

サイクリング・ブームと自転車工業の興隆 : 19世紀末イギリス

著者	荒井 政治
雑誌名	関西大学経済論集
巻	37
号	5
ページ	553-582
発行年	1988-01-30
その他のタイトル	Cycling and Cycle Industry in Britain in the Late Nineteenth Century
URL	http://hdl.handle.net/10112/14323

論 文

サイクリング・ブームと自転車工業の興隆

—19世紀末イギリス—

荒 井 政 治

序

- I イギリスにおける自転車工業の台頭
 - (1) パイオニア——コベントリー機械工会社
 - (2) 移り変わる「道路の王者」
 - (3) ダンロップの空気タイヤ
- II サイクリング
 - (1) サイクリング・ブーム
 - (2) 流行の経済的基礎——中流階級の膨張
- III サイクリングと女性解放
- IV 自転車工業の発展
 - (1) 自転車会社設立ブームと「会社屋」
 - (2) 試練をうける自転車工業

序

ビクトリア盛期の繁栄による所得水準の向上と、鉄道時代がもたらした輸送費の低下によって、イギリス人は汽車による行楽(エクスカーション)という新しいレジャーに恵まれたが、旅を企業化したトマス・クックの企業家的才能と、1851年の「大博覧会」の成功に恵まれて、行楽列車は大衆レジャー時代の開幕を告げるシンボルとなった。つづくビクトリア末期の1873—96年は、ときに「大不況」期と呼ばれるが、レジャーの世界では不況知らずであった。臨海リゾートはどこでも「ウイークエンド」を楽しむ庶民の行楽客で賑っていたし、金と暇に恵まれた中流階級の間ではテニス、ゴルフ、とりわけサイクリングが新しい野外スポーツとして若者の人気を集めていたのである。

馬車のような専用の乗り物を持つことは、昔から上流階級の特権とされてきたが、ビクトリア朝後期における自転車の出現と改良によって、中流階級も手軽に個人の輸送手段を利用できるようになり、自転車は大量生産された耐久消費財の最初の一例となった。真っ先に自転車の魅力にとりつかれたのはスポーツ青年であったが、空気タイヤの導入によって中流階級の若い女性の間にも広まり、都会の雑踏と喧騒を逃れてサイクリングを楽しむことが、新しい野外レジャーとして流行した。サイクリング人口の増加とアメリカ流の大量生産方式による自転車の低廉化は、大規模な宣伝広告や月賦販売の普及と相まって、1890年代半ば、突如としてサイクリング・ブームを巻き起こした。本稿では、このブームを経済史・社会史・経営史の3つの視点から、具体的には、(1)ビクトリア後期、中流階級の若者の間から流行したサイクリングが、それまで時計とミシン工業の町であったコベントリーを、一躍、世界の自転車工業(のちに自動車工業)の中心地たらしめる契機となったこと、(2)自転車は若い女性に戸外のレクリエーションの機会をもたらしただけでなく、サイクリングとその服装(ラショナル・ドレス)を通じて女性解放を促進したこと、(3)自転車会社設立ブームのさいの資本調達をめぐる「会社屋(カンパニー・プロモーター)」の市場操作とその結末、について考察する。

I イギリスにおける自転車工業の台頭

(1) パイオニア——コベントリー機械工会社

イギリスで最初の自転車はバーミンガムとウルバーハンプトンで製造されたが、一つの産業としての自転車工業は、コベントリー自転車工業のパイオニアとなったコベントリー機械工会社(Coventry Machinists Co. Ltd.)の創立(1869年)とともに始まったとされている¹⁾。同社の企業的成功に誘発されて、その周辺に多数の自転車工場が族生し、コベントリーはイギリスのみならず、世界的に

1) S. B. Saul, 'The Engineering Industry' in D. H. Aldcroft, ed., *The Development of British Industry and Foreign Competition 1875-1914*, 1968, p. 213.

知られた自転車工業都市に成長した。そして1896年、自転車ブームが頂点に達したのち、コベントリーは蓄積した工作機械による大量生産技術を活かして、しだいに自転車から自動車にウエイトを移し、第1次大戦前夜の1913年には、自動車メーカー約20社、年産9,000台、全イギリス自動車生産の28%を占める自動車工業都市に脱皮していたのである。ちなみに自動車メーカー約20社のうちにはハンバー、ローバー、スウィフトおよびシンガーといった自転車に起源をもつリーダー格の有力企業が含まれており、その生産高は1913年の全コベントリー自動車生産高の約75%を占めていたのである²⁾。

1860年代以降のコベントリーは、伝統の絹リボン工業がスイス、フランスのチャレンジをうける一方、時計工業はスイス、アメリカの競争にさらされ、企業の倒産と失業者に悩まされることになる。コベントリーをこの苦境から救ったのは、コベントリー機械工会社をパイオニアとする自転車工業の台頭であり、それによる産業基盤の多様化であった。衰退する絹織物工業や停滞的な時計工業では、自転車に活路を見出す企業が相次いだが、パイオニアとなったコベントリー機械工会社の場合は不況のミシン工業からの転進であった。

ジョサイア・ターナー、ジェームズ・スターリーおよびアメリカ人のソールズベリーは1861年からミシン会社を経営していた。このコベントリー・ミシン会社 (Coventry Sewing Machine Co.) のパリ代理店に勤めていたローリー・ターナー(ジョサイアの甥)はパリの自転車教習所で訓練を受けた熟練の乗り手であった。1867年、彼はパリ万国博で人気を集めていたミシヨール型ベロシペード(初期のベロシペードは地面を足で蹴って走るスポーツ車。ピエール・ミシヨールの考案した新型は前輪にペダルをついた2輪車で、最初の量産自転車)をみて、その虜になり、生産への意欲をかりたてられた。1868年の秋、彼はパリで入手した最新流行の

2) A. E. Harrison, 'Joint-Stock Company Flotation in the Cycle, Motor-Vehicle and related Industries, 1882-1914', *Business History*, 1981, p. 165; David Thomas and Tom Donnelly, *The Motor Car Industry in Coventry since the 1890's*, 1985, pp. 14, 44.

車を携えてロンドン入りし、ロンドン児たちの熱い視線を浴びながらロンドンブリッジを渡ってユーストン駅へ。さらにコベントリーでも駅からミシン工場まで衆人注目の中を巧みに走りぬけて市民を驚嘆させた。彼は工場の支配人をして叔父を説得して、フランス向けに400台の製作を決意させると、早速、イングランド各地の部品メーカーを廻って契約を結び、1869年2月から自転車工場のフル操業に入り、社名をコベントリー機械工株式会社と改めた。翌1870年、普仏戦争によってフランス市場を失うが、国内市場はそれをカバーするに十分な拡大をとげた。

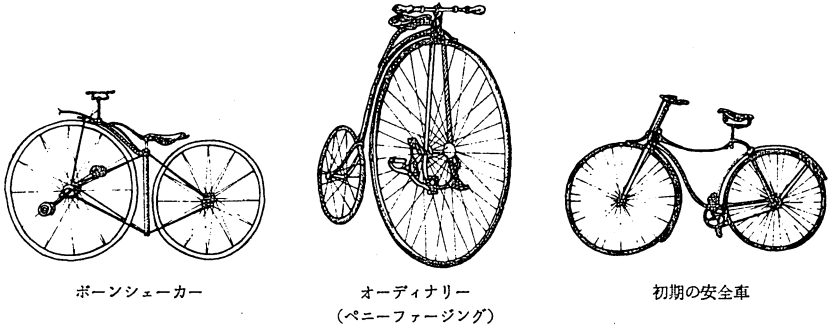
(2) 移り変わる「道路の王者」

ミシヨ一型ペロシペードはイギリスでは「ボーンシェーカー」(boneshaker, 骨ゆすり)と呼ばれたが、これを改造したのはコベントリー機械工会社のジェームズ・スターリー (James Starley) であった。機械技術の天分に恵まれ、後年、「自転車工業の父」と呼ばれたスターリーは木製のスポークをワイヤースポークに、鉄の輪を堅いゴムタイヤに改良し、軽量で乗り心地の良い自転車を開発した。会社はこの自転車がスポーツ向きであることから、自転車学校を併設し、練習コースをつくって、次のように宣伝した。

「われわれ重役は、当社の有名自転車について、あらゆる知識を得、それを完全にマスターしたいとお望みの諸彦のために、快適な設備を用意して、自転車愛好家 (velocipedists) ならびに広く一般の方々の利用をお待ちしております。なお当社専用の練習場は淑女諸姉のプロムナードとしても最適の場所と自負いたしております」³⁾。

1870年代にイギリスで流行した自転車の一つの特徴は、ボーンシェーカー型のスピードを増すために、前の駆動輪が大きく、後輪が小さかったことである。このような大小輪自転車は一般に「オーディナリー」(Ordinary) と呼ばれていたが、大輪をペニー銅貨、小輪を小さなフェージング銅貨になぞらえて

3) John Woodforde, *The Story of the Bicycle*, 1970, p. 23.



ポーンシューカー

オーディナリー
(ペニーファーシング)

初期の安全車

「ペニーファーシング」(penny-farthing) の愛称がつけられた。しかし、サドルが高いオーディナリー型は危険なため、他方では安定のよい3輪車「トライシクル」も盛んに製造されていた。

1880年代になってもオーディナリー型はなお「道路の王者」(King of the Road)であったが、2輪車、3輪車いずれについても、各メーカーはより安全、軽快で速く、しかも乗り心地のよい自転車の開発を目指して鎬を削ったが、それがもたらした一連の技術革新によって、イギリス自転車工業の飛躍的発展の基礎が築かれたのである。とりわけ注目すべき革新は、ジェームズ・スターリーの甥ジョン・ケンプ・スターリー(1854—1901年)による「ローバー」安全自転車('Rover' safety bicycle, Rover は放浪者の意)の開発(1885年)と、ベルファーストのジョン・ボイド・ダンロップ(1840—1921年)による空気タイヤの発明(1888年特許)であろう。

後輪チェーン駆動方式で、サドルの低い安全自転車は、タンジェント自転車商会の経営者ヘンリー・J・ローソン(Henry J. Lawson)によってすでに1876年に開発されていた(通称'Crocodile', 前輪40インチ, 後輪24インチ)が、商業的には失敗に終わっていた。パートナー、W・サットンの出資をえて、コベントリーでスタンリー・アンド・サットン商会(1873年設立, 1888年解散)を運営していたジョン・スターリーは、開発した「ローバー」車がライバルの'Facile'や'Kangaroo'より格段に優れていることの公認をえるために、1885年9月26

日、公開の100マイルレースを開催した。ここで「ローバー」の乗り手は7時間5分16秒の新記録をつくり50ポンドの金時計を贈られた。安全車「ローバー」が絶賛を博したことはいうまでもない。ジョン・スターリーがモデルチェンジした次の新製品は、前後輪同一サイズ、後輪チェーン駆動式、ダイヤモンド形フレームつきとなり、今日の自転車の原型となった。かくして1885年は、イギリス自転車工業史上、画期的な年となったが、この年を境にオーディナリー型(またはペニーファーディング型)の全盛時代は去り、代って登場したローヴァー型が「道路の王者」となり市場の支配者となった。

以上のように、コベントリー機械工株式会社の創立(1869年)はコベントリー自転車工業の出発点となったが、そこからはまた幾多の優秀な技術者が輩出し、独立のメーカーになった。言いかえれば、同社はコベントリーの有力な自転車メーカーを育む「ゆりかご」の役割を演じたのである。コベントリー自転車メーカーの数は、1874年には2つにすぎなかったが、その後急増して1884年には14、1890年には22、そして1892年には35にふえた⁴⁾。伝統産業の衰退による深刻な不況により、コベントリーの人口は1871年には3万8,000人に落ち込んでいたのが、自転車工業の興隆に救われて再び増勢に転じ、1881—1901年の20年間に3万2,000人増加して7万人に、つづく1901—1911年の10年間にはさらに3万6,000人ふえて10万6,000人になり、屈指の機械工業都市に成長した⁵⁾。

(3) ダンロップの空気タイヤ

新しく登場したローバー安全自転車の人気が高まり、自転車市場が拡大すれば、当然自転車用タイヤに対する需要が増大する。ダンロップの空気タイヤ

4) A. E. Harrison, 'The Competitiveness of the British Cycle Industry, 1890—1914', *Ec. Hist. Rev.*, 2nd ser., Vol. 22, No. 2, 1969, p. 287.

5) B. R. Mitchell and I. Dean eds., *Abstract of British Historical Statistics*, 1962, pp. 24—5.

が開発されたのは、ちょうどこの頃で、特許をとったのは1888年であった。固型ゴムタイヤに代ったダンロップの空気タイヤは自転車をいっそう快適な乗り物とし、サイクリングを初めて女性にも楽しい遊びにし、自転車人口を急増させた。こうしてサイクリング・ブームを迎えた1890年代はまた「タイヤ・ブーム」の時代となり、イギリス・ゴム工業史上、画期的な転換点を形成することになる。

ジョン・ボイド・ダンロップは1840年、スコットランドのエアシャーで生まれ、エジンバラの獣医学校 (Royal (Dick) Veterinary College) で獣医外科学を学んだのち、1867年、北アイルランドへ渡り、ベルファストで大々的に獣医を開業。1888年12月、空気タイヤの特許をとるが、自身で企業化する能力はなかった。1889年、発明を企業化するために、ハーヴェイ・ドゥ・クロス等と共同で資本金2万5,000ポンドの空気タイヤ会社、Pneumatic Tyre & Booth's Cycle Agency Co. Ltd. を興こし、現金300ポンドと1ポンド株3,000株を得た。しかしダンロップの発明はなお多くの未解決の課題を残していた。それは空気タイヤをいかにしてリムに装着するかということであった。1890年、同社は数十万ポンドを投じて Welch と Bartlett の2つのパテントを購入し、気圧を加えるだけの簡単な方法でこの問題を解決した。空気タイヤの製造はかくて事業的にも成功したのである。新製品の人気は爆発的で、ロンドンで開かれた「スタンレー自転車ショー」でも、下記のように空気タイヤは数年のうちに固形タイヤを圧倒していたことが分かる⁶⁾。

1890年	空気タイヤ	20	固形タイヤ	1,543
1895年	空気タイヤ	1,588	固形タイヤ	3

ところでこの空気タイヤであるが、実は1845年にウィリアム・トムソンがすでにパテントをとっていることが分かって、1892年、彼の特許権は裁判所から無効の判定をうけることになり、彼は会社に対する発言権を失った。1895年3

6) William Woodruff, *The Rise of the British Rubber Industry*, 1958, p. 74n.

月、ダンロップが重役を辞任したあと、ハーヴェイ・ドゥ・クロスはイングランドで公称資本金 500 万ポンドの大会社を興こそうとしたが、その頃には空気タイヤとダンロップの名はもはや不可分離の関係になっていたの、皮肉なことだが、社名はダンロップ空気タイヤ株式会社 (Dunlop Pneumatic Tyre Co.) とせざるをえなかった(因みにダンロップ社は1909年、日本に進出、神戸で人力車用タイヤの製造を始めている)。一方、ダンロップはといえば、ベルファストからダブリンへ居を移し、そこで Todd, Burns & Co. という大きな毛織物商会の代表者に納まることになる。1921年10月、彼は 9,687 ポンドの遺産を残してダブリンで生涯をとじている⁷⁾。

しかし、激しい競争、相次ぐイノベーションの中で、空気タイヤも、それが誘発したサイクリング・ブームもしょせん一時の流行にすぎないと、悲観的な予測をするむきも少なくなかった。たとえば、ダンロップ空気タイヤ社が発足したばかりの1896年、ゴムの業界誌『インディア・ラバー・ジャーナル』1896年5月号はいう。

「なんらかの新しい発明が現われて、遠からず空気タイヤにとって代ることは確実で、その時には空気タイヤ製造に投ぜられた巨額の資金は、丸損にはならないまでも、大部分が失われてしまうだろう…。自転車熱は一時の話題にすぎない…。」⁸⁾

ところが、予想は見事に外れて「一時の話題」に終わるどころか、サイクリング・ブームはイギリスゴム工業史に一大転機をもたらすことになる。1894年までに、自転車はゴム消費高では履物の次にランクされ、イギリス(イングランドとウェールズ)におけるゴム工業の従業員数は1891年と1901年の10年間に、10,621人から18,516人に増加したのである⁹⁾。

7) 'John Boyd Dunlop' in *Dictionary of Business Biography*.

8) Woodruff, *op. cit.*, p. 74.

9) *Ibid.*, p. 74.

II サイクリング

(1) サイクリング・ブーム

ビクトリア時代(1837—1901年)の前半は公共輸送手段(鉄道)の運賃低下が、庶民に「行楽列車」による海辺のレジャーを贈ったが、同時代の後半には個人輸送手段(自転車)の低廉化が、中流階級を中心にサイクリングという新しいスポーツを普及させ、国民の余暇生活と道路交通に測りしれない影響を与えた。

乗る自転車が二輪車であれ三輪車であれ、サイクリングはスポーツとして、それも幾多の危険を伴うアクティブでハードな青年向きスポーツとして始まった。というのも、初期の自転車は「ボーンシェーカー」はもちろん、改良された「オーディナリー」にしても、決して安全、軽快な乗りものではなかったからである。周囲から危険視され、迷惑がられたサイクリングが、自転車の改良とサイクリストのマナーの向上によって、社会的に公認されたスポーツとなるのは1870年代で、1878年9月5日の『タイムズ』には次のようなサイクリングに好意的な社説が現われた¹⁰⁾。

「自転車が前面に現われ、いまその生存のために闘っている。…自転車は今日では構造上のさまざまな欠点を除いて、人が乗り易いように改造されている。そして通常の人間の推進力を3倍以上に高めている。サイクリストは1日30マイル歩くよりも小さい疲労度で100マイルの行程を走ることができる。たとえば50マイル—ロンドンからブライトンまで—の走行は10マイル歩くほどの容易さになり、ふつうの練習を積みめば、1日の行程でロンドンと遠い郊外を往復できるようになる。…サイクリストは威力の持主である。」

また音もなく走り抜けていく自転車が歩行者や馬を驚かせて困るという、無音の恐怖をめぐる問題について、社説は、似たような非難は鉄道が導入されるときも聞かれたことで、必要な時にはベルを鳴らし、常に目配りを怠ってはならないと、サイクリストに注意を促すと同時に、「しかし、日常生活

10) *The Times*, 5, Sept. 1878.

にとっては騒音は無音よりはるかに迷惑であり、スローはスピードよりはるかに迷惑である」と、自転車に固有の「サイレンス」と「スピード」に理解を示し、最後に、「もし立法府が、このこと〔サイクリング〕に対して偏見を示すようなことがあれば、これまで発見や改良にさいして立法府を導いてきた勇気ある原則に著しく背くことになる。そのことはまた、いかなるものも犠牲にせず、自らの努力によって、すばらしい便利さと快楽を手に入れた人びと—その大部分はなお青年—に対して極めて不公平なことになる。これまで社会は乗馬階級と歩行階級とに2分されてきたが、これらの人びとは新たに第3階級を出現させた。そして彼らの成功は人間が何をなしうるかを立証した。彼らはすでに馬のスピードに達しており、将来は驚の飛行に向けて雄大かつ野性に富んだ大望が展げてくる」と結んでいる。

同一年、ヨークシャー北部のハロゲイトの集会で *Bicycling Touring Club* (5年後、*Cyclists' Touring Club*, 略称 *C. T. C.*, と改称) が結成されたし、ロンドンではイギリス最初の自転車ショー「スタンレー・バイシクル・ショー」が開催され、押し寄せた熱狂的な自転車ファンの熱い視線は、今日のモーターショーを彷彿させるような興奮の渦をまきおこしたという。このほか同年には、*National Cyclists' Union* の創立、自転車レース(1869年、ロンドンのクリスタルパレスで行われたトラックレースが最初)の第1回全国選手権大会の開催、それに偶然の一致にすぎないが、この年、サイクリングがオックスフォード、ケンブリッジ両大学でスポーツとして承認されている。こうして1878年はイギリス・サイクリング史上、一つの転機となったのである¹¹⁾。

若者のスポーツとしてサイクリングが出現すると、サイクリストの間に、親睦を深め法律上のトラブルを処理する互助組織として、クラブが生まれるのは自然で、サイクリング・クラブの出現はおそらく自転車の歴史と同じくらい古いにちがいない。だが何年か続いたクラブのうち最古のものは、1870年、ロンドンのハクニーに生まれた「ピクウィック自転車クラブ」である。1874年、

11) Frederick Alderson, *Bicycling A History*, 1972, p. 42.

ロンドンには7クラブ、地方には22クラブあったが、1878年の *The Bicycle Annual* によるとロンドンに64、地方に125、そして1882年の *Cyclist and Wheel World Annual* によればロンドンに184、地方に約350に増加しており、1クラブの平均会員数は30~40人、最大級のクラブになると100人を超えていた。このほかクラブに加入していない多数の愛好者がいたことはいうまでもない¹²⁾。

各クラブはウィークエンドの小旅行や賞金付きのレースを企画したり、時には貧しい会員のために自転車を賃借したりしたが、1878年、サイクリスト全体の利益を守る必要から Bicycle Union その他、多くの全国組織が生まれた。中でも前述の Bicycle Touring Club (1883年, C. T. C.)¹³⁾ の成長は抜群で、1880年代半ばには会員数20,000人を越える世界最大のスポーツ団体になっていた。こうしたアマチュア・スポーツとしてのサイクリングとは別に、全く商業ベースのプロによるロードレースも盛んで、レーサーは特製の軽量車(20ポンド)でスピードを競った。1883年、有名なプロサイクリストのジョン・キーンは50マイルを3時間6¾分の記録を出している。1世紀前のこの記録は、近年のロードレースの輝かしい記録からすればいかにもスローであるが、当時のイギリスのお粗末な路面と、1890年までは固形タイヤのオーディナリー車であったことを考慮しなければならない¹⁴⁾。

各クラブ対抗試合、プロによる自転車レース、その他のイベントが自転車に対する一般の関心を高めたが、1890年以前のサイクリングはまだ少数派のレクリエーションにすぎなかった。自転車が6~20ポンド、レース用なら20~25ポ

12) Andrew Ritchie, *King of the Road*, 1975, p. 86; ブライトンの例—J. Lowerson and J. Myerscough, *The Time to Spare in Victorian England*, 1977, p. 127.

13) C. T. C. は1878年の創設以来、今日まで、「サイクリスト・ツーリング・クラブ」によって、毎年発行されているサイクリストのための便覧。イギリス国内のC. T. C. 指定宿泊施設の紹介、支部所在地、サービス業務の紹介、自転車旅行心得、アマチュアレースの紹介記事等がのっている。

14) Woodforde, *op. cit.*, p. 161.

ンドもした上に、乗りにくかったからである。それが1880年代の改良によって空気タイヤ付の安全自転車が登場してからは、危険だ、不快だ、はもはや乗らないことの言い訳にはならなくなり、1895年以降、自転車は女性も含めて誰にでも乗れる乗りものになった。この大成功は、新しい安全車が地面と乗り手の座席との距離、シートとペダルの位置、ギアの性能、ハンドルレバーの位置その他、構造のどの部分にも人間工学的な細心の配慮がなされていたからであろう。空気タイヤ付安全自転車は潜在的な自転車人口を一挙に激増させた。1895—97年の自転車ブーム時には自転車の年間生産高は約75万台、サイクリストの数は150万人を越えていたといわれており¹⁵⁾、そのインパクトは一つの社会革命をもたらすことになる。

かつては自家用の馬や馬車をもつことは、限られた上流階級のステイタス・シンボルとされていた。それが1890年代になると、自転車をもつ中間階級は鉄道時刻表や駅に拘束されることなく、馬車よりいっそう自由に個人的移動ができるようになった。都市と農村の人的交流は急速に進んだ。どこの村にも町にも「サイクリスト休憩所」(cyclists' rests)ができ、ホテルは「駅から歩いて3分」と宣伝することをやめ、「恰好のサイクリングセンター」とか「付近の道路はサイクリングに最適」を謳い文句とするようになった¹⁶⁾。自転車を通じて個人の自由に目覚めた男女は、社会の因習を突破する強大な推進力となった。空気タイヤ付安全自転車は、フランスやアメリカにおける流行とほとんど同時に、イギリスでも熱狂的に広まった。「サイクリングが初めてイギリスの男女の間に広まるのは1894年であったが、人気が沸騰したのは1895年であった。」ある有名な女性サイクルライターは、淑女の間に突如としておこったサイクリング・ブームについて、「1895年の4月には自転車に乗ることは変り者のように考えられたのが、6月末になると変り者とみられたのは乗らない人びとの方

15) D. Rubinstein, 'Cycling in the 1890s', *Victorian Studies*, Autumn 1977, p. 51.

16) Duncans [G. L. Hiller?], 'The Cycle Industry', *Contemporary Review*, 73, April 1898, p. 501.

であった、といっても言いすぎではなかろう」と述べている。ロンドンの各公園はそうした男女サイクリストが集まる社交場として有名であった。ウィークエンドになると、ハイドパークのロットンロー（上流社会の人が騎馬や馬車で通るところ）では華やかな女性サイクリストの群が人びとの眼を楽しませていた。1895年の夏、バタシーパークには「生まれも育ちもよい数百人の少女」のサイクリストが集まっていたとか、1896年3月の快晴の朝、ハイドパークのサーペントインの北側の堤に沿って2～3,000人のサイクリストが見られたと報ぜられ、C.T.C. はハイドパークの管理当局に対して、比較的交通量の少ない時間帯に限って園内の主要道路の一つをサイクリストに開放するよう、規則の改正を訴えていた¹⁷⁾。夏には「シティ」のようなビジネス街でさえ「1日の取引が終わり、通りが空くと、しばしばガス灯のもとでサイクリスト達の活動的な光景が展開した。イングランド銀行や取引所のそばのアスファルトの大通りは、自転車を乗り廻す大勢のサイクリストであふれていた」という¹⁸⁾。またブームの1895—97年には、サイクリングはイギリスや大陸の王室をはじめ、上流社会でも流行した。自転車が社会生活に与えたインパクトは甚大で、政治家、上流社会人、芸能界の重鎮が、自転車とともに、時には豪華な自転車に跨っているところを写真にとられたり、描かれたりした¹⁹⁾。

ブームを反映して、サイクリングに関する無数の雑誌や新聞が発行された。現在も発行されている有名な『サイクリング』は1896年のピーク時には週41,000部以上も発行されていたし、日刊紙、週刊紙、協会紙、女性誌はいずれも専任の自転車記者をおいてサイクル・ニュースを流した。自転車はまたH. G. Wells, *The Wheels of Chance* (1896) はじめ、当時の多くの作家によって題材にされ、流行歌にも唱われ、風刺のきいた週刊漫画誌『パンチ』にも

17) *The Times*, 26, Feb. 1895.

18) T. H. Escott, *Social Transformations of the Victorian Age*, 1897— W. J. Reader, *Life in Victorian England*, 1985, pp. 152—3 より引用。

19) Rubinstein, *op. cit.*, p. 49.

しばしば登場して、サイクリングする女性、サイクリング愛好家、サイクリングの流行、サイクリングの事故、自転車乗りと乗馬の関係が皮肉たっぷりにとりあげられた。このほか国内およびヨーロッパ大陸への自転車旅行のための無数のガイドブックや遠くシベリヤや日本にまで足を伸ばした自転車探険旅行記の出版、ロンドンの大イベントになった年2回のサイクルショー、ロンドンに300、全国で2,000を越えるサイクリング・クラブの存在(1889年)、約100人の下院議員、貴族、上流社会人、知的職業家、実業家も加入していたという C. T. C. の会員数が1894年に14,000人に減っていたのが、ピークの1899年には60,000人に増加したこと、有名な旅行代理店のトマス・クック社が主催したノルマンディ(フランス西部)へのサイクリングツアーが大当たりして続々と模倣者が現われたこと、「時の人」はサイクリストであり、「世紀末の人」は‘King of the Road’といった評言など——これらはいずれも当時のサイクル熱を示す社会現象であった²⁰⁾。

サイクリストは今や一大政治パワーに成長した。彼らは道路の改善を訴えたり(自動車時代の到来まで実現されなかったが)、1899年には、有力国会議員のハーバート・グラッドストーン(19世紀のイギリスを代表する大政治家 William Gladstone の4男、子爵、1854—1930年)、全国サイクリスト・ユニオンの代表、それに自転車工業組合(Cycle Manufacturers' Association)の代表の3名は、イギリスの鉄道会社側と会談し、自転車の輸送保管方法の改善と運賃の引き下げを申し入れている。グラッドストンの主張はこうである——鉄道会社が克服しなければならない多くの難問を抱えていることは認めるが、増加の一途をたどる自転車人口のために、鉄道会社はもっとサービスの向上に努めねばならない時代になっていることを認識すべきであって、現在のイギリスの鉄道会社のサービスは諸外国に比べて劣っている。もし鉄道会社が営業の大規模かつ急速な伸びを確保しようとするならば、「自転車の安全輸送はとりわけ重要」で、このさい自転車

20) *Ibid.*, pp. 50—51.

専用貨車の導入を考えるべきである²¹⁾。

自家用馬車が上流階級のステイタス・シンボルであったとすれば、19世紀末期の自転車は中流階級のステイタス・シンボルであった。自転車は農場や職場への往復、商品や郵便の配達、医師や牧師の外廻り、のように実用的・商業的に、時には軍事的に利用されることもあったが、初期の自転車は主として中流階級の若者のレジャー用として広まったのである。サイクリングは登山、ゴルフ、テニスと同じように、ビクトリア末期のこの頃に、中流階級のエリートを中心に盛んになったスポーツで、テニスとともに特に若い男女の間に人気があった。当時、「サイクリングは中流階級が自己を表現する一つの理想的な形態であった。とりわけ価値観の転換が急で、積極型レクリエーションに人気が高まっていた時代に、社会行動の先頭に立とうとした人びとに向いていた。」そうしたサイクリストの中にはビアトリス・ウェップやバーナード・ショーのようなフェビアン協会の活動家、バートランド・ラッセル、ダーウィンの息子のサー・ジョージ・ダーウィンのような名士も含まれていた²²⁾。

（2）流行の経済的基礎—中流階級の膨張

サイクリングが流行して、自転車という当時としてはかなり高価な耐久消費財が大量生産されたということは、海外市場とともに、広範な国内市場が存在したことを意味する。当面の19世紀末期、それを形成したのは、主として幅広い、豊かな中流階級であった。

というのは暇も金も乏しい大部分の労働者にとっては、自転車は未だ高嶺の花であったからである。第1次大戦前のイギリスでは、週54時間労働がふつうで、有給休暇の制度はなかった。他方、安全自転車は大量生産によって安くなりつつあったとはいえ5～15ポンドはした。それに耐久消費財の大量生産となれば広告宣伝は欠かせない。30ポンド前後もした高級車ともなると、その半分

21) *The Times*, 9, Nov. 1899.

22) *Ibid.*, pp. 59—60.

表1 イギリスの労働者の週給 1886—1906年

産 業	男子労働者(成人・少年) の平均週給(シリング)		増 加 率
	1886	1906	
石 炭 鉱 業	21.2	31.5	49%
木 工 業	21.4	27.1	27
金属工業, 機械及び造船	23.0	28.1	22
織 維	19.4	22.9	18
鉄 道	22.0	25.3	15
ガ ス・水 道	26.5	26.4	—
比較可能な全グループ	21.2	26.7	26
農 業	16.3	18.3	12

[出所] H. A. Clegg, Alan Fox and A. F. Thompson, *A History of British Trade Unions since 1889*, 1964, p.480.

は広告費で占められていた²³⁾。最も需要が多かったのは10ポンド以下で、月賦で買えた²⁴⁾。表1にみられるように、当時の鉱工業労働者の1週間の平均収入が1ポンド余りであったとすれば、1台の自転車はほぼ2カ月の賃金収入に相当する。したがって自転車を持つことは、独身者ならともかく、家族持ちの労働者には極めて困難であったと思われる。もっとも、ブームが去れば旧モデルの自転車は安くなり、中古品市場が発展して、1台2～5ポンドで買えるようになるから、自転車はもはや「見せびらかす」耐久消費財ではなくなる。した

23) 高級自転車の原価計算(1890年代)

高級車1台の製作費	£10	10	0
正当な利益(25%)	2	12	6
	£13	2	6
レーサーの給料, 賃金,			
その他の宣伝広告費	£14	17	6
合 計	£28	0	0

[出所] Duncans, *op. cit.*, p. 505.

24) C. F. Counter, *The History and Development of Cycles*, 1972 (桑田和子訳『サイクル—その歴史的評論』中部自転車文化財団, 1980, p. 61)

表2 国民所得分配の変化 1880—1913年

	1880			1913			増加率		
	人数 (000)	平均 所得 (£)	総所得 (£ m)	人数 (000)	平均 所得 (£)	総所得 (£ m)	人数 (%)	平均 所得 (%)	総所得 (%)
賃金労働者	12,300	37.8	465	15,200	50.7	770	24	34	66
中間所得層 (£160以下)	1,850	70.3	130	4,310	84.7	365	133	20	181
課税所得層 (£160以上)	620	854.8	530	1,190	865.5	1,030	92	1	94

[出所] A. L. Bowley, *The Change in the Distribution of the National Income 1880—1913*, 1920; R. Floud & D. McCloskey (ed.), *The Economic History of Britain since 1700*, 1981, Vol. 2, pp. 125, 127.

[備考] 「中間所得層」(intermediate incomes) という中には賃金労働者は含まれない。したがって、時に「下層中流階級」(lower middle class) と呼ばれるホワイトカラーは除外される。「中間所得層」と「課税所得層」は非賃金所得者である。1894年まで£150（以後は£160）以上に所得税が課されたので、便宜上、£160で区分されている (Bowley, *op. cit.*, p. 7)。

がって第1次大戦前夜になると、ウェップ夫妻がいうように、「自転車は比較的安い乗り物であった。そして利用者の大部分は若者であって、大勢の貧しい社会層も含まれていた」²⁵⁾ のである。

では中流階級はどうであったか。A. L. Bowley による1880年と1913年の国民所得分配の分析(表2)によれば、彼のいう「中間所得層」——年収160ポンド以下の非賃金労働者——は、この間に平均所得では70ポンドから84ポンドへ20%の伸びであったが、人数では185万から431万へ2.3倍、階層全体の総所得では1億3,000万ポンドから3億6,500万ポンドへ2.8倍と、大幅に伸びている。消費支出能力、レジャー生活のスタイルから考えて、サイクリング流行の経済的基礎をなしたのは、中間所得層のこの急成長であったと思われる。

25) Sidney and Beatrice Webb, *The Story of the Kings Highway*, 1913, p. 239.

Ⅲ サイクリングと女性解放

ハードでアクティブなサイクリングはもともと元気のよい男性のスポーツで、女性には不向きであったが、1880年代に女性用に工夫された3輪車が作られるようになって、ようやく女性も自転車に乗れるようになる。ところが1890年代に入って、軽くて乗り易い婦人用の安全車が現われると、重い3輪車は2人乗りとともに、追い立てられるように姿を消していった。自転車は女性に自由を与え、その行動半径を拡げた。ウィークエンドには男性に混って女性



「ラショナルドレス」の勇ましい女性サイクリスト(1890年代)

〔出所〕W. H. Fraser, *The Coming of the Mass Market 1850—1914*, 1981.

も市内の公園や田園でサイクリングを楽しむようになると、自転車はまたたく間に中流階級の女性の間で流行した。最初の女性サイクリストのクラブ Coventry Lady Cyclists が生まれたのは1892年であったが、同年、それは Lady Cyclists' Association に発展し、まるで魔物にとりつかれたように、女性のサイクリング熱は全国に広まっていった。自転車屋には婦人乗り自転車の注文が殺到し、1893年には50台に1台の割にすぎなかった婦人用が、1896年にはなんと3台に1台に、飛躍的な伸びを示したのである²⁶⁾。

サイクリングは中流階級の女性ひとりわけ若い女性一にさまざまな恩恵をもたらした。第1に、それは彼女らに

26) Rubinstein, *op. cit.*, p. 63.

戸外のアクティブなレクリエーションの機会を与えた。サイクリストとして知られていたマームズベリ夫人が「現代の女性に与えられた最大の恩恵の一つ」（1898年）といったように、それまで戸外のスポーツや娯楽の機会が乏しかった中流層の女性にとって、サイクリングは彼女らの体位の向上や健康の増進に大いに貢献した。第2に、富裕家庭の若い女性の行動を束縛していたシャペロン（年配の付き添い婦人）の監視を免れ、彼女達はぞんぶんに自由の空気を吸うことができた。しかし第3の、最も重要な恩恵は、それが女性解放を促進したことである。女性の社会的地位の向上、政治的・法律的権利の拡張を求めてきたフェミニスト、因習的・保守的な女性観を打破するために闘ってきた勇ましい女性たち、は当時、「新しい女性」（New Woman）²⁷⁾と呼ばれたが、スポーティな「ラショナルドレス」に身を固め、颯爽と走る女性サイクリストの姿は、まさに時代の先端をゆく「新しい女性」のシンボルであった。

1890年代の初め、男性と同じように自転車を乗り廻す若い女性の出現は、多くの人びとにショックを与えた。良識派の女性は慎しみを忘れた自由奔放な彼女らの行動に顔をしかめたという。Lady Cyclists' Ass. の会長デイヴィッドソン女史は当時の実情を次のように述べている。

「自転車に乗った女性は、社会から、そして一般公衆から、ある種の宗教的な憎悪のまなざしで見られていた。自転車にまたがった女性は、やけになって女らしさをかなぐり捨てたと明らかに言われたものです。都会では彼女はじっと見つめられ、嫌味を言われました。身持ちの悪い、女らしくない、目立ちたがりやの女でないかぎり、男のような遊びをするものはいないと考えられていたのです。そんなわけで自転車に乗る女性はみんなそうした世間の白眼視に耐えていかねばなりませんでした。」²⁸⁾

27) バンクス夫妻（河村貞枝訳）『ヴィクトリア時代の女性たち』1980, p. 134；川北稔編『非労働時間の生活史』1987, pp. 109—111.

28) Lillias Campbell Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, 1896 —Ritchie, *op. cit.*, p. 156より引用。

初期の女性サイクリストを悩ませたもう一つの問題はサイクリングウェアであった。長いスカートは脚の動きを妨げるし、裾がペダルやスポークにからんで怪我の元になったからである。この問題を解決したのは、フランスのファッションナブルな女性サイクリストの間で流行していた一種の婦人用ニッカーボカーで、イギリスで「ラショナルドレス」(合理服)と呼ばれたものである。アメリカの A. J. ブルーマー女史(1818—94年)の創意に負う「ラショナルドレス」は1893年にパリからイギリスに入っており、それが着やすく、機能的な服装であることはよく知られていた。しかし女性が自転車に乗ること自体が白眼視されがちであった当時のイギリスで、二股に分かれたズボン風スカートを着ることはかなり勇気のいることで、その抵抗感は、体の線がむき出しのスポーツウェアを見馴れた現代人には想像しがたいことかもしれない。したがって、女性の間でサイクリングが流行した時期はまた、「ラショナルドレス」をめぐる論議が白熱した時期で、1893年、『サイクリング』紙で1カ月も大論争が続いた。その発端は、同年の9月に16歳のテシー・レノルズ嬢が「ラショナルドレス」を着用し、男性に混って、ブライトン-ロンドン往復120マイルを8時間半で走破したことを『サイクリング』紙の編集者が非難したことである。それをめぐって「ラショナルドレス」の推進派や女性解放の運動家は少女をまるで殉教者のように扱い、その快挙を称えたのに対して、反対派は『サイクリスト』紙の論説に同調し、サイクリングの福音の普及、女性の健康と幸福の増進につとめている真のスポーツ愛好者、真面目な女性サイクリスト、にとって少女の行動は迷惑至極であると批判し、意見は両極端に分かれた。しかしサイクリング界全体の空気は、「レノルズ嬢は単に運動の先駆者であって、ペッチコートに対する反抗の嵐が近づいたことを告げる海燕にすぎなかった、と確信している」といったあるサイクリング・ジャーナリストの言葉に代表されていたという²⁹⁾。女性サイクリストや「ラショナルドレス」に対する与論はその頃から急激に変

29) Ritchie, *op. cit.*, p. 158.

ったとみえて、デイヴィッドソン女史によれば、1895年には「王国のどんな片田舎においても自転車に乗った女性の姿は人目を引かなくなっていた。「ラショナルドレス」の着用者は全国を旅行しても全く注目されなかったし、無礼な通告をうけることも、腹立たしい思いをすることもなかった」という³⁰⁾。

「ラショナルドレス」を肯定する世の風潮はその3年後におこった一事件によって、改めて確認されることになる。

1898年の10月、ラショナルドレス協会(Rational Dress Society)の創設者で会長の子爵夫人、ハーバートン夫人がラショナルドレス(ニッカーボッカー)を着てサリー州のあるホテルのコーヒールームへ入ろうとしたところ、女主人は入室を断り、男性が酒を飲むうす汚ないバーに入れようとした。夫人は一旅行者として当然受けられる権利を拒否されたとして、C. T. C. の支援のもとに女主人を法廷に告訴した。女主人の側は、実物より上等にみえるバーの写真を法廷に提示して、部屋を選んだのは夫人であり、彼女が「ラショナルドレス」を着ていた故に差別したのでは決してない、と主張して勝訴した。この事件は、結果的には世論がすでに是認している「ラショナルドレス」を改めて天下に公認させることになり、女性解放の輝かしい功労者として夫人の存在を強く印象づけることになったのである³¹⁾。

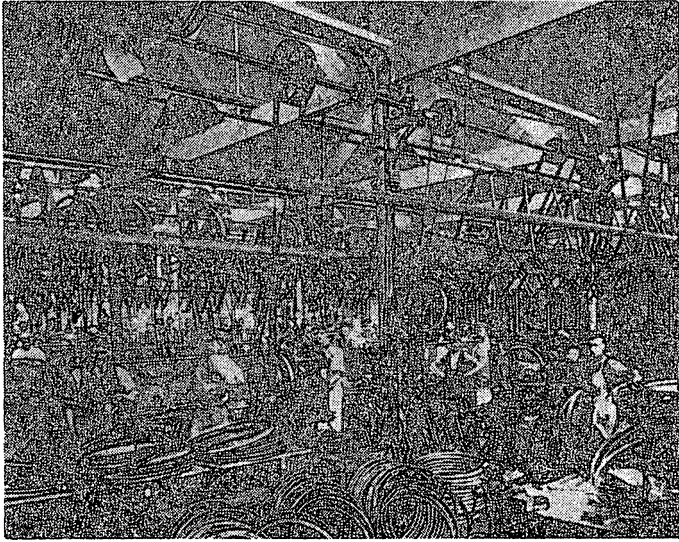
IV 自転車工業の発展

(1) 自転車会社設立ブームと「会社屋」

1895年、女性の間にもサイクリングが大流行すると、自転車屋の在庫はたちまち払底した。注文はアメリカやフランスなど外国からも舞い込んだ。殺到する注文に応じきれない自転車メーカーは注文を断るのに一苦労であった。その頃自転車屋の現品引渡しは、発注後6週間はおろか、2カ月、時には3カ月も先になった。現品の入手がそんなに遅れても、買手は順番待ちを断念しようと

30) Woodforde, *op. cit.*, p. 133.

31) Rubinstein. *op. cit.*, p. 66.



自転車の大量生産(コベントリー, 1895年頃)
(出所) W. H. Fraser, op. cit.

はしなかった。そこで自転車屋は、1896年の夏になると自転車は値上がりするだろうとほのめかした。実際どの種の自転車も定価の1割増しになり、リストに‘No. 1’とか「保証書付」とか書いて、価格の吊り上げをはかったが、早く乗りたい一心の買手には、値上げの理由を調べるゆとりもなかった³²⁾。

巷には自転車成金の噂がしきりに流れた。鉄道馬車や乗合馬車の中で「運のよい誰それが自転車で大儲けした」という噂を立聞きしたメーカーは、自らもそんな幸運をつかもうとして熱心に出資者を探し求めた。その結果、自転車屋の数はロンドンでは1894年と1896年12月の間に150から390に2倍半にふえている³³⁾。しかしサイクリング・ブームに沸く自転車工業界の熱狂ぶりは、当時のイギリス(UK)の主要な自転車会社が吸収した株式資本の急激な膨張に最もよく現われている(表3)。しかも1897年に存在した67社(1,959万ポンド)のうち1896

32) Duncans, ‘Cycle Industry’ p. 502.

33) Harrison, ‘Competitiveness of the British Cycle Industry’, p. 289, Table 3.

表3 19世紀末イギリスにおける
自転車会社の資本規模

年	会社数	資本金
1888	3	£ 405,000
1894	9	1,019,000
1897	67	19,594,126

〔出所〕 Duncans, 'The Cycle Industry', *Contemporary Review*, April 1898, p. 502.

年以前からあったのは12社だけで、他の55社はすべて1896年の初期に設立されたものであり、一般投資家から集めた資本額は1,600万ポンドを超えていた。当時のヨーロッパでは、これほど多額の資金を短期間に調達しようとすれば、一国の政府といえども、かなりの困難を伴ったにちがいない。したがって1896年に自転車工場を所有していた好運児は盛大な祝典を催しており、日々の新聞の広告欄には、例えば「購入価格は10万ポンド、代価は売主のご希望により、現金または全額払込済株式で支払う。」といった会社広告に満ちていた³⁴⁾。

新興工業へのスペキュレーションは自転車メーカーの激増をもたらした。ロンドンの郵便局住所録(London Post Office Directory)によると、1888年にはメーカー数54、付属品メーカー数7で、ほとんどがチャーリングクロスの近辺に集まっていた。1894年にはそれぞれ152と44に増え、自転車業界全体で見ると、企業数は6年間で3倍以上に増えたことになる。ところが1897年末までには、メーカーは390、付属品メーカーは131と、飛躍的に増加し、1896年前後の自転車ブームの過熱ぶりを物語っている³⁵⁾。同じ傾向はまたバーミンガムでもおこっていた(表4)。

1893—97年の間に、自転車と関連産業(空気タイヤ、シームレス・スチールパイプ)の公募株式会社が発行した株式総額は表5の通りで、その総額は2,600万

34) Duncans, 'Cycle Industry' p. 503.

35) *Ibid.*, pp. 500—501.

表4 イギリスの主要自転車工業都市におけるメーカー数

年	バーミンガム	コベントリー	ロンドン	ノッティンガム
1888			54	15
1889	72			
1890		22		18
1891	114	42		
1892		35		33
1893	157			42
1894	152		152	42
1895	177	55		
1896	240			59
1897	309	75	390	

〔出所〕 A. E. Harrison, 'The Competitiveness of the British Cycle Industry',
Ec. Hist. Rev., Aug. 1969.

表5 自転車関連公募会社の株式発行額 1893—97年(千ポンド)

年	自転車*	タイヤ	シームレス・スチールパイプ
1893	340	635	66
1894	357	10	—
1895	454	107	—
1896	9,268	6,760	1,356
1897	3,823	1,818	1,720
計	14,242	9,330	3,142

(*一部モーターサイクルを含む)

〔出所〕 A. E. Harrison, 'Joint-Stock Company Flotation in the Cycle, Motor-Vehicle and Related Industries, 1882—1914,' *Business History*, 23, 1981, p. 167.

ポンドを超えていた。A. E. ハリソンの分析によれば、それらの会社は公募といっても、資本金数万ポンドの小会社が多数含まれていたようである。ここでわれわれの興味をそそる問題は、当時、コンソル公債の利廻りが2.5%という超低金利時代であったとはいえ、リスクの高い新興工業が、どのようにしてこんな巨大な株式資本を集めることができたか、ということである。ここで紹介したいのは当時、投機的市場を巧みに操り、大会社創設の立役者として知られ

た「会社屋」(company promoters) 一例えば安全自転車の発明家で、のちに自転車や自動車の大会社をつくった Henry John Lawson (1852—1925年)とか、巨万のキャピタルゲインの獲得、倒産 (1898年)、詐欺罪による服役、と波瀾万丈の生涯をおくった Ernest Terah Hooley (1859—1947年)一のことである。

1856年の株式会社法から1880年代まで、ごく一部の大会社は別として、産業界のほとんどの会社は経営者自身の手で株式会社に切り換えられたので、マーチャント・バンクとか専門のプロモーター(発起人)が介入することは稀であった。したがって当面の1890年代に、専門のプロモーターによって株式が発行された大手の自転車会社やタイヤ会社は、工業会社設立の新しい傾向を示すものとして注目に値する。ここには自転車ブームの3年足らずの間に、ハンバー社、ダンロップ・タイヤ社など26社(名目資本1,860万ポンド)を設立、500万ポンドの粗収益をあげたといわれる会社屋 E. T. フーリーの例をみてみよう³⁶⁾。

『タイムズ』の記事によれば、「小さなレース製造家の子に生まれた彼は、30歳までに、家業の将来に見切りをつけ、ノッティンガムに出て株式仲買業を始めた。開業当時は何の専門的知識もなかったが、堂々たる風采に恵まれており、やがて多額の取引をするようになった。彼は早くから自転車工業の将来に着目し、数多くの先駆的な会社を設立した」³⁷⁾ とある。自転車その他の新産業の未来に着目した彼は、事業家で熱狂的な自転車ファン Martin Rucker をパートナーに加え、小さな自転車企業を買収して、これらを公募の株式会社に仕立て、その株式を売って多くの収益をあげた。たとえば1895年、ハンバー社(Hunber Cycle Co.)の買収では25,000ポンドの収益があったという。こうした取引を成功させるには株式を高値で売りさばかねばならないが、それには会社発起人として世間の信用をえることが第一である。そこで彼は1896年4月、ロ

36) Sir John Clapham, *An Economic History of Modern Britain*, Vol. 3, 1951, pp. 237—8; 荒井政治『イギリス近代企業成立史』1963, pp. 142, 145—6; 'Ernest Terah Hooley' in *Dictionary of Business Biography*.

37) *The Times*, 13, Feb. 1947にのった死亡記事 'Death of Mr. E. T. Hooley' より。

ンドンに進出し、セントパンクラスに「ミドランド・グランド・ホテル」のフロアを借りて営業所とした。ここでの大仕事は、かねてから狙っていたダンロップ空気タイヤ社(Dunlop Pneumatic Tyre Co.)を買収することである。空気タイヤがサイクリングを一変させると読んだからである。彼は同社を300万ポンドで買収して、新たな会社を設立し、これを500万ポンドで売り出したところ、購入申込みが殺到して、総額900万ポンドに達した。投資家を誘引するために彼が用いた常套手段は(1)貴族の神通力を利用することと、(2)マスコミを抱き込んだ誇大宣伝である。

第1に重役陣に貴族を加えること(表6)。彼の会社設立趣意書の中には必ず貴族の名がちりばめられていた。当の貴族が事業に対して識見のあるなしは問わない。単なる飾りものであってもよい。ともかく貴族が重役として、社長として、名を連ねているだけで、投資家の不安を静める不思議な効き目があったのだ。フリーが後年、破産法廷で陳述したところによれば、ダンロップ社の設立趣意書の中に、社長として Earl de la Warr の名を利用させてもらうために彼は伯爵に25,000ポンドを、また同社のフランス子会社の社長に就任を願ったさいには、改めて11,300ポンドを支払っており、また Earl of Winchester and Nottingham Cycle Manufacturers' Tube Co. の重役陣に引き入れるために10,000ポンドを支払っている。以上のほか、重役会議の日に、昼食代、車代、日当を受けるだけの名義上の重役、いわゆる 'guinea pig' (ギニー金貨の報酬をうける人)も少くなかったようである。第2にマスコミを抱き込んだ誇大宣伝。具体的には、新聞や経済誌関係のジャーナリストや編集者を買収して、批判的記事が出ないように予め手を打っておくこと、設立趣意書の発行に先立って前景気を煽るような新聞広告を出すとともに、計画の事業が有望であることを示唆するような提燈記事を新聞に掲載してもらって、投資家の収益期待感をふくらませることであった。そして株式発行が成功して、株価上昇の暁には、各新聞社の幹部に株式を額面で売り渡し、収益の分け前を与え

表6 自転車と関連業界における公募株式会社での貴族重役

会 社	貴 族 重 役
Humber and Company (Portugal) Limited (October 1895)	Hawke 卿
Pneumatic Tube Machine Company Limited (April 1896)	Norbury 伯 Wagstaffe 男
Dunlop Pneumatic Tyre Co. Ltd. (May 1896)	Warr 伯 (Chairman) Somerset 侯 Albemarle 伯
Trent Cycle Co. Ltd. (May 1896)	Templetown 子 (Chairman)
Endurance Tube and Engineering Company Limited (May 1896)	Aylesford 伯
Cycle Manufacturers' Tube Company Limited (May 1896)	Winchelsea and Nottingham 伯 (Chairman)
Singer Cycle Co. Ltd. (June 1896)	Warwick 伯 (Chairman) Norbury 伯
New Cycle Company Ltd. (June 1896)	Ribblesdale 卿 (Chairman)
New Beeston Cycle Co. Ltd. (June 1896)	Norreys 卿
British Motor Carriage and Cycle Company Limited (June 1896)	Aylesford 伯 (Chairman)
Dunlop Pneumatic Tyre Company (France) Ltd. (August 1896)	Albemarle 伯 Warr 伯
Clement, Cladiator and Humber (France) Limited (October 1896)	Warr 伯 (Chairman)
Bagot Pneumatic Tyre Co. Ltd. (October 1896)	Aylesford 伯 (Chairman) Paglan 卿
Swift Cycle Co. Ltd. (October 1896)	Churchill 卿 (Chairman)
British 'Pattisson' Hygienic Cycle Saddle Co. Ltd. (October 1896)	Warwick 伯 (Chairman)
Clipper Pneumatic Tyre Co. Ltd. (March 1896)	Raglan 卿
Amalgamated Pneumatic Tyre Companies Ltd. (August 1897)	Warr 伯

〔出所〕 Harrison, 'Joint-Stock Company Flotation', *Business History*, 23, 1981, p. 175.

た³⁸⁾。

（2） 試練をうける自転車工業

一時、イギリス社会を沸き立たせた自転車ブームは、1897年7月、突如として崩壊し、株価暴落、無配への転落、有名メーカーを含む多数の企業の倒産がおこった。自転車工業の限りない繁栄を信じてたき大多数のメーカーや好配当、株価上昇を期待していた投資家は、この無残な現実に愕然とした。1898年に75社を数えたコベントリーの自転車企業は1912年には49社に減っていたが、そのうち不況の嵐を乗り切ってきたのはわずか12社にすぎなかったという。また自転車メーカーを顧客としていたダンロップ社の場合、1898年10月までの1年半の間に、441の自転車メーカーが倒産して、多額の債権が回収不能に陥るか、または訴訟にもちこまれていたという³⁹⁾。ほぼ同様の事態は外国でもみられ、世界の自転車貿易の縮小によって、アメリカ、ドイツとの競争は一段と激化し、イギリス自転車工業は初めて厳しい試練に直面した。

なぜ不況に陥ったのか。企業の側からみた原因としては、①需要予測の誤算、②企業体質の不健全、③ライバル、アメリカとドイツの進出などが考えられる。

1895—6年のブーム時、会社設立発起人たちは、ほとんどすべてのサイクリストが毎シーズン新車に買い替えるだろうと、夢のような予測を立てていた。だが実際に買い替えたのはおそらく5%程度ではなかったか。ダンカンス氏が強調するように、古い自転車は捨てられるわけではなく、下の社会層に譲渡されたのである。「実際には、平均5年が耐用年数」と考えられていたから、ある貴族が毎シーズン買い替えたとすると、5年目には彼が最新車に、他の4人が彼の使い古しに乗っていたから、5年すぎてやっと1台がスクラップになる

38) Harrison, 'Joint-Stock Company Flotation', *Business History*, 23, 1981, pp. 175—6.

39) Thomas and Donnelly, *op. cit.*, pp. 28—9.

勘定である。したがってダンカンズ氏は1895—6年のような新車需要は毎年ではなく、5年周期でおこるのだと述べている。自転車生産の周期が耐用年数や更新期と関連するというのは卓見で、「自転車の生産は5～7年周期で増減を繰り返す」という今日の業界（日本自転車工業会）の見解と軌を一にしている⁴⁰⁾。

過大な需要予測に基づく設備投資の過剰が過剰生産を招いたこと、ブーム時の異常な高値で既存企業を買収したことが平時の経営を圧迫したこと、はいうまでもない。また不当なキャピタル・ゲインを狙う「会社屋」がからんだ過大な証券発行（オーバー・キャピタリゼーション）がなされたことが経営悪化の一因であった。たとえば1895年に25万ポンドの証券資本を集めたある部品メーカーの場合、1898年には1ポンド株の市場価格が2シリング6ペンス、つまり額面の1/4に暴落していたという⁴¹⁾。

以上のような内的要因のほか、外的要因として、海外におけるライバルドイツ、とりわけアメリカの脅威と、保護関税による輸出市場の縮小があげられる。1892年、イギリス自転車の主たる輸出先はアメリカとフランスで、両国が全輸出額の1/2を占めていた。しかしアメリカにおける自転車工業の急成長（1890年500工場、1897年700工場）とマッキンリー関税（自転車に対しては従価35%から45%へ引上げ）によって、アメリカ向け輸出は1892年の25万5,000ポンドから1898年には5,700ポンドに減少した。日本向け輸出でもアメリカはイギリスを遙かに上回っていた。アメリカ領事通商月報によると、1904（明治37）年の日本の自転車輸入額は、イギリス125,255円、ドイツ100,202円に対して、アメリカは724,248円であった（もっとも1907年にはイギリスは巻き返しに成功して首位に立つ）。アメリカ市場を失い、欧州市場ではドイツ製品にシェアを奪われつつあったイギリスは、1906年までは、販路をもっぱら自治領と植民地に求めざるをえなかったのである⁴²⁾。

40) Duncans, 'Cycle Industry', p. 507; 『日本経済新聞』1987年5月31日。

41) Duncans, 'Cycle Industry', p. 508.

42) Harrison, 'Competitiveness of the British Cycle Industry', pp. 292n., 293, 300n.

アメリカ式大量生産体制の精華を発揮したアメリカ製自転車は、イギリス工業界に大きなショックを与えた。1896年のいわゆる「ドイツ製品」騒動に続いて、今や「アメリカの侵略」(American Invasion)がイギリス論壇のキーワードとなり、「工業界の巨人」アメリカ工業の脅威的進出がイギリス国民の関心をとらえた。イギリス自転車工業がファッション性、個性を好む中流階級を対象に高級車を指向したのに対して、アメリカは大衆車指向であり、イギリスの多品種小量生産に対して、アメリカは互換性部品を流れ作業で組立てていくアメリカ式大量生産が特徴で、高品質よりも低価格を「侵略」の武器とした。これに対応してイギリスの業界でも、アメリカの進んだ量産技術、宣伝広告法を導入し、代理店まかせの分割支払方式を改め、間もなくコストの点でも、マーケティングの面でも、ライバルとのギャップを縮めていった。サイクリングが豊かな中流階級のレジャーから、より貧しい大衆のレジャーに移りつつあったことを思えば、上述の改革はイギリスの業界が急がねばならなかった当然の措置であったかもしれない⁴³⁾。

〔付記〕イギリスにおける自転車の歴史については、自転車文化センターと久保佳子氏の厚意により、同センターの蔵書を利用して戴いた。なお本稿は昭和62年度関西大学共同研究費による研究の成果である。

43) 荒井政治「“アメリカの侵略”とイギリス産業」、中川敬一郎・増田富寿編『近代化と工業化』1968、所収。