

《紹介》

フランソワ・クルゼ著

『ヴィクトリア期のイギリス経済』

小林良彰

- I はじめに
- II イギリスの優越
- III 人口増加
- IV 経済成長
- V 成長の段階
- VI 経済構造の変化
- VII 経済成長の問題点
- VIII 農業
- IX 繊維産業
- X 金属工業
- XI 石炭
- XII 輸送における蒸気機関の革命
- XIII 銀行と信用
- XIV 国際経済との関係
- XV イギリス経済の衰退？

I はじめに

本書の著者はパリ大学ソルボンヌの教授、ヨーロッパ近代史を担当し、ヨーロッパ近代文明研究所長である。私はこの著書が出版された翌年の1979年、パリ大学に留学し、そのときクルゼ教授から献呈を受けた。一読して大へん興味を持ったので、これをぜひ日本に紹介したいと思いつつも、多忙のために今日までのぼしてしまった。

本書には三つの特色がある。まず、これがフランス人によって書かれたイギリス経

済史であり、そのために、イギリス人では言いにくい事柄を鋭く突くことが出来ている。いわば対岸から見た大英帝国の本質ともいえるものである。

つぎに、特殊研究ではなくて、ヴィクトリア期イギリス経済の全局面を取扱っていることである。したがって、利用されている文献も広範囲にわたっている。

もう一つの特徴として、イギリス経済の盛衰を、この時期に限定して見きわめようとする努力である。まずはじめに、産業革命のリーダーにふさわしい急速な発展があり、やがて成長の鈍化がおとずれる。後者の局面は、そのまま現在のイギリス経済の停滞を連想させるものがあるが、著者はその原因の探究をもって結論にしようと試みている。

II イギリスの優越

序文では、まず19世紀が「イギリスの優越」の世紀であり、それはイギリスが海洋国家、植民地国家として大きな力を持った18世紀についてよりも、それ以上にその呼称にふさわしかったというところからはじめる。¹イギリスは他国にさきがけて産業革命を推進し、その後も19世紀半ばに至るまで技術革新の中心となった。1800年から1839年の間に実現された重要な技術革新78件のうち、適合王国（現在のイギリスと北アイルランドを含む）におけるものが42件で、²その他がヨーロッパ大陸とアメリカ合衆国における36件であった。

19世紀前半におけるイギリスと他の先進国との差は開く一方であり、それは次の数

第1表

	鉄の生産（一人あたり kg）		綿糸の消費（一人あたり kg）	
	1830	1860	1830	1860
連 合 王 国	29	132	4.7	15.1
ヨーロッパ大陸	4	10	0.3	1.1
フ ラ ン ス	7	26	0.9	2.5
ド イ ツ	3	13	0.1	1.5

Ibid., p. 19

1 François Crouzet, *L'Économie de la Grande-Bretagne victorienne*, Paris, 1978, p. 17.

2 *Ibid.*, p. 18.

字にもあらわれている。

(なお、以後の言葉の定義について確認しておきたい。連合王国からアイルランドを除いたものを、グレート・ブリテンと呼び、そこから、スコットランドとウェールズを除いたものをイングランドと呼ぶ。また、表1のヨーロッパ大陸とは、フランス、ドイツを除いたものと理解すべきである)。

1860年頃のイギリス経済の重みは、つぎの表にも示されている。

第2表 連合王国の占める割合

	全世界における	ヨーロッパにおける
鉄の生産	53%	58
石炭と亜炭の生産	50	68
綿糸の消費	49	59
エネルギーの消費	27	45
輸出	25	30
商船隊	34	43

Ibid., p. 20

この時期、イギリスは技術的優越を維持し、他国が真似をしようとしても追いつかせなかった。他国の企業のうち、イギリス式最新技術に到達したものはきわめてわずかであった。イギリスでは、機械は最も良く完成されており、蒸気機関は最も広く普及し、企業と工場の規模は最大であり、生産性は最も高く、生産費は最も低かった。³イギリスはその海軍力に頼りつつ自分の市場を拡大するために外交、軍事に訴えることも辞さなかった。これは中国に対するアヘン戦争の例に見られる。1850年頃、イギリスは一国で世界全体の貿易の20%以上を占め、工業製品の貿易においては40%以上を占めた。⁴

しかし、19世紀の終りから第一次世界大戦の頃にかけて、イギリス経済は徐々にその優越した地位を失う。かわって他の強国が上昇してきた。1880年頃イギリスはアメリカ合衆国のために第一の工業国家としての地位を失った。1905年頃ドイツが第二位の工業国家に上ってきた。

それにもかかわらず、まだイギリスは繊維産業では第一位を保持していた。ただ

³ *Ibid.*, p. 22.

⁴ *Ibid.*, p. 23.

し、技術的優越は失い、多くの分野で後退すらはじめ、そのため生産性は停滞した。その代り、貿易、サービス、金融では1901年においても、さらに1913年になっても、第一位であった。1913年におけるイギリスの輸出はヨーロッパ全体の24%を占めていた。⁵

Ⅲ 人口増加

第1章は人口増加を扱っている。1801年から110年の間にグレート・ブリテンの人口は約4倍にのびた。1801年の10,500,000人から40,800,000人へである。ただし、移民の統計は不備であり、各種の説があり、その差が大きい。連合王国（イングランド、スコットランド、北アイルランド）から海外に移住した人々が目立つが、他方で、アイルランドからイングランドへ流入した移民、さらにはヨーロッパ大陸からイングランドへ流入した移民もいる。

Ⅳ 経済成長

第2章は経済成長を扱う。1801年のグレート・ブリテンにおける国民総生産は138,000,000ポンド、1901年のそれは1,948,000,000ポンドであり、一世紀の間に14倍となり、ヴィクトリア期には5倍になった。年間平均成長率は2.7%であり、これは一世紀をとってみても、ヴィクトリア期（1837年～1901年）をとってみても同じである。⁷

他の研究によれば、連合王国（アイルランドを含む）の年平均成長率が2.1%から2.2%であるという数字も示されている。その他多くの研究を紹介しながら、つぎのようにいう。「グレート・ブリテンにおける、かなりの、そして前例のない富の増加があったとしても、驚くべきほどのあるいは目を見はらせるような成長について語ることは用心しなければならない」と。⁸ 実際、余談ではあるが、今日の日本人からすると3%や4%の成長では成長という実感がわかず、不況といわれて不満をもたれている。

5 *Ibid.*, p. 24.

6 *Ibid.*, p. 31.

7 *Ibid.*, p. 42.

8 *Ibid.*, p. 45.

V 成長の段階

第3章では発展の時期についての考証が行われている。連合王国における年毎の年平均工業生産（建設を除く）高の成長率はつぎの表のとおりである。

第3表 連合王国における工業生産の増加

	10年間の成長率	年間平均成長率
1810/19—1820/29	38.6%	3.4%
1820/29—1830/39	47.2	3.9
1830/39—1840/49	37.4	3.2
1840/49—1850/59	39.3	3.4
1850/59—1860/69	27.8	2.5
1860/69—1870/79	33.2	2.9
1870/79—1880/89	20.8	1.9
1880/89—1890/99	17.4	1.6
1890/99—1900/09	17.9	1.7

Ibid., p. 59

最も急速な発展は、1820年代と30年代に実現された。1840年には成長鈍化が見られるが、次にまた成長をとりもどし、つぎにまた鈍化し、1870年前後のブームをむかえたが、1870年代の終り頃から鈍化の傾向が目立つようになる。

VI 経済構造の変化

第4章は経済構造の変化を扱っている。それは第4表と第5表に見られる。

もっとも目立つ低下傾向は農業に見られる。すでに17世紀末においても、イギリス経済における農業部門の重要性は、前工業社会としては異常なほど低かったけれども、この傾向が18世紀までつづき、フランス革命と帝制時代の頃、穀物価格の騰貴によって一時的に活気を取りもどした。しかし、1815年から1831年にかけて低下の傾向は急速になり、ヴィクトリア期の出発点では、農業は労働人口の4分の1以下を雇用するに過ぎなくなった。

9 *Ibid.*, p. 59.

第4表 グレート・ブリテンにおける就業者数の分布
（全就業者数にしめるパーセント）

	1801	1831	1841	1851	1871	1901	1911
農業(林業水産業を含む)	36	25	22	22	15	9	8
工業, 鉱山業, 建設業	30	41	41	43	44	46	46
商業, 運輸業	11	12	14	16	20	21	22
家内, 個人的サービス	12	13	15	13	15	14	14
家国へのサービス, 自由業その他	12	10	9	7	7	10	10

Ibid. p. 73.

第5表 グレート・ブリテンにおける国民所得の構造
（年毎の時価にもとづく全国民所得にしめるパーセント）

	1801	1831	1841	1851	1871	1901	1907
農業(林業水産業を含む)	33	23	22	20	14	6	6
工業, 鉱山業, 建設業	23	34	34	34	38	40	40
商業, 運搬業	17	17	18	19	22	23	30
家内, 個人サービス	6	6	6	5	5	5	3
家賃	5	7	8	8	8	8	6
海外収入	—	1	1	2	4	7	5
国家へのサービス, 自由業その他	16	12	10	11	9	11	14

Ibid., p. 74.

農業の低下は1831年から51年、61年の間で穏やかになったが、それ以後またすみ、農業生産は1870以後事実上進歩することをやめた。1881年以來、農業はもはや国民所得の10%くらいの割合をしめるにすぎず、20世紀の初期には、この割合はきわめて低いものになってしまった。この比率は、この時期の他の先進国の中においても、¹⁰きわめて例外的なものであった。

これに反して、鉱工業（建設を含む）の重要性が高まった。1801年から1831年の間に、農業と鉱業の地位は逆転した。20世紀のはじめ、鉱工業は労働人口の46%を雇用し、国民所得の40%を創出した。ただし、雇用の増加という観点から見ると、鉱山業とくに炭鉱業の継続的拡大によるところが大きかった。この分野の就業人口は、18

¹⁰ *Ibid.*, p. 74.

41年の200,000人から1901年の900,000人, 1911年の1,200,000人と増加の一途をたどり, 1907年には国民所得の6%を創出した。¹¹

サービス産業を全体としてみると, 1821年からゆっくと増加をはじめ, 19世紀の半ばから急速に増加した。

第6表 サービス業のしめる割合

	労働人口	国民所得
1801	35%	44%
1811	37	44
1821	33	42
1831	35	42
1841	37	44
1851	36	45
1871	42	48
1901	45	54
1911	45	

Ibid., p. 76.

ただし, この数字の中にはサービス産業の各分野における不均等な発展がかくされている。商業と運輸の就業人口は, 鉄道と海上貿易の発達により非常な増加をしめした。しかし, 国民所得の増加にたいしては, それほど大きくは貢献していない。また対外投資を反映して, 外国からの収入が, ヴィクトリア期の初期における無に近い状態から, 20世紀初頭における国民所得の7%に上昇した。¹²

工場の規模についてみると, 産業革命の進行とともに家内工業は減んだが, さりとて大工業は例外的であり, ヴィクトリア期とさらに1914年までは大工業は少数例であった。¹³ そのまわりに中規模企業と零細企業があった。

Ⅶ 経済成長の問題点

第5章は経済成長にともなり問題点を扱っている。この中で重要なものは輸出が国

11 *Ibid.*, p. 75.

12 *Ibid.*, p. 76.

13 *Ibid.*, p. 85.

民総生産に対してしめる割合である。1802年以後フランスとの戦争により、イギリスの輸出の増加はわずかなものであった。1801年から1831年まで、輸出の増加はわずかなものであった。1840年を過ぎると、急速な増加をはじめ、国民総生産の中に占める輸出の比率は1870年頃、20%を越えた。ヴィクトリア期の半ば頃、輸出は経済成長の牽引力になっていた。1870年頃のイギリスは「輸出経済」になっていた。¹⁴

Ⅷ 農 業

第1章から第5章までは総論であり、第6章以下は各論になっている。まず農業からはじまる。1820年頃から、農業部門は工業部門によって、国民所得への貢献あるいは雇用への貢献のどちらについても追い抜かれた。

イギリスの自然条件は、農業が繁栄するためには不利であるという大陸側にある意見に対して、クルゼ教授は反対し、イギリスの有利な条件を列挙している。この点について私見を言わせてもらおうと、私がイギリスを一周したとき、農業にとってこの国は不利な条件を備えていると思った。ただし、その見方が絶対に正しいという保証もない。とりあえずここでは、イギリス農業については、自然条件が不利だという意見と、そうではないという意見の二つがあり、イギリスが、そういう議論の対象になりうる国だということを確認するだけでよいと思う。¹⁵

エンクロージャー（囲い込み）の役割に関しては、農業の進歩、生産費と生産高に対する影響について、一般的になされてきたような過大評価をするべきではないと警告している。¹⁶ また、産業革命と農業革命の間にきわだった差があり、農業革命は機械使用、蒸気機関の使用の上に立ったものではなかったと強調している。¹⁷

穀物条件が1846年に撤廃されたとき、土地所有者と農業関係者は最悪の状態を予想した。外国の穀物の侵入、価格の崩落である。しかし、この暗い予測は長期間、約20年間にわたって実現したのであり、さしあたりは、イギリス農業は繁栄をつづけた。¹⁸

1870年突然の転機がおとずれた。1870年代の終り頃、イギリス農業の危機がはじま

14 *Ibid.*, p. 114.

15 *Ibid.*, p. 139.

16 *Ibid.*, p. 143.

17 *Ibid.*, p. 143.

18 *Ibid.*, p. 149

り、長い困難な時期を経て、20世紀の初めに多少の改善がみられた。危機の出発点は穀物価格の下落であった。そして、その基本的原因は外国つまりアメリカ合衆国、カナダ、アルゼンチン、オーストラリアとの競争であり、とくに小麦価格の下落が中心になった。¹⁹ それに加えて、イギリスにおける大衆の食生活が変化し、以前はパンとジャガイモを主としていたものが、食事の多様化へとすすんだ。その影響で、小麦生産地も1872年から1913年にかけて半減した。²⁰

小麦生産をやめた所は、酪農、牧畜、果樹園と野菜生産への転換がすすみ、とくに牧場への転換が主流をなした。そして、限界地点は放棄された。²¹

土地所有の格差も、くわしく紹介されている。日本には、イギリスの大土地所有の実態について、これほど明確な指摘を行った研究が無い。そのため日本人は、イギリスの大土地所有者が、いかに巨大なものであるか、特権階級がいかに強固な基礎の上に立っているかについて正確な認識が無い。

連合王国において、100万人以上の人が土地を持っているが、大多数の人はわずかの土地しか持たず、7,000人が5分の4の土地を持っていて、これが大土地所有者の階級を構成している。

イギリスにおける土地所有者の分布はつぎのとおりである。

第7表 1873年のイギリスにおける土地所有分布
(ウエルズをのぞく) (不毛の土地は含まない)

	土地所有者数 (約)	各グループによって所有される面積のパーセント
10,000エーカー以上の土地所有者 (4,050ヘクタール)	363	24%
3,000(1,215ヘクタール)～ 10,000エーカーの土地所有者	1,000	17
1,000(405ヘクタール)～ 3,000エーカーの土地所有者	2,000	12.5
300(112ヘクタール)～ 1,000エーカーの土地所有者	?	14
1～300エーカーの土地所有者	?	24.5

Ibid., p. 162.

19 *Ibid.*, p. 155.

20 *Ibid.*, p. 157.

21 *Ibid.*, p. 159.

「土地貴族」は400人足らずの大土地所有者で、不動産収入10,000ポンド以上をもち、イングランドの4分の1の土地を所有していた。彼らのうち半分が、王国の貴族であった。このグループの中に、数万エーカー、数十万エーカーの巨大土地所有者がいる。(1エーカーは約0.4ヘクタール)。スコットランドには、200,000エーカーを越える土地所有者がいる。最大の土地所有者は、サザランド Sutherland 公爵で1,358,000エーカー(約550,000ヘクタール)で、これはフランスの一つの県に匹敵するという。ついでながら、これは神奈川県面積の約2倍に相当する。

1,000エーカーから10,000エーカーの土地を所有するものは、イギリスで3,000人、連合王国で4,000人となり、その収入は1,000ポンドから10,000ポンドになった。このグループがイギリスの29.5%の土地を持ち、この中には、田舎紳士(ジェントリ)から上流の貴族までが含まれている。

1,000エーカー(405ヘクタール)以下の中・小土地所有者が38.5%の土地をもっている。この中の上層は小田舎紳士(小ジェントリ)である。他の多くも地代収入を得ていた地主であり、自営農民(ヨーマン)は約10%をこえる土地を持つのみであった。結局、イギリスにおける土地所有の極端な集中が明示されている。²²

この現象は1820年代から、1910年に至るまで、ほとんど変ることがないと思われる。地主たちの直接経営の例は少なく、普通は地代をとって貸出している。大土地所有者必しも一箇所に土地を所有しているのではなく、各地に所領を分散して持っていることも多い。また、経営単位は土地所有の規模とは関係がなく、土地は分割して貸出されている。土地の直接経営は貴族、紳士にふさわしくないとされている。大地主たちは単なる地代取得者であり、大実業家と融合していった。この融合は、ヴィクトリア期の末までに目立ちはじめ、その次の王位の下ではっきりした形をとった。²³

IX 織 維 産 業

第7章では繊維産業が問題にされている。繊維工業は、1820年から1840年にかけて、イギリス経済において最も重要な地位をしめた。工業人口の約30%、イギリスの全人口の14%を一産業で雇用し、国民所得の10%以上を創出し、イギリスの輸出品価

22 *Ibid.*, pp. 162-163.

23 *Ibid.*, p. 165.

格の72%を1830年に、63%を1850年に供給した。しかし、その後低下の傾向を示し、
 ヴィクトリア期の末までに、金属工業に抜かれていった。²⁴

1841年には繊維工業が工業人口の29%を雇用しているが、1901年と1911年には16%
 しか雇用していない。1881年イギリスの国民所得の10%を創出していた繊維工業が、
 1907年には5%弱の比率しか占めなくなった。また服飾産業の雇用人口も1851年の20
 %から1911年の13%へと低下した。²⁵

化学工業は繊維工業の要求によって発達した。1880年まで、イギリスの化学工業は
 世界第一位であり、1876年には世界の硫酸の46%を生産した。しかし、その地位は急
 速に低下し1913年には化学工業の生産では第3位に落ち、アメリカ合衆国の34%、ド
 イツの24%にたいして、11%を占めるのみであった。²⁶そして1880年から1913年まで
 に、化学製品の輸入は輸出よりも急速に増加した。²⁷

X 金属工業

第8章では金属工業が扱われている。イギリスの製鉄業は、18世紀の末コークス製
 鉄による技術革新を経験した。1850年には決定的な新技術革新が進められた。「鋼鉄
 の革命」と呼ばれる変化が19世紀の製鉄業の歴史を二つの時期に分割した。

金属と金属製品の輸出価格の総額は1814年から1846年にかけて、年平均3.2%の成
 長率であったが、1846年から1873年にかけては5.7%の成長率になった。金属製品が
 輸出総額の中で占める比率は1815年の9%から、1830年～1839年の11%、1850年～18
 59年の18%へと増加した。²⁸

製鉄業の成長とともに、鉄鉱石を北部スペインに求める動きも盛んになり、イギリ
 スへの鉄鉱石輸入は1865年～1869年の100,000トンから、1880年の3,060,000トンへと
 増加した。ベッセマー、ジーメンス、トーマスによる製鉄業の技術革新により、鋼鉄
 の生産は急速に増大した。1873年には500,000トンを越え、1882年には2,800,000ト
 ンに達した。²⁹

24 *Ibid.*, pp. 174-175.

25 *Ibid.*, p. 173.

26 *Ibid.*, p. 201.

27 *Ibid.*, p. 203.

28 *Ibid.*, p. 207.

29 *Ibid.*, pp. 210-211.

第8表 鋼鉄生産の増加

	年平均(千トン)	年平均成長率
1871/74	486	9.5%
1895/99	4,260	
1909/13	6,636	3.0%

Ibid., p. 214.

銃鉄生産の伸びがわずかであったのに、銅鉄の生産は急速に上昇し、1873年以後のいわゆる大不況のさなかでも一貫して上昇をつづけた。それは第8表にもみられる。

しかし、世界貿易の中にしめる比率は低下をはじめ、1913年には世界の鋼鉄の4分の1以下しか供給できなくなった。そのうえ1895年以後銃鉄と銅鉄を外国から輸入するようになり、それは1902年の1,000,000トンから1913年の2,231,000トンへと増加した。この段階で、出発点におけるイギリス鉄鋼業の圧倒的優位は失われた。ドイツ、アメリカ合衆国のイギリス製品にたいする保護関税もその理由の一つであった。企業の集中が進まず、合理的に組織された大企業が少なかったことも理由の一つであった。全般的にみると、機械工業においては少数の大企業があるとともに、小企業が、ときにはほとんど専門化されることなく、圧倒的多数を構成していた。

イギリス造船業は、19世紀の後半に急速な発展をつづけた。19世紀前半は、木造船が主流であり、この時期海岸近くに豊富な良質の木材を持つアメリカとスカンジナビア諸国に比べると、イギリスは有利さに欠けていた。鉄と蒸気による造船の革命がイギリスを有利にした。1873年以後の不況にもかかわらず、1873年から1900年にかけて年率3.5%の成長を達成し、世界中の商船の79%を1892年から96年にかけて供給した。しかしこの圧倒的な地位は、1890年代にかげりを見せはじめた。他国からの競争が強まり、1901年から1905年にかけて、その占める割合は59%、1910年から1914年にかけては61%となった。1901年においては、イギリスの造船所は、ドイツに比べて10%安く、しかも良質のものを製造できた。

他の産業としては、まず自転車を生産し、1910年にこれを150,000台輸出したが、これは世界市場を支配していた。時計産業はアメリカとスイスの

30 *Ibid.*, p. 215.

31 *Ibid.*, pp. 216-217.

32 *Ibid.*, p. 221.

33 *Ibid.*, pp. 224-225.

競争の前にほとんど滅びた。³⁴自動車は1896年から生産が開始された。1901年から1905年にかけて221の企業が設立され、1914年には、113の企業が生き残った。自動車産業の分野ではフランスが先行していたが、1910年頃からフランスにたいする遅れをとりもどし、イギリスの自動車輸出の額は輸入額を越えた。³⁵

電機産業の立遅れと、電気関係の素材の欠乏が、イギリスにとって重大な問題になっていた。1882年電燈設備の建設がはじまったが、まだガス燈よりも高くついた。1889年から91年にかけて、第二次の電気ブームが起ったが、まだ十分ではなく、1900年になってもガス燈は電燈の10倍あり、1903年になって、人口100,000人以上の都市で電燈がつけられた。この年にアメリカから路面電車が輸入された。以後の電機産業の発達にもかかわらず、全体としては、電気の利用がイギリスにおいてはアメリカやドイツにおけるよりは緩慢であった。³⁶イギリスの電燈市場はドイツとアメリカの企業によって支配された。電気産業に見られるように、19世紀から20世紀にかけて、機械産業の諸分野の地位とその競争力は変化しつつあった。いくつかの分野では、とくに艦隊建造においては、イギリスは異論の余地なく優越を維持していた。しかし、他の分野の中で、技術的な立遅れと海外市場における後退がはっきりしてきた。³⁷

XI 石 炭

石炭の埋蔵量は巨大であり、炭鉱業が国民所得の中に占める割合も1850年前の2%から19世紀の末には6%になった。イギリス石炭は良質で、比較的採炭が容易であった。19世紀末までの採炭量の増加は、主として、家庭用暖房と小企業、それに加えて、大工業とくに鉄鋼業にむけられたものであり、さらに鉄道、蒸気船、ガス工業が需要を増加させた。しかし、20世紀初頭には、採炭量の増加は輸出用のためであった。1913年には、98,000,000トンが輸出され、これは生産量の3分の1で、イギリスの輸出総額の10分の1をしめた。

この石炭をフランス、ドイツ、イタリア、スカンジナビア諸国が買入れた。その他エジプト、南米諸国も重要な顧客であった。19世紀の末から、競争者があられ、

34 *Ibid.*, p. 227.

35 *Ibid.*, pp. 228-229.

36 *Ibid.*, pp. 230-231.

37 *Ibid.*, p. 232.

それはとくにドイツであった。しかしまだ1909年から1913年にかけて、衰えたりとはいえ世界貿易の50%をしめていた。この優越は地理的な要因のためであった。イギリスの炭鉱は海岸線に近く、これにくらべると、ドイツとアメリカの炭鉱は海岸線から遠くにあった。そのため、第一次大戦前まで、イギリスの石炭輸出は榮え、これがイギリスの海運業の発展に貢献した。³⁸

しかし、イギリス石炭の生産性は、他のヨーロッパ諸国ほどではないにしても、1900年以後低下しはじめた。賃金の上昇、労働時間の短縮、炭鉱の老朽化にともなう採炭費の増加によるものである。³⁹

XII 輸送における蒸気機関の革命

第9章は蒸気機関による輸送革命を扱っている。ヴィクトリア期の出発点では、産業革命はすでにかなりの発達をとげていたが、蒸気機関の輸送手段にたいする適用による輸送の変革という意味では、ちょうど始ったばかりであった。⁴⁰

鉄道への投資の二つの大きなサイクルは、1830年代の前半と、1840年代にみられる。イギリスでは、ヨーロッパ大陸やアメリカ合衆国とちがって、鉄道は民間の指導権と資本によって実現された。⁴¹

年間の新線建設の長さは、1846年から1850年の806マイルを頂点に、1850年から1859年の397マイルに落ち、1860年から1869年の514マイルに回復したが、それ以後は低落した。しかし、鉄道の建設はその後も続き1869年から1912年までの鉄道網の増加はかなりのものであった。1904年においては100の鉄道会社があった。⁴²⁴³

海上輸送の革命は、木造船を鉄船ついで銅鉄船に代えることをともないながら、蒸気機関を導入することにあった。そしてここにイギリスの特に重要な役割があり、イギリスが海上貿易の優越を維持し強化するために技術革新を利用し得たのである。⁴⁴

1880年から1890年にかけて、正確には1883年に蒸気船は帆船を輸送トン数において

38 *Ibid.*, pp. 233-236.

39 *Ibid.*, pp. 237-238.

40 *Ibid.*, p. 245.

41 *Ibid.*, p. 252.

42 *Ibid.*, p. 255.

43 *Ibid.*, pp. 256, 257.

44 *Ibid.*, p. 268.

第9表 連合王国の商船団

(単位 1,000トン)

	帆 船	蒸 気 船	計	蒸気船の占める割合
1815	2477	1	2478	—
1837	2264	70	2334	3%
1850	3397	168	3565	4.5
1860	4204	454	4659	10
1870	4578	1113	5691	20
1880	3851	2724	6575	41
1890	2936	5043	7979	63
1900	2096	7208	9304	77
1913	847	11273	12120	93

Ibid., p. 268.

追い越した。

蒸気船の建造は19世紀の半ばまではたいしたものではなかったが、1850年と1860年代に加速された。1870年代に帆船と蒸気船の建造に逆転が起きた。ただし、まだ帆船の建造は19世紀の末までつづいた。⁴⁵

鋼鉄による船は1863年から1865年にかけてはじめて試作された。しかし、まだ鋼がきわめて高価であったので、軽視されていた。鋼が安くなりまた良質になってきた段階で、1875年から、とくに1881年に鋼鉄船が優勢となり、1890年以後は鋼鉄船のみになった。⁴⁶

1869年スエズ運河が開通すると、紅海の航行が帆船では危険であったため、東洋との交通から帆船が排除された。他の地域の航海には1890年頃までは帆船もかなり使われていた。⁴⁷

19世紀の半ば以来、イギリスは世界の船舶の約3分の1を持ち、それは世界最大であるとともに最新で最も効率のよいものであった。しかし、1880年を過ぎると、他国からの競争によって、イギリス船舶の比重は低下した。遠洋航海をまだ支配していたとはいうものの、極東においては日本からの競争により、北大西洋においてはドイツからの競争によって苦しくなった。1900年にはまだ弱かった日本の商船は、1914年に

45 *Ibid.*, p. 273.46 *Ibid.*, p. 272.47 *Ibid.*, p. 272.

は世界第3位になった。⁴⁸

ヴィクトリア期は輸送革命の時代であり、鉄道については1830年から1840年にかけてが、海上輸送については1870年以後が基本的なものである。こうまとめたうえで、著者は、海上輸送の革命が、その効果の割には鉄道ほどには研究の対象になっていないことを強調している。⁴⁹

XIII 銀行と信用

第10章では銀行と信用を扱っている。イギリスはイングランド銀行が唯一の株式銀行であり、他の銀行は6人以下のパートナーあるいは合資会社社員による合名会社としてのみ存在することができた。ロンドンの民間銀行は1807年に73行、1820年代に約100行になった。そのうち第一級のもの、ロスチャイルド Rothchild⁵⁰ であった。ウエストエンド West End の諸銀行は貴族とジェントリーの顧客を持っていた。

やがて株式銀行、ジョイント・ストック・バンクの設立が許可され、1860年間にまた発展をとりもどした。この時期、多くの個人銀行が株式銀行に転換された。それとともに、個人銀行の多くが倒産あるいは合併によって消滅の方向をたどった。⁵¹ その推移は次のとおりである。

第10表 イングランドとウエルズの銀行

	個人銀行	株式銀行
1841	321	115
1875	252	120
1886	251	117

Ibid., p. 290.

XIV 国際経済との関係

第9章はイギリスの国際経済との関係を扱っている。貿易は19世紀イギリスの経済成長の戦略的要素と考えられることが多かった。たしかに、とくに1840年代以後、国民所得の中にしめる輸出入の割合が目立って高まり、1830年～39年の10%から、1850

48 *Ibid.*, p. 274.

49 *Ibid.*, p. 276.

50 *Ibid.*, pp. 280-281.

51 *Ibid.*, p. 286.

～59年の17%に、1870年～79年の30%と上昇し、1900年～13年でも27%と軽い減少を示した程度であった。1850年には、イギリスは世界に工業製品の40%を供給した。⁵²しかし1880年におけるイギリスの工業製品は世界貿易の中で41%をしめていたとしても、1913年には30%以下になった。イギリスとフランスの地位の低下は、世界全体ではドイツとアメリカのために生じ、東アジアではインドと日本のために生じた。⁵³⁵⁴

輸出品の構造も大きく変化した。綿工業製品の比重は年とともに低下し、毛織物も1850年以後低下が目立っている。これに反して金属製品が第一次製品と第二次製品ともに伸びた。

石炭輸出の伸びは重要な現象であった。この点について、クルゼ氏は「工業最先進国による、この第一次産品の大量の輸出の中には、1850年から1913年にかけて、イギリスの全輸出の中にしめる工業製品の割合が目立って減少しているという観点から見ると、ある種のパラドックが含まれている」という。これは興味ある指摘といわなければならない。

これに加えて、その他の雑多な商品の輸出の割合が目立って増加したこともまた注目すべきことである。⁵⁵

第11表 連合王国の輸出構造 (10年ごと、時価による全輸出額にしめるパーセント)

	綿糸、織物	全繊維製品	全金属製品	石炭	雑多な商品
1830/39	48	72	12	1	15
1850/59	36	60	20	2	18
1870/79	33	55	20	4	21
1890/99	28	44	21	7	28
1900/09	26	38	24	10	28

Ibid., p. 308.

輸入の構造は次のとおりである。(第12表)

食料輸入の割合は1860年から1880年にかけて増加した。原料の輸入の比重は1860年以後目立って減少した。ところがイギリス国内における資源は潤渇の方向にむかっ

52 *Ibid.*, p. 301.

53 *Ibid.*, p. 302.

54 *Ibid.*, p. 306.

55 *Ibid.*, pp. 308-309.

第12表 連合王国の輸入の構造 (時価による全輸入額にしめるパーセント)

	食糧, 飲料, タバコ	原料半製品を含む	工業製品雑多な商品を含む
1840	40	57	4
1860	38	57	6
1880	44	39	17
1900	42	33	25
1910	38	39	24

Ibid., p. 309

た。羊毛, 鉄鉱石, 非鉄金属の鉱石がそうであり, ゴムと石油のような新産業についてはいうまでもない。そうした条件のもとでの原料輸入の比重減少は驚くべきことだとクルゼ氏はいう。

工業製品の輸入も, 原料輸入の比重低下の一因になっている。自由貿易の実現以前, イギリスによる他国の工業製品の輸入はきわめてわずかであった。たとえば, フランスの絹製品にたいしては高率関税がかけられていた。自由貿易の実施以後, ドイツの化学製品, 絹を含めた奢侈品, 高級品その他の工業製品が流入した。つぎに19世紀末以後, ある種の新産業がイギリスには発達せず, これが輸入品目になった。ドイツの化学染料, ドイツ, アメリカからの最新の電機製品, 最新の機械, 事務機器, フランスの自動車, オランダのマーガリンなどである。

貿易収支についてみると, イギリスは入超の傾向を強めた。しかし, それを補うものとして, サービス収入が増加した。それは以下のとおりである。

第13表 サービス収入と貿易赤字 (グレート・ブリテンにおける) (100万ポンド)

	サービス収入	貿易赤字
1816/20	15	-9
1836/40	19	-24
1851/55	24	-28
1871/75	87	-62
1896/1900	101	-161
1906/10	137	-142

Ibid. p. 316.

サービス収入のうち、もっとも重要なものは海上輸送であり、全体の約3分の1を占めた。つぎに保険、倉庫料、仲介貿易であった。⁵⁷シテイの国際金融サービスも大きな要素であった。

また対外投資にもとづく、海外からの収入増加も「見えざる収入」の要素であった。これは19世紀半ばを過ぎてから急速に増加した。

第14表 対外投資から純収入

年 平 均	100万ポンド
1816/20	1.7
1836/40	8.0
1851/55	11.7
1871/75	50.0
1896/1900	100.2
1911/13	187.9

Ibid., p. 323.

結局「見えざる輸出」が、貿易収支の赤字を埋め合せて余りあるうえに、海外投資からの収入が、国際収支の継続的な黒字をつくり出しており、これが海外への再投資を可能ならしめていた。

第15表 連合王国の国際収支

	年 平 均 (100万ポンド)	
	1896/1900	1911/13
貿 易 収 支	-161	-134
純 サービス 収入	+101	+153
対外投資からの純収入	+100	+188
当 座 勘 定	+ 40	+207

Ibid., p. 324.

19世紀末にイギリスは成長鈍化からくる困難を、工業の近代化によってではなく、その伝統的優越のある種の側面を強化することによって乗り越えたいというイギリス人の説を引用しながら、著者は疑問を提出する。「全体的にみて、本当にイギリス経

56 *Ibid.*, p. 310

57 *Ibid.*, pp. 316-317.

58
濟の衰退はあるか。あるとすればそれはなぜか」と

XV イギリス経済の衰退?

第12章はエピローグであり、その見出しは「イギリス経済の衰退?」である。全体として、1870年代を過ぎると、イギリス経済における多くの分野の成長が実質的な減速を経験した。いくつかの分野では、イギリスは、以前にもっていた技術的リーダーシップを失ったかのように見える。そして、19世紀の終りに、経済成長の躍進を失った。⁵⁹

その停滞の理由として、過去あげられてきたものを紹介し、整理する。輸出の不十分さ、イギリス製品にたいする他国からの関税障壁の強化、新製品にたいするイギリスの国内市場のせまさ、蒸気機関と紡績機械から電機、内燃機、有機化学などの技術革新の段階で停滞をはじめたことが列挙されている。

それにしても、なぜイギリスがこの段階の技術革命で遅れをとったのかという疑問が残るとい⁶⁰う。

イギリスとアメリカの労賃の差から説明する意見も紹介されている。また、イギリスが早くからスタートを切ったというハンディキャップを背負っているところに、停滞の理由を見つけようとする方法もある。それは「過去の重圧」すなわち古い経済基盤と古い設備を持っているため、新技術への投資が遅れたという説明である。逆にいうと、後発国は最新の設備を適用することができる。この一般論は、第二次大戦後の日本の経済発展の説明にもよく使われる。しかし、著者はこの一般論に反対し、後発国が最新の技術を選んだとしても、それを有効に使いこなせない場合があり、そのため、このテーゼの正しさは証明できないという。私(紹介者)もこの意見に賛成である。⁶¹

このように、イギリス経済停滞の理由についての説明を列挙し、かつそれに疑問を提示しつつ、最後に、なぜイギリス人が過去を断ち切れなかったのかと問いかけ、それを人的要素に求めようとする。

58 *Ibid.*, p. 325.

59 *Ibid.*, p. 327.

60 *Ibid.*, pp. 343, 346.

61 *Ibid.*, pp. 346, 352, 353

それは、「経営者の失敗」と呼ばれるもので、ビジネスとくに工業における経営者の怠慢、欠陥、能力不足に関するものである。⁶²

この点についての英、米の学者の指摘を紹介し、補足しつつ、教育問題が、経営者の問題と結びついたので、これによってイギリスにおける企業者精神の萎縮、旧工業の技術的停滞、新工業あるいは新製品の緩慢で不十分な発達を説明することができるという。⁶³

19世紀の末になると、技術革新の条件は産業革命の時とはきわめて違ったものになってきた。産業革命の時期には、偉大な発明は、教育をほとんど受けていない専門家、熟練した職人、職を転々と変えたアマチュアの業績であった。しかし、発明は次第に、科学的知識を工業技術に対して注意深くかつ組織的に適用する方向に変わり、しかもその科学は巨大な進歩を遂げた。それが特に化学と電機関係の産業の段階にきわ立っていて、そこは完全に応用科学の分野に属していた。他の多くの分野の工業においても、わずかながらでも同じ傾向があり、科学的発見の応用が生産性と利益率の上昇に大きな展望を開いた。ところが、イギリスは科学と工業の結合を実現することを知らず、ドイツ経済がそれを知っていた。⁶⁴

ではどうしてそうなったかについて、著者はさらにいう。イギリスの工場主たちは、応用科学の重要性を認めることを拒否し、その普及にたいする財政的支援も拒否した。そして、国家も同様の態度をとった。⁶⁵

豊かな工場主たちは、彼らの子供達を産業革命以後パブリック・スクールに入れた。パブリック・スクールは私立で、学費が高く、そのうちの古くて権威のあるものは6つくらいであったが、1840年以後そのひきうつしのような新パブリックスクールが多くつくられた。このパブリックスクールの第3代目は1850年以後大量につくられた。イギリスの大企業、大工業を19世紀末から20世紀初頭にかけて率いるべき人達の多くが、パブリックスクールを通過してきた。そのコースは、彼らにとっては、彼らの社会的ステイタスを貴族（紳士）、ジェントルマン（イギリス革命当時の領主）のクラブへのパスポートを手に入れることによって、改善することを意味していた。19世紀初頭の工場主は、ジェントルマンでなかったが、ひとたび財産を築くと、ジェン

62 *Ibid.*, p. 355.

63 *Ibid.*, p. 362.

64 *Ibid.*, p. 362.

65 *Ibid.*, p. 363.

トルマンをつくるために考案されたものであった。⁶⁶

このジェントルマンは「教養あるアマチュア」であり、教えられたものは大量のラテン語とギリシャ語、わずかの宗教、わずかの数学の形式による純粋科学であるが、応用科学は全くなかった。これらの勉強に加えて、スポーツとくにチームを組むスポーツがあり、重点は性格の形成におかれて知性の形成におかれているのではなかつた。⁶⁷この観察は、イギリスの上流階級にたいする「寸鉄人を刺す」指摘である。こういう批判は、対岸にいるフランスの知識人にしてはじめて口にできるものであろうと思う。

これらのパブリックスクールの卒業生のうち、マーチャント・バンクあるいはシティの金融活動で成功している人達はある。しかし、大企業の経営者になった人たちは、多く技術的、科学的教育について共通した敵意をもっていた。中流企業あるいは新企業についていえば、これらは紳士でない実務家の分野であった。彼らは、技術革新には敵意を持たなかったが、多くは低い水準の中等教育を経た人たちであった。⁶⁸

大学教育についてみると、古いオックスフォード、ケンブリッジの両大学は、19世紀の半ばまで、古典、神学、歴史、哲学と、それに加えて経済学を少々教えているにすぎなかった。1872年ケンブリッジ大学において12人の学生だけが科学の学士を目指し、そのうち大部分は医学へ行った。ロンドン大学その他の大学が科学教育を強化しようとしたが、この努力は、国家から何らの支持も得られなかった。そして、多くの若い科学者は教育者になるか、⁶⁹海外に流出した。

イギリス産業革命は自然発生的に、教育体系なしに実現した。そのときの技術革新は実務家とアマチュアの業績であった。

ドイツでは19世紀半ば以前、経済的な立遅れをとりもどすために、技術的、科学的教育の強力な教育組織が不可欠であった。そこから技師、科学への信仰が生まれ、あらゆる水準の教育施設、大企業による強力な研究所が設立された。これらの研究所はたとえ小さなものであっても、理科系学士にたいして重要な地位を与え、給与面で優遇した。⁷⁰

66 *Ibid.*, p. 364.

67 *Ibid.*, p. 365.

68 *Ibid.*, p. 365.

69 *Ibid.*, p. 366.

70 *Ibid.*, p. 367.

こうした比較のあとで、著者はつぎのような結論で結んでいる。19世紀におけるイギリス社会の進む方向は、そしてとくに中産階級の上層としての実業家と大土地所有である伝統的支配階級との合体すなわち、工業家の貴族化は、技術革新と経済成長にとって、以前よりも有利とはいえない条件をつくり出したのであると。⁷¹

この指摘は、イギリス社会の貴族的体質が持つマイナス面を鋭くついている。そして、この体質は今なお存続している。その意味では、いわゆるイギリス病の根源が古く19世紀の末に芽生えていたということもできよう。

ただしそれでは、この問題だけが決定的要因かというと現在の世界経済における新しい現象を説明しようとするときに、万能薬にはなりえないように思われる。なぜなら、フランス、ドイツもまたあやしくなりつつあるからである。また、著者がフランスの教育制度と社会階級についてふれていないのは意味深長である。私が著者と会談した時の感触では、著者が、フランスはイギリスとドイツの間ぐらいにあると考えていたように思われる。その点については、より深い疑問を感じられる方は、拙著『欧米大学レポート——ハーバード大学とパリ大学——』三一書房、1983年と参照されたい。この中に、グルゼ教授の率直な意見を紹介している。

71 *Ibid.*, p. 368.