

パックス・ブリタニカの崩壊と大土地所有貴族の後退

——ファーニスにおける Cavendish 家の場合——

阿知羅隆雄

(平成4年4月30日受理)

The Collapse of Pax Britannica and the Decline of the Landed Aristocracy ; The Case of the Cavendish Family in Barrow-in-Furness

Takao ACHIRA

This paper is composed of : 1. the Furness Railway Co. in the period of the 'Great Depression', 2. the decline of the basic industry in Barrow-in-Furness and the collapse of the Furness Railway's Industrial Empire, 3. the state of the Cavendishes' finance.

はじめに

われわれは、イギリスの産業革命が終わりを迎える頃に始まる、ファーニス、特にバロウにおける資本主義発展とそれを舞台に展開される Cavendish 家の事業について考察を続けてきた。

高品位のヘマタイト鉄鉱石の豊富な賦存、「土地寡頭制」とその頂点に君臨する Cavendish 家をはじめとする伝統的土地貴族による鉄鉱石資源の独占的所有、これがその前提であった。当該地域における資本主義発展は、1840年代における近代的な域内鉄鉱石輸送手段への変革＝ファーニス鉄道の建設を起点に、60年代の鋼レール生産を主目的とする、製銑・製鋼・圧延の統合工場、Barrow Haematite Steel Co.の創出、70年代初頭の鋼レール輸出を軸に編成された相関連する産業諸企業の連鎖的な創設として展開された。それらは、各々が、この地域の土地自然利用の生産力的諸契機をなし、全体として一つの地域的生産力構造を形成するものであった。しかし、その創出と形成は、Cavendish 家の家産管理・所領経営およびその延長線上の利害に先導され、土地所有の「富」の大掛かりな資本への転化によっておこなわれた。Cavendish 家は、これらの生産力的諸契機を、「私有財産鉄道」、「Furness Railway-Cavendish organism」、そして最後に「ファーニス鉄道産業帝国」(＝鉄道会社を「中核組織」とした「Furness Railway-Cavendish organism」の集合体、いわば一種のコンツェルン)として、掌握・支配し、当該地域の経済全体をも支配した。

いうまでもなく、このようなバロウの経済発展とそれを舞台とする Cavendish 家の事業展開は、「世界の工場」として世界市場で君臨するイギリスの繁栄によって、その発展の可能性を与えられた。と同時に、それ自身が逆にイギリスの繁栄をささえる要素のひとつでもあった。本稿の課題は、「大不況」に始まる、世界市場におけるイギリスの「工業覇権」の崩壊、したがってパックス・ブリタニカの崩壊過程において、さきのような軌跡を描いてきたバロウの地域経済および Cavendish 家の事業がいかなる変化を遂げるのか、これを明らかにすることである。

I 「大不況」期におけるファーニス鉄道

1872年恐慌から始まり1896年に至るいわゆる「大不況」期は、1882年と1890年とにピークに達した好況と1879年、1886年、1893年にそれぞれ底をついた不況から構成された、長期的な停滞の時期であった¹⁾。この時期にあってバロウとその周辺の地域経済がどのような過程を辿ったのか、その大まかなイメージを得るために、まず、地域経済の総括的指標として意味をもつファーニス鉄道の輸送量および収入の推移、次いで、当該地域に君臨する「ファーニス鉄道産業帝国」のなかでも最大最強の企業であり、その「中核組織」でもある鉄道会社の経営状態について簡単に検討しよう。

(一) 地域経済の総括的指標としての輸送量および収入の推移

第1表は「大不況」期におけるファーニス鉄道の輸送量と収入の推移を表わしたものである。ヴィクトリア繁栄期には、バロウの経済発展とともに、当該鉄道は、輸送量および収入ともほぼ

第1表 ファーニス鉄道会社の輸送量と収入構成 1873-1897

年	輸 送 量			収 入					ポンド(%)	
	旅客(人)	貨物輸送(トン)		総 収 入	旅客収入	貨 物 収 入				その他
		一般貨物	鉱 物			一般貨物	家 畜	鉱 物		
1873	1,693,252	418,273	3,517,841	472,582 (100)	89,123 (19)	95,235 (20)	3,079 (1)	280,789 (59)	379,103 (80)	4,356 (1)
1874	1,697,657	432,088	3,285,834	461,160 (100)	91,717 (20)	105,433 (23)	2,839 (1)	255,658 (55)	363,930 (79)	5,513 (1)
1875	1,661,314	400,568	3,417,270	466,258 (100)	89,253 (19)	81,473 (17)	2,726 (1)	267,746 (57)	351,945 (75)	25,069 (5)
1876	1,636,326	408,432	3,578,187	464,170 (100)	86,335 (19)	71,609 (15)	2,647 (1)	268,767 (58)	343,023 (74)	34,812 (7)
1877	1,632,895	430,369	3,988,808	505,213 (100)	86,070 (17)	74,851 (15)	3,669 (1)	303,370 (60)	381,890 (76)	37,253 (7)
1878	1,665,932	411,767	3,771,396	485,192 (100)	86,610 (18)	73,677 (15)	3,996 (1)	287,145 (59)	364,818 (75)	33,764 (7)
1879	1,514,960	399,925	3,633,955	440,597 (100)	80,645 (18)	65,099 (15)	3,538 (1)	258,680 (59)	327,317 (74)	32,635 (7)
1880	1,744,674	505,401	4,508,306	564,531 (100)	90,586 (16)	90,186 (16)	3,970 (1)	345,648 (61)	439,804 (78)	34,141 (6)
1881	1,866,147	587,068	4,581,482	560,384 (100)	95,565 (17)	85,773 (15)	3,226 (1)	340,633 (61)	429,632 (77)	35,187 (6)
1882	1,908,538	592,723	4,915,099	604,740 (100)	96,576 (16)	91,520 (15)	3,677 (1)	372,462 (62)	467,659 (77)	40,505 (7)
1883	1,922,525	621,732	4,559,543	550,813 (100)	97,236 (18)	85,555 (16)	3,395 (1)	327,251 (59)	416,201 (76)	37,376 (7)
1884	1,868,897	513,622	4,157,229	497,067 (100)	91,528 (18)	79,254 (16)	3,444 (1)	290,020 (58)	372,718 (75)	32,821 (7)
1885	1,820,158	504,738	3,716,862	450,626 (100)	89,172 (20)	78,309 (17)	3,889 (1)	249,899 (55)	332,097 (74)	29,357 (7)
1886	1,734,265	498,644	3,824,699	437,276 (100)	84,896 (19)	71,618 (16)	3,951 (1)	244,969 (56)	320,538 (73)	31,842 (7)
1887	1,783,832	543,702	4,196,409	444,951 (100)	84,269 (19)	69,507 (16)	3,809 (1)	253,984 (57)	327,300 (74)	33,382 (8)
1888	1,782,403	611,788	4,264,071	464,589 (100)	87,931 (19)	79,692 (17)	4,302 (1)	259,502 (56)	343,496 (74)	33,162 (7)
1889	1,929,594	658,051	4,441,012	511,031 (100)	96,334 (19)	90,143 (18)	4,072 (1)	278,762 (55)	372,977 (73)	41,720 (8)
1890	2,065,090	639,057	4,190,320	517,688 (100)	102,391 (20)	97,281 (19)	4,204 (1)	273,221 (53)	374,706 (72)	40,588 (8)
1891	2,090,867	638,416	4,252,807	500,789 (100)	101,849 (20)	86,280 (17)	4,042 (1)	265,452 (53)	355,774 (71)	43,160 (9)
1892	2,063,208	602,510	3,475,509	455,288 (100)	99,373 (22)	87,786 (19)	3,654 (1)	224,663 (49)	316,103 (69)	39,812 (9)
1893	2,034,199	539,168	3,405,296	438,232 (100)	96,422 (22)	82,307 (19)	4,012 (1)	217,502 (50)	303,821 (69)	37,989 (9)
1894	2,080,639	554,880	3,428,016	442,221 (100)	98,569 (22)	84,513 (19)	4,434 (1)	216,414 (49)	304,701 (69)	38,891 (9)
1895	2,134,358	447,378	3,069,981	410,702 (100)	99,993 (24)	78,028 (19)	3,740 (1)	190,776 (46)	272,544 (66)	38,465 (9)
1896	2,270,065	579,548	3,787,113	454,185 (100)	103,550 (23)	85,426 (19)	3,829 (1)	219,263 (48)	308,518 (68)	42,117 (9)
1897	2,338,916	597,108	3,853,928	478,414 (100)	111,434 (23)	92,016 (19)	4,127 (1)	220,656 (46)	325,799 (68)	41,481 (9)
1905	2,710,345	585,831	3,422,988	525,536 (100)	132,389 (25)	102,125 (19)	3,617 (1)	224,932 (43)	330,674 (63)	62,473 (12)

注 1) 下線は1873年を基準にそれを超える数値に付している。ただし「その他」を除く。

2) Miscellaneous, Rents, Tolls, Navigation, Steamboats, & c. この項目は1900年以降他の輸送収入および輸送関連施設使用料などの大ききは輸送収入として分類できる項目、Receipts from Steamboat, Canals, Harbors, Docks, & c. とそうでない項目、Miscellaneous, Rents, Tolls, Hotels, & c. に細分類され、記載される。

出所: *Railway Returns*, microfilm, reel 2,3 (Chadwyck-Healey Ltd.) より作成。

常に前年を上回り、持続的かつ急速な増加を遂げたことはすでに検討した²⁾。その到達点である1873年を基準にして、「大不況」期における数値の推移を検討しよう。

輸送量について。旅客数および一般貨物輸送量は、同じく不況の開始とともに73年水準を下回り、80年にその水準を回復して、以後、前者は漸増傾向に、後者は停滞傾向にあった。ところが、この地方の基幹産業に直接かかわる鉱物輸送量はやや複雑な推移を辿っている。それは、75年と76年に73年水準を下回ったが、逸早く回復し、80-84年と87-81年に4,000,000トン台を記録している。しかし、それは82年をピークに減少傾向に転じ、92-95年に再び73年水準を下回っている。

収入について。総収入は、74-76年、79年、85-88年、92-96年に73年水準を下回り、74-97年の24年間のうちそれを上回ったのは半分以下の11年間にしかすぎず、しかも、82年をピークに減少し、85年には73年水準をも下回り、89-91年の三年間を除き、96年まで水準以下で低迷している。この変動は、70年代不況後から90年代初頭まではおおむね73年水準を超え漸増もしくは停滞傾向にあった輸送量とは異なって、この時期の景気変動を直接反映し、不況の影響をより深刻に表現しているといえよう。

貨客別にみれば、旅客収入は76-79年、86-88年に73年水準を下回ったものの、漸増傾向にある。これとは逆に貨物収入は、76年、80-83年に73年水準を超えただけで、全体としてはそれを下回り、漸減傾向にある。さらに貨物収入を項目別でみれば、家畜収入は、74-76年に73年水準を下回っただけで以後漸増傾向にあるが、一般貨物収入は、74年と90年に73年水準を上回っただけで全体としては水準以下で停滞し、また鉱物収入は、不況直後に73年水準を下回り、回復した76年から、79年を除いて、84年まで73年水準を上回っていたが、82年をピークに減少傾向に転じ、85年以降73年水準を上回ることにはなかった。旅客収入がその構成比を上昇させているとはいえ、貨客構成においては依然として貨物、特に鉱物輸送収入に多くを依存しているこの鉄道にあって、収入額では82年をピークに減少し、85年には73年水準を割り、輸送量でも92年には73年のそれを下回る鉱物輸送の推移によって、82年以降の総収入の減少傾向が規定されていたことは明らかである。

最後に「その他」について。残念ながらその詳細についてはわからないが、この鉄道の場合、「その他」の項目には、計算誤差を除けば、バロウ港の港湾設備の使用料や港に隣接する工場用地からの地代収入などが含まれると考えられる³⁾。二つの巨大なドックが開設され、多くの産業諸企業が立地した74年頃から急増し、それ以降ほぼ一定の額を維持している。

以上が「大不況」期における輸送量および収入の推移である。それらが示唆する限りでこの時期におけるバロウおよびその周辺の地域経済について概観すれば、およそつぎのように整理することができよう。ただし、この場合、この地域の諸産業が、豊富に賦存する高品位の鉄鉱石資源を自然的基礎とする、鉄鉱石採掘-製鉄-製鋼-レール圧延の継起的生産の土台の上に組み立てられたことを知っているわれわれにとって、鉄鉱石および石炭がほぼその内容をなす鉱物輸送に注目すべきことはいうまでもない。

第一に、さきの輸送量の推移から、この地域の生産規模は73年恐慌後数年間に73年のそれを下回ったものの、それ以降回復し、少なくとも1892年頃までは73年を超えて維持されていたことが窺われる。しかし第二に、輸送量と輸送収入との乖離した推移は、生産規模がたとえ拡大していたとしても、価格タームで見れば、それは景気変動とともに変化し、不況の深刻な影響を受け、73年水準を維持することが非常に困難であったことを示している。さらに、第三に、82年をピークとする鉱物輸送量およびその収入の漸減傾向、85年の収入および92年の輸送量における73年水準以下の鉱物輸送の減少は、80年代半ば以降において当該地域経済に大きな変化が生じていることを示唆している。のちに述べるが、このときにバロウはその歴史の一時代の終わりを迎えて

いたのである。

(二) 「経営」としての鉄道業

幹線としてはもっとも小規模な鉄道の一つであったとはいえ、ファーニス鉄道は、ヴィクトリア繁栄期には、イギリスでも屈指の高収益・高配当を誇る鉄道であった。「大不況」期において、この鉄道会社の経営状態がどのように推移したのか、そのことを知ることは、不況がバロウ企業群にどの程度に深刻な影響を与えたのかを知ることになる。われわれはすでにこの鉄道の輸送量および収入の推移について考察した。それを踏まえつつ、資本としての経営の状態を端的に示す資本金利益率（純収入／総払込資本額×100）、そしてバロウ企業群を支配するひとつの致富源泉のひとつであり、かれらの関心の的である普通株配当についてみてみよう。

第2表 ファーニス鉄道会社の経営諸指標 1873-1897

年	営業マイル数	認可資本額 (ポンド)	払込資本額 (ポンド)	総収入 (ポンド)	営業支出 (ポンド)	純収入 (ポンド)	マイル 当収入 (ポンド)	営業比率 (U.K.)	資本金利益率 (U.K.) %	普通株配当 (U.K.) %
1873	102	4,608,566	3,646,757	472,582	240,625	231,957	4,633	51 (53)	6.36 (4.59)	9.50 (4.99)
1874	102	4,608,566	4,571,931	461,160	219,775	241,385	4,521	48 (55)	5.28 (4.37)	6.75 (4.49)
1875	102	4,608,566	4,607,020	466,258	220,789	245,469	4,571	47 (54)	5.33 (4.45)	6.50 (4.72)
1876	108	5,608,566	4,893,644	464,170	211,722	252,448	4,297	46 (54)	5.16 (4.36)	6.25 (4.52)
1877	108	5,608,566	5,006,039	505,213	211,601	293,612	4,678	42 (54)	5.87 (4.32)	7.50 (4.51)
1878	121	5,723,466	5,324,412	485,192	210,071	275,121	4,010	43 (53)	5.17 (4.25)	5.80 (4.32)
1879	123	5,763,466	5,555,738	440,597	191,578	249,019	3,582	43 (52)	4.48 (4.15)	3.50 (4.02)
1880	128	5,763,466	5,627,554	564,531	230,149	334,382	4,410	41 (51)	5.94 (4.38)	6.75 (4.72)
1881	128	6,641,841	6,261,216	560,384	282,899	327,485	4,378	42 (52)	5.23 (4.29)	6.25 (4.66)
1882	137	6,641,841	6,491,251	604,740	255,325	349,415	4,414	42 (52)	5.38 (4.32)	7.00 (4.73)
1883	138	6,908,441	6,633,147	550,813	257,147	293,666	3,991	47 (53)	4.43 (4.29)	4.75 (4.68)
1884	134	6,908,441	6,719,222	497,067	232,571	264,496	3,709	47 (53)	3.94 (4.16)	3.25 (4.34)
1885	134	6,908,441	6,715,222	450,626	221,313	229,313	3,363	49 (53)	3.41 (4.02)	2.25 (4.04)
1886	134	6,908,441	6,715,222	437,276	209,418	227,858	3,263	48 (52)	3.39 (3.99)	2.00 (3.94)
1887	134	6,908,441	6,721,322	444,951	213,371	231,580	3,321	48 (52)	3.45 (4.00)	2.25 (4.08)
1888	134	6,908,441	6,721,332	464,589	207,701	256,888	3,467	45 (52)	3.82 (4.06)	2.75 (4.22)
1889	134	6,908,441	6,741,332	511,031	217,734	293,297	3,814	43 (52)	4.35 (4.21)	4.25 (4.66)
1890	134	6,908,441	6,741,332	517,688	236,157	281,531	3,863	46 (54)	4.18 (4.10)	3.75 (4.51)
1891	134	6,908,441	6,830,668	500,789	244,370	256,413	3,737	49 (55)	3.75 (4.00)	2.75 (4.24)
1892	134	6,908,441	6,830,668	455,288	230,053	225,235	3,398	51 (56)	3.30 (3.85)	1.50 (3.98)
1893	134	7,041,774	6,830,668	438,232	224,560	213,672	3,270	51 (57)	3.13 (3.60)	1.25 (3.51)
1894	134	7,041,774	6,861,332	442,221	222,077	220,144	3,300	50 (56)	3.21 (3.77)	1.50 (3.80)
1895	134	7,126,985	6,861,332	410,702	211,007	199,695	3,065	51 (56)	2.91 (3.80)	0.50 (3.95)
1896	134	7,081,744	6,861,332	454,185	224,704	229,481	3,389	49 (56)	3.34 (3.88)	1.50 (4.29)
1897	134	7,081,744	6,901,332	478,414	238,765	239,649	3,570	50 (57)	3.47 (3.73)	1.75 (3.91)

注 営業比率の下線は、UK平均との比較で数値の低いもの、また資本金利益率および普通株配当の下線は、UK平均との比較で大きいもの、それ以外の下線は、73年を上回るもの。

出所：Railway Returns, microfilm, reel 2,3 (Chadwyck-Healey Ltd.) より作成。

第2表は「大不況」期におけるファーニス鉄道会社の経営指標を示したものである。みられるように、資本金利益率および普通株配当は、73年以降漸次低落しつつあったとはいえ、比較的高水準を維持していたのであるが、1884年を境にして事態は一変し、それらは二つとも全国平均を下回り、その後、資本金利益率は全国平均を少し下回る水準で推移し、普通株配当は、それを遙かに下回って、低迷している。80年代不況を境にしてファーニス鉄道会社の経営状態が悪化し、

そのあと少なくとも「大不況」期においては回復することがなかった。

ところが、鉄道業における営業成績を判断する標準的な指標である営業比率（営業支出を回収するのに必要な営業収入の割合を示す数値）は、この鉄道の場合、第2表で示されるように資本金利益率が全国平均を下回った84年以降も含め、全期間に亘り全国平均を下回り、したがって、営業効率は、比較的高位で推移していたといえる。にもかかわらず、資本金利益率が急落したのである。

では、なぜ鉄道会社は営業効率を比較的高水準に維持しながらも80年代に資本金利益率を急落させたのか。それは、当然のことであるが、ひとつは純収入の大きさに依存する。たとえ、営業比率が低くとも、総収入が低下すれば、純収入も低下することは明らかである。82年をピークに総収入が減少傾向に転じ、同じく純収入も低下した。この総収入低下の原因については、のちの検討をまって初めて明らかになるだろう。ここではさしあたり不況による収入の低下としておこう。

それが依存するいまひとつは、払込資本総額である。この鉄道の場合、鉄道外投資がその資本総額を膨らませている。そこで鉄道外投資について述べておかなければならない。ファーニス鉄道会社の大きな特徴のひとつは、通常の鉄道経営では路線拡張のために投資されるべき資本が、自社支配領域の心臓部ともいべきバロウ地域を国際交易の網の目の中心に据えようとする目論見で、当該地域の開発、特に港湾開発に向けられたことにあった。この開発投資は、ヴィクトリア繁栄期には、急速なバロウの工業化・都市化を促進し、それによって輸送量の増加、収入の増加を産み出し、この鉄道会社が誇る高収益・高配当を実現した。この政策を積極的に推進したのが、総支配人の J. Ramsden であったことは以前に述べた。かれは、95年に引退するまで、この鉄道会社の「ほとんどがアマチュアによって構成される取締役会」⁴⁾においてその影響力を行使し、同様の政策を一貫して追求した。

しかし、このような経営戦略は、ヴィクトリア繁栄期とは異なって、いまやバロウ企業群の延命のために「町全体に繁栄を回復するという観点」⁵⁾から展開されることとなった。その試みのひとつは、バロウを母港とする大洋航路の誘致であり、いまひとつはそのための大規模な港湾開発であった。

大洋航路の誘致としてあげられるのは、1874年の Barrow Steam Shipping Co. によるアメリカ合衆国への二週間間隔でのサービスの開設、1877年に Liverpool の船主、Ferne によって提案された、家畜、小麦、インディアン・コーン輸入のための New Orleans-Barrow 航路計画、1878年に Baltimore and Ohio Railway の Garnett によって提案された、家畜輸入のための Baltimore-Barrow 航路計画等である⁶⁾。これらは、実際に実現されたものもあれば、準備途中で「枢密院命令」で計画を中止されたものもあった⁷⁾。それらは、鉄道会社による直接的な投資を必要とするものではなく、公爵をはじめとする鉄道会社の取締役の出資によるものだった。

しかし、その誘致のための港湾設備の整備は、鉄道会社自身の事業として直接の投資を必要とするものであった。1873年までにはすでに Devonshire Dock (30エーカー) と Buccleuch Dock (33エーカー) が開設され、バロウ港はランカスターから分離された「大蔵省令に基づく独立港」⁸⁾であった。更に1873年に Buccleuch Dock に連結してその南南東の位置に Ramsden Dock の建設が開始された。このドックは63エーカーの広さを持ち、付属する埠頭面積は、110エーカーの広大なものであった。1879年に完成されたのであるが、この間の鉄道会社による港湾開発のための資本支出は、ドック建設に308,000ポンド、浚渫に36,000ポンド、畜舎や上屋等の建屋建設に63,000ポンド、計407,000ポンドであった。1880年には、55,600ポンドの費用で、世界第三位の引揚能力

を有す浮乾ドックが建設され、さらに142エーカーの Cavendish Dock の建設も開始された。それが完成されれば、バロウ港のドック総面積は、278エーカーとなり、バロウ港はイギリスでも最大級の港となる予定であった。1889年までに、鉄道会社のドック投資総額は、2,149,000ポンドとなり、実に総払込資本額の三分の一弱にまで達していた⁹⁾。

このような鉄道外投資は、ヴィクトリア繁栄期において、バロウの工業化・都市化を促進し、輸送量の増加、収入の増加、さらに低い営業比率を媒介して純収入の増加へと効果的に作用したのであるが、さきに検討した数値は、それが「大不況」期にはヴィクトリア繁栄期のようには作用せず、80年代には明らかに資本勘定における耐え難い負担要因に転化したことを示している。では、この背後にあるバロウの地域経済が如何なる状態にあったのかをみてみよう。

- 1) 「大不況」については、The Great Depression in Britain, 1873-1896 : A Reappraisal, *Journal of Economic History*, 1959. 南克己「1973-96年のイギリスにおける『大不況』」(一)・(二)『商経論集』第11巻第2, 3号を参照。
- 2) 拙稿「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける鉄道建設と鉄鉱山業」(京都大学経済学会「経済論叢」第137巻第6号1986年)、「19世紀中葉期イギリスにおける鉄道会社の地域開発と近代都市の形成」(『北見工業大学研究報告』第22巻第1号1990年)を参照。
- 3) 第1表の註記において指摘したように「その他」の項目は、1901年の「鉄道報告書」以降、二つに分類されているが、この鉄道の1901-05年における数値は、つぎの通りである。「蒸気船、運河、港、ドック等からの収入」は、年次順で、33,516, 43,230, 49,225, 34,554, 37,651ポンドであった。また「誤差、地代、通行料金、ホテル等」は、同じく21,702, 23,752, 23,370, 25,079, 24,822ポンドであった。
- 4) J. D. Marshall, *Furness and Industrial Revolution*, 1958, p.404. 1887年に会長は公爵からその息子 Hartington 侯爵に代わり、この時の取締役には、Buccleuch 公爵の死後かれに代わった Edward Wadham, そして Muncaster 卿, Victor C.W. Cavendish, W. B. Tuner, James Little などが就いていた。
- 5) S. Pollard, *Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire*, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol.8, No. 2, 1955, p.219.
- 6) *Ibid.*, pp.219-220, J. D. Marshall, *op. cit.*, p.390-392. これらの試みは、それ自体利益のあるものとして追及されたのであるが、同時に鋼レール輸出の促進、バロウへの戻り荷輸入による鉄道輸送量の増加、造船需要の拡大など、バロウの諸産業に多くの利益をもたらすものとして積極的に推進された。そのことは、Devonshire 公爵のつぎのような証言によって窺い知ることができる。74年の試みに対し、「恐らくこの計画はバロウのインタレストに一般的な多大な利益をもたらすであろう。それはわたくしによる多額の直接的な支払いを含む」(MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire, 26 9, 6 10 1874 quoted in S. Pollard, *op. cit.*, p.220.)とし、また77年の試みに対しても、「もしこの計画が成功すれば——その成功を Ramsden は信じて疑わないのであるが——、バロウは必ず多くの点で大きな利益を得ることになるだろう」(MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire, 25 1 1878 quoted in S. Pollard, *op. cit.*, p.220.)としている。またかれは、それぞれの計画への多額の投資を要請された。77年の場合には、必要とされる資金120,000ポンドの三分の一、78年の場合には、250,000ポンドのうち75,000ポンドを要請された。
- 7) S. Pollard, *op. cit.*, p.220. 中止されたのは1878年の試みであるが、それは、バロウを拠点する木材輸入業者であり、あの Beatrice Webb の実父である Richard Potter によって、1871-2年頃に構想されたものである。この計画の中止について、Beatrice Webb は「この計画は、父が不平を漏らしていたのであるが、食料の自由貿易に反対する枢密院の命令によって阻まれた」(Webb, *My Apprenticeship*, i, 22 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.391.)としている。
- 8) *Ibid.*, p.382.
- 9) その大きさに関しては、James Fisher, *op. cit.*, pp.146-7. その費用に関しては、Marshall, *op. cit.*, pp.382, 390-392, S. Pollard, *op. cit.*, p.220.

II バロウの工業的衰退と「産業帝国」の崩壊

バロウの地域経済は、すでに述べたように、半島に豊富に賦存する鉄鉱石資源を自然的基礎とする鉄鉱石採掘—製鉄—製鋼—圧延の継起的生産の土台にうえに世界商品＝鋼レール輸出を軸に編成された産業諸企業から構成されていた。Barrow Haematite Steel Co. は、いわば「地域経済の心臓」¹⁾ともいべき役割を果たしてきた。当該企業の発展が60年代から70年代初頭におけるバロウ地域の飛躍的な経済発展を支えてきたとすれば、「大不況」期における当該企業の「鼓動」の強弱が、この地域経済の活力を左右したであろう。

(一) 基幹産業としての鉄鉱山・鉄鋼業の衰退

Barrow Haematite Steel Co. は、設立当初から近代熔鋼時代の波頭にたち、未曾有のイギリス鉄鋼ブーム期の73年には、純益370,000ポンドを上げ、資本金利益率で実に72%を実現し、その繁栄を誇っていた。しかし、73年のアメリカの鉄道恐慌はこのブームに終焉を告げた。第3表は、当該会社の製品、製鋼用鉱石および銑鉄、ハッセマー鋼の市場価格の推移を示したものである。

第3表 鉄鋼価格の変化 (トン当り)

年	Hameatite Ore価格		Haematite 銑鉄価格		鋼レール価格
	最低価格	最高価格	最低価格	最高価格	
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1870	11 9	12 6	3 7 6	3 7 6	—
1871	11 6	1 5 6	3 17 0	5 2 0	—
1872	1 5 6	1 7 6	8 2 0	8 18 0	13 17 6
1873	1 5 6	1 15 0	6 12 0	8 17 6	15 10 0
1874	12 6	1 7 0	4 5 6	6 11 6	9 17 6
1875	12 6	14 6	3 11 6	4 5 0	8 17 6

出所：J. C. Carr and W. Taplin, *History of the British Steel Industry*, 1962, p.85.

そこでみられるように、75年までには鉱石、銑鉄、鋼の価格は最高時のほぼ二分の一にまで下落している。鉄鋼会社は1875年2月では高収益を維持したが、この年の配当率を15%——これ自体は高率であったが——に引き下げざるを得なかった²⁾。それは以前にいかにも高率の配当が実現されていたかを示唆するものではあるが。

鋼レール輸出の不振が続き、鉄鋼会社の取締役会には不況感が支配し、かれらはこの不況への対策としておよそ三つの施策を講じた。第一は新技術の採用である。燃料としての石炭やコークスを他地域に依存しなければならなかった当該鉄鋼会社は、閉鎖炉による高炉ガス利用を逸早く実施していたが、高炉と製鋼工場とは隣接されながらも、その間は1.5～2マイルの軌道によって連絡されていた。そのため、銑鉄は、転炉装填前にキューボラ熔銑炉による再加熱を必要とした。76年に「直接法あるいは熱保存法」³⁾が採用され、よりいっそうの燃料経済が実現された。第二は、労働時間の延長と賃金カットである。鉄鋼会社は、1871年の労使協約に基づいて成立していた週54時間制から57.5時間制への労働時間の延長と5%の賃金カットを強行した⁴⁾。これらの鉄鋼原価の引き下げ努力に加え、第三に市場拡大努力がおこなわれた。その努力として、アイルランド鉄

道会社からの注文獲得やロシア企業の未徴収金の取り立ておよびそこでの市場開拓などがあげられる。しかし、依然としてレール輸出の主要な仕向け国は、アメリカ合衆国であった。

このような鉄鋼原価の切り下げや市場拡大努力によって、鉄鋼価格の低落にもかかわらず、1877年には鉄鋼会社は純収益125,000ポンドを計上し、資本金利益率で8%強を実現した。不況は79年に底をつき、同年のアメリカ合衆国における鉄道建設の活性化によって、再びイギリス鉄鋼業は活況を呈し、バロウにおいても、1881年2月26日付の地方紙『バロウ・タイムズ』は「この地方の溶鉱炉の生産高はほとんど最大限であり、製鋼工場も完全に稼動している」⁹⁾と報じた。このとき、Barrow Haematite Steel Co. の製鉄・製鋼の各部門の生産高は、300,000トン（高炉16基稼働）、150,000トンであり、雇用労働者数は、5,000人を数えた⁹⁾。配当は前年を下回り5%であったものの⁷⁾、生産規模では、この年は、最高収益を上げた73年の規模を上回るものであった。

しかし、79年に始まる好況は「軟調かつ短期」⁹⁾のものであり、バロウでは83年に反転し、80年代不況は、これまで比較的安定していた、Barrow Haematite Steel Co.にも深くその影を落とした。そして80年代においては、当該鉄鋼会社の運命を決定する重要な二、三の問題が生じた。

第一は、外国産ヘマタイト鉱石のイギリスへの大量輸入の問題である。海外、特にスペイン鉱石の輸入は、60年代初頭にはじまるが、70年代初頭のヘマタイト鉱石価格の高価格のもとで急増し、1,000,000トンに達し、さらに近代海運業の発展とともに増大し、1890年には、4,000,000トンに達した⁹⁾。これは、このときのファーニス鉄鉱石生産高の約4倍であった。外国鉱石の輸入は、北西岸地域のヘマタイト鉱石や銑鉄に依存せざるを得なかったClevelandやSouth Walesの製鋼業者がそれに依存せずとも鋼を生産することを可能にし、逆に「北西岸地域が享受していた製鋼用鉱石および銑鉄の独占」¹⁰⁾を崩壊させた。そのファーニス地域への影響は1878年のFurness Iron and Steel Co. (Askam)の倒産（再建・生産続行）において現れた。このとき他の製鉄業者は、ファーニス鉄道会社に対し、鉱物輸送料金の10%値下げを要求し、7.5%の引き下げを獲得している¹¹⁾。これが鉄道会社の輸送量とその収入の推移の乖離の原因であった。外国ヘマタイト鉱石の輸入は、自らもファーニス鉄鉱石生産高のほぼ半分近くの鉱石を採掘するBarrow Haematite Steel Co.にとっても深刻であった。しかし、その深刻さが表面化したのは、80年代に入ってからのことであった。1883年の11月20日の報告書では、「蒸気海運において進行している持続的な改良——海外諸国から輸入される同種の鉱石価格を引き下げているのであるが——によって鉱石の価格は低下するだろう」¹²⁾と。

第二はギリクリスト・トマス(Gilchrist Thomas)法の開発である。従来の製鋼法は、転炉法であれ平炉法であれ、いずれも技術的に低燐鉱石および低燐銑の使用を前提していたが、トマス法は熔鋼過程において脱燐を可能し、従って含燐鉱石および含燐銑から容易に鋼鉄の製造を可能にするものであり、近代熔鋼に「第二の革命」¹³⁾をもたらしたものとして製鉄技術史上その意義が認められていることはいうまでもない。1879年4月4日における新製鋼法の公開実験成功の翌月には、はやくも鉄道会社の取締役会——大抵の取締役はBarrow Haematite Steel Co.のそれを兼務していた——で新製鋼法の脅威について確認された。かれらにとって、脅威とは新製鋼法の採用によって、北東岸地方の含燐鉱石が製鋼原料として使用されることにあったようであるが¹⁴⁾、しかし、イギリスにおいては転炉法と平炉法の別なく、無燐銑を原料とする酸性法が久しく固執され、本当の脅威は、トマス法によって技術的基礎を与えられたドイツ鉄鋼業の発展とそれとの競争であった。

第三は、この時期のイギリス鉄鋼業をとりまく世界市場の変化である。80年代後半から90年代といえ、イギリス鉄鋼業の世界市場的地位の変化とそれ自身の構造的転換の時期であったこと

は周知のことであるが、念のためにここでいまいちど確認すれば、つぎのように整理することができます。スペリオール湖岸の豊富な無燐鉄鉱石を自然的基礎に、その大規模な開発と高炉およびベッセマー転炉の大型化を軸とする鉄鋼生産の急速な発展を遂げてきたアメリカ鉄鋼業は、自国内市場でイギリス鉄鋼業製品を急速に駆逐し、1890年には、イギリス鉄鋼生産高をも凌駕し、事実上イギリス鉄鋼製品に対する市場閉鎖を宣言したマッキンレー法成立後、遠隔地におけるイギリス鉄鋼製品市場への参入をも積極的にこなした。また、保護関税のもとで、1880年までのイギリス製ヘマタイト銑を原料に酸性鋼の生産からトマス転炉法の採用による含燐鉄鉱石、ミネツト鉄を原料とする塩基性鋼の生産への転換と急速な拡大を果たしたドイツ鉄鋼業は、1893年にはイギリスを鉄鋼生産高において凌駕し、イギリス鉄鋼製品市場であった欧州・英国帝国内の各植民地・南米・極東市場へ食い込み、94年にはイギリス国内へも進出した。

このようなアメリカ合衆国およびドイツの、酸性法あるいは塩基性法の違いはあれいづれも転炉製鋼国としての急速な発展に促迫され、イギリスでは造船材や機械材の「高級鋼」への「專業化」、製鋼法の点では酸性転炉法から酸性平炉法への製鋼業の重心移行がはかられた¹⁵⁾。

ところで、Barrow Haematite Steel Co. は、80年代においても依然としてイギリスで屈指のベッセマー製鋼会社の一つとしての地位を確保していた。しかし、この鉄鋼会社は、その地位の維持を可能にしていた基礎の一つ、半島中央部に豊富に賦存する高品位の無燐鉄鉱石、ヘマタイト鉄鉱石資源の枯渇という状況に直面せざるをえなかった。ファーニス鉄鉱石生産高は、1870年の872,000トン、80年の1,266,000トン、82年の1,408,000トン、85年の1,210,000トン、90年の968,000トンと推移し、90年代には急速に減少し、1900-4年の生産高は、90年の二分の一以下の年平均475,000トンに落ち込んだ¹⁶⁾。あの世界市場的環境のもとで、このような鉄鉱石資源の枯渇と深層採掘による80年代中頃をピークとする鉄鉱石生産高の減少は、拠点とする地域に石炭層を欠き、コークスを北東岸産炭地域に依存しなければならなかった、Barrow Haematite Steel Co. にとって極めて深刻なものであった。これが、80年代に当該鉄鋼会社が逢着した経営危機の根底にあった。90年には、それは、鉄山部門では418,000トンの鉄鉱石を採掘し、製鉄部門では288,000トンの銑鉄を生産し、純収益158,000ポンドをあげ、2.5%の配当を実現したものの¹⁷⁾、90年代不況においてはいつそう低迷し、90年代の半ばごろまでには、Cavendish 家・ファーニス鉄道インタレストから、燃料依存先の「北東岸インタレスト」に経営権を移していた¹⁸⁾。

(二) 「産業帝国」の崩壊

造船やジュート工場等の新会社はブーム期に建設資材の高騰と労働者不足による賃金高騰という条件のもとで建設され、しかも、規模の点では、それらはイギリスでも最大規模の造船所であり工場であった。新設企業は、操業開始とほぼ同時に始まる不況によって、過剰設備と資本勘定における堪え難い負担に逢着し、そののちも、それらが慢性的な経営危機の基盤をなした。

1 造船業

「大不況」期におけるこの造船所の経営状態の詳細についてはわからないが、この時期における当該造船所の建造船舶トン数を示した第4表から、それについての概観を得ることができよう。それは、第一に、この間の造船所の生産量が極めて不安定であったこと、第二に、最大限建造能力に近いと看做しうる1881-2年——建造軍艦トン数が不明なため、建造トン数は少ない数値になっているが、恐らく80年における総建造トン数もほぼこの両年と同じ程度であったと思われるが——の建造トン数を基準にすれば、それ以外の年にはかなりの規模で施設が遊休していたこと、第三に、軍艦建造は初期から見られるが、生産の重点を軍艦建造に移したといわれる88年以後に

第4表 バロウ造船所で建造された船舶 1973-1891

年次	隻数	建造屯数	内 訳	そ の 他
1873	3	6,063	S.S.2, S.Y.1	
1874	6	8,705	S.S.6	P.S.1, 浚渫船1
1875	6	7,458	帆船4, P.S.2	帆船1
1876	5	3,916	帆船2, S.S.2, S.Y.1	浚渫船2
1877	12	11,660	帆船1, S.S.7, S.Y.2, P.S.1 巡洋艦1	帝国軍艦2
1878	10	16,687	S.S.7, T.S.1, S.Y.2	商船1, Ferry Boat1, 魚雷艇1
1879	1	3,691	S.S.1	T.S.2, 艇2
1880	7	13,044	S.S.4, S.Y.2, P.S.1	帝国軍艦5, 帝国魚雷艇3
1881	9	31,892	S.S.7, T.S.2	浚渫船1
1882	10	32,536	S.S.10	New Depositing Dock
1883	11	16,935	S.S.10, 帆船1	
1884	11	19,116	S.S.8, T.S.1, P.S.1, 帆船1	浚渫船1, 艇1
1885	4	4,184	S.S.2, P.S.1, 帆船1	帝国軍艦1, 帝国軍艦用 eng.1, 商船用 eng.3
1886	5	16,679	S.S.3, P.S.1, T.S.1	潜水艇2, ヨット1, 商船用 eng.3, 艇3, 帝国軍艦用 eng.1, Dock Gates.
1887	4	7,438	S.S.2, T.S.1, 帆船1	外輪船用ボイラー1
1888	2	994	S.S.2	救命艇2, 帝国軍艦用 eng.5
1889	10	26,808	S.S.10,	
1890	5	21,148	S.S.1, T.S.4	帝国軍艦3, 商船用 eng.2
1891	7	20,247	S.S.7	建造中*: 帝国軍艦3, 商船2, 商船用 eng.2

* 1891年に関しては10月20日までのものである。

また略記号は以下のものである。S.S.=Screw Steamer, P.S.=Paddle Steamer, T.S.=Twin Screw, S.Y.=Steam Yacht.

出所: Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1891, pp.164-66より作成。

は比較的安定した建造トン数を確保していることを示しているといえよう。

操業開始以降久しくその生産能力を発揮できないでいた造船所が、ようやく生産を軌道に乗せたかと思われた時期に、不幸な事件に逢着した。それは、豪華客船 City of Rome の爆発事故である。Barrow Shipbuilding Co. は、Inman Line から当時世界最大の Great Eastern の姉妹船として、それに次ぐ大きさの、排水量8,000トン、全長600フィート、推進力8,000馬力の巨大客船の注文を受けた。これが City of Rome である。当時すでにボイラー材として鋼が使用され始めていたが、このときの支配人 James Humphrys の建造計画では「鉄製ボイラー」が使用されることになっていた。建造開始数ヵ月前の1880年8月に機械技術者協会 Institute of Mechanical Engineer が、かれの計画に対する批判的見解を発表し、「鉄製ボイラー」の使用に批判を集中した。にもかかわらず、Humphrys は、鋼の優位性を認めつつも、問題は「費用の問題」であり、計画の詳細は発注者が決定することである¹⁹⁾として、かれの計画に従って建造を開始した。しかし、1881年6月14日の進水式で City of Rome のボイラーが爆発してしまった。これによって、英国造船史上前代未聞のことであったが、Inman Line は契約を破棄し、City of Rome の引き取りを拒否した。James Humphrys はこの責任を問われ解雇され、当該船は産業帝国傘下の Barrow Steam Shipping Co. に引き取られることになった。支配人 Humphrys の在任期間、1875-1881年におい

る欠損額は、170,000ポンドに達していたといわれている²⁰⁾。

その翌年、建造トン数は、創業以降、最高額に達したが、そののち再び落ち込み、造船会社は、依然として経営危機を回避することができず、Devonshire 公爵による莫大な救済投資——これについてはのちに詳しく述べる——によって「赤字経営」ながらもようやく存続し続けた。1886年に公爵は、「もし事態が早急に改善されなければ、破産を逃れられないだろう」²¹⁾と記している。このあとすぐ「危険でかつ予測困難な市場」²²⁾である商船建造の分野から「保護されカルテル化された軍艦製造」²³⁾の分野に生産の重点を移すことが模索された。翌年、取締役会は、軍艦および潜水艦製造業者として著名な Nordenfelt と Bryce Douglas との交渉に入り、かれらに経営権を譲渡し、軍艦建造のために新会社を設立する同意を取りつけた²⁴⁾。88年の2月に、旧会社の32,000ポンドの自由保有地と65,000ポンドの造船設備が譲渡され、新会社 Barrow Naval Construction and Armaments Co. が設立された。取締役会会長に、公爵の息子 Hartington 侯爵、副会長に、バロウのドック建設にも関与したことがある国際的鉄道建設請負業者の Thomas Brassey が就き、取締役に Bryce Douglas などが名を連ねた。経営権は、もちろん Bryce Douglas の掌握するところとなった²⁵⁾。新会社は、Messrs. Joseph Whitworth and Co. から大砲および砲架を、また Nordenfelt Guns and Ammunition Co. から速射砲および弾薬を供給され、軍艦建造を開始した²⁶⁾。

旧会社の救済資金調達に苦慮していた Devonshire 公爵は、軍艦建造への転換によって「必要とされる資金の何倍もの資金が困難なく調達される」²⁷⁾ことに驚嘆し、また新会社が成功すれば「バロウは全般的に多大な利益を引き出すことはほぼ確実である」²⁸⁾と確信したようである。しかし、新会社の会長に Hartington 侯爵——このときには鉄道会社の取締役会会長を兼務していた——が就任していたとはいえ、事実上、この新会社の設立は「ファーンイス鉄道産業帝国」の崩壊の始まりであった。1897年には、この会社は、このとき大型戦艦建造分野に進出を目論んでいた Vickers に買収された。

2 ジュート工場

1872年にはすでに操業を開始していた Barrow Flax and Jute Co. は、インドのカルカッタから鋼レール輸出の戻り荷として輸入されるジュートや麻を原料とする紡績・織布工場であった。この企業は、開業まもなく不況の嵐にさらされ、こうした一般的な環境のなかですでに牢固な基盤を築いていた同種の企業、例えば Dundee の企業との同じ競争場裡にあって、70年代においては経営を安定させることができなかった。その上、1879年には最初の火災に見舞われ、大きな打撃を被った。市場拡大の手段として Kalameit として知られる高級織物の生産に取り組み、1881年には週平均140トンの織物を生産していた。しかし、状況は好転しなかったようである。この会社も造船会社と同じように公爵の破産救済資金に依存することによって80年代はようやく存続したのであるが、1892年の二度目の火災によって工場のほとんどを失い、1893年に倒産した。その資産は、公爵家によって、1897年に Lancaster のある投資家に売却された²⁹⁾。

3 経営管理上の問題

これら二社の経営不振の原因の一つに、その経営管理上の問題があった。「産業帝国」を形成するバロウ諸企業の取締役たちは、公爵をはじめその大半が当該産業に関する専門的知識を持ち合わせないいわゆる「アマチュア」であった。それゆえ企業的成功をおさめるには優秀な支配人 manager を得るかどうかにかかっていた。まして慢性的不況とも思われる状況にあっては、そのことはいっそう重要であった。ところが、鉄道会社にとっての J. Ramsden、製鋼会社にとっての J. T. Smith のような人物は見いださなかった。造船会社の場合も、ジュート工場の場合も、支配人の相次ぐ解雇と採用が繰り返された。このことが経営危機に拍車をかけていたことは、公爵が

ぎのように繰り返し述べたことのうちによく表現されているといえよう。「われわれが必要としているのは、ジュートや造船事業での経験のある人々である」³⁰⁾。

4 「産業帝国」の崩壊と一時代の終焉

すでに1881年に倒産していた輸入原料加工部門のひとつである Barrow Steam Corn Mill Co. を加え、1888年に造船会社が改組され、93年にジュート会社が倒産し、そして造船所が Vickers に売却される97年までには Barrow Haematite Steel Co. も「北東岸インタレスト」に経営権を譲渡していた。ここに Cavendish-F. R. organism の集合体であった「ファーニス鉄道産業帝国」は完全に崩壊した³¹⁾。そして Cavendish 家の産業支配も終わった。しかし鉄道会社だけは、公爵家の「私有財産鉄道」ともいうべき性格を変えることなく、四大鉄道へと統合される1923年まで存続した。しかし、1890年代には既に鉄道会社は、湖水地方の観光開発とその輸送に経営の重点を移行させていた³²⁾。

「産業帝国」の崩壊は、バロウの歴史において一時代の終焉を告げるものであったが、それは担い手の点でも一時代の終わりを意味した。というのは、この時期にバロウの工業化を主導してきた人物が、死去あるいは引退によってバロウの歴史に積極的に関与することをやめたからである。1884年には、鉄道建設以来、Devonshire 公爵とともにこの地域の歴史に貴族的な色彩を刻印してきた五代目 Buccleuch 公爵が死去し、1887年には、この地に史上初めて石炭製鉄業を導入し、Barrow Haematite Steel Co. の緒をつくった、国際的鉱山業者の H. W. Schneider が死去し、1887年に、かれの死去に伴って製鋼会社の敏腕支配人、J. T. Smith が引退し、Devonshire 公爵も、造船会社を改組した87年には鉄道会社の会長職を、息子の Hartington 侯爵に譲り、91年に死去した。J. Ramsden は1895年にまで生存したものの、「ファーニス鉄道産業帝国」は、1880年代末までには、その担い手の点でもその終りを迎えていた。

- 1) J. D. Marshall, *Furness and Industrial Revolution*, p.393. 1874年4月13日にバロウに North Lancashire and Cumberland Iron Exchange が開設された。これによって、バロウは北西岸の新興製鉄業地域の文字通りの中心地としての地位を獲得した。
- 2) *Ibid.*, p.381.
- 3) *Ibid.*, p.384. 燃料節約技術の採用と鉄鋼価格との関連について、取締役 H. W. Schneider は、「1874年には鋼レールはいまよりもはるかに高価格であった。鉄および鋼価格の低下はなによりもバロウの才気を鋭利にした」(Journal of the Iron and Steel Institute, 1876, 13 and ff quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.385.) と証言している。この証言に「直接法」採用の実相が語られていると看做してよいだろう。
- 4) *Ibid.*, p.384-386. 71年の労使協約のもとでの実際の慣行としての労働日は10時間であった。この場合、週54時間制の枠を超える時間に対して超勤手当が支給されていた。ただし、それも合同機械工組合 (Amalgamated Society of Engineers) に組織された少数の労働者に限られていた。74年の労働日の延長と賃金カットは、A. S. E. には二重の賃金引き下げであった。かれらは、労働時間の延長のほうがかれらの利害にとって有害であるとして、激しくこれに抵抗したが、支配人 J. T. Smith は、ロック・アウトでこれを挫き、労働日の延長と賃金カットを強行した。
- 5) The Barrow Times, 26 2 1881 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.391.
- 6) J. Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1890-1, p.131.
- 7) 配当を5%に引き下げた1881年には、経営調査委員会——構成員 Lowthian Bell, Menelaus, Monkhouse——が設置されている。その詳細については残念ながら不明である。また同年には、支配人の J. T. Smith が取締役に加わり、他にも Bell や Sir Meysey Thompson が加わっている (J. D. Marshall, *op. cit.*, pp.394-5.)。
- 8) 中川敬一郎「『大不況』期のイギリス鉄鋼業」(同『イギリス経営史』1984年, 所収) 172ページ。資源的基礎と製鋼技術、特に熔鋼法の発展の視点から、この時期の英・米・独の鉄鋼業の盛衰を鳥瞰したものとして、中沢

護人『ヨーロッパ鋼の世紀』1987年が明解である。

- 9) スペイン・ヘマタイト鉱石の輸入に関しては, M. W. Flinn, *British Steel and Spanish Ore, 1871-1914, Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. VIII, No.1, 1955.
- 10) J. C. Carr and W. Taplin, *History of the British Steel Industry*, 1962, p.84.
- 11) J. D. Marshall, *op. cit.*, p.394.
- 12) Report of Barrow Haematite Steel Company, 20 11 1883 in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.406. また, 84年1月21日付 E. Wadham 宛ての書簡において J. T. Smith は, スペインの Bilbao から South Wales や Middlesbrough に搬送される鉱石の安さと量に注意を喚起している。E. Wadham は, Devonshire 公爵と並ぶ, この地域の鉄鉱石資源の独占的所有者である Buccleuch 公爵の在地差配人であり, かれの利害を代表して鉄鋼会社の取締役でもあったが, 「アマチュア」取締役が多いなかで, H. W. Schneider とともに, 鉄鉱山業に精通した数少ない取締役の一人であったと考えられる。
- 13) 中沢護人前掲書230ページ。
- 14) この間の事情については J. D. Marshall, *op. cit.*, pp.405-6.
- 15) この整理は主として中川敬一郎前掲論文(174-77ページ)による。
- 16) J. Fisher, *op. cit.*, p.126, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp.393, 405-6. ファーニス鉄鉱石生産高の域内消費(Barrow, Ulverston, Askam, Carnforth)は, 1870年の四分の三から1882年の八分の七にまで拡大し, この年の鉄生産高は, 550,000トンであり, その内 Barrow Haematite Steel Co. は二分の一以上を生産している。また, 80年代以降の鉱山の貧鉄化を示す指標として, 1895-9年における最新技術を採用した鉱山での一人当たり産出高は258トンであり, これは, 旧態依然たる鉱山技術で採鉱していた1851年頃の, しかも鉱夫一人当たりの平均生産高444 トンを遥かに下回るものであった。51年頃の数値に関しては, 拙稿「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける鉄道建設と鉄鉱山業——大土地所有貴族と鉄道業(3)——」『経済論叢』第137巻第6号参照。
- 17) Fisher, *op. cit.*, p.131, Marshall, *op. cit.*, p.393-5. 1891年3月21日付の地方紙は, 鉄鋼会社について, 「数年間報告書には利潤は記載されておらず, 優先株にたいする利子は未支払いのまま57,000ポンドに達していた。」(The Barrow Herald, 21 3 1891 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.395.)と報じている。Marshall は, 前年には利潤が存在したことは確かなことであり, その報道は誇張されているが, しかし鉄鋼会社が経営不振であったことも事実であるとしている。
- 18) S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p.124.
- 19) *Trans. Inst. Mech. Eng.*, 1881, 352 in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.389.
- 20) *Ibid.*, p.389-90.
- 21) MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire, 26 7 1886 quoted in S. Pollard, *op. cit.*, p.217 and J. D. Marshall, *op. cit.*, p.397.
- 22) *Ibid.*, p.397.
- 23) S. Pollard, p.217.
- 24) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp.397-8.
- 25) J. Fisher, *op. cit.*, p.163. マネージャー・アシスタントに Mr. Adamson, 機械部門支配人に Mr. Bletchendyne という人物が就いていた。新会社は, スペイン産ヘマタイト鉱の大量輸入やスペイン政府から戦艦建造受注のために Bilbao 支社を開設することを計画したが, これに関連して, 1888年2月24日付の『ロンドン・タイムズ』において, 「一人のイギリス人」の署名でのつぎのような非難が掲載された。「前大臣や官吏が儲のためにスペインの戦艦——もし出来るのなら, 恐らく Gibraltar からわれわれを追い出すために使用されるであろう——を建造するということがほど奇妙なことではないだろう。それは信じ難いことである。」(The London Times 24 2 1888 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.399.) その二人とは, 新会社設立に関与した元海軍軍需品部理事(Director of Naval Ordnance)の一人であった海軍省の Henry Boys と会長の Hartington 侯爵のことである。この頃, 海軍防衛法(Naval Defence Act of 1889)の制定が政治的争点の一つであった。
- 26) J. D. Marshall, *op. cit.*, p.398.
- 27), 28) MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire 12 11 1886, 18 1, 20 7, 10 8, 5 11, 1887, 23 2 1888, MS. the Duke of Devonshire to the Lord Hartington, 30 1 1887 quoted in S. Pollard, *op. cit.*, p.217.
- 29) J. D. Marshall, *op. cit.*, p.387. 経営危機に喘ぐ1877年に, 賃金引き下げに抗議する女工のストライキがあった。この工場設立の目的の一つは, 家族ぐるみのパロウへの移住を促進し, 価値流出を防ぐことにあった。しかし, 1881年に労働者が家族・親戚に送った貨幣額は, 週1,000 ポンドにも達していた。
- 30) MS. Diary, 17.2.1875 to 6.3.1883, quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.390. 造船所の支配人は, Robertson (1873-4年) に始まり, James Humphrys (1875-81年), William John (1881-?年) へと解雇と

採用が繰り返され、Johnの後にはジュート工場のマネイジャーを1880年に解雇された William Fleming が採用された。また、ジュート工場の場合も同じように解雇と採用が繰り返され、製粉工場の倒産の原因の一つも、無能なマネイジャーによるものであったとされる。

比較的久しく造船会社のマネイジャーを勤めた James Humphrys の場合、創業以来最高の建造トン数を記録した81年に解雇されたのは、City of Roma の爆発事故に加え、労務管理上の失敗がその理由の一つであった。具体的には、1878年にかれが時間厳守——控え室の使用を一人一日につき7分に制限——違反に対し比較的重い罰金制度を導入したことに端を発した一連の労働争議に対する責任問題である。A.S.E.が主導し、3、4週間の「ゼネラル・ストライキ」を敢行した。労働組合は「この混乱の責任は、支配人のちっげな専制支配 the petty tyranny of the manager にある」(A.S.E., Abstract Report of the Council's Proceedings, June 30th, 1878, to Dec. 31st, 1879, pp.22-23 in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.390.)と主張し、取締役会との直接交渉を求めた。結局、この交渉においてこの争議は解決をみた。残ったのは Humphrys の責任問題だけであった。

また産業帝国の経営管理問題で興味深いのは、1878年に「Ramsden が手にする権限をより小さなものにする」(MS. Diary, 17.2.1875 to 6.3.1883 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p.390.)ことが主要企業の組織上の申し合せによって決められたようであるが。詳細については残念ながら不明である。

31) S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p.124.

32) 1895年8月に James Ramsden の後を受けて、Secretary and General Manager に就いた Alfred Aslett の下で、この鉄道の歴史において初めて、経営政策の重点が貨物輸送から旅客輸送へ移され、積極的な観光輸送開発が実施された。そのために客車輦の改善や重レールとより強力な機関車が導入された(*ibid.* p.125.)。この政策転換の背後には、この時期にレジャーが下層階層にまで普及し、湖水地方 Lake District への旅行客の増加があったようである。この地方は、The National Trust for Places of Historic Interest or Natural Beauty——1895年に設立——の発祥の地であった。それについては、四元正博「湖水地方の『番犬』——ナショナル・トラストとローンズリィー」浜林正夫・神武庸四郎編著『社会的異端者の系譜』1989年を参照。

III 工業的衰退と Cavendish 家の財政状態

不況の兆候が現れたその翌年、Cavendish 家の総差配人である William Currey は、公爵に書翰を送り、次のように述べている。

「私には、バロウでの資本支出の度重なる必要を満たすということの問題を検討しなければならぬときがきたように思われます。資金需要が非常に大きなものになりつつありますが、会社が閣下に依存すること——これまではよくあったことなのですが——はできないであります¹⁾」。

これは、Cavendish 家の家産管理・所領経営に重要な責任を負う総差配人の立場から、不況に喘ぐバロウ企業群への投資を続ければ、Cavendish 家財政に耐え難い負担を強いることなるだろうと、起こりうる財政破綻を危惧し、公爵にその投資を思い止まらせようとするものであった。

Currey は、この警告と同時にファーニス鉄道会社を Midland Rly. や L. N. W. Rly. 等の主要幹線鉄道会社に売却し、その売却金によって諸会社を救済し、公爵の負担を軽減することを提案した。すぐさま、それは鉄道会社の取締役会において承認され、専任取締役である Ramsden がこの二会社との交渉を命じられた。鉄道会社がかの「産業帝国」の中核企業であったことを考えるならば、この売却計画は、取締役会を支配する不況に対する深刻な危機意識を表現するものとして興味深いが、結局、この交渉は失敗に終わった²⁾。しかも、1876年中頃には鉄道グループを形成する諸企業の取引銀行である London and Westminster Bank がそれ以降の信用供与を拒否するという事情も加わり、バロウ企業群が依拠すべき「資本の唯一可能な源泉」³⁾は、Currey の意に反して、ますます Devonshire 公爵とその資産ということになった。77年の3月には、公爵自身も自らの役割を自覚して、「破産を回避するためにわたしが巨額の資金を見つけだすことは明らかに必要なことである」⁴⁾と日記に記している。

実際にも、74年の不況の開始から90年代初頭の「産業帝国」の崩壊に至る過程において、公爵の果たした金融的役割はそれ以前にも増して大きなものであった。それは、われわれがすでに考察した、鉱山使用料と鉄道株配当——のちには鉄鋼株配当を加えて——という経路での土地所有者による地域的「富」の集中、その土地所有の「富」の大規模な資本への転化として展開されるヴィクトリア繁栄期における投資メカニズムとは、質的に異なるメカニズムを形成し、またその地主財政に与える影響という点でも異なるものであった。それについて、まずこの時期のパロウ企業群に対する公爵の投資規模、次いでその資金の調達メカニズム、最後にその地主財政への影響を順次考察することによって明らかにしよう。

(一) 「大不況」期の投資規模

この時期の公爵のパロウ企業群に対する投資の規模はどの程度のものであったのだろうか。

1874年に巨額の欠損によって逸早く経営危機に陥り、87年に軍艦製造会社に改組するまで経営危機に喘いでいたパロウ造船会社についてまずみてみよう。74年に、再建のために株式で200,000ポンド、社債で100,000ポンド、計300,000ポンドの増資を行っているが、このとき、公爵は新発行の全株式を引き受け、それ以前に認可されていた未発行の660株も購入し、さらに Ramsden と共同して他の株主から800株を買い取った⁵⁾。F. C. Cavendish 卿もこのとき1,000株を購入した。74-76年における公爵の投資額は、300,000ポンドを下らなかったといわれる。78年には、全株式が額面価格を25ポンドから10ポンドに書き換えられ、新たに270,000ポンドの株式が発行された。公爵は同年にまず200,000ポンドを、そして83年には残りの70,000ポンドを引き受けた。またこの間に Ramsden との共同保有株、800株が廃棄された⁶⁾。

造船会社に負けず劣らず早くから経営危機に喘ぎ、そのうえ二度の火災の被害を被り、終には1893年に倒産した Flax and Jute Mill Co. の場合をみてみよう。75年には、当該会社は、経営危機を回避するために、それまでの認可社債額50,000ポンドから200,000ポンドに増資せざるを得なかったが、その翌年には、巨額の当座借越のために経営危機に陥り、公爵は「B」(据置 deferred) 株で増資分の150,000ポンドを出資した。80年までには、「創業資本 original capital」が、経営不振や最初の火災のために、「無価値」と評価されるに至ったのであるが、このとき、公爵は小株主から額面価格25ポンドの株を2ポンドで買い取った。82年には、全株式の額面価格が25ポンドから1ポンドに書き換えられ(資本総額の300,000ポンドから12,000ポンドへの減額)、新たに1ポ

第5表 Cavendish家の株式保有の変化 1871-1886年

(ポンド)

会社	1871			1874			1886			公爵家の推定損失額
	発行額	公爵家保有		発行額	公爵家保有		発行額	公爵家保有		
		保有額	%		保有額	%		保有額	%	
Barrow Shipbuilding Co.	17,400	4,500	25.9	209,075	101,100	48.4	400,000	383,730	95.9	140,000
Flax and Jute Mill Co.	57,400	15,000	26.1	150,000	41,750	27.8	130,000	128,449	98.8	35,000
B. Haematite Steel Co.	700,000	190,750	27.3	*1,300,000	383,700	29.5	1,929,610	**651,580	33.8	-
B. Steam Corn Mill Co.	7,506	1,584	21.1	23,574	11,000	46.7	22,620	***10,760	47.6	-
計	782,306	211,834	27.1	1,682,649	537,550	31.9	2,482,230	1,174,519	47.3	175,000

(注) * 1873年の数値, ** 優先株を含む, *** 1881年の数値 (1882年に倒産)

出所: 1871年と1886年の数値, 鉄鋼会社の1873年の数値に関しては, S. Pollard, Barrow-in-Furness and the Sevsnth Duke of Devonshire, *Economic History Review*, 2nd Ser., Vol. 8, 1955, pp.216,218. 鉄鋼会社の数値を除く1874年の数値に関しては, do, Town Planning in the Nineteenth Century: the Beginnings of Modern Barrow-in-Furness, *Transaction of Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, Vol. LXII, 1952-3, p.102.

ンド株で150,000ポンドを調達する権限が獲得された。これに対して、公爵は、87,000ポンド分を購入し、未回収の貸付金と引き替えに、32,000ポンドの株式を受領した⁷⁾。

鉄道会社を除けば、最大最強の企業であった鉄鋼会社は、設立から11年間の繁栄を再び見ることができなかったとはいえ、その経営は80年代の不況まで比較的安定していたことはすでに述べた。その点で、さきの二つの会社とは違って、それまでは少なくとも破産救済的な公爵の投資を必要としなかった。しかし、90年代初頭の経営権の譲渡に至るまで、公爵の投資は拡大し続けた。73年の800,000ポンドの株式発行額に対し、公爵および公爵家の投資額は、その40%に近い、317,200ポンド、77年の250,000ポンドの発行額に対して、約46%の114,100ポンド、78-86年の発行額379,610ポンドに対し、その40%の157,800ポンドであった⁸⁾。

82年に倒産した製粉会社に関してはその詳細を知ることができないが、それを含め以上四社の繁栄期の71年、不況開始期の74年、「産業帝国」がその崩壊の危機に瀕していた86年における公爵家の株式保有額を表わしたのが、第5表である。それは、この時期における公爵の金融的役割を総括的に表現しているといえよう。ここからさしあたりつぎのことを指摘することができる。第一に、「大不況」期に入って各企業とも公爵家の株式保有率が増大し、バロウ企業群に対する公爵家の金融的役割がそれ以前よりも拡大していること、第二に、経営が比較的安定し、一般資本市場で資金を調達することが可能であった鉄鋼会社に比して、経営危機に喘ぐ造船とジュートの二社ではその役割が圧倒的に高く、公爵への金融的依存度が極めて高いことである。このように諸企業の経営状態いかんによって、公爵の金融的役割の違いが見られるものの、全体として公爵の役割は不況とともに拡大したことはあきらかである。74-86年におけるこの四社に対する公爵家の投資額は、両年の保有額の差額に損失額を加えた、811,969ポンドである。

しかし、それだけではなかった。巨額の資金を必要とした、バロウ企業群を全体として救済しようとした鉄道会社によるバロウ港開発政策の展開や新たにそこを母港とする外国航路を開設しようとした事業展開にも、公爵が大きな金融的役割を果たしたことはいうまでもない。この時期の公爵の投資額はもっと膨れあがる。われわれは、これとほぼ同時期の公爵家の Barrow 企業群への投資残高についての数値を別の資料から知ることができるが⁹⁾、それによると、投資残高は、1873年には948,896ポンド、85年には2,144,306ポンドであった。両者の差額にさきの表の損失額を加えれば、それがこの間の公爵家による投資額であったといえよう。それは、74年までに公爵家がバロウ企業群の形成と発展に投資した額を遥かに上回って、1,370,410ポンドにも達している。

(二) 「大不況」期における資金調達メカニズム

「大不況」における公爵家のこのような莫大な投資に支えられて、かの「産業帝国」は、1880年代末までようやく存続することができたといえよう。では、この投資資金はどのようにして調達されたのであろうか。それについてつぎにみてみよう。

以前に明らかにしたように、Cavendish 家の所領経営においては、各地の所領がひとつの「独立した単位」として管理され、資金調達においても当該所領からの収入を基礎とするある種の「自己金融」(「独立採算制」)ともいうべき方式が採用されていた¹⁰⁾。バロウの場合にも追加資本投資は、鉱山使用料、鉄道株や鉄鋼株配当等のバロウからの収入に依存していた。しかし、「大不況」期におけるバロウ企業群が公爵に要請する資金需要は、膨大かつ一挙的であった故に、そのような投資パターンでは到底満たし得ないものであった。この資金需要には、公爵家の広大な土地所領を基礎にしてはじめて応えることができたのである。そのことは、58年の公爵位継承以来、久しく1,000,000ポンドを前後して推移していた公爵家の抵当負債額が、この時期に急増することか

第6表 Cavendish 家の収入および負債の推移

(ポンド)

年	経常収入	経常地代 取 入	配当収入	バロウ以外 の配当収入	バロウ配当 取 入	負債額	利子負担額
1870	171,000	127,798	43,202	4,904	38,298	1,000,000	42,500
1871	196,000	137,000	59,000	(5,900)	(53,100)	1,030,000	42,500
1872	203,000	130,764	72,236	6,414	65,822	1,200,000	42,500
1873	290,000	155,000	135,000	(13,500)	(121,500)	1,180,000	52,000
1874	311,000	141,716	169,361	17,541	151,820	1,250,000	50,102
1875	250,000	155,000	95,000	(27,550)	(67,450)	1,400,000	55,000
1876	245,000	153,995	91,005	26,360	64,645	1,550,000	64,000
1877	241,000	136,000	105,000	(24,150)	(80,850)	1,660,000	65,000
1878	215,000	134,887	80,113	17,907	62,206	1,870,000	74,000
1879	152,000	93,000	59,000	(24,000)	(35,000)	1,860,000	75,000
1880	215,000	101,861	113,139	23,167	89,972	1,800,000	75,000
1881	205,000	90,000	115,000	(23,000)	(92,000)	1,750,000	70,000
1882	210,000	97,459	<u>112,541</u>	<u>21,451</u>	<u>91,090</u>	1,880,000	70,000
1883	182,000	117,000	65,000	(34,000)	(31,000)	1,950,000	76,000
1884	171,000	120,049	50,951	34,209	16,742	1,900,000	75,000
1885	141,000	107,000	34,000	(23,460)	(10,540)	1,800,000	74,000
1886	115,000	90,026	<u>24,974</u>	<u>17,351</u>	<u>7,623</u>	1,810,000	73,000
1887	140,000	115,000	25,000	(17,250)	(7,750)	1,760,000	72,000
1888	131,000	106,888	25,084	16,597	8,487	2,000,000	81,353
1889	—	—	—	—	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	—
1892	103,000	64,000	39,000	—	—	1,460,000	54,000
1893	103,000	68,000	35,000	—	—	1,400,000	53,000
1894	116,000	96,000	20,000	—	—	1,350,000	53,000
1895	101,000	84,000	17,000	—	—	1,320,000	45,000
1896	110,000	95,000	15,000	—	—	1,190,000	46,000
1887	122,000	92,000	30,000	—	—	1,050,000	42,000

(注) 下線は確定数値, 括弧内は推定数値, 他はグラフから読み取った数値。

出所: D.Cannadine, *The Landowner as Millionaire: the Finances of the Duke of Devonshire, c. 1800-c. 1926, Part II, Appendix B, The Agricultural History Review, Vol.25, 1977, pp.94-97* and *do, Lords and Landlords; the Aristocracy and the Towns 1774-1967, Appendix D, The finances of the dukes of Devonshire 1858-1931.*

ら窺い知ることができる。

第6表は、70年代初頭の繁栄期を含む28年間の Cavendish 家の収入と負債の推移を表したものである。本表の数値は、その正確さの点で三つに分類されることは本表の註記において示唆した通りであるが、傾向の検出が問題となるここでは十分に検討に値するものと看做してさしつかえないだろう。

負債額は、「大不況」が始まる73年に1,180,000ポンドから88年には公爵家史上最高の2,000,000ポンドに達している。この間の負債額のほとんどがバロウ企業群に投資されたと考えてほぼ間違いないと思われる。この所領を担保にした資金提供は、主として、Scottish Widows, Equitable, Union 等の保険会社や、そして親戚、友人、公爵家事務弁護士 Currey 家の顧客よるものであった¹¹⁾。この抵当債務による資金調達以外にも、公爵家の土地所有を基礎に調達された資金として、所領売却金がいづらかそれに加わったと考えられる。七代目公爵は原則としては土地売却による資金

調達を避けていたようであるが、決して多くはないが、1858-84年において所領の売却によって投資資金260,000ポンドが調達された¹²⁾。このうちに当面する時期のものも含まれていると考えてよいだろう。

このように「大不況」期にはバロウへの投資資金の調達の基礎に、1,000,000ポンド以上の負債を抱えていたとはいえ、公爵家の広大な所領があったことは明らかである。ピクトリア繁栄期に、所領経営の延長線上の利害に先導され、土地所有の「富」の大掛かりな資本への転化によって創出されたバロウ企業群、すなわち「ファーニス鉄道産業帝国」は、「大不況」期に入ってその延命が土地所有そのものに直接支えられたのであった。

しかし、特に、破産救済および「産業帝国」全体の延命のために資金が必要とされた73-83年における抵当債務による調達額770,000ポンドは、この間の投資額を満たすことはできない額であり、当然のことながら抵当債務は新たな利子負担を伴うものであった。この利子負担および不足額がどのように調達されたのかについてみてみよう。われわれは、この時期の、バロウからの収入、すなわち、鉱山使用料、鉄道株や鉄鋼株の配当等のいわゆる「域内資本源泉」がいかなる状況にあったのか、また、それらが新規負債の利子負担や不足額を満たし得たかどうかについて検討しよう。

バロウの配当収入は、不況のボトムをなした79年、80年代不況の出発年の83年を除き、年々の利子負担額とほぼ同額かそれ以上であり、通年の合計額でも上回り、この間の利子負担を賄うのに十分な額であった。しかしこの利子負担は、58年の公爵位継承以来の旧負債の利子負担を含む

第7表 関連表

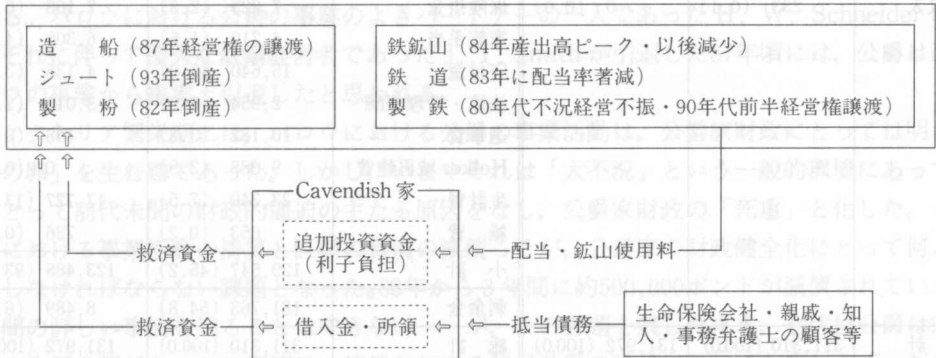
	新規負債利子 負担額 ①	①控除後バロウ 配当収入
1870	0	38,298
1871	0	53,100
1872	0	65,822
小計	0	157,220
1873	9,500	112,000
1874	7,602	144,218
1875	12,500	54,950
1876	21,500	43,145
1877	22,500	58,350
1878	31,500	30,706
1879	32,500	2,500
1880	32,500	57,472
1881	27,500	64,500
1882	27,500	63,590
1883	33,500	-2,500
小計	258,602	628,931
1884	32,500	-15,758
1885	31,500	-20,960
1886	30,500	-22,877
1887	29,500	-21,750
1888	38,853	-30,366
小計	162,853	-111,711
総計	421,455	674,440

ものであり、新規負債の利子負担との関連を見なければ、同時期の資金調達に果たした「域内資本源泉」の役割を知ることはできない。

第7表は、新規に発生した負債の利子負担額とバロウの配当収入との関連を表わしたものである。バロウの配当収入は、83年を除き、新規の利子負担額を遙かに凌駕する額であることがわかる。その新規の利子負担額を控除した後のバロウ配当収入額は、73-83年累計では、600,000ポンド以上にも達する。この額は、ほぼ同時期の投資額1,400,000ポンドから先の抵当負債による調達額約770,000を控除した額、すなわち不足額とほぼ同額である。

このことから、不況期の投資メカニズムについてのひとつの構図が浮かび上がって来るだろう。広大な所領を担保にした借入金の調達、その利子のバロウ配当金による負担とその残余金による追加投資が、それである。このバロウからの配当金は、経営危機に喘ぐ造船、ジュート、製粉の各社のものではなく、鉄道会社と製鋼会社からのものであった。したがって、「産業帝国」の延命は、公爵家の広大な所領につけ加え、鉄道会社や製鋼会社からの配当に依存していたといえよう。さらに、バロウからの収入といえば、ファーニス鉄鉱山からの地代収入、すなわち鉱山使用料が加わる。それについて詳細を知ることはできないが¹³⁾、それは、このような投資メカニズムの存在を否定するどころか、むしろそれをより柔軟なものにしていたといっていよいだろう。以上を概念図に整理したのが第1図である。

第1図 「大不況」期の資金調達メカニズム概念図



しかし、バロウからの配当収入が、急減し、年々の全利子負担はいうに及ばず、新規負債の負担額でさえも、賄うことができなくなった83年以降には、さきの投資メカニズムは崩壊していることが見てとれる。それは、鉄道株配当の著減、80年代不況による製鋼会社の経営不振、何よりもバロウ経済がその上に築かれていた鉄鉱石資源の枯渇と深層採掘に基づく産出高の減少等、「域内資本源泉」の枯渇によるものであった¹⁴⁾。われわれは、ここに「産業帝国」崩壊の金融的側面をみることができよう。

(三) 地主財政の逼迫

80年代不況の開始は、莫大な抵当債務による資金調達を前提しつつ、バロウの配当収入での利子の負担とその残余金の投資というかの救済資金の調達・投資メカニズムの崩壊を告げるものであった。それは、とりもなおさず、巨額の負債とその利子負担という重荷を公爵家財政全体に負わせることを意味した。この負担を公爵家財政はどの程度まで許容することができたのだろうか。

この程度如何が、経営危機に瀕するバロウ企業群の延命のための更なる資金需要を満たしうるかどうかを左右する。

利子負担がバロウの配当収入に依存することができないとすれば、当然、それは他の収入、特にその大半を占める地代収入に依存せざるをえない。しかし、70代末に始まる農業大不況によって、地代徴収はその10~30%の割引を余儀なくされ、公爵は、再三再四、「農業事情には大変な暗雲がたちこめている」¹⁵⁾と告白せざるを得なかったといわれる。そこで、再び第6表に戻り、「経常地代収入」の推移についてみてみよう。この場合、つぎのことに留意しておかなければならない。この「経常地代収入」は、各所領の地代収入から当該所領管理費用や土地改良費用等を控除したのちの収入額の総計、いわば「ロンドン純送金」の総額であって、所領管理費用や改良投資の節約によって多少弾力的であるために、それは地代収入に与える農業不況の影響を直接反映しているとはいい難いということが、それである。とはいえ、74年から88年、特に84年以降において経常地代収入額は、多少の増減を伴いつつ、減少傾向にあったことは明らかである。

第8表 1874年と1888年の経常勘定における収入と支出

ポンド(%)

収 入			支 出		
項 目	1874	1888	項 目	1874	1888
地代純収入	141,716 (45.5)	106,888 (81.0)	負債利子	50,102 (16.1)	81,358 (61.6)
配当収入	169,361 (54.4)	25,084 (19.0)	年賦金	5,655 (1.8)	2,645 (2.0)
雑収入	233 (0.1)	0 (0.0)	保険掛金	7,223 (2.3)	7,168 (5.4)
			家族手当	4,710 (1.5)	6,300 (4.8)
			守付金	15,640 (5.0)	4,135 (3.1)
			法律・管理報酬	2,954 (0.9)	3,011 (2.3)
			選挙費	10,182 (3.3)	408 (0.3)
			Holker 城再建費	9,088 (2.9)	0 (0.0)
			生計費	23,340 (7.5)	17,727 (13.4)
			雑 費	653 (0.2)	736 (0.6)
			小 計	129,547 (45.2)	123,488 (93.6)
			剰余金	181,763 (54.8)	8,489 (6.4)
総 計	311,310 (100.0)	131,972 (100.0)	総 計	311,310 (100.0)	131,972 (100.0)

出所：D. Cannadine, *The Landowner as Millionaire: The Finances of the Duke of Devonshire, c. 1800-c. 1926, The Agricultural History Review*, Vol.25, 1977, Part II, p.94, Appendix B, Table I.

第8表は、負債が公爵家史上最高である2,000,000ポンドに達した88年の収支、そしてそれとの比較のためにすでに示したことのある「大不況」開始期の収支を表わしたものである。88年の収入は、配当収入はいうまでもなく、地代純収入(=経常地代収入)でも74年に比して7割5分に落ち込み、全収入額では、74年の実に5割にも満たない。支出に関しては、88年には負債費用が経常収入の6割にも達し、2割弱の74年と比較して異常なまでの高さに達している。しかし、興味深いことに両年の支出総額はほぼ同額である。それは88年の利子負担額が74年のそれよりも約30,000ポンドも多いにもかかわらずである。少しく詳しくみれば、74年と比較すれば、寄付金、Holker 城再建費や選挙費用等の削減額によって利子負担額の増加額が相殺され、他の費目はほぼ同額であることがわかる。前者の費目は、節約可能な臨時支的性格が強いものである。もともと節約家として知られる七代目公爵のことを考えれば、それ以外の費目は、公爵家の地位にふさわしい最低生活に必要な費用であったと推測される。この額に利子負担額を加えたものが、公爵

家財政の「固定費用 fixed charges」ともいうべきものである。この「固定費用」を超える収入額が剰余金であり、88年には僅か8,489ポンドである¹⁶⁾。この額では、新規の負債を設定するどころか、負債の返済さえおぼつかない額である。このような財政事情を知るならば、85年の77才の誕生日に公爵が「私の個人的な事情は全く不満足な状態になりつつあるように思われる」¹⁷⁾とし、その三年後に「私の事業の状態は、あらゆる源泉からの収入をおおいに減少させる全般的な不況のために、満足するものではない」¹⁸⁾と独白せざるを得なかったのは、至極当然であったといえよう。

かかる事情のもとで、もし所領の売却ではなくその維持を前提すれば、公爵家の資金調達能力は、利子負担能力の点からも、すでに88年の時点で限界点に達していたといえよう。経営危機に瀕するバロウ企業への破産救済のための資金援助は、公爵家の財政全体を考慮しても、不可能となっていたのである。公爵は、86年の造船会社およびジュート会社の取締役会の後、破産救済資金の「唯一可能な源泉」である自らのこのような状態を踏まえ、バロウの事業活動の失敗を自覚しつつ、つぎのように述べている。

「この二つの会社はあいかわらず経営状態が良くない。……事態は一層心配なものになりつつある。破産がもはや避けられないものであると思う。事実、バロウは深刻な危機に逢着し、そのすべての工場は完全に失敗しつつあるように思われる。」¹⁹⁾

ここでは、経営不振の造船、ジュートの二社だけでなく、鉄鋼会社を含む「すべての工場」も「失敗」しつつあることを覚悟していたことが示されている。公爵は、その翌年、造船会社の経営権を他の造船業者に譲渡する決定を下し、また鉄道会社の会長職を息子 Hartington 侯爵に譲っている。バロウにおける公爵の事業のよきパートナーの一人であった H. W. Schneider が死去し、それに伴って優秀な鉄鋼経営者であった J. T. Smith が引退した87年頃には、公爵は恐らくバロウの事業から事実上引退したと思われる。

ヴィクトリア繁栄期には、バロウにおける公爵の事業活動は、公爵家財政にとっては明らかに「金の卵」を生む鶏であった。しかし、いまやそれは「大不況」という一般的環境にあつて公爵家にとって前代未聞の財政的逼迫の主たる原因をなし、公爵家財政の「死重」と化した。このバロウにおける事業活動の清算と巨額の負債の減債こそが、公爵家の財政健全化にとって何よりも解決しなければならない課題となった。88年から3年間に約500,000ポンドが減債されている——この間の詳しい事情を知ることはできない——が、この課題を残したまま、七代目公爵は91年に82才の生涯を閉じた。この事情は、依然として八代目公爵の時代になっても変わらず、むしろ、土地問題を廻る新たな状況のもとで、より一層深刻なものとなっていた。それについて、八代目公爵は、妹 Lady Egerton に書き送った書簡においてつぎのように説明している。

「財政的見通しは遺憾ながら改善する見込みがないといわざるをえません。故公爵の時代でさえこれほど悪かったとは思われません。……石炭や鉄の鉱山使用料として得た莫大な資金は不生産的なバロウでの投資に注ぎ込まれました。いまや、他の配当からの収入を除いて、固定費用を超える剰余は存在しません。もっと節約する必要があります。現在、Chatsworth や Hardwick を閉鎖し、節約を敢行するほかないといわざるをえません。」²⁰⁾

公爵家財政の健全化は、八代目公爵の課題として残された。それは、バロウでの事業展開によって世界市場に深く組み込まれ、その不安定性に翻弄された地主資産の不可避的な結果であったといえよう。

他方、Cavendish 家は、このバロウ工業資産の売却に続いて、大規模な所領売却を実施した。八代公爵の所領売却は、この大規模な所領売却の先駆けとして、所領の維持を前提として、大規模な所領売却を実施した。

- 1) MS. William Currey to Devonshire, 5 4 1875 quoted in D. Cannadine, *The Landowner as Millionaire: The Finances of the Dukes of Devonshire, c. 1800-c. 1926*, *Agricultural History Review*, Vol.25 1977, Part. II, p.86.
- 2) S. Pollard, *Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire*, *Economic History Review*, 2nd. Vol. XIII, No.2 1955, p.218. 1882年に再び鉄道会社の売却が決定され、Midland Rly. との交渉が行なわれたが、後者の提示価格が低かったために、実現されずに終わった。因に、こときは、公爵の次男、Frederick Cavendish が Dublin で暗殺され、公爵の事業活動への情熱が失せていたころであった。
- 3) D. Cannadine, *op.cit.*, p.86. 取引銀行の信用供与の停止に関しては J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, 1958, p.384.
- 4) MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire, 13 March 1877 quoted in S. Pollard, *op.cit.*, p.217 and D. Cannadine, *op.cit.*, p.86.
- 5) 不況期の経営危機における公爵の金融的役割への産業的巨頭の期待の大きさを示唆するものとして、75年に H. W. Schneider が公爵に直接的な収益を伴わない630,000ポンドの出資を要請する二つの造船会社再建計画を提案したという事実(S. Pollard, *op.cit.* p.217, J. D. Marshall, *op.cit.*, p.383.) は興味深い。
- 6) S. Pollard, *op.cit.*, p.217. この間の造船会社の株主数は83年の34人から84年の11人へと著しく減少している。いうまでもなく、残ったのは公爵家の人々かバロウの取締役達であった。
- 7) *Ibid.*, p.218.
- 8) *Ibid.*, p.216, Table I. その公爵自身と家族との内訳は、73年, 220,000ポンド, 97,200ポンド, 77年, 67,750ポンド, 46,350ポンドであった。ただし78-86年に関しては不明である。
- 9) D. Cannadine, *op.cit.*, p.94, Appendix B, Table II.
- 10) 拙稿「19世紀中葉期イギリスにおける大土地所有貴族の企業活動と家産管理——ファーンリスにおける Devonshire 公爵の場合——」(『北見工業大学研究報告』第22巻第1号) 参照せよ。
- 11) D. Cannadine, *op.cit.*, p.86.
- 12) *Ibid.*, p.86, note 73. ただし, Cannadine は, Summary of Accouts, 1858-84によってこの数値を算定しているが、この時期の取り方は、公爵家の財政状態に即してみても、73年を境とする財政状態の変化を等閉視するものである。かれの公爵家財政状態分析の方法的問題点については、拙稿「19世紀イギリス大土地所有貴族と抵当債務——二つの『英国貴族の歴史像』の紹介を中心に——」(『北見工業大学研究報告』第23巻第2号) を参照せよ。
- 13) Park 鉱山からだけの公爵の鉱山地代収入は、1857年の時点で年間8,000ポンド、開坑45年間で600,000ポンドを超え (J. T. Ward, *Landowner and Mining*, in J. T. Ward & R. G. Wilson eds. *Land and Industry*, 1971, p.114.), また1851-85年における1エーカー当りでは、80,000ポンドとなる (J. D. Marshall, *op.cit.*, p.395.)。この鉱山の産出高は85年に307,321トン、90年に268,405トン (J. Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1890-1, p.126.) であり、この時期においてもその地代収入はかなりの額であったと思われる。
- 14) 「鉱石および鉄道」からの収入を主要内容とする「域内資本源泉 (the internal sources of capital)」概念は S. Pollard が与えたものであり、ヴィクトリア繁栄期のバロウにおける資本形成が、この「域内資本源泉」を基礎とするものとして捉える点で、われわれの立論に多くの示唆を与えるものであるが、「大不況」期における公爵の破産救済資金とその「域内資本源泉」との関連の理解においては、S. Pollard は、間違いでないにしても、不十分な理解を示しているように思われる。かれは、74年における不況の兆候の開始とともに「域内資本源泉」の「枯渇」を結論し、「1874年以降15年間で、Devonshire 家の巨大な所領の資源が…経営危機に喘ぐ Barrow の産業企業を救済するために活用された」(S. Pollard, *op.cit.*, p.220.) としている。救済資金の調達のために他の所領が担保として動員されたことは事実であるが、しかし、少なくとも82,3年までは、その利子負担およびこの時期の投資額の二分の一程度は、「域内資本源泉」から調達されたのであり、「域内資本源泉」の枯渇からやにわに「全所領源泉」の動員を結論することはできない。D・キャナダインは、Cavendish 家にとってのバロウ資産の負の役割を強調するために、この S・ポラードの見解を踏襲し、より一層強調している。この強調は一面的であると言わなければならない。
- 15) MS. Diary of the 7th Duke of Devonshire; 29 3 1879; 13 5 1879; 1 10 1879; 1 5 1885; ; 1 12 1885; 2 11 1887; 2 12 1887 quoted in D. Cannadine, *op.cit.*, p.87. キャナダインは、この間の公爵家地代収入について「公爵のすべての所領で10-30%の地代割引をともなった」としている (*ibid.*, p.87.)。また、イギリスにおける農業大不況期の地代の減額については、椎名重明「近代土地所有」1973年、第4章「『大不況』とイギリス農業の変貌」を参照。
- 16) 1887年の剰余金は12,067ポンドであった (D. Cannadine, *op.cit.*, p.87.)。
- 17) MS. Diary, 27 4 1885 quoted in D. Cannadine, *op.cit.*, p.87.

- 18) MS. Diary, 4 2 1888, 27 3 1888 quoted in D. Cannadine, op. cit., p.87.
 19) MS. Diary, 9 3 1886, 25 7 1886 quoted in D. Cannadine, op.cit., p.86.
 20) MS. the 8th Duke of Devonshire to Lady Egerton, 6 4 1894 quoted in D.Cannadine, op. cit., p.88.

結 び

「産業帝国」崩壊後、Cavendish 家は、いまや死重と化したバロウ資産の売却に着手した。鉄道会社を除く、ほとんどすべてのバロウの工業資産は、1890年代中頃までには、売却された¹⁾。このバロウ工業資産の売却のうちその後のバロウの歴史において注目されるのは、1897年の Naval Construction and Armaments Co.の売却である。この年、シェフィールドに拠点を置く、鉄道資材、重鋳鍛造鋼、大砲、装甲板製造企業であった Vickers and Sons Co.は、機関銃製造部門の確保のために Maxim-Nordenfelt Guns and Ammunition Co.を吸収するとともに、最大級の戦艦建造分野への進出拠点としてバロウ造船所を購入し、軍需独占企業としての躍進を開始したのである。爾後、新会社 Vickers Sons and Maxim Co.は、吸収と合併を繰り返し、「古典的帝国主義の時代」におけるイギリスの軍需産業を代表する企業となったことは周知のことである²⁾。バロウは、この企業の発展とともに、特に1900年代初頭の世界海軍膨張期、そして第一次大戦期に、Vickers の「巨大戦艦製造拠点」³⁾として再び繁栄を誇り、文字通り「ヴィッカーズ・タウン (Vickerstown)」⁴⁾として蘇生した。

第9表 Cavendish familyの土地売却略年表 (ポンド)

年	売却額	売却資産所在地
I 六代目公爵 (1811-1858)		
1813	229,727	Nottingham
1815	70,000	Burlington House
1824	160,000	Yorkshire (Wetherby)
1945	575,000	Yorkshire (Londesborough Balderley)
計	1,034,727	
II 七代目公爵 (1858-1891)		
1858-84	260,000	
III 八代目公爵 (1891-1908) と九代目公爵 (1908-1938)		
1892-99	790,000	Derbyshire, Irland
1900-14	660,000	Derbyshire, Irland
1915-18	42,000	-
1919-20	750,000	Devonshire House
1819-22	640,000	Somerset, Derbyshire, Sussex
計	2,882,000	

出所：D. Cannadine, The Landowner as Millionaire, pp.79-91
 の叙述から作成

他方、Cavendish 家は、このバロウ工業資産の売却に続いて、大規模な所領売却を開始した。第9表は、歴代公爵の所領売却を表わしたものである。ここから知られるように、八・九代目時代の所領売却は、所領の維持を前提としていた七代目公爵の時代はいうにおよばず、乱脈な財政運

営のために所領売却を余儀なくされた六代目公爵の時代の倍以上の2,882,000ポンドにも達している。

これらの所領売却金は、バロウ工業資産の売却金を合わせ、まず減債、相続税の納税に使用されたのであるが、その残余金は証券投資に向けられ、のちには資産の土地から証券への転換を目的に所領が売却された。この「資産構成」の変更の結果、Cavendish家は、1920年代の中頃までには、配当収入が農業地代収入を遥かに上回り、全収入額の三分の二を占めるに至っている。収入において、公爵家は「土地貴族」から「金利生活者」への転身を遂げたのである。しかし、公爵家は、1933年には負債を完済し「財政の回復」を達成しただけなく、「支出の様式では地主の生活様式」を維持することができたといわれる⁵⁾。かくして、Cavendish家は、19世紀末から20世紀の最初の四半世紀にいたる「所領の崩壊と譲渡の時代」⁶⁾において「資産構成」を根本的に変更し、「土地貴族」から「株式・債券保有貴族」への転身を遂げたのである。

ところで、いわゆる「大不況」期は、世界市場で君臨していたイギリスの工業覇権の、したがってパックス・ブリタニカの崩壊の時期であった、と同時にイギリス資本主義自身が「工業国家」から「植民地帝国主義」＝「金利生活者国家」⁷⁾への編成替えを開始する時期でもあったことは、周知のことである。Barrow-in-Furnessの、巨大軍事独占体Vickersの軍艦製造拠点、「ヴィッカーズ・タウン」としての蘇生は、このイギリスの構造的・段階的な変化と同じ時期に始まった。他方、Cavendish家の「土地貴族」から「株式・債券保有貴族」への転身は、自らの経済的利害を、まさにこの「金利生活者国家」の頂点に位置する「シティ・インタレスト」のそれと同一化することによって、かつての社会的・政治的地位を維持し、貴族として延命することを意味した。逆に、イギリス金融資本は、この土地売却資金をも動員して、積極的な海外膨張を果たした。これは、「古典的帝国主義の時代」における、資本－土地所有コンプレックスの変遷史としてみたイギリス史の象徴的な一齣であった。

- 1) Cavendish家によるバロウ工業資産の売却の時期とその結果は以下の通りである。①1894-6年にジュート工場の売却、10,000ポンド受領、②1890年代半ばまでに製鋼工場の売却、しかし膨大な株式保有の維持、1900年の保有額370,000ポンド(無配当)、その後減少、1930年の保有、180株の普通株、67株の優先株、③1896-7年の造船所のヴィッカーズへの売却、自由保有地に対して125,000ポンドの受領、新会社の社債300,000ポンドの保有、④1903年のSteam Shipping Co.の解散、資産配分金1,146ポンドの受領。これについては、D. Cannadine, *The Landowner as Millionaire: The Finances of the Dukes of Devonshire*, pp.86-7, 浜田正行「『土地貴族』の『株式・債券保有貴族』への転身過程」(桑原完爾・井上巽・伊藤昌太編『イギリス資本主義と帝国主義』1990年所収)67ページ参照。
- 2) Clive Trebilcock, *The Vickers Brothers; Armaments and Enterprise 1854-1914*, 1977, pp.76, 78, 80, 85, S. Pollard and P. Robertson, *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, pp.114-5.
- 3) William Farrer and J. Brownbill eds., *The Victoria History of the County of Lancaster*, Vol.3, 1914, p.307.
- 4) *Ibid.*, p.304.
- 5) D. Cannadine, op.cit., p.90.
- 6) D. Cannadine, *Aristocratic Indebtedness in the Nineteenth Century: The Case Re-Opened*, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. XXX, No.4, 1977, p.650.
- 7) レーニン『帝国主義論』(『レーニン全集』第22巻)280, 320ページ。なお、ここでは指摘だけにとどめざるを得ないが、特定の資本主義国における農業・土地問題を、それ自体の直接的な諸条件はいうまでもなく、農業の外における資本主義的生産関係、また資本主義の世界史的諸段階の諸条件との関連で捉えることの意義について鋭く解明した、尾崎芳治『経済学と歴史変革』(1990年)、特にその所収論文「ブルジョア的土地変革の理論」、また「資本主義発展・帝国主義形成と土地所有の相互規定関係」という視角から、ドイツ世襲財産の実証的研究をおこなっている、加藤房雄『ドイツ世襲財産と帝国主義』(1990年)は、この期のイギリス土地所有研究にも多くの示唆を与えるものである。