prepared after the general meetings of London and North Western Railway Company, a leading company at the time, this study clarifies how the company set the internal auditors and accepted the assistance of an external accountant for its financial statements' auditing until 1850. We will become aware of the origin of modern internal auditing in the railway company's auditing practiced during the 1850s

キーワード：鉄道監査、内部監査人、外部会計士

Key words：Railway Auditing, Internal Auditor, External Accountant

---

<sup>†</sup> 大阪産業大学経営学部商学科教授  
草 稿 提 出 日 11月20日  
最 終 原 稿 提 出 日 2月27日

## 1 はじめに

本稿の目的は、19世紀中葉のイギリス鉄道会社における監査の展開を検討することである。主に、当時のリーダーカンパニーであった London and North Western 鉄道会社（以下「L&NWR」と略称）を取り上げ、L&NWR が定期的に開催していた監査委員会（audit committee）の議事録と、毎期の株主総会後に作成していた報告書（reports）（議決事項、取締役報告書、決算書、監査役報告書、株主総会の議事録の抜粋等を含む）を検討することによって、19世紀中頃のイギリス鉄道会社の監査実務がどのようなものであったのかについて明らかにする。

19世紀イギリスの鉄道会社は、当時、他の業界に比較して、洗練された会計実務を行っていたことで知られている。いくつかの鉄道会社は、19世紀前半既に、配当可能利益を計算するために毎期、減価償却を行い、そして複会計システムという特異な様式ではあったが、詳細かつ整合性のある決算書を作成するようになっていた。複会計システムによる決算書の作成は、1868年鉄道規制法によって法制化が図られ、イギリス鉄道業は、観察する限り、業界における決算書様式統一を達成した最初の業界となる。

L&NWR は、そのような中でも、特に洗練された会計実務を行っていたことで知られている。L&NWR は、1846年、London and Birmingham 鉄道会社（以下「L&BR」と略称）、Grand Junction 鉄道会社、Manchester and Birmingham 鉄道会社と合併し設立され、やがて、Great Western 鉄道会社とともに、19世紀イギリスを代表する鉄道会社となる。

L&NWR は、主に、前身 L&BR の会計実務を継承し、これを展開させていく<sup>1</sup>。これは、L&BR 時代に書記（secretary）を務めていた R. Creed が、L&NWR でも書記を務めたことと関係していると考えられる。このような L&NWR の会計実務は、鉄道会社に対する会計規制が審議される度にモデルとして参考にされ、前述の1868年鉄道規制法は決算書様式を附表の形で挿入しているのであるが、その様式は L&NWR の決算書をモデルとしたものであった（Edwards (1985), pp.34-35, 40）。

では、L&NWR は、当時、どのような監査実務を行っていたのであろうか？

19世紀イギリス鉄道会社の会計実務に関する先行研究は多いが（Pollins (1956)；Edwards (1985)；(1986)；村田 (1995)；佐々木 (2010)）、監査実務に関する先行研究は多くはない。Matthews (2006) は、イギリスの内部監査の開拓者は公益事業会社であり、

---

<sup>1</sup> L&BR は、19世紀イギリス鉄道会計の特徴として知られる複会計システムを確立した鉄道会社であり（Edwards (1985), p.34）、減価償却費を毎期計上するようになった最初の鉄道会社でもある（cf. Sawanobori (2013)）。

鉄道会社は少なくとも1880年代までに内部監査を行っていたと述べる（Matthews（2006），p.68）。しかしながら、後述するように、L&NWRは、Matthews（2006）の主張より約30年早く、内部監査人を伴う内部監査を開始したと考えられる。

一方、Edwards（1985）は、L&NWRとともに当時のリーダーカンパニーであったGreat Western 鉄道会社において、株主である監査役が、1849年、職業会計士（professional accountant）のWilliam Deloitteを雇用したと述べ、これを「監査役が独立性を発揮した初期の例」として位置付けている（Edwards（1985），p.38. Cf. Matthews, Anderson and Edwards（1989），p.100）。そして、当時の不正会計の横行を背景として、株主による監査が徐々に職業会計士による監査に移行しつつあったと主張している（Edwards（1985），p.38）<sup>2</sup>。また、Edwards（1985）は、L&NWRにおいても、1849年の監査役報告書を証拠として、England銀行等でも雇用されていた職業会計士のJ. E.Collemanが、決算書に対する株主の信用を確保するために、（決算書監査に）雇用されたと述べている（Edwards（1985），p.38. Cf. Matthews, Anderson and Edwards（1989），p.100）。そして、その背景には、鉄道会社による不正会計の暴露によって、1845年から1848年、鉄道業全体の株価が下落し、L&NWRは、株価を回復させるため、株主の信用が得られるような会計報告を行う必要があったと示唆している（Edwards（1985），pp.34-35）。しかしながら、Edwards（1985）では、外部会計士がどのような支援を行っていたのか具体的な内容については検討されていない。後述するように、外部会計士は、決算書の正確さを検査するだけでなく、内部牽制のシステムに関する具体的な提案も行っていたのである。

そこで、本稿では、L&NWRが、1849年、内部監査人の起源として位置付けられるtravelling inspectorを設置した様子と、1849年から1850年にかけて、外部会計士のColemanが監査役による決算書監査に対して行った支援について明らかにする。L&NWRの1850年代の監査実務には、現代的な内部監査の起源を見出すことができる。

## 2 イギリス鉄道会社の監査

19世紀中頃のイギリス鉄道会社では、現代のような内部監査は確立していなかった。内

---

<sup>2</sup> 山榊（1961）も、19世紀（前半）の周期的循環や詐欺的行為の続出が、会社の財政的基礎の監視の必要性を呼び起こし、19世紀中頃から、会社の財政が危機に陥るのを未然に防ぐため、（外部）会計士による定期監査が開始されるようになったと主張する（山榊（1961）、23頁）。

森（1967）は、1845年特別条項統合法制定を契機として、当時の監査制度が（株主による）素人監査から（専門的知識を持つ外部会計士による）会計士監査に移行するようになったと主張する（森（1967）、31-32頁）。

部監査あるいは外部監査という区別も存在していなかったと考えられる<sup>3</sup>。それでは鉄道会社では、監査はどのように捉えられていたのか？

Newton (1930) では、彼は London and North Eastern 鉄道会社の主任会計士 (chief accountant) であったのであるが、鉄道運営の財務面における最も大切なことの1つは、収支の適切なそして効果的な管理であるが、これは大多数の駅が本社 (central authority) から離れているため容易ではないために、鉄道会社は不正 (irregularities) や誤謬 (errors) のリスクを最低限にするための会計事務 (accountancy) および牽制 (check) のシステムを整備していると述べられている (Newton (1930), p.214)。そして、そのための管理のシステムは次の3つに区分されるという。①内部牽制 (internal check)。つまり、従業員による不正が他の従業員との共謀なしに実施されないように作業のシステム化を図ること。②監査に携わる専門知識を持つ会社内の従業員 (company's own staff of authorities) による直接的な財務取引の監査。③株主によって特別に任命された監査役 (auditors) によって行われる監査。

②については、駅の勘定 (accounts) の管理については、会計システムを工夫することによって、勘定は会社の監査室 (audit offices) で効果的に管理され、また定期的に駅を訪問する travelling auditors によって、監査室で検証 (verify) されない詳細な事柄が確認 (check) されるとしている (Newton (1930), p.214)。さらに、現金収支だけでなく、会社が保有している在庫 (stocks of stores and materials) も監督されなければならないとしている (Newton (1930), p.215)。

<sup>3</sup> 内部監査とは、「経営者が、経営の資産を保全し、経営能率を向上することなど経営管理を推進するために、監査人を特定して行わせる監査」である (神戸大学会計研究室 (1984)、1003頁)。さらに、内部監査は、もともと、内部牽制組織と結びついて、会計上の誤謬や不正を摘発するあるいは未然に防止することを目的としていた (神戸大学会計研究室 (1984)、1003頁)。このような (会計) 監査の確立をメルクマールとすれば、その起源は19世紀よりも前に遡ることができると考えられる。しかしながら、現代的な内部監査は経営者ないし管理者に奉仕することを目的とする。そして、内部監査を実際に行う監査人、つまり内部監査人が、経営者の化身となりうるような経営内部者から任命される (神戸大学会計研究室 (1984)、1003頁)。

Spicer and Pegler (1911) は、内部監査の要素として、会社が内部監査人を雇用することを挙げている (quoted in Matthews (2006), p.68)。春日部 (2013) は、1853年、Boston and Maine 鉄道会社は内部監査に外部補助者を利用したと主張している (春日部 (2013)、335頁)。さらに、内部監査人の特徴を、監査する会社に直接雇用されていること、業務監査を含むこと、報告対象がトップマネジメントであることを挙げている (春日部 (2013)、24-26頁)。本稿では、このような内部監査人の雇用をもって、現代的な内部監査の起源として位置付けている。

一方、外部監査は「企業の外部に監査を行う機構をもち、これによって行われる監査」である (神戸大学会計研究室 (1984)、147頁)。ただし、外部監査は、上記の内部監査と対照的に使用される概念でもあり、「経営外部の利害関係者 (経営に直接携わらない株主を含む) を保護することを目的として行われる」ともされている (神戸大学会計研究室 (1984)、1003頁)。

③については、1845年会社条項統合法、1867年鉄道会社法、1868年鉄道規制法、1911年鉄道会社法によって規定されているように、大きな金額の確認および検証は、株主によって任命された監査役によって実行されるとしている（Newton（1930）, p.216）。

実は、Newton（1930）で述べられているこのような監査実務は、19世紀中頃のL&NWRでは既に行われていたのである。

### 3 内部監査人の採用

#### 3-1 内部監査人設置の提案

L&NWRは、設立当初から、監査委員会を設置し、会議を定期的に開催していた。監査委員会が行っていたのは、主に、帳簿や勘定の検査と、各駅の現金有高や切符等の在庫の確認（厳密に言えば、各駅の事務員による不正があったかどうかの確認）であった。監査委員会は、主に後者を実施するために、各駅に事務員を訪問させていた<sup>4</sup>。

そのような中、1849年になると、監査委員会の議事録の中に travelling Inspector という職務を確認できるようになる。次は、1849年9月の監査委員会の議事録における記述である。

“With reference to the Board Minute of the 10<sup>th</sup> Feb last and Capt Huish’s letter of the 10<sup>th</sup> Inst. urging upon the Audit Committee the great importance of having a travelling Inspector to visit all the Stations, and to ascertain from time to time whether the reported balances and outstandings are correct this committee after a careful consideration of the whole question, with reference more particularly to the recent melancholy occurrence at Stafford, are of opinion that such appointment is essential to a proper and sufficient check, and have the less hesitation in recommending to the Board to make this

---

<sup>4</sup> L&NWRでは、1847年10月、監査室（Audit Office）の事務員（Clerk）を駅に訪問させている。

“Resolved. That it is XXX to appoint a Clerk from the Audit Office to visit the Stations for the purpose of examining the PXXX of the goods Traffic; but that Mr. Moorson be authorized to call from time to time XXX of the Invoices to be examined in the Audit Office, as be deemed necessary (RAIL 410/432, Meeting of the Audit Committee hold at the Office, Easton Station, 7<sup>th</sup> October, 1847).”

議決。goods TrafficのPXXXを検査するために、監査室から、駅を訪問する事務員を任命することをXXXする。ただし、Mr. Moorsonは、随時、必要だと思われるときに、監査室で、検査されるべき請求書のXXXを要求する権限を与えられる。

appointment without further delay.... (RAIL 410/432, Audit Committee, 14<sup>th</sup> September, 1849, 173).”

2月10日の取締役会の議事録および今月の10日の Huish の手紙は、監査委員会に対して、travelling Inspector を採用し、すべての駅を訪問させ、時々、[監査委員会に] 報告された残高と未払金が正しいかどうかを確認させることの大きな重要性を促しており、それに関して、すべての問題の注意深い検討の後、特に Stafford [駅] における最近の憂鬱な [事件の] 発生に関する検討の後、この委員会は、そのような採用が適当で、十分なチェックのために不可欠であるという意見を持っており、これ以上遅れることなくこの採用を行うことを、躊躇なく取締役会に勧める。([ ] 内は筆者加筆)

L&NWR の当時の総支配人であった Huish は、1849年に入ってから、監査委員会に対して、travelling inspector を設置するように提案していた。travelling inspector に期待されていた任務は、すべての駅を訪問し、監査委員会に報告される各駅の現金残高と未払金残高が正しいことを確認することであった。

ただし、L&NWR は即座に travelling inspector を設置したのではなかった。次は、1849年11月の監査委員会の議事録における travelling inspector に関する記述である。

“Read report of a deficiency of l. 48.9.8 in Station Clerk Rich’s accounts at Bedford. Resolved. That immediate attention be drawn to this case, as well as to the fact that the securities ordered by the Board are not yet taken as required, and that this Committee recommend a date to be fixed within which all parties who have been required to give securities be peremptorily required to complete them (RAIL 410/432, Audit Committee, 9<sup>th</sup> November, 1849, 192).”

Bedford [駅] の事務員 (Station Clerk) である Rich の勘定の£48.9.8の不足が報告された。議決。このケースによって明らかになる目下のところの注意は、取締役会によって命令された防衛策は要求されたのにまだ採用されていないという事実と、この委員会が、防衛策を採るように要求されていたすべての集まりがそれらを完了するよう命令的に要求される日程が決定されるよう勧めることに向けられる。

当該の議事録では、次のような記述も確認できる。

“The above case induces this Committee to call of afresh the attention of the Board to the fact that no travelling Inspector is yet appointed (RAIL 410/432, Audit Committee, 9<sup>th</sup> November, 1849, 193).”

上記のケースは、この委員会に対して、取締役会の注意を、travelling Inspector がまだ採用されていないという事実に向けさせることを促した。

監査委員会は、Bedford 駅の事務員である Rich の勘定における £48 9s. 8d. の不足が報告されたことを受けて、改めて、取締役会に対して、travelling inspector の設置を要求することにした。これによって、ようやく、L&NWR は travelling inspector を設置することになった。駅における現金不足の発覚が travelling inspector の設置に大きく影響を与えたと考えられる。

### 3-2 内部監査人報告書

1850年3月の監査委員会では、travelling inspector の報告書が読まれている。

“Report of the Travelling Inspector for January last read: -The Clerk at Holmes Chapel to be instructed that, on no account is credit to be given on the Carriage of parcels. The Inspectors attention to be called to a more frequent examination of the cash actually in the hands of the station Clerks (RAIL 410/432, Audit Committee, 8<sup>th</sup> March, 1850, 234).”

先月の1月の Travelling Inspector の報告書が読まれた。Holmes Chapel [駅] の事務員は次のように通告された。勘定は小包の運搬に関して与えられるべき信用がない。Inspectors の注意は現金の、実際には駅の事務員の手元現金有高の一層頻繁な検査に向けられるべきである。

travelling inspector の報告書からは、彼が Holmes Chapel 駅の小包の運搬に関する勘定を検査したこと、そしてそれは信用できるものではなかったこと、そのため、駅の事務員の手元現金有高はより頻繁に検査されるべきであると提案したことがわかる。つまり、travelling inspector は、駅を訪問して、駅の事務員の勘定と彼の手元現金有高を突き合わせて検査し、その結果を監査委員会に報告していたのである。

先の監査委員会より少し前の1849年2月の監査委員会では、Inspector of Stations による報告を確認できる。

“Mr. Chauncey, Inspector of Stations reported at work since 20<sup>th</sup> January last, and abstract of his journal to 31<sup>th</sup> January read. Immediate attention to given to l.13 due from A Shelton, and direct application to be made to him to ascertain if this amount to actually owing. In connection with the deficiency at Preston by Mr. Naime, the immediate attention of the Storekeeper to be required to the new transmit form, which the Committee are of opinion ought to have been in operation in this (RAIL 410/432, Audit Committee, 13<sup>th</sup> February, 1849, 221).”

Mr. Chauncey、[つまり] Inspector of Stations は、先月の1月20日からの作業と、1月31日までの彼の日誌の要約を報告した。目下のところの注意は、A Shelton への貸付金£13と、実際に借りているのかどうかを彼に確かめることを直接依頼することに向けられた。Preston [駅] での Mr. Naime の [勘定の] 不足に関連して、[監査] 委員会はこの中で実施すべきという意見を持っているのであるが、在庫係 (Storekeeper) の直接の注意が新しい伝達形態に必要とされる。

1850年4月の監査委員会の議事録にも、Mr. Chauncey による報告を確認できる。

“Mr. Chauncey’s report of examination at Hartford Station read, and the insufficiency of the assistance afforded to the Head Clerk Couthurst, recommended to the attention of the Board (RAIL 410/432, Audit Committee, 12<sup>th</sup> April, 1850, 247).”

Mr. Chauncey からの Hartford 駅の検査の報告書が読まれ、取締役会の注意は、主任事務員の Couthurst に与えられる支援の不十分さに向けられた。

これらの議事録の内容から、Inspector of Stations も、travelling inspector と同じ仕事をしていたと考えられる。当時は、Mr. Chauncey がこの職位に就いていた。

次は、1851年4月と10月の監査委員会での Superintendent の報告である。

“The Report of the Superintendent read, and case of some irregularity at the Spread Eagle Station, Four Ashes Station, Rugeley Station, and Basford Station having been reported. That these Stations have the watchful attention of this office (RAIL 410/432, Audit Committee, 12<sup>th</sup> April, 1851, 404).”

Superintendent の報告書が読まれ、Spread Eagle 駅、Four Ashes 駅、Rugeley 駅、



既に報告された Basford 駅のケースで、いくつかの不規則なケースがあった。これらの駅にはこの [監査] 室の用心深い注意が向けられる。

“Read report of the Superintendent reporting the Stations visited by the Inspector, 30 in number. That 1,150 had been received on account of the disputed balance due by the Ince hall Co. on the 31<sup>st</sup> July... (RAIL 410/432, Audit Committee, 12<sup>th</sup> October, 1851, 478).”

Superintendent の報告書が読まれ、Inspector によって30もの駅が訪問され、£1,500は、7月31日、Ince Hall 会社によって、係争中の残高の勘定で受け取られていた。

これらの議事録からは、Inspector が各駅を訪問し、その駅の勘定を検査しており、つまり travelling inspector と同じ仕事をしてきたこと、さらに Superintendent が Inspector を監督しており、その検査の結果を監査委員会で報告したことを窺える。L&NWR では、inspector of stations や inspector などの職位の従業員が、交代で、travelling inspector として働いていたと考えられる。

### 3-3 内部監査人の増員

1854年1月以降は、ほぼ毎月の監査委員会で、各駅を訪問した Inspector の報告書が読まれるようになった。

“Read Inspector’s report upon Stations visited during the month. Capt Huish to caution the Coaching Agent at Preston Brook to be more regular in his Cash accounts (RAIL 410/433, Audit Committee, 12<sup>th</sup> January, 1854, 1024).”

今月、訪問した駅の Inspector の報告書が読まれた。Huish は Preston Brook [駅] の Coaching Agent に対し、彼の現金勘定において、一層規則的であるように警告した。

Inspector の検査の対象は Coaching Agent の勘定にまで至り、現金勘定の規則性が重視されていることを窺える。このときはまだ、何を規則的にしなければならないのかについては言及されていないが、その後の1854年2月の報告から、当時、重視されていたのは、支払の規則性であったことを確認できる。

“Read report upon Stations visited by the Inspector during the Last month. Mr. Stewart to press Mr. Roebuck for an explanation of the irregularities in the Petty disbursements at Wolverhampton station, and to direct the Booking Clerk not to make any such payments in future out of his receipts (RAIL 410/433, Audit Committee, 12<sup>th</sup> February, 1854, 1036).”

先月、Inspector によって訪問された駅に関する報告書が読まれた。Mr. Stewart は Mr. Roebuck に Wolverhampton 駅での少額支払の不規則さに関する説明を求め、予約担当の事務員 (Booking Clerk) に、そのようななどのような支払も、今後、彼の収入から行わないように指示した。

この頃になると、Inspector は、各駅の勘定において、その支払内容まで検査していたことを窺える。

一方で、1854年になると、Mr. Chauncey が訪問する駅数は、連続して、20を超えるようになった。

“Read Mr. Chauncey’s reports upon 24 of the Southern Division Stations visited since the last meeting of the Committee – from which it appeared that the Books Accounts at Watford Western and Aylesbury have been either neglected or badly Rept-that the Station Agent at Wolverton has been making false entries in his Cash transmit Book, and is under suspension until a complete investigation has been made (RAIL 410/433, Audit Committee, 14<sup>th</sup> July, 1854, 942).”

Mr. Chauncey の前回の委員会後に訪問した Southern Division の24 [の駅] に関する報告書が読まれた。それからは、Watford Western 駅と Aylesbury 駅の帳簿の勘定が、おろそかで、あるいは悪く報告され、Wolverton 駅の Station Agent は彼の現金送金帳簿に誤記入をしており、それは、完全な調査が行われるまで、いったん停止される。

“Read report from Mr. Chauncey upon 29 Stations, from which it appears that the Agent at Galborne is unfit for his duties... (RAIL 410/433, Audit Committee, 9<sup>th</sup> August, 1854, 954).”

Mr. Chauncey の、今月、訪問した29の駅に関する報告書が読まれた。それからは、

Galborne 駅の Agent がその職務に不適當であることが明らかである…

“Read report from Mr.Chaucey on 29 Stations visited during the month, all of which were satisfactory except Acton, and Preston Brooks Station,... (RAIL 410/433, Audit Committee, 8<sup>th</sup> September, 1854, 966).”

Mr. Chauncey の、今月、訪問した29の駅に関する報告書が読まれた。それらは、Acton, and Preston Brooks 駅を除いて、すべて申し分なかった。

このように、Mr. Chauncey が訪問する駅数は毎月20を超えるほどに増加していた。そして、ちょうどその頃、L&NWR は travelling inspector の人数を増員するのである。次は1855年8月の監査委員会の議事録における記述である。

“Read Inspectors’ reports upon Stations visited during the month. At Peterboro [ug] the accounts are imperfectly balanced, and numerous discrepancies exist between the agents’ books, and the accounts furnished to the audit... (RAIL 410/433, Audit Committee, 9<sup>th</sup> August, 1855, 1075).”

当月訪問された駅に関する Inspectors の報告書が読まれた。Peterboro [駅] で、その勘定は不完全に貸借対照であり、agent の帳簿と監査 [委員会] に提出された勘定との間には多くの不一致が存在する。

議事録に Inspectors’ reports とあることから、L&NWR が、travelling inspector を増員したことを窺える。

## 4 監査役による決算書監査に対する外部会計士による支援

### 4-1 1845年特別条項統合法と1849年貴族院特別委員会第3報告書

19世紀前半、イギリス鉄道会社の監査に対する一般的な規制が開始された。

1845年の特別条項統合法は、それまで個々の鉄道会社設立の際、制定されてきた個別法における条項を統合することを目的に制定された。

同法は、具体的には、株主総会 (ordinary meeting) で (特に他に規定していなければ) 2名の監査役 (Auditors) を選任すること (101条)、監査役は1株以上を所有していなければならない、さらに株主であること以外に、[会社に] 利害を持たないこと (102条)、

監査役のうち1名は、毎年、最初の株主総会で、退任しなければならないこと（103条）、監査役は決算書（Accounts and Balance Sheet）を検査すること（107条）、監査役は、会社の費用で、会計士（Accountants）あるいは適当な人を雇用することができ、決算書に関する臨時の報告書（special Report on the said Accounts）を作成し、あるいは決算書を承認し（confirm）、それらは株主総会で報告されること（108条）、等の規定を含んでいる（8 & 9 Vict., c.16（quoted in Edwards（1980）, pp.170-172））。

さらに、1845年当別条項統合法制定後も、これに違反した会計実務が横行していることを受けて、1849年6月、貴族院特別委員会第3報告書が発行された。同報告書は、鉄道会社の会計に対する規制を強化することを目的として、統一会計制度の構築および監査制度の改革を提示した（佐々木（2010）、250-251頁）。

同報告書は、具体的には、監査に関して、監査役は株主であってはならない、さらに、政府の責任のもと監査役と共同で行動する公共監査役（public auditors）を任命する権限を法律で与えられることを提示した（佐々木（2010）、262-263頁）。ただし、後者の提示に対しては当時から批判が強かった（山浦（1993）、93頁。Cf. 佐々木（2010）、262頁）。また、同報告書に基づいて法案が即座に審議されたが、これは、当時のレッセフェール（自由放任主義）の風潮のもと、法制化には至らなかった（佐々木（2010）、263頁）。

L&NWRは、このような背景のもと、1849年、決算書監査を大きく変化させることになった。

#### 4-2 監査役による決算書監査の導入

前身のL&BR時代、決算書の最後に署名はなされていたが、それは決算書を作成した書記による署名であった。L&BRでは、監査委員会が、帳簿の検査とともに、決算書上に記載される数値についての検査、具体的には、計上される資本的支出の目的と金額の妥当性に関する検査も行っていた（Cf. 澤登・中村（2016））。

L&BRの会計実務を継承したL&NWRでも、設立直後（1846年上期）の決算書の署名は、以下のように、依然として、R. CREEDとなっており、書記のものであった（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Aug., 1846）<sup>5</sup>。

R. CREED, Secretary

ところが、1846年下期以降、監査役が、書記に代わって、決算書に署名をするようになっ

<sup>5</sup> イギリス鉄道会社の会計期間は、20世紀初頭まで、通常、6か月間であった。

た。1846年下期の決算書の最後には、以下のように、2名の監査役、ABEL PEYTON および RICHARD EARLE という署名を確認できる（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1847）。なお、当時の監査役は株主から選出されていた。

ABEL PEYTON  
RICHARD EARLE, } Auditors

また、1847年下期以降、監査役は監査した事実も記載するようになった。1847年下期の決算書の最後には、以下のように、署名に加えて、「検査して、承認した」という文言を確認できる（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1848）。

Examined and confirmed by,  
ABEL PEYTON, one of the Auditors  
(RICHARD EARLE, Esq. Presented attending by illness.)

#### 4-3 監査役報告書の導入

2年後の1849年下期、監査役は監査役報告書 (auditors' report) を作成するようになった。監査役報告書は、作成されたときには、株主総会で報告されるとともに、株主総会后に作成された報告書に挿入された（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850）。なお、署名は、監査役報告書が作成されたときには、監査役報告書の最後になされるようになった。それでは、1849年下期の監査役報告書はどのようなものであったのであろうか？

当該期の監査役報告書のタイトルは、“REPORT OF THE AUDITORS TO THE PROPRIETORS OF THE LONDON AND NORTH WESTERN RAILWAY COMPANY” となっている。このタイトルから、監査役が株主 (proprietors) に向けて、監査役報告書を作成したことがわかる（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850）。

監査報告書の冒頭は、次のように始まっている。

“The state of doubt and uncertainty existing as to the real position of Railway property, engendered by the extraordinary events of the past few months, has determined us to deviate from the course hitherto adopted by your Auditors, in simply confirming the Half Yearly Accounts, and on this occasion to accompany

them by a special and detailed Report (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850. Cf. *Railway Times*, 1848, p.1; Edwards, 1985, p.35).”

鉄道資産の真実の状態について疑われるような、不確実な状況が、この数か月の異常な事件によって発覚し、私たちが行ってきた従来の方法、[つまり] 半期の決算書 (Accounts) を単純に承認することから逸脱して、特別なかつ詳細な報告書を作成することになった。

監査役は、L&NWR の資産の状態に対して疑惑が生じ、これまでの決算書の単純な承認に代えて、詳細な監査報告書を作成することにしたのである。

監査役は、監査報告書を作成するにあたり、11月より、決算書の正確さを検証するため、車輛の状態を検査するため、倉庫の在庫を立証するため、職業人 (professional men) の支援を受けることにした (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)<sup>6</sup>。

具体的には、監査役は、公共会計士 (public accountant) の Coleman に、証憑の実査を行い、決算書や (会計) システムの正確さを検証するよう依頼した。Coleman は、イングランド銀行 (Bank of England) や他の公共機関によっても雇用されており、このことが彼の意見書に対する株主の信頼を確保することにつながることも述べられている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

さらに監査役は、技師の Wright に、倉庫の在庫の残高の正確さを検査させた。監査役は、その結果に基づいて、設立当初車輛に投下されていた金額と、これらを維持するために収益から行われた金額とその割合が計算および明示され、その上で、会社が現在採用しているシステムは車輛を効率的な状態にするために適当であると述べている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

監査役報告書の後半では、監査役は資本勘定の閉鎖について言及している。

“The estimate, which will no doubt be laid before you, shows an aggregate of 1,1,570,000; in reduction of which there are surplus Lands and other assets, estimated at 1,550,000, leaving a net ultimate increase upon the present Expenditure of 1,1,020,000; and we strongly recommend that within the limits there indicated the Capital Account be rigidly closed, and not again re-opened, unless to meet the requirements of a positive increase of Traffic, and even then,

<sup>6</sup> 監査役は、今回の一連の手続きは取締役の満場一致を得たものであると断っており、支援の導入は監査役独断で行われたわけではなかった (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

only by virtue of a special vote of a General Meeting (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

見積は、間違いなくあなた方の目の前におかれているとおりで、総額£1,570,000である。£550,000と予想される余剰の土地とその他の資産の削減で、最大でも純増加は£1,020,000の支出となる。我々は、輸送の増加の必要性に対応するのでない限り、そして、そのときであっても、株主総会での特別な決議によって認められない限り制限されて、資本勘定は厳密に閉鎖され、再び開設されることがないと勧告する。

監査役は、今後、資本から行われる支出の見積が£1,020,000で、輸送量増加に対応するための、かつ株主総会で決議を得られたものでない限り、当該金額を超えて資本からの支出が行われることはない、つまり、新たに資金調達がなされることはないと述べているのである。

当時の株主は新規の株式を引き受ける義務があり、不況になると、これを引き受けることに反対していた(杉浦(1971), 76頁; sawanobori(2013), p.484)。監査役はこれを考慮して、監査役報告書の中で、車輛等の資産が収益から効率的な状態に維持されていることを示した上で、前述したような例外を除いて、L&NWRが新株を発行することはないと述べていたと考えられる。

さらに、監査役が監査役制度に対する政府の介入について反対している様子も窺える。

“...we would recommend you to oppose to the uttermost any interference on the part of Government in the internal management of Railways or their Accounts, we entirely concur in the measures now being adopted by our brother Shareholders, for obtaining by Parliamentary powers a clearly defined, efficient, and independent system of Railway Audit, free from Government interference or control (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

私たちは、あなた方に、内部の鉄道経営や決算書における政府のどのような介入にも最大限反対して欲しい。私たちは、議会権限によって、明白に定義された、効率的な、独立した鉄道監査のシステムを獲得するために、政府の介入や管理のない、現在あなた方株主によって採用されている方法に完全に同意する。

一方で、監査役が1845年会社条項統合法の監査の規定を順守していたことも確認できる。

“Under the ordinary operation of the Company’s Clause Consolidation Act, one only of your Auditors would retire on this occasion (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

会社条項統合法の通常の適用のもと、監査役の1人は当該期退任する。

#### 4-4 外部会計士 Coleman の意見書

当該期の監査役報告書には、Coleman と Wright それぞれが監査役に対して提出した意見書 (reports) が添付されている。

Coleman の意見書は、監査役宛となっている。興味深いのは、彼が、簿記 (book-keeping) と会計部 (accounting departments) の調査の結果に言及する前に、内部牽制について言及していることである。しかも、それは全体の3分の2を占めている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

Coleman の意見書は次のように始まっている。

“Before entering into the details resulting from my investigation, I think it best, from the peculiar position in which Railway Accounts are at the present time viewed, to make some general remarks as to the mode in which the business of this company is conducted, so far as regards the Book-keeping and Accounting departments generally. It is with the view of rendering intelligible to the general proprietary the basis and component parts of the Accounts and Statements that I new venture to digress from the more immediate object of my appointment (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

私の調査に関する詳細な結果について記す前に、私は、鉄道会計 (railway account) が現在おかれている特異な状況から、簿記と会計部に関して、この会社の経営の方法 (mode) について、一般的な所見を与えることが最善だと考える。それは、一般的な所有者に明瞭だとみなされることで持って、決算書 (Accounts と Statements) の基本と要素である。私は今、私の契約の直接的な対象から取って離れてみる。

このように、Coleman は、文頭で、依頼された決算書の検査と監査の結果について言及する前に、依頼された内容から外れて、決算書の基盤である会社の経営の方法について言及すると断っているのである。



経営の方法とは、具体的には、運賃の受取、支払、監査、帳簿記入の方法であった。例えば、運賃の受取に関する具体的な内容は次のとおりである。

“As to the Receiving, This includes the Receipts from Passengers and Traffic of every description, the Calls on the various Stocks, and the Debentures issued. The receipts from Passengers are those taken at Euston and one hundred and sixty-nine other Stations. The Receipts from each Station, together with a tabular statement of Tickets issued there from, and a Way Bill, showing the amount of same, as well as for any other extra charges, are duly forwarded daily by train; the money is checked by the Cashier from the statement forwarded by the Station Clerk; the deficiency, if examination, a perfectly distinct account is made out, and thus any, is noticed by return train. The Tickets and Way Bills, are sent direct to the Audit Office where after due examination, a perfectly distinct account is made out, and thus the Receipts as returned by the Cashier are checked by the analysis framed from the Vouchers representing such receipts (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

受取について。これは乗客とあらゆる種類の貨物からの収入と、発行された様々な株式と社債からの収入を含む。乗客からの収入は Euston とその他の169の駅で受け取られるものである。各駅からの収入は、発券された切符と way bill の表とともに、その他の収入も同様に、同じ金額であることを示した上で、列車で、毎日、時間どおりに送られる。そのお金は、駅の事務員によって送られた一覧表から、出納係によって確認される。もし不足があれば、return train によって、通知される。切符と way bill は監査室 (audit office) に直接送られ、十分な検査の後、完全に正確な勘定が作成され、それ故、出納係によって戻される収入は、そのような収入を表す証憑から行われる分析によって確認される。

このように、Coleman は、運賃の受取について、①駅の事務員は、発券した切符と way bill の表を作成し、それらを、列車で、毎日、時間どおりに、出納係に回すこと、②出納係は、受け取ったお金とその表の金額を照合し、その金額を監査室に報告し、さらに、そのお金を、毎日、銀行員に支払うこと、③切符と way bill は直接、監査室に回され、監査室は、それに関する一覧表を作成するとともに、出納係によって報告された金額を証憑

によって確認することと提案した。そして、L&NWR はこれを厳格に実行していたという (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Aug., 1850)。

Coleman の報告書の後半は、総収支計算書 (general receipts and disbursement statements) の作成の提案と、当該期の資本勘定および収益勘定の調査の結果で占められている。多少のミスはあるものの、決算書は体系的 (systematic) であり完璧であると結論付けられている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

#### 4-5 技師 Wright の意見書

Wright の意見書のタイトルは 'STORES' ACCOUNT-GENERAL REPORT である。タイトルから在庫勘定の調査報告書であることがわかる。また Wright の意見書も、Coleman の意見書と同様、監査役宛となっている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850)。

Wright は、冒頭で、監査役の指示どおり、主要な駅を訪問し、18の駅と倉庫の在庫勘定の正確さを調査したと述べた上で、まず次のように述べている。

“My inquiry would have been of shorter duration if I had found one uniform system in operation (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

もし作業における統一的なシステムがあったなら、私の調査はより短時間で済んだであろう。

Wright は、部門全体で、在庫調査に関する統一的なシステムがなかったために、調査に時間がかかったと述べていた。

Wright は、意見書の中で、調査に関するシステムについていくつかの提案を行っている。

“The system of accounts approved and adopted by the Directors in the early part of the year 1848, and now in operation at Wolverton, is one which is well calculated to secure the important object of a daily check on the accuracy of the transactions of such an establishment. Under it no Stores can be issued or appropriated without a requisition, or voucher, specifying its intended appropriation, signed by a Foreman; and these vouchers are entered up daily, or to the previous day. The Stores' Ledger contains about 180 heads of account, under one of which every article issued from the Store becomes a credit entry

at a given price. One especial recommendation of this system, so maintained is, that it admits of immediate verification, on unexpected visits, by any person appointed to that office; whilst without it, the verification becomes tedious and difficult (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

1848年上期に取締役によって賛同そして採用された勘定のシステムは、Wolverton で採用されており、それはそのような施設の取引の正確さに関する日々の確認の重要な課題を守るためによく意図されている。その [システムの] もとでは、請求書、領収書、工場長によって署名された意図された私用の明記なしに、発送されたり、私用されたりした在庫はない。これらの領収書は毎日、あるいはその日までに作成される。在庫元帳は約180の勘定科目を有しており、発送されると、在庫勘定は所与の価格で貸記される。このシステムについて奨励すべきことは、事務所に任命された人による、予期しない訪問での、即座の検証を認めていることである。それなしには、検証は長たらしい、困難なものとなる。

Wright は、Wolverton で採用されているシステムは、特に本社が任命した人物による予告なしの検証を認めているという点で、良いシステムであるとし、これをすべての部門で採用するよう提案した。

さらに、Wright は、次のように提案している。

“To secure future accuracy, I would suggest the expediency of immediately commencing a continuous Stock-taking, by Storekeepers, in every Department... (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

将来のために、私は、すべての部門で、Storekeepers による継続した棚卸を即座に開始することを提案する。

調査結果については、Wright は、意見書の後半で、以下のように述べている。

“I have carefully examined, and have taken for verification those items which you selected, amounting in the aggregate to more than half of the total value of the Stock; and although I find discrepancies, some for and some against the accounts, yet I am able to say that the balance of them is in favour of the Inventory (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1850).”

注意深い検査を行い、あなた〔監査役〕が選んだ項目を検証した。それは在庫の総額の半分以上となる。いくつかの勘定について不一致が確認されたけれども、私はそれらの残高は〔ほぼ〕リストどおりであると述べることができる。

Wright は、ある部門でいくつかの不一致が存在したけれども、棚卸の結果は在庫勘定の残高とほぼ等しかつたと結論付けているのである。意見書の最後では、機関車の在庫の棚卸結果が明示され、Wright はこれらも決算書上の数値どおりであったと述べている。

#### 4-6 監査役と公共会計士による決算書監査の開始

翌期の1850年上期も、監査役報告書が作成され、当該期の監査役報告書にも Coleman の意見書が添付されており、そこには資本から行う支出の見積書が明示されている。さらに、意見書からは、彼が本社の勘定の検査だけでなく、主要な工場の在庫勘定の検査も行ったことがわかる。また、当該期、決算書の最後には、以下のように、監査役 of the 署名と監査した事実が記載されるとともに、Coleman の署名も加えられた (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Aug., 1850)。その後、これは慣習化されることになった<sup>7</sup>。

Examined and Confirmed by

ABEL PEYTON	}	Auditors.
RICHARD EARLE,		
JAS. EDW. COLEMAN, Public Accountant.		

さらにその翌期、1850年下期も、監査役報告書が作成され、意見書は添付されていないものの、当該報告書には、Coleman が決算書を検証したこと、当該期は Wright が工場の

<sup>7</sup> 1850年下期も、監査役報告書が作成され、意見書は添付されていないけれども、そこには、Coleman が決算書を検証したこと、当該期は Wright が工場の在庫の棚卸を行ったこと、さらに機関車等の資産が操業可能な状態で維持されていることが示されている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1851)。その後、監査役報告書は、每期ではないが、頻繁に作成され、その内容は、主に、資本から行われた支出の金額の正確さを承認するものとなった。監査役報告書が作成された際には、そこに監査役 of the 署名がなされた。そこには Coleman の署名はなされていない。一方で、監査役報告書が作成されなかった際には、決算書の最後に、監査されたという文言に続けて、監査役 of the 署名、加えて Coleman の署名もなされている (RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Aug., 1852 to Feb., 1857)。

1857年、Coleman は、COLEMAN, Turguard, Yourgers & Co. を設立し、L&NWR の public accountant を1866年まで続けた。後任は、Price Holyland & Waterhouse となった (Edwards (1985), p.38)。

在庫の検査を行ったことや、機関車等の資産が操業可能な状態で維持されていることが示されている（RAIL1110/269, *Reports and Accounts*, Feb., 1851）。

## 5 おわりに

本稿では、L&NWR が、1849年、内部監査人を採用し、さらにちょうど同じ頃、監査役の決算書監査において外部会計士による支援を導入した様子を検討した。

L&NWR は、駅における現金紛失が多発している状況を受け、これらを防止するために、1849年、travelling inspector の設置を議論し始め、果たして、これを設置することになった。それ以降、監査委員会では、travelling inspector の報告書が読まれ、彼が駅を訪問し、現金有高や勘定を検査した様子と、不規則な支払も発覚すればこれについても報告された。やがて、travelling inspector の検査の報告は、毎期の監査委員会での主な報告事項となり、さらに、訪問駅数が20を超えるようになると、travelling inspector は増員されたのである。

一方で、L&NWR は、1849年11月、鉄道資産に対する疑惑を払拭するために、決算書上の数値と在庫の検査を開始し、前者の検査について、公共会計士の Coleman の支援を受けることにした。興味深いことに、Coleman は、このとき、決算書の検査の結果を述べる前に、具体的な内部牽制の方法について提案していた。現金収支の管理が徹底されて初めて、正確な決算書が作成されると考えたのであろう。その後、Coleman は、監査役とともに、決算書監査を共同で行うようになった。

Matthews (2006) は、イギリス鉄道会社は1880年までに内部監査人を採用するようになったと主張し、Edwards (1985) は、L&NWR が、大衆の決算書に対する疑惑を払拭するために会計実務を整備し、監査役報告書の採用や外部会計士の支援の導入もその一環であったと、またそれは1845年特別条項統合法を順守した結果であると主張していた。

L&NWR では、1849年既に、駅の現金有高不足を調査するために、travelling inspector が設置され、監査委員会は彼らに各駅を訪問させ、実査を行わせ、結果を毎月の監査委員会で報告させるようになった。これは Matthews (2006) の主張よりも約30年、早い。ただし、当時の彼らの検査の対象は、主に、駅における現金収支であった。少なくとも1850年代まで、工場における在庫の残高の調査は対象とされていなかった。

一方で、同じ1849年、L&NWR では、監査役報告書が作成され始めた。大衆が鉄道資産に対して疑惑を持っており、これを払拭するために、外部会計士と技師の支援を受けて調査がなされ、彼らの意見書も添付された。果たして、彼らの調査の結果は、決算書あるいは在庫の残高はほぼ正しいというものであった。ただし、同報告書に添付された公共

会計士および技師の意見書では、駅と本社における現金の受渡等に関する内部牽制の方法や、駅や倉庫における Storekeepers の設置、在庫の頻繁な抜き打ちの検査が提案されており、つまり、そこには内部監査的な要素も含まれていた。当時の L&NWR ではまだ、鉄道運営の中での内部牽制システムは整備されていなかった。また、駅や倉庫に在庫を管理する storekeeper は設置されておらず、その検査のシステムも整備されていなかった。L&NWR において問題であったのは、決算書上の数値の正確さよりむしろ、駅や工場における現金有高や在庫の不足であり、かつそれらを管理する従業員の統制であった。このことが1849年の監査役報告書にはよく表れている。

その後、L&NWR の決算書監査は、監査役と外部会計士によって共同で行われるようになり、監査役報告書も、継続的に、作成されるようになると、それは、決算書上の数値の是非、具体的には資本からの支出の金額の是非に関する検証の報告になった。そこには内部監査的な要素は見られなくなった。

## 参考文献

- Brief, R.P. (1965) "Nineteenth Century Accounting Error," *Journal of Accounting Research*, Vol.3, No.1, pp.12-31.
- Dicksee, L. (1905) *Advanced Accounting*, 2nd ed., London.
- Edwards, J.R. (1980) *British Company Legislation and Company Accounts, 1844-1976*, Vol. I, New York.
- (1985) "The Origins and Evolution of the Double Account System: An Example of Accounting Innovation," *Abacus*, Vol.21, No.1, pp.19-43.
- (1986) "Depreciation and Fixed Asset Valuation in British Railway Company Accounts to 1911," *Accounting and Business Research*, Vol.16, No.63, pp.251-263.
- Hansard (1868) *Parliamentary Debates*, Vol.190, London.
- London and North Western Railway (1847-1853) *Audit Committee*, The National Archives U.K., RAIL 410/432.
- London and North Western Railway (1847-1853) *Audit Committee*, The National Archives U.K., RAIL 410/433.
- London and North Western Railway (1846-1862) *Reports and Accounts*, The National Archives U.K., RAIL 1110/269.
- Matthews, D. (2006) *A history of auditing: The changing audit process in Britain from the nineteenth century to the present day*, London and New York: Routledge.
- , M. Anderson, and J. R. Edwards (1996) *The Priesthood of Industry: The Rise of the*

*Professional Accountant in British Management*, New York.

Newton, C. H. (1930), *Railway Accounts*, London.

Parliamentary Act (1833), 3 Will. 4, c.36 (London and Birmingham Railway Company).

Pollins, H. (1956) "Aspects of Railway Accounting before 1868," in A.C. Littleton and B.S. Yamey (eds.) (1956), *Studies in the History of Accounting*, London, pp.138-161.

*Regulation of Railways Act* (1868), 31 Vict.32, c.119.

Sawanobori, C. (2013), "Influence of Fundraising Infeasibility on Accounting Changes: An Investigation into Early Financial Reporting Practices Using Text Mining," *Journal of Accounting and Organizational Change*, Vol.9 No.4, pp.471-489.

春日部光紀 (2013) 「アメリカ鉄道会社における内部監査の生成と展開」, 『月間監査研究』, 第476号, 21-40頁。

神戸大学会計研究室 (1984) 『会計学辞典 第4版』, 同文館出版。

佐々木重人 (2010) 『近代イギリス鉄道会計史 ロンドン・ノースウエスタン鉄道会社を中心に』, 国元書房。

澤登千恵 (2014) 「株式会社制度確立期の財務報告実務－19世紀イギリスにおける鉄道会社の会計実務－」, 中野常男・清水泰洋編著 『近代会計史 入門』, 同文館出版, 177-194頁。

———・中村恒彦 (2017) 「19世紀前半イギリス鉄道会社における監査実務の展開と資本勘定閉鎖概念」, 『大阪産業大学経営論集』, 第18巻, 第1/2合併号, 1-18頁。

鳥羽至英 (1996) 「会計理論と監査史5－19世紀後半のアメリカの鉄道会社の会計監査－」, 『会計学研究』, 第22号, 47-76頁。

村田直樹 (1995) 『近代イギリス会計史研究』, 晃洋書房。

森實 (1967) 『近代監査の理論と制度』, 中央経済社。

山浦久司 (1993) 『英国株式会社会計制度論』, 白桃書房。

山梶忠恕 (1961) 『監査制度の展開』, 有斐閣。

(付記) 本稿は日本内部監査協会の研究助成による研究成果の一部である。