



19世紀イギリス産業社会の一側面

著者	鈴木 満
雑誌名	関西大学経済論集
巻	34
号	6
ページ	1055-1074
発行年	1985-02-25
その他のタイトル	Industrial Society in the Nineteenth Century England
URL	http://hdl.handle.net/10112/14400

論 文

19世紀イギリス産業社会の一側面

鈴木 満

目 次

- I はじめに
- II 貴族・ジェントリーのブルジョア化
- III 中産階級のジェントリー化
- IV ステイタス・シンボルとしての馬車と自動車
- V 小 括

I はじめに

イギリスは産業革命を契機に世界で「最初の工業国家」になったのであるが、経済史家はそのような経済社会の変化に着目し、前工業社会との断絶を強調している。たとえば、P・マサイアスは、産業革命とは「毎年2パーセントに達する成長率の開始と、それが生みだした諸関係とを伴う急速かつ累積的な構造変化」の過程であって、「イギリスでは1740年代と1780年代とのあいだにこのような過程が開始し」、その結果、「何世紀ものあいだ持続した経済生活の伝統ならびに変化の速度との断絶がここに生じた」とのべている¹⁾。他方、政治史家は、選挙区の改正、有権者の増加、政党組織の変化などにもかかわらず、政治社会の指導者は変化しなかったとその連続性を強調している。たとえば、G・K・クラークは、1832年の選挙法改正以降も「政治の最終的な支配権は明らかに古い支配階級、つまり貴族とジェントリー的手中に」あり、また「穀物法の廃止以降も、以前と同じように政治の最終的な支配権はまだ相変わらず古い支配階級的手中にあった」とのべている²⁾。このように、産業革命期

1) P. Mathias, *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain 1700—1914*, (1969) 1972, p. 3, 小松芳喬監訳『最初の工業国家』1972年, 3頁。

以降のイギリス社会においては、急速な經濟成長に伴う經濟生活の過去との断絶と傳統的支配階級である貴族・ジェントリーによる政治支配の連続という二つの側面がみられた。したがって、いわゆる經濟社会の「先進性」と政治社会の「前近代性」という一見矛盾する二つの側面をどのように統一的に理解するかが問題となる³⁾。そこで、本稿では、この問題を連続面から分析したW・D・ルービンスタインの研究を手掛りに検討する。

II 貴族・ジェントリーのブルジョア化

はじめに、産業革命の展開にもかかわらず、貴族・ジェントリーが支配的な地位を存続させることができた要因について検討する。そのさい、イギリスの貴族階級や中産階級の性格が問題となる。そこで、まず傳統的支配階級である貴族・ジェントリーについてであるが⁴⁾、彼らは經濟界とは全く疎遠な世界にいる人々ばかりではなく、鉱物資源にめぐまれた所領を所有している場合には、その所領内における企業活動に直接的ないし間接的にかかわりを持ち、ブルジョア的な性格を示すものもいた。そして、その傾向は、工業化の進展に伴う収入源の多様化——地代収入のほかに鉱山使用料、運河・鉄道投資など——とともに強まった。その結果、「工業化の過程を促進し、完成に向って産業革命を急がせることが、地主やジェントリーの利益にかなっていた」という状況が創出されたのであった⁵⁾。たとえば、1760年代に、アシュバーナム卿はサセ

2) G. K. Clark, *The Making of Victorian England*, (1962) 1973, p. 7; 佐藤明『イギリス産業革命の構造』1959年、後編第二部および「資本主義確立期の階級闘争」矢口孝次郎編『イギリス資本主義の展開』所収、1957年、を参照。

3) 成瀬治「十七・八世紀イギリスの『国家』と『社会』」柴田・松浦編『近代イギリス史の再検討』所収、1972年、84—100頁。

4) F. M. L. Thompson, 'Britain', in D. Spring, *European Landed Elites in the Nineteenth Century*, 1977, pp. 22—44.

5) P. Deane, *The First Industrial Revolution*, 1965, pp. 263—264, 石井・宮川共訳『イギリス産業革命分析』1973年、300頁; J. Scott, *The Upper Classes: Property and Privilege in Britain*, 1982, p. 82.

ックスにある鑄鉄製造工場をリースし、そしてウェイルズにある石炭や鉛の鉱山を自ら経営しただけでなく、かつては鉱山周辺の安価な余剰労働を利用するために紡績工場の設立をも計画していた。また、ランカシャにおいて、ダービー伯爵は石炭や鉛の鉱山を経営し、有料道路や運河に利権を有し、プレストンで綿工場を経営していた。さらに、リーズにおいて、スタンホープ家は炭坑を開発し、鉄工場、レンガ工場、羊毛工場を設立し、運河、有料道路、ドックを建設した⁶⁾。

このように、貴族・ジェントリーが企業経営ないし投資活動を通じて彼らの利害関係を拡大し、多様化させるにつれて、彼らと中産階級との間に利害の一致ないし機能の融合がみられるようになった。たとえば、一方で輸送費の低廉化と輸送時間の短縮をもたらし、他方で地価の上昇をもたらす輸送手段の建設においては、彼らが商人や製造業者と提携するのは当然のことであった⁷⁾。そして、このような企業ないし投資活動において主導的であったのはむしろ地主の方であり、その結果彼らの優位が保持されたというのが、M・J・ウィーナの見解である。すなわち、「伝統的エリートの貴族階級は新しい環境に適応し、また徹底的な変革に向かう圧力をかわそうとする時代の要請にも適応した」のであり、さらに、彼らは「経済的に攻撃的だったので、彼らの明白な価値体系と生活様式を捨てることなく、彼らの優位を保持したのであり、新興のブルジョア階級が貴族の価値体系と生活様式を切望するようになった」のであると述べている⁸⁾。このように、イギリスの貴族・ジェントリーは中産階級と対立する存在ではなく、経済的利害関係を通して機能の融合がみられたが、すべての貴族・ジェントリーが企業活動に参加したわけではなく、のちに考察するよう

6) G. E. Mingay, *English Landed Society in the Eighteenth Century*, 1963, p. 190.

7) Mingay, *op. cit.*, p. 196.

8) M. J. Wiener, *English Culture and The Decline of The Industrial Spirit, 1850—1980*, 1981, pp. 40, 173—174, 原剛訳『英国産業精神の衰退』1984年, 35, 62頁; 天川潤次郎「イギリス経済衰退の精神的原因について」『経済学論究』第36巻第1号, 1982年, 1—33頁。

に、彼らの関心は次第に金融、つまり有価証券への投資活動に移行しはじめていたのであり、また一口に中産階級といっても、工業に基づくグループ、商業・金融に基づくグループそして専門職に基づくグループなどから構成されており、たとえば、1880年代の土地問題を含め、さまざまな改革運動についてみると、知識階級は他の中産階級のグループと異なった動きを示した⁹⁾。

Ⅲ 中産階級のジェントリー化

次に中産階級の特質についてであるが、彼らにも古い社会体制を存続させる要素が内在していた。たとえば、その要素として、H・パーキンの中産階級の「貴族崇拜主義」、つまりスノバリーないしスノビズムを、また、R・ダーレンドルフは新興中産階級の「非産業的価値観」を指摘しているが、それは平井正穂氏がギッシングの中にみいだした「イギリス中産階級に特有な高度の知的貴族主義」でもある¹⁰⁾。

まず、パーキンによれば、非常に俗物的で、階級に支配されていたのがイギリス社会であり、ロンドンやその周辺の諸州の大都市社会であった。そこでは、「上流階級の傲慢と俗物根性は、消極的な偏見ではなく、イギリスの小ブルジョアと労働者階級あるいはあらゆる階級の外国人ないし植民地住民のいずれにしろ『下位のもの』に対して身のほどを知らせるための積極的な方策であり、それは特にイギリスの小ブルジョアと彼らの郊外に住む妻たちに作用した」とのべている¹¹⁾。また、ダーレンドルフの「非産業的価値観」とは、機械

9) H. Perkin, 'Land Reform and Class Conflict in Victorian Britain', in *The Structured Crowd: Essays in English Social History*, 1981, pp. 113—119; 中産階級の急進主義については、P. Adelman, *Victorian Radicalism: The Middle-class Experience 1830—1914*, 1984 を参照; 株式・債券貴族への変容については、吉岡昭彦『近代イギリス経済史』1981年、153頁、ならびに米川伸一『土地問題』the Land Question とイギリス議会1868—1911』『歴史学研究』第337号、1968年、24頁、および「資産階級の形成」『経済評論』1970年8月号、142—155頁参照。

10) ギッシング(平井正穂訳)『ヘンリ・ライクロフトの私記』(1961年)1981年、295頁。

11) Perkin, *The Structured Crowd*, p. 94.

や効率や物質的富を尊重しない考え方であって、それは、イギリスの人々が「産業主義から新たに作り出された富の恩恵を受け始めたが、同時に、生活全体が産業的価値に支配されるようなことのないよう気を配った」結果生じてきた価値観であった¹²⁾。さらに、ウィーナも、実業家層のジェントリー化と実業界の上層ほどジェントルマン的規範が優勢であったことを指摘し、そしてイギリスの商工業の指導者たちは、「工業化前の貴族的、宗教的価値観と新しい専門職的、官僚的価値観とが混合してできた」エリート文化に自分を合わせたとのべている¹³⁾。

このように、イギリスの中産階級は、企業活動を積極的に推進する一方で、内面的には古い社会体制に順応する保守的な性格を有していたといえる¹⁴⁾。そして、このような中産階級の二面性は、活発な経済活動を通じて獲得した富で社会的地位を上昇させ、究極の念願である旧来の社会体制に同化するということで調和が保たれていた。また、そのような中産階級の行動を背後でささえていたのが、工業化以前からイギリス社会の底流にあった貴族的価値体系であったといえる。

それでは、中産階級が貴族・ジェントリーに接近する方法として土地の購入があるが、この方法はどの程度利用されたのであろうか¹⁵⁾。たとえば、E・L

12) ラルフ・ダーレンドルフ（天野亮一訳）『なぜ英国は「失敗」したか』1984年、44頁。

13) Wiener, *op. cit.*, pp. 127, 137, 『前訳書』218, 231頁。

14) Scott, *op. cit.*, pp. 78—113; S. G. Checkland, 'The Entrepreneur and the Social Order: the Japan Business History Society Conference, 6—9 January 1975', *Business History*, Vol. XVII, No. 2, 1975, pp. 183—187; 米川伸一「イギリスの企業」『経済評論』1970年9月号178—189頁。A.ブリッグズも、「優雅な楽々としたカントリー・ジェントルマンの社会の魅力に抵抗するのは困難であった。イギリスにおいては、成上り者とジェントルマンの間の抗争にさいして、成上り者は、彼が自らジェントルマンになるかあるいは彼の息子をジェントルマンにしようとしたときだけ勝利することができた」とのべている（A. Briggs, *Victorian People: A Reassessment of Persons and Themes 1851—1867*, (1954) 1965, p. 142）。

15) R. E. ポンプリーによれば、1837年から1911年の間に463名が新たに貴族の称号を得たが、その内訳は既存の貴族で上級の称号を得たもの134名（29パーセント）、ジェン

・ジョーンズは、アークライト家の場合を取り上げ、企業家が土地所有を通じて地主社会に同化していったケースを説明している¹⁶⁾。その他、ピール家、ストラット家なども企業家から貴族社会に加わった例である¹⁷⁾。また、R・G・ウィルソンは、商人が商業利潤を通して地主になった過程を、リーズ、ブリストル、ニューカッスルそして商人、銀行家、弁護士がいたすべての都市にみいだし、この過程は、「18世紀にジェントリーと商人層の間にあったほとんどすべての社会的障壁を破壊した変化であった」とのべている¹⁸⁾。

しかしながら、H・J・ハバカクは、一部の富裕な商人、法律家、高級官職保有者は「土地が賦与してくれる社会的、政治的威信にひかれて、土地を購入して地主の家門をおこし、貴族・ジェントリー層に同化した」が、しかし、「新しい家系の地主層への流入が、あらゆる時代、この国のあらゆる地方を通じて一様に盛んであったと考えねばならない理由は毛頭ない」と批判的見解をのべている。というのは、「だいたい1730年代から18世紀末までの時期には、新しい家系が地主化したケースはそれ以前に比べてずっと少なかった」からであ

トリーが204名(44パーセント)、その他125名(27パーセント)であった。ところが、1885年まで商工業関係者で新たに貴族になったものはわずか7名であった。しかし、1885年以降新たに創出された貴族のうち3分の1は商工業関係者であった(R. E. Pumphrey, 'The Introduction of Industrialists into the British Peerage: A Study in Adaptation of a Social Institution', *American Historical Review*, Vol. LXI, No. 1, 1959, pp. 1-16)。H. J. ハーナムは、新貴族創出の理由として、1870年代末以降の農業不況に伴い多数の貴族とカントリー・ジェントルマンは生活が困窮し、上流社会にふさわしい生活水準を維持することができなくなった結果、彼らにかわって新しい貴族が創出されてきたことと政党の資金のために党首が貴族の爵位を売却したことを指摘している(H. J. Hanham, 'The Sale of Honours in late Victorian England', *Victorian Studies*, Vol. III, No. 3, 1960, pp. 277-289)。

16) E. L. Jones, 'Industrial Capital and Landed Investment: The Arkwrights in Herefordshire, 1809-43', in E. L. Jones and G. E. Mingay (eds.), *Land, Labour and Population in the Industrial Revolution*, 1967, p. 51.

17) Clark, *op. cit.*, p. 215; Deane, *op. cit.*, p. 263, 『前訳書』300頁。

18) R. G. Wilson, *Gentlemen Merchants: The Merchant Community in Leeds, 1700-1830*, 1971, p. 220.

り、また、「巨富を蓄えながら、それを土地には投下せずにもっぱら都市での生活に振り向ける家系が多くなり、そうした家系によって構成される上流社会が、ロンドンをはじめおそらくいくつかの地方都市にも発展してきた」からであった¹⁹⁾。また、G・E・ミンゲイも、18世紀の商人は以前の世紀と比べて地主になるケースが少なかったこと、彼らは土地より国債に投資するようになったこと、貴族への接近は土地購入ではなくて結婚を通じておこなわれたことなどを指摘している²⁰⁾。さらに、F・M・L・トムソンも、すべての成功した実業家が地主としての地位を自ら確立しようと努めたわけではなかったとのべている²¹⁾。そこで、19世紀の土地市場についてみると、1815年から1878年まで、土地需要は長期間にわたって維持されていたが、低水準であった。そして、1820年代の購入者は主に既存の大地主で新しい地主の家門をおこそうとした新来者もいたので、土地移動に伴う社会的流動性は全くなかったわけではないが、しかし、1880年代以降には、そのような人々はほとんどみられなくなっていた²²⁾。

なぜ既存の地主や新来者は土地の購入を中断させてしまったのであろうか。まず、経済的理由として、1880年代の農業不況に伴い投資対象としての土地の価値が2.5～3パーセントに低下したが、政府および植民地発行の有価証券は高収益をもたらしたことから土地投資が減少したと考えられる。また、新来者、特に実業家による土地の購入には、農業不況以前から別の制約があった。すなわち、産業革命は富の増大をもたらしたが、実業家を大地主に転換させるほど豊かにしたわけではなかったということである。たとえば、かりに実業家

19) ハバカク（川北稔訳）『十八世紀イギリスにおける農業問題』1967年、83、84、114—115頁。

20) Mingay, *op. cit.*, p. 47.

21) F. M. L. Thompson, *English Landed Society in the Nineteenth Century*, (1963) 1971, p. 119; 村岡健次『ヴィクトリア時代の政治と社会』1980年、131—136頁。

22) F. M. L. Thompson, 'The Land Market in the Nineteenth Century', *Oxford Economic Papers*, Vol. 9, No. 3, 1957, pp. 304—305.

が100万ポンドを投資すれば3万3,000エーカーの土地を入手することができたが、そのような大富豪は19世紀においては少数であった。ところが、当時最大の地主、たとえばノーサンバランド公爵は18万6,397エーカー、デボンシャ公爵は13万8,536エーカーの広大な土地を所有していたのであり、平均的な実業家が資金を投じて土地を購入したとしても、土地の規模からみて、貴族社会を構成する一員の足もとにもよれなかったのである。また、当時の産業界においては、同族会社あるいは小規模のパートナーシップが典型的な経営形態であり、特に特定の利害集団によって支配されていた会社の場合、その会社の売却し収益の土地への投資は非常に困難であった²³⁾。

次に、社会的理由であるが、土地所有に伴う経済的価値の減少とともに、社会的地位の上昇ないし社会的名声という側面も次第に消え失せ、社会的評価の基準が富に移っていたことが考えられる。たとえば、トムソンは、「土地の獲得はかつてのように貴族階級への上昇過程の必須の段階ではもはやなくなっていたのであり、1886年から1905年にかけて貴族になったもののうちおよそ3分の2は全く土地を所有していなかった」とのべている。また、成上り者がジェントリー社会に同化しようとしても、彼らとの間に習慣、行動の仕方、態度、言葉のアクセントなど埋めることのできないギャップがあった。したがって、実際に土地を購入することで社会的地位の上昇を図るというよりは、貴族・ジェントリーの生活様式を模倣すること、たとえば、彼らのステイタス・シンボルの一つである馬車を購入するという形で彼らに接近しようとしたのであった²⁴⁾。

さらに、政治的理由もある。すなわち、19世紀末期のさまざまな土地立法と地主階級に対する政治運動の恐怖は、土地所有に伴う政治的魅力を弱めてしま

23) W. D. Rubinstein, 'New Men of Wealth and the Purchase of Land in Nineteenth-Century Britain', *Past and Present*, No. 92, 1981, pp. 138-139; Thompson, 'Land Market', p. 305.

24) Rubinstein, 'New Men', pp. 140-141; Thompson, *Landed Society*, pp. 298-299; Scott, *op. cit.*, p. 90.

った。また、第二次・第三次選挙法改正法と無記名投票は、土地所有に伴う政治的権勢の獲得およびその強化という願望を排除してしまった。さらに、1888年以降、州議会の設立により、地主階級以外の人々が州議会の候補者として立候補するようになり、その結果、地主階級による地域的な権力の行使をそなってしまった²⁵⁾。このように、土地所有に伴う経済的利害、社会的名声、政治的権勢というさまざまな特権は次第に消え失せていったが、逆にステイタス・シンボルとしての富の重要性が増していった。

そこで、富の所有者、つまり大富豪の分布についてみると、中産階級を二つに区分することができる。すなわち、1812年の実業家および専門職の所得税の納税額、3,438万4,000ポンドの内訳をみると、1,334万9,000ポンド（38.8パーセント）はロンドン、ウェストミンスター、ミドルセックス、388万3,000ポンド（11.3パーセント）はエセックス、ケント、サリー、そして404万6,000ポンド（11.8パーセント）はランカシア、ヨークシア、ウォーリックシア、スタフォードシア、ノーサンバーランドシア、グラモーガンシアの6工業州に由来していた。つまり、イギリスの中産階級の所得の半分以上は、ロンドンおよびその周辺の諸州に集中していた。また、ロンドンの中心はシティであり、シティの富裕階級のひとつすべては商業ないし金融業に従事していた。このような納税額の内訳にみられる傾向は19世紀を通して存在したのであり、したがって、中産階級を所得の源泉、地理的・職業的分布という観点から、ロンドンの商業・金融に基づくより富裕な中産階級と北部の製造工業に基づく中産階級とに区分することができる²⁶⁾。そして、彼らが所有していた富を比較すると、前者が後者にぬきんでいた（第1表・第2表）。つまり、『世界の手形交換所』

25) M. Pugh, *The Making of Modern British Politics 1867—1939*, 1982, p. 71; Thompson, 'Land Market', p. 304.

26) W. D. Rubinstein, 'The Victorian Middle Classes: Wealth, Occupation, and Geography', *Economic History Review*, Vol. XXX, No. 4, 1977, pp. 610, 616, 617, 620. スコットは、シティの商人と銀行家は多数の重なり合う事業活動を通じて堅く結合されたグループを形成していたとのべている (Scott, *op. cit.*, p. 80).

第1表 富の所有者の職業分布

大 富 豪	1809-58	1858-79	1880-99	1900-14
I 製 造 業	5(55.5)	13(43.3)	22(37.3)	20(27.4)
食料・飲料・タバコ	0 (0.0)	1 (3.3)	14(23.7)	14(19.2)
II 商 業・金 融	3(33.3)	16(53.3)	23(39.0)	38(52.1)
III 専 門 職・そ の 他	1(11.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (1.4)
中 富 豪	1809-58	1858-79	1880-99	1900-14
I 製 造 業	11(22.9)	32(31.7)	60(38.0)	59(32.6)
食料・飲料・タバコ	1 (2.0)	2 (2.0)	23(14.6)	22(12.2)
II 商 業・金 融	28(58.3)	60(59.4)	66(41.8)	91(50.3)
III 専 門 職・そ の 他	8(16.7)	7 (6.9)	9 (5.7)	9 (5.0)
小 富 豪	1809-29	1850-69		
I 製 造 業	17(12.7)	44(31.9)		
食料・飲料・タバコ	8 (5.8)	12 (8.7)		
II 商 業・金 融	66(49.3)	73(52.9)		
III 専 門 職・そ の 他	43(32.1)	9 (6.5)		

Rubinstein, 'Wealth, Elites', p. 102. (1858年は1月9日以前と以後に区分)

としてのイギリスの役割は、『世界の工場』に先行し、そして、前者は後者より長く生きのびたのであり、また、ヴィクトリア朝中期の繁栄の間でさえ、前者は後者を卓越していた」のであった²⁷⁾。この点は、イギリスの貿易構造からも説明できる。つまり、1816年から1938年にかけての国際収支の中で、貿易収支は1816年、1821年、1822年をのぞけばすべて赤字であり、その赤字を貿易外収支の黒字で補填することで、1930年まで国際収支の黒字を維持することができた²⁸⁾。

ところで、この二つの中産階級の存在は、単に所得の源泉の相違だけでなく、彼らの態度や行動の仕方の相違にも基づいていた。まず、経済的観点からみれば、多数の労働者を雇用した商業部門もあったが、最大の銀行や商事会社

27) W. D. Rubinstein, 'Wealth, Elites and the Class Structure of Modern Britain', *Past and Present*, No. 76, 1977, pp. 111-112.

28) B. R. Mitchell and P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, 1962, p. 333.

第2表 大富豪の地域的分布

地 域	1809-58	1858-79	1880-99	1900-14
City of London	4	14	11	24
Other London	1	2	9	15
Outer London			1	1
Greater Manchester		2	2	2
Merseyside		1	8	2
West Yorkshire		2	2	4
South Yorkshire				
West Midlands			2	
Tyneside		1	1	4
Clydeside		2	4	8
East Anglia		1	1	
Bristol			1	5
South-West England				
Other South England				
Ribblesdale	1		1	
Mid-Lancashire			1	
Notts/Derby/Burton	1	1	4	1
Other Midlands			2	
South Wales	1	2	2	1
Tees-side			1	1
Humberside				
Other North England				
Edinburgh				1
Other Scotland		1		
Belfast				1
Dublin		1		
Other Ireland			1	
合 計	8	30	54	70

Rubinstein, 'Wealth, Elites', p. 105.

でも雇用単位は何10人であったのに、工場や鉱山は何1,000人という単位であった。したがって、ロンドンが資本集約的で、北部工業都市は労働集約的であったといえる²⁹⁾。次に、社会的観点、つまり伝統的な地主社会との関係からみると、ロンドンの中産階級は北部の中産階級より地主社会と密接に結びついて

いた。そのさい、両者を結びつけた重要な媒介要因は、宗教——いずれも英国国教徒が主体であった——と教育——パブリック・スクールはロンドンとその周辺の諸州にあり、しかも英国国教会の基金で多く創設された——であった³⁰⁾。したがって、ロンドンの中産階級は土地を購入してジェントリー化しなくとも、すでに教育、宗教などを通して価値観の上ではジェントリー化していたといえる。最後に、政治的観点からみると、ロンドンの中産階級は、地主的性格の強い政党である保守党のメンバーが多く、他方自由党は工業家、製造業者に依存していた。つまり、本来農村的な政党である保守党が、地主の性格の変化に伴いロンドンの金融界との深いつながりをもった政党へと変化していったといえる³¹⁾(第3表)。

29) Rubinstein, 'Victorian Middle Classes', p. 620.

30) Scott, *op. cit.*, pp. 91—92; Rubinstein, 'Victorian Middle Classes', pp. 620—621; 米川伸一「イギリスの教育と宗教」『経済評論』1970年10月号, 165—177頁。また、中産階級の教育と雇用について、教養のある少年の輩出が中産階級の職業の増大を越えた結果中産階級の所得に不利な影響をおよぼしたという点をめぐって論争がある。F. Musgrove, 'Middle-Class Education and Employment in the Nineteenth Century', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XII, No. 1, 1959, pp. 99—111; H. J. Perkin, 'Middle-Class Education and Employment in the Nineteenth Century: A Critical Note', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XIV, No. 1, 1961, pp. 122—130; F. Musgrove, 'Middle-Class Education and Employment in the Nineteenth Century: A Rejoinder', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XIV, No. 2, 1961, pp. 320—329.

31) Rubinstein, 'Victorian Middle Classes', p. 621; 米川伸一「イギリスの政治過程」『経済評論』1970年7月号, 185—197頁; Scott, *op. cit.*, p. 105. ところで、階級把握と政党史理解をめぐって、吉岡氏と米川氏の間に意見の相違がある。たとえば、吉岡氏は、「米川さんの場合、…方法論とくに資産階級論によるわけで、地主も資本家も一括して資産階級として把握され、産業資本の運動とその論理がドロップしてしまうという点にあるのではないか、従って保守党の性格の変化は、たんに、資産階級を構成する地主的インタレストと金融的インタレストの比重の変化としてのみ論ぜられるからではないか、とおもいます」とのべている（『イギリス近代史研究の方法的再検討』『近代イギリス史の再検討』所収, 51—52頁）。これに対して、米川氏は、「〔吉岡〕教授が批判されるのはわたくしの方法ではなく、単にわたくしの方法からでき

表3表 各政党の社会的構成

(a) 土地所有者の比率(%)

政党 \ 時期	1868	1874	1880	1885	1886	1892	1895	1900
自由党	52	53	45	27	31	17	18	16
保守党	67	66	66	41	48	55	43	45
リベラル・ユニ オニスト	—	—	—	—	37	34	27	22

(b) 工業企業経営者の比率(%)

政党 \ 時期	1868	1874	1880	1885	1886	1892	1895	1900
自由党	21	30	35	34	48	43	40	45
保守党	4	6	8	16	20	22	21	24
リベラル・ユニ オニスト	—	—	—	—	28	30	51	38

(c) 金融関係企業経営者の比率(%)

政党 \ 時期	1868	1874	1880	1885	1886	1892	1895	1900
自由党	32	38	37	30	37	30	28	22
保守党	15	21	32	37	42	46	46	46
リベラル・ユニ オニスト	—	—	—	—	38	62	58	43

(各党の三者の合計が100%を越えているのは重複して数えられた者があるため。)

米川伸一「70年代におけるイギリス史研究の展望」『近代イギリス史の再検討』所収、152頁。

その他、ロンドンの中産階級は、結婚や重役のポストなどをも媒介にして貴族社会と密接な連携を保っていたのに対して、イギリスの工業界は、貴族階級にそのような魅力をほとんど提供しなかった³²⁾。実際、工業・製造業と直接関

た結果が教授の予想するものとは異なっているからであると考えざるをえないのである」と反論している（「70年代におけるイギリス史研究の展望」『近代イギリス史の再検討』所収、152—153頁）。

32) Rubinstein, 'Wealth, Elites', pp. 114—115. しかし、地方の実業家が地方の政治で活躍するようになったところもある。たとえば、バーミンガムにおいて、富裕な実業家が州議会の候補者として立候補し、ならびに市政への関係者としての役割をはたすようになった。L. J. Jones, 'Public Pursuit of Private Profit? Liberal Businessmen and Municipal Politics in Birmingham, 1865—1900', *Business History*, Vol. XXV, No. 3, 1983, pp. 240—259.

係のあった貴族の人数は、自分の土地で鉱物資源を開発している会社重役のメンバーをのぞけば、ほとんど無に等しかつたのである³³⁾。

こうした貴族社会とのつながりの相違のほか、工業界と金融界との間には資金面での断絶があった。すなわち、シティの主な役割は、外国や政府発行の債券に対する融資であつて、ヴィクトリア朝の終りまで、イギリスの工業に対する資本市場としての役割は果していなかつた。したがつて、工業家は自己資金かあるいは重役がシティとの縁故をほとんどもつていなかつた地方銀行から融資をうけていた³⁴⁾。「その結果、イギリスの株式会社は、しばしば、合名会社を大規模にしたものに止まり、資金量、取締役、統御、その視野などを見ても田舎くさかつた」のである³⁵⁾。それゆゑに、イギリス工業の慢性的な過少投資は、国内の工業よりはむしろ外国や政府の債券に融資したシティの伝統的な役割によつてもたらされた。イギリス社会の特質について、このようにみくると、「産業革命が明白に示した基本的な断絶」より、「古い社会と新しい社会の間のトップクラスの連続性」の方がよりその本質を示しているようである³⁶⁾。

IV ステイタス・シンボルとしての馬車と自動車

いま一つ、富を所有していたが土地を購しなかつたものは、別のステイタ

33) Rubinstein, 'Victorian Middle Classes', p. 621.

34) F. W. ペイシュは、1914年以前、シティは純国民投資全体の半分以上を海外に向けていたとのべている (F. W. Paish, 'The London New Issue Market', *Economica*, Vol. XVIII, No. 69, 1951, p. 2)。また、S. G. チェックランドも、19世紀初期以降、シティは一種の金融貴族によつて支配されていたとのべている (S. G. Checkland, 'The Mind of the City 1870-1914', *Oxford Economic Papers*, Vol. 9, No. 3, 1957, p. 262)。

35) D. S. ランデス (石坂・富岡訳)『西ヨーロッパ工業史1』1980年、380頁。P. L. ペインは、金融界とのつながりが稀薄であつた理由として、会社側の有限責任制の極度に不調和な発展を指摘している (P. L. Payne, 'The Emergence of the Large-scale Company in Great Britain, 1870-1914', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XX, No. 3, 1967, pp. 519-542)。

36) Rubinstein, 'Victorian Middle Classes', pp. 621, 623.

ス・シンボルを所有することで貴族・ジェントリーに接近しようとした。その一つに、馬車があった。たとえば、トムソンは、中産階級のジェントリー化の一形態として、中産階級による馬車の所有に着目し、「雑踏、煤煙そして近代性にもかかわらず、ヴィクトリア朝時代は、まだ本当は馬に引かれた社会 horse-drawn society であった」とのべている³⁷⁾。

そこで、馬車のもつ社会的機能、つまりいわゆる衒示的消費としての馬車の所有についてみると、18世紀から19世紀にかけて次第に貴族階級から中産階級に、そして形態は異なるが一般大衆へと浸透していた。たとえば、T・S・アシュトン³⁸⁾は、「国内の多くの地方で、大型荷馬車が駄馬にとって代った。公用、私用の馬車は数えきれないほど多数にのぼった。そして、ウォータールーにつづく20年間に、イングランドは飛ぶように走る四輪馬車、忙しい街道筋の宿屋、馬のスタイルと芸当にうつつをぬかす人々の時代へ移っていった³⁸⁾」とのべているが、そのさい、「馬のスタイルにうつつをぬかす人々」とは、貴族だけでなく貴族的な生活様式へのあこがれから馬車や馬を購入した中産階級も含まれているように思われる。また、木村尚三郎氏も、「貴族の特権であった乗馬が、これまた庶民化して競馬となり人々の熱中するところとなった。18世紀は生活文化の時代であると同時に、貴族文化の庶民化の時代である。こうして、19世紀市民社会の下地が着々と形づくられていった」とのべている³⁹⁾。すなわち、貴族とジェントリーは、騎乗の人 men on horseback であり、馬はノルマン人のイングランド征服以来イギリス社会における支配のシンボルであった。そして、騎乗の人が、続く7～8世紀の間イギリス社会を支配したのであり、彼らは、権力、富、生活の享楽において社会の他のものよりもはるかにぬきんでていた。したがって、貴族・ジェントリーの生活様式を共有しようと

37) F. M. L. Thompson, *Victorian England : the horse-drawn society*, 1970, p. 8.

38) T. S. Ashton, *The Industrial Revolution 1760—1830*, (1948) 1970, p. 69, 中川敬一郎訳『産業革命』岩波文庫, 1973年, 99頁。

39) 木村尚三郎『成熟の時代』1982年, 107頁。

した中産階級は、好んで馬車を所有しようとしたのであり、この点について、パーキンは、「すべての繁栄する商人、法律家、農業経営者はすくなくとも一頭のよい乗馬用の馬を所有するようになった。そして、彼らの多くは、地主の友人、パトロンあるいは親族と狩猟をすることをもくろんだ。一方、彼らの妻たちは馬車と2頭の馬を熱望した。『貴族的な隣人に負けないように見栄をはること』が、一層馬車と馬への関心を高め、乗馬や遠乗りの流行を促進した」とのべている⁴⁰⁾。そして、このような馬車や馬の所有に由来する階級区分の用語として「自家用馬車階級 carriage trade」ないし「自家用馬車族 carriage folk」という言葉が使われるようになった⁴¹⁾。

ところで、19世紀初期、つまり鉄道以前の数10年間において、馬車の所有は急速に増加したが、しかし、自家用の乗物としてはまだ大部分は上流階級に限定されていた。主に貴族・ジェントリーが所有した自家用の大型馬車は、1810年に1万5,000台であったが、1840年にはおよそ3万台に増加した。また、小型の二輪無蓋馬車も次第に増加し、1840年には、実業家、医師、弁護士などの人々によっても所有されはじめた。つまり、1840年以降、自家用馬車階級の著しい社会的深化が進行しはじめたのであり、たとえば、大型馬車の台数は1870年ごろには12万台に増加し、1902年以降に減少するまで、この台数が維持された。また、特に中産階級の乗物であった小型の二輪馬車も一層急速に増加し、1840年から1870年の間に6倍以上になった。そして、1870年以降も引き続き増加し、1870年の25万台から、1902年には32万台になった。すなわち、馬車の所有の割合は、1840年には1,000人当たり4人であったのが、1870年には1,000人当たり14人に増加した。しかし、1902年には1,000人当たり12人と少し減少した。これらの数値は、馬車の所有が中産階級に広まったのはまさにヴィクトリア朝時代であったということを示している⁴²⁾(第4表)。

40) H. Perkin, *The Age of the Railway*, 1970, p. 38.

41) Thompson, *Victorian England*, p. 15.

42) *Ibid.*, p. 16.

第4表 イギリスの馬の頭数 (単位1,000頭)

用途	1811	1851	1871	1881	1891	1901	1911	1924
業務用	251	264	444	—	858	1,166	995	374
個人・娯楽用	236	277	414	585	500	600	537	549
農業用	800	—	1,254	1,428	1,481	1,511	1,495	965
合計	1,287	—	2,112	—	2,839	3,276	3,017	1,888

Thompson, 'Horse Sense', p. 80.

そして、今世紀にはいると、自動車、特に高級車がステイタス・シンボルの一つとして、上流階級によって所有されるようになった⁴³⁾。

ところで、イギリスの自動車工業の発展は、アメリカ、フランスと比べて遅れていたといわれている。そのさい、根本的な要因は自動車工業に内在する固有の要因であるかもしれないが⁴⁴⁾、これまで検討してきたこととの関連でのべ

43) 馬車から自動車への転換は、今世紀初頭が決定的であった (F. M. L. Thompson, 'Nineteenth-Century Horse Sense', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXIX, No. 1, 1976, p. 61)。

第5表 ロンドンの乗合馬車と乗合自動車

年	乗合馬車	乗合自動車
1903	3,623	13
1913	142	3,523

Thompson, 'Horse Sense', p. 61.

第6表 ロンドンの辻馬車とタクシー

年	辻馬車	タクシー
1903	11,000	1
1913	1,900	8,000

Thompson, 'Horse Sense', p. 61.

44) 固有の要因として、生産工程、技術、特に工作機械に関する知識、会社の規模などの問題がある。D. H. Aldcroft, 'The Entrepreneur and the British Economy, 1870—1914', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XVII, No. 1, 1964, p. 122; S. B. Saul, 'The Motor Industry in Britain 'to 1914'', *Business History*, Vol. V, No. 1, 1962, pp. 22—44; 山本尚一『イギリス産業構造論』1974年, 202—203頁。

るならば、その要因の一つに、ステイタス・シンボルとしての自動車という点を指摘することができる⁴⁵⁾。すなわち、「イギリス自動車工業における企業の社長たちはたいてい高度に有能な技師」であって、彼らは、「企業の長としての意志決定を、市場的基準よりも技術的基準にもとづいて——確かに大衆市場を基準とすることはなく——行なっていた。この時期のイギリス自動車工業では、ほとんどの企業がコストを意識していなかった。製品の価格を無視し、技術の精巧さによって企業の地位が決められていたのであろう。このことは、まず高い値段のものを買うことができ、そして運転ができて維持できる選ばれた少数者に対して、きわめて高価なものを生産することを奨励した」と、マサイアスはのべている⁴⁶⁾。つまり、「アメリカ合衆国のいなかには馬車に対する大衆的市場」があり、フォードはある程度それをあてにして大衆販売の論理を打出したのに対して⁴⁷⁾、イギリスにおいては、馬車は貴族・ジェントリーのステイタス・シンボルであり、その認識が自動車にも連動し、馬車に対する大衆的市場が存在しなかったと同様に自動車に対する大衆的市場も存在しなかったのである⁴⁸⁾。

このような市場の狭隘性のほかに、自動車工業の発展を抑制した要因として、これまで検討してきた二つの中産階級の疎遠な関係がこの場合にもあてはまる。すなわち、自動車製造業者と金融業者との断絶である。イギリスにおいて、自動車会社の設立の場合も主に自己資金やパートナーシップによるものであり、証券会社をのぞけば、特に特定の金融機関とのつながりはほとんどなかった⁴⁹⁾。ロンドンの金融に基づく中産階級は、自動車工業にも目を向けなかつ

45) W. プラウデンは、「自動車常用者は少数のもので、しかし富裕なものであった」とのべている (W. Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain*, (1971) 1973, p. 28)。

46) Mathias, *op. cit.*, p. 424, 『前訳書』446頁。

47) E. J. Hobsbawm, *Industry and Empire*, (1968) 1970, p. 176, 浜林・神武・和田訳『産業と帝国』1984年, 215頁。

48) Saul, *op. cit.*, p. 42.

49) D. H. Aldcroft (ed.), *The Development of British Industry and Foreign Com-*

たのである。したがって、自動車工業といういわゆる新興産業においても、1920年代まではイギリスの伝統が重くのしかかり、その成長を阻止していたといえる⁵⁰⁾。

V 小 括

なるほど、北部の工業家は産業革命を通じてイギリス国民を富ますことに、つまり経済社会の「先進性」をもたらすことに貢献したが、その工業家も内面的には保守的な要素を内在させていたことから、既存の貴族・ジェントリー社会に同化しようとしたのであり、結局イギリスの経済社会を根底で規定してい

petition 1875—1914, 1968, pp. 234—5 ; Saul, *op. cit.*, pp. 31—34.

- 50) 特定産業の関連産業への影響は、非常に重大であった。たとえば、自動車生産のゆっくりとした成長は、イギリスのゴム工業の発展をアメリカよりおよそ10年遅らせてしまった (W. Woodruff, 'Growth of the Rubber Industry of Great Britain and the United States', *Journal of Economic History*, Vol. XV, No. 4, 1955, p. 383)。また、安価な労働力の豊富な存在は、石炭産業における技術変化を遅らせ (A. J. Taylor, 'Labour Productivity and Technological Innovation in the British Coal Industry, 1850—1914', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XIV, No. 1, 1961, p. 58)、安価な石炭もまた燃料節約の研究を遅らせ、新しい動力源としての電気の導入を遅らせた (Aldcroft, 'Entrepreneur', p. 130)。ところで、19世紀末期のイギリス経済について、特に生産性をめぐって論争がある。すなわち、D. N. マクロスキーは、本当に生産性が低下したのはエドワード朝時代になってからだとするのに対し、D. H. オールドクロフトは、ヴィクトリア朝時代に生産性は減速しはじめていたことを強調し、N. F. R. クラフトもマクロスキーのモデルを批判している。D. N. McCloskey, 'Did Victorian Britain Fail?', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXIII, No. 3, 1970, pp. 446—459 ; D. H. Aldcroft, 'McCloskey on Victorian Growth : A Comment', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXVII, No. 2, 1974, pp. 271—274 ; D. N. McCloskey, 'Victorian Growth : A Rejoinder', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXVII, No. 2, 1974, pp. 275—277 ; N. F. R. Crafts, 'Victorian Britain Did Fail', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXXII, No. 4, 1979, pp. 533—537 ; D. N. McCloskey, 'No It Did Not : A Reply to Crafts', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXXII, No. 4, 1979, pp. 538—541。また、荒井政治『近代イギリス社会経済史』1968年、第9章および『国際経済史入門』1973年、第6章参照。

たのは、既に貴族的価値体系を具備していたロンドンの中産階級であった。つまり、彼らは、金融、宗教、教育などの点で貴族・ジェントリーと密接なつながりを保ち、彼らの政治的支配力を背後から支えた。また、貴族・ジェントリーも、たとえば19世紀末期の大不況のさい、保護政策を実施せず、ロンドンの金融家に有利な政策を採用した。つまり、1880年代以降には、土地貴族は株式・債券貴族に変容しており、貴族と金融家との融合が一層進展していたのであった。そして、1920年代になって、ロンドンの金融家が海外での投資対象を喪失し、国内投資に方向転換したときに、今度は工業家との融合がみられた。これが、いわゆる資本家的金権階級 *capitalist plutocracy* の形成過程であり、この過程を通しても伝統的価値体系は温存されたのであった。しかし、この階級内部では、地主階級の政治的権力が次第にそれ以外の金権階級や高級専門職階級に吸収されていたのであり、パーキンが、それが「イギリス史全体における最も重要な社会的変化の一つである」とのべている⁵¹⁾。

51) Perkin, *Structured Crowd*, pp. 95—96 ; Rubinstein, 'Wealth, Elites', pp. 123—124 ; D.C. Coleman, 'Gentlemen and Players', *Econ. Hist. Rev.*, Vol. XXVI, No. 1, 1973, p. 114 ; 吉岡昭彦『近代イギリス経済史』185頁。