

イギリス鉄鋼業の発展と フランスの対応

角 山 栄

はじめに

- I イギリス鉄鋼業の発展と外国市場
- II ヨーロッパの鉄道建設と英仏資本
 1. ヨーロッパの鉄道建設とイギリス資本
 2. ヨーロッパの鉄道建設とフランス資本
- III フランス鉄鋼業の発展
 1. イギリス鉄鋼業への反響
 2. フランス鉄鋼業の内部矛盾

は じ め に

本稿は、さきに私が河野健二・飯沼二郎編『世界資本主義の形成』（岩波書店、1967）の中で、「イギリス綿工業の発展と世界資本主義の形成」と題して取扱ったテーマの続編の一部をなす。すなわち木綿工業と並んでイギリスが世界の経済を支配しえた他の産業部門として鉄鋼業をとりあげる。

元来綿工業における機械制生産の発展は、生産財生産部門の基幹産業である鉄鋼業の発展を促進し、両部門の有機的結合の上に産業資本の再生産軌道が確立される。だから資本主義の世界体制の成立を論ずる場合、綿業資本と並んで鉄鋼資本の世界市場への進出過程を跡づけなければ片手落ちとなる。しかし産業革命において綿工業が演じた役割と、鉄鋼業の演じた役割とが異なるように、世界資本主義の形成過程においても、鉄鋼業は綿工業と異なった役割を演じた。そればかりではない。長期的にみれば、鉄鋼業が経済の他の諸部門に与えた影響と重要性の程度において、それは綿

工業よりもはるかに重要な主役を演じたことは疑いない。

すなわち、消費財生産部門（第Ⅱ部門）の生産物は直接的に人民大衆の消費市場に入る。従って先進資本主義国の第Ⅱ部門は、国内市場はもとより海外市場の龐大な消費人口、非資本主義的大衆を対象として生産を押し進めることができる。但し、海外市場では一定の条件を必要とする。まず機械制商品が伝統的家内工業の製品より安価であるということ。そのためには伝統的工業の暴力的破壊を必要とする場合がある。いま一つの条件として、流通上の障害が除去されているということ。そのためには関税障壁の撤廃、自由貿易の強制を必要とする。

こうして消費財生産部門の発展は、非資本主義的・自給的経済を資本主義的フレームワークに強制的に包摂してゆく。その結果、非資本主義的農民大衆や手工業者に対する生産手段・生活手段からの分離が進行する。その限りでは現象形態は恰かも資本の原蓄過程に似ている。しかしそれは非資本主義国にとって原蓄の条件となりうるかもしれないが、同時にそれは世界資本主義の資本制的蓄積そのものに外ならない。こうしてある場合は非資本主義国の資本主義国への転化によって、資本主義の多元化的・外延的拡大をもたらす。また他方では、資本主義経済へのくみこまれ方によって、原料供給・製品輸入国として先進資本主義への従属的・半従属的状态をつくり出す。これらのいずれに結果するかは、各国の国内的条件と外圧の強度に依存する。

これに対して生産財生産部門（第Ⅰ部門）の生産物の世界市場への進出は異なった作用をなす。すなわち、自立的国民経済の形成に向かいつつある諸国に対しては、鉄・機械・鉄道の輸出をつうじて第Ⅰ部門の形成を助長し、資本主義の多元的發展の促進的作用をなす。他方、非資本主義的諸国は非資本主義的であるがゆえに、第Ⅰ部門の生産物の輸入を必要としない。それにもかかわらず先進資本主義国の資本蓄積は、蓄積基盤として国外市場を求める。非資本主義国は、第Ⅰ部門の生産物のうち鉄・機械とい

った基礎素材はこれを必要としないから、まず鉄道の強制的輸出というかたちをとる。鉄道の強制的輸出は、鉄道そのものばかりでなく、多くの場合資本の強制的輸出を伴う。鉄道は非資本主義国にとって自立的国民経済の形成をもたらすどころか、先進国にとって消費財市場の拡大・原料供給地の拡大を結果する。後進経済は先進資本主義国の第Ⅱ部門および第Ⅰ部門への二重の従属化、同時に金融的隷属を強制されることによって、一そう植民地化・半植民地化の道を歩む。

産業資本の拡大再生産はこうして非資本主義国を市場として包摂しながら進行する。剰余価値は国外市場とくに非資本主義国を媒介することによっていっそう増大する。国内の生産大衆の収奪以上に、非資本主義国からの収奪は苛酷である。後者の犠牲において、前者の生活水準の上昇をひき起こしさえする。こうして世界資本主義の形成・展開に、第Ⅰ部門の果たす役割は第Ⅱ部門に補完的である以上に重要である。

本稿では、さしあたりイギリス鉄鋼業がヨーロッパ資本主義諸国に与えたインパクトのうち、とくにフランスへのインパクトとその対応、それが逆にイギリス鉄鋼業へどのような反作用を及ぼしたかを中心に考察したい。

I イギリス鉄鋼業の発展と外国市場

ところで、イギリス綿工業の繁栄のピークが、さきにものべたように19世紀の第2・4半期にあったとすれば、¹イギリス鉄鋼業の世界制覇の時期はほぼ19世紀の第3・4半期であったといってよい。第1表は19世紀イギリス鉄鋼業の発展を、銑鉄生産高と生産に対する輸出比率によって示したものである。この表の鉄鋼業の最終的生産物の粗価値の中には、鉄鉱石、熔鉱炉と鉄工場からの生産物、村の鍛冶屋からシェフィールドの刃物業にいた

1 拙稿「イギリス綿工業の発展と世界資本主義の成立」(河野健二・飯沼二郎編『世界資本主義の形成』岩波書店、1967年)、82ページ。

第1表 19世紀イギリス鉄鋼業の発展 (1805~1899)

年平均	銑鉄生産 (千トン)	粗生産物の 推定価値 (£m)	粗生産物の 輸出比率 (%)
1805頃	250	16.21	23.6
1818頃	325	9.15	29.6
1820~24	428	11.01	21.4
1825~29	658	17.89	16.5
1830~34	689	13.78	22.7
1835~39	1,150	22.72	21.5
1840~44	1,278	19.06	28.5
1845~49	2,000	34.44	24.1
1850~54	2,757	35.72	38.7
1855~59	3,526	47.06	39.5
1860~64	4,152	54.37	40.5
1865~69	4,904	65.02	42.1
1870~74	6,378	113.51	40.5
1875~79	6,381	102.44	32.8
1880~84	8,366	122.36	37.2
1885~89	7,661	103.47	40.1
1890~94	7,285	112.20	38.5
1895~99	8,638	122.29	36.2

P. Deane and W. A. Cole, *British Economic Growth, 1688-1959*.
(1962) p. 225

る金物類、蒸気機関から機械類まで、すべて鉄生産物の粗価値を含んでいる。同じく輸出品の中には、鉄鋼、刃物・金物類、亜鉛板、機械（1824年以後）、道具類（1839年以後）、電信用ワイヤ（1852年以後）を含んでいる。とすると、1805年の最終的生産物の粗価値は£16.2mで、毛織物工業の£22mおよび綿工業の£18m²について、すでに第3位を占めていた。また同年の鉄鋼業の国民所得に対する寄与率も約6%で、この数字は綿工業のそれとほぼ同じである。しかし国民所得への寄与率からいえば、19世紀前半は綿工業（4~4.5%）に押されて鉄鋼業のそれは3.4~3.8%にとどまっ

2 Phyllis Deane & W. A. Cole, *British Economic Growth, 1688-1959*. Cambridge, 1962, p. 223

いたが、1850年以後、綿工業の比率がしだいに低落してゆくのに対し、鉄鋼業のそれは1851年には6.2%、1861年7.6%、1871年11.6%、1881年10.3%、1891年7.5%と、1871年をピークとする第3・4半期に、19世紀前半期の綿工業もはるかに及ばないような高度な発展をとげる。³

このことは、第1表の鉄鋼製品の輸出比率をみても明らかであるが、第1表を補うものとして、銑鉄の輸出比率を示した第2表をみていただきたい。この二つの表で明らかなのは、19世紀前半においては鉄鋼業の成長が国内市場のいちじるしい成長と関係しているということ、しかし1850年頃から突如として変化が起り、輸出貿易への依存が大きくなったことである。とくに第2表によれば、景気変動によって若干の増減はあるにして

第2表 銑鉄の輸出率（輸出/生産）
(1806~1872)

	銑鉄生産(千トン)	輸出率 (%)
1806	243.9	19.6
1835	1,000.0	25.0
1840	1,396.4	24.2
1845	1,512.5	28.8
1850	2,249.0	44.0
1855	3,218.2	41.5
1856	3,586.4	49.1
1861	3,772.0	43.0
1869~72	6,850.0 (1872)	60.0

J. C. Carr and W. Taplin, *History of the British Steel Industry* (1962) pp. 7, 36.

メンデリソン『恐慌の理論と歴史』(邦訳) I. pp. 350-53

も、1850年以降は一貫して40%以上の輸出率を保ち、1869~72年のピークには60%にも達している。だからイギリスがそのすぐれた技術と高い生産力をもって世界市場を制覇したのは、輸出統計でみる限り、ほぼ1850~70

3 *Ibid.*, pp. 188, 226

年の段階であると考えてよい。しかもこの時代は、いわゆる自由貿易が全ヨーロッパ的規模で実現した段階である。

ところで1850~70年のヨーロッパ各国の鉄工業の成長率をとってみると、イギリスは決して高い成長率を誇っていたわけではない。それどころか、イギリス鉄工業の成長率はむしろドイツやフランスと比べても低かった。すなわち、イギリス鉄工業の年成長率は5.2% (1848~70年)であったのに対し、ドイツは10.2% (1850~69年)、フランスは6.7% (1850~69年)といずれもイギリスを凌駕していた⁴。たとえ成長率は低かったにしても、イギリスは1870年で全世界の銑鉄生産のなお半分を生産しており、それはアメリカ合衆国の3.5倍、ドイツの4倍以上、フランスの5倍以上に当たっていた⁵。

ではどうしてイギリスの鉄輸出がこの時期に増大したのか、また鉄はいったいどこへ輸出されたのか。ひとくちに鉄輸出といっても、銑鉄から完成品(バー、アングル、ボルト、ロッド、鉄道資材、鋳造品、帯、薄板、ボイラー板、ブリキ、鍛鉄その他の加工品、粗鋼)にいたるまで多様な品目を含んでおり、それがまた品目別によって輸出先が異なるので、これを統計によって示すことは厄介である。しかし有難いことに私たちの利用しうる統計として、森恒夫氏が遠藤湘吉編『帝国主義論、下』(東大出版、1965年)において作成された第16表：鉄鋼輸出品目別内訳(1856~72年)と第17表：主要輸出品目における仕向国別内訳(1)~(6)を参照することがで

4 なお、鉄鋼業の資本形成を熔鋳炉数の増加でみることもできる。その数でみた発展は、1820年代後半で年15~16、1850年代には年27の増加を示し、その全熔鋳炉数においては1875年に959という19世紀最大のピークに達した。1901~10年には、1873年のピークの半分にすぎなかったことからみて(その熔鋳炉当り生産能力を一定とすれば)、1873年以前の発展がいかに偉大であったかが分る。Ibid., p. 228

5 D. S. Landes, Technological Change and Development in Western Europe, 1750-1914, *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. VI. *The Industrial Revolutions and After*. Part I. Cambridge. 1965. p. 447

6 Ibid., p. 448; H. G. Roepke, *Movement of the British Iron and Steel Industry, 1720 to 1951*. 1956. p. 23

きる。紙幅の関係で転載できないのが残念であるが、これは実に貴重な統計である。これによれば、鉄鋼輸出品目の中では鉄道資材の比重がとくに高く、ほとんどつねに30%近くを占め、さらに銑鉄、バー、アングルなどの一部は鉄道資材用と考えられるので、鉄輸出の大半は海外の鉄道に対する需要によって占められていたと考えてよい。ついで市場別にこれをみると、銑鉄の輸出がヨーロッパ（とくにドイツ、オランダ、フランス）とアメリカ合衆国に集中しているのに対し、他の品目はアメリカ合衆国、ヨーロッパ、イギリス帝国圏（とくにインド、英領北アメリカ）がそれぞれ20~30%の比率を分けあっている。こうして第2表に示したように、1850年以降銑鉄の輸出が急速な増加を示すのは、ヨーロッパやアメリカにおける鉄道の拡大、工業化の進展の反映に他ならない。そればかりでなく、外国における鉄鋼業の勃興が、安いイギリス産の銑鉄素材に対する需要をひき起こしたことも輸出拡大の要因であった。

私たちは1850~73年のイギリス鉄鋼業の発展が、各国経済にどのようなインパクトを与えたか、またそのインパクトを受けとめた各国経済はどのような対応を示したか、その対応が逆にイギリス経済にどのような反作用を及ぼしたか、といった問題について複雑な国際経済の絡み合いの糸を一つ一つ解きほぐしながら考察を進めてゆきたいと思う。しかし本稿では、さしあたりヨーロッパの鉄道建設とフランスの役割に焦点をしばらくいたいと思う。その理由はこの時代のイギリスの銑鉄輸出の最大の市場は一貫してフランスであり、50年代、60年代をつうじてほぼ20~25%を占めていたこと、およびこの時代の最大の鉄需要がヨーロッパの鉄道建設に由来したと

7 1840年代におけるイギリスの鉄道ブームに匹敵する鉄道ブームが外国で起こったのは1850年代であった。それ以前のイギリスの対外企業投資（炭坑、鉄・機械工業に対する投資）は、これらの企業を外国へ移住して自ら経営した資本家が担当した。しかしいまや鉄道時代になると、多数の株式会社が大陸において石炭・鉛・銅鉱山の開発のために形成されはじめた。C. K. Hobson, *The Export of Capital*. London, 1914. pp. 117-18.

いうことのためである。

II ヨーロッパの鉄道建設と英仏資本

1. ヨーロッパの鉄道建設とイギリス資本

1850～70年のヨーロッパ経済にもっとも大きな刺激を与えたものの一つは鉄道建設であった。この時代がいかに鉄道網の飛躍的拡大期であったかは、新線の敷設にかんする統計が明らかにしている。すなわちヨーロッパ大陸において1850～70年の間に50,000マイルの新線が敷設されたが、それ以前の時代はすべて併せても15,000マイルにすぎない。この50,000マイルのうち、フランスは9,300マイル、ドイツは7,500マイルであった。このための投資もまた莫大な額に達し、フランスは年約700万フラン、ドイツは400万フランを投資したといわれる。とくにドイツの場合、プロシアの株式会社に対して1850～70年の間に投資された株式資本の $\frac{8}{10}$ は鉄道会社に向けられたものであった。

しかしこれらの鉄道投資はそのまま国内投資を意味するものではなかった。むしろかなりの部分が、外債によってまかなわれ、したがって外国におけるレイルおよび鉄道車輛の生産に結びついていた。とくにイギリス鉄工業が、この時代にヨーロッパに拡大した鉄道ブームの蔭の立役者であった。しかしイギリスの役割はしだいに変貌しはじめていた。

すなわち1840年代には、イギリスは初期大陸鉄道の建設に際して、資本や鉄道資材のほか、労働と技術を輸出するのに重要な役割を果たしたが、1850年代になると、イギリスの積極的活動の舞台はエジプト、インド、北アメリカ(カナダ)に移るのである。そしていまヨーロッパ大陸における鉄道建設の積極的推進者兼建設者は、イギリスにかわってフランスがそ

の役割を果たすようになる。例えばこの時代のスペイン、スイス、イタリア、ダニューブ河渓谷、ロシアにおける鉄道建設の立役者はフランスであった。こうしてフランスは大陸鉄道の推進者兼建設者となったけれども、その鉄道資材の多くは、なお、イギリスからの供給に仰がねばならなかった。というのは、フランスでは急速に鉄鋼業が発展を開始しつつあったとはいえ、まだこれだけ大量の需要をまかなうほどの鉄鋼業の発達はなかったからである。つまりフランスはイギリス産業資本の世界制覇のエネルギーの、大陸における変電所の役割を果たしていたにすぎない。

ところで、フランスはいつまでもイギリスの代理人的地位に甘んじていたのではない。早くも1860年代には、フランス鉄鋼業はイギリス鉄鋼業に脅威を与えるほどの技術的進歩と生産力の発展をみせる。このことはのちのべるが、鉄鋼業が飛躍的発展を示すのはフランスだけではない。ドイツもまたこの間、鉄道と軍事産業の需要を基盤として鉄鋼業を急速に発展せしめつつあった。ドイツの発展はフランスよりも急速であった。だからドイツの発展はフランスにとって脅威であったばかりでなく、イギリスにとっても黙ってみているわけにはいかなかった。

ところで1850年代は、鉄道ブームがイギリスからヨーロッパ大陸、さらにアメリカへ拡大した時期であるが、フランスが大陸の鉄道建設においてイギリスの競争者として現われつつあったために、イギリスの鉄道建設はヨーロッパではロシア、スカンジナビア諸国といったヨーロッパの辺境地帯、さらに南アメリカ、あるいは、カナダ、インドといったイギリスの植民地・半植民地への進出がいちじるしい特色をなしていた。これらの諸国では、資本が不足していたので、鉄道の輸出は同時に資本輸出のかたちをとった。しかもこれらの諸国では、外債を償還したり、鉄道を公企業として運営管理するだけの行政力をもたない国であったから、鉄道を建設するために創設された会社が、恒久的な管理部をロンドンにおき、ロンドン

からこれらの鉄道会社を運営管理するという方式をとった。

ここにイギリス産業資本の世界制覇が、綿業を中心とする段階と鉄鋼業を中心とする段階とでは、本質的な性格の変化をみることができる。綿業を中心とする段階では、安価な機械制製品の自然的流出過程が、世界経済のイギリス的秩序への再編成を意味したのに対し、鉄鋼業を中心とする1850年以後の段階においては、鉄道そのものを必要としない非資本主義的諸国に対する鉄道の強制的輸出というかたちをとる。鉄道強制は同時に強制的資本輸出であり、一種の「経済的帝国主義」economic imperialism である。

イギリスの「経済的帝国主義」は、ヨーロッパ大陸における鉄道建設がフランス、ベルギー、ドイツの企業家たちの競争によって活動の舞台を狭められるにつれて、植民地ないし半植民地へいっそう外延的に拡大してゆく。すなわち1860～70年の10年間に、それ以前の10年間にけるよりもより長いマイルの鉄道が、ヨーロッパ大陸とくにフランス、イタリアにおいて建設された。しかしイギリスの鉄道建設請負業者はこれらの鉄道建設にほとんど参加しなかった。というのは、いまや資本の大部分はパリ、フランクフルト、ブラッセルの銀行家によって調達され、自立的な鉄道建設がはじまったからである。だから従来国際的鉄道建設業者として活躍してきたイギリスのブラッシー・ペット会社 (Brassey and Pets)、ウォーリング家 (the Warings)、ピカリング家 (the Pickerings) などの活動の中心は、東ヨーロッパの平原地帯へ、またインドへ、そしてさらに商業文明の辺境地帯へと移動してゆくのである。¹⁰

2. ヨーロッパの鉄道建設とフランス資本

フランスの初期の鉄道建設には、イギリスの技術と資本に負うところが

9 L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*. London, p. 195

10 *Ibid.*, p. 196

大きい。1838年パリとルーアン間の鉄道建設のために資金を調達したのはロンドンの銀行家である Edward Blount であった。そして実際に建設に当たったものはブラッシー (Thomas Brassey) である。約1万人の労働者がパリ＝ルーアン鉄道の建設に雇われたが、このうち4,000人以上がイギリスからきた労働者であった。¹¹ ブラッシーはその他フランスにおける多くの鉄道を建設した。だからフランス鉄道に対するイギリスの影響は、20世紀になってもフランスの道路交通が右側通行であるのに対し、鉄道はなおイギリス方式の左側通行という形で残っていた。¹²

鉄道建設技術はイギリス的であったけれども、建設の方法はフランス的であった。すなわち、鉄道は最初から政府の技官による総合的機関によって計画され、管理の方法も前もって決定されていた。だから政府による鉄道管理は最初からフランスの特色をなしており、政府は鉄道建設に当り1マイルにつき1万ポンドの補助金を与え、路床、鉄橋、停車場を政府自らの手でつくり、所有権も政府自身もっていた。一方鉄道会社は軌道を敷設し、車輛を提供することが、1842年の法令で定められた。¹³ こうして1840年代中頃、鉄道ブームがフランスに訪れた。ゆきすぎた投機、おきまりの恐慌が1847年にやってきた。その結果は1848年2月の革命であった。

48年の革命までは、フランス鉄道建設の資本は、フランス人の投資家よりもイギリスから供給される方が多かった。技術、資材の面でもイギリスの影響が圧倒的に大であったことは先にのべたところである。

ところが、革命後はこうした状況に大きな変化が訪れた。イギリス側の事情として、あいつぐヨーロッパの革命にイギリスが大陸への投資に臆病になったことをあげることができる。この結果、イギリスはほとんど全面

11 C. K. Hobson, *op. cit.*, p. 120

12 L. C. A. Knowles, *Economic Development in the Nineteenth Century*. Cambridge, 1932, p. 212.

13 *Ibid.*, p. 212

的に大陸の鉄道投資から手を引いてゆく。1850年代のイギリスの海外投資は、大陸にかわって、イギリス帝国およびアメリカ合衆国に向かうのである。これをやや詳しくのべれば、1851～54年はアメリカ合衆国へ、1855～58年はドイツおよび北ヨーロッパへ、その後はインドへの鉄道投資および鉄道資材の輸出が増加する。フランスに対しても、鉄道建設が進むにつれて、1850年代に鉄道資材の輸出がつづいているが、投資は激減する。¹⁴

一方、革命後のフランスは、ナポレオン三世の経済政策によって本格的な産業革命が進行した。第二帝政の主要な成果の一つは鉄道網の建設である。しかし1848年以前とちがって、フランスはいまやイギリスからの大量の資金供給を必要としなかった。というのは、フランスの銀行資本が1850年代にいちじるしい成長をとげたためである。従って鉄道企画において、フランスの指導力は国境を越えて大陸各国に拡大するほどの実力をもつにいたった。1860年頃、あるフランス人は誇らかにつぎのようにのべた。「イギリスがわれわれの鉄道に対して行なったことを、今度はわれわれがヨーロッパの他の国々に対して行なうことができると信じるようになった。こんにち、大陸にはきわめて僅かの鉄道しか存在していない。しかし大陸ではフランス資本はまだ最大の部分を占めるに到っていない」¹⁵と。

フランスにおける資本市場の発展は急速であった。すなわち貯蓄銀行における預金者の数は、1852年の74万人から1869年には213万人へと、この間約3倍に増加した。その結果フランスの資本家は、イギリスで保有されているフランス鉄道公債の買い戻しをはじめた。さらに進んで、フランスはその資金を他国への投資に振り向けるにいたった。その場合、指導的役割を果たしたのが1852年に創立されたクレディ・モビリエ (Credit Mobi-

14 J. R. T. Hughes, *Fluctuations in Trade, Industry and Finance: A Study of British Economic Development, 1850-1860*. London, 1960, p. 170

15 Blanc, *Valeurs étrangères*, p. 6 cited by R. E. Cameron, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914*. 1961, p. 214

lier) であって、オーストリアおよび北スペインの鉄道建設を援助した。またアルジェリアの最初の鉄道敷設権は1856年に承認され、一方1854年にはレセップス (Ferdinand de Lesseps) が Said Pasha からスエズ運河建設の許可をえた。こうして1860年代には、フランスの資本市場は、外国への投資業務において、ロンドンとほぼひとしい地位を占めるようになったことは注目すべきである。¹⁶

ところで、正確な数字はえられないが、フランスは1850~70年の間、フランス国内への鉄道投資額の約半分に相当する資本を外国の鉄道に投下しつつあったとみてよい。カメロンは、1852~81年の間のフランスの対外投資総額150億フランのうち、約35%の52億5,000万フランが外国の運輸企業に投資されたと推定している。¹⁷ その内訳は第3表のとおりである。

第3表 フランスの対外投資 (地域別, 産業別分布) 1852~1881
〔単位: 百万フラン〕

	政 府 債	運 輸	工業及び銀行業	合 計
地中海地域	2,200 (14.6%)	2,450 (16.4%)	735 (4.9%)	5,385 (35.9%)
近東地域	2,850 (19.0%)	400 (2.7%)	200 (1.3%)	3,450 (23.0%)
中央ヨーロッパ	800 (5.3%)	1,450 (9.7%)	550 (3.7%)	2,800 (18.7%)
東ヨーロッパ	990 (6.6%)	240 (1.6%)	100 (10.7%)	1,330 (8.9%)
北西ヨーロッパ	100 (0.7%)	285 (1.9%)	200 (1.3%)	585 (3.9%)
植民地	100 (0.7%)	350 (2.3%)	200 (1.3%)	650 (4.3%)
世界の他の地域	700 (4.7%)	75 (0.5%)	25 (0.2%)	800 (5.4%)
合 計	7,740 (51.6%)	5,250 (35.0%)	2,010 (13.4%)	15,000 (100%)

R. E. Cameron, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914* (1961), p. 88

16 C. K. Hobson, *op. cit.*, p. 129

17 R. E. Cameron, *op. cit.*, p. 88

第3表によれば、フランスの対外投資の約半分はヨーロッパ各国の政府債への投資であるが、政府債のかかなりの部分が鉄道企業のためであったから、実際に運輸へ投資された額は全投資の35%どころか、50%をはるかに上廻ったであろうと推測される。運輸投資の地域別内訳では、イタリア、スペイン、ポルトガルといった地中海諸国への投資がほぼ半ばを占め、ついでオーストリア・ハンガリー、ドイツ、スイスといった中央ヨーロッパへの投資がこれについている。しかもこれらの地域については、政府債投資よりか運輸投資が上廻っている。

いったいこれら大陸鉄道への投資・鉄道建設に指導的役割を果たしたフランス金融資本とは何であるのか。大きく分けて二つの、しかも互いにライヴァルの金融資本グループがあった。

一つはロスチャイルド家。すなわち James de Rothschild を頭とする金融資本家で、このなかには Paulin Talabot, Francois Bartholony などが含まれる。その支配した鉄道にはベルギー、海峡諸港へのびるフランス北部鉄道、ボルドウ、ナントへのびるパリ＝オルレアン鉄道、またリヨン＝地中海鉄道、リヨン＝ジュネーヴ鉄道がある。

いま一つのグループは、ペリエール兄弟を中心とする金融資本家である。彼らはボルドウ、ベイヨンス、ペルピニョンからスペインへいたる南部鉄道を支配し、さらにクレディ・モビリエをつうじてフランス東部鉄道（パリ＝ストラスブール、パリ＝ミュルーズ、ストラスブール＝バーゼルを含む）およびフランス西部鉄道（パリ＝サン・ジェルマン、パリ＝ルーアン、ルーアン＝アーヴルなどを含む）を支配し、その他アルデンヌ鉄道を支配していた。対外的活動として、オーストリア国有鉄道を財政的に支配することに成功したのち、中央ヨーロッパへ勢力を延ばした。これに対してイタリア方面では、クレディ・モビリエの努力にもかかわらず、イタリア

中央鉄道は最終的にはロスチャイルドの手に渡った。¹⁸

III フランス鉄鋼業の発展

1850～70年の間におけるフランス国内の鉄道投資は、フランス経済成長の促進的要因のなかで第一義的役割を果たした。キンデルバーガーはその他の成長促進要因として、都市、交通・通信に対する政府の支出、工業銀行、国内市場の拡大をあげている。¹⁹一方、外国への鉄道投資が果してフランス経済成長の促進的要因であったかどうか、という点になると、一般的にはむしろフランスの資本輸出がフランスの経済発展を停滞せしめたと信じられている。²⁰

もしそうだとすれば、国内の鉄道投資が実際どれだけフランス鉄鋼業の発展に貢献したか。残念ながら両者の直接的関係を明らかにする統計データがないし、またフランス鉄鋼業の発展についての研究も十分とはいえない。しかしつぎに掲げるフランスの銑鉄生産統計表（第4表）によって、ある程度フランス鉄鋼業の発展を推測することができる。

第4表によれば、木炭炉からコークス炉への転換を伴った技術革命は、フランスでは1850年代のはじめに起こったこと、銑鉄生産は1850年代に2倍、60年代には1.5倍という速いテンポで増加したことが分る。またベッセマーおよびシーメンス＝マルタン法による鉄鋼生産においても、第5表に示すようにフランスは飛躍的な発展をとげた。しかしイギリスと比べると、1870年において銑鉄生産は約1/5、鉄鋼生産では約1/2.5にとどまっていた。

18 cf. R. E. Cameron, *The Credit Mobilier and the Economic Development of Europe*, *Journal of Political Economy*, LXI, 1953.; do., *Problems of French Investment in Italian Railways: A Document from 1868*, *Business History Review*, XXXV, 1961

19 Charles P. Kindleberger, *Economic Growth in France and Britain, 1851-1950*. Massachusetts, 1964, p. 328

20 *Ibid.*, pp. 39-41

第4表 フランスの鉄生産 (1851~69)

(単位:千トン)

	コークス炉	木炭炉	合計
1851	199	247	446
1852	260	263	523
1853	369	292	661
1854	427	344	771
1855	488	361	849
1856	548	375	923
1857	619	373	992
1858	546	326	872
1859	531	333	864
1860	582	316	898
1861	691	276	967
1862	817	274	1,091
1863	901	256	1,157
1864	989	224	1,213
1865	1,010	194	1,204
1866	1,076	184	1,260
1867	1,074	155	1,229
1868	1,104	131	1,235
1869	1,262	119	1,381

D. S. Landes, *Social Attitudes, Entrepreneurship, and Economic Development: A Comment, Explorations in Entrepreneurial History*, Vol. 6, p. 262

第5表 ベッセマー、シーメンス=マルタン法による鋼生産

(単位:千トン)

	1865	1869	1873	1879
イギリス	225	275	588	1,030
ドイツ*	99.5	161	310	478
フランス	40.6	110	151	333
ベルギー	0.65	2.9	22	111

備考 *ルクセンブルグを含む。1873年以降は新領土。

Beck, *Geschichte des Eisens*, V, SS. 233, 308 cited from *The Cambridge Economic History of Europe*, VI, part I, p. 485

しかし鉄道建設と鉄鋼業の発展はフランス経済を活況づけた。1850～69年の間にレールの生産は10倍となり、機関車数は5倍、蒸気機関の台数は4倍の増加を示した。綿工業においてもこの間紡錘数は80%増加し、綿花の輸入も南北戦争による綿花飢饉にもかかわらず、1851年の5.8万トンから1869年の12.8万トンに達した。²¹その他、この時代の繁栄をフランスの離陸期にふさわしい数字でもって書き並べることは容易であろう。しかし第二帝政期の経済構造の特徴として、生産と資本の集中・集積の進展と、そのボナパルチズム体制への政治的影響、およびパリ・コミューン(1871年)のろつぽへなだれ込まざるをえなかった社会的諸矛盾を無視することはできない。その焦点に位置していたのが鉄鋼業のメッカたるクルーズーであり、1864年の「製鉄所委員会」Comité des Forgesの創設である。しかもクルーズーのシュネーデル(Schneider)は、その委員長となり、同時に立法院の議長を兼ねていた点に、ボナパルチズム体制下の鉄鋼業の役割を明瞭に知ることができる。

ところで、世界資本主義形成の観点から私たちはさしあたり二つの問題にしぼって叙述を試みたい。一つは、フランス鉄鋼業がイギリスに対する立ちおくれを埋めつつあったことが、イギリスにいかなる反響を及ぼしたか。いま一つは、フランス鉄鋼業の発展がフランス経済と社会にどのような矛盾を生み出さざるをえなかったか、という問題である。

1. イギリス鉄鋼業への反響

1850年代のフランス鉄鋼業の飛躍的発展にもかかわらず、1860年の英仏通商条約によって安価なイギリス産の鉄がどっとフランスへ流入した。だから基礎の浅いフランス鉄鋼業は自由化の波によって大きく動揺した。オート・マルン県(Haute Marne)の製鉄業者は、コブデン条約による低い

21 H・ルフェーヴル、河野健二・柴田朝子訳『パリ・コミューン 上』岩波書店、1967年、87～89ページ；メンデリソン、飯田貫一他訳『恐慌の理論と歴史』4、青木書店、1961年、328～88ページ参照。

鉄輸入関税が施行されてから、イギリスの競争のために商売ができなくなったと激しく不平をぶちまけた。事実、同県の小製鉄業者のなかには倒産に追いこまれたものもいた。²²

それにもかかわらず、イギリスの鉄鋼業がフランスよりも遅れているかもしれないという懐疑の念がイギリス国内でひろがったのは、1860年代の中頃であった。1867年のパリ万国博に出品されたマルタン法は、イギリス人のまえに、フランス鉄鋼業の技術的躍進をまざまざと印象づけ驚かせた。博覧会にかんするイギリスの公式報告は、イギリスの産業家とくに製鉄業者が、その競争相手が前進しているあいだに安易な生活を送っていたとして、公衆を驚かせた。「エディンバラ評論」^{レヴィユ}もまた、イギリスは第一位を失い、急速に後退しつつあるという推測はもはや推測ではなくなったとして、警鐘を鳴らしていた。²³

こうしたイギリスにおける悲観の見解に対して、反論がないわけではなかった。イギリスの有名な製鉄業者で、且つ化学者であったベル (I. L. Bell) は、イギリスの製鉄業者が非前進的であると主張するのは馬鹿げているといい、大陸の製鉄業者は称讃すべき模倣者にすぎないとしていた。しかしこうしたベルの自己満足は当時の人々の共感をえたとはいえない。それどころかフランスのジョルダン教授 (Jordan) も「フランスでは熔鉱炉過程の科学的管理はイギリスよりも優れており、その結果同質の銑鉄生産ではフランスの方がはるかに進歩している」と主張していた。事実、燃料節約的技術ではフランスの方が進んでいたことは確かである。例えば新しい型の蒸気機関——改良バルブを備えた蒸気機関は、燃料を50~65%も節約する効果をもっていた。²⁴

22 W. O. Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent: Germany, France, Russia, 1800-1914*. London. 1961, p. 159

23 D. Burn, *The Economic History of Steelmaking, 1867-1939*. Cambridge, 1940. reprint 1961, p. 3

24 *Ibid.*, pp. 4-6

それにしても英仏の生産力格差は歴然としていた筈である。たとえ部分的にフランスの技術的優位を認めたとにしても、全面的な悲観論がイギリス国内で共感をえるということは、恰かも水鳥の羽音におびえる平家の姿さながらではないか。もしイギリスの優位が早くも後退しつつあったという国民感情が事実であったとすれば、それはイギリスのどのような経済的社会的事情を反映していたのか。

この問題は1880～90年代の「大不況期」に全構造的に表面化するが、さしあたり60年代の鉄鋼業についてはつぎの二つの点が問題になっていた。

一つは、大陸における急速な技術的発展の少なくともその一部は技術教育に負うところ大であったのに対し、イギリスの鉄鋼業者は何ら特別の技術的訓練をうけていなかったという点である。すなわち、フランスの経営者はふつう高等教育をうけた教養人であり、且つ良家の出身であるのに対し、イギリスの鉄工業者や経営者は無教養であった。ベッセマー製鋼法の採用をめぐるいきさつは、そうしたイギリス企業の弱点をよく現わしている。元来イギリスの鉄鉱石は燐分を多量に含んでいるのであるが、ベッセマーが最初ロンドンでその製鋼法を試みたときには、たまたまきわめて燐分の少ない鉱石を用いて成功したのであるが、冶金学や化学の知識に乏しいベッセマーもその周辺の人々もこのことに気づいていなかった。したがって、その後ベッセマー法が各地の製鉄企業によって試みられ、それらがいずれも失敗に終わったとき、何人もその失敗の原因に気づかず、たまたまカムバーランドの燐分の少ない鉱石を使うようになるまで随分永い間その普及を妨げたのであった。²⁵この点はこんにちに至るまでなおイギリスの経営者層の特徴をなしており、グラニックは彼らを「アマチュアの経営者」とよんでいる。²⁶

25 中川敬一郎「一九世紀イギリス経営史の基本問題」（『社会経済史大系』Ⅶ，弘文堂）p. 161

26 D・グラニック，中山一馬訳『ヨーロッパの経営者』ペリかん社，1965年，137～38ページ。

いま一つ、外国との競争を不利にしたイギリスの条件として、高賃銀をあげることができる。鉱山労働、原料を熔鉱炉へ運ぶ労働、鉱石融解のための労働——労働コストは銑鉄生産コストの約80%を占めていたし、鍛鉄または鋼の生産コストの中では、労働コストは90%にさえ達していたとい²⁷われる。しかし労働コストの国際的比較は困難で正確な数字をもって示すことはできないが、ベルの研究をもってすれば、大陸の労働者と比べてイギリスの鉄鋼労働者の賃銀が高かったことは疑いないところである。しか²⁸し高い労働コストは逆に労働節約的技術革新への契機となる場合があるが、イギリスでは先にのべた理由によって、伝統的な生産方法に固執し、新しい生産方法を積極的に開発し吸収することにおくれをとったことが問題である。

2. フランス鉄鋼業の内部矛盾

イギリス重工業資本のフランスに対する自由貿易的インパクトは、1860年のコブデン＝シュヴァリエ条約に結実したが、フランスのこれに対するレスポンスは、一部の中小鉄工業者の没落を招いたとはいえ、資本の集中・集積による巨大資本の形成をもたらした。その典型はクルーズーのシュネーデルである。1860年以来イギリスとの競争にさらされ、近代化によって強いられた自己投資は巨大な額に上ったが、その結果1870年には1万人の労働者を雇い、年間13万トン以上の鑄鉄と10万トン以上の鉄を生産するヨーロッパ大陸第一の巨大企業にのし上がった。マルクスの言葉によればブルジョワ社会がかつて考えたこともなかったほどの発展をとげ、資本家的利潤が巨大なものとなったのはこの時期である。しかしその反面、労働者階級の窮乏化はとくに1866年以降激化する。一方労働者の要求はボナパルチズムと家父長主義の圧力で窒息させられる。こうして資本の集中・集

27 I. L. Bell, *Principles of the Manufacture of Iron and Steel*, London, 1884, p. 475

28 *Ibid.*, Sect. XVI

積と労働者の低賃銀は、フランス鉄鋼業のイギリス的競争に対する武器となった。しかし労働者の集中と搾取の進展は、労働者の反抗の萌芽をつくり出す。クルーズーにおける1870年1月と3月のストライキ、およびそのなかから生まれた産業コンミューンの要求は、翌年のパリ・コンミューンに継承され、拡大・発展してゆく。²⁹ 不調和な経済発展と階級闘争の激化こそ世界資本主義のフランス的特徴であった。

〔付記〕 本稿は昭和42年度文部省科学研究費各個研究による研究成果の一部である。記して感謝の意を表したい。

29 この項は紙数の関係で圧縮せざるをえなかった。さしあたり、H・ルフェーヴル前掲訳、第二部を参照のこと。