

# フランス資本主義とオート・バンク

古賀英三郎

まえがき

第一章 オート・バンク形成の背景 —— 主として繊維業との関連において ——

第二章 オート・バンクと鉄道建設事業 —— 国家との関連において ——

まえがき

一九世紀前半のフランス資本主義社会を象徴的に特徴づけるのはいわゆる「金融貴族」の存在であるが、これは「オート・バンク」(la haute banque)とも呼ばれ、その支配は同時代の批評家によって「金融的封建制」(la féodalité financière)と称された。その顕在的な支配期は七月王朝期であり、その政治的代表者はジャック・ラフィットとカジミール・ペリエであるとされている。<sup>(1)</sup>

(1) 「いまや銀行業者の治世が始まるであろう」とは銀行業者で七月王朝期に蔵相および首相に任命されるジャック・ラフィットが七月革命直後にもらした言葉として有名であるが、カプフィークは次のように述べている。「ラフィット氏とカジミール・ペリエ氏は、このとき(王政復古期)以来政治的銀行業とよびうるものの首領になった。……金融的サロンというのはいささか稀なものであった。ラフィット氏の家では、政治が行われていた……。カジミール・ペリエの家では、最高の主人は、雷電を武器とするユピテル神のように傲慢で、選挙人にのみほえみかけ、かれの顔色は、議会の壇上の扇動の際にの

み色でいた。」(P. Capefigine: Histoire des grandes opérations financières. Tomes III, 1858, p. 83—85. cité d'après Donnard: Balzac. Les réalités économiques et sociales dans La Comédie Humaine 1961, p. 305.) この金融貴族の支配はスタンダールやバルザックなど当時の思想家や批評家の批判の対象であった。スタンダールの『リシアン・ルヴエ』、バルザックの『ニシンゲン家』はいずれもオート・パンクを題材にしている。『リシアン・ルヴエ』の一節に次の言葉がある。「……グランデ氏は私と同様銀行の首領であり、七月〔革命〕以後銀行業は国家の首領である。ブルジョアジーは〔かつて貴族が住んでいた〕サンジェルマン地区の後釜にすわった。そして銀行はブルジョア階級の貴族である。……情況はオート・パンクが自からあるいはその友によって再び支配を掌握し、内閣を奪取することを求めている〔ラフィットのあとにやはりオート・パンクに属するカジミール・ペリエが大臣になった〕……しかし議会は理性を好まず、国王は貨幣しか好まない。かれは労働者と共和主義者を抑えつづけるために多くの兵隊を必要とする。政府は証券取引所を大切にすることに最大の利益をもっている。内閣は証券取引所を解体することができず、また取引所は内閣を解体することができない。……貨幣はただ単に戦争の神経であるばかりではなくて、われわれが七月〔革命〕以来享受している一種の武装平和の神経である。」(Documents d'histoire vivante de l'antiquité à nos jours, 5 (de 1789 à 1848), Fiche 27.) バルザックの『ニシンゲン家』をブーヴィエは「ロートシルト家を体現する」と考え、ドナールはロートシルト家の敵対者たる銀行業者フル家を体現するとしている。Jean Bouvier: Les Rothschild, 1960 P. 49. Jean-Hervé Donnard: Balzac, p. 307.

フリーエの思想体系もいわゆる「金融的封建制」に対する批判が一つの核心をなしている。<sup>(2)</sup>ここで注意すべき点はサンシモン派とフリーエ主義者の両者におけるオート・パンクに対する評価の相違である。サン・シモンはフランスにおける産業革命のイデオロギーを体現し、またアメリカ型純粹資本主義の発展を希求したという解釈がある。<sup>(3)</sup>にもかかわらずかれはこの金融貴族を克服し排除したところに未来を展望しているのではない。なる程サン・シモンは産業者の支配を求めたが、しかしかれは産業者を組織して一つの「団体」(階級の意)に形成するのは銀行業者の役割であ

り、就中「パリの一流の銀行業者たち」——これこそフリーエなどの批判するオート・パンクである——が産業者たちの政治活動を指導するべきだと考えているのである。<sup>(4)</sup>なる程サン・シモンは銀行業者が封建制の遺物（大土地所有者）と提携することには反対しているが、既存の<sup>(5)</sup>パリの金融貴族つまりオート・パンクが「産業の一般的代理人」の役割を演じることを期待する。サン・シモンは単に産業に仕える銀行業ではなく、産業を指導する銀行業をオート・パンクに求めているのである。サン・シモンの階級把握によると、フランス革命以前にフランス社会を構成していた階級は貴族・ブルジョア・産業者の三者であり、革命以前には貴族が支配しブルジョアが革命を行って支配階級の地位についた。サン・シモン自身は産業者の支配をうちたてることを狙っているのであるが、その場合注意を要するのは産業者と区別されたブルジョアの概念であって、ブルジョアとはサン・シモンによると「貴族でない軍人、平民の法律家、非特権的な<sup>ラン・チ・アイユ</sup>地代取得者」であって、サン・シモンはルイ一四世時代の終り頃形成されたいわゆる「伝統的」な銀行業を新種の産業と呼び、それが農業・製造業および商業という産業の三大部門を結合して経済の無政府性を克服するとみなし、この「新種の産業の特殊的利益は全産業者共通の利益と完全に一致する」と述べている。<sup>(6)</sup>サン・シモンは一九世紀前半のパリのオート・パンクを「金融貴族」とみなしそれを批判する意識よりも、むしろそれをフランス産業発展の指導者として期待する意識に立っている。なる程この「金融貴族」に対する評価はサン・シモンの死後その弟子によって若干の変化を遂げることは事実である。たとえば一八二九年の『サン・シモンの教義解説、第一年度』でバザールは、「銀行業者がしばしば勤労者と無為の徒との間にあって、社会全体を犠牲にして両者を搾取している」と述べ、既存の銀行業者に「反社会的で、従っておくれた」面があることを認め、それを打破すべきことを説い

ているが、しかし同時に既存の銀行業が「進歩的な」面を持ち、それを「直ちに発展さすべき」ことを説いている。<sup>(7)</sup>  
 バザールが既存の銀行制度の欠陥とみなすものは、第一に「労働手段の所有者が同時にその配分者である制度の欠陥を部分的に再生産し」、<sup>(8)</sup>「配分者がたえず労働の生産物から最大の $\frac{1}{10}$ 分の「税」「利子」を徴収するよう唆かされている」ことであり、第二に銀行業がすべての産業操作がそこに集中する中心点を占めていないため、産業の全体を掌握しその各部分の夫々の要求を評価しえないことであり、第三に農業がこの銀行業の影響をうけていないことであり、第四に授信業務が主に物質的保証に基づいて行われ、産業者の能力に基づいて行われていないことである。バザールは既存の銀行業にかかる批判を加えているが、しかしそれは元来経済的無秩序に秩序をもたらず第一歩であり、労働手段を必要とする勤労者〔産業者〕と労働手段を用いることもできずまた用いることも望まぬ労働手段の所有者〔貨幣所有者〕との間の仲介者として、新産業制度形成の枢軸を占めるべきものとみなすのである。

(2) 一例をあげよう。フリーエは次のように述べる。「文明にあつては金が全能である。だから、エクスーラ・シャベルの会議〔一八一八年に連合軍の軍隊によるフランス占領を終結させたヨーロッパ会議〕は、待たれた二人の銀行業者が到着する前にはあえてなにも決定しなかった。政治的チャンスが金貸し階級に租税を勝手に使用させているとすれば、この階級はこのことにより政府に対抗しそれと争うようになる。このことは、内閣を足もとにみている相場師から生じているのである。これらの未来の一〇分の一税徴収者が一切の完成計略を指導し、政府そのものに君臨している。かくして投機売買に逆わんとするどの内閣も完全に失墜する。」Ch. Fourier : *Traité de l'association domestique et agricole*, 1<sup>re</sup> édition, Paris. Londres, 1822. Tome I, p. 157.

(3) 坂本慶一『フランス産業革命思想の形成』昭和三六年、未来社。

(4) H. de Saint-Simon : *Du Système Industriel*, œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin. Tome 21, p. 47.

(5) H. de Saint-Simon : *Catéchisme Politique des Industriels*. Œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin. Tome 37, p. 55-56.

(6) *Ibid.*, Tome 39, p. 11 ff.

(7) *Doctrine de Saint-Simon*. Exposition, première année. 1829. Nouvelle édition par C. Bouglé et Eie Halévy. 1924. p. 269. note.

(8) *Ibid.*, p. 270. 原註にいう。「数年来フランスで割引率の引下げ——それはいつも拒否されている——のために行われている論争はわれわれの述べていることの一目瞭然たる証拠である。この施設〔フランス銀行〕(その使命は勤労者〔産業者〕に資金を容易に得させることである)が、国債利率の引下げ案に一切反対しているのも、やはり明白なもう一つ別の証拠である。この場合銀行業者は無為の徒として活動しているのであって、勤労者として活動しているのではない。」

他方フリーエ主義は金融貴族の支配がフランス社会全体の発展を阻害しており、フランス社会の未来はその排除のうえにのみ展望しうると考えている。この主張はフリーエ主義者トゥスネルの著『当代の王たるユダヤ人、金融的封建制の歴史』<sup>(9)</sup>(二巻、パリ、一八四七年)によって典型的に提示されている。これは金融貴族の支配に対する批判弾効の書であるが、同時に金融貴族と結びついたサン・シモン派に対する批判の書でもある。<sup>(10)</sup>トゥスネルは金融貴族がフランスの政治・経済社会全般のあらゆる諸側面に独占的な力を行使することによって、人民の生活を破壊し、内政外交両面においてナシヨナルな立場の喪失を招いていることを批判し、王権と人民との結合による「金融的封建制」からの解放を志向する。<sup>(11)</sup>サン・シモン派のコスモポリタンの性格と対英協調主義に対して、フリーエ派はナシヨナルな立場にたち、かつヨーロッパ的同盟を追求する。<sup>(12)</sup>大土地所有者の支配する王政復古期に結末をつけ、オート・パンクの

支配をもたらす七月革命においてはサン・シモン派はなお革命勢力の一翼を占めるが、しかし一八四八年の二月革命には、もはやその姿をみせない。他方フリーエ派は、金融貴族に対する批判をも意味した二月革命においてもなお共和派とともに革命勢力の一翼を形成する。<sup>(13)</sup> トゥスネルは常に共和派の「ナシヨナル」紙を手をたずさえて論陣を張るが、他方サン・シモン派のミシエル・シュヴァリエは、金融ブルジョアジーの利害を代弁する「ジュールナル・デ・デバ」紙の編集に協力する。<sup>(14)</sup> サン・シモン派およびそれが関係をもつ金融貴族（「オルレアン派」）とフリーエ派およびそれが手をたずさえる共和派、この両者の対抗は、フランス資本主義の少くとも一九世紀前半における特質を反映する。両者の対抗のなかで、現実にはいずれがフランス資本主義の発展にとってより主導的たりうるかは、フランス資本主義そのものの特質にかかわる問題である。この小論文は主として一九世紀前半までのオート・パンクの形成と機能の分析を通して、フランス資本主義の特質の認識に迫ろうとするものである。

(6) A. Tousselet : *Les Juifs, rois de l'époque. Histoire de la Féodalité financière*, 2 tomes, Paris, 1847. トゥスネルにとって「ユダヤ人」とは「他人の生活の資と労働とによって生きる一切の不正貨幣取引人、一切の非生産的寄生者」（序言一ページ）をさし、「ユダヤ人と高利貸と不正取引人とは同義語」（同上）であるが、その「胃袋は大都市の銀行にある。その吸盤はいたるところにある」（序言五ページ）と述べている。トゥスネルは言う。「フランスは今日この勢力（金融貴族）の束縛をうけており、銀行以外に政府は存在しない。国王も両院もその要求と気まぐれに仕えるという条件でのみ存在する。……国王ルイ・フィリップは支払停止の危険ある半ダースの銀行業者から王冠を受けている。……ギゾーやティエ

ールは産業的封建制のみじめな奴隷にすぎない。」（等一卷、一〇七ページ）  
(10) サン・シモン派とオート・パンクとの結合は、当時のミシヨールとヴィルナウの小冊子『サン・シモン主義とロートシルト家の歴史』によっても示されている。Michaud et Villenave : *Histoire du Saint-Simonisme et de la famille*

de Rothschild, ou biographie de Saint-Simon et de Bazard. Paris, 1847. オート・パンクに属する銀行業者とサンシモン主義との関係は否定しえない事実である。たとえば後にクレディ・モビリエを創設するペレル兄弟は、一九世紀前半にはロートシルト家にまもられてヴェルサイユ鉄道の管理にたずさわり大きな財産を作るのであり(Michaudet Villeneuve: op. cit., p. 47)。(サンシモン主義者ポーラン・タラボも鉄道経営でオート・パンクのロートシルト家と協力する。(本論文第二章参照))

(11) トゥスネルはフランス下院が地方的利害によって分断されてそこにナショナルな性格が失われていることを、また外政面においては金融貴族の対英追従とコスモポリタン主義とを批判する。A. Tousseul: op. cit., p. 11—17, p. 279 以下。

(12) トゥスネルにとってフランスの「自然的同盟」はドイツ関税同盟、ベルギー、オランダ、スイス、ピエモンテおよびエスパニアとの同盟である。ただしトゥスネルによるとこれら諸国はいずれもロシアとイギリスの好戦的侵略的傾向に脅迫されているからである。A. Tousseul: op. cit., p. 285—286. 第二章参照のこと。

(13) 二月革命におけるサンシモン派の態度は革命に全面的に反対であったわけではないが、しかしそれに積極的に参加したわけではなく、かつ一八四八年にデュヴェイリエが『信用』Crédit という表題の、後に「保守的共和主義新聞」と銘打たれる新聞を刊行したのに対して(cf. Sébastien Charléty: Histoire du Saint-Simonisme (1825—1864), 1931, p. 291—301.) フリーユ主義者ヴィクトール・コンシデランが急進左派の「社会主義的民主委員会」Comité démocratique socialiste の「民主的社会的出版網領」(一八四九年四月五日)の宣言に参加する(Jacques Kayser: Les grandes batailles du radicalisme, 1820—1901, 1962, p. 29—30)のは対照的である。

(14) Tousseul: op. cit., p. 37. ミンヘン・シエヴァリエと「シャルナル・デ・デバ」紙との関係について S. Charléty: op. cit., p. 298.

一九世紀前半に支配的影響力を有するオート・パンクの資本の存在形態<sup>(15)</sup>、それがフランス産業資本の発展過程に対してもつ地位および役割の関係、その検討をまずオート・パンクの形成史を通じてそれを支える生産および流通機構

の分析を通して行うことが課題となる。がそのためにとくに産業資本形成の第一の枢軸たる織維業をとりあげ、その生産・流通機構がペリエ家のオート・バンクへの発展にいかなる場と規定とを与えるかを検討すること、これが第一章の課題である。第二に、産業資本形成の第二の基盤ともいふべき鉄道建設事業において、オート・バンクがいかなる役割を演ずるかが、主として国家との関係において追求される。鉄道建設事業においては、一九世紀前半のイギリスは別として個別諸資本と国家とがそれぞれその国の特殊性に依じて特殊な様式で包絡しあうのであるが、その包絡の過程と構造のなかでオート・バンクはいかなる地位を占めるかが検討されるであろう。本論文はただ右の二つの課題の検討を通してのみ、オート・バンクとの関連においてフランス産業資本主義形成の特質の究明に当らうとするものであって、オート・バンクの銀行業務それ自体の検討はもとよりフランス資本主義の特質の究明に不可欠な銀行・信用制度全般の検討、ひいては農業構造の問題等々は必要な限りでのみ言及するにとどめる。しかしフランス産業資本主義の特質をオート・バンクとの関連で、織維業および鉄道建設事業を場として取上げるということは、少くとも問題の核心に迫る一つの然るべき方法であると信じている。とくに鉄道建設事業においては経済と政治の関連の問題が研究対象となるのであって、筆者の意図としては、それは後の研究のための序説の意味をもつものである。

(15) 「伝統的」な銀行業たるオート・バンクが一九世紀後半にいかにか近代銀行業によって克服・代位されるかは、本論文の枠外に横たわる研究課題である。がしかし序でながら閑説すれば、オート・バンクと近代的信用業との継承と断絶の関係が研究さるべきであると同時に、フランス資本主義は一九世紀後半においてもオート・バンクに代る近代的信用機関のもので「高利貸的帝国主義」(レーニン)として完成するという事態、つまり異った様相のもとにでにあるが、一九世紀後半においてもフランス資本主義ないし帝国主義はすぐれて投機的性格の濃厚なそれとして再現するという事態が注目さるべきで

ある。ここにフランス資本主義の特質の問題が横たわる。と同時に後にオート・バンクに代る近代的信用機関の創設を求めるサン・シモン主義者が実現したクレディ・モビリエやクレディ・リヨネ（その設立者アルレス・デヌフールはかつてサン・シモン主義者であった）が、近代的とはいえないかに投機的性格の濃厚な信用機関でしかありえないかが問われるべきである。サン・シモン主義者は純粹産業資本主義の追求者ではなくして、特殊フランス的産業資本主義の体现者なのである。

## 第一章 オート・バンク形成の背景 ——とくに繊維業との関連において——

一九世紀前半にフランスの政治動向に支配的な影響力を有したばかりでなく、その強固な存在それ自体がフランス経済社会の特殊性を反映するとみなしうる金融貴族ないしオート・バンクと称される金融業者について、まず検討すべきは、その形成の契機となった社会経済的背景およびその背景のもとでの貨幣資本蓄積の過程とその様式である。けれどし金融貴族が体现する資本形態の実存条件は、その形成契機である生産および流通諸関係と密接な関連を有するからである。かくてまず金融貴族の形成史から検討を始めなければならぬ。

まず具体例として、一九世紀前半に最有力のオート・バンクとなるペリエ家の場合を考察しよう。ペリエ家のオートバンクへの上昇過程は概略次の如きプロセスを辿る。レミユザの『回想記』<sup>(1)</sup>によると、ペリエ家は一八世紀以前にドフィネ地方の小都市ヴワロンでリンネルの「製造と商業」にたずさわっていた。オート・バンクに属するカジミール・ペリエの祖父ジャック・ペリエの代に一七三〇年頃グルノーブルに移り、次いで一七六四年には「ジャック・ペリエ父子甥会社」という商事会社を形成し、インドの織物をフランス南部に供給する商業と金融業に従事するように

なる。その間一七六〇年にはグルノーブル近辺のバシエの領地を一万八〇〇〇リーヴルで購入した。一七七三年にジャック・ペリエの当座勘定は三四万四、二六六リーヴル、クロードのそれは七万二、四九三リーヴルに達し、ジャック・ペリエはその死に際し、六〇万リーヴルの財産を残した。その息子でカジミールの叔父オーギュスタンはインド会社の支配人であり、父クロードは、ヴワロンのリンネル輸出のほとんどすべてを掌握し、また西インド諸島・サント・ドミンゴの砂糖を取引するマルセイユの「ビエール・シャゼル会社」に出資し、グルノーブルでは金融業を営み、政府に対する貸付も行った。そのうえ一七八〇年にはヴィルロワ公から一〇二万四、〇〇〇リーヴルで購入したヴィジルの城に染色工場をたてる。レミューザによるとこのヴィジルの城は、一七八八年にドフィネ地方の州当局が財政的破綻に陥ったときにクロードがこれを提供した功績により、フランス・ブルジョアジーの特征的志向——官職取得による社会的地位上昇への志向——として高等法院の参事官の地位を約束されたという。革命は高等法院における官職喪失を招き、その商業と財産に打撃を与えたが、アッシニア紙幣で債務を償却し、一七九四年に武器製造所をたて、国有財産の投機にたずさわり、一七九五年にアンザン鉱山会社の大株主となる。バルマードによると革命中にその資本はおそらく一〇倍になったといわれる。またクロードはナポレオンの「ブリュメール一八日」に金融し、フランス銀行の設立（一八〇〇年）に参劃し、法制局に入ったが、その死（一八〇一年）に際し約六〇〇万フランの財産を残した。その一〇人の息子は家族的経営を分割してそれぞれその発展にたずさわるが、そのうちヴィジルの工場に従事したオーギュスタンは一八二七年下院議員に、一八三二年上院議員になる。カジミールは一八〇一年に兄弟のアントワーヌ・スキピオンと協力してパリに銀行業を設立し（その資本は一八〇五年に二〇〇万フランであった）、オ

ート・バンクの地位を固めるが、アントワヌ・スキピンは、同時にシャイヨの製鉄所の所有者となる。カジミールはスキピオンのあとをついでフランス銀行の理事またアンサン鉱山会社の頭取となり、かつ一八三一年から首相および内相を歴任する（一八三二年死亡）。カジミールの一〇人兄弟のうち八人が議員になるが、アルフォンスは商人・銀行業者かつ産業家としてグルノーブルに留る。次の世代にペリエ家は、漸次ドフィネ地方との関係は稀薄になる一方、中央政界との関係はより密接になり、会計検査院参事、フランス銀行理事、ひいては一八七一年のティエール内閣の大臣、参事院議長、大統領などを輩出する。ペリエ家は文字通りもつとも典型的なフランスの「ブルジョア王朝」の一つである。

以上ペリエ家の経歴を概観して明らかなことは、第一にその起源においては地方のリンネルの製造・販売業から国際的なマーチャント・バンカーに転進し、しかも第二に純然たるマーチャント・バンカーであったことはなく、次第に諸地方の産業経営に進出すること、そして第三に家族的諸企業の中核としてパリに銀行業を設立し、フランス銀行に参劃し、中央政界との関係がきわめて密接になることである。

(1) Charles de Rémusat : *Mémoires de ma vie*. Tome II, La Restauration ultra-royaliste. La Révolution de Juillet (1820—1832). 1959. p. 124—130, p. 455—460. など Pierre Léon : *La naissance de la grande industrie en Dauphiné*. 1954. Tome. II, p. 533 ff. 参照。

(2) Guy P. Palmade : *Capitalisme et capitalistes français au xixe siècle*. 1961. p. 109—110.

ところでペリエ家の初発の事業たるレミューザのいうリンネルの「製造と商業」とはいかなるものであったか。その実態を把握することが、オート・バンク形成の基盤となるれ生産および流通諸関係を認識するうえで重要である。ヴ

ワロンは一七世紀末から一八世紀初頭にかけてグルノーブル近辺最大のリンネル製造業の中心地であり、一七三〇年に三、五四〇人の紡績工 (fileurs) (ドフィネ地方全体では五、六七〇人) と一、五七五人の織布工 (tisserands) (ドフィネ地方全体では二、四三八人) を数え、労働の地域的集中がかなり進行していた。<sup>(3)</sup> その経営形態はドフィネ地方の多くのラシャ製造業や鉾山経営と同様、ビエール・レオンが「家族的農民的産業」と呼ぶものである。<sup>(4)</sup> この企業形態は同じくレオンによってドフィネ地方に存在する「職人的産業」(皮革産業、帽子製造業、製紙業、刃物製造業) および「教会・貴族の企業」(製鋼所、「原初的」製錬所) と呼ばれる他の企業形態と区別されるものである。その実態を検討しよう。ところでまず一八世紀フランス経済社会を就中織物業の社会的経営様式に焦点を合せて概観するとき、その存在様式の多様性に注目せざるをえないのである。

(3) Pierre Léon : La naissance de la grande industrie en Dauphiné. Tome I, p. 32—33.

(4) Pierre Léon : op. cit., p. 55.

(5) 「教会・貴族の企業」と呼ばれる製鋼および製錬業の場合、その企業主は当時の支配階級たる教会ないし帯剣・法服貴族であるが、とくにより複合的な企業形態を有する製錬所は、鉾山経営(原料補給)および森林経営(燃料補給)を兼ね鋳鉄製造と鋳鉄の仕上げ工程とを集中している。この製錬業の場合もまたより単純な製鋼業の場合も、労働者は技術的熟練を有しかつ分業もかなり進行しており(製錬業の場合、熔鉾炉夫 *fourneliers*、炭焼夫 *charbonniers*、驟馬曳き *muletiers*、反鎚鍊鉄夫 (*ferriers*) *aux marinets* が存在する)、他の企業形態と比較して労働者数も多く(製鋼業の場合は九名ないし一名、製錬業の場合は鉾夫を除いて最小で二四人、最大はアルヴァール工場の九〇人)、かつ資本も比較的大きい(製鋼業の場合、原料としての良質の鋳鉄は高価であり、賃金は高く、燃料消費が大である)。従ってこれは他の企業形態に比してレオンにより「近代会社(プレイング・カンパニー)の先駆形態」とみなされるのである。しかしこの企業形態にあっても、まず第一に資本と労働の分離

がなお明確でない点において前資本主義的であった。ただし当時の典型的な製鋼所たるド・バラル家のアルヴァール工場を例にとると、本来の意味での賃金支払いにより雇用されるのは熔鉱炉夫のみであって、たとえば鉱夫に対してはその雇用関係はきわめて多様であるが、多くの場合、ド・バラル家所有の鉱山それ自体が「労働者」に譲渡され、この労働者は譲渡された鉱山で産出された鉱物の一定量をド・バラル家に納める義務を有し、かつ納入後の残りは労働者自身の所有に帰するという形態をとったのである。またある場合にはド・バラル家はある炭坑を購入し、ついでその旧所有者と永久納入契約を結ぶこともあり、またときには炭坑を購入することなく、鉱物の永久販売契約を鉱山所有経営者と結ぶこともある。この場合は「坑夫」はむしろ半独立の小企業者とみなさるべきであるが、しかし他方ド・バラル家はかれらに小麦・飼糧・油・塩・リンネル・火薬・木材などを提供した。また炭焼夫は手間賃労働を行ったにすぎず、騾馬曳きの場合にはド・バラル家が、牝騾馬を購入したが、騾馬曳きはこの前貸しされた額をサーヴィスの形で返還するという形態をとり、反鋸錬鉄夫の場合も反鋸が企業者としてのかれらに貸付けられたのである。要するにアルヴァール工場は集中した工場というよりも諸企業の寄せ集めに他ならなかったのであって、資本と労働は未分化であった。さらに「教会・貴族の企業」形態を特徴づける第二の点として注目すべきは、資本の源泉が地代にあったことである。ド・バラル家の場合、一七五五年に四一の領地から一万六、四三三リーヴルの収入をあげていたといわれるが、しかしド・バラル家よりも土地所有の規模のより小さい場合にはとくに地代を源泉とする資本への依存は、企業経営の発展に制限を加えることになり、ド・バラル家の場合もその例外たりえなかったのである。Pierre Léon : op. cit. Tome I, p. 59 ff.

まず第一に一八世紀に存在するもっとも単純かつ古風な形態として、同職組合形態のもとにあるか否かを問わず独立の手工業経営 (métier, artisanat) が都市および農村に存在する。「職人的企業」(entreprises artisanales) とも称されるこの自律的小企業の社会的経営形態を一般的に規定すれば次の如くである。<sup>(9)</sup> まず親方 (maître artisan) が労働手段および原料の所有者であると同時に自から労働する直接生産者であり、場合によっては同職組合同規則により

就業者数を規定された小数の職人 (compagnons) および徒弟 (apprentis) を雇う場合がある。親方が直接的生産者としてとどまる限りでのみ手工業経営であり、直接的生産過程を職人および徒弟の雇傭労働に委ね、親方が自から労働することを止め、指揮・監督の機能のみを行う場合、それは手工業経営とはいひ難く、マニユファクチュアの初期段階に入る。<sup>(7)</sup> しかし親方が手労働をやめて専ら労働者の監督にたずさわるには、比較的多数の労働者数が雇用され協業が行われることを条件とする。本来の手工業労働は多かれ少かれ家族的性格を有し、親方家族の家を前提とし、いかなる企業からも独立の自律的小経営である。これが手工業の本来の形態である。その生産は、一般市場めあてに行われる場合もあり、特定の個別的顧客の注文に基づいて職人的技能を要する生産物を生産する場合もある。この場合生産者と消費者との関係は、その間になんらの仲介商人も介入しない直接的なものである。しかし商品生産の発展は、手工業者をして自己自身のリスクにおいて、かつ自己自身の利益のために市場あてに自由に生産しかつ販売することを望ましめる。そこから一方において職人数を制限する同職組合的規制を粉碎し、商品生産者としての自由をかくとくし、就業労働者数の拡大を通し、また職人および徒弟を賃労働者に転化しつつマニユファクチュア経営に成長転化する方向が展望されうる。しかし小親方の資本家への転化には次の二つの条件が不可欠である。第一に「個別的資本の特定の最小限の大いさ」<sup>(8)</sup> がその物質的条件として必要であること、第二に自分の労働力を資本に売る自由な賃労働者の存在を前提とすることである。しかし他方では手工業が他の産業資本ないし商業資本の注文契約に基づいて生産し、かくて自律的手工業が他の外部資本に従属する場合がある。この場合職人親方は手間賃仕事人<sup>(9)</sup> (façonnier) の属性を帯びるが、しかし注文契約が単に下部企業契約であればなお職人的手工業経営というべく、命令の授受を伴う服従を

内包する労働契約であれば職人親方は職人や徒弟とともに賃労働者に転化する。さらにまた資本主義の発展にもかかわらず、自律的手工業としてのその存在を持続するものもある。かくて手工業の展望は三様である。手工業親方が資本家に転化する場合と、外部資本の支配のもとに賃労働者に転化する場合と、なお依然として手工業経営にとどまるもの、これである。<sup>(10)</sup>

(6) 手工業 (Handwerk, métier) の一般的規定については L. D. Pešl : Mittelstandsfragen, im Grundriss der Sozialökonomik, ix Abteilung, Das soziale System des Kapitalismus. I Teil, Die gesellschaftliche Schichtung im Kapitalismus. Tübingen, 1926. またフランス語文献では François Perroux : L'Artisanat dans le capitalisme moderne. Paris, 1938. を参照。

(7) 「資本家は、本来の意味での資本制的生産がやると開始されるための最小限の大きさに彼の資本が達するや否や、さしあたり手労働から免れる。」K. Marx : Das Kapital. S. 347. 以下『資本論』からの引用頁はすべてディーンないし研究所版原典頁で示す。

(8) 「本源的には、同時に搾取される労働者の総数したがって生産される剰余価値の分量が、労働充用者そのものを手労働から解放し、小親方を資本家たらしめ、かくして資本関係を形式的に成立させるに充分でありうるために、個別的資本の特定の最小限の大きさが必要のように見えた。資本のかかる最小限の大きさは、いまや、分散して相互に独立する多数の個別的労働過程を一個の結合された社会的労働過程に転化させるための物質的条件としてあらわれる。」K. Marx : Das Kapital. S. 346.

(9) ミシェル・ドブルの規定によると手間賃仕事人 (façonnier) とは、「産業家や商人に属する原料を完成生産物に変える」のであって、「もはや家内労働者ではないが、しかしいまだ職人親方ではなく」、従ってかれはその労働において自己自身の主人であり、かつ作業場で命令を下す。(Michel Debre : L'artisanat, classe sociale. Paris, 1934. p. 47.)

(10) 以上は手工業のごく大まかな社会経済的規定である。参考にその法律的規定としてフランス共和国一九三四年三月二十七日の法律による規定をあげると、「親方職人」(maître artisan)とは(1)個人で、自己の計算にもつき手職を行う。(2)主として自己の労働の生産物の販売にたずさわる。(3)その職業能力を、準備的な徒弟制度が長期の手職の行使により正当化する。(4)職人や徒弟を有し、その数は少数に規定され、親方がその労働を指導する。cf. F. Petroux : op. cit.

ところで一八世紀フランスの織物業にあっては、この自律的手工業経営は、例えばカーン納税区のあらゆる都市・村落のリンネル製造業に、またポワトゥ地方の都市および村落に散在する織布工に、またフランス西部にも見出される。<sup>(11)</sup>しかしフランス全体については、織物業は早くから都市における比較的強力な同業組合的規制からの自由を求めて農村に拡散する傾向があり、第二に自然的諸条件が悪く、あるいは土地所有が狭隘で、農業労働のみでは農民家族を養うに足らぬ場合の、農民の必要不可欠な補足的生活維持手段として、農村家内工業として展開する傾向がある。<sup>(12)</sup>この二重の傾向から織物業にあっては手工業経営よりも農村家内工業の比重が大きい。手工業はむしろ皮革し業、ガラス製造業、製紙業、刃物製造業においてみられ、織物業ではとくに染色業と漂白業にみられる。

(11) E. Tardé : *L'Industrie dans les campagnes en France à la fin de l'ancien régime*. Paris. 1910. pp. 39—40. カーン納税区とポワトゥ地方の手工業は、当地方のブルジョワ的顧客の直接的注文に基づく生産にたずさわっており、タルンは、カール・ベヒヤーの手工業規定により、注文生産こそ手工業経営の本質規定と考えている(Cf. *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*. Jena. 1899. t. III, p. 375) が、手工業生産と注文生産とが一致するものではないことについて<sup>12</sup> Werner Sombart : *Der moderne Kapitalismus*. 2te Aufl. 1 Band. S. 207. を参照。なおフランス西部では注文生産に基いたる手工業経営が存在す<sup>13</sup> cf. Paul Bois : *Paysans de l'Ouest*. 1960 p. 471 ff.

(12) Pierre Léon : *La naissance de la grande industrie en Dauphiné*. Paris. 1954. Tome 1. P. 56

全般的には織物業は農村家内工業を広汎な基盤としているが、しかしその手工業経営の意義を軽視することはできない。たとえばフランス西部の都市および村落の織物業において、「自から責任をとる製造人親方」(maitre fabricant à son compte)と称される手工業者は、自宅に地下室——その湿気と温度の一定なことが撚り糸の保存に役立つ——をもち、自から一台の織機を操作すると同時にいま一台の織機で一人ないし二人の職人が労働し、それを親方が指導するという形態をとる。この手工業には三台ないし四台の織機を有するより有利な経営もあり、また一台の織機しかもたず、家族労働の援けをかりて一人で働く貧しい経営もある。この手工業経営に要する資金は、フランス西部の場合、一台の織機五〇リール、作業場となる地下室の設定費、一〇〇オース(一オースは一・一八八メートル)の長さの織布一反を製造するに要する一ヶ月の労働期間中に固定される原料費(織機一台につき約四〇フラン)、徒弟一人一労働日に支払う報酬一六スルー、これに一般的経費を加えると、一人ないし二人の職人を用いる純粹に手工業的な経営の場合、数百リールの資金を必要とした。一七四八年頃には二人ないし三人の職人を雇用するに足る数百リール以上の資金を有する手工業者は稀であつた。<sup>(14)</sup>しかしたとえばマメール市では一七四九年に一三〇人いた製造業者が、一七八九年に四八人に減少し、この四八人の製造業者が三〇八人の職工あるいは職人を雇用するに至る。つまり製造人親方一人に雇用される平均労働者数は六人ないし七人の割合に増大するのである。<sup>(15)</sup>この集中過程のなかから、自からは労働せず専ら他人に労働させ、専ら監督の機能を担当するマニファクチュア資本家が輩出すると同時に、これら四八人の製造業者に雇用されなくなった職人は、専ら家族労働に依存する農村家内工業に引退る。<sup>(17)</sup>この手工業経営に比較すれば、農村家内工業は一般にその経営規模はより小さく、半農半工的性格はより強力であり、

またいま述べた如く手工業職人の没落形態でさえあった。農村家内工業では、土地所有者ないし借地農の農民家族が、農業労働の余暇に自家消費のためにリンネルや毛織物の製造にたずさわり、自家消費後の余剰生産物を、周辺の都市市場に直接販売する。この形態は一八世紀後半のブルターニュ地方の大部分、ピカルデー、フランドル、エノー、カンブレジの若干の土地、スダンを中心とする広範な地域に見出され、タルレによつて「一八世紀末フランス農村の産業生活のもつとも普及したタイプの一つ」と称されているものであるが、ブルターニュの場合、農民家族は一台または二台の織機を所有し、野良仕事の無いとき、場合によつてはせいぜい一人の家僕とともに働く。原料は多くの場合自給であり、自家消費後の余剰をレンヌその他の周辺都市に直接販売する。<sup>(18)</sup>これが一八世紀後半の農村家内工業の形態である。たしかに一八世紀にあつては手工業職人の多くは半工半農であり、農村に土地を所有し、耕作に従事しているから、手工業経営における職人の労働日は不確定なのが通例であつた〔資本による労働過程の形式的な包摂の未完〕。しかしその土地への固着性は本来の農民程強力でなく、もしも手工業における労働日の確定により「いや気がさすと、かれらは地方から出ていくであらう」と当時のドフィネ地方の一証人フォタニユーが述べているように職人はすでに本来の農民から脱し、むしろ労働者に接近していたのである。<sup>(19)</sup>

(13) Paul Bois : Paysans de l'Ouest. 1960. p. 515 ff.

(14) フローワール地区では一七四九年に織布製造人の半分ないし三分の二は一人で働き、他の大部分は職人を一人しか雇用しなかつた。 Paul Bois : op. cit., p. 517.

(15) この集中過程にはマメル市の例外的事情が作用したことを否定できない。そこでは織布一反は例外的に一〇〇オーヌ(約一二〇メートルの)長さに規定されており、従つて他よりも大きな流動資金を必要としたのである。この例外的規定は、

職人が親方になるのを妨げるための、親方の策略であった。

(16) 「マニユファクチュアは、その初期においては、同時に同じ資本によって就業させられる労働者がより多数だということ以外には、同職組合的手工業とはほとんど変りがない。同職組合親方の作業場が拡大されているだけである。」K. Marx : *Das Kapital*. I. S. 337. そして「資本家は、本来の意味での資本制的生産がやっと開始されるための最小限の大いさに彼が達すや否や、やつあたり手労働から免れぬ。」K. Marx : *op. cit.* S. 347.

(17) Paul Bois : *op. cit.*, p. 517—518. 一八世紀フランスにおける手工業に雇われる職人の多くは半工半農であって、農村に土地を所有し、耕作に従事する。職人から親方に成上りえないばかりか、親方の集中過程に伴い手工業から離反させられた職人は、農村に帰って副業として農村家内工業を営む。つまり農村家内工業は職人の没落形態でもあったのである。

(18) E. Tarlé : *op. cit.*, p. 40.

(19) Bib. Nat., Mss. fr., 8386, fos 182 v<sup>o</sup>—185. Cité par Pierre Léon : *op. cit.*, I. p. 58.

一八世紀後半のドフィネ地方の例では、ラシャ製造業と絹糸繰業で農村家内工業が、製粉業・皮鞣業・白鞣革業・製紙業で手工業経営が支配的であるが、一〇人以上の職人を雇う手工業は、製粉業の雇用者数の判明している八七の企業のうち七九以上も占め、製紙業では一七三〇年の平均で六人ないし一〇人であり、一四人以上の職人が働く場合もある。<sup>(20)</sup> これら雇用職人数の増大は、手工業経営のマニユファクチュアへの転化過程の一指標である。<sup>(21)</sup> 他方一八世紀後半の大都市の手工業経営における親方対職人の比率は、ボルドーでは一対四、パリでは一対六であったとされている。<sup>(22)</sup> パリの場合手工業は業種によって地域的に分布しており、パリ第一一区と第二二区にまたがるフォール・サン・タントワースは、アンリ二世時代以来二〇世紀の今日に至るまで家具手工業で著名であるが、一八世紀には貴族と上層ブルジョアジーの特定の顧客の注文に基づきソファ、長椅子、書き物机を、また一般市民のために食器戸棚、衣

裳戸棚を製造した。この家具手工業で注目すべき点は、一八世紀にある程度分業が存在していたことである。当時の一家具師は次のように証言する。「高級家具師は大部分がその枠組を自からは作らず、専らそのみを作る他の家具師に安い価格で作らせる。」また「木材を縦に薄く割るのは高級家具師ではなく、専らこの作業を行う労働者である。」<sup>(23)</sup>前の言葉は手工業経営における社会的分業を、後の言葉は手工業経営内の作業場内分業を示す言葉であるが、経営におけるかかる分業の存在こそ手工業の本来的マニュファクチュアへの成長転化の生産力的根拠をなす。マニュファクチュアの分業体系はすでに手工業のうちにはぐくまれた分業体系を根拠として、それを同一資本のもとに再編統合するとき成立する。しかしかかる統合が同一資本によって行われるためには、より大きな資本を必要とする。<sup>(24)</sup>

(20) Pierre Léon: op. cit., I, pp. 57—59.

(21) 前出注(16)参照。マニュファクチュア形態の検出に雇用者数のみをもってすることのできないことはいうまでもない。それは一指標たるにとどまる。協業に基づく分業、これがマニュファクチュア形態検出のいま一つの指標であることは云うをまたぬ。

(22) Henri Sée: La France économique et sociale au XVIII<sup>e</sup> siècle, 5e édition, 1952, p. 101.

(23) Roubo le fils: L'art du menuisier ébéniste, 3e section de la III<sup>e</sup> partie, pp. 811, 799, cité dans Simone Francès: Où va l'artisanat français?, 1961, pp. 10.

(24) 小親方を資本家たらしめ・かくして「資本関係を形式的に成立させるに充分でありうるために、個別的資本の特定の最小限の大きさが必要ないように見えた。資本のかかる最小限の大きさは、いまや、分散して相互に独立する多数の個別的労働過程を一個の結合された社会的労働過程に転化させるための物質的条件として現れる。」K. Marx: Das Kapital, I, S. 346. ところでフランス西部やドフイネ地方にみられる比較的多数の就業者を擁する織物業・製粉業あるいは製紙業の例、

またすでにある程度に分業がマニユファクチュアへの道を準備せるパリの家具手工業の例、これらの例にもかかわらず農村家内工業は勿論都市手工業も、マニユファクチュア経営への、さらには機械制工場への自生的な成長転化の過程はきわめて困難な道程をなすのであって、この困難それ自体とこの自生的な成長転化を阻害した諸要因とに、一八世紀後半から一九世紀前半にかけてのフランス資本主義の基本的特質が存在する。この成長転化がフランスの場合全く不可能であつたとすることは正当な理解ではないが、しかしその成長転化は、多くの困難に直面した。直接的生産者の資本家へのこの自生的転化過程に伴う諸困難を考察することが次の課題である。がそれにさきだつてまず確認するべきは、右の困難と関連して農村家内工業と都市手工業とが長期かつ大量に残存し、フランスをして小ブルジョアの国たらしめるという事実である。この事実を、まずさし当り次の一連の統計的事実により確認しておく。ポール・コムプの統計的研究によると五人以下の労働者を雇傭する小企業は一八九六年に全企業数の八〇%を占め、一九三六年になお七二%を占める。またフランス全体の一経営の平均雇傭労働者数は一八九六年に六人、一九三一年に約一人、一九三五年に約九・五人であつた。毛織物業ではフランスの場合一九三八年から一九三九年にかけて二、三二三の企業に二〇万人の労働者（一企業平均約八〇人の労働者）が雇傭されていたのに対し、アメリカの場合には五八三の企業に二七万人の労働者（一企業平均約四六三人の労働者）が雇傭されている。これらの事実はフランス資本の分散性と小規模性を如実に物語るものである。<sup>(27)</sup>職人的手工業の絶対数はフランス全体で一九〇六年に二二五万であつた。その数は一九五〇年に一〇〇万、一九五四年に七三万四、二八〇であつて、その減少傾向は二〇世紀に入つて以来顕著に確認されるけれども、<sup>(29)</sup>今日なお重要なセクターをなしている。パリの場合一八六〇年以前には近代的工場はほと

んど存在せず、衣類・食糧・建築および奢侈産業における職人的手工業ないし小企業が強固に存続する。一八四七年にパリには六万四、八一六人の経営者に対し、三四万二、五三〇人の労働者がおり、経営の平均雇傭労働者数は約五人の割合にすぎない。<sup>(31)</sup>一八六〇年以前は近代的工場は首都パリに対しむしろ遠心分離的傾向をもち、奢侈的需要に依る形で存続する。この近代的工場が首都パリを忌避した理由は、パリの賃料（土地・家屋）・労働力および燃料の相対的高価にあり、この三要因は後述するようにいずれもフランス資本主義の特殊構造の諸側面に他ならない。手工業がパリに存続しうる一因は、それが富裕なブルジョアジーの個別的顧客を初め内外の奢侈的需要に応じ、報酬のひくい職人や徒弟の労働を用いうるからである。自律的手工業ないし小企業の強固かつ広汎な残存こそ、農村家内工業のそれとともに、フランス近代史の特徵的諸側面を形成する。<sup>(33)</sup>

- (25) パリの家具製造業は今日なお手工業が支配的であるが (S. Francès : op. cit.)、繊維業全般については、第二帝政時代の繊維業を考察したフォールの研究 Claude Fohlen : *L'Industrie textile au temps du Second Empire*. Paris. 1956. p. 68—70. を参照。それによると、農村に広汎に存在する家内工業およびとくにフレール、ショレ、タラール、ヴィルフランシュに存在する手工業を別として、一九世紀第二帝政下の繊維業雇傭主には、その起源により次の異った存在様式（社会層）が認められる。第一に「数のうえで少数派にすぎぬ」（七五頁）が堅固な財産を有する名望家出身の「繊維貴族」と呼ばれるもの、第二に一九世紀半におお上昇中であって、まだ成功も富も確立していない繊維「ブルジョア」が存在する。その起源は多様であるが、農村家内工業→作業場→工場のプロセスをたどることに注意。第三に商人資本に起源を有するものがある。以上の点については後述。

- (26) Paul Combe : *Niveau de vie et Progrès technique en France depuis 1860*. Paris. 1956. p. 245—6.

- (27) 念のために二〇世紀半のフランス経済における生産の集中度を示そう。シャルドネによると一九五五年においてなお三

五万二、七一〇の企業数に対し労働者数は三七四万三、〇〇〇人つまりの一経営当りの労働者の平均は一〇・六人である。一九五五年のフランス産業各部門の集中度をシャルドネにより表示すると次の如くである。Cf. Jean Chardonnet : L'économie française, étude géographique d'une décadence et des possibilités de redressement. Tome I. Paris. 1958. p. 269 — 270.

|                    | 一経営当り<br>雇労働者<br>平均数 | 経営数    | 実数<br>単位<br>(1,000人) |
|--------------------|----------------------|--------|----------------------|
| <b>集中度の高い場合</b>    |                      |        |                      |
| 鉄工業                | 984                  | 190    | 187                  |
| <b>集中度の低い場合</b>    |                      |        |                      |
| 航空機製造              | 185                  | 340    | 63                   |
| 非鉄金属               | 77                   | 220    | 17                   |
| 金属第一次加工            | 79                   | 920    | 73                   |
| <b>分散度の高い場合</b>    |                      |        |                      |
| 鑄造業・ボイラー製作・器具      | 23                   | 9,580  | 226                  |
| 機械製造               | 31                   | 5,820  | 183                  |
| 電気架設               | 15                   | 13,290 | 208                  |
| ガラス産業              | 23                   | 2,080  | 48                   |
| 化学産業               | 27                   | 8,610  | 232                  |
| ゴム産業               | 21                   | 2,550  | 64                   |
| 紙産業                | 30                   | 3,220  | 99                   |
| <b>分散度の非常に高い場合</b> |                      |        |                      |
| 一般什器               | 2                    | 73,000 | 148                  |
| 光学および時計製造業         | 4                    | 18,250 | 89                   |
| 建築資材               | 7                    | 7,850  | 60                   |
| 製粉業                | 3                    | 11,630 | 38                   |
| 乳業および乳製品           | 8                    | 5,410  | 47                   |
| 繊維業                | 3                    | 13,890 | 481                  |
| 木材および家具            | 3                    | 57,580 | 198                  |

(28) S. Francès : op. cit., p. 5.

フランス資本主義とオート・パンク

(29) これに反しモラゼの解釈では、職人的手工業の絶対数は常に増加しており、ただ手工業以外のより規模の大きい企業の絶対数の増加よりも相対的にその増加率が低いことになってゐる。Charles Morazé: *La France Bourgeoise*. Paris. 1952. p. 129.

(30) Maurice Block: *Statistique de la France comparée avec les divers pays de l'Europe*. 2<sup>ed</sup>. Paris. 1875. Tome II., p. 519.

(31) しかしパリでも生産の集中が進行したことは看過しえぬ。パリの労働者数の推移は、一八四七年の約三四万二、〇〇〇人、一八六六年に約四一万六、〇〇〇人、一八六六年に四四万二、〇〇〇人、一八七二年に五五万〇、〇〇〇人であり、これに対し企業者数は一八四七年の約六万五、〇〇〇人から一八七二年の三万九、〇〇〇人に減少する。この集中はとくにパリの中心部に先立、一〇年間に行われた。Cf. Jean Bruhat, Jean Dautry et Émile Tersen: *La Commune de Paris*. Paris. 1960. p. 26. パリの家具製造業にあっては、一八八〇年以後初めて四、五万台の機械と一〇人ないし二〇人の労働者を周囲に集めた混合製造所 (*fabriques mixtes*) と約二万台の機械と二〇人ないし七〇人の労働者を占める少数の本来的工業が成立する。しかしそれらは手工業作業場に量的に圧倒されてゐる。S. Francès: *op. cit.*, p. 12.

(32) M. Block: *op. cit.*, p. 11—12.

(33) 家内工業は、工場・マニユファクチュアまたは問屋の「外業部」(マルクス)に転化され、目に見えぬ糸によってそれに動員され、かつ本来的雇主と労働者との間に介入する全一連の盗賊的寄生者によって収奪される。それは大工業および大農業によって過剰化された人々の最後の避難所になり、かくて本来的家内工業は近代的家内労働に転化する。これが資本主義社会における家内工業の一般の運命である。資本主義は、かかる家内労働ないし小企業を絶滅しないで、むしろそれを自己存立の前提として培養する。この意味でいわゆる「二重構造」(その概念はきわめて曖昧であるが)は資本主義一般に本質的なものであつて、家内工業の存在それ自体は、近代化のおくれないうれがみを表明するものではない。この見地からすると、フランスにおける手工業の強固かつ広汎な残存は、フランス資本主義の特質を表明するのではなく、資本主義の一般的

趨勢の確認に他ならぬように思われるかもしれない。もちろんフランス手工業も資本主義一般の趨勢をまねかれえない。しかしここで注意しなければならぬことは、フランス手工業には大資本の外業部に転化しない自律的なものが多く、またその自律性が相対的に大きいという事実である。これこそフランス資本主義の特質をなす。この事実はバリ家具手工業の社会学的研究により確認されている。cf. Frances : op. cit. この研究によると、現在、家具製造手工業の親方は、その約六七％が職人から成上ったものであり、かれらが手工業を選じた理由は、「手工業に対する個人的嗜好」——五二％、「家族的伝統」——二六％、「独立への愛」——八％、「家族員の影響」——六％であるのに対し、「労働市場の状態」——一％、「偶然」——六％である。その生産物の販売先は個人の顧客が六〇％以上を占める。これらの事実は家具手工業の自律性の相対的に大なることを物語る。かれらの不満は主として重税と信用組織の不備とにあり、「本来的雇主」の収奪にあるのではない。もちろん大企業の競争に対する不安も存在するが、一〇％にすぎない。かれらは大企業的大量生産機構によっては生産しえない手工業的熟練を要する奢侈品を製造する。従ってかれらは手工業者としての自負をもつ。しかしフランスの手工業者ないし小企業家が比較的平穩な歴史を辿ったと考えることは間違つた認識はない。上述の家具手工業は比較的安定的な手工業である。フランス近代・現代史は、一面では、手工業者ないし小商品生産者の歴史である。フランス革命におけるサン・キュロットを始め、一九世紀の諸革命におけるかれらの役割、一九世紀後半におけるブーランジスムとの関係、また最近ではブジャード運動を想起のこと。またかれらは反ユダヤ主義と外人嫌いのイデオロギー的基盤をなす。フランス手工業者はその自律性が相対的に大きいだけ、圧迫に対する自律性擁護の行動力が大きいというべきである。このことは思想上にもその反映を見出した。典型ブルードン。トゥスネルの反ユダヤ主義はこの手工業的小商品生産をイデオロギー的基盤とする。

フランス資本主義の基底をなす相対的に自律性の大きな手工業と農村家内工業とを広汎な基盤とし、直接生産者の資本家への転化を牽制しつつ、フランスの資本主義は展開する。その機構の検討、これが次の課題であるが、さし当って検討の対象を一八世紀後半の繊維業におく。まず対象とすべきは、マニユファクチュアの存在形態についてであ

る。一八世紀後半に王立・特権マニユファクチュアとは別に個人経営の本来的集合マニユファクチュアが存在したことを従来の見解の是正のため確認しなければならぬ。<sup>(34)</sup> その例として、数世紀以前のオルレアネの名望家でありかつ商人<sup>(35)</sup> (negociant)たるフランソワ・ジャック・マンヴィルの捺染布マニユファクチュア(一七六二年設立許可、一七六三年製造開始)がある。これは設立に先立って一七六一年に王立マニユの特権と特にスイス製綿布の無税輸入の特権とを要求して拒否され<sup>(36)</sup>、また設立後一七七一年に再度王立マニユの特権を要求して拒否された個人経営のマニユファクチュアである。このマニユファクチュアはなる程当初において王立マニユの特権要求を拒否された代償として当局から二、三の優遇処置をうけたことは確かである。つまり一七六九年まで継続した營業税免除と兵士宿泊義務の免除<sup>(38)</sup>、六、〇〇〇リーヴルの建設費補助、綿布仕上用銅製シンダー付艶出ロール機械および圧搾機購入経費半額二、四五八リーヴルの国庫負担がこれであるが、しかし一七八七年のマルカンディエの『オルレアンの商業についての考察』が述べる如く、以後「それは、それ自身の基金、その企業家たちの勤勉と勇氣とによつてのみ維持された」のであり「その地位がはるかに有利なブルジュエのそれ(マニユ)のように、商品価格の低廉によつても労賃のそれによつても政府の好意をうけるどころか、当時外国との交通にとりもつとも役に立つ称号(王立・特権マニユの)を奪われ」ていたのであつて、「フランスの若干のマニユファクチュアのように、調達と販売を促す若干の特権を享受すれば」、当時の雇用労働者数の「二倍を雇用するであろう」とマルカンディエにより評価されているのである。<sup>(40)</sup> このマニユファクチュアの労働組織および分業形態につき別の資料に基づいて述べれば、一般の男女労働者はオルレアンで募集され、採色師・彫刻師・捺染工等の熟練を要する若干の労働者は外国とくにオランダとスイスからきわめて高い賃金により

募集されたのであって、一七六八年におけるその労働者構成と一人当り賃金は次の如くであつた（かつこ内賃金）。彩色師一人とその家族（年三、〇〇〇リーヴル）、一人の図案師（年一、二〇〇リーヴル）、八人の彫刻師（年一、二〇〇リーヴル）、二二人の捺染工・配色工（日に一五スーないし五リーヴル——以下すべて一日当り賃金）、二二人の媒染劑塗布工（八ないし一二スー）、三人の艶出工（一二スー）、八人の艶出ロール機械工（二〇ないし三〇スー）、オリヴェ小牧場の一〇人の「漂白」労働者（二〇ないし三五スー）、サン・ローランにおける洗濯・染色および茜染料染めのための一〇人の労働者（二〇ないし三五スー）、彫刻版のための二人の指物師（三〇および三五スー）、二人の染料粉挽工と篩工（二〇および三〇スー）、青・黄・緑の染料を刷毛につける二〇人の労働者（一〇ないし一五スー）、捺染徒弟多数（五ないし一〇スー）、四人の事務員（二、〇〇〇リーヴル以上の捧給<sup>(41)</sup>）。以上各種工程を担当する労働者の列挙のうちに分業に基づく協業の労働組織を認めることができる。ただ「オリヴェ小牧場の一〇人の「漂白」労働者」と「サン・ローランにおける洗濯・染色および茜染料染めのための一〇人の労働者」という指摘があるように、当初は漂白を含む一部工程は同一空間外の別の場所で行われていたのであるが、一七八七年にこのマニユファクチュアがオルレアンからオリヴェに移転したとき全工程が同一空間に集中させられた。<sup>(42)</sup>一七七九年に雇傭労働者数は一七六八年の二倍になって約二、〇〇〇人、捺染機三五台ないし四〇台、捺染織布年製造反数一万六、〇〇〇反であつた。それに要する原料（綿布）はスイスとインドからの輸入によるほか約三分の一はボージョレの農村家内工業に委託製造させていた。この点についてタイヤルデルの報告は次の如く述べている。「数年来J・マンウィル氏はボージョレで約五〇〇〇ないし六、〇〇〇反の捺染用綿布を製造させていた。しかしここ三年来この綿布の製造は、かれによるとスイスやインドのそれに大へん劣るよう

になつたので、かれはその地方で始めた事業を放棄した<sup>(43)</sup>と。ここに農村家内工業に問屋制的に依拠せる分散マニユ  
 的形態（後述）とは異なる本来的集中マニファクチュアが、農村家内工業との絶縁および原料輸入を契機として完全に成  
 立した。ところでこのマンヴィルのマニユマクチュアについてその経営上次の諸点が注目さるべきである。第一に  
 とくに彩色師・彫刻師・捺染工など外国系の熟練工の賃金が、「かれにとり非常に高くつき、……かれの利潤の大き  
 な部分を食べた<sup>(44)</sup>」ばかりか、分散マニユ形態において農村家内工業に支払われる加工賃よりも、集中マニユマクチ  
 ュアに雇用される労働者賃金の方がより高いということ。第二に「製造業者が自己の原料を用いさせる場合（つまり  
 農村家内工業で依託製造させた原料（綿布）を用いる場合）、労働力〔の賃金〕は商業〔生産物商品の価格〕の三分の  
 一にしかならないのが普通である」が、マンヴィルは、「織られた木綿を購入するから」、商品価格は労賃の三倍でな  
 く四倍に相当するのであって、「これら商品の年生産物は貨幣で約一〇万エキユ（三〇万リーヴル）になるという事実<sup>(45)</sup>、  
 これである。つまり労働力の高価、輸入原料の高価がこのマニユマクチュア経営を圧迫しており、これが王立・特  
 権マニユの特権取得の要求へと駆り立てると同時に、マルカンディエが「調達と販売を促す若干の特権をえれば」そ  
 の生産規模は倍化しうるとの見解を吐露した所以をなす。この個人経営マニョマクチュアにみられるこの困難な条  
 件にもかかわらず既述の如く一七六八年から一七七九年に雇傭労働者数は倍化し、以後販路の三分の一はフランス植  
 民地・イタリア・エスバニアに依存しつつ、フランス革命を経て存在し続けるのであるが、一八二〇年に販路困難に  
 陥り製造を中止し閉鎖するに至る<sup>(46)</sup>。さて以上の事実から従来の見解について異論を提出しうる段階にたち至った。第  
 一に集中マニユは主として王立・特権マニユとして存在したという従来の見解に反して、個人経営の集中マニユマ

クチュアが一八世紀後半のフランスに少からず存在していたということ、第二に王立・特権マニユはまさにそれが絶対王政と結合した特権マニユなるが故にフランス革命後消滅するということ従来の見解に反して、私営の集中マニユもまた一九世紀初頭に等しく消滅する事例が後にみる如くマンヴィルのマニユ以外にも少からず存在しており、従って一八世紀後半の集中マニユが一九世紀に入って消滅するのは、特権ないし王立ということと無関係と考えるべきであって、その消滅の原因を別の事態に求むべきではないかという問題、これである。特権マニユであろうとも正常な環境のもとにあればその生産力は、生産関係は破棄されても継承されうるのであって、特権非特権共通にみられるマニユ・ファクチュアの一部生産力のこの断絶は何に由来するのかといふ問題。以上が第二の問題をなすが、マンヴィルのマニユの場合では集中マニユにおける労働力および原料の高価が第一因として作用しており、それが集中マニユ経営をして市場問題に対しとくに敏感かつ懦弱たらしめ、かつ第二因としての市場狭隘化による圧迫をそれが加重すること、ここにその破滅の原因が存在したという事態に注目する必要がある。

(34) この確認は、従来の見解を是正するうえで必要である。ただし高橋幸八郎氏は、一八世紀のいわゆる集合マニユ・ファクチュア形態は王立ないし特権マニユ・ファクチュアとしてのみ存在したとの考えの如くである。高橋幸八郎『市民革命の構造』一二九頁以下参照。

(35) 財務總監ダニエル・シャルル・トリュデニヌは、一七六三年二月九日付オルレアン納税区知事シビエール宛書簡のなかで「商人ドマンヴィル殿」と述べている。Archives départementales du Loiret, C. 3, dans Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, publiés sous la direction de Julien Hayem. Troisième Série. Paris, 1913. p. 9.

(36) 財務總監トリュチヌは一七六二年一月四日付でマンヴィルの王立マニエ設立の要求を拒否している。「かれが要求している王立マニエファクチュアの称号を与えることはできない。けれど商務局は個人のマニエファクチュア、いわんやその容易さからしてこの区別を受けるには値しない捺染マニエファクチュアには、もはやこの称号を認めないことを議決した。免税の要求も認めることはできない。そうすれば王国のマニエファクチュアに害を及ぼすであらう……」Archives départementales du Loiret, C. 3. *ibid.*, p. 6—7.

(37) シビエール宛財務總監チレインの一七七一年二月六日付書簡にいう。「この場合この種の区別〔王立マニエとしての〕を与えるべきではない。それは、著しい不断の成功により報いられるに値し、同時に他の企業家たちには競争の対象として提示するに値する施設に保留されるべきである。この観点からいって、マンヴィル殿は、今日かれに与えることは問題となりえぬ恩顧を、勤勉と忍耐により正当化しなければならぬ。」Archives départementales du Loiret, C. 5, *ibid.*, p. 21.

(38) 財務總監ベルタンの一七六二年十一月一日付書簡。Archives départementales du Loiret, C. 3. *ibid.*, p. 8.

(39) Archives départementales du Loiret, C. 3. *ibid.*, p. 9—10.; Archives dép. du Loiret, C. 4. *ibid.*, p. 12—13.

(40) Marcandier : Observations sur le commerce d'Orléans. Archives dép. du Loiret, C. 79. *ibid.*, p. 24—25.

(41) Archives dép. du Loiret, C. 63. *ibid.*, p. 18—20.

(42) *ibid.*, p. 27.

(43) 以下に引くは Taillardel : État des toiles et toileries existantes dans l'étendue de la généralité d'Orléans au 1<sup>er</sup> janvier 1779. Archives dép. du Loiret, C. 69, *ibid.*, p. 32—23.

(44) イギリス人ホルカーがチャマデームに送った報告。Archives dép. du Loiret, C. 63. *ibid.*, p. 18.

(45) 前出註(43)の Taillardel の報告。

(46) *ibid.*, p. 27.

(47) 註(34)を参照。

(48) 高橋幸八郎『市民革命の構造』一五三頁参照。

右の二点に関してレオンの研究をも考慮に入れ、いまし敷行して説明を加えよう。まず第一点について。個人経営の集中マニユの存在例はその他にも幾多確認される。例えばオルレアン納税区には個人経営の捺染布マニユファクチュアが別に二つあり、ドフィネ地方に關してもその存在が幾つか確認されている。一七六四年五月にケニック・ヴァイスベック会社がオルレアン納税区のプレシユールに設立した捺染布マニユファクチュアは二〇〇人の労働者を雇傭し、一七六八年に國王に對し八万リーヴルの無利子貸付を要求して拒否された私營のマニユファクチュアであつた。<sup>(49)</sup>ドフィネ地方ではスイス人ジャン・ロドルフ・ヴニテルが一七五七年にオランジュに設立した個人経営の捺染布マニユファクチュアについて、一七六四年にマニユファクチュア檢察官モンタランが残した次の記述がその姿をよく伝えている。<sup>(50)</sup>「このマニユファクチュアの広さと組織はまことに興味深い。鐘の音で行動し、よく監視されている五〇〇人ないし六〇〇人の労働者は見事な光景をなしている。これら労働者たちの作業場と、白布・完成した織布・染色原料・準備された染料これらの別々の倉庫とが、いくらか狭いが仕事には充分な場所に閉込められていて、贅沢はないし、余分の建物もない。せいぜい百歩も歩いてこの最初の施設から見下すと、小川が流れており、それは出費なしに作られた溝のおかげで約八ないし一〇アルパンの小牧場のうえにひろげられた織布をぬらしている。織布はきちんと並べられ、杭でとめられている。柄杓でそれをぬらすことにたえずかかりきっている二五人あるいは三〇人の人間は、大へん見事ながめをなしている。この小牧場を出ると、この小川は寛のついた車をまわしており、それが四台の縮充機を動かし、リンネルをさらしている。その間この車の寛は水槽をみたす。この水槽は一方では織布をさらすため

の縮充機に必要な細流を提供し、他方ではすべての煮沸槽に水を豊富に提供する。この設備に、小さな流れのふちにある古い水車小屋のなかの漂白場がつけ加わる」と。モンタランのこのヴェッテルのマニュファクチュアについての記述は当時の捺染布マニュファクチュアの典型的な姿を示し、同一資本のもとに同一空間に集合され、その監視のもとに働く五〇〇ないし六〇〇人の労働者の分業に基く協業体系の生きた描写である。これは狭隘な技術的基礎に基づく本来的な集中マニュファクチュアの外観的な姿に他ならぬ。このヴェッテルのマニュファクチュアは、レオンによると、一七五八年に二人の捺染工とその他の労働者を雇用していたのが、一七六一年に四〇人の捺染工を含む三九八人の労働者、一七六四年には八五人の捺染工を含む五二九人の労働者、一七七〇年には総計八〇〇人ないし九〇〇人の労働者を雇儲するに至った。<sup>(51)</sup>このような集中マニュファクチュア形態はドフィネ地方だけでも規模は小さいが他に幾つか存在する。捺染布マニファクチュアの例では六〇人の労働者と二〇台の捺染台を有するサン・サンフォリアン・ドソンのマニユファクチュア、五八人の労働者と一五台の捺染台を有するヴィル・バンヌのマニユファクチュアがある。綿織物業では、クレストにおけるダリイのマニユファクチュアは、五〇台の織機と二五台の工具と三〇〇人の労働者を集中し、紡績・織布・艶出し・けば出し・染色・縮充のための専用の建物と茜挽砕小屋が存在する。頭巾・靴下・編物類製造業では、一七五九年にヴァランスにトレイヤールが設立したマニユファクチュアは一七七二年に四二台の織機を有し、一七八七年に一四〇人ないし一五〇人の労働者を雇用した。ロマンにおけるジャック・ペラールのマニユファクチュアは二〇〇人の労働者を雇用した。問題のペリエ家が一七七五年にヴィジルに設立する捺染布マニユファクチュアもまた一七八七年に六九人の労働者と一五台の捺染台を有した。<sup>(52)</sup>マンヴィルの場合と同様一時国家の

援助をうけたものもあるが、これらは王立ないし特権マニユファクチュアではなく私立私営のマニユファクチュアである。がしかし注意すべき点は、その多くが、直接生産者（手工業ないし農村家内工業）の成長転化により成立したものである。商人資本に起源をもつことである。既述の如くオルレアンのマンヴィルは元来は商人であつたし、オルレアン納税区のプレシニールにマニユファクチュアを設立したケニック・ヴァイスベック会社は、スイス系商人資本、またオランジュのヴェッテルもスイス系商人資本、ベラールはマルセイユの商人資本であり、ペリエ家はヴィジールに捺染マニユを設立するに当つてスイスの商人資本家フাজィの援助を受けた。クレストのダリイは元来ドフイネ地方のラシャ卸売商人であり、五万リーヴルの資本を有した。私営の集中マニファクチュアの多くは、商人資本に起源をもつものであり、かつとくに捺染布マニユファクチュアに集中マニファクチュア形態が多くみられるのは、それが繊維業中技術的にもっとも先進的であるからである。しかし商人資本による集中マニユファクチュアの形成は捺染布マニユファクチュアに限られない。たとえば元来はラシャ商人たるディユレフィのモラン家（一七八六年に二三万リーヴルの資本を有した）は、一八二五年には二〇〇人の労働者を雇うラシャ製造業者に転化した。<sup>(54)</sup> 第二点について。多くは商人資本に起源をもつこれら集中マニユファクチュアは特権・非特権にかかわらず一八世紀末から一九世紀初頭にかけて、一部を除いて消滅ないし縮小する例が多い。既述の如くマンヴィルのマニユファクチュアは一八二〇年に閉鎖するのであり、オリヴェにおける二つの私営のマニユファクチュア、つまりジラール・バルダンとポノーおよびミニヨンの捺染布マニユファクチュアは、前者は一八〇八年に、後者は一八二〇年にそれぞれ消滅する。<sup>(55)</sup> ドフィネ地方の捺染布マニユファクチュアについていえば、ヴェッテルのマニユファクチュアは一七七〇年以後衰退し、

雇用労働者数は八〇〇ないし九〇〇人から一七八七年の五二八、捺染台一五ないし二〇台に縮小する<sup>(56)</sup>。ペリエのヴィジルのマニユファクチュアは革命暦第四年に一七八九年の三分の一しか生産しないし、サン・サンフォリアン・ド・ソンのマニユファクチュアでは、一七九〇年から革命暦第四年にかけてその労働者数は六〇人から二〇人に減少する。他方特権マニユファクチュアたるデュボンの捺染布マニユファクチュアは革命後も存続し、その消滅が一八三〇年頃であることは、<sup>(57)</sup>集中マニユファクチュアの衰退が単に特権・非特権の問題に係わるものでないことを示す。問題は原料と労働力の高価のもとでの市場問題にあり、またそれにたえうる資本の大きさにある。ペリエ家の捺染布マニユファクチュアが一時衰退するにもかかわらず比較的長期に存続しうるのは、依然として商業ないし銀行資本としてとどまる当家の大きな金融力の結果に他ならぬ<sup>(58)</sup>。原料と労働力の高価の問題に直面した集中マニユファクチュアは、廉い原料と労働力を確保すべく、自己を中核としてその周辺の農村に自己のために作業する多くの小作業場をもとうとする場合がある。既出のクレストにおけるダリイのマニユファクチュアは、一一〇台の織機をその全域に分散させ、近隣の都市や村落に三〇以上の製糸場を設け、そこで二、〇〇〇人以上の人間が働いた<sup>(59)</sup>。これらの小作場のあるものはマニユファクチュア資本家自身により組織され、その直接指導下におかれた。このような形態は、一七六四年にヴァランスにグウダールとリュエルにより設立され、後デュボンの所有となる綿織物・捺染の特権マニユファクチュアの場合にもみられ、これは一七六五年に二五台の、一七六八年に一〇〇台の織機と一五五人の男女労働者とを同一空間に集合した集中マニユファクチュア（これは一部の織物用糸を生産し織布を織りかつ捺染する）を有すると同時に、このマニユの大作業場に一部の織物用糸を生産提供する、近隣の農村に散在せる幾つかの小作業場を有し、更にこの

小作業場が農村家内工業の女織工を自己に従属させるという形態をとった。<sup>(60)</sup> こうして九七〇人の人間が雇傭されていたといわれる。このような形態は半農半工の、従って本来的賃労働者よりも安い労働力を多量に確保するの役立ち、かつ本来的集中マニユファクチュアの原料をその外業部たる農村家工業において安く生産することによって、既述の集中マニユの困難を緩和する働きを有したのである。このような形態を採用した集中マニユファクチュアは比較的長く市場問題に対して抵抗力を有した。一八世紀中に市場問題で困難な状態にあったラシャ製造業において、シャルヴェの王立マニユファクチュアは、一七六五年に五一七人の労働者を同一空間に集中すると同時に、他に農村家内工業に散在せる約一万人の紡毛工および梳毛工を支配して発展を続けた。<sup>(61)</sup> しかしマニユファクチュアの発展にとって本質的に重要な意味を有したのは内外の市場問題である。<sup>(62)</sup> 綿業一般にとって致命的な意義を有したのは第一に、原料（綿花）購入市場のレヴァントからアメリカへの漸次的移動、およびそれに随伴する綿花輸入の英仏海峡および北部海岸諸港とくにアーヴル経由への移動、かくしてフランス綿業中心地の北部およびアルザスへの変動と、それ以外の諸地方における綿業の存在理由の著しい減退とにある。この綿花輸入市場の変動は第二にイギリス商人によるその支配——それは英仏通商条約たるいわゆるイーデン条約によって完成する——を意味した。クレストのダリイは一七八八年に次のように書いた。<sup>(63)</sup>「通商条約を予見したイギリスの商人たちは、わが（フランス）諸港に存在するすべての綿花を購入させた。これによってその価格は急激に二五％高くなった。かれらはフランスの製造業者たちを押潰すことを渴望している。だからかれらは倉庫をかれらの織布でみだし、それをきわめて低い価格で提供したので、大部分のわがマニユファクチュアは、かれらの競争に耐えんと努めるよりはむしろ（製造を）中止した。われわれの倉庫には

きわめて大量のイギリスの織布があるので、われわれの織布はそれが売れるまでは販売されないのであろう」と。このクレストのダリイの陳述は、イギリス商人のフランスの綿紡・綿織業に対する圧迫の問題に関連しているが、比較的多く集中マニユファクチュア形態を採用した捺染業については、このイギリスの影響は異った意味をもった。綿花輸入市場のレヴァントからアメリカへの移動は、綿紡・綿織物業のみならず綿布捺染業をとくに北部およびアルザスの中心的産業たらしめ、その他の諸地方の捺染業集中マニユファクチュアの発達を制肘しつつ、ミールーズのドルフェス・ミーグ会社やヴェセルランのグロス・ダヴィリエ・ロマン会社の如き、フォーランにより「繊維貴族」と呼ばれるフランス最大の大個人会社を形成せしめるのであるが、<sup>(64)</sup>綿紡・綿織業がイギリスの競争に対抗して保護貿易主義を要求するのに対して、販売市場を主として海外にもち、かつイギリスの安い綿布を原料とすることに利益を有する捺染業は自由貿易主義を要求する。かくして綿業内部に、大個人会社（繊維貴族）により行われる捺染業の利害と、比較的小規模の綿紡・綿織業の利害とがイギリスの影響力のもとで対立するに至る。<sup>(65)</sup>ここに一九世紀前半を通じ親英・反英の相対立せる両外交路線の経済的基礎が形成される。このイギリスの影響は羊毛業においても確認されるのである。例えば、オルレアン納税区におけるペルシュ・グエの諸小教区の、羊毛を原料とする平織の薄布の製造業は、トリベールによると、一八世紀後半に著しく衰退するのであるが、それは、低廉な原料を用いるイギリス人が、輸出先であるエスバニア、ポルトガルおよびイタリアにおいてフランス製造業者の輸出を妨げるからであって、かれらイギリス人は、「ほとんど排他的に外国に毛織物を供給するばかりでなく、」英仏通商条約以来、「かれらはそれをきわめて大量にフランスで販売するに至った。」<sup>(66)</sup>

- (49) Dr Garsonnin : La manufacture de toiles peintes d'Orléans. Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France. Troisième série. Paris. 1913. p. 35.
- (50) Archives de Dép. Isère, IIC 96, n° 3, cité dans P. Léon : La naissance de la grande industrie en Dauphiné. I. p. 259.
- (51) P. Léon : op. cit., p. 257—8.
- (52) P. Léon : op. cit., p. 258—259.
- (53) P. Léon : op. cit., p. 269—273.
- (54) P. Léon : op. cit., II. p. 512.
- (55) Dr Garsonnin : op. cit. Mémoires et Documents, Troisième série. p. 27.
- (56) P. Léon : op. cit., I. p. 258.
- (57) P. Léon : op. cit., II. p. 583.
- (58) P. Léon : op. cit., p. 582.
- (59) P. Léon : op. cit., I. p. 259.
- (60) P. Léon : op. cit., p. 155, p. 258—260
- (61) P. Léon : op. cit., p. 260, p. 188.
- (62) 「マニファクチュア時代に社会内分業のために豊富な材料を提供するのは、その一般的実存条件の範囲に属する世界市場の拡大と植民制度である。」K. Marx : Das Kapital. I. s. 371. 市場問題を契機として考察はフランス資本主義をとりまく国際的環境に向う。一国の資本主義発展のあり方は、一面では国際的環境によって規定される。国際的契機は世界の体制としての帝国主義の段階において最も本質的な契機となるが、しかし帝国主義段階以前の資本主義発展にとっても重要な要因をなす。ただし近世以降の資本主義の発展は世界市場の成立を前提とし、大資本の発展は世界市場の制覇を条件としてきた。しかし従来のが国のフランス社会経済史研究は、往々にしてフランス資本主義を一国的規模でのみ考察し、その国

際的環境を捨象することによって同時に市場問題を軽視し、認識を一面化した。一国の資本主義の存在様式は国際的視野から考察すべきである。本論文では、この問題の本格的研究を後に期して、ただ二三の論点を必要に応じて示すにとどめる。

(63) Archives départementales de Drôme. C8, n° 21, p. 5. cité dans P. Léon : op. cit., I. p. 228 — 229.

(64) Claude Fohlen : *L'industrie textile au temps du Second Empire*. 1956. p. 68 — 74. p. 205 ff.

(65) *Ibid.*, p. 153 ff., p. 414 ff.

(66) *Mémoire de Tribert sur l'état des manufactures dans la généralité d'Orléans. Mémoires et Documents. Seconde Série.* p. 291 — 292.

さし当り市場問題に関しては以上の点を指摘するとどめ、なお一八世紀後半の社会的経営形態に関する検討をすめなければならぬ。一八世紀後半における集中マニュファクチュア形態は数的に限られており、より支配的なのは次の諸形態である。

まず産業資本家への成長転化過程にある独立の商品生産者の状態を考察しよう。フランスにおけるもつとも先進的な北西部（現在のノール、アルデンヌ、パードーカレ、ソンム、エーヌ、オワーズ諸県を含む）<sup>(67)</sup>の場合には、そのリンネル製造は、国内国外に広大な市場をもち、ヴァランシェンヌ市商業諮問局による一七九五年の報告によると、麻の栽培から販売までをふくめ一五〇万人以上の人間がなんらかの形でそれに関係していたといわれるのであるが、リンネルの「製造業者<sup>ファブリカン</sup>」と称されるものの実態は次の如くであった。製造業者は少くとも一アルパンの土地を所有したが、そこには自己の家屋と作業場、馬や騾馬の厩舎、牝牛小屋、菜園があり、さらに原料としての亜麻を、多数の家族労働によって紡ぎ、その紡ぎ糸を六—八人の織布工（ouvriers tisserands）に割当てるに足るだけ生産するに必

要な空間があった。この「製造業者」は同時に「商人」になるのであり、近隣で「かれはそのリンネルを自宅から動くことなしに販売しうる」し、より高く売ろうとすれば、「ただ道路を横ぎるか、数里歩けば十分であろう」といわれる。かくてここに「独立の製造所があり」、「生れ、再生し、完成するのに自己の胚種しか必要としない」独立の商品生産者の産業資本家への過渡形態、および直接的生産者に発し、そこに根拠をもつ商品流通を確認しうる。しかしこの独立の製造所、独立の商品生産者の産業資本家への転化の過程はフランスの場合容易ならぬ諸障碍に遭遇する。

トリベールのオルレアン納税区における諸製造業の状態に関する覚書<sup>(68)</sup>によると、ラシャ靴下・帽子・その他製品の織機による製造に、一七八七年以降五五人の「親方」(maîtres bonnetiers)が、オルレアン市およびその近辺で毎年四〇〇台の織機(親方一人当り平均約七台)を運転させ、それに毎年用いられる脱脂羊毛は約三万リーヴル(親方一人当り平均六、〇〇〇リーヴル)に達するという。これら五五人の親方が占める男女労働者総数(紡毛・梳毛工を含む)は二、二八七人(親方一人当り平均約四二人)、一労働者当り労賃は一日最高一五ソルであるから、親方一人当り平均雇傭労働者四二人の年間三〇〇日の労賃支払総額は最高九、四五〇リーヴルになる。従って親方一人当りの原料費および労賃の年間総支出は一万五四五〇リーヴル(織機一台の年間償却費は不明)になる。トリベールによると五五人の親方の製品の総価格は一四七万九〇〇〇リーヴル、従って親方一人当り約二万六、九〇〇リーヴルであるから、親方一人につき年間約一万リーヴル以下の利潤が推計されうる。この製造業親方が問屋制商人資本でないことは、労働者に支払われる賃金が一五ソルであることから明らかであり(問屋制商人資本が半工半農の農民に支払う加工賃は普通五ソルである)、ここに北西部のリンネル製造業者よりも先進的でより規模の大きな、産業資本への成長

転化過程にある独立の手工業者の姿をみることができるところが一七八七年に四〇〇台を算するこの織機は、さかのぼって一七二〇年から一七五〇年にかけては少くとも一、二〇〇台存在していたのである。<sup>(68)</sup>この減少をひき起した主要原因の一つは、トリベールによると、同種かつ同価格ではあるが良質の製品がボース小教区の農村地方で編機により製造されるに至ったからである。編機による製造にはより多くの時間を、つまり多くの労働を必要としたが、しかし織機による製造を行うオルレアン市の如き大都市では労働力が農村におけるよりも高価であり、かつ農村では同業組合規制による親方料の支払いも必要としなかったため、織機と編機とによる製品の価格はほぼ等しくなり、かくてボース小教区の農村で作られる編機により良質の製品がオルレアン市の織機による製品を圧倒していった。

(67) Arch. nat., F12 1557. Seconde partie du rapport sur le commerce de Valenciennes fait au nom du Bureau de commerce établi le 5 floréal au troisième, etc., en cette commune, cité dans E. Tarlé : L'Industrie dans les campagnes en France à la fin de l'Ancien régime. Paris, 1910. p. 43—45.

(68) Mémoire de Tribert sur l'état des manufactures dans la généralité d'Orléans, dans Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France, pub. sous la direction de Julien Hayem. Deuxième Série. Paris, 1912. p. 258—286.

(69) Ibid., p. 261.

オルレアン市およびその近郊の独立の親方層 (maîtres bonnetiers) を圧迫したボース小教区 (農村) の毛編物類製造業の実態はトリベールの次の記述に示されている。少し長いが引用しよう。<sup>(70)</sup>「四五人の商人が年々ボースの約五〇の小教区で、オルレアンで織機で作られていると同種の頭巾・靴下・編物類約二二〇万リーヴル〔商人一人につ

き平均約四万七、〇〇〇リーヴル」を編ませており、かれらは、これら製品の製造に、……約六万七千リーヴル  
〔商人一人当り平均一万四〇〇〇リーヴル〕の重さの脱脂羊毛を用いる。これらの商人は一年中ではないが少なくとも一万二、〇〇〇人〔商人一人当り平均約二六六人〕の人間を占めている。なぜなら紡毛女工や編物女工は自分の家事の配慮をないがしろにせずには働くからである。つまりかの女たちは夏は落穂拾いにも行くし、またかの女たちのうち幾人かは秋、葡萄の収穫を行うためにオルレアンに雇われに行く。梳毛工、縮毛工およびその他の労働者たちもかの女たちと同様熱心には働かない。小さな菜園を耕さずかつ夏に取入れを行なわないものはほとんどいないからである。これらの小教区で頭布・靴下・編物類の製造にもっとも熱心にたずさわるのは主に冬である。しかしながら相変らず男女労働者はこれらの製品の製造をかれらの主要職業としていないから、両者いずれの労働日の平均価格も五ソル六ドニエ以上には評価すべきだとは思わない。編物女工のうちの多数が、まだ大して仕事をしない七、八歳の少女であるだけなおさらである」と。そして続けていう。「幾人かの代理人〔*プロクスト*、商人の〕がこれら小教区の幾つかに住み、羊毛を周囲に配分する。種々の労働者は受取った脱脂羊毛と同じ重さの加工羊毛を返す義務がある。これらの羊毛は主にソローニュ、ペリイ、ガティノワから来る。時には商人はブウイユやルウーマニアから羊毛を買うが、しかしいつも非常に少量で、それがペリイやソローニュのそれとほとんど同じ価格の場合だけである」と。<sup>(21)</sup>トリベールのこの叙述に、四五人の商人が一萬二、〇〇〇人の半農半工の紡毛・編物工を占め（商人一人当り二六六人——オルレアンの親方一人の雇傭労働者数四二人と対比せよ）、かれらに、自から購入した原料（羊毛）を前貸して製造させ、加工賃（オルレア市の独立親方が支払う労賃は最高一五ソルであるのに対し、それは最高五ソル六ドニエにすぎぬ）を払

って製品を自己の手に集中し、それを広く市場に販売する問屋制商人資本の姿を積みとることができる。この問屋制商人資本の年利潤は、オルレアンの独立の親方の年利潤総額が約一万リーヴルと推計されたのに対し、約二万リーヴルと推計しうる。このボース小教区の問屋制商人資本こそがオルレアン市およびその近辺の独立の製造業親方を圧迫していたのである。これは商人 (marchands) と呼ばれるが、単に (fabricants) と<sup>(72)</sup> また (marchands-fabricants) とも称される。これに問屋制的に従属する半工半農の農民は (paysans-ouvriers) と呼ばれる。問屋制商人資本なし織元の農村家内労働に対する関係には、さし当り純商人的機能を別とすれば、(1) 前者が後者に対した注文を出して生産させるにすぎず、原料・道具いずれも農民の所有に属する場合、(2) 前者が後者に原料を前貸して生産させる場合、(3) 原料のみならず労働手段を前貸して生産させる場合があり、(1) から (2)、(2) から (3) へ移行するにつれて、(paysans-ouvriers) の生産は、「自己の計算で」の要素を減じ、商人資本ないし織元、つまり他人のための生産という性格を強める。従ってこの三つの段階は、問屋制商人資本の生産過程掌握の進行段階、つまり商人資本の産業資本への転化の進展度を表現する。さきのボース小教区における問屋制商人資本は原料のみを前貸しするのであり、概して一八世紀後半のフランスにおいては商人資本が農民に原料のみならず労働手段 (織機・編機など) をも前貸しする場合<sup>(73)</sup> は稀であったとされているが、これは農民の相対的自律性の強さを物語る。織元が農民に注文のみを出す形態は、例えば一八世紀末には、ヴァンデーの商工業中心地シヨレの周辺半経二四キロメートルの円周内で、綿・麻紡績業にみられ、また商人資本が農民に原料を前貸する形態<sup>(74)</sup> は、例えばリムザンのリンネル製造の場合にみられ、この両形態が支配的であった。スタンの納税区でも、大「織元」<sup>トアブリエン</sup> がエスパニアの羊毛を購入し、それを近隣の紡毛工と織布工とに

委託し加工させる。この形態は原料を輸入に依存する綿紡績の行われる地方にも見出される。リンネル製造で著名な  
ンヤロン納税市のトロワでは二、〇〇〇台の織機を自由にする四二〇人の織元（ペイジ）のために二、〇〇〇人の織物工とその  
他多数の紡績工および漂白工が働きその総数は一七八二年に二万四〇〇〇人に達した。この場合商人資本は、(1)原綿  
購入、(2)その紡績・織布工たる農民への配分、(3)織布の染色委託加工、(4)その販売という四つの操作を行なう。<sup>(76)</sup>

問屋制商人が原料のみならず織機をも前貸しする形態は、北部のアブヴィルやアミアン、また東部のスタンにみ  
れるが、この形態は一八世紀には量的に少く、主に一九世紀以後発達する。<sup>(76)</sup>ところでトリベールの覚書（77）によるとオル  
レアン（76）のテュニス風の帽子製造業では、二人の製造業者は、一面ではボースの小教区で半農半工の編工に編せる問屋  
制的商人であるが、同時に編物の仕上と染色の両工程を自己の作業場で行う非特権のマニュファクチュア経営者でも  
ある。原料はエスバニアの羊毛を用い、その製品はマルセイユ徑由でレヴァント諸港に輸出され、回教徒に販売され  
る。この二つのマニュファクチュアの年生産高は二万八、五〇〇ダース（一ダースの生産地価格二八ないし三二リー  
ヴル）で約八万五、〇〇〇リーヴルに達し、脱脂から最終仕事工程に至る種々の工程に約一万六〇〇〇人の労働者  
が関係する、といわれる大規模なもので、同種のマニュファクチュアがマルセイユに三、四存在する、とトリベール  
は述べている。この例に明らかなように、問屋制の商人資本が原料ないし労働手段（織機）を（*paysans-ouvriers*）  
に前貸しし、生産物を自己の手に集中して市場に販売するのみではなく、生産の一工程を自己の作業場で遂行する場  
合がある。ここにおいて商人資本の生産過程把握はさらに一歩前進し、分散マニュファクチュア形態が成立する。こ  
の形態は、ドフィネ地方のラン製造業にもみられる。<sup>(78)</sup> 紡毛・織布工程は農村に散在せる農村家内労働に委託しなが

ら、より複雑な設備とより大きな熟練とを要する若干の工程、つまり縮充工程、およびとくに種々の仕上工程——毛羽立工程、剪毛工程、染色工程——のうち、一部（とくに縮充工程）はなお農村で比較的专业化した農民に委ねるが（ドフィネ地方の縮充工は一八三〇年に一二二人を数えた）、他方より複雑な仕上げ工程はもはや厳密には農民的ではない専門的作業場に集中し、それを問屋制商人が掌握していたのである。

(70) Mémoire de Tribert sur l'état des manufactures dans la généralité d'Orléans. Mémoires et documents pour servir à l'histoire de commerce et de l'industrie en France, pub. sous la direction de Julien Hayem. Deuxième Série Paris. 1912.

(71) Ibid., p. 263.

(72) Tarlé : op. cit., p. 51. なお問屋制商人資本による農村家内労働への労働手段の前貸しは一九世紀に発達する。

(73) Tarlé : op. cit., p. 41.

(74) Tarlé : op. cit., p. 43.

(75) Tarlé : op. cit., p. 49.

(76) Tarlé : op. cit., p. 50-51.

(77) Mémoire de Tribert. op. cit., p. 226 ff.

(78) P. Léon : op. cit., t. 1. p. 57 ff.

以上の問屋制商人資本の問題に関連して興味ある素材を提供するのは同業組合形態をとるリヨンの絹織物マニュファクチュアの例である。一七一二一年一〇月三十一日の免許状の登記に関する覚書に次の記述がある。「それ〔リヨンの絹織物マニュファクチュア〕を構成する親方<sup>マイトル</sup>は三つの階級に分れる。第一は商人親方（maîtres marchands）の階級、

第二は自分の計算で働く親方の階級、第三は加工賃をえて商人親方のために仕事を行う労働者親方(*maîtres ouvriers*)の階級である。第一の階級を形成する商人親方は自宅に織機をもたず、かれが支払う加工賃をえて織布を作る労働者親方に絹糸・金糸・意匠を提供する。同業組合には約二〇〇人の商人親方しかおらず、加工賃をえて仕事をする労働者親方は約三〇〇〇ないし四〇〇〇人おり、かくしてある商人親方ときには一、〇〇〇人前後の労働者親方を占める」と。つまり労働者親方(これは *maîtres à façon* と称される)は親方として職人および徒弟を雇うが、しかしこの手工業経営は専ら商人としての商人親方に問屋制的に従属する。これに対し自分自身の計算で働く親方(かれらは *maîtres de l'art* と呼ばれる)は「商人であり労働者である。けだしかれらは絹糸を購入し、それを自から加工し、その織布を販売する」のであって、ここにあらゆるリスクを冒し利潤をかりとる独立の手工業親方「製造業者つまり直接的生産者の産業資本家への転化過程のトレーガーが存在する。ところでゴダールおよびパリゼの研究によると最初はすべての親方が同時に製造業者でありかつ商人であった<sup>(80)</sup>。ところがこの親方は自分の作業場で製造に従事すると同時に、場合によっては十分な資本をもたない貧しい小親方に自から購入した原料を前貸しして織布を製造させ、その製品を自己の計算で販売するようになる。しかしこの形態の製造業は僅かの親方しか所有しない程のかなり大きな資本を必要としたのであって、そこで富裕な親方も自から製造することを止め、専ら原料を前貸しし加工賃を支払い、製品の販売に従事する問屋制的商人に転化した。かくして「一日中織機に坐って杼を動かすことなしに」マニュファクチュアを指導する商人親方がうまれたのである。ここにみられるのは、手工業経営の階層分化による富裕な親方「直接的生産者の問屋制的商人への転化である。一六六七年の法的規制は商人親方と労働者親方の事実上の法

的区分をつけ、前者は絶対王制下にあつて再度法律上の保護をうけ、ここに以後商人親方と労働者親方との対立・抗争が発生する<sup>(82)</sup>。他方一八世紀初頭には、直接的生産者の産業資本家への転化過程のトレーガーとなるべき独立の親方について、「その数は日々変動する。けだし、少しの困った出来事が生ずると、かれらは加工賃をえて労働を行う労働者親方の最初の状態に再び陥るからである」とさきの免許状に関する覚書<sup>(83)</sup>が記しているように、労働者親方が独立の製造業者親方に転化すると同時に、再び労働者親方に没落するといふきわめて不安定な状態にあったことがわかる。しかも直接的生産者として産業資本家に転化すべきこの独立の親方階級を、一七二二年の免許状は減少せしめた。けだしそれは限られた資本しかもたぬ独立の親方に三〇〇リーヴルの支払（免許税）を要求したからである。かつ商人親方になるには余りに多くの資本が必要であつた。かくて多くの独立の親方は、商人親方に問屋制的に従属する労働者親方の地位に陥つた。さらに少数の商人親方に有利な法的規則は、独立の親方が労働者親方としての一時的な状態からぬけ出るのを困難にする。三〇〇リーヴルの免許税を支払いえたものだけが、なお自分の計算でかつ自分の四台の織機にもとづいて働く独立の親方たりえたが、つづく一七三一年の法令は商人が二台以上の織機をもつことを禁じ、それを職人や従弟なしに用いるように命じることにより、なお残存せる小商人たる独立の親方に打撃を与えた<sup>(85)</sup>。

他方一六六七年以後労働者親方にも新しい義務が課された。つまり借金支払と解雇に関する規則が、原料と資金を商人親方から前貸しされている労働者親方に、加工賃の八分の一の控除による負債の支払を規定し、労働者親方の商人親方への従属を強化した。負債の支払は、ある労働者親方が商人親方のもとを去ろうとする場合には全額を要求された。こうして商人親方は労働者親方に対し高利貸資本として機能する。そればかりでない。「労働者親方は不幸に

もかれがそのために働いている商人親方の氣に入らず、そのもとを去ると、かれは非常に長い間失業する……。氣まぐれなこの親方の不氣嫌を静める秘密をみいださないなら、かれは誰のためにも働くことを希望すべきでなく、それで自分の生活の資をうることをのぞむべきでない。容易に氣付くことだが、労働者親方は、全き従属と奴隸的な服従の状態にあるから、商人親方がそれによってかれを求める加工賃をうるためにかれに従わざるをえないし、また〔商人親方の〕<sup>(86)</sup> よき恩寵をうる名譽を保持するためにかれらはしばらくは支払をうけない。」と當時の一資料は述べている。<sup>(86)</sup> 労働者親方の全生活は商人親方の恣意に左右されており、かくて商人親方の貴族制が形成され、それは全能で、大きな富を蓄積する。<sup>(87)</sup> 以上の事実から独立生産者の産業資本家への直接的な転化の道は、独立生産者の内部から発生する高利貸的問屋制的商人資本に圧迫されて困難をきわめたことがわかる。しかしこの高利貸的問屋制的商人資本は、独立の親方を労働者親方として自己に従属させることにより迂回的・間接的に事実上の産業資本に転化するのである。このようなケースがフランスの場合産業資本形成の支配的形態とみるべきであり、そこから独自の社会的経営形態が展開する。リヨン絹織物業の独自の社会的経営形態は一九世紀前半になお存続する。つまり数百人の大商人（商人親方）の監視のもとに、七、〇〇〇ないし八、〇〇〇の労働者親方の小作業場が散在し、そこでは一台ないし五台の織機が職人や従弟の助力をえて運転される。これら労働者親方はいずれもある特定の商人親方に結びついているわけではなく、同じ作業場の種々の織機が同時に幾人かの商人親方のために働くのである。<sup>(88)</sup> かかる分散マニユファクチュアは、集中マニユファクチュアの発展にもかかわらず一九世紀初頭の帝政時代をこえて生命力と順応性を保持する。

(86) J. Godard : L'Ouvrier en soie, monographie du tisseur lyonnais, étude historique, économique et sociale.

Première Partie, La réglementation du travail. Paris. 1988. p. 90—91.

- (80) J. Godart : op. cit., p. 88, p. 181. Pariset : La Chambre de Commerce de Lyon, 2 vols. Lyon, 1886—1889. Tome I. p. 44.

- (81) これは一五五四年一月二八日の法令における表現である。J. Godart : op. cit., p. 89.

- (82) J. Godart : op. cit., p. 181.

- (83) 一七四四年と一七八六年に両者間の騷擾が街頭で生じた。一七八六年の騷擾はとくに加工賃の問題に関連していた。労働者と親方は最低賃率の確定をのぞんだ。この問題は一七八九年十一月二日の勅令まで解決しなかつた。Pariset : op. cit., p. 44.

- (84) J. Godart : op. cit., p. 91.

- (85) Ibid.

- (86) J. Godart : op. cit., p. 182.

- (87) J. Godart : op. cit., p. 92.

- (88) Arch. Nat. F<sup>12</sup> 1582, rapport du 17 déc. 1813, du préfet Bondy, cité dans A. Chabert : Essai sur les mouvements des revenus et de l'activité économique en France de 1798 à 1820. 1949. p. 134.

以上の叙述では(1)独立の小商品生産者が空間的に限られた地方市場で自ら生産物を販売するか、あるいは(2)問屋制的商人資本が、直接生産者を市場から遮断しつつ自ら原料購入と生産物販売の商業的操作を行う事態がみられた。<sup>(89)</sup>(1)は直接的生産者が商人になる場合であり、(2)は商人が生産者になる場合であるが、両者は異なる過程を経るにしても結果的にはいずれも産業資本へ帰着する展望をもつ。(1)の場合は他人の労働力を雇用する直接的生産者の生産過程における資本関係の拡大再生産に伴って内発的に再生産のための商業をうちだしながら、(2)の場合には問屋制商人資本

——それはリヨン絹織物業の場合のように元来は独立の直接的生産者の成長転化形態である場合もある——が外から直接的生産者を自己のもとに屈服させながら生産過程を掌握することによって。この後者の場合には商業が直接的生産者を支配し破滅さす過程を媒介とするが、生産過程の掌握が完結したときには商業は産業資本の再生産に不可欠な一機能となる。ところが現実には産業資本への展望をもつこれら直接的生産者および問屋制的商人と市場との間に商業的機能を司る本来的商人資本が介入する場合が支配的であり、これがまた両形態の産業資本の発達に対して独自の制肘を加えるのである。

トリベールの覚書<sup>(90)</sup>によると、オルレアン納税区では、革命前に、年間平均四、七〇〇反のラシャが製造され、その総価格は約一二万五〇〇リーヴル、それに用いられる原料（羊毛）の価格は五万三、八、五〇〇リーヴル、労賃と利潤とは合計五万八、〇〇〇リーヴルと評価されるのであるが、当納税区のロモランタンのラシャ製造業の生産は、一八世紀後半以後不断に縮小再生産し、一七五〇年以後二〇年間にその生産高は半減したといわれる。同じ納税区のサン・テニャンとシャトー・ルナルの製造業も元来が小規模であったが、以後決して拡大再生産を遂げないのである。その理由としてトリベールがあげる要因は、第一に「製造業者の余りにも限られた資力」と、第二に「近時における通貨の極端な稀少性」であり、この二つを要因として、製造業者の商人への従属が生じた結果だとみている。トリベールは述べる。「これら製造業者は、パリで販売するラシャの支払いで、一年六ヵ月の定期で支払われる手形を受取り、しかもしばしば非常に大きな破産にまきこまれた。かれらの資力は非常に限られていたから、かれらは毎週労働者に支払うのに必要な現金を得るためにこれらの手形を割引かざるをえない。しかもかれらは購入する羊毛に一

八ヶ月たつて初めて支払いうるのだから、羊毛商人と貨幣商人に従属するに至り、従つてかれらの事業は拡大するところが不可能になるのである<sup>(91)</sup>と。ここに製造業者の商人および金融業者への従属とそれによる産業資本発展の阻害という事態が確認される。同じオルレアン納税区の毛布製造業<sup>(92)</sup>においても製造業者と販売市場との間に「二、三の富裕な商人」が介入し、この商業は、トリベールによると「今日まで製造業者よりも商人を富ましてきた」のであり、「製造業者は一般に商人に従属し」ているのである。「けれど貨幣に対する需要がかれら〔製造業者〕をして販売するようせきたて、もっとも有利な機会を逃がさせるからである。かれらがもっと裕福であればより多く儲け、より多く製造するだろう。けれどかれらに命令する二、三の富裕なオルレアン<sup>(93)</sup>の商人に毛布を販売する代りに、かれらはこれらの商人がそれ〔毛布〕を送り出している主要消費地で販売するであろうから」と。このトリベールの指摘は傾聴に価する。製造業者における貨幣資本の欠乏を基礎にして、(1)仲買商人が製造業者から商品を買いたたき産業資本の形成とその蓄積を阻害する。ここにみられるのは生産資本の再生産のための商業資本でなく、再生産を阻害する商業資本である。さきのラシャ製造業の場合には更に(2)手形引受の契機が介入し、トリベールのいう「通貨の稀少性」により、製造業者を貨幣商人の高い割引率で苦しめ、かつ(3)原料(毛布)購入の面では、毛羊商人に対する債務が生産者を圧迫する。(1)と(3)に関係するのは一般に仲買商人であり、(2)に関係があるのは金融業者である。がこの両者が同一人格に結合したもの、それがいわゆるマーチャント・バンカーである。

(89) 「製造業者」が直接消費者に販売する形態は、東部(スタン地区)および西部(ギンヌヌ地区)に存在する。E. Tardieu: op. cit., p. 45—46. また地方を渉猟して農村家内工業を営む農民から直接好みに応じて生産物を購入し、それを消費

者に販売する小商人たる「巡回商人」がピカルディーとノルターニヤに多くみられ<sup>90</sup> E. Tarlé : op cit., p. 46—47.

(90) Mémoire de Tribert, dans Mémoires et Documents, Série II. p. 268—270.

(91) Ibid., p. 270.

(92) Ibid., p. 272—273.

(93) Ibid., p. 273.

この仲買商人 (négociants-commissionnaires) と称せられる大商人は、遠隔の国内国外市場への販売にたずさわ  
り、ある場合には自分自身の計算で、またある場合にはフランス内外で活躍する大商社のために農村の製造業者から  
購入する。かくして半独立の小生産者のうえに大商人・大貿易商・輸出業者からなる商業貴族が形成される。タルレ  
によるとこの仲介商人は、北部ではピカルディー、フランドル、エノー、ボーヴェージイ、カンブレジイ、北西部で  
はノルマンディ、南部ではラングドックに支配的にみられるというが、<sup>(94)</sup> 其後の研究により、商人貴族の存在は、西  
部でも、ドフィネ地方でも、またリヨン市でも、確認されている。当時の市場構造に占める仲買業者の位置は若干の  
事例によって次の如く想定される。西部では織物業者によって一たび織られた織物は、販売前に検査に委ねられて規  
定に合致するか否か、織物の長さに不足があるか否かを調べられた後、検印を附し、税を徴収されるのであるが、こ  
の検印局の所在する都市は同時に定期市場の所在地であった。自からそこに商品を運搬する資力のある比較的富裕な  
製造業者は、<sup>(96)</sup> 購入者が多くかつ原料その他の調達が容易なこの定期市で販売することを好んだ。かくて北部で製造さ  
れた織物の大部分はアランソンで、東部ではラ・フェルターベルナールとル・マンスで検印され販売された。それを  
仲買商人が購入し遠隔地に輸出する。西部の場合では大部分の商品は西インド諸島とエスパニアに、他はフランス

他の諸地方に販売された。

ドFINE地方でも同様の事態が確認される。<sup>(97)</sup> 当地方のラシャは近東諸国の商港、ジュネーヴ、ピエモンテ地方に輸出され、またフランス国内の他の諸地方にも移出されたのであるが、この輸出および移出を担当したのが仲買商人である。その場合の市場構造は次の如くであった。農村地方の小都市や小村落に貨物集散地<sup>マールシェ</sup>が形成され、農村の織物業者がそこにもたらず織布を大商人が集中的に購入し、その販路を確保する。これらの貨物集散地は一八世紀初頭にすでにかなり多く存在し、また西部の場合と同様その所在地には検印局が存在していた。ところでこの仲買商人は場合によっては一部の生産工程を掌握し、また織物検査官をも兼ねる場合があった。ドFINE地方のシャプユイルとサイヤンの村についてフランスワ・ブウティリエは次の如く述べている。「この村〔シャプユイル〕には二人の仲買業者があり、かれらは近隣のすべての製造業者から織布をうる。かれら自身半毛の (fabricant-marchand) であり、織物検査官である。」「この村〔サイヤン〕には四つの倉庫あるいは貨物集散所が存在した。州の村落の製造業者や山地の他のそれが販売のためにそこに商品をもたらず。これらの企業家や仲買業者の幾人かは、同じ商品の製造業者、剪毛業者、竈立職人、織物検査官をかねている」<sup>(98)</sup>と。地方の村に存在するこの原基的な貨物集散所の上にさらにはるかに大きな貨物集散所が大都市に存在し、より大きな仲買商人がその都市の近隣および山地に散在せる織物業者から商品を購入する。ディユレフィのモラン家、ロマンのボレル家、タニューグ家、シャベール・エ・ラメル家、クレストのラテューヌ家と並んでペリエ家はヴワロンのこの仲買商人であったのである。<sup>(99)</sup> ところでモラン家が長い間商人であった後一八世紀に縮充・剪毛工程の作業場を建て、産業家をも兼ねるのであるが、卸売商人による一部生産工程の支配

はその他の都市でもみられる。<sup>(100)</sup> その生産工程支配の態様は、モラン家のように直接的に作業場を所有する場合もあり、また間接的につまり問屋制的に生産を支配する場合もある。仕上工程の作業場がドフィネ地方の小都市ロマンには集中しており、一九台の圧搾機を有する二人の剪毛工が働き、縮充機一三台が五台の水車により動かされ、三つの大きな染色工場が存在するのであるが、これらの作業場は、直接的に、ある場合には間接的に、大商人によって支配されていた。かくしてこれら商人は、同時に剪毛業者、織物検査官、仲買業者、ブローカー、および商人であって、文字通りの独占者としてあらわれる。類似の現象はヴワロンのラシャ製造業の場合にも看取される。「商人は同時にいくらか産業者である。けだしかれらは漂白場を所有しており、近辺で製造されたすべての織布が義務的にそこを通過する。<sup>(101)</sup>」つまり一部生産工程の仲買商人による掌握は、仲買商人による商品流通の半独占を可能にした。仲買業者が定期市で購入した商品は、たとえば染色業者が独立の製造業者である場合には、仲買業者によって直接的には公衆に販売されず、まず都市在住の染色業者に販売され、ついで染色業者が染色を施した後商人として織布を消費者に販売する。仲買商人が染色工程を間接的に掌握する場合には、染色師に問屋制的に染色加工させ、染色された織布を自から再販売する。染色師は直接、製造業者の織物を染色する場合もある。仲買商人が染色作業場を自から所有する場合には自己の作業場で雇用労働力に独占的に染色させた後自から再販売する。染色工程は一例であって、漂白でも縮充でも同じことであるが、この三形態は仲買商人の資本規模拡大化の前進的三形態をなし、また商人の生産過程掌握の三つの前進的諸段階をなすと同時に、流通過程独占化の前進的三形態をなす。他方かれら仲買商人は織物製造業者の必要とする原料の仲買商人でもあって、この側面からみれば、都市の商業の主人として生産者を圧迫する。当時

の一証人は次のように述べている。「かれら〔仲買商人〕により毛羊を信用で販売される労働者〔製造業者〕たち、またかれらにより織布にもとづいて貨幣を貸付けられる労働者〔製造業者〕たちは、完全にかれらに従属している。貸付けられた貨幣や販売された羊毛に対する支払期限が満期になり、しかも製造業者に貨幣がなければ、労働者〔製造業者〕たちは、その商品を、かれら〔仲買商人たち〕がつけんと欲する価格でかれらに与えざるをえない」と。<sup>(102)</sup> 羊毛供給者でかつ大量販売業者たるこれらの仲買商人は一般に四月と五月にやってくる外来の商人と大量の取引をする。半工半商のかれらは遠く未来の産業的集中を準備しつつ、また散在せる小製造業者を自由にしているのである。

以上の仲買商人による商業独占はロマンでもっとも顕著であったが、ウワロンのリンネル製造業についても類似の組織が形成され、商業的集中はロマン程進んでいなかったにしても、仲買商人の同様の役割が看取される。これらの商人はリンネルを買入れて漂白させランドックやプロヴァンスの商人に販売する。これら商人のあるものは近隣で製造されたすべての織布が義務的にそこを通過する漂白場を所有していた。ウワロンの仲買業者のうちより古く重要なのはドナント家であり、一八世紀後半にウワロンの商業を支配するが、一八世紀を通じて他にランドン家、ルウー家、ティヴォリエ家とともにペリエ家がこの仲買商人であったのである。<sup>(103)(104)</sup>

さきに述べた私営の集中マニユファクチュアは、実にこの仲買商人たる商人資本の一部生産工程とくに漂白・染色・仕上工程の掌握により形成されたものであり、それは仲買商人の商業的半独占を補完するための生産工程掌握に他ならぬ。しかしこの仲買商人の未来について次のことを注意しなければならない。第一に一九世紀半ばにおいても

なお繊維業における仲買商人の経済的役割は大きいことである。パリのサンティエ街にはミュールーズ、ルウアンその他の都市に支店をもつエスノール・ベルティエ商会やカルスナック・エ・ロワ商会の如き仲買商人が多数おり、一種の商業貴族を形成している。また地方の繊維業中心地にもこの仲買商人が多数存在した（たとえばリヨンのアルレス・デュフル、ミュールーズのエドゥアル・ヴァシエ、アルザスのシーグフリードおよびレーデラーの如き。なおルウアンには一八五〇年にその数は二〇〇を数えれといわれる）。一九世紀半ばにおけるこれら仲買商人の機能は依然製造業者と購買者との半独占的仲介業者として流通（注文配分、価格決定）と金融力（信用授与）を通じて生産を支配し、繊維業の規制者たる役割を演じる。<sup>(105)</sup>しかし第二にこれら仲買商人は「商業から本来の産業に移るのに一歩進みさえすればよく、かつ躊躇なくそうした」場合があり、一九世紀においてはたとえばシュヴォーブ会社やエドゥアル・ヴァシエがこの仲買商人の産業資本への転化の例を示した。<sup>(106)</sup>しかし第三に仲買商人は繊維業の商業や一部生産工程からぬけて金融業者に転身する場合もある。一九世紀にあつてはリヨンのアルレス・デュフルが「クレディ・リヨネ」の創始者になるのがその一例である。<sup>(107)</sup>ペリエ家は一八世紀末から一九世紀初頭にかけてこの第三の道を辿ることによってオート・バンクに転化する。

(94) E. Tarlé: op. cit., p. 47.

(95) Paul Bois: *Paysans de l'Ouest*, p. 521—523.

(96) けだし二〇キロないし四〇キロの重い織布を運搬するには馬が必要であり、検印局から遠くかつ貧しい製造業者は運送費をまかなうえなう。Paul Bois: op., p. 521.

(97) P. Léon: op. cit., p. 65—66.

- (98) P. Léon: op. cit., p. 66.
- (99) P. Léon: op. cit., p. 263.
- (100) P. Léon: op. cit., p. 66—67.
- (101) P. Léon: op. cit., p. 67—68.
- (102) P. Léon: op. cit., p. 67.
- (103) P. Léon: op. cit., p. 263. この仲買業者の介入はリヨンでも確認される。パリゼによると、既述の商人親方のうえに更に重層的に仲買業者が存在するのであるが、これは一七—一八年頃対外貿易を場として成立した新しい階層である。つまりリヨン絹織物の取引が停滞的となった一八世紀に外國の商人が自からリヨンにおもむくことを止め、代りに商品の選択・価格決定、輸送を行う仲買商人が登場したという。商人親方はこれに見本を提供し、製造方法を告知し、仲買業者の注文をうながすのである。商人親方は価格を決定する仲買商人に服従し、仲買商人は商人親方に対し大きな影響力を有したという。他方リヨン絹織物業では原料たる中国、インド、シリア、ペルシア等の絹の輸入は、一七、八世紀にイタリア人により設立された銀行業によつて独占された。Cf. M. Pariset: La Chambre de Commerce de Lyon. 1re partie. Lyon. 1886 p. 50—51, p. 75.

(104) この仲買商人の製造業者に対する支配と牽制はフランス革命以後にもなお存在し続けることをついでながら指摘しておかなければならぬ。ただし前期的資本としての仲買商人は絶対王制と結びついており、フランス革命は絶対王制の廃棄によつてかかる前期的資本の支配と牽制をも廃棄したとする見解が予想されうるからである。しかしこの見解は支持し難い。そのことを立証する資料として、さし当り、商務大臣デュシャテルの主宰のもとに、一八三四年一〇月八日に始められた『外國生産物の流入に対し設けられた諸の禁止処置に関する調査』で、エルブッフのラシャ製造業者でかつ当地の商業會議所の代表者ルフォールが輸出に関する質問に答えて述べた次の言葉を引用しておく。「われわれ〔エルブッフの製造業者〕は直接には販売しない。われわれは商人の仲介によつて販売する。」「われわれの市場の拡大は必ずしも〔輸出〕補助金の引上げ

には依存せず、それはむしろ輸出を企てている商人により輸出が行われる様式に依存する。……輸出は今日まで一般に悪しき手の中にあつたといわなければならない。もしそれが別の基礎のうえにより正しい見地で行われていたら、おそらくより多くの力を獲得したであろう。」「われわれの商業関係は真の基礎の上にすえられていない。……この商業は未来のことを考へて行われておらず、……利益を実現することしかねらっていない。」「前期的商人資本は、産業資本が流通過程を自己の再生産過程の一契機として包摂するとき、産業資本に仕える資本主義的商業資本によって代替される。この代替を完成するのはフランス革命よとすつと後のことである。Enquête relative à diverses prohibitions établies à l'entrée des produits étrangers, commencé le 8 octobre 1834, sous la présidence de M. Duchatel, ministre du commerce. Tome III, p. 51 — 53. 前期的商人資本の生産者支配の一つの主要な現実的基礎が商人資本に成長転化すべき生産者のもとへの資本蓄積の小規模なることにあることはすでにトリベールの証言により明かにされた。だがこの事態は革命後一八〇七年においても依然変りがない。一八〇七年のある報告は次の如く証言する。「産業の大きな障碍の一つは、それが自由にする資本の不十分さである。おそらくどの作業場もその製造を大きくし、豊富に生産し、外国の消費を誘うに足るように価格を下げ、最後に商業のこの大きな楨杵たる信用を拡大し増す力を操作するにたる程の資本を所有していない。この力のあらゆる源泉をイギリス人は識り、それを最大限に利用した。これは真に魔術的な力であつて、諸々の消費を促し、そのうちのあるものにそれ〔信用〕なしには持ちえないような存在を与える。大資本は大企業を作り出し、大企業は技術の限界を遠のけ<sup>ve</sup>」Arch Nat. Fir. 505. rapport du 7 octobre 1807, cité dans A. Chabert: Essai sur les mouvements des revenus et de l'activité économique en France 1798 à 1820. Paris. 1949. p. 132. 十八世紀における繊維業者は、近代の信用制度により外部資本の援助をうけないから、流通面において比較的大きな資本を有する仲買商人に支配されざるをえない。産業革命推進のトレイガーであり、また産業革命のあり方を規定する繊維業の、フランスにおける特殊な存在および発展様式については、一般に次のことを指摘しうる。第一に、フランスの繊維業は、一八世紀後半にイギリスで行われた如き、農村から都市への人口移動による都市繊維業への農業労働力の流入から利益をうけない。ただし大土地所有者による農地の独占に帰着したイギリス流のエンタロージャーが、フランスの場合存在しなかつたからである。第二にイギリスのヨーマン

の如き階級の兩極分解過程も存在せず、反対にフランス革命の際の国有財産の分割およびアツシニア紙幣のインフレーションは逆の効果を有し、農業労働者を減少せしめ、農民を土地へ繫縛した。従ってフランス産業は、その生産を發展させるためには、農村の既存の労働力を用いざるをえない。このことがイギリスに比べてフランスの都市における大産業の発達をおくらせた一つの理由である。その他にナポレオン戦争が、死亡によつてフランスの労働力の不足を生ぜしめたことも無視できない。かくて都市の集中マニュファクチュアの前進にもかかわらず、なお分散マニュファクチュアが革命後も強い生活力を保持するのである。

(105) Claude Fohlen: L'industrie textile au temps du Second Empire. Pp. 146 — 147, p. 157.

(106) Ibid., p. 78 — 79.

(107) Jean Bouvier: Le Crédit Lyonnais, de 1863 à 1882. Tome I., 1961. p. 123 — 130.

さてペリエ家興隆の地たるドフィネ地方の当家の関係せるリンネル製造業の場合には一般に農民が自から亜麻を生産し、それを自己の家内労働により紡ぎかつ織る農村家内工業の、しかも原料自給の形態をとつたのである。<sup>(108)</sup> ドフィネ地方で支配的な、やはり本質的に農民的なラシャ製造業の場合にも妻が子供にたすけられて家畜の羊毛を紡ぎ、夫がそれを織る場合も存在した。しかし農民による原料自給、労働手段(織機)所有という比較的自律性の強い農村家内工業はリンネル製造においてこそ支配的であつた。<sup>(109)</sup> そこでは農民に原料や織機を前貸しする「商人」製造業者」は存在しない。従つてレミユザによりペリエ家がたずさわつたと称されるリンネルの「製造と商業」<sup>アルヤツァリカン</sup>とは、農村家内工業それ自体ではなく、またその上に問屋制的に成立するところの「商人」製造業者でもない。ただし農村家内工業に「問屋制商人」が原料を前貸しするのは、ドフィネ地方の場合は毛織物業と綿織物業の場合であつた。ペリエ家のリンネルの「製造と商業」といわれるものは、近隣の農村家内工業が製造したりリンネルを購入し、これを自己

の所有する漂白場で漂白した後、ラングドッグやプロヴァンスの商人に再販売する中規模の仲介商業であつた。つまり前期的商人資本が生産過程上の一工程を掌握した形態である

ところでその商業は<sup>(110)</sup>ジャックの息子クロードの代に「ジャック・ペリエ父子甥会社」の形成により中規模商業の領域をぬけて大規模商業の領域に入り、義兄弟のリヨンの大貿易商カミーユ・ジョルダンやインド会社の管理部にいた兄弟のジャック・オーギュスタンの協力をえて海外取引、とくに地中海沿岸貿易に関与し、一七八四年にはマルセイユのピエール・シャゼル会社に合資してサントードミンゴの砂糖取引に参与する。他方ドフィネ地方では一七八三年にグルノーブルのベルリオーズおよびレイとともに新会社を設立し、ヴワロンのリンネル輸出を独占した。

ところで一七八九年以前のフランスの伝統的経済構造のもつとも輝かしい部門は、ヨーロッパ、近東諸国の商港、エジプト西部の北アフリカ海岸、植民地たる西インド諸島、マスカレーニュ群島、そしてセネガルおよびインドの支店と取引する海上および植民地貿易であつて、フランス経済の枢軸は、ナント、ボルドー、マルセイユを先頭とする沿岸諸港の商業資本に存したのである。<sup>(111)</sup>ところでこれらの諸港の商業資本の機能には次の種類が存在した。(1)ヨーロッパ北方諸国(イギリスおよびバルチック諸国)へ地中海沿岸諸地方の農業生産物(葡萄酒・小麦および果実)を輸出するもの。(2)植民地を一端とする三角貿易。つまりフランス植民地に商品(スカンデナヴィアの木材、アイルランドの塩漬肉、ギニア湾沿岸の黒人奴隸など)を提供し、見返りに熱帯産商品(砂糖、コーヒー、カカオ、タバコ、綿花、藍)を輸入し、かつそれをヨーロッパに再輸出するもの。(3)商業資本が港湾またはその後背地で産業活動(製糖業、製粉業、石鹼製造業、繊維業)をもち、その生産物を輸出する場合。たとえばボルドーの後背地ガロンヌにはボルド

一の商人資本により支配された羊毛工業があり、またモントーバンにはボルドーの商人資本に依存した ラシャ・絹織物業が存在した。とくに繊維業は商業資本の支配する沿岸諸港を介して国際市場に参加した。

一八世紀における海外貿易にたずさわるこれら三種の商人資本は現実には混交して存在する場合もあり、たとえばドフィネ地方のグルノーブルには、その地方のラシャ、リンネル、食料品、雑貨を植民地サント・ドミンゴに輸出することによって繁栄したドル家やラビイ家が存在した。かれらは植民地栽培場（コーヒー、甘蔗など）と奴隷の所有者であり、かつドフィネ地方の生産物をボーケールおよびボルドー経由で輸出する輸出業者であり、かつ砂糖、ラム酒の輸入業者であった。しかし一般的にはドフィネ地方には良質のラシャおよびもろの織布を、一方ではピエモンテとサヴォワへ、他方ではジュネーヴに輸出した第三种の商人資本がロマン、クレスト、ディユレフィ、グルノーブルにあり、たとえばディユレフィのモラン家はジュネーヴへの輸出にたずさわった。ペリエ家は最初ドフィネ地方の中規模仲買商人であったが、一八世紀後半に海外輸出にたずさわる大規模商人資本となり、ヴワロンのリンネルを主としてボーケールからプロヴァンス、コンタ、ラングドッグ、ルウシヨンおよびエスパニアに輸出したのである。<sup>112)</sup>しかしドフィネ地方については織物業の海外市場は一八世紀後半にピエテンテ市場とレヴァント市場がイギリスの影響力で衰退し、また一七四五年以後にはイギリス艦隊による地中海の閉鎖により植民地諸島との関係が断たれたが、ただジュネーヴ向けのラシャおよびリンネルの輸出と並んでボーケール経由によるエスパニアと地中海沿岸諸地方へのヴワロンのリンネルの輸出がとくに一七四〇年代以後に繁栄した。ペリエ家の貨幣資本はとくにヴワロンのリンネルのエスパニアへの輸出により蓄積されたのであった。

しかしフランスの伝統的經濟構造<sup>113</sup>の主軸たる商人資本は一八世紀後半におけるイギリスの海上勢力の優位確定、フランス革命から帝政時代にかけての戦争、大陸封鎖、植民地の反抗と喪失、そしてその結果としての海上貿易の衰退により打撃をうけた。サントードミンゴとイル・ド・フランスは失われ、マルティニックとグアドループはフランスの独占的三角貿易態勢から脱し、ボルドーの人口は三分の一減少し、レヴァントにおけるその地位は回復せず、マルセイユは、産業港に転換を余儀なくされるか、ブルターニュおよびノールの小麦をスイスに輸送する際の通過点になり、フランス南部の羊毛工場は衰え、ラシャ製造業は、軍隊需要で辛うじて生きのびた。<sup>114</sup>かくて伝統的經濟構造は転換を余儀なくされ、一九世紀前半にフランス經濟の重点は南部から北部へ移動するのである。かくて犠牲にされたマルセイユ、トゥーロンなどの商業港は、反革命、反ナポレオンの中心地となる。フランスの經濟構造は一九世紀にとくに七月王朝期に別の基礎のうえに再組織されねばならず、一九世紀フランス資本主義は海外貿易に結合した商人資本の衰退のうちに道をきりひらかなければならない。しかし「商人資本以上に、その使命機能を変更しやすい資本種類はない」<sup>115</sup>のであって、商人資本の完全な消滅ではなく、その淘汰と転身を媒介として事態は展開するのである。この商人資本の淘汰と転身には次の如き場合が観取されるように思われる。<sup>116</sup>

(1) 土地所有者に転身する場合。一般に農業国フランスにあっては土地購入は収入の安全と家族の偉大さを保証する方途であつて、ルウアン、ル・アーヴルはもとよりボルドーの商人資本は後背地のすぐれた領地の買占めを行ったが、海上貿易の衰退は商業資本から土地所有へのこの転化を促進した。<sup>117</sup>その具体例としてナントの黒人貿易商ブツティエ家は一七八九年に八〇〇万フランの土地財産を有した。さらにより典型的な例。ボーヴェージの大商業資本家

モット家は土地所有者への転身を行わず、かくて一八世紀末に消滅したのに対して、ダンス家は大土地所有者になることによって海上貿易の衰退をきりぬける。一六世紀には農民であり、一七世紀に漂白商、一八世紀初頭に大貿易商として世界的な関係をもち、王室の愛顧をうけ、大海上輸送に資本を投下したこのダンス家は、ルイ一六世治下に貴族的で開明的な司法官になり、革命期には県の行政官として国有財産の購入を活発に行い、一九世紀に入って再び司法官および代議士となる。この例は土地に根をおろしたブルジョアジーの緩慢ではあるが確実な上昇例であるが、この転身は個別資本の見地からは有利であったにしても、フランス産業資本主義の発展にとっては有害であったといへきであろう。また土地所有者に転化した商業資本家は官職購入や地方自治体の職務執行により貴族化した。一七八九年に五、〇〇〇ないし六、〇〇〇の貴族のうち一、〇〇〇以上がフランスの七つの主要な海港に属する商業資本家であつて、かれらはときに事業から手をひいて領主になり、一七八九年にはもともと頑固な貴族になる<sup>(118)</sup>。

(2) 銀行業者へ転身する場合。元来海港における商業資本は未分化であつて、多くの場合輸出入業者であると同時に銀行業者であり、ときには製造業者でもあつた。マルセイユのルウー家、ボレリ家、ボルドーのグラディス家やボナフェ家、アーヴルのフェレー家や、カーンのヴェル家など巨大財産を築いた商業資本はいずれも多様な業種のなかに副次的にせよ銀行業を含んでいた。国際的な販売市場たるリヨンの場合もまた然りであつた。海上貿易の衰退を契機として、商業資本から銀行資本への転換が行われるが、貿易取引を完全に放棄する例は少く、銀行業を主としながらも依然商業にたずさわるのが通例であつて、ここにマーチャントバンカーが出現する。しかし一八世紀に海上貿易を主業とする商業資本が、一九世紀前半に有力な銀行資本に転換する例はさして多くないのであつて、典型的な事例が

かつてグルノーブルの商業資本であり、後バリに銀行業を設立し、一八〇五年に資本二〇〇万フランに達するペリエ家である。またかつてはナントにおける植民地商品の貿易商で、革命下には買占め人、ディレクトワール時代には御用商人兼銀行業者となり、一九世紀初頭のもっとも大胆な金融冒険家といわれ、事実恐怖時代から一八一三年までに四度投獄されたウーヴラール家がある。

(3) 製造業へ転化する場合。<sup>(120)</sup> この転化はとくに革命および帝政期に国内商業において促進され、ロシア商業から製糸織物業へ転換するディュレフィのモラン家、また一八世紀末モンペリエの大商人であったが一七八九年来アルザスにおけるヴェセルランの製糸織物業者になるダヴィリエ家がその例である。ただしダヴィリエ家は同時にバリに銀行業を設立してオート・パンクになるのであって、一九世紀にダヴィリエ家グループは銀行業者・商人かつ産業家を兼ねていた。商業資本の転化の三様式は同一人格に結合されている場合が多く、たとえばペリエ家は、一七六〇年から一七八二年にかけて利潤を土地購入に投じて地主化すると同時に、銀行業を開いてマーチャントバンカーになるが、革命後一八〇一年にバリに銀行業をひらき、フランス銀行に参画していわゆるオート・パンクとして完成する。その間産業部門へも進出し、一七六八年にプール・ドワザンの鉱山利権を要求し、一七七九年にグルノーブルにモスリン織製造業設立を試みたが、なかでも一七七五年から七六年にかけてスイスの金融業者ファジイ家と提携して、ヴィルロワ公からヴィジルの土地を一〇二万四、〇〇〇リーヴルで購入してたてた染色工場が有名である。しかしペリエ家のドフィネ地方における経済活動つまりヴィジルの染色工場とグルノーブルの商業・銀行業はバリでの銀行業を中心とする活動の拡大と平行的に衰退する。つまり前者は一八二〇年以後危機的狀態に陥り、一八三九年六月三〇日当

工場はレヴィロおよびプリュネ・ルコントに貸与され、ペリエ家はその所有者となり、産業家たることをやめる。他方後者も一八三〇年とくに一八四〇年以後著しく弱体化し、ついには「新しい基礎の上にたつ商社の圧力の前に消滅する。」以後ペリエ家はドフィネ地方ではかくれた貨幣資本家として交通（道路および運河）事業に参与し、かつ鉾山会社設立に従事するが、繊維業と結びついた生産企業および商業・銀行業とは以後関係を断ち、活動はパリの銀行業に集中する。ドフィネ地方におけるペリエ家の活動の衰退の原因を、産業資本およびそれと結びついた商業・銀行業の興隆に基づくマーチャント・バンカーの衰退に求むべきか、あるいはドフィネ地方の繊維業一般の衰退に求むべきか必ずしも明らかではないが、後に述べる理由によりこの二つの原因が共に作用したとみるべきであろう。<sup>(12)</sup>

(108) Pierre Léon: op. cit., I, p. 57.

(109) Ibid., p. 266 —.

(110) 以上を参照す P. Léon: op. cit., II, p. 533 以下。

(111) 以下を参照す Guy P. Palmade: Capitalisme et capitalistes français au XIX<sup>e</sup> siècle, 1961, p. 18 以下。Maurice Lévy: Histoire économique et sociale de la France depuis 1848. 3 tomes, 1951 — 1952. Tome I, p. 20 以下。

(112) Pierre Léon: op. cit., I, p. 88 以下。

(113) Guy P. Palmade: op. cit., 20. M. Lévy: op. cit., p. 24.

(114) 「あらゆる時代にフランス北部の産業と南部のそれとの間にかなり著しい相違をみることができた。しかしこの約四分の一世紀以来この相違は遙かに顕著になった」と一八三〇年にエミール・ペレスが述べているように、フランス北部と南部との産業発展の落差の問題は一九世紀に入ってからとくに顕著となり、かつ政治的にも重要な意味をもつことになる。たとえば一八三〇年のアルジェリア征服は、王政復古政府の内政的危機を外部へ転換する意義を有したと同時に、後進地帯南部

の矛盾を解決せんとするものであったと考えられる。フランス南部の後進性の原因については、当時より種々の見解があり、大陸閉鎖制度、過重な間接税などのほかベレスは南部諸県の人的要素にも原因ありとしつゝる。Emile Bères: *Essai sur les moyens d'accroître la richesse territoriale en France, notamment dans les départements méridionaux*. Paris, 1830. p. 1—10.

(115) K. Marx: *Das Kapital*. III, s. 312.

(116) フランス経済は一八一五年においてもなお一七八九年においてと同様伝統的な構造を有し、休耕を行い共同放牧を行う農業生産が工業生産の二倍あるいは三倍の価値を生産する。Palmade: *op. cit.*, p. 16—17. 「……一八二〇年——三〇年の時期は、……資本と労働との間の階級闘争は、フランスでは分割地所有と大土地所有との対立の背後にかくれていた……」K. Marx: *Das Kapital*. I, s. 12. しかもフランスにおける農業人口の都市人口に対する数的優位は、一九三六年まで続くのを見よ。Augé-Laribé: *Revolutions agricole*, P. 203.

(117) 分割地所有の支配的なフランスで最も先進的な農業地帯セーヌ・エ・マルヌ県には大土地所有が存在するのであるが、その起源は、封建的なものではなく、当県がパリ近辺に存在することから、工業や金融で富裕化したブルジョアが狩猟および享樂用か、あるいは借地農に貸付けて地代をうるために土地取得を行ったことにより形成された。この土地取得の動向は一八世紀から一九世紀にひきつがれ、たとえばロートシルト家は当県のフェリエールに四、〇〇〇ヘクタールの土地を所有した。これらブルジョアは土地所有によって貴族化せんとしたのであって、かれらは一八七一年までの選挙で有力な政治勢力をなしていた。Philippe Bernard: *Economie et sociologie de la Seine-et-Marne 1850—1950*. p. 39—p. 169. 概してフランス・ブルジョアジーは土地への執着が強いが、これは産業および商業の不安定に由来するものと考えられる。一八三〇年刊行の著作でエミール・ベレスは、とくにフランス南部における土地取得と土地拡大への排他的で過度な嗜好について述べ、たとえば一〇万フランをもつ資本家は、土地所有者になるべく、五万ないし六万フランの土地を買い残りを産業投資に向けるのではなく、きわめて多くの場合、五万フランを借入れて一五万フランの土地を購入する習慣があるという。

Emile Bûtes: op. cit., p. 82 以下。貴族の収入源であり同時に政治力の源泉である土地が経済的コントロールの手段としての意義を失うのは、一八七三年から九三年に及ぶ大不況によつてである。M. Lévy: op. cit., p. 9 。

(118) G. P. Palmade: op. cit., p. 27, p. 48.

(119) G. P. Palmade: op. cit., p. 55.

(120) G. P. Palmade: op. cit., p. 54. Bertrand Gille: La banque et le crédit en France de 1815 à 1848. 1959. p. 54—55.

(121) 以上引くは Pierre Léon: op. cit., I. p. 57, II. p. 553 以下。

ペリエ家の場合には地方の繊維業との関係は漸次断たれるのであるが、しかしバリに本拠をもつオート・バンクすべてが全く繊維業と無関係になるわけではない。バリのオート・バンクで別の面から繊維業と関係をもつものがある。次にその例を考察しよう。一九世紀フランスの繊維業の多くは基本的には家族的事業であるが、その資本が家族の限られた自己資本にのみ依存する個人会社は稀で、すでに一九世紀前半にその家族的資本は、個人や銀行の外部資本により補完された合名会社形態ないし株式合資会社形態(とくに梳毛・紡績業において)を採用した。<sup>(122)</sup> 繊維会社設立に際して繊維業に融資したのは、第一に地方都市の商人・銀行資本であり(たとえばリールのポシエ家はル・ブランのペランシー会社へ、ストラスブールのサリオ家やラティスボンヌ家はプテーおよびフッテンハイム両会社へ、またルヌヴァール・ド・ビュシエールはヴォシエ家に合資した)、第二に一九世紀後半に銀行業と商業とが機能分化を遂げて以来は本来の繊維商業資本が繊維産業を設立する(たとえばドレフュス・ランティ会社の場合)。また第三に繊維産業家が商人に合資して工場を建設する場合もあり(たとえばルッベエのアメデ・ブルウーボー梳毛紡績会社)、第四に本来の銀行業が繊維産業の発起と金融に役割を演ずるのは、とくにミュールーズの繊維業に対するストラスブールや

バーゼルの銀行業（メリアム・フォルカール銀行、ヴェルトマン兄弟会社、オスワルド兄弟会社）、またリヨンの銀行業（エティエンヌ・ゴティエ家、ガリーヌ銀行など）であった。<sup>(23)</sup>これに対しパリのオート・バンクは、一八二八年の金融恐慌の際にラフィット、ロートシルト、ダヴィリエ、フルなどがミュールーズの綿織業に約五〇〇万フランの貸付を行ったのを唯一の例外として、<sup>(24)</sup>繊維業の発起・貸付いずれにも関係しない。繊維業にかかわるオート・バンクの活動舞台は原綿輸入とそれにかかわる金融にあり、またそのみに限られる。

ところでフランス繊維産業の原料のうちとくに綿花は一九世紀にはすべて輸入に依存しており、それは絹とともに関税統計上第一位・第二位を占めていた。綿花供給国としては、一八二〇年以來、トルコ・エチプト・ブラジルその他の旧供給国を押えてアメリカ合衆国が圧倒的な比重を占めるようになる（一八二〇年——五五%、一八三三年——七〇%、一八五三年七八%、一八六〇年九三%）。<sup>(25)</sup>ところでこのアメリカ産綿花の輸入港は漸次ル・アーヴルに集中し、ル・アーヴルはフランス全体の綿花の大輸入市場となり、<sup>(26)</sup>そこがオート・バンクに活動舞台を提供する。ところで当時のル・アーヴルでは現品取引（affaires en disponible）つまりル・アーヴルにストックされた商品の現金ないし短期信用販売か、あるいはせいぜい海上販売に外ならぬ「船舶荷渡取引」（affaires à livrer par navir）しか行われておらず、定期取引（affaires à terme）は存在しなかった。<sup>(27)</sup>そこで綿紡績業者は、一〇月以降二、三ヶ月の期間に一年間分の原綿を購入し、現金か短期信用で支払いを行った。他方綿製品の販売は一年間を通じて需要に応じて行われていた。かくして繊維産業者は、原料購入に際し自分の利益のために強気の投機に出るのであり、他方綿花収獲期の近い八月頃には逆に綿花を安く購入するために弱気の投機に出て、原料を安く買うとする。そのために綿製品のほとんどすべ

てを販売し、その利潤を最大限に利用してできるだけ多くの綿花を安く購入する。従って綿花の価格は反対方向へ大きく変動し、しかも公売は殆んど行われなかったから、購入者と販売者だけがそれぞれ勝手に価格をきめていた。

「全くル・アーヴルに集中した綿貿易を特徴づけるもの、それは投機的精神であつて、これは綿花市場の構造そのものの結果である」といわれるゆえんである。<sup>(128)</sup>ル・アーヴルにおけるこのように投機的な綿花輸入市場構造こそ、

仲買業者やオート・パンクの活動の舞台であつた。まず綿花購入は綿紡績業者自身が行つたのではない。ル・アーヴルに定着した商人や仲買商人がそれを請負つたのである。これら仲買商人はル・アーヴルに存在した商人ないし地方のマーチャント・バンカーであつて、具体的にはジュネーヴのデュ・パスキエ家、リヨンのゴージェイ家、アルザスのシーグフリード家などであつたが、一八三〇年以前にはパリのオート・パンク、なかでもオタンゲル家が綿花輸入貿易に従事していた。<sup>(129)</sup>この頃にはパリのオート・パンクは多くがマーチャント・バンカーとして植民地貿易に従事していたが、オタンゲル家はとくにル・アーヴルに商社を開いて綿花貿易に従事し、フランスにおける合衆国の銀行業者として、イギリスのベアリング商会の如き役割を演じていた。しかし一八三七年から四〇年に至るアメリカの恐慌はオタンゲル家に重大な打撃を与え、以後綿花輸入貿易は仲買商人の手を離れ、ル・アーヴルの紡績業者や商人による直接購入により行われるようになる。かくして、綿花輸入貿易はオート・パンクの手を離れ、以后オート・パンクの綿花輸入貿易にかかわる活動は主として手形引受業務に限られるようになった。つまり原綿の製造業者への引渡しは一〇月から翌年の三月にかけて、すなわち綿織物の製造期間つまり流動基金の固定化の時期に港で行われたから、その結果この時期には小企業たる綿織物業者は貨幣資本の逼迫に悩まされた。そこでパリの銀行業者はこれらの企業

に予めきめられた総額に達するまで自己宛に振出された手形に支払うことを引受ける。オート・バンク以外の銀行業つまりヴァサル、ガンヌロン、グウアンなどもこの授信業務に参加しているが、しかしオディエ家、セイイエール家、ダヴィリエ家、オタンゲル家の如きオート・バンクがこれに大きな役割を演じていたことを見おとしてはならない。だが一般にこの信用は銀行業者と親縁関係にあるか、あるいは特に密接な関係にある特権的な企業にのみ与えられたのであって、たとえばオディエとダヴィリエの両家はヴェセルランのグロスローマン家に授信した如くであって、オート・バンクの手形引受信用をうけた紡績業者は綿花購入で有力な立場に立ったのである。<sup>(130)</sup>

(132) Claude Fohlen: *L'industrie textile au temps du Second Empire*. 1956. p. 96 —.

(133) Claude Fohlen: op. cit., p. 111 — 115.

(134) この他にヴァサル家、マルン家、オルセール家なども含まれていた。cf. paul Leuilliot: *L'Alsace au début du xix<sup>e</sup> siècle. Essai d'histoire politique, économique et religieuse* (1815 — 1830). Tome II: *Les transformations économiques*. 1959. p. 449 — 450.

(125) Claude Fohlen: op. cit., p. 126 — 128. 綿花輸入量はフォーラン(一二八頁)によると上表の如くであった。他方アメリカ合衆国からの輸入が圧倒的比重を占めるに至った理由は、(1)アメリカ産綿花の良質(2)その価格の低廉(3)フランスへの綿花輸入と合衆国への輸出との均衡にある。

(126) Claude Fohlen: op. cit., p. 130 — 131.

(127) O. Senn: *Le marché à terme du Havre. (Revue politique et parlementaire, t. 29, 1901)* 及び *affaire en disponible* (現品取引) *affaire à livrer* (定期引渡取引) *affaire à terme* (定期取引) の區別については Max Hayem: *Des opérations à terme sur les marchandises en France et à l'étran-*

ger. 1894. を参照。

(128) Claude Fohlen: op. cit., p. 34.

(129) Bertrand Gille: La Banque et le crédit en France de 185 à 1848. 1959. p. 52. p. 54.

(130) Claude Fohlen: op., p. 136.

ル・アーヴルの綿花輸入で最初マーチャント・バンカーとして活動していたオタンゲル家が、マーチャント・バンカーとしての活動からぬけて綿花輸入貿易にかかわる純粹の金融業に転化したことは、ドフィネ地方におけるペリエ家が同様にマーチャント・バンカーたることをやめたことと関連して、オート・バンクの変化の一般的傾向を示すものであろう。つまりこれは産業資本の発展に伴うマーチャント・バンカーの衰退という一般的傾向にオート・バンクが適応したものと考えられる。しかしオタンゲル家が、繊維業と全く断絶したペリエ家と異り、なお投機的な綿花輸入市場で手形引受の信用業に關係をもつという両者の相異は、やはりリドフィネ地方とル・アーヴルとが繊維業において占める地位に關係があるといわなければならない。つまりペリエ家のドフィネ地方における繊維業との断絶は当地方における繊維業の衰退という要因を無視できないということである。

ペリエ家は一九世紀前半に繊維業を離れるが、他方鉾山経営において産業経営者の面を保持し發展さす。それがノール県のアンザン鉾山会社であるが、次にそこにみられるオート・バンクによる産業経営の特質を、原資料に基づくパーカーの研究により示せば次の如くである。<sup>(131)</sup>ペリエ家のアンザン鉾山会社との關係は、一七九五年の当会社の金融上の再組織の際のグルノーブルの銀行業者クロード・ペリエの株式取得に始まる。以来当鉾山会社の管理は、最も大きな株式を取得した家族を代表する六人の管理者の手に移ったのであるが、そのなかの最有力者がペリエ家であった。

以後一九世紀前半にかけてペリエ家は三世代にわたり五人の家族成員が当会社の経営に指導的役割を演じる。ペリエ家の指導的地位を保証したものは、株式取得のみではない。銀行業・企業経営および政策面において当家が会社に提供した特別の便宜による。たとえば当鉾山会社は公債投資、株式販売・移譲、個人株主への貸付に關して公開を避け、パリ所在のペリエ銀行を介してこれを行った。ペリエ銀行はアンザン会社のために三つの勘定、つまり支出勘定、株主たるダーム・ド・フォントネルの特別勘定、会社の準備基金のための勘定を有していた。また一八一八年以後ペリエ家はパリ近くのシャイヨに有名な機械製造所を所有していたが、これがアンザン会社の蒸氣機関や他の鉾山設備を供給した。さらにペリエ家はパリで上層の政府役人および指導的な事業家と接觸を有していた。<sup>(132)</sup>以上の要素がアンザン鉾山会社におけるペリエ家の支配的地位を保障したのである。

(131) Richard J. Barker: French Entrepreneurship during the Restoration. (Journal of Economic History, vol. 21, 1961)

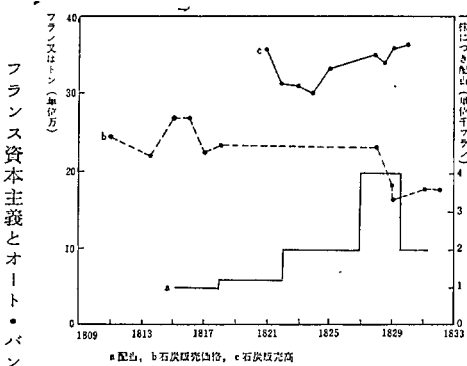
(132) オート・パンクとしてのペリエ家は政治的には一八二一年までスキピオンが政府の諮問機関「製造業に關する總務委員會」のメンバーであり、かつ内務省直屬の忠告委員であつた。スキピオン、カジミール、ジョゼフの三兄弟は相次いでパリの商業會議所のメンバーを務め、かつ「國民産業促進協會」に参加した。カジミールは一八一七年から三一年の間に下院議員、一八三一年から三二年にかけて首相を歴任する。

ところで王政復古期にアンザン会社は、北フランス最大の炭鉾会社であつた。一八三〇年頃にその炭鉾利権は、ノール県のスカルプ河からエスコール河の間に、東方ではベルギー國境近辺のコンデおよびヴァランシエンスから西方のドゥエとアニシュに及んでいた。當時の石炭採掘高は、フランスの全生産高の略々四分の一に達し、約四〇万トンであつた。フランスにおける唯一のより大きな石炭生産地、城はロワール盆地で、その石炭採掘は一八三一年に六五万四、二一〇トンであつた

が、当地域の炭鉱は一八三七年までは小資本で収益の比較的低い小企業に細分されていた (cf. Bertrand Gillin: *La banque et le crédit en France de 1815 à 1848*, 1969, p. 124). アンザン会社により採掘された石炭の大部分は炭鉱に比較的近い都市——リール、アラス、トゥーエー、サントマル、ランスの如き——で用いられたが、一部ははしけでダンケルクに運ばれついでフランス海岸に沿った諸港——ボルドーやラ・ロシエルにも供給された。少量がオワーズ河とサンーカンタン運河によりパリに運ばれた。フレーヌの採掘場の無煙炭はベルギーにも輸出され、石炭の焼成用としてトゥルネーの製造業者により消費された。 Cf. R. J. Barker: *op. cit.*

アンザン鉱山会社の主要特徴の第一は、経営の家族的性格とそれに由来する高利潤・高配当政策である。当会社は革命期・帝政期を通じて小数の排他的投資家の集りであったが、かれらは限られた数の株式を所有すべく相互に取引し、かつ投資に対する高い配当を期待した。王政復古期には三〇ないし四〇の家族が当鉱山株を排他的に所有しており、それら家族以外の個人への販売が行われたのは例外にすぎなかった。かかる販売が例外として行われた場合にも、会社はこの購入者から株式を購入する権利を行使し、ついで株式は廃棄されるか、あるいは会社のメンバーに再販売されるのが普通であった。そのうえ株の高価が株式所有の家族的閉鎖性を保証していた。たとえば一八一六年に一株三万五、〇〇〇フラン、一八二三年に六万〇、七六四フラン、一八二八年に九万〇、七〇〇〇フラン、一八三二年に一二万フランであった。株主は株式持分に応じて会社の赤字を補填したり、また鉱山改良に必要な貨幣資本を前貸しすることを要請された。しかし株主総会はなく、経営は最大の株式所有者たる六人の理事に委ねられていた。しかもこの管理職は極く少数の家族の内部で世襲的に継承された。石炭販売価格から採掘費を差引いた総利潤は王政復古期を通じて高く、販売価格の約四〇ないし五〇％であったといわれ、年利潤総額は一八一五年から一八二〇年の間に一

〇〇万ないし二〇〇万フラン、一八二一年から一八三二年の間に二〇〇万ないし三〇〇万フランの間を上下した。この高利潤が高配当をも保証したのであるが、この高い総利潤は、石炭販売価格をできるだけ高く維持せんとする政策に裏打ちされていた。当時、北部の商人や製造業者から、アンザン炭の価格が余りにも高く維持されており、従って会社の利潤が法外に大きいとの非難が生じていたという。ここに高配当政策を追求するオート・パンクによる炭鉱経営の、他の商工業に敵対的な性格が看取されるのである。しかも特徴的な点はこの高配当が一八二一年から一八二五年に及ぶ石炭販売高の低下、一八一六年および一八二八年以後の販売価格の低落にもかかわらず維持されたことである（次表参照）。



Richar J. Barker: French  
 Entrepreneurship during  
 the Restoration. (The Journal  
 of Economic History. Vol. 21.  
 1961.) p. 165 より.)

他方アンザン会社は、しばしば多くの新聞・冊子により、フランス北部の炭層の独占の意図を激しく攻撃された。<sup>134</sup>一八一五年には、北部にアンシアン・レジーム以来の二つの炭鉱会社つまりアンザンとアニシュシがなく、しかもアンザン会社は豊富な炭鉱つまり、フレイヌ、ヴィユー・コンデ、レーム、アンザンおよびサン・ソルヴの炭鉱利権を所有していた。しかし一八二

はカジミール・ペリエの報告によると、ベルギも炭の競争とアンザンの鉱床の涸渇により経営は悲觀的になったといふ。かくして一八二六年初めからペリエ家はベルギーにその炭鉱利権を拡大すべくバリのオランダ系銀行業者トュレを介して、ベルギーの、とくにシャルルロワ地区の炭鉱取得を計画し、一八三一年にベルギーのボワ・ドーボシュエーノールの炭鉱を取得した。また同年サンソルヴの利権のうち不毛な三分の二を放棄することによって、ドナンの炭鉱利権も獲得した。さらにアンザン会社は、隣接のすべての利権を掌中に集中せんと試み、一八三二年にはとくにオルドネの利権、一八三八年にティヴァンセルの利権を獲得した。かくしてある覚書は言明する。「一種のさうごうたる非難がアンザン会社に対してあらゆる方面からおこっている。当会社はフランス北部の石炭の商業の独占をすでにえている、とひとは非難している」。(135)「アンザン会社の炭鉱の独占化政策は、一八三七年と一八三八年に形成されたティヴァンセル、フレース、ミディ・コンデの三つの会社の連合体の抵抗を受けたが、アンザン会社は石炭を原価以下で販売する政策をとり連合体に巨大な損失を与えた。アンザン会社のこの集中化政策はさらに進み、アンザンに近いアスノン、ヴィコワヌおよびブリュイユの炭鉱会社の競争を排除すべく、一八四三年にアスノン会社の利権を五七万五、〇〇〇フランで取得した。この利権取得は他の会社の競争欲をやわらげ、かつ相互間の販売協定を実現した。

集中独占政策がオート・パンクの炭鉱経営政策の第二の特色をなし、ここから比較的大規模な産業経営が実現した。

第三にアンザン会社は王政復古期に鉱山経営の利益を守るべくその政治力を發揮して政府をして独特の石炭保護関

税政策を採用させた。王政復古期の石炭関税は、一八一六年四月二八日付の「財政法」<sup>(136)</sup>により規定されたのであるが、それは輸入炭一〇〇キログラムにつき、外国船による海上經由の場合二フラン、フランス船による場合一フラン五〇サンチーム、陸上經由の場合は三〇サンチームとしたが、しかしムーズ県、モーゼル県およびアルデンヌ県經由でベジューに至る場合は一五サンチームであるのに、ベルギー炭のノール県經由による輸入関税は一〇〇キログラムにつき三三サンチーム（従来は一サンチームだから三倍）とした。アンザン会社はこの関税を維持するために闘ったのであるが、それによって当会社はベルギー炭の競争に対して有利なほとんど独占的な地位をえた。ムーズ、モーゼル、アンデンヌ諸県經由の場合は一五サンチームの低関税しか課されないのは、当諸県がアンザン会社の販売市場でなからに外ならぬ。かくして北部における石炭利用者はアンザン会社のための高関税による石炭の高価格によって損失をうけた。同時代に人よりフランス産業の権威と目され、かつ「国民産業促進協会」の会長であったシャプタルは、一八一七年にアンザン会社の政策を非難する長い覚書を発表し、そのなかでフランス北東部国境全体に最高一〇サンチームの単一石炭関税を設定することを提案した。<sup>(137)</sup>かくして政府は「製造業に関する総務委員会」に石炭関税の再検討を命じ、当総務委員会はシャプタルの提案を検討する特別委員会を組織した。その会長の座を占めたのがスキピオン・ペリエであった。かれはフランス北部における石炭の高価格の責任は関税にもアンザン会社にもなく、概して高い船賃と都市の石炭税（例えばパリではトン当り約七フランで、アンザン会社の採掘費にほぼ等しく、ベルギー炭に對する関税の約二倍）とがその原因であるとし、アンザン会社は関税引下げに耐えうるが、しかしフランス北部の若干の小炭鉱と南部の炭鉱にとってそれは有害であろうと主張した。<sup>(138)</sup>つまり小企業の代弁者として高率関税を擁護する

主張を行った。これは一つの自己弁護の方便とみなすべさであらう。けだしなる程王復古期以後ではあるが、アンザン会社は、さきに述べた如く小鉱山会社の犠牲において独占集中化政策を推進し、その利権を拡大するのであって、アンザン会社は小企業の代弁者ではなく、その収奪者だからである。つまり高率関税によって自己とともに小企業を擁護しながら、この小企業を自己の支配下に集中する。だがいずれにせよシャプタルの非難と提案は、ムーズ、モーゼル、アルデンスの諸県における関税を一五サンチームから一〇サンチームに引下げる成果をうんだが、アンザン会社と利害関係のあるその他の諸県に關しては何らの成果も生まなかった。

カジミール・ペリエは下院で関税維持に尽力し、かつ関税大臣サン・クリック伯や土木大臣ルイ・ベケーの支持をえて〇年いた。だがベルギー炭のフランスへの流入は関税保護にもかかわらず次第に増大しつつあり、一八三頃にはアンザン鉱山会社の總生産高を凌駕するに至っていた。またベルギー側も石炭輸入関税を引上げ、一八二二年にはフレーヌ炭（アンザン会社に属する）に対し、一フラン四八サンチームの特別関税を課した。これらの事情がペリエをしてますます保護関税引下げに反対させるのみか、一八二二年のベルギーの関税政策に対しては、政府に対し報復関税政策の採用を要求し、一八二四年にジャック・ルナールは、関税大臣カステルパジャックにベルギー炭に対する関税の倍化を要求した。しかし本来、大土地所有の利益を代表する王政復古政府はこのラディカルな要求をうけいれず、船賃の引下げをねらって航路改良と河川運河使用料の引下げを計画したにとどまった。ところでアンザン会社の要求せる保護関税政策が生産力を高めるためよりも、高価格による高利潤・高配当政策追求のために利用されたことは、アンザン会社が保護関税のもとで一八一五年以後一八二一年までは何らの生産設備の更新も行わず、古い採掘鉦が従

来通り利用され、帝政初期に設定された機械が更新されずに存続したことによって立証される。<sup>(139)</sup>ただアンゼン会社が  
高率関税のもとで一八二一年まで生産力の上昇に熱意を示さなかった理由として、パーカーは、王政復古期初期の全  
般的な経済事情、つまりナポレオンの失墜とブルボン王朝の再興により惹起された政治的不安定、一八一六年——一  
七年の恐慌、フランス産業機械化の緩慢さ、フランス国内の運輸制度の不十分さといった諸要因が石炭需要を制限し  
ていた結果とみなしている。事実フランスにおいては石炭業の躍進はとくに一八三五年以後に鉄道網の形成開始とと  
もに始まるのである。

(133) "Renseignements sur la compagnie propriétaire des mines d, Anzin, Raimes, Fresnes, Vieux-Condé, De-  
nain, Abscon, et sur les droits et péages exorbitants et injustes perçus sur les houilles ou charbons de terre  
de la Belgique..." MS. (1833). p. 19— Arch. Nat., F12 5234A, cité dans R. J. Barker. French Entrepreneurship  
during the Restoration. (The Journal of Economic History, vol. 21, 1961).

(134) Bertrand Gille : Recherches sur la formation de la grande entreprise capitaliste (1815-1848). 1959. p. 62-.

(135) Arch. Nat., F14.7812 et 7814, cité dans B. Gille : op. cit., p. 63.

(136) Lois sur les finances, dans Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens, avis du Conseil-  
d'Etat, publiée par J. B. Duvergier, 2<sup>e</sup> Edition. Tome 20, 1837. p. 275 以下。

(137) Jean-Antoine Chaptal : Observations sur les commerces des houilles ou charbons de terre belge en Fran-  
ce, sur le cherté de ce combustible, et sur les moyens d'en faire diminuer le prix. Paris. 1817. Arch. Nat.,  
F 12. 2474 A.

(138) Arch. Nat., F 12 195, Joseph Périer : Rapport à la chambre de Commerce de Paris sur la navigation inté-

フランス資本主義とオート・バント

rieure et sur l'approvisionnement de la capitale en charbon de terre, Paris, 1826. cité dans R. J. Barker : op. cit., p. 169.

(39) R. J. Barker : op. cit., p. 171.

アンザン鉱山会社は一八二一年以後ベリエ家の所有するシャイヨの機械製作所で製作される機械を採用して生産力の向上に努めるようになるのであるが、しかしそれ以後もフランスの石炭はなお高価格の特徴を持續し、フランス資本主義の一特徴を形成する。フランスにおける農村人口の大きな比重による都市労働力の相対的な高賃金、伝統的銀行業の支配による高い利子率、そして石炭の高価格、これがフランス産業資本の形成発展を制約する三大障碍をなす。ところでこの石炭高価格は鉄道建設以前に運河構築問題を介してオート・バンクの利害と結びついているのであって、次に考察すべきは、この運河構築におけるオート・バンクの役割である。この問題はトゥスネルの批判対象の一つをなしており、以下トゥスネルの批判的分析をブルードン<sup>(140)</sup>その他によりその信憑性を確かめつつ、検討を加えると問題は次の如くである。

(140) P.-J. Proudhon : Manuel du spéculateur à la Bourse, 5e édition, Paris, 1857, p. 281 P. 以下。

資本主義の発展にとり商品流通を媒介する交通事情が重要な意味をもつことはいうまでもない。鉄道がなお未発達  
の段階にあるとき、重い貨物の輸送に大きな役割を演ずるのは運河である。交通問題はアンシャン・レジーム下の経  
済発展にきわめて深刻な制約を課していたものの一つであった。運河はなかでも石炭輸送に役立ち工業発展に大きな  
意義をもつ。

王制復古政府は一八二一年から一八二二年にかけて運河建設に当り金融貴族の財政援助に依存した。<sup>(141)</sup> 政府が運河の構築工事を引受け、金融会社がそれに必要な貨幣資本を提供するという混合制度が採用された。政府が五つの金融会社と結んだ契約は次の如くである。まず政府は金融会社から必要な貨幣資本一億二、六一〇万フラン（トゥスネルは一億二、八〇〇万フランといっているが正確でない）の貸付をうけるが、これに対して政府は、(1)六%ないし五・一%の利子を提供し、(2)償却は四五年の年賦払い償還金で行われるが、その完全償却まで借入総資本一億二、六一〇万フランに対し一・五%に当る償却プレミアムが付けられる。(3)必要経費を差引いた後の収入の増加分は償却基金の増加にあてられる。(4)年純収益が利子配当と資本償却に不足する場合は国庫から補充し、政府が経営する運河収益が資本の八%をこえる場合は、その超過分を金融会社に譲る。(5)国家は一〇ヶ年期限で運河工事を完成し航行可能にしなければならぬが、この約束に反した場合その賠償として利子二%をふやす。(6)国家の完全所有になるまで運河の運賃率決定権は金融会社であり、国家はこれを変更しない。(7)元利償却が完済した場合、ムッシュー運河については九九年間、その他の運河については四〇年間運河収益の半分が金融会社に与えられる。(8)それ以後は政府の完全所有になる。以上が一八二一年から二二年の運河建設に際して政府が金融会社と結んだ契約の内容である。それぞれの運河構築のための政府への貸付は一八二一年八月五日と一八二二年八月一四日の法律<sup>(142)</sup>によって規定されたのであって、国家への貸付を認められた金融会社とその貸付額およびその諸条件を表示すると次の如くである。<sup>(143)</sup>

( ) 以下に引く P.-J. Proudhon: op. cit., p. 281 以下。Toussenel: Les juifs……I, p. 31 以下。Bertrand Gille: La banque……p. 303-205. Maurice Block: La Statistiques……I, p. 355, 以下。

|    | 運 河 名                               | 貸 付 資 本<br>提 供 者 本 名                                    | 提供額<br>(フラン) | 利子<br>% | 実際に要した<br>建設費(フラン) |
|----|-------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------|---------|--------------------|
| 1  | ムッシュエー運河<br>(別名ローヌ河<br>ライン河運河)      | J.G.ユマン, フロー<br>ラン・サリオルヌアー<br>ル・ド・プシェール<br>(ストラスブールの商人) | 1,000万       | 6       | 28,249,562         |
| 2  | アングレーム公<br>運河 (ソナムと<br>マニカンの運<br>河) | ユルバン・サル<br>トリス (B)                                      | 660万         | 6       | 13,276,757         |
| 3  | アルデンヌ運河                             | ユルバン・サル<br>トリス (B)                                      | 800万         | 6       | 14,384,538         |
| 4  | オワーズ河測設<br>運河                       | ユルバン・サル<br>トリス (B)                                      | 300万         | 6       | 5,677,959          |
| 5  | ブルゴーニュ運<br>河                        | ジョナス・アー<br>ゲエルマン                                        | 2,500万       | 5.10    | 55,533,609         |
| 6  | ブルターニュ運<br>河                        | (A)                                                     | 3,600万       | 5.62    | 11,485,740         |
| 7  | アルレスーブク<br>運河                       | ガブリエル・オ<br>ディエ (パリの<br>商人)                              | 550万         | 5.12    | 66,099,788         |
| 8  | ニヴェルネ運河                             | (A)                                                     | 800万         | 5.28    | 33,196,336         |
| 9  | ペリ公運河                               | (A)                                                     | 1,200万       | 5.31    | 26,296,000         |
| 10 | ロワール河測設<br>運河                       | (A)                                                     | 1,200万       | 5.71    | 32,602,000         |
| 合計 |                                     |                                                         | 12,620万      |         | 286,802,289        |

(A) は アンドレ・コティエ, アルドワン・ユバール会社 (パリ), ボダン兄弟 (リヨン), H. ヘンチ・プラン会社 (パリの銀行業), ジャック・ラフィット, ザール・ド・ラバヌーズ (パリの銀行業), ジャック・ルフェーブル会社 (パリの銀行業), ビレ・ヴィル, ルヌアール・ド・ピュシエール (議員), ペリエ兄弟, P. H. パラヴァー会社 (パリの銀行業), フローラン・サリオ (議員), J.G.ユマン (議員) からなる。中心はラフィットである。(Gille:op.cit.p.205) (A) のこの四つの運河はラフィットの「四運河会社」とよばれる。

(B) サルトリスのこの三つの運河は一つの「三運河会社」を形成し, オート・パタンの銀行業者グレフェールもそれに参与した (Gille. op.cit.p.205)

(142) 一八二一年八月五日の法律とは「ムッシーヌ運河の完成に関する法律」(Duvergier: Les lois……Tome 23, p. 332-)「アングレーム運河の完成に関する法律」(Ibid., p. 335-)「アルデンヌ運河に関する法律」(Ibid., p. 338-)。一八二二年八月四日の法律は「種々の運河の完成と建設に関する法律」(Ibid., Tome 24, p. 42-) である。

(143) この表は註(142)に示した諸法律により作成。なお Maurice Block: op. cit., p. 355-6. Proudhon op. cit., p. 282-参照。この表から明らかなように、金融会社の国家への貸付の条件は金融会社にとりきわめて有利であった。しかしここで注意すべきことは、第一に、上述の運河会社を形成した金融業者のうちにロートシルト会社が含まれていないこと、第二に、このように有利な条件にもかかわらず金融会社にとって大きな困難が存在したことである。その困難とは次の事情を意味する。金融会社は、二種類の株式を発行した。つまり一つは国家に貸付ける資本を集めるための借入れ株(一株一、〇〇〇フラン、一二万八千株)<sup>(144)</sup>であり、いま一つは四五年後に金融会社が取得する運河の収益への参与を約束する配当株である。ところで運河会社の株式発行はきわめて大きな困難に直面したのであって、グレフェール・サルトリス・グループは外国市場に依存しなければならぬ<sup>(145)</sup>。この困難の理由の一つは、その発行をロートシルトが独占した国債の利子が5%という比較的高いものであったことにあると考えられる。そこで金融業者ラフィットやグレフェールは国債の借換を要求したのであるが、それは運河株の売捌きのためには国債利子の引下げが必要であったからであり、当時サルトリスもまた五分利付国債の借換を要求している。ここに金融貴族内部で国債引受発行独占者ロートシルトと運河構築と関連をもつラフィット、グレフェール、サルトリスなどの対立が生ずるのであって、金融貴族を同一の利害により結集した一集団とみることは正しくないのである。運河株の操作は多くが失敗に終り、それが売捌かれるのにきわめて長期の時間を必要としたばかりではない。フランス銀行は公債と同様運河株の証書の

供託に基づいて前貸しすることを認めざるをえなくなった。

(144) Proudhon : op. cit., p. 282

(145) B. Gille : op. cit., p. 205.

第二に、トゥスネルによると<sup>(146)</sup>配当株の持参人はその八分の七がジュネーヴの資本家たちであったが、さきの表に明らかのように運河の構築は予想以上の経費を要したのであり、しかもその年収入は二〇〇万フランで、投下資本の一%以下(トゥスネル)または〇・五%以下(フレードン)にしか達しなかったのである。そのうえ当時始まりつつあった鉄道建設が運河収益の見通しを悪くしていた。そこで配当株持参人たるジュネーヴの資本家たちは運河収益の未来におそれを懷き、まず一八四二年に国家に対し配当株の買戻しを要求するに至った。しかもその取引所相場は六〇ないし七〇に下落し、投機売買で辛うじてその相場が維持されているという状態であった。貸付引受人たる金融業者はジュネーヴの資本家たちの意向をうけ、政府に対し配当株を四、〇〇〇万フランで買戻すよう要求したのである。この要求は政府により拒絶されたが、一八四三年には運賃率改訂権を行使して政府から一八四三年四月一七日付の勅令<sup>(147)</sup>をかちとった。トゥスネルによるとそれはロヌ河ーライン河運河における建築材運賃率を一〇倍にし、石炭のそれを三倍にするものであった。

(146) Tousseul:op. cit., p. 117.

(147) 「一八四三年六月一日から一八四八年六月一日までロヌ河ーライン河運河で徴収すべき航行税率をきめる勅命」(Duch-vergier. Les Lois. Tome43, p. 154.)の勅令は「一〇キロメートルにつき徴収すべき税率を次の如くきめた。

一、第一クラス——小麦、大麦、ライ麦、トルコ麦（穀粒、粉ともに）、オート麦、その他の雑穀、葡萄酒、蒸溜酒、酢、その他の醸造飲料水、水晶製品あるいは磁器、砂糖、コーヒ、油、石けん、大麻、亜麻、および綿花、たばこ、染色木材——  
一、〇〇〇キログラムにつき五〇サンチーム。

二、第二クラス——海塩その他これに類するもの、鉄および鋳鉄、その他の金属、陶器、コップ、瓶、コークス、角材、鋸挽材、その他これに類するもの——一、〇〇〇キログラムにつき四〇サンチーム。

三、第三クラス——稈、麦わら、その他の飼料、燃料用木材、薪用柴の束——一、〇〇〇キログラムにつき三〇サンチーム。

四、第四クラス——茜粉、石炭——一、〇〇〇キログラムにつき二五サンチーム。

（第五、第六クラス略）

この勅令以前の運河運賃率は、一八二一年八月五日付の「ムッシュ運河の完成に関する法律」に附された航行税率に関する文書によりきめられており、それによると、距離五キロメートル体積一立方メートルにつき建築用木材、石炭いずれも〇・二サンチームであったから、トゥスネルの計算もあながち間違っているとはいえない。

トゥスネルによると金融貴族の圧力により出されたこの運賃率改訂の勅令を金融会社は次のように利用したという。<sup>(148)</sup>  
フランス中部と東部を連結し、ドイツに通ずるローヌ河—ライン河運河のこの運賃率騰貴はドイツおよびスイスとフランスとの間の建築用木材の貿易を阻害し、かつソーヌ・エ・ロワール県とサンテチエヌヌの石炭——これはすでに個人会社の所有たるロワン運河の運賃率上昇でバリ市場から閉めだされていた——をミユルーズの市場から閉めだす結果になった。こうして東部の諸県は大きな打撃をうけ、そこから勅令反対、金融会社の専制反対の叫びが生じたのである。金融会社はむしろそれを期待し、それを利用して、運賃率引下げの譲歩と交換にさきの四、〇〇〇万フランの保証を政府から獲得すべく圧力をかけたという。事実政府は一八四三年に国庫支出四〇〇万フランによる配当株の

買戻し案を議案に提案した。<sup>(149)</sup>この提案に対しては共和派の機関紙「ナシヨナール」とフリーエ派の機関紙「フアラシユ」が夫々注意を喚起し、下院ではシュツェンベルジュ、デュパン兄、ピローの啓発により提案を拒否しえたが、次会期にこの提案は再提出されて承認された。その結果、一八四三年五月二五日付の勅令により木材と石炭に関して運賃率の引下げが行われた。<sup>(150)</sup>

(148) Tousseul : op. cit., p. 35.

(149) Tousseul : op. cit., p. 37.

(150) 一八四三年五月二五日の勅令「一八四三年六月一日から一年間ローヌ河—ライン河運河で徴収すべき航行税率を修正す  
る勅令」Duvergier: Les Lois, Tome 43, p. 162.

運河問題には以上の配当株買戻し問題に示されるように、経済的に不利な状況におかれた場合に私利のために国庫に依存し、また国庫に依存するためにあくなき策略を用いる金融貴族の姿がみられるばかりではない。フランス産業の発展にとっても大きな問題が内包されていたのである。それはこれら金融会社と密接な関係を有する運河が、フランス国民産業に及ぼした影響の問題である。既述の通り上述の運河の運賃率改訂権は、所有権が完全に国家に移行するまでは金融会社の構成する運河会社に属しているが、これは地方産業の生殺与奪の権に外ならない。

元来フランス中部とくにロワール県の炭層は長い間フランス最大の石炭生産地として有名であった。それはロワール河の全流域、ローヌ河およびソーヌ河（アルザスに至る）の全流域、そしてセーヌ河流域の大部分への石炭供給地であった。ところが一八二五年から一八三七年に至る期間にその市場条件に深刻な変化が生じたのであり、その変化に作用した一要因が運河問題である。

フランス中部の炭鉱の衰退原因としてまず考慮すべきは、上述の諸運河より以前に建設されたロワン運河会社の場合である。一八一〇年三月の勅令によりこの会社の運河所有権は確定され、同時に同勅令は一八四〇年に運賃率の改訂を行うべきことを規定した。ところがこのロワン運河の通過する土地は王室私有地の一部であって、その管理人は「金銭上の貧欲」<sup>(151)</sup>から一八四〇年になお運賃率の引下げを実行しなかったのである。当時ロワン運河はロワール県の航行の鍵であり、それはローヌ河・ライン河・ソーヌ河・ロワール河の溪谷を、セーヌ河の溪谷に結びつける役割をもつべきものであったが、その高い運賃率により、フランスで最も豊富かつ最良の石炭を産出するサン・テチエンヌの炭鉱ばかりでなくオーヴェルニュの葡萄酒もまたバリ市場で不利な条件のもとにおかれるのである。七月王朝期、当時の大蔵大臣もまたロワン運河会社の運賃率引下げに対するこの抵抗を、「文字通りの公共の災害」と呼んだといわれるが、しかし自からこの抵抗を打破する手段を用いず、中部の代議士が王室私有地の収用を要求するのを期待するのみであったという。このロワン運河の場合は王室私有地という大土地所有者の利害が中部のとくにサン・テチエンヌの石炭とオーヴェルニュの葡萄酒栽培に打撃を与えた一要因となっている。<sup>(152)</sup>

さらに中部の炭鉱の衰退をもたらした要因として金融会社により形成された運河会社もまた一定の役割を演じた。既述の通り一八四三年四月一七日の勅令はローヌ河・ライン河運河の運賃率を高め、ついで一八四三年五月二五日の勅令はそれを若干引下げたにもかかわらず、次表に明らかなようにとくに石炭と材木についてなお相対的に高い運賃率を維持したのである。これが中部の炭鉱の石炭をバリ市場から閉出し、フランスの石炭の高価格の原因となる。

(151) Tousseul : op. cit., p. 158.

(1,000キログラム, 1キロメートルにつき法定賃率)

| 品 目                  | 運河名 | 南部運河  | ブリアール運河 | 中部運河<br>(国有) | サン・カン<br>タン 運 河 | 1821—22<br>年の運河 |
|----------------------|-----|-------|---------|--------------|-----------------|-----------------|
| 肥料, 砂及び砂利            |     | 0,020 | 0,015   | 0,020        | 0,010           | 0,010           |
| 石                    | 炭   | 0,027 | 0,020   | 0,015        | 0,020           | 0,048           |
| 穀 物                  | 類   | 0,080 | 0,054   | 0,040        | 0,020           | 0,087           |
| 小                    | 麦   | 0,080 | 0,054   | 0,040        | 0,020           | 0,067           |
| 葡 萄                  | 酒   | 0,080 | 0,120   | 0,040        | 0,020           | 0,081           |
|                      | 鉄   | 0,010 | 0,444   | 0,040        | 0,020           | 0,060           |
| 織 物                  |     | 0,080 | 0,080   | 0,040        | 0,020           | 0,088           |
| 建 築 用 材<br>(1立方メートル) |     | 0,066 | 0,019   | 0,010        | 0,008           | 0,040           |
| 板及び垂木(同上)            |     | 》     | 0,014   | 0,012        | 0,006           | 0,040           |

(152) Toussenet : op. cit., p. 115.  
 (153) 上の表は Proudhon : Manuel....., p. 283. による法定賃率表である。

こうしてロワール県の炭鉱は、パリ市場において金融貴族ペリエ家が株式の三分の二ないし四分の三を所有しているノール県のアンザン鉱山とベルギー(とくにモンズ)の石炭との競争力に漸次圧倒されていく。この競争はすでに早くサン・カンタン運河の完成(一八二八年)がノール県の石炭をオワーズ河とセーヌ河にのせたとたに始っていたのであるが、サン・カンタン運河はその後運賃率の引下げを続け、北方の石炭を南方へ、また甜菜糖をノール県の精糖所<sup>(154)</sup>に運ぶようになる。アンザン鉱山の石炭一ヘクトリットルの運送料はパリで一八二八年の二・四〇から一八三五年の一・五五へ、ルウアンでは二・五〇から一・五五に下落する。その結果パリの全地域にはバードールとノール両県の石炭が滲透する。採掘費の著しい相違にもかかわらずである。かくてパリへの石炭供給の中部と北部の割合は一八三〇年に次表の示す如く逆転する。

ジーユの指摘するところではロワール県の炭鉱の販売市場を制約したものに、なおいずれも金融会社の関与したベリ公運河の開通の他にロワール河側設運河の影響があり、また東方におけるソーヌ・エ・ロワール県とセーヌ県の炭層の競争を考慮に入れるべきであるというが、既述のローヌ河・ライン河運河の運賃率改訂の影響もまた無視できぬ有害な一要因をなしたのである。

|  |        |        |      |
|--|--------|--------|------|
|  | 北部     | 中部     | 年    |
|  | 26, 27 | 73, 33 | 1818 |
|  | 54, 09 | 45, 91 | 1825 |
|  | 63, 80 | 36, 20 | 1830 |

(154) B. Gille : Recherche..... p. 36.

従来マルセイユとトゥーロンの汽船に石炭を供給してきた中部のサン・テチエンヌ炭鉱の衰退の要因としては、石炭供給をめぐるロートシルト家の競争もあげなければならない。ロートシルト家はアレの炭を所有しており、かつその炭鉱を南部諸港に輸送する鉄道（アレ・マルセイユ線）を掌握し、サン・テチエンヌの炭鉱に対し優位にたつのである。またブルゴーニュ運河は、ボージョレ、マッソネ、リヨネの葡萄酒に市場を開き、従来ソーヌの葡萄酒をロワール県に運んでいた国有の中部運河を衰退させた。

結局不当に金融会社に有利な条件で作られた諸運河は、サン・テチエンヌの石炭、アリエとソーヌ・エ・ロワールの石炭、ニエーヴルの鉄と銅、ブルゴーニュの葡萄酒といった従来のフランスの主要産物の輸送には大して寄与せず、国内的にはフランス国内市場構造の再編、中部と南部の衰退による北部中心の市場構造の形成に寄与するばかりではなく、対外的にはドイツとグラオビュンデン（スイス）の木材をフランス国内市場から閉出す結果を有した。

この市場構造の再編には関税立法の発展もまた寄与し、中部炭鉱にとり致命的であった。トゥスネルは専ら于政復

古期の農業保護関税政策を批判しているが、炭鉱にとって重要な意味を有したのは、七月王朝期一八三五年の「関税に関する勅令」<sup>(155)</sup>であつて、これはサーブルードロンヌからサン・マロに至る地点で輸入される外国炭に対する関税を一〇〇キログラム六〇サンチーム（従来は一八一六年四月二八日の法律により一フラン五〇サンチーム）に引き下げ（第一条）、ベルギー国境については、従来海岸からベジューに至る間で六〇サンチームの関税を徴収していたが、これを海岸からアリュアンに至る距離に短縮（第二条）した。この勅令はフランスの中部の炭鉱を犠牲にしてイギリスとベルギーの石炭に有利な条件を与え、それがフランスに流入することを促進した。これでロワールとアリエの炭鉱が打撃をうけたばかりでなく、フランスの沿岸貿易が衰退した。しかし他面では大西洋沿岸諸都市とくにボルドーとナントの工業化に寄与したのである。だがイギリスの石炭は地中海にも滲透し、マルセイユでさえフランス産石炭と競争する。一八三八年にマルセイユの貿易商人は、郵便船用の東部の石炭の入札をイギリスの商社により取上げられたといわれる。この場合注意を要する点は、フランスの商社がロンドンの輸出業者と共謀する場合その媒介者の役を演じたのがバリのオート・バンクであつたということである。<sup>(156)</sup>

<sup>(155)</sup> Duvergier : Les Lois....., Tome 35, p. 415.

<sup>(156)</sup> B. Gille : Recherche....., p. 59.

## 第二章 鐵道敷設事業とオート・バンク

— 国家との関連において —

トゥスネルの七月王朝期の鐵道問題に対する批判は、オート・バンクと國際的銀行業者がフランスの主要鐵道を支配している点に向けられている。ロートシルト家が北部鐵道、アレーニーム線、セーヌ右岸パリーヴュルサイユ線、パリーサンジュルマン線、パリーサン・カンタン線の鐵道敷設特許を得、かつタラボ家とともにアヴィニョンーマルセイユ線の特許をえていること、その他にフル家がセーヌ左岸パリーヴュルサイユ線を支配し、またルウアンーパリ線は英仏共同資本により、オルレアンーヴィエルゾン線は大部分がジュネーヴ人からなるあらゆる国の銀行業者により支配されていることと指摘している。トゥスネルはいう。「フランスの富とフランスの農民や職人の労働とから取立てられる巨大な利得は、フランスの投機業者にさえも完全には利益をもたらしていない。北部鐵道だけで一八四二年の立法家は〔鐵道〕特許受領者に五億フランを残した。鐵道敷設のために国庫にかかった巨大な金額は人民が支払うのである」と。<sup>(1)</sup>以下鐵道敷設事業における内外の金融業者とくにオート・バンクの役割を検討し、鐵道建設事業における国家と資本との特殊フランス的な関連を考察しよう。しかしこの関連を歴史的な推移において考察する必要がある。けだしいかなる歴史的な経過と社会的政治的背景のもとで、それが必然化したのかを問うことによって初めてその意味と構造とが明らかになるのであろうからである。

フランスで国家が鉄道敷設特許を初めて授与した鉄道会社は、一八二三年二月二六日の勅令<sup>(2)</sup>で特許を得、一八二八年に経営を始めたロワール河沿岸のアンドレジューからサン・テチエンヌに至る鉄道である。これは馬で運転され、しかも一八キロメートルしかなく、専ら貨物を、主として石炭を輸送し、サン・テチエンヌの炭鉱をロワール河に結合する目的をもっていた。<sup>(3)</sup>この鉄道会社の特許は、無期で（当鉄道会社はその株式約款で九九年の期間を設けたが）、<sup>(4)</sup>当地方の炭鉱・鉄鉱およびサン・テチエンヌ地区外の冶金工場に利害関係ある冶金業者たちのグループに与えられた。フランスで国家が特許授与を通して鉄道問題に介入するに至ったのはこれが最初であるが、この介入の理由は、ルフランによると、ありうるべき事故防止のために監視するためでもなければ、またすべての交通手段を指導し統一する国家の権利に基づくものでもなく、また独占企業としての鉄道の統制を意図したからでもない。ルフランが原資料に据えた結論は遙かに単純であった。それは石炭輸送という「公益」(utilité publique)にかんがみ、当鉄道会社に土地収用の特権を保証するためであった。つまり「公益性」を根拠とする鉄道会社への土地収用権の譲渡のために、国家が特許授与の形で介入することになったのである。<sup>(5)</sup>国家による特許授与は、特許を求める鉄道に公益性の認められることを条件とした。従ってまず公益性が認められるかどうかを決定し、第二にひとたび特許が与えられた後には、当鉄道会社が公益性を守るように監視することが、国家の権限となった。第一の公益性の審査の問題については、鉄道敷設特許案の申請が行われた後、その案は県知事、土木鉱山総監の審査に委ねられ、内務省が最終決定を行って、特許の直接授与が行われた（上記勅令第二条）。第二の公益性の確保の問題については、政府は（1）五年以内に鉄道敷設工事の完了を命じ、然らざる場合は特許取消しを規定して（上記勅令第六条）、無用のあるいは尙早の認可を避けんとし、

(2)土地収用権に関しては、当鉄道会社がその適用を要求した一八〇七年九月一六日の法律の代りに、土地所有者にとってより有利な一八一〇年三月八日の法律を適用し(上記勅令第二条、第三条)、(3)石炭およびコークス一ヘクトリットル、他の商品五〇キログラム、距離一キロメートルにつき〇・一八六フランの運賃率を課して(上記勅令第七条)、鉄道会社が「公益性」に基づく土地収用の特権を、過分な利潤の源泉にすることを不可能にしようとした。国家の鉄道会社への関与は以上の如き内容を有したが、他方資本の面では、鉄道敷設が特許取得者たち「自身の経費」で行われるべきことは上記勅令の前文に記される如くであるが、この会社の資本一〇〇万フランは、五、〇〇〇フランの株二〇〇株の発行によって募集された。しかし当該鉄道の完成には資材費も含め二〇八万七、五五五フランの出費を要し、会社資本は一七九万一、〇〇〇フランにすぎなかったから、その不足分は経営収益により補填されなければならなかった。しかし経営状態は良好で、株主に年平均五ないし六パーセントの比較的合理的な利子を保証しえた。その後ほぼ同じ形式と条件で一八二三年から三三年にかけて次の如き鉄道敷設特許が与えられた。つまり一八二六年六月七日、勅令が裁可した入札によりセガン兄弟が特許を得たサン・テチエンヌーリヨン鉄道(五七キロメートル、うち一五キロメートルが一八三〇年一〇月一日に開通、完全開通一八三二年四月三日)、一八二六年八月二七日、勅令で産業家メレとアンリ両氏に特許が与えられたアンドレジューロアンヌ鉄道(六七キロメートル、一八三四年二月五日開通)、一八三〇年四月七日の勅令で特許を得たピナビクターブルゴーニュ運河鉄道(二八キロメートル)。これらはいずれも炭鉱地帯を水路に結びつける目的を有し、運転は馬で行われた。さきのアンドレジューロアンヌ・テチエンヌ鉄道とこれらの鉄道との本質的な相違は、特許授与が直接的ではなく、サン・テチエンヌーリヨン鉄道もアンドレ

ユーロアンス鉄道も運賃率をめぐる入札によって行われたことである。この入札制度は「公共利益」の観点からしてより好ましいと判断されたからである。<sup>(12)</sup>直接授与の代りに入札制度によった結果、鉄道敷設と経営の条件が体系化され調整された。この条件は一八二三年以後一八三三年まで不変のままであるが、その特徴は、(1)これらの鉄道会社は主として石炭輸送のための産業鉄道であって、限られた地方産業の交通にのみ役立ち、主に地方的利害と結びついた個人企業である。(2)特許は政府により、立法によらず議会の討論にも付されず、無期限に授与されたが、このことはまだ鉄道問題がナショナル・インタレストの問題としては自覚されていなかったことを示す。<sup>(13)</sup>(3)しかし国家が鉄道会社に敷設特許とともに土地収用権を与えたのは、その「公益性」を理由とした。(4)鉄道会社は鉄道敷設に際して国家の財政的援助をうけない。しかし他方公益性と土地を収用される土地所有者の権利とを犯さない限り、鉄道会社は最大限の自由を保証された。国家は経営上なんらの特権ももたない。(5)鉄道敷設は全く会社の経費負担とリスクとにおいて行われ、会社はその資本を株によってのみ募集し、社債は一切発行しない。しかも株は五、〇〇〇フランの高額であった。この段階でこの株式募集にオート・バンクが関与したかどうかは確かでない。<sup>(14)</sup>(6)商品の最高運賃率は国家によってきめられたが、それは土地収用権を保証された独占的な鉄道会社が過分の利潤を追求するのを防ぐためであった。<sup>(15)</sup>要するに国家は公益性の存在を明らかにした後土地収用権を与え、ただその土地収用権の乱用を監視し、それを最も適正な限度に制限するために介入したにすぎない。

(1) A. Tousseul : Les juifs, rois de l'époque. Tome I, p. 40.

(2) Ordonnance du Roi relative à l'établissement d'un chemin de fer de la Loire au port de l'Âne sur rivière

de Furens, par le territoire houillier de Saint-Etienne, département de la Loire. Duvergier : Lois, Tome 24, p. 219. それ以前に、'少くとも一七八二年には、'モン・スニの鉱山からル・クルーゾの鑄物工場に石炭を運搬する鉄道が存在していたが、これは国家から特許を授与されない私的産業家の鉄道であつて「鉄道会社」ではない。一八二三年以前に同種の鉄道が他に若干存在した。cf. George Lefranc : The French Railroads, 1823-1842. (Journal of Economic and Business History, vol II. February, 1930).

- (c) A. Audiganne : Les chemins de fer, aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples, 2 tomes, 1858-1862. Tome I. Livre 1, 2<sup>e</sup> section, chap. II, p. 119-121. R. von Kaufmann : Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, I. Band. 1896. S. 2-4. A. L. Dunham : La Revolution industrielle en France (1815-1848). 1953. p. 42.

- (4) Dunham : op. cit., p. 42.

- (5) G. Lefranc : op. cit., p. 302-4.

- (6) 一八〇七年九月一六日の「会計検査院の組織に関する法律」'第一一節「土地占有のための土地所有者に対する保償」(Duvergier : Lois, tome 16, p. 117 以下) をよむ。一八一〇年三月八日の「公益のための土地収用に關する法律」(Duvergier : Lois, Tome 17, p. 46 以下)

- (7) cf. G. Lefranc : op. cit., p. 305-306.

- (8) Audiganne : op. cit., p. 135.

- (9) サン・テチエンヌーリヨン鉄道は、ル・フォレの炭鉱をロース河およびソーヌ河に連結せんとするものであり、かつサン・テチエンヌ地区の産業にフランス南部、東部および北東部への販路を開くべき、商業上重要な鉄道であつた。そのインシアチヴは、完全にセガン兄弟、とくにその兄に属したが、かれは煙管ボイラーの發明者(一八二八年)でもあつた。当時の首相ヴィレールは、この鉄道事業に好意をもち、それが遭遇する困難を除去するために影響力を行使するであろうことを保証したという。cf. Audiganne : op. cit., p. 121-126. 株式資本の一部は、一株五、〇〇〇フランの払込みを行う二、

二〇〇株と、創業者と管理者用の、なんらの払込みも行わず、上記二、二〇〇株に年四%の利子が保証された後に配当をうける四〇〇株とからなつたが (cf. Audiganne : op. cit., p. 136) 重要な株主は、アンリ・プッラル (五〇〇株) とローラン・ガルシィア (五〇〇株) で、株主には冶金業者や鉱山所有者やバリの銀行業者は含まれず、ただリヨンの銀行業者としてボダン兄弟が五〇株を所有した (Dunham : op. cit., p. 44)。<sup>2</sup>ところで建設中に株主に支払われた利子を含めないで総建設費は約一、四五〇万フランで会社資本を約三五〇万フラン超過したが、この超過は工事の拡張と土地の高価が主要原因であつた。 (Audiganne : op. cit., p. 136.)

(10) このアンドレジューロアンヌ鉄道の建設費は約六〇〇万フランであつたが (Audiganne : op. cit., p. 136.) ならぬの収益もあげえず、一八三六年に破産し、一八四一年に三九九万フランで売られた (Audiganne : op. cit., p. 138)。<sup>3</sup>この破産の原因については Dunham : op. cit., p. 45—46. をみよ。

(11) この鉄道はソヌ・エ・ロワール県のエビナックの炭鉱をブルゴーニュ運河に連結する。 Audiganne : p. cit., p. 138.

(12) G. Lefranc : op. cit., p. 308. エビナック・フルゴニー運河鉄道の特許は、その特殊性により直接授与された。

(13) とはいへ、ロワール県の以上の三鉄道の免許に当って、勅令はいずれもその「一般的効用」 utilité générale についで述べている。ただそれが intérêts nationaux の問題として把握されてゐないといふことである。

(14) アンドレジューロアンヌ鉄道の株主にバリの銀行業者 (ただしオート・パンクの一員ではない) アルドゥアンの名がみえる。 Dunham : op. cit., p. 45. シーヌは、ローヌ河の側設鉄道つまりアンドレジューロアンヌ鉄道にバリのオート・パンクが関係したらしいと述べてゐる。 Bertrand Gille : La banque et le crédit en France de 1815 à 1848. 1959. p. 206.

(15) 國家によりきめられた最高運賃率は、アンドレジューロアンヌ・テチエヌ鉄道の〇・一八六フランから、サン・テチエヌ・リヨン鉄道の〇・〇九八フラン、アンドレジューロアンヌ鉄道の〇・一四五フランに引下げられた。 G. Lefranc : op. cit., p. 309.

一八三三年以後フランス鐵道史の第二段階が始まる。<sup>(16)</sup> まず一八三二年には前記サン・テチエンヌーリヨン鐵道で初めて機關車が用いられ、同時にあらゆる財貨輸送と並んで乗客の輸送が行われ始めた。<sup>(17)</sup> 鐵道はいまや産業鐵道ならぬ公共的な交通機關となり、その企業家は専ら投下資本の価値増殖を目的とし、公共的な交通機關が同時に公共的な営利機關の性格を帯びるに至った。

鐵道制度が最初に大規模に発達したイングランドでは、<sup>(18)</sup> 政府は交通機關の発達を本質的には自由に放任した。イギリスにおいても國家が鐵道に対して統制力を行使すべきであるとの意見が存在した。ジェームズ・モリソンの如き鐵道人の一派とその代弁者であるピール内閣商務長官W・グラッドストーンがそれである。グラッドストーンは、新鐵道会社創設の際、一五年の期末にその料金を改正させ、適当な場合には政府に鐵道買取の権限を賦与しようと提案していた。しかし鐵道会社の利益がすでに強力に代表されていた議會においてこの提案は同意をえられなかった。一八四四年のグラッドストーンの鐵道法は、最高運賃の公定という大まかな制約を課したのみであった。これに反しフランスでは鐵道問題は一方では次第に「ナショナル・インタレスト」の問題として自覚され、國家權力がこの分野に積極的に介入すると同時に、個別諸資本の利害と錯綜し、独自の鐵道敷設政策がうちだされていく。しかも注目すべきいま一つの事實は、一九世紀前半のフランスにおける鐵道敷設事業の停滞性である。ロワール県の上記の鐵道に對比しうるイギリスにおける最初の鐵道はストックトン・ダーリントン鐵道であるが——これもやはり石炭輸送のための鐵道で、延長六一キロメートル、最初は馬で運転された——、これは一八二一年に許可され、一八二五年に開通しているものであって、この初発に関する限りイギリスに対するフランスのおくれは、それ程著しくない。<sup>(19)</sup> しかし一八三〇

年頃には、フランスの鉄道事業のおくれば次第に明白である。つまり経営中の鉄道は一八三〇年に三七キロメートル（カウフマンの評価）、一八三三年末に七五キロメートル（オーディガンヌの評価）であるのに対して、グレート・ブリテンでは、大土地所有者の鉄道事業に対する抵抗にもかかわらず一八三〇年に二七九キロメートル（カウフマンの評価）である。<sup>(20)</sup>とくにイギリスと合衆国では、フランスにおける鉄道史の第二期に当る一八三四年以後に鉄道の大拡張時代が出現するのに、フランスではこの時期は、オーディガンヌにより「討議と研究の時期」と特徴づけられ、かつフランスにおける鉄道建設事業のおくれが顕著になる。これはいかなる理由にもとづくのであろうか。以下主として議会討論を資料としてクロノロジカルに鉄道政策の展開を検討するのが課題である。しかしまず一九世紀前半、とくに一八三三年以前の第一期におけるフランスの鉄道敷設事業の停滞性を説明する次の事実注目しなければならぬ。それは一八二三年から一八三三年の間に、特許をえた上記の鉄道のほかに、個人や会社により多数の鉄道敷設特許の申請がなされながらも政府により拒否されたこと、これである。<sup>(22)</sup>政府がこれらの申請を拒否した理由は何か。ルフランによるとこれらの申請のうちには、単に時代の刺戟に動かされ当局の厳しい審査を前にして引下ったものもあり、投機的な目的から鉄道敷設の優先権と獲得しようとしたものも存在したという。<sup>(23)</sup>しかし政府直属の「土木事業総務委員会」がそれらの申請に公益性を認めるのを拒否したのが第一の主要原因である。<sup>(24)</sup>さらに特許申請を審査した「土木局」が、鉄道企業に十分な利潤実現の手段を保証せず、余りにも多くの条件を要求したことが第二の主要原因である。例えば一八三一年一月二五日にパリからオルレアンに至る鉄道の特許入札が行われたが、五年以内にパリ・ヴェルサイユ間に四本の軌道とパリ・オルレアン間に三本の軌道が敷設されるべきことを要求し、そのうえ四五万フランに

達する保証金が供託されるべしとされ、入札は○・一二フランの低い最高賃率をめぐって行われるべきことを規定した。かくして、結局この特許申請は取り下げられた。同様の例がトゥルーズ・モントーバン、パリ・ポントワーズ両線についても生じた。つまり「土木局」は公益性と技術的側面とを重視し過ぎて、鉄道の企業性を無視したのである。以上王政復古政府およびそれに直属す「土木総務委員会」にとって鉄道の「公益性」は、既存の交通路たる運河や公道の利害と対立しないことを条件とし、かつ当委員会は、技術的条件を重んじて、鉄道の企業としての収益性を軽視した。このことは既述のサン・テチエンヌーリヨン鉄道が一八三一年に収益性の点で運賃率の引上げを要求せざるをえなくなったにもかかわらず当局により依然非常に厳しい条件のもとにおかれたことにも示されている。一八三三年以前のフランスにおける鉄道敷設事業の停滞性が、大土地所有者の利害を代弁する王政復古政府の以上の如き政策に存したことは明らかである。では一八三〇年の七月革命以後、七月王朝の鉄道政策はいかに展開するのであろうか。

- (16) 一八四八年以前のフランス鉄道史は、A. Audigane, R. Kaufmann, Alfred Picard (*Traité des chemins de fer*, Tome I, 1887, p. 4. 以下) などによって、第一期、一八三三年——一八三二年、第二期、一八三三年——一八四一年、第三期、一八四二年——一八四八年に区分されている。

- (17) A. Audigane : op. cit., Tome I, p. 131. R. Kaufmann : op. cit., I Band, S. 5. の最初の機関車は、イギリスから輸入された。(E. Levasseur : *Histoire du commerce de la France*, 2e partie, 1912, p. 190.)

- (18) Eduard Cleveland-Stevens : *English Railways*, 1915, p. 102—124. W. ノート『近世イギリス経済史』一九八——一九九頁、ミネルヴァ書房、昭和三十二年参照。

- (19) Audigane : op. cit., p. 86—87.

- (20) Audigane : op. cit., p. 140. Kaufmann : op. cit., S. 7.

(21) オーディガンヌは次の如くのべている。「たとえばイギリスでは、ひとは討議し研究するが、しかし同時に行動する」し、「ベルギーやドイツでは、予備研究や公けの論争はわが国のように長引かず、より速かに生きた現実と場所を讀る」のである。『アメリカ合衆国については、なんらの準備もなしにいわば大急ぎで活舞台にとび込む』。しかしフランスでは、鉄道事業が熟するのには非常に長い時期を必要としたと。Audigane : op. cit., p. 149—150.

(22) 一八二三年から一八三三年の間に鉄道敷設特許の申請をして政府により拒否された鉄道線は、石炭輸送を目的としたアーボーケール鉄道の他に、都市間の交通を目的としたグレーーサン・ディジエ、ロアンヌ・ディゴワン、ルウアン・ロシ・ル・ソールニエ、トゥールーズ・モワサック、トゥールーズ・モンターバン、ボルドー・バイヨンヌ、ボルドー・ソーピュス、サン・テチエンヌ・ミュール、パリ・ヴェルサイユ、パリ・オルレアン、パリ・サン・ドニ、リヨン・アルレス、パリ・リール、パリ・ル・アーヴル、パリ・ヴァランシエンヌ、パリ・ディエプ、パリ・ブローワ、パリ・トゥール、マルモイユ・リヨン、ナントー・オルレアン、ル・アーヴル・マルセイユ、ストラスブール・ナント、パリ・ロアンヌの諸線があった。cf. Lefranc : op. cit., p. 311—315.

(23) Ibid., p. 311.

(24) 公共性の認知を拒否した理由は次の如くであった。(1)特許申請のあった鉄道線が、既存または提案中の公道と重複する場合、(2)既存の運河と競争の生ずることが予想される場合、(3)技術上不完全として土地収用権を認めない場合。Lefranc : op. cit., p. 311—315.

七月王朝政府は新しい交通手段の重要性を認識し始めた。かつては鉄道を嘲笑していた当時の商業・公共事業相ティエールが一八三三年四月二九日政府の名において議会に対し五〇万フランの鉄道研究費を要求したのがそのあらわれである。<sup>(25)</sup> その際ティエールは国家による鉄道敷設を構想したわけではなく、ただ鉄道敷設に伴う諸困難の克服をめざしたにすぎない。<sup>(26)</sup> その困難とは、ティエールによると、第一に鉄道敷設事業における「悪循環」、つまり株式を発行

して資本を集めるためには鉄道敷設案が当局により認可されていなければならず、また鉄道敷設案を作成するための予備研究——それは高い経費と多くの時間を必要とする——には予め資本が必要であるという悪循環であり、従ってまた鉄道会社が特許申請に当って十分な予備研究を行わず、鉄道建設に要する経費と収益の見込みについて誤り、<sup>(27)</sup>「投機業者をあげむいている」ことである。以上の困難の解決のために政府は自から支出して予備研究を行うことを法案提出の理由とした。さらにティエールが掲げる法案提出の第一の理由は、「多くの資本家たちがあるときはきある点に、またあるときは別の点にその投機を向け、そこにはなんらの全体観もなく」、「かくして国をその大きな方向にむいて包括しうるなんらかの一貫した方針も準備されていない」ことである。そこで全体の視野から政府の技師が予備研究を行い、路線を研究し、予想される支出と収入を評価することによって、大鉄道線を準備すべく資本家を「指導すること」を意図した。しかしその場合でも営利会社が「自己の経費とリスクにおいて」施工を担当するのであり、政府は直ちに実現できる工事を営利会社に入札で請負わせる方針であった。ティエールは国家と営利会社のこの結合を「連合精神」と呼んだが、政府がとくに研究の対象にしようとしたのは、まずさし当りル・アーヴルからルッアン、パリ、リヨンを経由して、マルセイユに至る線で、これによって大西洋と地中海とを結合する意図であった。<sup>(28)</sup>この法案は、委員会に付託された後、一八三三年五月二二日以後議會討論に委ねられた。下院の委員会を代表する報告者ベリニイは、ティエール以上に鉄道のもつ「ナショナル・インタレスト」の意義を強調し、政府提案を支持した。<sup>(29)</sup>この鉄道案に対しては、下院で、反対意見が提出された。それは当研究をル・アーヴルからマルセイユに至る線に限定することに対する反対であつて、結局鉄道研究の対象については法律によって政府を拘束せずその自由裁量に委ねよとするジ

ロンド地区選出代議士ルウールの修正案が採択された。ルフランは、これを地方的利害のために政府の代表するナショナル・インタレストがうけた最初の最も重大な試練であつたとみなしている。<sup>(30)</sup>しかし議会討論の内容を検討すると<sup>(31)</sup>反対意見は必ずしも地方的利害を代表しているだけではない。修正案提出者ルウールはパリーボルドー線を推しているのであるが、これはジロンド県選出というかれの選挙地盤と無関係とは考えられないにしても、ロワレ地区選出の代議士ジュスランは、最も重要な鉄道線として、ドイツに商品を輸送するためのルウアンからパリを経由してパゼルに至る線やスイスとドイツに商品を輸出するマルセイユからリヨンを経由してパゼルに至る線をあげ、政府提案のルウアン・マルセイユ線は最大の重要性はもたぬと主張した。ムーズ県選出のエティエンヌも大西洋からパリ經由ストラスプールの線を経済的軍事的同盟の見地から推し、またペーアン大佐は国家防衛の見地からパリーメンス・ストラスプールの線を重視しており、これらは、経済的、軍事的、国際関係の観点からドイツとの関係を重視したのであつた。これに対し政府の案は、イギリスとの経済関係を重視したのである。結局ここにはフランスのナショナル・インスタレストに関して、イギリスとの経済関係の拡大に重点をおく政府の立場と、経済的のみならず、軍事的政治的にドイツとの関係を重視する立場とが対立したとみるべきであろう。何をもって具体的にフランスのナショナル・インスタレストと考えるかについて、政府と議会間に分裂が存在したのである。しかし他方下院で政府提案に上述の反対意見を表明したのも、国家と営利会社の協力についてはなんらの疑問も提出していない。<sup>(32)</sup>ティエールの構想した如き国家と営利会社との協力について反対を表明したのは、むしろ上院のバラント男爵とモレ伯爵とであつた。バラント男爵は上院の委員会を代表する報告者であつたが、かれは、いかなる鉄道が企業家に有利かという問題

については企業家こそ唯一最良の審判者であるから、政府による予備研究は、営利会社の要求と提案に基づいてのみ開始されるべしと、高い運賃の故に鉄道は短距離輸送にのみ役立つとして、パリールウアン間あるいはパリール・アーヴル間の如き短距離の都市間交通のみを計画すべしとして、政府の長距離鉄道計画に反対した。<sup>(33)</sup>さらに徹底して国家と営利会社の協力を反対したのがモレ伯であって、かれは鉄道研究をも営利会社の自発性に委ねるべきだとし、かつ長距離鉄道計画に反対した。<sup>(34)</sup>モレ伯の反対の根拠は、自己の経費で鉄道敷設を行う資本家にとって重要なことは、それ自身の考えを実行することであり、従って最大の自由を営利会社に与えるべきだというにあった。この場合にはナショナル・インタレストの視点が欠けていた。しかし結局政府の提案は上述のルールの修正案を採択して、機会で承認され、<sup>(35)</sup>一八三三年六月二七日付の法律として發布された。鉄道建設における国家権方と私的資本との結合の必要を認める点で、ごく少数を除いては政府と議会とに意見の対立は存在しなかった。その間一八三三年七月七日の「公益のための土地収用する法律」は、土地所有者に保証を与えて、国家と営利会社の「連合精神」を挫折させないように、新しい、より迅速な土地収用の方法を規定し、同時に第三条では、以後鉄道特許は、延長二〇キロ以下の鉄道は勅令によるが、それ以上の場合には法律に基づいてのみ授与さるべしと規定した。<sup>(36)</sup>

(52) Archives Parlementaires, 2e Série, Tome 83, p. 232. この要求は、法律の形で、公共事業のために公共事業相チエールが用いる一億フランの予算要求のなかの一項目として提出された。その法案の第一七条に言う。「五〇万フランの額が鉄道研究、主にル・アーヴルからルウアン、パリ、リヨンおよびマルセイユを通る大鉄道線の研究に捧げられるであらう。案、評価、予備調査、入札心得書が仕上げられ、決定されれば、この線の個々の部分が公開の競争により諸会社に松下げられるであらう」と。Archives Parlementaires, op. cit., p. 243. なおこのチエールの法案提出以前に、一八三三年

一月以降鉄道問題が初めて議会討論の対象になったが、それはアンドレジューからロアンヌに至る鉄道の支線としてモンプリゾンからモンロンに至る鉄道（一六キロメートル）の特許申請に関してであった。それが議会討論の対象になったのは、鉄道会社が県道の利用を求め、「土木事業総委員会」がこれを拒否したため、政府は議会の支持を必要とするに至ったからであって、政府を代表してティエールは一八三三年一月三十一日、下院に対し鉄道会社への県道の一部払下げに関する法案を提出、三月二十八日に下院で（一二七票対一〇九票）、四月二十四日上院で（八三票対五一票）、それぞれ採択された。一連の諸条件を「入札心得書」に総括し、入札は公開の競争によるとした。Archives Parlementaires, 2<sup>e</sup> Série, Tome 79, p. 277—278, Tome 80, p. 422 以下。Tome 81, p. 627. Tome 82, p. 465. Tome 83, p. 4 以下 p. 116. 以下参照。

(26) ティエールは言う。「国家の経費で鉄道を敷くことを諸君に提案するのではない。そうではない。諸君、かかる経費は諸君の考えにもわれわれの考えにも入らないだろう。だがフランスのいたるところで、しばしばその施工を妨げ、またおくらせている諸困難をとり除くことを提案しているのである。」

(27) 事実従来の鉄道についてこのことが確認される。サン・テチエンヌーアドレジュー鉄道の建設費は総額二〇八万七、五五五フランを要したが会社の資本は一七九万一、〇〇〇フランにすぎず、不足分は経営収益により償われた。サン・テチエンヌーアドレジュー鉄道の建設経費は、約一、四五〇万フランで資本の不足は遙かに大きく、これはとくに工事の拡大と土地の高価が原因であった。アンドレジューロアンヌ鉄道の場合総経費六〇〇万フランで、うち土地の取得に一〇〇万フラン要した。サン・テチエンヌーアドレジュー鉄道の経営は比較的良好、株主に年五ないし六%の平均利子を与えたが、アンドレジューロアンヌ鉄道は、投資家になんらの収益ももたらさなかった。これは国家から後に四〇〇万フランの貸付をうけ、一八四一年に完成するが、経営状態は悪い。サン・テチエンヌーアドレジュー鉄道の資本は二、二〇〇株（一株の払込五、〇〇〇フラン）と創業者と管理者のための四〇〇株（払込は行わず、経営が年々資本に対し四%の収益をもたらした後にのみ利潤の分前に与るはずであった）に分けられたが、その経営は比較的良好であった。Audigane : op. cit., p. 135—138.

(28) Archives Parlementaires : 2<sup>e</sup> Série, Tome 83, p. 242, p. 735.

- (29) ベリニイは、「ナショナル・インタレスト」の見地から鉄道の重要性を商業上の利点のみならず、フランス統一の強化、軍事的防衛の強化、軍隊移動の迅速化にみた。 Archives Parlementaires, Tome 84, p. 123.
- (30) G. Lefranc : op. cit., p. 321.
- (31) Archives Parlementaires, 2e Série, Tome 84, p. 626—630.
- (32) フラゴの批判は蒸気機関作成に政府援助の必要なことを説き (Archives Parlementaires, Tome 84, p. 400), ヴェルメイ・ダルジャンソンの批判は、一億フランの政府の臨時予算そのものに向けられた。 (Idid., p. 413.)
- (33) Archives Parlementaires, Tome 85, p. 241, p. 313.
- (34) Idid., p. 312—313.
- (35) 下院は一八三三年六月六日の採決で二二八票対八三票、上院は一八三三年六月二二日の採決で九六票対八票であった。 Archives Parlementaires, Tome 84, p. 413, Tome 85, p. 315.
- (36) Duvergier : Lois, Tome 33, p. 257—258. この法案は道路、運河、鉄道を含めた土地収用に関わるのであって、鉄道はむしろ副次的であった。この法案の議会における審議に当っては、原則として議会は賛意を表明したが、土地所有者に、より実質的な保証を与えるという口実で、土地所有者の分前を増した。しかし政府は元来勅令による土地収用権の承認を欲し、議会委員会は法律による承認の必要を決めた。政府は、国庫による参与の場合か公道の譲渡の場合を除いては、議会にはかることに同意せず、委員会はある鉄道の特許の行われる場合はいつも議会の審議を必要とするとした。ティエールは結局委員会の意見と妥協し、議会は二〇キロメートルをこえる場合はいつでも審議することに決した。 cf. G. Lefranc : op. cit., p. 371—318.

だが一八三三年から一八三五年までフランスの鉄道建設事業は一向に進捗しない。その間に多くの鉄道敷設特許申請が行われたことは事実である。<sup>(37)</sup>しかし政府直属の「土木事業総務委員会」は以前と同様それらの申請に好意的でな

かった。一八三五年のあるパンフレットは述べている、「「行政政府はここ二年間すべての鉄道敷設特許授与を見合せ、中止した<sup>(38)</sup>」と。中止の理由となつたのは、特許申請を行つた営利会社が多分な資本もたずにただ投機的な利得をねらっているという判断であり、また特許申請案が多分研究された根拠あるものでないという判断である。<sup>(39)</sup>営利会社に対するこの不信は、主要鉄道の体系を政府が研究するよう命じた一八三三年の法律により補足されて、特許授与の中止を促した。<sup>(40)</sup>しかもこれらの特許申請の多くは短距離鉄道に関するものであつた。

(37) たとえば一八三三年にはバリーサン・ドニイ（申請二件）、マルセイユ・アヴィニョン、リヨン・マルセイユ（申請四件）、サントーオルレアン、バリーディエブ、一八三四年にはバリーボワシイ、バリーオルレアン（申請四件）、バリー・アーヴルおよびディエブ、バリーヴェルサイユ（申請二件）、一八三五年にはバリーサン・ドニイ、バリーボワシイ、バリートゥール、ヴァランシエンヌ・リール、ルウベールおよびトゥルコワン、およびリール・ベルギー、モンヌーコンデ、ポル・ドーリフールヌ間の鉄道敷設特許申請が行われた。G. Lefranc : op. cit., p. 322.

(38) Archives Nationales, F14.112, 013, cité dans G. Lefranc : op. cit., p. 322.

(39) Lefranc : op. cit., p. 322.

(40) 一八三四年四月一二日にバリーサン・ドニイ、バリーポントワーズ間の鉄道特許申請案について、総務委員会は、次のように述べた。それらは「バリーからルウアンおよびル・アーヴルに至る主要鉄道の支線としてか、この線の最初の区間としてか、あるいは主要鉄道路線から独立した副次的な線としてしかみなしえない……。われわれは、承認する理由はないという意見をもっている。」<sup>(41)</sup>「「ただしその理由としては、第一の仮定では政府の研究をまつのが得策であり、第二の仮定では提出された案は不十分で誤りにみちており、第三の仮定では現実の必要性もなんの公益性もないのに、土地収用をふやすことになるだろうと主張した。バリーボワシイ線の申請についても同様の理由で拒否され、「行政政府は、国の一般的利害を妨げる

ようなやり方で首都への道が個人的投機目的で掌握されることは許すことができぬ」と土木事業總務委員会は述べた。

cf. Lefranc : op. cit., p. 323.

ところで一八三五年になって、政府は一八三三年の法律により規定された研究に基づき、四月二日、下院に、ボン・トワーズおよびディエプへの支線をもつバリからルヴァンおよびル・アーヴルに至る鉄道敷設法案を提出した。<sup>(41)</sup>提案に当りティエールは長距離鉄道と短距離鉄道との二つのカテゴリーを区別し、後者（例えばバリからサンジェルマンないしヴェルサイユに至る鉄道）については、実行容易で収益も確実であるとの理由で、国家援助なしに個人企業が完成すべきものとし、前者つまりル・アーヴルからバリおよびリヨンを経由してマルセイユに至るような全国的規模の教百キロメートル以上におよぶ鉄道に対しては、たとえ比較的短距離に分割して敷設事業を進めるにしても、それに伴う技術的困難とそれに要する多額の資本の故に、政府が、第一にその設計を指導し、第二に補助制度によって営利会社に金融的援助を行ういわゆる「混合制度」を提案した。一八三三年の法律の際には敷設経費は完全に営利会社の負担になるべきものと考えていたが、いまやかかる鉄道線の敷設は営利会社によつては不可能と考えるに至ったわけである。政府のこの政策の変化の基礎には資本の側からの圧力があつたものと想定される。ティエール自身、多くの資本家たちが、ある一定の利子率を政府が営利会社に保証することを求めたと述べている。事実問題として、ブルゴーニエの炭鉱および冶金業にたずさわり、サン・シモン派と関係のある銀行業者ブルームがすでに一八三一年にこの利子率保証の構想を提出し、デュヴェリエもサン・シモン派の機関紙『グロヴ』でこの解決策を支持し、また一八三五年五月には、後にオルレアン鉄道会社の社長となる銀行業者バルトロニイも利子保証の要求のために闘ってい

(42) 資本家たちは、政府が投下株式資本の利子を保証する場合には長距離鉄道敷設事業を引受けてもよいとの態度を示していたのである。ティエールも、法案提出に当り、この利子保証制度が資本家を動かすのに最も確実かつ容易な方法であることを認めている。しかしこの制度には、国家が大きな負担を引受ける結果になる危険があり、企業のあるゆる不利なチャンスが国家にふりかかる一方、国家にはいかなる利得の見込みもひらかれないおそれがあった。考慮しうる最低の利子歩合を三%とすると、約一億フランの資本が投下された場合には、国家は年々の利子として三〇〇万フランを支払わねばならない。ところで公債を発行する国家にとって、利子は資本還元される。つまり年三〇〇万フランの収入を与えることは三〇〇万フランの金利に対応する公債元金、つまりたとえば三分利付公債で八、〇〇〇万フランの元金を与えるのに等しい。ところで一億フランのうち八、〇〇〇万フランを与えることは、ほとんどすべての支出を負担することであり、しかも企業が成功しない場合は前払いを失う不利があり、企業が成功すれば、投资机会がすべての利潤をかりとることになる。けれど国家はこの制度ではその立替金を取立てるにすぎないのである。要するに企業家にはあらゆる利益が帰し、国家にはせいぜい出費が返還されるにすぎない。以上の理由からティエールは利子保証の構想を拒否したのである。

当時はたしかに一般的関心としては鉄道建設促進の必要が痛感されているにしても、経営者にしても政府にとっても、その収益性についてはなんらの確信もないことがわかる。政府は結局、国家を企業の株主にする制度を採用し、利子保証の代りに発行株の五分の一、四分の一あるいは三分の一を国家経費で買入れることによって鉄道会社の実現を促進する方策を提出した。<sup>(43)</sup>この場合には国家は鉄道会社の収益にも与ることができ、会社の管理に対して持株に依

じた発言権を確保し、監督官庁として直接影響力を行使しうると考えた。しかしこの提案によると、本来の株主が四  
ないし五％の利子を与えた後にはじめて、国家はその持株の配当に与る予定であつた。ティエールは國家を株主とす  
るこの混合制度を最良と考え、それを採用せざるをえない理由として、フランスでは資本の豊富なイギリスはもとよ  
り、土地が安く、技術的に粗放で、フランスの出費の四分の一しか要しないアメリカの鐵道会社——それは州の補助  
をうけている——以上に、フランスの營利会社は無力であり、國家の援助なしには大鐵道を敷設する可能性はありえ  
ないと述べた。<sup>(44)</sup>ところでパリール・アーヴル鐵道に要する工事費は最高六、〇〇〇万フランと見積られていた。六、  
〇〇〇万フランの資本を集めるのに國家の援助を必要としたわけである。ティエールのこの告白は、當時のフランス  
の資本市場の特徴を暗示している。鐵道敷設事業は、それに要する大きな資本の故に、株式発行によるのが一般の傾  
向であるが、當時のフランスではなお大事業に金融する資力について限界が存在した。その理由として第一にあげる  
べき要因は、小市民とくにフランス住民の圧倒的多数を占める農民の吝嗇な貨幣蓄藏の支配的な傾向である。<sup>(45)</sup>かれら  
は小額の貨幣を貯え、それを数年間抽出にしまひ、あるいは土地に埋めて蓄財を行う慣習をもっている。ジョン・ロ  
ウの経験と革命中のアッレニア紙幣の経験以來、農民には紙幣に対する不信が支配的であり、従つてかれらはとくに  
金貨を私藏する。フランキによるとこの貨幣蓄藏は流通貨幣の四分の一を吸収していたといわれる。一八四七年にな  
お政論家たちは蓄藏貨幣を引出し、銀行券の流通を促進するために貨幣改鑄をすすめた。<sup>(46)</sup>農業の支配的なところでは  
動産的投資への志向が弱く、不確かな利札の誘惑よりも確実な収益が好まれることは明らかであり、農民たちは、貨  
幣私藏によつて、ゆくゆくは土地を購入することを夢みている。しかも農民の収入の僅少さは、不時の場合にそなえ

て、自己の蓄財に臆病に依存することを余儀なくする。この貨幣私蔵の傾向はさらに農村における信用制度の未発達により促進された。しかし収入の少さはまた証券取引所の最盛時代（フランスにあつては一八三八年、一八五五年、一八八〇年がとくに然り）には、有価証券への無反省な投機的心酔に導くことも注意しなければならない。「フランスでは、人々は安易に自分の生命を危険にさらすが、なかなか自分の財産を冒険にさらさない。そこでは人間はありふれているが、資本は稀少である。人間はそこでは資本のアクセサリである」<sup>(47)</sup>とクルセル・スーヌイユは述べている。利得が急速で確実なところではひとへは大胆であるが、厳しい努力が必ずしも利得によって償われないところでは、零細な貨幣蓄蔵を危険にさらすことはしない。商業国民は敢行するが、農業国民はこまかく計算するのが普通である。小市民とくに農民の貨幣私蔵を流動させ、それを再生産過程に導入するには、この頃には魔法の力を要したのである。このことが株式発行による資本形成に限界を与えたことは明らかである。

- (41) Projet de loi concernant l'établissement d'un chemin de fer de Paris au Havre et à Rouen, avec embranchement sur Pontoise et sur Dieppe. Archives parlementaires, 2e Série. Tome 94, p. 158. 以下。
- (42) B. Gille : La banque et le crédit en France de 1815 à 1848. 1959. p. 219.
- (43) Archives parlementaires : op. cit.
- (44) Archives parlementaires : op. cit., p. 161. ところで法案で構想されたバリエール・アール・フルヴィエールの全延長は約二九六キロメートルその建設に要する工事は最高六、〇〇〇万フランと見積られていた。
- (45) Robert Bigo : Les banques françaises au cours du XIXe siècle. 1947. p. 43 以下。フランスの貨幣蓄蔵についてはバルザックの諸著作に登場する諸人物が想起される。

(46) *Ibid.* 一八六五年にすらイギリスのあるジャーナリストは次のように述べている。「基金の最大部分が錢箱か戸棚に溜込まれている。このように慎重な節約家の国民のところでは、大きな額に達するはずの年貯蓄が、家におかれ蓄積される。あるいはより安全に公証人のところに預けられ、投資の機会があるまでそこにとどまっている。現存資本に比べ、フランス程収入の少ない國民はほとんどどこにもない」<sup>(47)</sup> *Economist*, 13 octobre 1865, cité dans R. Bigo : op. cit., p. 44.

(47) *Concelle-Seneuil: Traité théorique et pratique des opérations de banque*, 5<sup>e</sup> éd., rév. et augm. 1871, p. 378. 遊休資本の生産的投資を妨げた第二の理由は、フランスにおける公債発行の比重の大きいことである。もともと王政復古期以来、国家権力と「金融貴族」との癒着を生じさせ、オート・バンクをして独自の政治勢力たらしめた主要な契機は、国家財政の枯渇と公債発行政策にあった。<sup>(48)</sup> 当時の国家財政政策の特質のゆえに、臨時経費の主要財源は長期借入れなかでも公債発行に求めざるをえず、それがまた金融貴族の政治力、経済力を強化したのである。<sup>(49)</sup> ラフィットは一八二四年の小冊子『公債利子の引下と信用状態とに関する考察』<sup>(50)</sup>でヴィレールの五分利付国債への借換案を擁護し、従来国債のあまりに高い利子率が資本をパリの証券市場に集中する結果をもたらしていると、リヨン、マルセイユ、ボルドーの如き中心地では平均利子率は三・五ないし四％であるが、その他の地方では資本欠乏により一一ないし一二％に達していること、公債の借換により、利子率の高い地方にこれまで国債に投じられた資本の一部を移し、利子率を低めることによってその地方の産業発展に資することができると主張した。このラフィットの主張に当時すでに遊休貨幣資本が多量に公債市場に殺到し、公債相場を高めると同時にそれが逆に遊休資本を生産力の場合から引離し、生産力の拡張を阻害する傾向にあったことを示している。しかもフランスにあってはイギリスの場合のように公債発行の抑制、公債発行残高の減少という方向に向うことはない。元来「国債すなわち国家の譲渡——専制国であれ、

立憲国であれ、共和国であれ——こそは資本主義時代の極印であ」り、不妊の貨幣に生殖力を与えてこれを資本に転化するばかりでなく、銀行業・取引所の発達、貨幣流通量の増加、国際信用制度の発達を促す面をもっている。<sup>(51)</sup>しかし他方では国債は政府をしてただちに納税者に感じさせないで臨時費の支出を可能にする。従って政府が公債発行によって不必要な支出を行う危険を生むのであって、古典派経済学の公債排撃論の一つの根拠はここにあった。しかも相次いで契約される負債の堆積——元利支払義務の累積は重税を必然化する。そしてこの重税はまた臨時支払に際したえず新規の起債を余儀なくさせる。従って必要生活手段への課税を中軸とする近代的国家財政はそれ自身のうちに自動的累進の萌芽を宿している。国債が膨脹するとき、その圧迫は財政および国民経済の重荷に転化する。たとえ公債が生産的目的のために起債されても、それは国家を銀行の支配下におき、銀行をして社会的生産物の収益に参加させる。国債はさらに利子率を高め、信用を困難にすることによって、工業生産の発展を阻害する。<sup>(52)</sup>イギリスにあっては古典派経済学以来の公債排撃論が、現実の財政政策に結実した。一八一五年以降クリミア戦争まではイギリスの国債残高の減少は僅かであるが、イギリスにおける産業資本の勝利とともに国債償却の努力が始っており、クリミア戦争の経費も主として所得税の増収により補填された。以来債務の償却は継続された。<sup>(53)</sup>これに反し次表に明らかなようにフランスにおいては国債残高は不断增加し、かつそれが国富に対する割合は不断增加し、第一次世界大戦直前には、公債残高三三〇億フラン以上で世界第一の公債国になる。<sup>(54)</sup>この不断の公債の累積は一九世紀フランス国家財政における不断の債務政策の原因であり、また結果である。

王政復古期にみられた公債の引受発行におけるオート・バンク、なかでもロートシルト家の独占的立場は、七月王

フランス公積の累積状況 (単位100万フラン)

a—不明  
b—確定債のみ

| 12月31日現在       | 1815                | 1830                | 1847                | 1852                | 1868                  | 1873                     | 1883                     | 1893                     | 1903                     | 1913                     |
|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 確定債<br>公債永遠償還金 | 1,601<br>.....<br>a | 4,659<br>.....<br>a | 5,842<br>.....<br>a | 5,590<br>.....<br>a | 11,116<br>.....<br>55 | 18,605<br>.....<br>1,640 | 19,734<br>2,620<br>2,861 | 22,006<br>4,011<br>2,843 | 22,222<br>3,737<br>3,462 | 21,922<br>3,388<br>6,146 |
| 小計             | 1,601               | 4,659               | 5,842               | 5,590               | 11,171                | 20,245                   | 25,195                   | 28,860                   | 29,421                   | 31,456                   |
| 流動証券<br>国庫の他   | a<br>a              | a<br>a              | a<br>a              | a<br>a              | 179<br>743            | 520<br>638               | 275<br>1,621             | 217<br>930               | 163<br>959               | 410<br>1,671             |
| 小計             | a                   | 286                 | 631                 | 802                 | 922                   | 1,158                    | 1,896                    | 1,147                    | 1,122                    | 2,081                    |
| 保証債権           | a                   | 237                 | 235                 | 247                 | 290                   | 296                      | 310                      | 306                      | 256                      | 100                      |
| 総計(イ)          | 1,601               | 5,182               | 6,708               | 6,639               | 12,383                | 21,699                   | 27,401                   | 30,313                   | 30,799                   | 33,637                   |
| 国富(ロ)          | 64,000              | 75,000              | 88,000              | 125,000             | 190,000               | 200,000                  | 22,000                   | 240,000                  | 260,000                  | 300,000                  |
| 国民所得(ハ)        | 5,000               | 6,400               | 8,000               | 12,000              | 20,000                | 20,000                   | 25,000                   | 30,000                   | 32,000                   | 37,500                   |
| 公債費(ニ)         | 81 (b)              | 223                 | 283                 | 262                 | 382                   | 1,196                    | 1,121                    | 1,039                    | 924                      | 958                      |
| 国家経費(ホ)        | 9.31                | 1,095               | 1,630               | 1,513               | 1,903                 | 2,874                    | 3,722                    | 3,451                    | 3,597                    | 5,067                    |
| (イ):(ロ)%       | 2.5                 | 6.9                 | 7.6                 | 5.3                 | 6.5                   | 10.8                     | 12.4                     | 12.6                     | 11.8                     | 11.2                     |
| (ニ):(ハ)%       | 1.6                 | 3.5                 | 3.5                 | 2.2                 | 1.9                   | 5.9                      | 4.5                      | 3.5                      | 2.9                      | 2.6                      |
| (イ):(ハ)%       | 32                  | 81                  | 84                  | 55                  | 60                    | 100                      | 101                      | 100                      | 96                       | 89                       |
| (ニ):(ホ)%       | 8.8                 | 20                  | 11                  | 17                  | 20                    | 42                       | 30                       | 30                       | 26                       | 19                       |

(H. E. Fisk : French Public Finance. 1922. p. 201より作成。1852年以前の国家経費については、

Maurice Block : Statistique de la France. Tome I. p.398-399., 1868年以後のそれについては Fisk : op., cit., p. 181. 参照。)

朝期にも継承される。一八三一年四月にはサン・シモン主義者が、二〇〇万フラン単位の国債を計一億二、〇〇〇万フラン、額面価格で三万人の応募者に直接発行する提案を行ったが、この直接発行の提案は公信用に対する銀行業者の影響力を著しく減ずるものとして銀行業者および株式仲買人グループ（とくにロートシルト、マレ、フル、カミネ、ヴァンデルマルクおよびドゥラアント）の反撃を招いた。結局同年も入札制によりロートシルトを含むパリのオート・パンクのエリートたちが八四の価格で発行を引受け、ここに再びオート・パンクによる公債引受発行が行われた。一八三二年の公債発行の際にはロートシルト、ダヴィリエおよびオタンゲルの指導のもとにパリのオート・パンクのもとと全部を結集した唯一のレンジケートが形成されて引受けを独占し、また一八四一年の三分利付国債一億五、〇〇〇万フラン発行の際にも、三つの引受レンジケートつまりロートシルト、パリの銀行業者の集まる「パリ会社」と呼ばれるレンジケート、むよびオタンゲルを中心とするシンジケートの三者の協定によりロートシルト・グループが引受けの四分の三を独占した（引受価格は七八・五二）。この段階では引受入札制はもはや意味をなさない。一八四四年の公共事業政策の発展により必要となった二億フランの国債発行の際にもロートシルトのシンジケートが八四・七五の価格で引受け、オタンゲルのシンジケート（八三・九五の価格）を抑え、また流動公債の軽減、収税の不足、鉄道建設のための一八四七年に企てられた三億五、〇〇〇万フランの国債発行の際にもロートシルトが引受けを独占した（価格七五・二五）<sup>55</sup>。

当時国債引受シンジケートへの直接参与は、一般に約〇・五%の手数料と引受価格による証券取得を保証した。若干のシンジケートは場合によっては相互に「併合」をねらい、しかも「併合」の際の立場の強弱は各シンジケートの

有する引受応募数に依存し、また国債の引受価格は各シンジケート間の入札制度により決定された。こうしたメカニズムを通し国債引受シンジケート間には自ら優劣の格差ができ、これらシンジケートにおける若干のオート・バンク、なかでもロートントル家の優位が確立し、ごく少教の委員会（トスネウルのいわゆる「一〇人委員会」<sup>56</sup>）が事実上、競売価格から「併合」内部の国債の配分や市場における販売まで一切の取引を支配するに至った。この公債引受発行業務はオート・バンクを中心とする金融貴族の致富の源泉であり、その経済力強化の基盤であったのである。

しかしロートントルのシンジケートが引受発行を半ば独占したとしても、一九世紀前半にあっては主要な個人銀行の形成するシンジケートが引受た公債は、最初はその限られた顧客および取引先——なかでも内外の銀行業者、株主仲買人、事業家、有方な政治家にのみ売却かれ、かれらは特権的に取得した公債を再販売することによって大きな利益を取得した。こうして公債の投機売買で利殖する一大社会集団——「ブルジョア王朝」——が形成された。ロートントル家はその顧客や取引先のなかからとくに自己に忠実なものを公債請求者として選び、一種のプレミアムを付けて優遇したのであって、これがロートントルと結びついた若干のバリの銀行業者の力の秘密の一つである。<sup>57</sup>公債の投機売買によつて巨大な富を作上げた政治家も現われ、ティエールもその一人であった。<sup>58</sup>

バリのオート・バンクによる国債の引受発行が、銀行資本の産業的投資を制約したことは明らかであるが、しかし国債発行業務におけるロートントル家の独占的優位にもかかわらず、一八三〇年から一八四八年にかけてフランスの資本市場の構造が変化し始めたことも注意を要する点である。<sup>59</sup>それは国債が地方にも拡がり、バリの金融市場が次第に飽満せる国債から解放される一方、土地購入に代つて公債の投機売買が小市民の嗜好になりつつあるということ

ある。公債の投機売買が当時いかに地方に浸透したかは、バルザックが生きた証言を残している。<sup>(60)</sup>七月王朝期に提出された借換の提案（一八三四年、一八三六年、一八三八年に行われた）はいずれも拒否されたが、それは公債市場が地方にも拡大してオート・パンクがとくにパリの資本を自由にする必要を感じなかったからであり、また国債所有者たる小ブルジョアジーの反感を醸成することを国王が恐れたからであった。<sup>(61)</sup>一八三〇年に出版された著書でエミール・ベレスは、とくに農業の後進地帯であるフランス南部で、いかに土地所有者に信用制度が成立しにくく、それが逆に地方の小貨幣所有者の公債投資の原因になっているかについて次のように述べている。「信用は貨幣の源泉であり、契約における正確さは信用の源泉である。不幸にしてこの源泉は南部の大部分の土地所有者についてはほとんど認め難い。かれらは金を借りることに是非常に熱心だが、しかしこの熱意は利子を支払ったり償還したりする日がくると冷却する、といわなければならない。ある日、ある有方な資本家にかれがなぜ好んでその金を公債に投ずるのか尋ねたところ、かれは直ちに答えていった。『私は訴訟を好まないし、せひとも友人を失わないでいたい』と。<sup>(62)</sup>当時農村への高利貸付が支配的であり、債務を返済しえない農民と金貸業者との訴訟が頻発した。そこで農村の金貸業者はむしろ収益の確実な公債投資に向ったのである。小市民の貨幣退蔵を、より生産的な用途に流用させるのは元来貯蓄銀行の役割である。最初の貯蓄銀行は一八一八年にデルセルが設立したパリ貯蓄銀行であり、一八二九年には地方も含め一一の貯蓄銀行が存在した。しかしこれら貯蓄銀行に集められた貯蓄も当初は国債購入に用いられた。<sup>(63)</sup>以上貨幣私蔵と公債投資により資本の欠乏と高利とは必然であり、かくして収益の不確かな鉄道敷設事業に資本を導入するのは国家の援助は不可避であった。

(48) 一九世紀前半のフランスの国家財政枯渇の契機はまず王政復古政府の直面した次の三つの非経済的課題によって与えられた。第一はナポレオン戦争の敗北による賠償支払義務および占領軍への維持費提供。具体的に一八一五年の条約により次のものがフランス政府の負担として課せられた。(一八一五年一月二〇日の第二次パリ条約の第四条と協約第一号は、七億フランの賠償支払とその方法を規定し、第五条と協約第二号はフランス政府による占領軍維持とその方法を規定し、第九条と協約第三号はフランス政府の処理すべき苦情の検討と清算方法を規定した。Traité et Convention conclus à Paris, 20 novembre 1815. J.B. Duvergier: Lois Tome 20, p. 155 以下。) (1) 五年間にわたり支払うべき賠償七億フラン、(2) ウェリントン指揮下の占領軍一五万人の俸給・装備・衣服支給のために一八一五年から一八一八年までに支払った六億五、九〇八万フラン (cf. Paul Mallet: La Restauration des Finances françaises après 1814, 1927, p. 502-) (3) 戦時中フランス軍隊のために外国人の行った調達に対し、またフランス軍隊に没収され差押えられた個人の資産返還のため支払うべき二億四千万フラン (後の評価による。cf. P. Mallet: op. cit., p. 291.) 総計約一六億フラン。王政復古政府の財政力を制約したものに以上の戦後処理費のほかになお第二の要因として次の政治的要因をあげうる。つまり一八二五年四月二七日付の法律で立法化されたいわゆる「亡命貴族の一〇億フラン」(正確には九億八、七八一万九、九四二フラン)と呼ばれる、革命により土地を没収された亡命貴族への賠償(この賠償には、一八二五年六月二日から一八三〇年六月二日に至る五年間に五分の一ずつ三分利付公債三千万フランを配分するというマルティニャック案が採用された (cf. Marion: Histoire financière de la France, Tome V, p. 83 以下)。ナポレオン時代の行政官吏上層部買収のための俸給増加、シャルル一〇世の王室経費の増加。第三に、神聖同盟体制の一環としてのフランスの存在理由を賭けつつ、一八二〇年のヴェ罗纳会議に基づき、スペイン革命を抑え絶対王制を再興するためのスペイン侵入(一八二三年)——その実際の経費は予算の一億フランをこえ二億七〇〇万フランを要した (cf. Marion: op. cit., p. 33)。英露とともに東方問題に介入したことにより必然化したフランス軍のペロポネッス半島の占領(一八二八年(——その出費八千万フラン (cf. Charles Chénio, *Les*

*Histoire politique de l'Europe contemporaine*, 1924, Tome II, p. 1058)')、そして七月革命三週間前、ブルボン王朝政

府末期の内的矛盾の外への転換政策としてのアルジェリア征服（一八三〇年）——その経費は植民地経営費とともに以後フランスの予算を著しく膨脹させる——といった軍事的諸経費。

一八一四年から一八二九年に至る期間（つまりアルジェリア征服を含まない期間）に國家予算は年間約一〇億フランを限度とし、その間に國庫總収入は一四三億六、二九三万五、六五六フラン、臨時経費を含む總支出一五九億三、一四〇万八、六九七フラン、従つて支出超過額は通算して一五億六、八四七万三、〇四一フランになり、これは年平均約一億フランの支出超過に相当した。この不足分の補填は臨時財源に求められ、それによつて通算一五億四、八一九万九、九六九フランが補填されたが、なお一、〇二七万三、〇七三フランの赤字を残した。（R. Kaufmann : *Finanzen Frankreichs*, S. 689, Maurice Block : *Statistique de la France*, 2e éd., Tome I, p. 399.）臨時経費の主要財源としては主として公債の起債に依存したが、この依存は租税制度のあり方によつて規定された。

王政復古期の租税制度の特徴としては次の諸点をあげうる（以下 W. Oualid : *Das Budget und das Finanzsystem Frankreichs in Handbuch der Finanzwissenschaft*, Dritter Band, 1929 参照）。第一に地租の軽減。アンシャン・レジーム下の二〇分の一税および人頭税は革命期一七九〇年一月二三日の勅令により土地の「純収入」に対して課せられる地租に代替された（土地の純収入は、總収入から耕作・播種・取入・維持費の諸費用を差引いた後土地所有者に残るものである）（一七九〇年一月二三日の勅令。Duvergier : *Lois*, Tome I, p. 34.）。当時フランスの不動産純収入は一億二億フランと評価され、これが二億四、〇〇〇万フランの地租課税額（二〇％）決定の根拠となつていた（一七九一年三月一七日の法令）。ところが一七九七年の二、二九〇万フランの最初の地租軽減以来、一七九八年に一、〇九〇万二、〇〇〇フラン、一七九九年に一、七六五万七、〇〇〇フラン、總額五、一〇〇万フランが軽減され、かくて地租課税額は一億八、九〇〇万フランになった。さらに一九世紀に入つて以後は一八〇一年、一八〇二年、一八〇四年、一八〇五年と相次いで合計一、七〇〇万フランの地租が軽減され、地租賦課額は一億七、二〇〇万フランになり、さらに王政復古時代には一八一九年に四五九万フラン、一八二一年に一、三五二万九、一二三万フランの地租軽減が決定されて、地租徴収額は一億五、四六七万八、〇〇〇フラ

ンになるのである (R. Kaufmann : Finances Frankreichs, s. 173, 177. Marion : op. cit., p. 13)° 現在の統計のフランス資料によると当時ノス農業の純収入は次の如くである (J. C. Toutain : Le produit de l'agriculture française de 1700 à 1939. (Cahiers de l'Institut de Science économique appliquée, No115, 1961, p. 112.)) 一七八一——一九〇年の二億五、〇〇〇万フランから一八〇三——二年の三億フラン、一八一五——二四年の三億四、〇〇〇万フランを経て、一八二五——三四年に四億フランと増加する。従って現在の評価によるこの農業純収入に対する地租課税率は一七九〇年の一〇%から一八〇五年の約五・三%を経て、一八二〇年の約四%へと低下する。王政復古以後はとくに大土地所有擁護の性格をもつこの租地軽減は、農業不動産の支配的な当時税源を著しく制約したといわなければならない。一七九〇年の地租年課税額二億四千万フラン、一八二一年のそれ一億五千万フラン、その差額九千万フランが地租の年平均減税分であるが、これは、既述の王政復古期の年平均支出超過額一億フランの補填に充分役立ちうる額であった。臨時財源としての公債発行への大きな依存は、この土地所有擁護としての地租軽減のうえになりたつたものであることを知るべきである。

王政復古期の租税制度の第二の特徴は、直接税の軽減、間接税の重視である。フランス革命期の財政政策では、間接税は商業・營業の自由に反し、民衆に過重な負担を課するものとしてこれを抑える方針がとられた。立憲議會はあらゆる間接税のうち最も嫌悪された御用金と塩税ばかりでなく、入市税・たばこ税を廃止し、関税は一七九一年四月二日の法律で軽減された。間接税として維持されたのは權利取引と所有変更に対する租税である (一七九〇年一月二十五日の登記に関する法律、一七九〇年一月十七日の印紙税に関する法律)。国民公会と五執政官政府はこの政策を踏襲し直接税として奢侈税を創設した。この政策が転換を遂げ間接税の再興が行われるのは總督政府においてであり、それは第一帝政に引継がれた。「ドロワ・レニ」の名のもとに釀酵飲料税が再興され (一八〇四年二月二五日付の法律)、塩税 (一八〇六年)、たばこ税 (革命暦二年ブリュメール二二日付の法律) が導入されたが、この間接税重視の動きは王政復古期一八一六年四月二八日の「財政法」によって一応の体系化をみた。

王政復古期における直接税と間接税との徴収額の推移は次表の如くである。この表から分ることは、間接税の徴収が一八一五

| (単位万フラン) | 直接税         | 間接税         |
|----------|-------------|-------------|
| 1815     | 320,000,000 | 89,147,000  |
| 1816     | 346,618,000 | 95,291,000  |
| 1817     | 358,341,667 | 101,573,000 |
| 1818     | 362,992,831 | 176,536,799 |
| 1819     | 342,000,000 | 190,000,000 |
| 1820     | 311,773,780 | 140,000,000 |
| 1821     | 327,000,000 | 193,025,000 |
| 1822     | 312,617,000 | 193,250,000 |
| 1823     | 312,604,868 | 195,100,000 |
| 1824     | 310,034,000 | 203,600,000 |
| 1825     | 311,160,380 | 203,800,000 |
| 1826     | 340,724,239 | 204,494,782 |
| 1827     | 288,658,734 | 213,300,000 |
| 1828     | 289,456,361 | 213,150,000 |
| 1829     | 325,546,821 | 210,900,000 |
| 1830     | 329,015,795 | 212,285,000 |

この表では関税と塩税は間接税に加えられていない。Mallez  
: La restauration des finances françaises après  
1814, 1927. 所収の年度別予算表により作成

年の八、九〇〇万フランから一八三〇年にその二・三倍の二億一、二〇〇万フランに至るまではばコンスタントに上昇しているのに対し、直接税の方は一八一五年の三億二、〇〇〇万フランを下まわる年が一八三〇年までに七回、上まわる年が八回で、平均するとほぼ同一水準にとどまっていることである。と同時に絶対額としては常に直接税は間接税を上まわっている。商工業未発展の農業国において間接税の増収に期待を寄せることは国庫収入を限界づける。

他方関税に関しては一八二二年七月二七日の「関税に関する法律」によりほとんどすべての輸入農産物に半禁止的関税を課し、外国の報復関税をうけたが、とくに外国産家畜については一頭五五フランの関税が課され、他方国内で飼育される牛一頭につき四五フランの間接助成金を与え、家畜飼育者である大土地所有を擁護した。他方小土地所有者や小産業家の生産物である葡萄酒や絹織物が犠牲に供され、牛肉の価格が上る一方、葡萄酒は報復関税により外国市場から閉出され、かつ入市税により国内市場を狭められた。当時葡萄酒の価格は徴税と栽培費を償いえない状態にあったと云われる。トゥスネルはいう、「一八二一——二二年の立法は、成功の見込みなき産業の保護のために、フランスのすべての自律産業を殺し、葡萄酒と絹織物を生産する南部を、綿と羊毛の織物を製造する北部の犠牲に供するものである」と。他方塩税は塩一キロ当り五〇サンチームであるが、これは原価（一サンチーム）の五〇倍に相当し、農民は食糧用にもまた家畜飼育にも充分な塩を用いられぬ状態にあったといわれ

90. (Toussenel : op cit., p. 273-274.)

以上王政復古期にみられる租税制度の諸特質は、七月王朝期にも引継がれるのであって、政府は一切の財政改革に反対した。例えば一八三一年五月ダルジャンソンの累進所得税および動産査定額高騰にもとづく追加税の要求はルイ男爵の介入で拒否され、一八三二年初頭ラフィットとシュヴネルが同じ改革を再び要求したがティエールの要請で拒否された。当時の支配階級は租税制度改革を拒否したばかりではない。ストラスブルにおけるナポレオン時代の密輸の主要取引人で七月王朝期に三度大蔵大臣を務めたユマンが、一八四一年戸口・窓税の徴税基礎の検査を決定したとき、フランス全体に不安がたかまり、ある都市では暴動が発生し、とくにトゥールーズでは軍隊が出動してこれを抑圧した。(Maurice Lévy : Histoire économique et sociale de la France depuis 1848. I. p. 40.)

(49) 王朝復古期における公債発行の経過・様相およびその特質は概要次の如くであった。

ナポレオン戦争賠償支払に関連する公債発行。当初フランス政府の公信用はアンシャン・レジーム末期の破局から恢復しておらず、かつフランスの資本市場は枯渇し貿易は停滞していた。しかも当時フランスの公債高は相対的に小さくイギリス一人当り一、〇〇〇フランに対し、フランスでは五〇フランにすぎなかった。連合軍外交官の間では賠償支払いは不可能との考えが支配的であったのであり、しかも賠償未払のうちはフランスの占領は無期限に継続するという条件であった(L. H. Jenks : The migration of British capital to 1875. 1927. p. 32.)。しかしようやく一八一六年四月二日の法律により減債基金(二千万フラン、一八一七年三月二三日の法律で四千万フランの増額)が設立され、同年四月二八日の法律第一一七条で五分利付公債六〇〇万フランが起債されることになった(B. Gille : La banque et le crédit en France de 1815 à 1849. 1959. p. 163.)。当初は国内での直接発行が計画されたのであるが、すでに短期支払の王室債券で飽満しているパリ市場は期待できず、間接発行と外債に依存せざるをえない。パリ在住の二人の外国系銀行業者サルトリスおよびトゥレがそれぞれ引受販売をフランス政府に申出た。トゥレはパリのオート・バンクたるデルセールやオタンゲルの協力のもと、イギリス

のベアリングおよびアムステルダムของホープを加えた引受シンジケートを構想したが成功せず、結局フランス政府はサルトリスとフランスの銀行業者マルタン・ダンドレおよびグッピエと公債売捌きの取決めに調印した (Ibid., p.163)。平均発行価格はパリで五八・三五、外国で五六・一五であった。フランス政府にとって一種の実験の意味を有したこの公債発行は一応の成功を収め、フランス政府は、六、九七六万三、〇〇〇フランの借入れを実現しえた (Maurice Block : Statistique de la France, Tome I, 1875, p.482)。一八七七年の予算には三、〇〇〇万フランの五分利付国債の売捌きが予定され、イギリスのベアリング兄弟会社の国債引受発行がとくに要求された。当時フランスの銀行業者は、自己の金力力の弱さと政治的不安定の故に公債の引受発行に好意的でなく、また政府はなかでもイギリスの有利な貨幣市場に注目した。イギリス政府自身は、一八一五年にはベアリング商会によるフランスの外債発行案をイギリス政府自身の借入政策を妨げるものとして反対したが (Jenks : op. cit., p.34)、一八一六年末のフランスの賠償支払停止を契機として、イギリス産業の顧客たるヨーロッパへの貨幣供給に好意的となり、またフランスの賠償支払を同盟国へ保証することは政治的にも有利と判断するに至った。イギリス銀行業者の協力をうるためのウーヴァールの努力があり、一八一七年二月一日にベアリングおよびラヴウシエールと最初の契約が調印された (B. Gille : op. cit. : p.163-164)。その条件は厳しく、引受シンジケートにはきわめて有利であった。五分利付公債は、六〇の市場相場に対し五五の価格で引受けられ、二回にわたり発行された。他方蔵相コルヴェットの努力によりこのシンジケートにはグレフェール、オタンゲル、バクノールおよびラフィットというフランスのオート・バンクが参加し、公債の四分の一を引受けた。一八一七年七月二日には第二の取決めが調印され、九〇〇万フランの国債の引受価格は六一・五〇であり、これはフランス政府に一億一、五〇〇万フランの借入れを実現した。フランスの銀行業者としてはデルセールが新たにシンジケートに参加して、公債の半分を得、かつ別のパリの銀行業者に一部分を譲った。例えばアンドレ・エ・コティエは一〇〇万フランの参与をえた。一八一七年の三、〇〇〇万フランの国債発行によりフランス政府は三億四、五〇〇万フランの借入れを実現した (Maurice Block : op. cit., p.482)。

これらの公債引受発行による利得は急速かつ巨大であり、例えば第一回の契約に基づき引受シンジケートが五五の価格で

獲得した公債のうち一、五〇〇万フランは、サルトリスが六七・二〇の価格で購入し、その直後にロートシルト家が一一〇万フランの公債を六七・八〇の価格で購入した。外国とくにイギリスの銀行業の介入と保証がフランスに公信用をうちたて公債所有への熱望をひきおこし、従来公債引受発行に消極的であったオート・パンクをはじめフランスの銀行業者を次第に積極的にしていく。

一八一八年に国庫の債務補填と占領軍の強制徴収未払分の決済とのために政府が二種類の五分利付国債発行を企てたとき、それを求める競争が生れた。前者のための一八一八年五月九日の約一、四九〇万フランの国債発行（価格は六六・五〇）については、公募により、申込みは募集額を一五倍上まわり、約一億九、八〇〇万フランの借入れを実現した。後者については政府は、ラフィット、デルセール、ロートシルトに支援されたベアリングおよびホープと交渉を行った。その際交渉から除外されたベリエ家を中心とするフランス銀行業者の反対が生じ、ベリエは、オランダ人トゥレとともに、アンドレ・エ・コティエ、デュラン、ブウシユロ、ヘンチ、およびマルタン・ダンドレを含むフランスのシンジケートを形成して、ベアリングのそれと入札を競争することを申出た。政府は一八一八年五月三〇日に、ベアリングおよびホープとのみ、六七の引受価格で約一、二三〇万フランの国債引受の取決めに調印し、フランス政府は一億六、五〇〇万フランの借入を実現した。ラフィット、デルセール、ロートシルトは、それぞれに提供された二〇〇万フランの分前を受入れた。その市場相場は六月の六九ないし七四から八月には八〇に達し、ベアリングは一五〇ポンドの利益をあげたといわれる(Jenks : op. cit., p.36)。この外国銀行の引受による公債発行で一八一九年に賠償支払は完済された。この場合、ベリエを中心とするフランスのシンジケートの条件は、ベアリングを中心とするイギリスのシンジケートよりも、フランス政府にとりより有利であったにもかかわらず、王政復古政府はフランスの銀行業者を信頼せず、その申出を断ったのである。かくしてベリエは激しいブレス・キャンペーンを展開し、多くのパンフレットを書いて議員に選出された(Maurice Lévy : Histoire économique et sociale de la France depuis 1848, p.43)。さらに一度ベアリングおよびホープによって国債が引受発行されるとフランスの銀行業者すべてが取引所破産を組織した(M. Lévy, op. cit., p. 43)。国債の取引相場が八〇に達したとき国債の現金化が

始まり、五分利付国債の取引相場は、八〇から一八一八年一〇月三十一日の七一・七五、一月三〇日の六九、二月一四日の六二へと下落した。「国債が発行されたとき、すべての銀行家たちは取引所破産を組織した。そしてこれ（取引所破産）が一八一六年以来イギリスの銀行業者たちをして、フランス市場にもはや介入しないように決心させたのである。」(M. Lévy : *op. cit.*) 他方では以後とくに一八二〇年から二五年にかけてのヨーロッパ的規模の国庫インフレーションによって、国債にもとづく投機がフランスの銀行業務の本質的部分となるのである (B. Gille : *op. cit.*, p. 166)。

一八二二年七月八日の勅令により、フランス政府は総額一、二五〇万フランの国債残高を競売に付したが、その際四つのシンジケートが形成されて入札に応募した。すなわち一つはパリの三人の銀行業者バグノール、デルセル、オタンゲルからなるシンジケート——引受価格は八五・五五、第二はイギリスの銀行業者リカアドに代表されるシンジケート——引受価格は八四・〇二、第三はグレフェール・サルトリスに代導されるグループでその引受価格は八四・六〇、第四がロートシルトが指導しラフィットを含むそれで、引受価格は八四・二六であった。ここに示されることはベアリグおよびホープの退場と純粹にフランス銀行業者からなるデルセルのシンジケートが入札に優位を占めたことである。この五分利付国債の発行によりフランス政府は一億六、四〇〇万フランの借入を実現した (B. Gille : *op. cit.*, p. 166-167)。

一八二三年のユスバニア戦争は二、三〇〇万フランの五分利付公債の発行を必然化した。同年七月一〇日の入札によりロートシルト家が八九・五五の発行価格で、他の三つの銀行業者の発行価格（八七・七五の）を押えて落札し、五ヶ月後にその相場は九三になる。この時期に国債発行引受業務におけるロートシルト家の半独占的優位が確立し、以後一八四五年まで一度（一八三一年）を除いて、フランスの国債引受発行はすべてロートシルト家の手に帰するのである。当時外国のフランス国債への投資はイギリス一、三〇〇万フラン、オランダ五〇〇万フラン、スイス一、〇〇〇万フランであったが、これらは主にロートシルト家がその外国の顧客に公債を販売したものである (B. Gille : *op. cit.*, p. 167-168. M. Lévy : *op. cit.* p. 43)。

一八二五年の亡命貴族へのいわゆる「一〇億フランの賠償」支払は、三、〇〇〇万フランの三分利付公債の交付という形

態で行われたのであるが、その前提条件として五分利付への借換が大蔵大臣ヴィレールにより計画された (Mallet : op. cit. p. 204)。この借換計画にはサン・シモン主義者で大銀行業者であるラフィットの支持があった。五分利付国債の発行価格は一八二二年に八九・五五であったが、その直後相場は九八から平価に達しており、借換の条件は熟していた。ヴィレールの案は、公債所有者に、五フランの年金に対し額面価格つまり一、〇〇〇フランを償還するか、あるいは三分利付の新証書を七五フランの価格で五分利付旧証書と交換するということであった。後者の場合利子率は四％となり、一％の損失となるが、しかし相場が一〇〇フランに達すれば二五％のプレミアムを実現するというものであった。この借換には三八億フランの基金を必要とするはずであり、そのためにペアリング、ロートシルト、ラフィット、サルトリスを中心とする大シンジケートが形成された。

当時フランスの永遠公債の利子は一億九、七〇〇万フランに達しており、そのうち政府の所有する公債証書の利子五、七〇〇万フランを差引いてなお一億四、〇〇〇万の利子支払の義務があった。これを五分利付から三分利付に借換すると年二、八〇〇万フランの節約が行われる筈であった。

しかし国債所有者がかかる借換に不慣れであり、政府の借換の提案は下院の承認をえたけれども (一八二四年五月五日)、上院ではモリアンの激しい攻撃があり、九四票対一二八票で否決された。しかしこの借換は元来亡命貴族への賠償問題と関係しており、ヴィレールは一八二五年に再びこれを取りあげた。新提案は借換を任意とし、借換の方法としては、五分利付国債証書を、(1)三分利付国債証書と七五フランの価格で交換するか、(2)四半分利付国債証書と平価で交換し、一〇年間は償還を一切行わない、というものであった。この新提案は議會を幸うじて通過したけれども、この借換の成果は微々たるものであり、借換に応じたのは全公債証書の四分の一にすぎず、公債利子の節約は六三二万〇、一五七フランにすぎなかった (義務的借換ならそれは二、五〇〇万ないし二、六〇〇万フランに達したであろう)。その後も五分利付公債はなお一億四、〇〇〇万フラン流通するのである。そして借換によるこの節約分は主として直接税の減税に当てられた。借換問題の議會討論によって生じたパリ市場の混乱により一八二五年末には三分利付公債の相場は六〇に、五分利付のそれは九〇に下落した

が、一八二六年にはそれぞれ七五と一〇四へ、一八二九年には五分利付公債の相場は一〇・六五へと上昇する。フランスの遊休資本の公債への執着は強力である。

一八三〇年初頭のアルジェリア遠征は、王政復古政府に八、〇〇〇万フランの借入れを要し、四分利付公債の起債を余儀なくした(B. Gille : op. cit., p. 168)。他の引受シンジケートをおさえてロートシルト家が一〇二・七二五という平価以上で引受けた。平価以上の引受はこれが最初にしてかつ最後である。

以上に考察した王政復古期における公債発行の諸事例に示される幾つかの特徴は、王政復古期における一時的例外的な事象として経過し消滅していくのではなく、もち論変動は存在するけれどもむしろそれが定着し構造化してフランス資本主義の一特質を形成する。公債国フランスは公債国として一九世紀の過程を全うする。

(50) J. Laffitte : *Réflexions sur la réduction de la rente, et sur l'état du crédit*. Paris. 1824. 2<sup>e</sup> ed. p. 152以下。

(51) K. Marx : *Das Kapital*. I. s. 794-795.

(52) ナヒマン『財政学』三四三頁以下。

(53) 同上三四六頁。

(54) 七月王朝期は内政外政ともに比較的平穩であり、オート・バンクの支配する七月王朝政府は外政面での平和政策を基調としていたにもかかわらず、国庫支出はとくに一八四〇年以降著しい増加を示し、年平均国庫支出額は一五億フランに達する(R. Kaufmann : *Finanzen Frankreichs*. s. 636)。一八三〇年から一八四七年にかけての国庫総収入二二九億八、四七十七万七、一四〇フラン、総支出二二九億八、二六四万〇、四九八フランで、支出超過は九億九、七八六万三、三五八フランである。

第二帝政時代はかなり歴大な財政的浪費の時代であって、この財政的支出は内政外政両面におけるボナパルティズムの政治的諸要因に規定された。軍事遠征と大公共事業がその二大支柱であり、年国庫平均支出は、七月王朝期最後の一〇年間に一五億フランであったのが、一八五一年——六〇年に一九億四〇〇万フラン、一八六〇年——七〇年に二三億四、〇〇〇万

フランになり、支出超過は一八五二年——六九年に約一二億五、〇〇〇万フランに達する。不斷に高まる国庫支出額に対し、フランス租税制度は七月王朝期には依然王政復古期の租税政策を踏襲し、さらに第二帝政時代には意識的に租税徴収よりも公債発行を含むあらゆる形態の借入れ政策が採用される。この政策の基礎には、分割地農民を社会的基盤とするナポレオン三世の農民懷柔政策があり、いわゆる「オート・フィナンス」の影響があり、また租税加重により世論を不安に陥れることなしに對外戦争に動員するための政治的配慮があり、「帝政とは平和なり」の神話を維持する必要があったのである。こうして一八四八年から六五年にかけて租税は九〇〇万フラン軽減される一方、借入れによる国家の債務は約一〇億フラン増加する。第二帝政時代の二〇年間に八大公債発行が行われるが、この時代に公債発行は政治的民族的デモンストレーションの意味も賦与され、それはときに資本の普選あるいは資本の国民投票とよばれた。以上のような財政政策が公債残高累積の基本的一要因である。

公債の累積を結果した第二の要因として注目しなければならないのは借換に対するオート・バンクの不斷の抵抗である。既述のようにこの抵抗はすでに王政復古期に示されたが、七月王朝は借換を一切行わないことを義務とし、第二帝政時代には一八五二年に最初の成果あるビノーの借換（五分利付の四分半利付公債との借換）が行われたのみである。第三共和制下には四度、借換が行われ、公債費を一億三、五八四万二、二八六フラン減じたけれども、この段階では既に公債発行が著しく増加しており、借換にもかかわらず、一八七〇年以来公債元金は一三五%、年利負担は九四%増加する（cf. *Quatid*: op. cit., s10-111）。

(55) B. Gille : op. cit., p. 173.

(56) Tousseul : op. cit., Tome I, p. 121. ャスネルはフランスにおける公債問題はイギリスにおける穀物問題と同じ価値を有すると述べたが、けだしこれは至言ひあるう。Tousseul : op. cit., p. 54 以下。

(57) B. Gille : op. cit., p. 173. cf. E. Beau de Loménie : *Les responsabilités des dynasties bourgeoises*. Tome I, 1943. p. 80, 88.

(58) 銀行家ラフィットとともに七月革命の際ルイ・フィリップ擁立に活躍し、七月王朝期に商工・内務大臣および首相を歴任し、バリ・コミューン弾圧後大統領に就任する平民出のティエール、フランス・ブルジョワジーの「階級的腐敗のもつとも申分のない知的表現として」、「ほとんど半世紀もの間フランス・ブルジョアジーを魅了してきた」ティエール、「かれはルイ・フィリップ王の時代にはじめて大臣になったときには、ヨブのように貧乏だったが、退官するときには百万長者になった。」(マルクス『フランスにおける内乱』マル・エン選集第11巻「三一〇ページ」° cf. Charles Pamoret : *Monsieur Thiers et son siècle*. 1948. p.70-, p. 90 -.

(68) B. Gille : op. cit., p. 178.

(69) 「ナントで多くの襪装が企てられた結果金の価格が二倍になったということ、また投機業者たちがそれを買うためにアンジールに着いたということを、朝、港のおしゃべりで知ったので、老葡萄園経営者は、自分の小作人からちょっと馬をかりて自分の金を売りにいき、公債の購入に必要な金額を打歩で大きくした後、国庫に対する収税人の有価証券をもち帰えることができた。」守銭奴グランデ師が自分の金を手放すのは、公債の投機売買が巨大な利益を約束しているからであって、一度「公債が一〇九になるとグランデ師は「それを」売って、パリから約四三〇万フランを金で引出した。それはかれの小樽のなかで、かれの国債証券がかれに与えた利子の合計一五〇万フランと一緒にあった。」Balzac : *La Comédie Humaine*. Ed. originale, p. 219-270. cité dans J. H. Donnard. : *Balzac. Les réalités économiques et sociales dans La Comédie Humaine*. 1961. p. 300.

(19) B.Gille : op. cit., p.179.

(62) Emile Bères : *Essai sur les moyens d'accroître la richesse territoriale en France, notamment dans les départements méridionaux*. Paris. 1830. p. 77.

(39) R. Bigo : *Les banques françaises au cours du XIX<sup>e</sup> siècle*. 1947. p. 202 以下。一八四〇年頃には地方の貯蓄銀行の貯蓄総額は八、二〇〇万フラン以上と評価され、預金者数は一五万人になり、貯蓄者はあらゆる社会層にひろまった。

ところでティエールの提案による、国家による一部株式購入に基づくパリー・アーヴル間の鉄道建設案は、その經由地に関して地方的利害を代表する議会委員会との意見一致をえられず流産した。その間に他方では、オート・パンクが短距離鉄道の敷設事業に積極的に関与し始めた。その最初の例が一八三五年七月九日付法律で特許をえたパリー・サンジェルマン鉄道と一八三六年七月九日付法律で特許を得たセーヌ河左右兩岸を通る二つのパリー・ヴェルサイユ鉄道である。パリー・サンジェルマン鉄道の特許は、サン・シモン主義者で銀行業者のエミール・ペレールが主宰する「パリー・サンジェルマン鉄道匿名会社」に授与されたが、その定款によると、その「社会基金」は五〇〇フランの株一万二、〇〇〇株によって代表される六〇〇万フランの株式資本で構成されるが（第三条）、その「創業者」にはオート・パンクのロートシルト家とダヴィリエ家を中心として、オーギュスト・テュルネイサン、アドルフ・デクタールというパリーの銀行業者が含まれ（第一六条）、かれらは発行株のほとんどすべてを取得・保持し、一八三七年——一八四五年の平均純収入は六・七%であったといわれる。<sup>(65)</sup>

オート・パンクが創業者として最初に関与したこのパリー・サンジェルマン鉄道の特許授与に際して特徴的なことは、特許授与の様式について、意見の対立があり、パリ商業会議所およびセーヌ県特別委員会が入札によらない直接授与を要求、セーヌ・エ・オワーズ県知事と「土木事業総務委員会」が入札制による特許授与を主張し、また議会討論の争点もその点に集中したが、政府は従来への慣例に反して直接授与方式を許し議会もまた反対を押し切ってそれを採用したという事実である。<sup>(66)</sup> オート・パンクを創業者とするこの鉄道会社は、パリ商業会議所など地方的利害の圧力を背景として特許の直接授与という特例を政府および議会から取った。他方パリー・ヴェルサイユ鉄道の敷設については、

政府が上述のバリーサンジェルマン鉄道との連結を考えてセーヌ河右岸經由を提案したので対して、下院委員会はより短距離の左岸經由を推し、結局バリーヴェルサイユ間にセーヌ河左右両岸を通る二本の鉄道を敷設する案を提出し、一八三六年七月九日の法律によって可決させた。<sup>(67)</sup>同一区間に二本の鉄道を敷設するのを認めるに至ったのは、特許取得をめぐってオート・パンクの二つのグループが激しく競争したからである。<sup>(68)</sup>結局右岸經由はロートシルト兄弟、J・C・ダヴィリエ会社、ジャック・ラフィット会社、ルイ・デクタール親子会社を創業者とする鉄道会社が、また左岸鉄道は、同じくオート・パンクに属するB・L・フルを中心とするフル・オッペンハイム及びA・レオを含むグループが特許を取得した。左岸鉄道会社の定款によると、「社会基金」は八〇〇万フランで、一万六、〇〇〇株に分割され、右岸鉄道会社は、五〇〇フランの株二万二、〇〇〇株で、一、一〇〇万フランの株式資本からなることになった。<sup>(69)</sup>これら両線について、バリーの銀行業者が資本の一〇分の九と管理委員のメンバーの半数以上を確保した。<sup>(70)</sup>しかしこの両鉄道、とくにフルのセーヌ左岸ヴェルサイユ鉄道は八〇〇〇万フランの資本を集めたが、これは六〇%の見積り過少で、やがて企業困難に陥り、<sup>(71)</sup>国家から一八三九年八月一日無利子で五〇〇万フランの貸付けを受けながらもなお二%の利益もえられず、また右岸鉄道も三%以下の利益しかもたらしえなかった。この失敗は、オート・パンクの利害に押されて、同一区間に二本の鉄道を許した下院委員会とそれを認めた政府のオート・パンクに対する譲歩の結果であった。この時点で特徴的なことは、オート・パンクが関与したバリーサンジェルマン線、バリーヴェルサイユ線はいずれも短距離鉄道で、ナショナル・インタレストとは無関係であるばかりでなく、後者はとくに産業的価値もなく、主として非生産的な旅客輸送に役立つものであったこと、第二にベレール自身が述べたように、

サン・ジェルマン鐵道の僅か六〇〇万フランの株式資本すら集めるのに困難を経験し、しかもとくにパリ・ヴェルサイユ線の場合は収益の面でもしる失敗であったということである。

(64) 定款は一八三五年一月四日付勅命により裁可された。Duvergier : Lois. Tome 35. p. 359 以下。

(65) Dunham : La révolution industrielle en France. p. 51. E・ヴェールは後にこの創業資本六〇〇万フランを集めるに非常な努力を要したと述べている。J. Percire : La question des chemins de fer. 1879. p.69.

(66) Archives Parlementaires. Tome94, p. 173 以下； Tome97. p. 225 以下。

(67) Archives Parlementaires. Tome 105. p.305 以下。

(68) B. Gille : Le banque et le crédit. p. 206-207.

(69) Duvergier : Lois. Tome 37. p. 386-.

(70) B. Gille : op. cit., p. 206-207.

(71) Audigane : op. cit. p. 375 以下。Dunham : op. cit., p. 51-52.

一八三七年には鐵道敷設に関する重要な一連の法案が提出された。<sup>(72)</sup>それは大きく二つの種類に分類することができ、第一の種類の法案は、さきの一八三三年の法律により可決された五〇万フランの国費による鐵道研究に基づく、ナショナル・インタレストの見地からする長距離鐵道の新敷設案で、(1)パリからベルギー国境に至る鐵道、(2)リヨンからマルセイユに至る鐵道、(3)パリからルウアンに至る鐵道、(4)パリからオルレアンに至る鐵道の新設案であり、第二種の法案は、上述のパリ・サンジェルマン鐵道やパリ・ヴェルサイユ鐵道の如く、個人会社の特許申請に基づく特許授与を規定した法律と既設の個人鐵道会社への国庫援助を規定した法律であり、それにはアレーボーケール鐵道、アレーラ・グラン・コンブ・鉾山鐵道、ミュールーズ・タン鐵道が含まれる。まず第一の種類の法案について述べると、

政府は、(1)パリからベルギー国境に至る鉄道に関しては当鉄道がダンケルクとカレとブローニュを経由することによりフランスをベルギーおよびイギリスと、またパリをロンドンおよびブリュッセルと連結し、ドイツの関税同盟に對抗する意義をもつとして、その経済的政治的重要性および緊急性を強調し、同鉄道の敷設と経営を、協約に基づきリエージュ近辺の冶金工場主でイギリス人のジョン・コックリルに入札によらず直接授与すると同時に、国家により当会社に五五〇万フランの貸付を行うことを提案した。<sup>(73)</sup>(2)リヨン—マルセイユ鉄道については、敷設経費七、〇〇〇万フランを見積り、入札により特許を取得した会社に三〇年間にわたり最低四%の利子を国庫により保証することを規定し、<sup>(74)</sup>(3)パリール—アン鉄道については敷設経費二、二〇〇万フランの見積りのもとに入札による特許取得会社への最高三〇〇万フランの国庫からの補助金の授与を規定し、<sup>(75)</sup>(4)パリーオル—アン鉄道についても三〇〇万フランの国庫による補助金の授与を規定した。<sup>(76)</sup>(2)以下については政府はその経済的重要性を主張したが、第一のパリーベルギー国境鉄道に優先権を与える意向であった。政府の間では、この鉄道線はその内外政策の忠実な表現であるといわれており、国王がこの線の建設に他以上の重要性を与えたといわれる。<sup>(77)</sup>

ところで一八三七年は七月王朝期における転期をなす一八三六年の政変によりモレーギゾー内閣が形成され、王権と議会の対立がもっとも尖鋭化した時代であった。ルイ・フィリップの個人政治とよばれる政策に対する諸党派の一時的連合が議会に形成されており、鉄道問題の討議もその政治的情况の中で行われたのである。<sup>(78)</sup>議会における政府案に対する批判は多岐にわたっているが、重要な批判は次の諸点に要約できる。第一に政府の鉄道政策に一貫した体系のないことが批判された。とくにフールは入札希望者が多数存在するのに入札によらず特許を直接授与したり、競

争が予想されないときに入札制を採用したりしている点、また鉄道会社への国家援助が貸付、利子保証、補助金など種々の形態をとり、鉄道敷設の諸条件により不平等であることを批判した。<sup>(79)</sup> ジョーベール伯も貸付、貸与、利子保証による国家介入は奇妙なディレンマであると主張した。政府にとって私的企業に確信がもてなければ特許を授与すべきでないし、また成功が確実と思われるならなぜ事業を国家自から企てないのか。かれは国有・国営を主張した。<sup>(80)</sup> ベリエルも国家と営利会社との財政的協力に反対した。直接補助金の授与も貸付も株価の上昇をもたらし相場業を必然化するというのがその理由であり、その見地からかれは最低利子保証制を擁護した。<sup>(81)</sup> 他方デュシャテル伯は、利子保障は、国家をして特許取得者の財政状態を折にふれて精査し、かつ永続的にそれを統制することを必然化するという理由でこれに反対し、補助金の授与に賛成した。<sup>(82)</sup> このように政府側に一貫した鉄道政策の欠如していることが批判される反面、議会側にも国有・国営の主張から様々な国庫補助形態の主張があり、統一的見解は存在しなかったのである。しかし政府案に対する議会側の批判は、なによりも、ナショナル・インタレストの見地からいって、どの線を最重要の鉄道線とみなすかに関係していたとみるべきであろう。ジョーベール伯はフランスにとって最重要の国際線は政府案の考える如くバリーベルギー国境線ではなく、ストラスブルール・アーヴル鉄道であると主張し、その他にソールマルセイユ、メンス・バイヨンヌ、ボルドー・セツト線を重要な鉄道線として推した。けだしジョーベール伯によると他国民の通過点の位置を占めるフランスの利益はとくにドイツとの交通にあり、ケルン・オステンド間に交通を打樹てんとするベルギーの目論見の先を越すべきであると主張した。またエスパニアとの関係を拡大すること、軍隊を急速にピレネに輸送しうるようにすることは軍事的見地から最大の利益があると主張した。しかもこれらの鉄

道はナシヨナルな見地からして重要なのであるから、営利会社に譲渡すべきでなく、国家経費で敷設しかつ維持經營する国有鐵道とすべきであるとしたのである。<sup>(83)</sup>銀行業者フウールの長子でフウール・オッペンハイム銀行会社の頭取ブノウ・フウールはナシヨナルな見地から最重要の鐵道は地中海と大西洋を結びつける線とマルセイユとリールとを結びつける線であり、これは国家経費により敷設・經營する国有鐵道たるべしとし、それ以外の鐵道は国家補助なしに個人会社に委ねるべしとした。<sup>(84)</sup>この国有鐵道案には銀行業者のマレやベアアン大佐の賛成があった。<sup>(85)</sup>これに対し公共事業相マルタンは、大鐵道の国有・国營案に原則的には賛意を表明しながら、それは可能性の問題であつて、鐵道敷設に要する約二億八、〇〇〇万フランの國費を、議會が承認するかどうか確信がないとの意見を表明した。これは一面の真理をついていたが議會に対する不信を告白したことになった。政府案に対する一貫性の欠如という批判に対しては均一的体系はありえず諸条件により多様でしかありえないと述べたが、それは必ずしも説得力のあるものではなかつた。

ナシヨナル・インタレストの見地から重要な鐵道線を政府がバリーベルギー國境線に求めたのは既述の如くドイツ關稅同盟に対抗してフランス・ベルギー・イギリス間の、あるいはバリー・ブリュッセル・ロンドン間の連結を考えたからであるが、元來七月王朝政府の對英協調政策はベルギー問題の處理方式を一つの契機にして成立していた。神聖同盟はフランスに対する障壁としてオレンジー・ナッソウ王朝のもとに、住民三五〇万人のベルギー諸州と住民二〇〇万人のオランダ諸州からなるネーデルランド王國を樹立した。ところが一八三〇年の革命によりベルギーがネーデルランド王國から獨立をかちとつたとき、ネーデルランド國王はロシア、プロシヤ、オーストリア、イギリスに軍事的

介入を求めた。ロシアおよびプロイセン政府は原則として軍事的介入に賛意を表明したが、諸列強と協同歩調をとることを望んだ。ところがメッテルニヒはイタリア問題をかかえており、ベルギー問題には道義的支援のみを与え、具体的な行動はベルギー近隣の諸国に委ねる方針をとった。他方諸列強の軍事介入は新興独立国ベルギーのためのフランスの介入を予測させた。けだしフランスの世論はベルギー革命に好意的であり、元来フランスに対抗して形成されたネーデルランド王国の解体はフランスの自尊心を充足せしめるものであった。トゥスネルの主張にもみられるようにフランス国内の左翼は革命によって形成された新国家ベルギーを、フランス革命中および帝政時代のようにフランスに合体することによって神聖同盟への復讐を遂げることを望んだ。この考えは、ベルギーの民族主義者の賛同はえられず、リエージュ、モンス、ヴェルヴィエの産業者たちと臨時政府の若干の代表者とが賛意を示したのみであった。ルイ・フィリップは大陸列強にもイギリスにも受入れ難いこの合体案を採用せず、さりとてベルギーの諸列強による武方圧殺を黙認することはフランスの世論の動向からして不可能であった。かくしてフランス政府は列強がネーデルランド国王に支援を与えぬ限りベルギーにも支援を与えずとする不干渉政策をとり、他方プロシヤがベルギーに介入すれば戦争は不可避免であると言明していた。イギリスはラインとエスコーの両河川の河口を有する国家の強化を欲していたが、イギリスの世論は平和を欲していたから軍事介入は考慮しえず、またプロシヤとロシアの軍事介入はフランスの反撃を必然化し、イギリスにとってフランスの勝利もロシアの勝利も望まぬところであるから、イギリス政府は不干渉政策をとった。かくして英仏政府は絶対主義諸列強に対しベルギー問題の処理で一致したのである。<sup>(86)</sup>

しかし対英協調平和主義に基づく七月王朝政府の対ベルギー政策は、元来、政治的にはベルギーの独立を認めただけども、経済的にはベルギーに対する関税障壁政策をとってきた。これは一八二二年の保護関税政策に規定されており、この保護関税政策は、王政復古以来のフランスの一部上層資本家層の利害に規定されている。トゥスネルは、ルイ・フィリップがベルギーとの関税同盟案を議会に提出するよう命じ、そうすることによって、ベルギーがプロシヤとの関税同盟締結にはしり、その勢力圏に入ること妨げようと考えたとき、保護制度で生きている「オート・マニユファクチュール」、つまりアンザン鉱山、フルシャンボール鉱山、エルプウフとルウベエの製造業がこの案に反対してそれを撤回せしめたと述べている。<sup>(87)</sup>七月王朝期の上層資本家層はフランス以上に産業の進んでいるベルギーに対する関税障壁政策を必要としていた。これに対し左翼はベルギーに対する関税障壁の撤去を要求していた。ただしトゥスネルによると四〇〇万人の住民を有するベルギーはフランスの葡萄酒、蒸溜酒、石鹼、油、絹織物、流行品の輸出市場として、またフランスはベルギーの石炭と鉄の輸入市場として役立ち、ベルギー炭の輸入によって、フランスの住民にとって余りにも高い燃料価格をひき下げ、また鉄の低廉化は鉄道敷設の原価をひくめ、農民による農機具の購入を容易ならしめるはずであった。<sup>(88)</sup>かくして共和派はベルギーに対する関税政策によって支持されたフランスの上層資本家層の利害に反対してベルギーとの関税同盟を要求していた。イギリス・ベルギー・フランスの連結を考慮した七月王朝政府のバリーベルギー国境鉄道案は、おそらく対英協調という従来の路線に、ベルギーとの経済関係の密接化という新しい路線を附加する意味を有したと考えられる。これに対する議会の反対は、発言によって様々なニュアンスを帯びているが、フウールもマレもともにオート・パンクの利害関係者であり、ベルギーとの経済的接近を警

戒したとみるべきであろう。いずれにせよ、対ベルギー問題に關してだけでも、政府と議會との間に、また議會のなかでも、ジョーバルとフールとの見解の差異にも示されるように、ナショナル・インタレストの見地からどの鉄道線を最重要と考えるかについて見解の一致が存在しないのである。元來七月王朝政府の対英協調・平和外交的政策は、トゥスネルによると、イギリスとの同盟か、全ヨーロッパとの戦争かの二者択一をイギリスに強要された結果余儀なく採用した呪われた「同盟」であり、フランスをイギリスとの協調に釘づけにしているのは、上層資本家層に与えられた特権の維持であり、その結果、対英協調を基調にする七月王朝政府にはナショナルな對外政策が欠如しているとトゥスネルは批判する。<sup>(89)</sup>

七月王朝政府の対英協調平和政策に対してトゥスネルが示す共和派の對外政策は、ボスボルス、ダーダネルス両海峡を渴望するロシアと、スエズ地峡を渴望するイギリス、この二大國の好戰的侵略的政策に対して、英國に対し自律的で、世界の運命の最高の裁定者の役割をフランスにあてがうことを可能にする「自然的同盟」政策、つまりドイツ関税同盟・ベルギー・オランダ・ピエモンテ・エスパニアとの同盟政策にあった。これら諸國は商業的利害と平和政策への共感により、ロシアとイギリスの好戰的侵略的傾向に対抗してフランスを中心に同盟を形成する基盤を有するのであって、この同盟によって武装されたフランスは、英露の渴望を抑制し、英露兩國の對外政策を対立させ中立化させることができるとした。この同盟の締結を行うために、トゥスネルはまずフランスを隣邦から孤立させている一八二二年の関税障壁を撤去し、ベルギーと関税同盟を結ぶことを重視したのである。<sup>(90)</sup> 勿論トゥスネルのこの主張はさきにみた一八三七年段階における政府の主張とも、また議會におけるジョーバルやフールの見解とも別個のものである。

る。この段階で注意すべきことは、一方で従来の対英協調政策がエスパニア、エヂプトにおける英仏の利害対立によって動揺をきたし始めており、他方では内政上、国王および政府と議会との対立が顕在化していることであり、この情況のなかでオート・パンクの利害は、議会において代表されているということである。政府のベルギーとの経済関係拡大の方針が議会において批判をうけたのはかかる脈絡において理解すべきであろう。結局のところ、一八三七年の政府の第一種の鉄道敷設に関する法案は議会の賛同をえられず流産した。

これに反し、第二の種類の短距離鉄道に関する法律は大部分が可決された。つまり(1)一八三二年六月二七日の法律と一八三六年五月一三日の勅令でサン・シモン主義者で銀行業者のタラボが特許をえた、ガール県のアレーボーケール線とアレーラ・グラン・コンブ線は、元来炭鉱の利害に結びつき、オート・パンクのロートシルト家およびダヴィリエ家の両銀行業者が会社の資本形成に積極的に参加したのであるが、必要な資本を集めえず、国家に六〇〇万フランの貸付を要求していた。一八三七年七月の法律はこの両会社に六〇〇万フランの国家貸付を与えたのである(これは鉄道会社に対する国家貸付の最初のものであった)。その他に一八三七年の法律は、ミュールーズ<sup>(92)</sup>・タン鉄道(二キロメートル)について、ミュールーズの捺染業者ニコラ・ケクランが敷設特許申請をしたのに対して、またボルドー<sup>(93)</sup>・テスト線については、ボルドーの公証人ゴディネが当鉄道の特許申請をしたのに対して、またエビナック中部運河鉄道についてはエビナック炭鉱の特許取得者の当鉄道特許申請に対して、それぞれ特許を与えた。また既述の如く一八二八年に特許を取得したアンドレジュー・ロアンヌ鉄道は、発行株二、〇〇〇株のうち一八三七年になお八〇〇株以上を売捌きえず、その債務が約二五〇万フランに達し、工事完成になお一五〇万フランを必要としたために、

政府に対し、四〇〇万フランの国庫貸付を要求した。これは議会で九二対一四二で否決された。国庫貸付に対する利子保障が不確かなのが否決の主な理由であった。<sup>(95)</sup>

この一八三七年における一連の法律の延長として一八三八年にはミュールーズの繊維業者ケ克蘭にストラスブール・バーゼル線の特許が与えられた。<sup>(96)</sup> この鉄道会社には、パリの銀行業者が大規模に関与した。とくにフルル、アンドレ・ユ・コティエ、マレそしてストラスブールのルヌアル・ドビュシエールが、資本を提供した。しかし一八三九年の恐慌はこれら銀行業者の払込みを困難にしたので、一八四〇年に政府は一、二六〇万フランを貸付けた。その他上記の一八三七年に国庫貸付を要求して議会により拒否されたアンドレジュー・ロアンヌ鉄道に一八四〇年、四〇〇万フランの国庫貸付が与えられた。鉄道会社に対する国家援助の一形式としての国庫貸付は、一八四八年までは上記アレ・ボーケール、アレーラ・グラン・コンプ、ストラスブール・バーゼル、アンドレジュー・ロアンヌの四つの短距離鉄道会社に与えられたのがすべてであって、総額二、七六〇万フランになる。<sup>(97)</sup>

以上から明らかなように、当時の私的企業には、政府案に示されたような統一的でかつ大規模な鉄道建設にたずさわる意志はなく、オート・パンクは議会におけるフルルやマレの主張に示されたように、それを国有・国営にすることを望み、自からは短距離小鉄道の敷設に関与し、またその株式引受発行に関係していた。しかもこれら小鉄道の株式資本すら十分に募集しえず、国庫貸付の援助を仰がねばならなかった。他方国家は自から長距離鉄道を敷設する財政力に欠けていたし、またナシヨナル・インタレストの見地からどの線を最重要の鉄道線とみなすかについて意見の一致がえられなかった。かくして結局ナシヨナルな立場からの鉄道政策は実行されなかったのである。

- (72) この法案は一八三七年五月八日下院に公共事業相マルタンにより提出された。Archives Parlementaires. T. 110. p. 593 以下。
- (73) Archives Parlementaires, T. 110. p. 601 以下。
- (74) Ibid., p. 585-593.
- (75) Ibid., p. 620 以下。
- (76) Ibid., p. 638 以下。
- (77) Audigane : op. cit., p175.
- (78) F. Ponteil : La Monarchie parlementaire 1815-1848. 1949. p. 166-170.
- (79) Archives Parlementaires. T. 112. p. 667. 以下。
- (80) Ibid., p. 646 以下。
- (81) Archives Parlementaires. T. 13. p. 14 以下。
- (82) Ibid., p. 29 以下。
- (83) Archives Parlementaires. T. 112. p. 646 以下。
- (84) Ibid., p. 667 以下。
- (85) Ibid. T. 112. p. 663-T. 113. p. 1-.
- (86) ヴァンキエー監國とフランス共和國の P. Renouvin : Histoire des relations internationales. T. 5. : Le xixe siècle. I. 1815 à 1871. p. 64-68.
- (87) Tousseinel : op. cit., T. I. p. 288.
- (88) Ibid. p. 287.
- (89) Ibid., p. 241 以下。なお七月王朝政府の対英協調平和外交と上層資本家層とのインタレストの結びつきについては、次

◎書物を参照。George W. F. Hallgarten. Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik europäischer Grossmächte vor dem ersten Weltkrieg. I. Band., 1963. s. 83-86.

- (96) Tousseul : op. cit., p. 248 以下。
- (96) Archives parlementaires, T. 110, p. 555, p. 582-. T. 114, p. 224.
- (96) Ibid., T. 110, p. 650, T. 111, p. 525, T. 114, p. 225.
- (96) Ibid., T. 112, p. 234, T. 113, p. 330, T. 114, p. 225.
- (96) Ibid., T. 112, p. 226, T. 114, p. 225.
- (96) Ibid., T. 112, p. 224, T. 113, p. 381-.
- (96) Ibid., T. 115, p. 106-, p. 182, p. 211-.
- (96) B. Gille : La banque et le crédit en France de 1815 à 1848. 1959. p. 322-323.

以上みたようなナショナルな意義をもつ鉄道に関する意見の不一致を克服し、次期議会に新法案を提出するため公共事業相マルタンは、一八三七年十一月議会外の特別委員会を任命し、鉄道に関する二六の問題について検討を加えさせた。<sup>96)</sup>二六問のうち最も重視された問題は、「政府が自から大鉄道線を敷設すべきか、それとも必要な支払能力と力能との諸条件をあわせてつ会社の申請を受入れるべきか」に關してであるが、大勢としては、次の諸理由により、政治的軍事的あるいは経済的にナショナルな重要性を有する鉄道は国費により敷設し、国有とすべきであつて、それ以外の鉄道線は営利会社に委ねるべしとの結論に達した。その理由は論者によりまちまちであるが、總括すると次の如くならう。国庫は年々鉄道敷設経費に三、〇〇〇万ないし四、〇〇〇万フランを支出しうるが、他面バリ証券取引所は、現状にあつては、鉄道のために五、〇〇〇万フラン以上は提供しえない実情にあり、いずれか一方にのみ依存

できないこと、長距離鉄道線の敷設を私的企業に委ねることは、十分な資本を提供しえないパリ証券取引所に、すでにきわめて活発に行われている投機売買の素材と衝動とを提供するのみであること、政治的インタレストを有し、かくして国土防衛に関わる鉄道は、国費により敷設し、国有として、政府の手綱のもとに置くべきことである。

さて一八三八年二月一五日に政府を代表して公共事業相マルタンは特別委員会の見解に依拠して再び議会に主要鉄道線の敷設法案を提出した。<sup>(39)</sup>マルタンは、経済的政治的軍事的観点から鉄道の全般的プランを提出するとの自負に立って、第一に旅客輸送の見地からパリと他の大人口集中地との連結が、また第二にフランスは本質的に、(1)大西洋と地中海との、また(2)大西洋および地中海とドイツ諸邦、スイスおよびイタリアとの通過地を形成する故に、この二大通過交通路の創設が、全般的利益を有するとして、具体的には次の諸線の敷設を計画した。(1)ディエプ、エルブーフおよびルヴィエへの支線をもつパリからルウアンおよびル・アーヴルに至る線、(2)パリから一方ではリールを経由し、他方ではヴァランシエンヌを経由し、ベルギー国境に至る線、これにはソンム盆地を経由してアブヴィル、ブーローニュ、カレおよびダンケルクに至る支線がつけられる。(3)パリからナンシイおよびストラスブルを経由し、メッスへの支線をもつドイツ国境に至る線、(4)グルノーブルに至る支線をもつパリからリヨンおよびマルセイユに至る線、(5)パリからオルレアンおよびトゥールを経由してナントおよび西方の海岸線に至る線、(6)パリからオルレアン、トゥール、ボルドー、バイヨンを経由してエスパニア国境に至る線、(7)パリからオルレアンおよびブルジュを経由してトゥールーズに至る中央線、(8)ボルドーから、トゥールーズを経由し、タルブとペルピニオンへの支線を有する、マルセイユに至る線、(9)マルセイユからリヨン、ブザンソンおよびバーゼルを経由して東部国境に至る線がこれであ

る。それに要する敷設経費は最低一〇億フランと見積られた。しかし以上四、三〇〇キロメートルに及ぶ鉄道線を一度にすべて敷設することは国庫に耐ええず、また資本市場に過度の負担をかけ、土地・材料価格および賃金の急騰を惹起するとの理由から、マルタンはまず着手すべき鉄道線として(1)パリーベルギー国境線、(2)パリールゥアン線、(3)パリーボルドー線、(4)リヨシーマルセイユ線の四つの鉄道敷設を考慮した。その延長は約一、二〇〇キロメートル、経費は最高三億五〇〇〇万フランと見積られ、しかもこの経費を国庫負担にし、国有化する案を提出したのである。マルタンが述べるその理由の第一は交通上フランスの偉大な統一を実現するには安い運賃率を実現する必要がある、また事情に應じて運賃率を改訂す権限を国家に保留するためであり、第二に、本質的に政治的軍事的意義をもつはずのこれらの鉄道線は、私的利害に委ねるべきでなく、政府の手綱のもとに置かれるべきであり、第三に、これらの鉄道が大きな収益を生めば国庫の利益になるが、資本の利子も生まぬ場合でも、私的会社にとっては致命的ではあるが、国家にとってはそうではないこと、第四に私的産業がかくも大規模な資本を要する投機を企てる力を有するか疑わしいところであり、株式が公衆に販売されてもやがて完全な不信用に陥いる懸念があり、政府としては投機売買に新しい材料を提供することはできぬこと、かくして上記四鉄道のうち、パリーベルギー国境線に、八〇〇〇万フラン、パリール・アーヴル線のうちパリールゥアン間に三、二〇〇万フラン、パリーボルドー線のうちパリーオルレアン間に二、〇〇〇万フラン、マルセイユリヨン線のうちマルセイユアヴィニオン間に二、五〇〇万フラン、合計一億五、七〇〇万フランの国庫支出をきめ、うち一八三八年度と一八三九年度にそれぞれ四五〇万フランと一、四〇〇万フランを支出する法案を提出した。このマルタンの鉄道敷設案こそ、トゥスネルをして、「この案が議会の承認をえれば金

融的封建制度は萌芽のうちに殺されたであらう」と高く評価させ、かつこの案がオート・バンクによって払い退けられたとして切齒扼腕させたものである。トッスネルによると金融界を代表する「ジュルナル・デ・デバ」がまずこれに反対したという<sup>(101)</sup>。さらにこの法案を検討評価すべき議会委員会が任命され、アラゴが委員会の名において報告者として政府案を拒否した<sup>(103)</sup>。委員会はまず、政府が去年は鉄道を営利会社に委ねる提案をし、今年は反対に国家による大鉄道線の敷設を提案するという政府の軽卒さとためらいをついた後、いかなる会社も大鉄道の完成に耐えうる組織力と必要な資本とをもたぬという政府の評価は間違っていると批判した。アラゴによるとこれらの資本は存在しないわけではない。けだし富裕な銀行業者たちからなる会社が二年前から、四六年間にわたる四％の最低利子保障のもとにこの巨大な企業を請負うことを申出ているのではないか。またコックリルの北部鉄道会社の特許申請は資本の存在と、かれらが大公益事業に対して持っている好意の存在とを証明するものであると。アラゴによると事態は変化したのであり、「連合精神」(株式公募の慣習をこう呼ぶ)が生れ、すでにかなりの発達をとげている。あらゆる方面から大小の資本が産業企業に流れている。この傾向は、最近バリの証券取引所がその舞台を提供した投機売買とは区別すべきであり、それはわが国に新しい未来を開いており、それを促進すべきである。会社は、その力をためし、その力を示す機会を提供すべきである。個人会社は自己の資本でいかなる助成金もなしに、提案された鉄道の大部分を敷設できるであらう。アラゴはこのように述べて主要鉄道線の私的資本による敷設を主張した。さらに鉄道が投機売買の対象にならぬようにとの政府の主張に対しては、主要鉄道のみを国費で敷設しても、副次的な鉄道線約一、二〇〇ないし一、六〇〇キロが個人企業に委ねられる限り投機売買はなくなりはいしないのであらうと述べ、また現在の国庫収

支の状態からみても、収入超過はまれであり、一八三九年度にすでに四、九〇〇万フランの臨時支出が見込まれており、公債は過去二三年間累積し異常な国庫状態にあるとの理由から国庫負担に反対した。また個人企業について気づかれていたあらゆる私的利益の越権行為（投機売買も含む）は、会社が国家に納付し、工事が五分の一完成した際に国家が返還する保証金制度、一定期間に工事を施行しないか、入札心得書の諸条件に違反した場合、特許を無効にする制度、国家による鉄道の買戻し権、社会資本の一部分の鉄道管理者による所有、社内株の廃止、証券の発行・取引の法律による制定などによって避けようとした。ただ、そのナシヨナル・インタレストが確認されながら、収益が不確実であるか不十分なため、私的資本が請負わない場合にのみ例外的に政府が直接敷設事業にたずさわる場合もありうるとした。結論的には議会<sup>(104)</sup>委員会は政府案を拒否し、営利会社による鉄道敷設事業を要求したのである。

議会では再び論戦が展開された。最初に公共事業相マルタンは、政府の提案が去年と今年で正反対であり、政府の態度には軽卒さとためらいとがあるという委員会の批判に答えて次の如く弁明した。国費による敷設が最良の方法であるというのは常に変らざる自分の見解であるが、それが国にとって有益な唯一の方法であるとは考えない。営利会社が敷設事業を引受けることが有益な場合もありうる。世論および議会の意見と合致すべき方法として去年の提案をしたまでである。つまり国営による敷設に要する経費を議会が認める可能性がないとの判断により去年の提案がなされ、また特別委員会の見解に基づき、政府が最良の方法とみなす国費による敷設案が議会で勝利をうる可能性ありとの判断により今年の提案が行われたのに外ならぬ。政府の態度は一貫しており、政府はただフランスが鉄道に対する無為から速かにぬけて国の繁栄と品位に不可欠な鉄道を所有するに至ることをのぞむのみであると。次いでマルタ

ンはアラゴの批判に答えて次の如く論じた。議会はすでに個人企業に対し一八三〇年以前のロワール県の鉄道を別とすれば、いずれも五〇〇万ないし一、〇〇〇万フランを必要とする短距離鉄道の特許を与えたが、それに要した資本総額は五、五〇〇万フランであり、新たに特許を得たストラスブルパーゼル鉄道の必要資本は四、二〇〇万フラン、また近い将来特許が与えられる予定の小鉄道に要する資本は三、一四五万フランで、総計一億二、〇〇〇万フランの資本が必要である。これに法案の対象となった四つの鉄道路線の敷設に要する経費一億六、〇〇〇万フラン以上を加えれば、鉄道敷設のために個人企業が必要とする総資本は二億八、〇〇〇万フランに達し、これは個人産業に過分の負担を課し、限界をこえることになろう。この限界をこえれば、資本が別の面で不足するか、鉄道敷設そのものが資本不足で混乱する。ただし「約束株」が現実的資本とみなされ、仮空の応募がなされ、企業はその金額を実現するために困惑するであろう。鉄道敷設のために自由にしうる資本額の限界を見究めなければならぬ。間違ひなく成功するようにみえるパリ周辺の鉄道についても失望の時期が存在した。これらパリ周辺の鉄道会社に、企業の信用を維持し、必要に応じて臆病な株主の持分を買戻しえた有力者や上層の銀行業者たちが存在しなかったなら、混乱が生じたことであろう。従って株式応募の登録には当該企業の実施を現実欲している支払能力のある人間の署名が必要ばかりでなく、金融力によって企業の信用を維持し、困難な情況のなかで企業が遭遇するかもしれない障害をのりこえる銀行業者たちが存在しなければならぬ。五〇〇万フラン、八〇〇万フラン、一、〇〇〇万フランの企業にとって以上の如き困難が避け難いのに、六、〇〇〇万フランないし八、〇〇〇万フランの資本を要する事業を営利会社に委ねることが賢明といえるであろうか。以上がマルタンが鉄道私設に反対する金融上の理由である。

第二にマルタンは、一步譲歩して、政府が国費で敷設すべきものとして提案したさきの四つの鉄道線のうち、会社への特許授与を認めてもよいものとして、パリ―オルレアン線とパリ―ル・アーヴル線とをあげたが、マルセイユ―アヴィニオン線、およびパリ―ベルギー国境線については、国費による敷設を固執した。マルセイユ―アヴィニオン線については営利会社からの特許申請がないというのがその理由であつたが、とくにパリ―ベルギー国境線については、営利会社の特許申請が行われてもこれを拒否し、国費で敷設すべきだと主張した。その理由は、第一にそれに要する巨大な資本（八、〇〇〇万フランの見積り）の故に特許申請を行う能力をもつ営利会社は存在しないということ、第二にマルタンの見解では、フランスとベルギーの両国は、同じ利害をもち、ライン河に共通の障壁をもつことによつていわば一つの国を形成しており、ベルギーとフランスは相互に大きな商業的重要性を有するから、ベルギーをだき込もうとして多くの努力を行っている外国の連合からベルギーを分離し、フランスの側にひきつける必要があること、また戦略的観点からいっても、ベルギー国境線は北部国境をできる限り効果的に防衛するためにも国有でなければならぬとした。以上が私設案に反対する政治的軍事的理由であつた。しかし鉄道敷設に要する国庫財源について、マルタンは、減債基金の残高により、たとえ借換が行われようとも鉄道敷設のための費用を支弁しうると述べたのみであつた。

議員ではまずジョーベル伯が政府の提案に賛成し、議会委員会の見解に反対して、主要鉄道の国費による敷設、国営および国有を擁護した。ジョーベル伯がとくに強調したのは次の諸点であつた。鉄道敷設事業にたずさわらうる会社は極く少数にすぎず、他の多くは真面目な意志に欠け、ただ株式の売買によつてできるだけ早く利得を実現する投機

的な意図しかもっていない。フランスの資本は議会委員会が主張するように豊富だと考えるべきではない。それどころか政府提案の鉄道は諸会社の金融力と活動力の全部を吸収して余りがある。全く奇妙なことだが、去年営利会社は国家補助を要求しておきながら、今年は最早国家補助については一言も語らず、会社はすべてを自分だけでやりうるかのように言っている。一貫していないのは営利会社の立場である。投機売買とその結果スキャンダルとが進行している。公債の投機売買は比軽にならぬ。公債価格の変動は数フランに限られており、職業的賭博師でなければ破滅はありえない。しかし鉄道株の場合変動は一度に五〇ないし一〇〇フランに及び、おそるべき混乱をもたらす。対策としては投機を二次的な鉄道線のそれ程冒險でない領域に閉込めることである。賃率の点でも個人会社のもとはそれは会社の利害に應じてまちまちになり、一般により高くなるであろう、という政府の見解は支持しうる。政府は運送上の償却しか求めないが、会社は利潤を目的とする。問題の政治的側面からみても、フランスでは財産の分割がすべてを個別化する傾向にあるとき、公権力がその使命を果たすために必要とする一切の発条を政府の手に集中しなければならぬ。以上の諸理由によりジョーベル伯は重要鉄道の国設に賛成し、鉄道敷設のための国庫財源は、公債にたよる外五分利付公債の借換により自由になる三億フランがあり、またアルジェの軍事経費の節約によって捻出できるとした。これに対しデュヴェルジエ・ド・オーランヌは議会委員会の私設案に賛成し、国家財政の見地から、まず敷設費について政府の計算に修正を加え、鉄道四キロの敷設費は平均約一五〇フランとみなすべきであり、法案で提案された鉄道線四、三〇〇キロメートルは一六億五、〇〇〇万フラン、うち四つの鉄道線は九億フランを要する。ところで運河、港湾、アルジェの軍事施設等の臨時支出としてすでに四億フラン見込まれているから、鉄道敷設費を合計すると

二〇億ないし一三億フラン以上の支出を要する。この支出に対し国家はいかなる財源を有するのか。一八三六年以前の国庫収入の超過は二、六〇四万八、六六四フラン、一八三七年度の収入超過は五四四万五、四〇八フランであり、一八三八年度にはおそらく支出予算に対し三、〇〇〇万フランの収入超過が見込まれるから、全部で約六、一〇〇万フランの収入超過が見込まれる。しかし一八三八年度には、目下のところで三、三〇〇万フランの臨時経費が必要であるから、収入超過による財源は二、八〇〇万フランにしかならぬ。収入超過をあてにすることはできない。また減債基金の残高は来年一月一日に一億八、九〇〇万フランであるが、しかもこの残高は借換をうけいれない公債所有者への償還に用いられるから、自由にできるのはせいぜい二、〇〇〇万ないし二、五〇〇万フランにすぎない。これは全く不十分な財源である。フランスの資本がイギリス程豊富でなく、遙かに散在していること、フランスではイギリス程「連合精神」が活発でないことは確かである。従ってイギリスの真似をすることは問題になりえないが、しかしフランスの「連合精神」もまた著しく発展する傾向にから、それを促進すればよい結果を生むに相違ない。フランスの資本は散在してはいるが存在するのであり、その根拠に、ばかげた企業に吞込まれている資本が多いではない。しかし考えられる程賭博が存在しているわけではない。なぜならあらゆる取引が現金で行われているからである。実りある使途を求めている多くの資本が存在する証拠である。これらの資本に、今日それが追求している幻影の代りに、現実を提供するのがよいであろう。また国有化案の一つの理由である低くかつ均一の運賃率の必要については、四キロメートルにつき運河の場合最低一〇・五サンチーム、鉄道の場合最低二四サンチームであり、この差額から、鉄道は相対的に貴重な商品と旅客しか輸送しえないから、かかる貴重な商品にとっては国营の二四サンチームと私营

の四〇サンチームとで大した相違はないとしたのである。

以上議会における論戦をみたが、この他にド・ラポルト、ゴルベリイ、ピヨーなどが政府案に反対して議会委員会の見解に賛成し、ミュレ・ド・ポール、フルシロン、コーマルタン、ラマルティエスなどが政府案に賛成して議会の見解に賛成したが、結局争点の本質的な内容は以上みた論争のうちに含まれている。つまり争点の第一は、委員会の見解に反対したが、結局争点の本質的な内容は以上みた論争のうちに含まれている。つまり争点の第一は、鉄道敷設に要する資本を提供しうるのは営利会社と国家のいずれであるか。第二は、政治的軍事的意義を有する鉄道は国有にすべきか否か、第三、ナショナルな意義を有する鉄道はどの線であるか、第四、運賃率の均一と低廉が必要かどうか。必要の場合は国有化とすべきか、第五、鉄道株の投機売買を抑制するために国費敷設が必要かどうか、といった諸点である。これら諸点について見解が分れ、結局五月一〇日一九六票対六九票で政府の国費による敷設の提案は拒否されたのである。

(98) この特別委員会の議事内容は Procès-verbaux des séances de la Commission chargée d'examiner les questions que peuvent soulever les projets d'établissement des chemins de fer, sous la présidence de M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. Archives parlementaires. 2e série, T. 118, p. 412 以下。この特別委員会は商業大臣のアルダウー伯、カラマン公、ヴィクトール・シャルリエ、ダリュ伯、フレヴィル男、フレックス・レアル、レミューザ伯、タルベ・ド・ボークレールで構成された。デュフォールとデュモンも委員に任命されたが参加しなかった。フランソワ・デルセールは委員に任命されたが断り、代りにダリュ伯が任命された。

(99) Archives parlementaires. T. 115, p. 510 以下。

(100) Tousseul: op. cit., p. 130.

(101) Tousseul: op. cit., Tome II, p. 39.

(102) この議会委員会のメンバーは次の如くであった。デュヴエルジェ・ド・オーランヌ、ルベルティエ・オルネー男、ジョ  
ベール伯、コルディエ、アラゴ、ベリエル、レミューザ、シャスル、デロングレ、ペーアン大佐、オディヨシーパロ、ティエ  
ール、タイヤンディエ、ビヨール、メルシエ男、ウゾー・ミュイロン、ルジャンティエ、ペリニイ。Archives Parlementair  
es. T. 116, p. 191. 上のうちジョベール伯、ティエール、ペリニイは少数派として国有化案を主張した。

(103) Archives parlementaires. T. 118, p. 393 以下。

(104) 下院の討議は、一八三八年五月七日から一〇日まで四日間に行わたって行われた。Archives Parlementaires. T. 119, p.  
123 —, p. 188 —, p. 215 —, p. 268 —。

法案を拒否された政府は直ちに鉄道敷設特許を営利会社に与える幾つかの新法案を議会に提出した。それは、(1) ス  
ダンからメジエールに至る鉄道の敷設特許をモンシイエ社に与える法案、(2) リールからダンケルクに至る鉄道の敷設  
特許をデュブウイに与える法案、(3) モンペリエからニームに至る鉄道の敷設特許をファレル、ティシエーサリュ、ブ  
ロス、ベラール、オーギュスト・ファジョン、エミール・カステルノーに与える法案、(4) ボルドーからランゴンに至  
る敷設特許をバウール会社、バルグリ会社と与える法案、(5) ファン鉱山およびモンテ・トー・モワヌ鉱山からアリエ  
河に至る鉄道の特許を与える法案、(6) パリからオルレアンに至る鉄道の敷設特許をカジミール・ルコント会社に与え  
る法案、(7) パリからルウアン、ル・アーヴルおよびディエブに至る鉄道の敷設特許をシュケールとボーブの会社に与  
える法案、(8) カレからリールに至る鉄道の敷設特許をジョン・コックリルに与える法案であった。<sup>(105)</sup> これらの法案はす  
べて議会の承認を獲得したが、しかしこの場合にも注目すべき事態が生じた。

これら八つの鉄道のうち重要なのはまずパリからルウアン、ル・アーヴルおよびディエブに至る鉄道であるが、そ

これに関する法案に附属する入札心得書は、鉄道株による単なる投機売買を抑制するため、厳しい条項をふくみ、その結果特許引受けのために設立中の会社は解散し、特許は一八三九年八月一日付の法律によつて解消されたということである。一八三八年七月九日付法律でデュブウイに特許を与えたリールからダンケルクに至る鉄道も同様の理由で特許が取消された。<sup>(107)</sup>他方一八三八年七月七日の法律で七〇年間の特許を授与されたバリーオールレアン鉄道会社は、四、〇〇〇万フランの資本を募集し、最初の長距離鉄道線を実現するはずであつた。特許をうけたカジミール・ルコントが五〇〇万フラン出資し、その他に、パリの銀行業者のシンジケート、つまりビレーヴィル、アンドレーコティエ、オディエ、ブランコラン、パカールデュフル、アージェルマン、ド・ヴァリュ、およびバルトロニイが資本を提供し、管理委員会で多数派を形成した。<sup>(108)</sup>この鉄道会社は直ちにバリージュヴィン間とコルベイユの支線で敷設工事を始め、一八三九年三月三〇日までに保証金を含めて一、三三一万七、〇〇〇万フランを支出した。有方者が先頭にたち、収益のチャンスも確実とみられたこの企業は、完成に必要な資本は容易に集めうると希望されていた。ところがこの会社の株式は同種のほとんどすべての企業のそれと同様、急速な相場下落を経験し、平価以上のプレミアム付で売却く好機を失つたのである。株主の払込み（二五％までは義務的であつた）は行われず、あるいはうまく行われなかつた。規則的に資本の払込をうけることができないため、資本不足に陥つた当鉄道会社は政府の援助を求めるに至つた。<sup>(109)</sup>

つまり会社は、政府に要求して特許をこれまでに起工されたバリからジュヴィンに至る線路区に縮小してもらい、必要な出費を少くしたが、<sup>(110)</sup>なお株式資本を永続的に参与させることができない。かくしてバルトロニイは、国家に対

し商業的手段としては運賃率の自由を、金融的手段としては収益の上限の廃止と三%の利子の国家による保証とを要求した。その際かれは次のように述べた。「もっとも重要な改善、それは利子の保証である。われわれにとり国家からのこの協力様式を必要にするもの、それは経験が、産業に関するフランスの現状についてひとびとが間違っていたことを証明したことである。われわれのところには真の連合精神がない。ほとんど投機の精神しかない<sup>(11)</sup>」と。また管理委員会の若干のメンバーは利子保証は投機的な賭を誘発するとしてバルトロニイに反対し、管理委員をやめた。パリール・ウアン鉄道も解散する前に三・六%の利子保証とそれの八〇年償却を提案していた。バルトロニイはパリール・ウアン鉄道と共同し、三%の利子保証と四六年償却という要求を出すに至り、これは「ジュール・デ・デバ」や「モントウール・アンデュストリエール」によって擁護されたという。<sup>(112)</sup> 営利会社による鉄道敷設事業が直面した困難は、一八三九年に始る恐慌と関係があると考えられるが、しかしいすれにせよ、一八三八年に議会委員会が主張し、下院が支持した長距離鉄道の営利会社による国家補助なしの敷設という構想は事実によって困難に直面し否定されたのである。

(105) Archives parlementaires, T. 120, p. 58, p. 68, p. 75, p. 357, p. 365, p. 624.

(106) Lois qui autorise le ministre des travaux publics à résilier les conventions résultant du cahier des charges joint à la loi du 6 juillet 1838, relative à l'établissement d'un chemin de fer de Paris à la mer. Duvergier: *Lois*, T. 39, p. 178.

(107) Lois qui rapporte celle du 9 juillet 1838, relative à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque. (1837, 7, 26) Duvergier: *od. cit.*, p. 178.

- (108) B. Gille: La banque et le crédit en France de 1815 à 1848. p. 207.
- (109) Projet de loi modificatif du cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1838, portant concession du chemin de fer de Paris à Orléans. 閣議 一八三九年六月一〇日の議会における公共事業相デュフォールの提案理由の説明をみよ。 Archives parlementaires. T. 125. p. 553. また Duvergier: Lois, T. 40, p. 269, note (1)を参照せよ。
- (110) この要求は註(109)の法律によつて、政府により法制化された。
- (111) バントロヴィツの言葉は B. Gille: op. cit., p. 220 によつて。
- (112) B. Gille: op. cit., p. 220 — 221.

一八三九年九月以降再び鉄道問題吟味のため、公共事業相デュフォールは議員、技師、金融業者からなる委員会を任命した。<sup>(113)</sup> まず委員会は鉄道敷設事業から政府を排除することも、それを専ら政府に委ねることもできないこと、国家と会社との間で行うべき選択は情況に依存すること、しかしたとえば政治的利害がからまり、しかもその敷設に対して会社が十分な保証を提供しないような場合、工事は必然的に国家が引受けねばならぬ場合が予想されうること意見が一致した。同時に委員会は混合制度に賛成し、国家が鉄道建設に関与する場合には土地収用と開さく・土盛り  
の工事および土木工事に限定し、他方個人会社は、軌条据付と車輛および経営設備の調達をひきうけ、経営に従事する  
という案を採用した。この場合所有権は国家に帰する予定であつた。ここに初めて国家と営利会社の混合制度があらわれ、以後フランス鉄道政策において大きな意義をもつことになる。さらに委員会は国家援助の種々の形態つまり  
まず建設助成金と貸付とを、ついで株式資本の一部分の国庫による応募と利子保証とを検討した。貸付と国庫助成金  
については貸付がより理想的な解決策と考えられた。ただし返還可能であり、その目的と大きさにおいて规定的であ

るからである。しかし関係企業がその返却に対し必要な担保を提供すべきだとされた。助成金もやはり一つの解決策に含まれていた。国家に所有権が帰する鉄道への助成金は単なる空費とは考えられなかったからである。しかし助成金にはスキュンダルを誘発するおそれが認められた。利子保証に関しては議論ははるかに沸騰した。この解決策の擁護者の主張は次の如くであった。もし政府が鉄道の効用を認めるなら、諸会社には、必要な資本を集める手段を提供することは論理的である。利子保証はこの結果に至る最良の手段であると。その反対論者は、利子保証が、最低の利得を保証することによってかえって企業の健全な管理を妨げ、会社の利得を測定するための会社の取引への国家の不断の介入を生じ、また投機売買の源泉になり、国家予算に不断に不確かな負担を課する不都合があるとした。これに対し擁護者は、三%の利子保証は、資本をひきつけるのに充分ではあるが、健全な管理を妨げるには充分ではない、と答えた。公共事業たる限り国家のコントロールは不可避であるし、投機売買は利子保証からは生じないとしたのである。重大な反対があつたにもかかわらず、結局委員会は利子保証を、会社に属する権利としてではなく、政府の自由にする介入手段として推薦したのである。発行株の一部の国家による応募については、一方では諸会社の株式の自由が害を蒙り、他方では国家が公共の利益の代表者でありながら同時に私的利益への参与者となることによって、より高かるべき義務と矛盾に陥ることが恐れられた。にもかかわらず委員会は必要な場合には国家による株の応募による鉄道会社への支持を認めた。ただこの場合国家は完全に普通の株主と同様の位地につくべきだという制限を附した。

(113)

一八三九年三月モレ内閣は辞職し、公共事業相はマルタンからデュフォールに代り、一八四〇年三月一日にはティエール内閣が成立して、公共事業相はジョーベル伯に代る。この委員会は、アルグウー伯、ボード、カウエンス、フランソワ、フランス資本主義とオート・パンク

フレヴィル男、ジョベール伯、ケルマンガン、ルジャンティユ、ルグラン、リヴェおよびヴィヴィアンにより構成された。  
Audigane : op. cit., p. 245. 公共事業相のデュフォールが委員会に提起した問題は次の如くであった。

(1) 鉄道敷設のためいかなる制度を採用すべきか。(2) 国家が若干の大鉄道線の建設を引受ける場合にはこの建設をいかに行うべきか。それは普通的手段によつてか、請負入札制によつてか。(3) 鉄道の基礎と呼ばれるもの、つまり土盛り、土木工事等々は国家が行い、軌条の据付と経営設備購入との配慮は会社委ねる混合制度をとることができるか。(4) 一般に敷設を会社に委ねるべきことが認められる場合、なお若干の鉄道線を国家に保留する余地があるか。(5) 会社はいかに構成されるべきであり、それにいかなる条件を課するのが適當か。Audigane : op. cit., p. 246—247. なお一八三九年七月一八日以降の、つまり第一二八巻以降の Archives parlementaires を入手しえなかつたため、それに代る資料としては Duvergier 編集の Lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil-d'État を用いることを断つておく。この法典集には註に議會討論の断片が掲載されている。従つて以下に述べることは不十分な原資料によるものであつて、暫定的な成果にすぎない。後日完璧を期したい。なお一八三九年のこの委員会の議事録も入手できなかったの故、Audigane : op. cit., p. 247—248. R. von Kaufmann : Die Eisenbahnpolitik, s. 25—28 に依拠したいことを断つておく。

さきに述べたようにバリーオルレアン鉄道は政府に対し利子保証を要求していたが、一八四〇年七月一五日付の法律<sup>(14)</sup>で、他の一連の鉄道会社への国家援助と並んで、四六年と三二四日間にわたる四%の最低利子保証が承認された。この法案の提出に当つて公共事業相は政府の見解を次の如く説明した。「鉄道産業を、それが現在陥っている不信から回復し、その躍進を妨げている障碍をとり除くべき時である。国の全般的利益はわれわれにそうすることを命じている。」「おそらく余りにも長い間ひとびとを分けてきた大問題をここで討議することは余計なことであらう。鉄道は国家によつて施工されるべきか、この企業を個人産業に委ねるのが好ましいか、この点についてはすべてのことがい

われた。そして、諸君、この問題においてはいかなる決定的解決も採用しないことが正しい立場であるとわれわれは考える」と。そして「われわれは今日、一八三八年の委員会の意見に近づいている。われわれは国家による直接の実施を排除したくないし、排除しない。しかしわれわれがそれを認めるのは、ただ緊急の場合だけ、あるいは個別産業の少くとも一時的な無力が完全に論証された場合だけである。そこに至る前に、われわれは、知性と際限とをもって配分される援助により、諸会社に欠けている信頼をとり戻し、また国がその早急な実施をのぞんでいる鉄道線のいくつかを企てたり、また完成するよう促すことさえ試みるであらう。こうしてわれわれの見解によると、国庫を節約する要求と、フランスが期待している大交通路をフランスに与える必要とが調停されうる。これは、もっとも真実で、もっとも簡単で、もっとも実りある制度である。それが、わが金融状態について正當に配慮している人々と、フランスが外国におくれないことを望んでいる人々とを同時に満足させるに違いないと考える。多くの議論の後に、いまや行動すべきときである……。」さらに「諸君、重要なこと、緊急なことは、動揺している会社の援助におもむき、事業の遲滞が大きな不都合を生むところでは、われわれ自からが事業に手をつけることである。」「……公信用の援助は、ただ疑うべからざる全般的利害をもつ企業にのみ与えられうるし、この援助の形態は、この企業に独自の状況に応じて変るべきである」として国家援助の必要とそのあり方について見解を表明した。<sup>(15)</sup> 上述の法律によりバリー・オルレアン会社が国家により保証される四％の利子のうち三％は年々株主に配当され、一％は資本の償却に用いられるべきこと(第一項第一条)、国家による利子保証は当初の「社会基金」たる総額四、〇〇〇万フランにのみ適用されること(第二条)、会社の純益が四％以上になるときは、その超過分は国家が払込んだ額の償却に用いられるべきこと(第三

条)が規定された。しかも当鉄道会社の特許期間は七〇年から九九年に延長された(第七条)。このオルレアン会社に認められた利子保証制度について、当時「不愉快に思われていたことは、金融会社と与えられた安全であり、絶望的に思われていたことは、この条件にもかかわらず、株式は額面価格以下であつたことである」といわれ、またあるものは、この解決策は、株主をして国家の特権的債権者たらしめると批判していた。<sup>(116)</sup> トゥスネルは、「鉄道に投機する相場師への納税者による最低利子保証は、すでに鉄道免許授益者の勝利を意味したとまた」<sup>(117)</sup>と。また既述のストラスブール・パーゼル鉄道会社も、この法律によつて国家援助をうけた。当会社はオルレアン鉄道会社の場合と同様一八三八年末頃突然不信用の衝撃をうけ、株式相場の下落をとめるために、ケ克蘭は五〇〇万フランの株三万四、〇〇〇株を、自己の掌中に保持しなければならなくなつた。すでに株の一〇分の七を払込み、損失のチャンスしか予測しえなかつた株主は、ケ克蘭がなお要求する権利のある他の一〇分の三すら払込むのが困難であつた。<sup>(118)</sup> かくて国家の援助が求められたのである。

法律は予定の株式資本の一〇分の三に当る一、二六〇万フランの国家による貸付を認めた。しかも国家によるこの貸付は、株主が四%の配当を受取らぬ限りは何らの利子も国家に支払ふ必要のないものであつた(第一一条第一項)。ところでストラスブール・パーゼル鉄道は、政府の貸付をえて全線路区一四〇キロメートルのうち一三四キロメートルを敷設したが、一八四二年に再び資金難に陥り、国家から追加に六〇〇万フランの貸付を得て、一八四四年に初めて完成するのである。またこの法案によつて、アンドレジュー・ロアンヌ鉄道に対する四〇〇万フランの国庫貸付が行われた。<sup>(119)</sup> モンペリエーニーム鉄道についてはそれを引受ける企業家がいないため、またリールおよびヴァランシ

エンスからベルギー國境へ至る二つの鐵道建設については国家的利害関心から、いずれも議會は一八四〇年七月一日付法律でこれらの鐵道の建設を自から引受ける資格を政府に与え、かつこの目的のために總額二、四〇〇万フランの予算を許容した。<sup>(120)</sup>

一八四〇年には同じ七月一日付の別の法律でパリールウアン鐵道の特許がシャルル・ラフィット・エドワード・ブラウント会社に与えられた。<sup>(121)</sup>「社会基金」には初めて豊富なイギリスの資本一、八〇〇万フラン（つまり株式資本の半分）が加わるという注目すべき事情がみられる。さらに同法律第二条は一、四〇〇万フランの國家貸付に同意しているが、ただこの貸付は、少くとも三、六〇〇万フランが使用された後に初めて払込まれるであろうことを規定し（第三条）、國庫貸付の利子率は年三%、償却は鐵道完成予定期三年後より年に一〇分の一つつ行われることが規定されている（第四条）。いずれにせよ、この一八四〇年の段階で、營利会社に対する國庫による利子保証および貸付が、國家の鐵道政策として打ちだされてきたのである。

しかも一八四〇年以前にすでに銀行業者、主としてパリの銀行業者が鐵道事業に相当大きな利害關係を有している。パリールウアン鐵道の「創業者」たる銀行業者は資本の大部分を保持し、管理委員會を支配していた。パリールウアン線のラフィットの外に、一八三九年の恐慌で破産するパリィディエブ鐵道会社はベリエ、ドラマール、アギエアドによって管理されていた。この間のロートシルト家の態度は若干異っていたことは確かである。サン・ジェルマン鐵道および右岸ヴェルサイユ鐵道そして一時的にはパリィディエブ線への小規模な参与は別として、ロートシルト家は概して鐵道事業に慎重であつた。つまり一八三六年以来、収益性の上で最良と評価した北部鐵道（パリィベルギー

国境線)に目を付け、ベルギーの「ソシエテ・ジェネラル」と連繫することを考えていた。ロートシルト家は、政府に支持されたコックリルが鉄道建設の意図を告げたとき、大いに躊躇した後に引下ったといわれる。おそらくロートシルト家は、一八三九年の恐慌がもたらすべき困難を知っていたといわれる。他方一八三九年の恐慌でリアン家のバリールウアン線、ペリエ家のルウアンール・アーヴル線の敷設案は中止された。恐慌の示したことは、個別資本に充分な準備が存在していなかったことである。シャルル・ラフィットの指導下にある金融業者はルウアンとル・アーヴルの鉄道を、イギリス資本の援助をえて初めて実現できるのである。オルレアン・ヴィエルゾン鉄道の延長を考えていたルコントは情況がなお不確実な限り、銀行業者の援助をえられなかった。<sup>(122)</sup>

(114) Lois relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strabourg à Bâle, d'Andrézieux à Roanne, de Montpellier à Nîmes, et de Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique. (15 juillet 1840). Duvergier :

Lois, T. 40, p. 265 — 271.

(115) Duvergier : op. cit., p. 265, note (1).

(116) B. Gille : op. cit., p. 222.

(117) Toussenei : op. cit., Tome II, p. 36.

(118) ストラスプール・バーゼル鉄道の直面した金融上の困難については、議会委員会の報告。Duvergier : op. cit., p. 271, note (3).

(119) アンドレジューロアンヌ鉄道会社は、一〇〇〇株の株式発行により代表される五〇〇万フランの資本で形成されたのだが、この見積りは不足をきたし、予備株の発行を必要としたが、一八三〇年の事件で二〇〇株しが売却さえず、高利による借入にたよらざるをえなくなった。漸く一八三四年に単線で運行しうる段階に至ったが、一八三六年に出發が八五〇万フ

ランになり、うち六〇〇万フランしか支払えず破産の状態になった。この情況下に私的信用にたよりえず、政府に援助を求め、一八三七年四〇〇万フランの貸付を求める案が下院に提出された。二五〇万フランは負債の支払に、一五〇万フランは工事の完成にあてられるはずであった。この案は委員会の好意的な勧告にもかかわらず拒否された。しかし一八四〇年七月十五日の法律で初めて四〇〇万フランの貸付が認められた。そしてそのうち一〇〇万フランが負債支払に予定され（第三節第一七条）、残りの三〇〇万フランはもっぱら鉄道工事の完成と経営施設の完成に用いべし（第一八条）とされた。

Duvergier: op. cit., p. 273 — 274.

(120) モンペリエーニーム鉄道については、一八三八年に個人会社に特許を与える法律が發布されたが、下院が入札心得書を厳しくした結果会社はひきさがり、事業は中絶した。それを引受ける新会社も現れなかつた。ガールおよびエロー兩県で敷設された鉄道が、その地方の自由処分できる資本を吸収したのがその理由であつた。元の会社を再建するために試みられた努力は失敗した。リールおよびヴァランシエンスからベルギー國境に至る兩鉄道を國家が引受けたのは大陸國境のもつとも重要な部分に關係する鐵道線を少くとも一時的に自己の掌中におさめることに國家の関心があつたからである。Duvergier: op. cit., p. 274 — 281.

(121) Loi qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rouen. Duvergier: op. cit., T. 40, p. 298 — 307.

(122) B. Gille: op. cit., p. 208 — 209.

フランス鐵道制度の第三段階は一八四二年六月一日の法律で確定する新制度に始まる。従来、激しい議會討論があり、また度々法律が發布されたにもかかわらず、鐵道制度全体を規制すべき体系は未だ確定しなかつたし、フランス鐵道事業の他國に対する遅れは明白であつた。<sup>(123)</sup>一八四〇年一〇月二九日に成立したスウールーギゾー内閣は、この体系をうちたて、鐵道事業の遅れをとり戻すべく、一八四二年二月七日にまず下院に法案を提出した。これは五月一

二日に八三票対二五五票で可決され、次いで五月一日に上院に提出、六月三日に五五票対一〇七票で可決され、一八四二年六月一日付で公布された。<sup>(124)</sup>

この法律は第一節「一般的規定」(第一一九条)、第二節「個別的規定」(第二〇一―一七条)、第三節「財源」(第一八条)、第四節「最終規定」(第一九条)からなり、第一節第一条は敷設すべきナショナルな鉄道を次のように規定している。Iパリから(イ)リールおよびヴァランシエンヌを經由してベルギー国境へ。(ロ)イギリス海峡の一つないし若干の沿岸地点を經由してイングランドへ。(ハ)ナンシイおよびストラスブールを經由してドイツ国境へ。(ニ)マルセイユおよびセツトを經由して地中海へ。(ホ)トゥール、ボワティエ、アングウレーム、ボルドーおよびバイヨンヌを經由してスペイン国境へ。(ヘ)トゥールおよびナントを經由して大西洋へ。(ト)ブルジュを經由してフランス中部へ。II(イ)地中海からリヨン、ディジョンおよびミュールーズを經由してライン河へ。(ロ)大西洋からボルドー、トゥールーズおよびマルセイユを經由して地中海へ。かくして、延長約四、〇〇〇キロメートルに及ぶこの体系はパリを中心として諸国境に至る線をすべて包含することによって、地方的利害の優先権をめぐる争いを牽制した。

法案提出の理由を説明した公共事業相テストはこれらの鉄道線を構想した理由を説明している。<sup>(125)</sup>「それら(鉄道)をわが国際関係に役立たせることが、それらにもっとも全般的でかつもっとも疑問の余地のない目的を与えることになる。それらをパリから国境に導くことによって、われわれは戦時のためには侵略と防衛の精力的な手段を準備する」のであり、平和時には貿易、産業、友好関係の発展に寄与する。その際とくにル・アーヴル、ナント、ボルドーはヨーロッパ大陸と南北アメリカとの連結点として、またマルセイユはダニユー河口とトリエストとに対抗しうる

北ヨーロッパとオリエントとの連結点として位置づけられ、さらに年平均三、〇〇〇ないし四、〇〇〇カンタールに及ぶフランス領内の外国商品の通過量をふやすことに貢献すると考えられた。国内的には「全般的な鉄道網を王国の地表に拡大し、……北部を南部と、東部を西部と、大西洋を地中海と結びつける役目をもった新しい交通体系を創設すること」にあるとし、それが要求する犠牲を前にたじろがぬことを求めている。「ここに提案する法律は、有用でナショナルな行為である」と。第二条はこれら主要鉄道線の敷設様式を一般的に規定し、次の如く述べる。「……敷設は、国家、鉄道の通過する県および利害関係ある自治体および個別産業の協力により、以下の諸条項によって明らかにされる割合と形式で行われるであろう。しかしながらこれらの鉄道線は、全体としてあるいは部分的に個人産業に譲渡されうるであろうが、それは特別の法律とその場合に規定される諸条項とによる」と（傍点筆者）。まずこの第二条に関して公共事業相の報告は、国家、県および地方自治体と個人産業の三者の協力の必要について次の二つの理由をあげている。<sup>(126)</sup>その第一の理由は低廉な運賃率を確保するため、鉄道の所有権を国家に確保する必要である。運賃率の高いことは大鉄道の目的に反すると考えられた。けれどフランスの財産状態では、長距離運輸は、高い運賃率のもとでは利用価値がないとの判断からである。「商品についていえば、越えることのできない販売価格以上にその価格を高める運賃率を附されるならば、遠隔地に消費者を見出しえぬことは確かである。」低い運賃率を確保しようとの考慮から、国家が全体でなくとも少くとも主要鉄道線の出費のきわめて大きな部分を負担し、施工と完成を保証し、かくして国家の手中に所有権を保持する必要があるとしたのである。第二の理由は、過去の経験に照して、鉄道敷設事業を個人産業に委ねることは、その力をこえると判断されたところにある。個人産業は、それを中断したり放棄し

たりするであろう。過去の経験から引出しうる教訓として、(1)国家が大鉄道線の領域を自己に保留すべきこと、(2)個人会社はその施工を達成するのに無力なること、(3)運賃からの収入によって投下資本の利潤を要求すべきでないことをあげている。さらに他方、国家が大鉄道線の所有権を手中に収めるべきだとしても、国庫からその敷設に必要な全資本を汲みだすことは困難であり、公共資金が鉄道という唯一の事業体系のみに投資されれば、他の多くの政府事業が困難に陥るであろうとの判断に基づき、施工における国家、地方自治体および個人会社の協力制度を採用するに至ったのである。議会委員会を代表する報告者デュフォールは次の如く述べたが、そこにフランス鉄道事業の直面している問題がよく示されている。<sup>127)</sup>「国家が援助におもむかなければ、われわれの鉄道建設はますますおくれる危険にさらされている。資力はフランスでは僅少にすぎず、わが外国貿易は限られており、しかもわれわれはこれらすべての点でグレート・ブリテンと優劣を競うことはできない。貯蓄資本はフランスではとくに確実な投資機会をなканずく抵当権や国家証券に求めている。これまで鉄道で努力した結果えられた僅かの成果自体が、企業家たちをして鉄道建設にたずさわるのを止めさせた。他方国家の財政的援助手段は無限でないから、議会は政府が自から介入する場合に政府を厳しく監視しなければならぬし、またある場合には、それに、そこまでか、それ以上はだめだとか、呼びかけねばならないであろう。だが鉄道を大規模に敷く必要性は強制的にふりかかっているから、国家の力を個人の力と結合する以外に方策はない」と。デュフォールは個人的には国有鉄道の擁護者であったが、委員会の多数派を考慮して、混合制度を弁護したのである。かくして施工に伴う出費は三者が協力出費すると同時に、国家は鉄道施設の最終的所有権者になり、会社はその経営を賃貸借により引受けることになった。その分担様式は第三条以下に規定さ

れるところである。

ところでこの第二条でとくに注意を要するのは後半の「しかしながら……」以下の規定であり、トゥスネルはこれについて国家が鉄道建設を引受け、次いでその経営と管理は会社に譲渡され、るものと解釈し、「ユダヤ人」はこの「されうる」に「さるべし」の意味をもたせていると批判している。<sup>(128)</sup>つまり本来は鉄道の国营であり、場合によって個人会社による経営もありうるとの解釈にたち、私的資本が国营を認めていない点をトゥスネルは批判するのである。ところでこの「しかしながら……」以下のパラグラフは、議会委員会でデュヴェルジエ・ド・オーランヌの提案により追加されたのであるが、この第二条をめぐっては別の修正案もでて、議会委員会で議論が沸騰したのであった。<sup>(129)</sup>修正案は、第二条の規定を法案第二節で国庫支出が規定される鉄道線あるいはその一部に限定し、会社による鉄道敷設の領域を大中に残そうとするものであった。下院委員会の内部では次の点が問題になり、激しく論争された。第一条にあげられている鉄道線がすべて第二条の規定により画一的な様式に従わなければならないのかどうか、国家と会社の間での工事の分担、国家、県、地方自治体間での土地・家屋などの収用に伴う賠償支払の配分は、以後、第一条にあげられたすべての鉄道線の唯一の方法をなすのかどうか、他のいかなる様式も排除されるのかどうか、である。鉄道敷設・経営の画一的様式に反対し修正案を支持するものは、国家による利子保証か、貸付を望み、かつ鉄道を完成するための様式を予め画一的な様式によってきめるべきでないとした。しかし委員会はこの考えを採用せず、多くは政府の見解と思われる画一的な制度を採用すべきだとした。ところが公共事業相は、委員会は法案第二条に排他的意味を附することによって、政府の見解を誤解したと述べ、法案に述べられている様式よりも国家に有利な条件で鉄道

敷設を申出る会社に特許を認める可能性のあることを言明し、デュヴェルジェ・ド・オーランヌの追加条項をその意味で採用することを認めたのである。つまり問題は、トゥスネルが考えるように、個人会社への鉄道経営の譲渡でなく、鉄道敷設特許の個人会社への譲渡の可能性であった。

(123) カウフマンおよびオーディガンヌによると (R. von Kaufmann : op. cit., s. 29—30, Audiganne : op. cit., p. 251.)

一八四一年末に営利会社に与えられた鉄道敷設特許は、八〇五キロメートルの主要鉄道と七五キロメートルの産業鉄道、合計八八〇キロメートル (ルヴァスールによると八六〇キロメートル) であり、その他に国家が七八キロメートル (ルヴァスールによると七九キロメートル) の鉄道敷設に従事している。すでに経営中のものは五七三キロメートルの主要鉄道と六五キロメートルの産業鉄道で、合計六三八キロメートル (ルヴァスールによると五六九キロメートル) である。これらすべてに要する資本は二億七、四〇〇万フラン、うち四、二〇〇万フランが国家により鉄道会社に前貸しされ、二、五〇〇万フランは国家が自己の計算で行う鉄道敷設に投せられる。同時に国家はパリ—オルレアン鉄道のために資本四、〇〇〇万フランに対する四%の利子保証を引受けた。当時までに実際に投下された資本は一億七、九〇〇万フランで、うち三二五万フランが国家により支出された。cf. E. Levasseur : Histoire du commerce de la France, 2e partie, 1912, p. 200. など同じ頃のその他の諸国の鉄道事業の発達情況は次の如くであって、フランスの遅れは明白である (単位キロメートル)。

|                                                                                                                 |        |               |        |      |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------|--------|------|--------|
|                                                                                                                 | イングランド | プロシヤおよびドイツ諸領邦 | オーストリア | ベルギー | 合衆国    |
| 経営中および敷設中                                                                                                       | 三、六一七  | 二、八一一         | 八七七    | 六二一  | 一五、〇〇〇 |
| 経営中                                                                                                             | 二、五二一  | 六二七           | 七四七    | 三七八  | 五、八〇〇  |
| (124) Lois relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer. Duvergier : Lois, T. 42, p. 166—181. |        |               |        |      |        |
| (125) 公共事業相の説明を Duvergier : op. cit., p. 169, p. 170, note にあつた。                                                |        |               |        |      |        |
| (126) Duvergier : op. cit., p. 171, note (3).                                                                   |        |               |        |      |        |

(127) 以下のデュフォールの言葉は R. von Kaufmann: op. cit., s. 37 にある。

(128) Tousseul op. cit., Tome II, p. 43.

(129) この議論については Duvergier: op. cit., p. 174, note (1) をみよ。

(130) 法案第二節は既述の如く「個別的规定」であるが、そこでは、パリーリールおよびヴァランシエンヌ鉄道、パリードイツ国境鉄道の一部、パリー地中海鉄道と地中海ーライン河鉄道に共通の部分、パリー地中海鉄道の一部、パリースペイン国境鉄道とパリー大西洋鉄道との共通の部分、パリーフランス中部鉄道の一部のそれぞれの敷設への国庫支出が規定されている。

ところで第三条以下は、国家、地方自治体および個人会社の三者の協力様式を次のように規定した。まず第三条では、「鉄道とその附属家屋との建設に必要とする土地と建物との占有に対して支払うべき賠償は、国家によって前払いされ、かつその三分の二までは県および自治体によって国家に償還されるであろう」とし、さらに補足して「国家に属する土地や建物の占有に対しては賠償は行われない」が、「政府は、地方や個人が提供する補助を、土地であれ、現金であれ、受取ることができ」と規定した。つまり土地と家屋の購入については国家・県・地方自治体の三者の負担で行われ、個人産業には何らの負担もかけない。<sup>(131)</sup>これに対し国家の負担については、「土地および建物の賠償金の残りの三分の一、土盛り、基礎工事および停車場は国家の基金で支払われる」(第五条)と述べ、この出費は一キロメートル当り約一五万フランと評価された。他方個人会社の負担になるのは、「小石の調達を含めて軌道、車両、経営費、道路とその附属物および設備の維持費と修繕費」であり、これらを負担する会社は鉄道経営を賃貸しされるのだが、この「賃貸借契約は、経営の期間と諸条件および通行距離に基づいて徴収すべき運賃率とをきめる。それは公

共事業相によって臨時に承認され、法律によって最終的に裁可される」と規定した（以上第六条）。会社の負担となるのはすべての出費を合計して総支出の約一二分の五と評価された。<sup>(132)</sup>しかし個人会社が第六条に基づいて負担する支出の一部は後に国家より償還されることを注意しなければならない。つまり「第七条、軌道と車両の価値は、賃貸借期間後に、それを継承する会社により、あるいは国家により、専門家の評価に従って償還される」<sup>(133)</sup>。

つづいて第二節「個別的規定」は、第一節でその敷設を規定した鉄道線のうち、当面国庫支出を行うべき部分およびそれぞれの国庫支出の金額に関する詳細を含んでいる。つまり(1)四、三〇〇万フランがパリからアミアン、アラスおよびドゥエを経由してリールとヴァランシエンヌに至る鉄道に割当てられ、(2)一、一五〇万フランがバリードイッ国境鉄道のうちオマルタンからストラスブールに至る部分に割当てられ、(3)一、一〇〇万フランがバリー地中海鉄道と地中海ーライン河鉄道とに共通のディジョンからシャロンに至る部分に、また(4)三、〇〇〇万フランがバリー地中海鉄道線のうちタラコンとアルレスとを経由しアヴィニョンーマルセイユ間を含む部分に、(5)一、七〇〇万フランがバリースペイン国境鉄道とバリー大西洋鉄道とに共通のオルレアンとトゥール間の部分に、また、(6)一、二〇〇万フランがパリからフランス中部に至る鉄道のうちオルレアンとヴィエルゾン間の部分に、それぞれ支出されることが規定され、さらに一五〇万フランが大鉄道線の研究の継続と完成とのために割当てられた。以上の総額は一億二、六〇〇万フランであるが、そのうち一八四二年度には一、三〇〇万フラン、一八四三年度に二、九五〇万フランの予算が割当てられた。<sup>(134)</sup>

第三節は鉄道敷設のための「財源」について述べているが、それによると、「国家の負担となるべき、本法律で裁

可される支出の部分には、臨時に流動債の資金を手段として支給され、国庫の前払いは究極には、一八四〇年・一八四一年・一八四二年度の予算の不足額の完済の後になる減債準備金の整理によって支弁されるであらう」としている。つまり鉄道に関する支出は、臨時に国庫債券の発行によってまかない、次いで国家の前払いを、減債準備金に相応する額だけ、公債台帳に公債金利として登録することによって支弁されるとしたのである。<sup>(136)</sup>ここで鉄道敷設事業のために公債発行政策がとられるに至った。

トゥスネルは、以上の一八四二年の法律を、<sup>(136)</sup>鉄道敷設の費用部分を国家の負担とし、鉄道経営の利益部分を営利会社に残留する不当なものであると批判しているが、まず費用負担について、公共事業相の述べるところは次の如くであった。つまり既述したように、国家が負担する土地収用に要する支出の三分の一と土盛り・土木工事の費用全額とは、一キロメートルにつき一五万フラン、軌条、車両その他を負担する会社の支出は一キロメートルにつき一二万五〇〇〇フラン、土地収用に要する支出の三分の二を負担する県およびその他の地方自治体の支出は一キロメートルにつき約一万六、〇〇〇フランであって、公共事業相の計算は必ずしも信用がおけないにしても、それによると、国家の支出は会社の支出より約六分の一多い。しかも既述の如く、軌道と車両の価格は賃貸期間後会社に償還されることは注意を要する。これに対して利益配分であるが、その点では会社への経営の賃貸期間、賃貸率等々が重要な意味をもつが、当法律にはこの点に関して具体的な規定がない。そこでこの法律が実際にどのように適用されたかを検討する必要があるのである。いずれにせよ、一八四二年の以上の法律は種々の観点や敵対する諸利害の一種の妥協であった。なかでも国有・国营論と私有・私営論との対立を妥協せしめようとするものであった。しかもこの法律は以後必

ずしも一貫して遵守されず、後の法律によって修正されるのである。

(131) 第四条は、国家に償還すべき賠償の三分の二のうち、各県の負担分とその他の臨時財源について、また残りの賠償金を負担すべき諸自治体の指定および各自治体が負担すべき分前については、鉄道の通過する各県の総務委員会の討議により決定し、国王の裁可を受くべきものと規定した。

(132) Duvergier: op. cit., p. 178. note (2).

(133) なお第八条は、「鉄道経営と、関税に関する法律および諸規定とを調停するために採用すべき方策は勅令によりきめるとし、第九条は鉄道およびその附属設備の管理・安全・使用・保存を保証する手段について述べている。

(134) これ以前に国家が鉄道のために支出した額は六、五〇〇万フラン以上であった。デュフォールはいう。「これまでも国家は鉄道の創設に対して全く無関心であったわけではない。諸君は創設すべき鉄道の行程を研究するために約八〇万フラン〔ティエールが要求した五〇万フランには後に三〇万フランが追加された〕を与えた。諸君は五つの特許会社のために総計四、一六〇万フランに達する貸付を載可した。諸君はオルレアン鉄道会社のために四、〇〇〇万フランの資本の利子〔四〇〕を保証した。諸君は政府に、リールおよびヴァランシエンヌの両鉄道とモンペリエーニーム鉄道の敷設のために二、四〇〇万フランの予算を計上した。」Duvergier: op. cit., p. 168. noe.

(135) cf. Audigane: op. cit., p. 260—261. 〇〇〇〇〇第四節は、「工事についての報告を毎年議会に提出することを規定している。」

(136) Tousselet: op. cit., T. II, p. 43.

トウスケルによると、政府は一八四三年にロートシルト会社に対し、さきの一八四二年の法律に基づいて北部鉄道（パリからベルギー国境に至る鉄道）の営業権を譲渡する最初の提案を行ったという。その際の政府の提案は次の如くであったといわれる。土地購入・土盛りおよび基礎工事のための支出八、七〇〇万フランないし一億フランは国庫

によりまかなわれる。基礎工事の施工された道路は無料でロートシルト会社に委ねられ、会社は軌条を敷設し、車両を調達し、その他の設備を建てる。その経費は約六、〇〇〇万フランで、それはロートシルト会社により前貸しされる。この前貸しは国家によって全部償還されるが、その償還方法は次の如くである。四〇年間にわたって国家は経営利潤をすべて放棄し、ロートシル家にこれを委ねる。デュバンの評価によると当鉄道の年純収入は一、五〇〇万フランであり、トゥスネルによるとそれは少くとも一、四〇〇万フランである。従って四〇年間にわたり年一、四〇〇万フランづつ総計五億六、〇〇〇万フラン（デュバンの評価では六億フラン）がロートシルト家の手に入る。つまり六、〇〇〇万フランの「貸付利子」<sup>138</sup>としてロートシルト家は総計五億六、〇〇〇万フランないし六億フランの純収入を獲得する（当時の平均年利子率は四％だがこれは年二〇％に当る）。さらにロートシルトは貸貸借期末に設備価格を国家により償還される。これは四、〇〇〇万フランに見積られる。そのうえ基礎工事のための国庫支出一億フランの貸付利子四％（これは貸貸料に当る）の四〇年間の喪失分一億六、〇〇〇万フランがある。これも含めると、政府の総支出は総計九億フランに相当する。つまり政府は総計九億フランを支出して、貸貸期末に国家の所有になる鉄道財産は、一億四、〇〇〇万フランの価値しかもたない。しかし会社が前貸した六、〇〇〇万フランに対する四〇年間の利子九、六〇〇万フランを国家は支払わないから、それをプラスしても政府は、九億フラン支出して二億三、六〇〇万フランしかえない。政府はロートシルト会社が前貸した六、〇〇〇万フランの年利子二四〇万フランだけの年支出増加をまぬかれるために、年純収入一、五〇〇万フランを放棄するわけである。以上はトゥスネルの計算であるが、かくしてかれは言う。これは「国庫の恥すべき浪費であり、ネロ的な乱費の不正行為ではないか」と。ところでトゥス

ネルの批判をうけた、北部鉄道營業權のロートシルト会社への譲渡に関するこの案は議会の反対で実現しなかった。当時デュラン会社がやはり北部鉄道の利権獲得をねらっていた。しかも北部鉄道のためのロートシルト会社はまだ正式には形成されておらず、トゥスネルが批判した如き案をもって画策していたのである。議会はこの案を討議することを拒んだ。デュランの共同利害関係者でロートシルトに対立したオート・パンクのセイエールは当時次のように述べたという。「<sup>(139)</sup>議会在議事日程に移ることを拒んだのは、ロートシルトの名が多数派によって好意的にみられなかった印である」と。いずれにせよ、以上の案が失敗したことによって、政府としては以後營利会社の利益を過度に一義的に重視することは不可能とみなされるに至った。

(137) 以下については Toussencel: op. cit., p. 221—30.

(138) トゥスネルはロートシルト家の支出を貸付とみなし、産業投資とはみていない。これは後述するように事態の一面をつとらる。

(139) B. Gillet: op. cit., p. 213.

一八四二年の法律が最初に実際に適用されたのは、一八四三年に特許をえたアヴィニョン・マルセイユ鉄道である。トゥスネルは、「北部鉄道に対する特許授与が延期された代りに、アヴィニョン・マルセイユ鉄道が「ユダヤ人」に売渡された」と。そしていわく、「補助監督官たるケルマンガンの評価によるとこの鉄道の建設経費は<sup>(140)</sup>一、〇〇〇万フランだが、国家は補助金として三、六〇〇万フラン与え、かつ五〇〇万フランの株式四万株が販売された」と。このトゥスネルの指摘には、事実を必ずしも正しく伝えていない面がある。貿易大臣の婿でサン・シモン主義者ボーラン・タラボを代表者とする会社がこの鉄道の敷設と経営との特許を申請したが、政府はその会社の申出に基づいて一

八四三年四月三日、下院に法案を提出し、七月五日に採択された。この法律は当会社の要求通り、入札公募によらず、敷設工事と経営との特許を直接授与した。この法律には次の規定が含まれている。一八四二年の法律では国家が行うものと規定されていた基礎工事も会社が担当するのであり、その代りに国家は会社<sup>(141)</sup>に三、二〇〇万フランの助成金を与えた(第二条)。土地は一八四二年の法律通り国家と県と地方自治体によって購入し、会社に譲渡するものとされた(第三条)。この土地の価格は四五〇万フランと評価されたから、合計三、六五〇万フランが国家と自治体により支出さるべきものと規定された。それ以上の経費は会社の負担であるが、会社は五〇〇万フランの株式四万株を発行した。つまり国庫支出の割合は株式資本より大きいのである。

一八四二年の法律第二節ではアヴィニョン・マルセイユ鉄道のための国庫支出の割当は三、〇〇〇万フランであったが、補助金制度の採用により新たに七〇〇万フランが附加された(第六条)。会社に譲渡される鉄道営業権の特許期間は最高三三年間であり、その賃貸料としては、会社の純益が会社の支出した資本の一〇%をこえる場合にのみ、その余剰の半分を国家に支払うものとされた。しかし最初の営業期間五年間はこの賃貸料は一切免除された(入札心得費第四七条)。ただ営業期間一五年経過後にはいつでも政府はその特許を買戻す権利を有するとされ、この場合の買戻し価格は、会社の年平均純益プラスその三分の一ないし一〇分の一の額を、年賦払金として、残りの特許期間中毎年会社に支払うことによって支弁されるのであり(同上)、しかも三三年間の特許期間満期時には、国家は会社に対し、会社の負担した経営設備・燃料・その他の価格を償還すべきことが規定された(同上第四九条)。このタラボの会社は、その株式発行に当り、ロートシルトの参与を求めたのであって、アンファンタンはアルレス・デュフールに対し、

アヴィニヨーン・マルセイユ会社の形成を試みているタラボについて語っている。「金はかれのところにあらゆる方面から来る。かれの望む以上に来てるように思われる。しかしかれは、その事業にロートシルトを加えるために、相変らず外交手腕をふるっている」と。<sup>(14)</sup>株式資本二、〇〇〇万フランは国家補助金より少く、五〇〇フランの株式四万株の発行によったが、しかしそれは一二〇の相場で販売され、四〇〇万フランの利鞘を得たといわれる。以上見た如き、マヴェニヨーン・マルセイユ鉄道への特許授与は、まず全敷設工事の鉄道会社への特許授与により、またそれに伴う補助金制度の採用により、一八四二年の法律の規定から逸脱した面をもっているが、デュヴェルジェ・ド・オーランヌの追加条項は、この逸脱に合法的根拠を与えたのである。

(140) Totsenel: op. cit., T. II, p. 44.

(141) Lois relative à l'établissement du chemin de fer de Marseille à Avignon. Duvergier: Lois, T. 43, p. 387.

(142) ジーヌは、この鉄道の土地収用のために国家が負担した額は約九〇〇万フラン、ブルードンは一、〇〇〇万フランと評価している。Bertrand Gille: Recherches sur la formation de la grande entreprise capitaliste (1815—1848). 1939. p. 106. P.-J. Proudhon: Manuel du spéculateur à la Bourse. 5<sup>e</sup> édition, 1857. p. 337.

(143) B. Gille: op. cit., p. 106.

(144) B. Gille: Le banque et le crédit en France de 1815 à 1848. p. 210.

ところで一八四二年以後に始まるフランス鉄道史の第三期の特徴は、むしろこのアヴィニヨーン・マルセイユ鉄道以後、つまり一八四四年以後ますます明確化する。アヴィニヨーン・マルセイユ鉄道の様式はいわば過渡的形態であって、

第三期の本来の形態は一八四四年以後に展開するとみなすべきである。この第三期はフランス最初の鉄道ブームの時期であつて、特許が授与された鉄道の延長は、一八四二年末の九七四キロメートルから一八四七年末の四、一三三キロメートルに、経営中の鉄道の延長は、六六五キロメートルから一、九二一キロメートルに拡大する。つまり鉄道の敷設・経営の特許を求める会社が簇生したのである。この鉄道ブームはいかなる様相のもとに展開するのか、またそのもとでの国家と私的資本の關係はいかなるものであつたかが問われなければならない。

この第三期の政府の政策について、それは不確定で、かつ矛盾にみちており、最有力の傾向はおそらく国家による建設と会社による経営の方針であつたが、事実上は大多數の鉄道が国家の統制のもとに個人会社によつて建設・經營され、しかも多くの場合貸付や助成金の形態で、ときには土地や上部施設の贈与や貸付の形態で国家の財政的援助が与えられたとする解釈があるが、この解釈は事態を正しく伝えていない。少くとも一八四四年以後一八四八年までの鉄道に関する数多の諸法律を總体的に把握すると、<sup>145</sup>国家と私的資本との關係について、そこには三つの型を分類し、しかもそのなかで支配的なのは、次の如きものである。<sup>146</sup>一八四二年の法律を繼承し、土地収用・土盛りその他の基礎工事を国庫負担とし、その財源を一八四二年の法律第三節の規定により、公債發行によつて捻出する。他方鉄道会社は、上部工事と經營との特許を公開の入札により取得するのであるが、基礎工事を施工された部分を國家から委譲された後、一定期間内（多くは五年以内）に軌条据付、車両・機関車・その他經營設備の施工・調達を行うのであり、そのための資本は株式發行によつて募集する。上部工事の施工が完了すると会社は營業權を國家により一定期間賃貸しされるが、鉄道会社の特許入札は法定の最高營業特許賃貸期間をめぐつて行われる（さきのアヴィニョンーマル

セイユ鉄道では特許は直接授与であつた。公開の入札により決定される営業期間中、会社は法定の通行税と輸送費を徴収して収益を取得するが、この収益が鉄道会社による投下資本の8%を超過する場合には、その超過分の半分を国家に納付する。（この点が、国家の収益の一切を放棄した一八四三年の北部鉄道案と根本的に異り、また一〇%を超過する場合、超過分の半分を国家に納付すべしとしたアヴィニョンマルセイユ鉄道とも異なる。）ただし最初の経営期間五ヶ年間は国家へのこの納付金は一切免除される。会社が営業特許権を行使してから一五年経過すると国家はいつてもこの特許を買戻す権利を有するが、その買戻し価格としては、買戻しの行われる年の過去七年間の純益から純益のより少かつた二ヶ年の純益を差引いた五ヶ年の年平均純益を、残りの特許期間中、年賦払金として会社に支払うのである。特許満期時に、またはそれ以前に国家が特許の買戻しを行つた場合はそのときから一定期間内に、会社が上部工事および経営施設の施工・調達に投下した資本は国家により会社に償還され、かくして鉄道の所有権と同時にその営業権も国家の掌中に帰する。これが鉄道敷設・経営の第一様式であつて、多くがこの様式に従っている。ただこの場合の営業特許期間は、比較的短期であるのが特徴的である。たとえばオルレアーン・ポルドー鉄道のトゥールー・ポルドー線の入札の際の基準になつた法定の最高営業特許期間は四一年一六日間であり、それは入札競争の結果二七・二七〇日間になつた。中部鉄道のオルレアーン・ヴィエルゾン鉄道の場合は、最高四〇年で入札が行われ、結果は三九年一ヶ月であつた。北部鉄道とそのリールからカレとダンケルクに至る支線の場合最高四一年で、入札の結果は三八年、ファンブーからアーズブルクに至る鉄道の場合は最高七五年、入札で三七年三一六日、クレイユ・サン・カンタン鉄道は最高七五年、入札で二四年三三五日、パリーリオン鉄道は最高四五年、入札で四一年九〇日という如く

であつた。入札競争の基準となる法定の最高營業特許期間と入札競争により結果した營業特許期間との差がこのように比較的大きいのは特許取得をめぐる競争が大なること、つまり鐵道ブームを反映する。またオルレアーン・ヴィエルソン鐵道の場合のようにその差が僅少なのは、特許取得要求者間で協定が結ばれた結果にほかならぬ。<sup>(146)</sup>

ところで以上の第一の型に属する敷設・經營様式を規定した法律にはすべて、会社の特許申請がなければ國家の負担で上部工事を含めて全工事を施工することが規定されているのが通常であつて、そこから第二の型が生まれる。つまりこの第二の型は、基礎工事のみでなく上部工事・經營施設の施工・調達をも國家が行い、完成した鐵道施設の營業權のみを鐵道会社に特許として賃貸する場合である。この第二の型は一八四二年以降四八年までに典型的にはモンペリエーニーム鐵道にみられる。<sup>(147)</sup>モンペリエーニーム鐵道は、國費による全工事の完成が以前の法律によつて規定されており、丁度この頃國家による施工が完了したのであつて、個人会社が上部工事の施工を拒否した結果採用されたものではないが、營業權のみが賃貸された点でこの第二の型に入る。その營業權の賃貸期間は法定により最高一二年という短期に規定され、營業特許の入札は國家に納付すべき年平均二五万フランの最低賃貸料をめぐる行われ、入札の結果この賃貸料は約一三万一、〇〇〇フランプラスされて三八万一、〇〇〇フランになった。鐵道会社はこの他に車両・機關車等「移動性施設」に國家が投資した九〇万フランの三%の利子を國家に支払う義務を負つた。維持費・經營費は会社の負担であるが、また入札後一定期間經過した後には会社は機械・車両の数を二倍にし、修繕作業場の設備などを調達すべきことが規定されているが、これらの調達のための鐵道会社の出費の代償として、特許期間にわたり法定の通行税と輸送料とを全額徴収する權利が会社に与えられた。賃貸期末に鐵道会社は鐵道およびその附

属物一切を国家に引渡すが、その際「移動性施設」の価格が九〇万フランをこえる場合は、国家はその超過分を償還し、九〇万フラン以下であればその差額を会社が国家に支払うとされた。また賃貸期間中に会社がたてた建物その他の価値は全額、特許満期時に国家により会社に償還されるのである。

第三の型は全工事と経営とを会社が引受ける場合であつて、北部鉄道のうちアミアンブローニュ鉄道、モントロー・トロワ鉄道、ボルドー・セット鉄道などがこれである。<sup>(148)</sup>第二の型に比較するとその数は相対的に多いが、しかし支配的とはいえない。この第三の様式の第一の特徴は、入札競争が行われる場合、その基準となる最高特許期間が長く、多くか九九年であつたことである。入札の結果はアミアンブローニュ鉄道が九八年一<sup>(149)</sup>ヶ月、モントロー・トロワ鉄道が七五年であつた。また特許授与が入札によらず会社の申請に基づいて直接授与された場合もある（ボルドー・セット線——営業特許期間——六六年六ヶ月、ベルギー国境からヴィル・シュル・ムーズに至る鉄道——特許九四年）。また国家からの援助を受けない場合（アミアンブローニュ鉄道）もあり、また臨時処置として国庫補助が行われた場合もある（モントローからトロワに至る鉄道への三〇〇万フランの国庫貸付、ボルドー・セット線の一、五〇〇万フランの国家助成金がある）。さらにこの第三形態では国家は鉄道収益の取得を一切放棄し、会社は法定の通行税・輸送費の全額の徴収を認められた。政府の買戻し規定、特許満期に伴う私的投下資本の国庫による償還規定は第一形態の場合と同じである。しかし総じて第三形態の場合には、鉄道ブームの時期とはいえ、私的資本の特許需要はさほど強力であつたとは考えられない。特許の直接授与が行われたのがその証拠である。また第三形態の場合の長期投資に私的資本がどれ程耐ええたかも疑問である。臨時処置として国庫援助の行われたのがその証

扱である。第三形態は私的資本の負担が大きすぎ、総じて短期投資としての第一形態がもっとも好まれた形態であったと考えられる。当時の鉄道ブームは第一形態を基盤としていたのである。

以上この第三期の国家の鉄道政策については二つの批判がありえた。一つはトゥスネルにみられるように、それが経費を国家の負担とし、利益を専ら私的資本に委ねるという批判であり、いま一つは私的資本に対する規制や義務が過重であるという批判である。とくに特許期間が短期にすぎることが鉄道会社の投機的性格を強化したとして批判する立場がある。オーディガンヌがその例である。<sup>(150)</sup>第一の批判が有効であるためには、国費建設・国营を可能にする国家財政制度の根本的改革が不可欠である。さもなければこの批判は一つの空言にとどまる。また第一形態にあつては、国家は経営収益のうち会社の投下資本の八%をこえる超過分の半分を収得することができたのである。第二の批判は、短期特許を私的資本の利益に反する国家の政策であつたとみなし、それが私的資本の要求に合致するものであつたことをみていない点で誤っている。政府は他方で九九年の特許期間の第三の型も打出しているのであつて、この第三型態こそ本来的な長期産業投資とみなしうるにもかかわらず、私的資本の好んだのは短期特許の第一形態であつた。このことは後に述べるように、重要な意味かもつ。

(145) A. L. Dunham: *La Révolution industrielle en France* (1815—1848). 1953. p. 64.

(146) この第一の型に入るのは、まず一八四四年七月二六日付の諸法律により敷設・経営の様式を規定された次の鉄道線である。(カッパ内は *Duvergier: Lois*, T. 44 所収の頁) (1) オルレアナー・ポルドー鉄道のトゥール・ポルドー線 (p. 326—336)、(2) 中部鉄道のオルレアナー・ヴィヘルソン線 (p. 336—345)、(3) 北部鉄道のうちリールからカレとダンケルクに至る二つの線、クレイユー・サン・カンタン線およびファンブー・アーズブルク線 (p. 345—349)、(4) バリー・リヨン鉄道 (p. 348)、(5) トゥール

ーナント鉄道 (p. 349) また (6) 一八四四年八月二日の法律により規定されたパリーストラヌプール鉄道 (p. 351—352) がこれである。

(147) 入札制度は、鉄道ブームのもとで激しい競争をひきおこした。北部鉄道の場合が然りである。しかし以後入札は次第に多くの場合演出にすぎなくなる傾向がある。入札応募者は入札一〇日前に保証金を供託し、かつ応募リストに登録しなければならぬが、その前に応募者間に協定が成立する。オルファン・ヴィエルソン鉄道の会社が一二人の名前をつらねた企業合同であるのはそのためである。この傾向は入札制度に対するオート・ブルジョアジエの独自の対応の仕方である。

(148) モンペリエーニーム鉄道については、一八四四年七月七日付法律 (p. 295—302p. 530)。

(149) アミアン・ブローニュ鉄道については、一八四四年七月二六日付の法律と九月九日付の勅令 (p. 345—349, p. 446—45

4)。モントロー・トロワ鉄道については一八四四年一月一四日付の勅令 (p. 227—678)。ポルドー・セツ鉄道については、一八四六年六月二日付の法律と九月二四日の勅令をみよ (T. 46, p. 176, p. 362)。

(150) Audigane: op. cit., p. 417—418.

以上の如き国家の鉄道政策のうえに、鉄道会社の私的資本はいかに機能したのか、次にこの点を考察しよう。まず鉄道会社の特許を取得したのはいかなる資本であったのか。一八四三年に議会の反対でロートンルト家が特許を取得し損った北部鉄道の特許は、一八四五年に、ロートンルト兄弟・オタンゲル会社とシャルル・ラフィット・ブラウント会社の連合体の取得するところとなった。ロートシルト、オタンゲル、ラフィットはいずれもフランスのオート・バンクに属し、ブラウントはイギリスの資本家である。この同じ連合体がクレイユ・サンカンタン鉄道の特許を取得した外、ラフィット・ブラウント会社がアミアン・ブローニュ鉄道の特許を、またシャルル・ラフィットはイポリット・ガンヌロン等とともにパリーリオン鉄道の特許を、またブノワとともにパリール・ウアン鉄道の特許を取得して

る。またブラウントはディエブーフエカン鉄道、パリーシエルブル鉄道の特許を取得している。その他にイギリスの資本家マッケンジーが他の六人のフランス人とともにトゥールナント鉄道の特許を取得し、オート・パンクのアドルフ・デクタールがエミール・ペレールとともにヴェルサイユ・レンヌ鉄道の特許を取得している。その他にポラン・タラボがリヨン・アヴィニオン鉄道の、またバルトロニイ他二人から構成されるシンディケートがオルレアン・ヴィエルゾン鉄道の特許を取得しているが、直接的にはオート・パンク以外のものが特許を取得したのと同じく別にファンブーアーズブルク鉄道、モンペリエーニーム鉄道、モントロワ鉄道、パリーストラスブル鉄道などがある。しかしこれも「直接的には」このことであつて、間接的にはオート・パンクが参与している場合が多い。

オート・パンクは自から特許を取得して鉄道会社を形成するのでなく、鉄道会社に対し創業者の役割を演じる場合があるからである。かれらは鉄道会社の株を引受け、また特許会社が構成され組織され終る以前に、国庫に対する入札保証金の納入を手数料を徴収することによつて代行する。たとえばロートシルトは、一八四五年にリヨン・アヴィニオン鉄道のために形成されたタラボの会社との取決めにより、株式資本に対し二分の一の手数料をとつて株式の発行を引受け、四〇〇万フランスの信用貸を行い、国家の入札に伴う保証金の払込みを一%の手数料を徴収して代行した。また配当金の支払と株式の消却を二分の一の手数料を徴収して行つた。これらのすべてが、オート・パンクにとつて株式投機以外の利得の源泉をなしている。他方オート・パンクは、鉄道会社の勘定を設け、それに利子を支払つた。たとえばロートシルトは、パリーリオン鉄道のために形成された鉄道会社のために三%の利子を支払つた。かくして一八四八年以前に特許をえた鉄道会社の総数二七のうち、ロートシルト家は、合計一二の鉄道会社に参与し、

總発行株式の一五分の一（一八万四、一一八株）を取得し、八つの鉄道会社で一二の管理者のポストを掌握していたといわれる。ラフィットとブランドは、西北地方の鉄道事業の指導者として、一〇万三、〇二三株の株式を取得し、六つの鉄道会社に九つの管理者のポストを有していたといわれる。<sup>(5)</sup> しかもこの銀行業者の鉄道事業への参与は、混合制度に基づく国家のなんらかの支持によって支えられ、かつそれを利用している。かくて、フランス鉄道史の第一段階から一八四八年二月六日までに鉄道に投資された総資本は営利会社と国家との間で次の如く配分されていた。<sup>(6)</sup>

|           |                |     |
|-----------|----------------|-----|
| 会社の資本     | 九億四、五六七万五、〇〇〇  | フラン |
| 会社の借入     | 九、七四一万九、〇〇〇    | 〃   |
| 国家による工事補助 | 二億五、四五〇万〇、〇〇〇  | 〃   |
| 国家による助成金  | 五、二八七万五、〇〇〇    | 〃   |
| 国家による貸付   | 五、九五〇万〇、〇〇〇    | 〃   |
| 総額        | 一四億〇、九九六万九、〇〇〇 | 〃   |

なおジェンクスによると一八四七年以前にフランス鉄道事業に投下された会社の資本のうち約半分はイギリスの資本であったという。<sup>(15)</sup> この評価が正しいとすれば、鉄道事業へのフランスの投下私的資本と国家支出との比率は、ほぼ四対三になろう。

(15) B. Gille: op. cit., p. 213.

(151) Ibid., p.217.

(152) Ibid., p. 223.

(153) L. H. Jenks, : The migration of British capital to 1875. 1927. p.148.

ところでとくに第三期に簇生したフランスの鉄道会社およびそれと関係するオート・パンクにとっての利得の最大の源泉は株式操作にこそ存したのである。当時株式資本の募集には二つの方法があつた。つまり公募と単に需要に應ずる方法とである。前者の場合には鉄道会社がすべての応募を登記し、募集が閉じられると需要に比例して株式を配分した。第二の方法は鉄道会社の指導者が恣意的に自己の判断に基づいて株を配分した。パリのオート・パンクの創設した多くの鉄道会社は一般に第二の方法を採用した。オート・パンクは、その限られた顧客の需要をうけ、それを利害関係ある鉄道会社に取り次ぎ、払込額ではなく株式の名目価格に基づいて四分の1%の手数料を徴収し、額面価格の一〇分の一の払込みを実現した。鉄道会社の直接募集も不可能ではなかつたにしても、豊富な資本を集めるために銀行の介入が株式募集の保証をなしていたのである。<sup>(154)</sup>もともと鉄道会社の多くが銀行業者や資本家の限られたサークルによって構成されていたが、ロートンルト、ラフィット、オタンゲルそしてバリーオルレアン鉄道のシンジケートが、ほととすすべての有利な鉄道事業を独占した。しかもかれらは特許を得た新鉄道会社の株式を、旧鉄道会社の株式持参人にも交付する方法を採用した。北部鉄道会社形成の際、ラフィットとブラウントは、アミアンブローローニュ鉄道の株主に優先権を与え、ロートンルトはサン・ジェルマン鉄道の株式持参人に優先権を与えた。またタラボ会社は、マルセイユ・アヴィニオン鉄道の一株に対しリヨン・アヴィニオン鉄道の二株を与えた。こうして株式の原初取

得者の範囲は独占的に制限されていた。<sup>(155)</sup>しかしこの鉄道株も投機売買を通じて原初株式取得人の手を離れて広く取引されたことを注意しなければならない。この点については北部鉄道管理委員会の次の報告が参考になる。いわく、  
 「一八四五年一〇月二八日から一八四六年一月三一日にかけて、五七万一、七四一株が、つまり発行株の総数の一倍半に等しい数が譲渡された。これらの譲渡は株式が分類されながらたえず分割され、また同じ量の販売された株式に対して購入者の数は販売者の数よりも規則的に二倍多いという有利な情況を示した。こうして譲渡された五七万一、七四一株は、八、八八四人によって販売され、一万七、四六九人の新株主により購入された。四〇万株が一八四六年一月三一日に、一万八、〇〇〇人の株主により所有されていた。これは株式所有者一人につき平均二株である」と。  
 北部鉄道の株式数は五〇〇フランの額面価格で発行された四〇万株である。それは一八四六年一月末に、七五五フランの相場で販売された。一株につき二五五フランのプレミアム付である。しかも当時はまだ一二五フランの第一次払込みしかなされていなかった。五七万一、七四一株が譲渡されていたのだから、一株につき二五五フランのプレミアムが、額面価格と七五五フランの間の種々の相場で購入し販売した株式取得人たちの間に配分されたわけである。しかし最初の株式取得人についていえば、オート・バンクその他の金融業者とその限られた顧客が額面価格のすべての株式の独占的取得者であった。ここにかれらの巨大な利得の源泉がある。つまりかれらは一株一二五フランの第一次払込みで総額五、〇〇〇万フランの支出を行った。他方一株二五五フランのプレミアムが一億二、〇〇〇万フランの利得を実現した。これは約四〇%の利率である。一万七、四六九人の新株主は、オート・バンクとその顧客からなる独占的な原初株式取得人から株を取得し、以後の払込みを継続する権利を買った。しかし一八五〇年つまり五年後に

は北部鉄道の株式は二四フランの配当しか受取っていない。つまり四〇〇フランの払込み額の六%にすぎぬ。オート・バンクを始めとする金融業者が株式を第二次払込み以前に独占的に取得し、それをプレミアム付きで販売できたことが、三ヶ月間で五、〇〇〇万フランをもって一億二〇〇万フランを取得することを可能にしたのである。この操作は株の買戻しと販売とによって反復された。つまり過度の株価低落の場合には下落した株式を取戻し、次いで株価が上昇し、公衆がバンクから回復すれば再び株式を市場に販売するのである。

入札のために形成された鉄道会社およびオート・バンクは、一般に鉄道事業そのものからの収益の可能性、その経済的利益よりも、その大部分がこのような投機的な利得を望んでいたのである。従って入札者は鉄道敷設事業を完全に遂行すること自体をなおざりにする傾向があった。国家の補助制度はその形態がどうであれ、かかる投機的傾向を抑制する意図も有したが、しかしそれはまた株価を高め投機的な利得を保証しもしたのである。鉄道株式は当初は名価格五、〇〇〇フランであつたが、次いで五〇〇フランになり、しかも払込額の多くはその一〇分の一しか要求されなかったから、五〇フランで射倖的な利得が追求され、次第に国債や土地財産とともに鉄道株に投機の対象が求められた。一八四四年二月二八日付の「鉄道新聞」は次のように述べているが、これは事態をよく伝えている。<sup>(57)</sup>

「……投機売買の魔神が証券取引所の定連をのぼせあがらせ、その接触によって、きわめて推奨に値する事業を汚した。ただプレミアムの誘惑だけで、また大した金額も危険にさらすことなしに今日か明日かに生ずるかもしれない差額だけにひきつけられてこの投機に加つた人々は、証券取引所の相場表に見出される種々の会社の証券のなかから選びとる苦勞もしなかった。かれらはそれを無差別にすべて受入れ、それをすべて同じ好意をもって取巻き、しか

もそれらの現実の価値を考慮せずに、それらが四八時間で実現するかもしれぬプレミアムによって未知の未来をあてこんだ。事態は教ヶ月間このようであつた。やがこの策略によつてもつとも抜目のないものが獲得した利潤は、多くの競争者を呼起した。かれらはすでに余地がなく、産業株の市場が余りにも限られてゐるのを見て、確かな基礎をもつ現存の株式ではなくて、株式約束手形、株式応募証書、それどころか単なる言質を、割引し、購入し、プレミアム付で販売することによつて、ことのほか射倖的な操作にとびこんで身をやつした。何故ならまだ案としてしか存在していないある会社の証券が、販売され、購入され、四〇フランのプレミアムがつけられたからである。この会社は「株式に対する」需要を受付けたが、しかしまだ応募を開かなかつたし、この会社がねらつてゐる操作に関与するためそれに宛てて「応募の申出を」書いた人々に何らの返答さえしていなかつたのである。」鉄道に関する法律にはすべて次のような条項がみられる。いわく、「入札者たる会社は、商法第三七条によつて正式に認められた匿名会社として構成される以前に、取引できる株式や株式約束手形を発行することはできない」と。またとくにバリーベルギー國境鐵道に関する一八四五年七月一五日の法律第一三条には「入札認可以前の株価のなんらかの告示はすべて五〇〇フランから三〇〇フランの罰金をもつて罰せられる」と規定し、更に匿名会社設立以前に株式受領証や株式約束手形の取引を行わんとした株式仲買人は罰せられることを規定している。これらの規定は、鐵道株による投機売買を抑制せんとする政府の意圖を示すと同時に、会社設立以前に株式受領証や株式約束手形による投機売買が現実に行われていたことの反証である。しかもこれらの法律規定は限られた効果しかもたなかつたと考えられる。一八四五年八月二日の「鐵道新聞」は次のように述べている。<sup>(158)</sup>「最近の事業であるル・アーヴル鐵道のディエブとフェカンの支線のための

セイイール会社の受領証だけについて語ると、投機売買はこの有価証券について狂乱に達した。会社の資本、一八〇〇万フランを代表する三万六〇〇〇株が同じ週に数度販売されまた購入された。このことから購入者と販売者とは事業について異った意見をもっていたと結論すべきなのか。全くそうではない。同じ相場師が、同じ証券取引所で、かれの所有しない、まだ存在していない株式を購入し販売していたのである。こうして発行直後に引渡すべき受領証が販売されていた。次いで、まだ相場師の手許になくまたかれが買おうともしない受領証が定期信用で販売されていた。契約書の交換と差額の支払とのみが問題だったのである。これはまだましな方である。多くの場合購入者と販売者とは取引をただ「ディエブからフェカンへ」という名前でだけ知っていたのである。つまりかれらは、かれらがそれで投機をしていた事業を確かめようとすれば、問題なのはディエブからフェカンに至る鉄道なのだということを考えねばならなかっただろう。序ながら、このことは産業的にはもっとも不合理なことであろう。」然りこれは産業的には不合理な事態である。当時「鉄道会社」といわれるものは、長期産業投資による利潤追求よりも、株式操作による金融的利得に主たる関心が存在したのであって、ここに先に指摘した短期特許の第一形態が好まれた理由が存在する。かくして「鉄道会社」というのは、本来的産業資本ではなく、オート・バンクないし他の金融業者の利害と合体し、国家による補助と統制のもとになお投機的利得を追求するすぐれて金融的な資本なのである。

(15) B. Gille: op. cit., p. 211. 鉄道会社の形成に当っては、銀行家と同時に政治家をも事業に引入れない限り、およそ成功の見込みは存在しなかった。鉄道特許の取得によって特許授与は議会の決定により法律で裁可されたから、政治家や議員を抱込むことによって、議会の多数派を動かすことが必要であったわけである。他方議員は安易な収入を求めて、容易にそれ

ら個人資本の利害に左右された。パリーリヨン鉄道のために形成されたコンパニー・ド・リュニオンは南部の議員を獲得するために、コンパニー・ド・ミディと改名した。とくに余り著名でない銀行業者が特許取得人となっている会社の設立者のなかには必ずといってよい程、二三の政治家の名前が見られるのが特徴的である。

(155) B. Gille: op. cit., p. 212.

(156) 同報告書 P. J. Proudhon: Manuel du spéculateur à la Bourse, 5<sup>e</sup> éd., 1857, p. 155 — 156. に引用されている。

(157) Journal des Chemins de fer, 28 déc. 1844, cité dans P. -J. Proudhon: op. cit., p. 115 — 116.

(158) Journal des Chemins de fer, 2 août 1845, cité dans P. -J. Proudhon: op. cit., p. 116.

オート・パンクは、第二段階では主として短距離鉄道の特許取得を求め、ナショナルな意義をもつ長距離鉄道の敷設事業には目を向けなかった。しかも短距離鉄道の敷設事業においても株式資本の募集は困難をきたし、また充分な収益をあげえずして、国庫貸付や国庫助成金を求めた。他方国家は、国費による長距離鉄道敷設と国営との政策を採用するに足る国家財政上の基盤に欠け、常に私的資本の協力を必要とした。かくして国家財政の根本的変革なしにはいわゆる「混合制度」は不可避であった。しかし長距離鉄道については、どの線をナショナル・インタレストの観点から重視すべきかについて、政府と私的資本、また政府と議会、また議会内の諸党派において意見の一致が得られなかった。第三段階に至って初めて長距離鉄道の敷設事業が本格的に開始されるのであるが、それは国費による基礎工事補助のもとに、鉄道ブームを背景として、かつ鉄道株による投機利得を主な動機として行われるのである。その際私的資本が求めたのは長期特許取得による産業的投資でなく短期特許取得による金融的投資であり、長距離鉄道は株式投機の素材を提供したにすぎない。国家が国庫貸付に代って基礎工事の国費負担を採用したのは、鉄道会社の投機

性を抑制し、鉄道事業促進の健全な基礎を据えんとの意図に発したのであるし、国家は常に鉄道会社の投機性を制肘せんとする意志を示してきた。しかしこの意図は、私的資本の鉄道事業からの離反をまねくか、さもないければ私的資本の投機のために逆用された。しかしだからといってオート・バンクの資本力が強大であったということはできない。一九世紀前半のフランスの「金融貴族」たるオート・バンクの特徴は、それが資本の過剰ではなく、まさしく資本の欠乏ないし分散を背景として、国家権力と結合した特権者たることにあったというべきであろう。

（一九六四年九月五日脱稿）