

# 思想

1978 3

## 《1848年——近代社会の転換点》

- 1848年と資本主義の発展 ……河野健二 (1)
- 1848年にとって  
プロレタリアートとは何か ……良知力 (13)
- 二月革命と「社会主義」 ……阪上孝 (38)
- 1848年の革命とドイツ諸国家 ……坂井栄八郎 (60)  
——ドイツ市民革命論のためのノート——
- 労働者の生活圏と労働運動 ……喜安朗 (78)  
——七月王政期パリのストライキ運動を中心に——
- 三月革命期ドイツの  
小ブルジョアとその社会的意識 ……柳沢治 (99)
- 「三月革命」期における  
労働者運動の一側面 ……増谷英樹 (122)  
——ベルリン「労働者中央委員会」の成立をめぐる——
- 1848年のチャーティズム ……岡本充弘 (144)  
——国民大会から国民集會にいたるまで——
- クレディ・モビリエの成立 ……中川洋一郎 (166)  
——金本位制への挑戦と「アソシアシオン」——
- ゲルツェンの二月革命観 ……長縄光男 (185)
- 十九世紀フランス史研究から ……西川正雄 (205)  
——《書評》喜安朗『民衆運動と社会主義』——
- 【思想の言葉】 ……井上幸治 (142)

No. 645

岩波書店

昭和二十三年七月十五日 第三種郵便物認可  
昭和二十四年三月二十五日 運輸省特別徴収雑誌第三二六号  
昭和二十三年七月二十五日 運輸省特別徴収雑誌第三二六号

思想 一九七八年 第三号

一八四八年 近代社会の転換点

第六四五号

昭和五十二年三月五日 発行毎月一回五日発行(六四五号)  
昭和五十二年三月二十五日 運輸省特別徴収雑誌第三二六号  
昭和五十二年七月二十五日 運輸省特別徴収雑誌第三二六号

思想 一九七八年 第三号

定価六三〇円(送料別)

# 幕末文化の研究

林屋辰三郎編

三五〇〇円A5判上製  
五六〇頁

# パルテノン

M・コリニョン／富永惣一訳

二二〇〇円A5判並製  
二四六頁

# 現象学

新田義弘著

〈岩波全書〉 二二〇〇円B6判並製  
三二六頁

# 旧約聖書文学史(上)

関根正雄著

〈岩波全書〉 二二〇〇円B6判並製  
三二八頁

〔京都大学人文科学研究所報告〕『化政文化の研究』にひきつづき共同研究の成果をまとめたもの。本書は「幕末文化」を日本における市民文化の形成の上で、独自の文化的意義を荷うものとしてとりあげ、文化の自生的発展に大きな比重をおきながら、庶民の風俗なども重視して総合的に考察を加える。巻末に詳細な年表を付す。

アクロポリスの丘上に聳えるパルテノンは古代ギリシアの象徴として永遠の美しい姿を今に伝える。本書は、このパルテノンの全貌を簡潔に紹介した古典的名著であり、神殿の創建と破壊の歩みを語りつつ、建築と彫刻の調和の世界を分析し、古典美の本質を説き、合わせて古代ギリシア人の生活にも光を投ずる。旧訳を改め再刊する。

現象学とはフッサールによって創唱された哲学の名称であり、さらには彼の思想を批判的に継承して多方面へと発展させている現代哲学思想の動向の総称でもある。本書は、現象学の基本的事象を問う直すことにより、それが時代の関心のなかで生成しつつある学問であり、時代の問いを問うこととする思想であることを明確にする。

文献としての旧約聖書を自覚的に「文学史」として叙述しようとした画期的著作。著者は、旧約聖書に含まれる諸作品が年代的に離れているという歴史的問題については緒論学の成果と文学社会学の方法をもって立ちむかい、文学性については文学学的研究の成果をもって新たに問い、旧約聖書研究の新しい地平を切り拓く。(全二冊)

岩波書店



101 東京千代田一ツ橋  
振替 東京 6-26240

ISSN 0386-2755  
雑誌 4203-3 Printed in Japan

編集・発行者 竹田行之 印刷所 精興社  
発行所 東京都千代田区一ツ橋 2-5-5 岩波書店  
© 岩波書店 1978 振替 東京 6-26240

# クレディ・モビリエの成立

——金本位制への挑戦と「アッシアシオン」——

中川洋一郎

## はじめに

一八四八年二月からほぼ五年のち、つまり、フランス第二帝政成立を十数日後にひかえた一八五二年十一月十八日、パリにおいてひとつの株式銀行の設立が認可された。「動産信用総合会社」(Société Générale de Crédit Mobilière) すなわち、クレディ・モビリエの誕生である。その創設者は、著名なサン・シモン主義者でユダヤ人の銀行家ペレル兄弟(Emile et Isaac Pereire)であった。

証券取引所投機銀行の代名詞とも、また、大陸型投資銀行の始祖ともされるこの銀行は、認可されるや否や、ロートシルド(国際的銀行家ロスチャイルド Rothschild)のバリ家およびフランス銀行との激しい対立のもと、積極的かつ大胆な投資活動を展開したが、しかし、わずか十五年後の一八六七年に、直接的にはマルセイユにおける総合開発事業の失敗が原因で、その短い生涯を閉じ

ることになる。短命に終わったとはいえ、その指導者ペレル兄弟の金融理論の斬新さ、その活動範囲の広さ、発起した企業の数と投下資本量の膨大さ、そして何よりも、産業金融に株式と社債の発行という手段が非常に有効であることを明らかにした功績により、クレディ・モビリエは、フランスはもとよりヨーロッパ金融史上において、独自の意義と影響力をもつものである。

いうまでもなく、一八四八年はフランス金融史上の一大画期をなしている。フランスは、七月王政下のオート・バンク(Haute Banque)金融貴族)による貨幣と信用の独占体制(いわゆる「金融封建制」)から、二月革命を境に、新型株式銀行に代表される近代的銀行業の成立期へと移る。まさしく、「一八四八年の革命は、金融機関と技術の両面における一連の主要な革新のための道を開いた」のである。クレディ・モビリエは、近代的投資銀行の始祖ともみなされていることからわかるように、二月革命なくしては生まれようはずなかつたといえよう。しかし、だからといっ

## 一 クレディ・モビリエをめぐる諸問題

て、クレディ・モビリエを、二月革命直後に共和国臨時政府が行った、「金融封建制」解体の端緒となつた一連の金融的諸改革、つまり、国民割引銀行(Comptoir national d'escompte)の設立、フランス銀行の改革(2)などの単純な延長線上に位置付けることに問題はあつた。のちにみるように、クレディ・モビリエは、投資銀行という外観にもかかわらず、実は、全国的な支店網を確立したフランス銀行とも、ロートシルドが擁護する国際金本位制とも相容れない国際的な産業統括銀行の試みだつたからである。この意味では、二月革命はクレディ・モビリエの成立の前提条件でありながら、まさにその革命後の金融的諸改革こそ、皮肉なことにクレディ・モビリエの崩壊の重要な原因の一部をなしているといわねばならない。本稿の課題は、投資銀行として規定されてきた従来のクレディ・モビリエ像を再検討することを通じて、フランス金融史上における一八四八年の意義の一端を明らかにすることである。

(1) R. Cameron et al., *Banking in the Early Stages of Industrialization* (New York, 1967), p. 107. (2) キヤメロン編

著『産業革命と銀行業』正田健一郎訳、日本評論社、昭和四八年、一五一頁。

(2) 地方発券銀行を支店として吸収し、あわせて、一〇〇フランの小額紙幣も発行するようになった。P. Dupont-Ferrier, *Le marché financier de Paris sous le Second Empire* (Paris, 1923), p. 4. すなわちパリの地方銀行にすぎなかつたフランス銀行が、名実ともに全国的な中央銀行になつたのである。

このクレディ・モビリエは、同時代人のマルクスが「生産的投資のためではなく、たんなる証券取引所利潤を求めて膨大な数の産業会社を創設することを指導原理とするはずの株式銀行」(1)と批判して以来こんにちまで、その特異な性格と波乱の生涯、さらにその歴史的影響力によって、多くの研究者を引きつけてきた。研究史を概観すると、クレディ・モビリエは、同時代にあっては証券取引所投機銀行(2)、第一次大戦前後にあっては株式投資銀行(3)、さらに第二次大戦後にあってはその機能的側面が注目されて「工業化」の促進者(4)という規定を受け、そして近年の実証的研究によつては、そのフランス内外における活動の実態が明らかにされてきている(5)。しかし、これらの研究蓄積においてもまだ解決されていない重要な点がいくつか残されているように思われる。

第一の問題点は、クレディ・モビリエは、なぜ、あのように広範かつ大規模な投資活動を行ったのか、その理由の解明である。一七五頁の「クレディ・モビリエ関連企業一覧」からもわかるように、クレディ・モビリエの投資活動は、地域的には、北はオランダから南はオスマン帝国まで、東はロシアから西はスペインまで、ほぼヨーロッパ全域にわたり、投資の対象も、銀行、鉄道をはじめ、不動産建設会社、海運会社、鉱山会社など非常に多様である。また、ヴェルジョによれば、クレディ・モビリエが発行した有価証券の総額は約四十億フランであり、これは一八五二年から一八六五年までにフランスで発行された有価証券の総額の、実質的に

は四分の一から三分の一がクレディ・モビリエの窓口を経過したことになるという(6)。さらに、一八四八年から一八六七年までにフランスで認可された株式会社のうち、資本金一〇〇〇万フラン以上はわずか三九社であったから(7)、クレディ・モビリエが設立した帝國不動産会社(Cie Imperiale Immobilie)資本金二四〇〇万フラン、大西洋海運会社(Cie Generale Transatlantique)資本金四〇〇〇万フランなどは当時の巨大企業であった。これらの広範かつ大規模な投資活動が証券取引所における投機活動に会改革者をもって自認していたペレル兄弟が、たんに利潤めあてにこれらの投資活動を行ったといつてよいかどうか、ここに第一の問題がある(8)。

クレディ・モビリエは、このような広範な投資活動を展開するにあたっては、フランスはもとより、ヨーロッパ各地において、ルートシルドと、公債引受け、銀行、鉄道などさまざまな分野にわたって激しい対立と競争を繰り広げた(ルートシルドIIペレルの対立は、フランス第二帝政史上、最も有名な事件のひとつである)(9)。さらに、銀行券の発行独占権をめぐるフランス銀行との対立も忘れることはできない。では、なぜ、ペレルとルートシルドおよびフランス銀行は、「その結果にこそ、経済と経済政策の方向にとってのいろいろな決定的選択がかかっている」(10)ような対立をするに至ったのだろうか。ここに第二の問題がある。

また、さきふれたように、一八四八年以降、フランスにおいて金融構造は大きく変化し、いわゆる金融構造の「近代化」が行われる。これは、産業金融については、その方法が大金融業者で

「発券銀行(傍点は原文通り)——やがて時が来れば、日ごとに利子を生む社債を発行することが、クレディ・モビリエの最も重要な機能のひとつとなるだろう。……わが社の短期社債は、何よりもまず、貨幣(monnaie)の機能を果たすものとなるだろう」(13)

しかも、この信用証券は、フランス国内だけではなく、全ヨーロッパの規模で流通するはずのもと考えられていた。ペレルによれば、クレディ・モビリエの目的のひとつは、「単一の信用紙幣(un papier de credit)の確立とそのヨーロッパにおける流通」(14)にあったのである。このことは、クレディ・モビリエが、金の裏付をもつ兌換銀行券ではなく、ヨーロッパ全域で流通する信用紙幣を発行する国際的な発券銀行として構想されていたことを示している。だからこそ、クレディ・モビリエの最も激しい敵対者であったジャム・ド・ルートシルド(James de Rothschild)は、クレディ・モビリエの短期社債を、「金属貨幣(argent)の支配と呼ばれるものを信用(credit)によって置き代えようとする……。これは、名付ければ、紙幣(papier monnaie)の時代の幕開きである」(15)と非難したのである。従って、たとえ発行できなかつたとはいえ、社債は、クレディ・モビリエとルートシルドおよびフランス銀行との対立を理解するうえで決定的に重要であり、社債が果たすはずであった機能を、クレディ・モビリエの現実の投資活動と結びつけて検討し直す必要があるだろう。

第二の点は、ペレル兄弟がサン・シモン主義者であったことに関係している。一八二五年のサン・シモンの死後、弟子たちが師の思想の解釈と普及に努め、なかでも実際の経済活動の中で師

あるオート・バンクによる貸付から、株式預金銀行・株式投資銀行による大衆資金の動員という方向に大きく転換することを指しているが(11)、では、クレディ・モビリエは、このような「近代化」においてどのような役割を果たしたのだろうか。はたして一般に考えられているように、クレディ・モビリエを「近代化」の象徴としてよいのだろうか。ここに第三の問題がある。

本稿は以上の諸問題に対して、のちにみるように「オムニオム債」と「アソシアシオン」という視角を導入することによって解をを試みようとするものだが、その前に、前提となる二つの事実に注目しておく必要がある。

第一に、クレディ・モビリエは、投資銀行であると同時に(実際には機能しなかったが)発券銀行でもあった。ペレル自身が一八五四年の株主総会で明確に次のように述べている。

「総合会社(IIクレディ・モビリエ:引用者)の諸機能を理解したいとお望みならば、それを多面的に見ていただかなければならない。それは同時に、(一)産業投資会社、(二)金融会社、(三)投資・貸付・債券銀行、(四)発券銀行である」(12)

もっとも、クレディ・モビリエは社債をほとんど発行できなかったのだから、発券銀行とみなされなかったのも充分な根拠がある。とはいえ、ここで重要な点は、クレディ・モビリエは、イングランド銀行やフランス銀行のように金との兌換にもとづく兌換銀行券を発行しようとしたのではなく、金との兌換にもとづく兌換確定利付の信用紙幣をもって流通手段として機能させようとしたことである。同じく一八五四年の株主総会でペレルは次のように述べている。

の思想を実現しようとした人々が「実践的サン・シモン主義者」と呼ばれていることはよく知られている。ここで詳細に論じる余裕はないが(16)、経済的自由主義にいわば不倶戴天の敵を見たサン・シモン主義者たちにとって、未来社会はひとつの統合され組織された「普遍的アソシアシオン」(Association universelle 普遍的連合体)であるべきであった。ところで、証券取引所投機銀行の代名詞ともされるクレディ・モビリエは、取引所における利潤のみをめあてに無秩序な投資活動を行ったという印象を与えるにもかかわらず、その投資対象の企業を整理すると、全体として、銀行・鉄道・諸株式会社というように、すべて包括的かつ整合的な体系を形成していることがわかる(一七五頁参照)。このことは、ペレルがクレディ・モビリエの投資活動によってサン・シモン主義の中心的思想である「普遍的アソシアシオン」の実現をめざしたことを示唆しているように思われる。

以上のように、クレディ・モビリエの理解にとって、「社債」と「アソシアシオン」がもつ意義には決定的に重要なものがある。以下、(一)発行されなかつたためにこれまで等閑視されてきた「社債」の現実的意義を検討し、(二)クレディ・モビリエの投資活動をサン・シモン主義的な「アソシアシオン」の実現への試みとして捉え、(三)さらに、「社債」と「アソシアシオン」とを連結する視点を提起してみたい。

(1) カール・マルクス「フランスのクレディ・モビリエ」(第三論説)『マルクス・エンゲルス全集』第十二巻(大月書店、昭和四九年)三四頁。

(2) Eugene Forcade, 'Les institutions de credit en France,

III. La Société Générale de Crédit Mobilier, "Revue des Deux Mondes, (15 mai 1856), pp. 277-319, (1 juin 1856), pp. 606-641; Aycard, *Histoire du Crédit Mobilier* (Paris, 1867).

- (3) J. Plenge, *Gründung und Geschichte des Crédit Mobilier* (Tübingen, 1903); J.-B. Vergeot, *Le crédit comme stimulant et régulateur de l'industrie, la conception saint-simonienne* (Paris, 1918); Dupont-Ferrier, *op. cit.*
- (4) A. Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective* (Cambridge, Mass., 1962).
- (5) L. Girard, *La politique des travaux publics du Second Empire* (Paris, 1951); R. E. Cameron, *France and the Economic Development of Europe (1800-1914)* (Princeton, 1961); B. Gille, *Histoire de la maison Rothschild, Tome II, 1848-1870* (Genève, 1967).
- (6) Vergeot, *op. cit.*, pp. 166-167.
- (7) Claude Fohlen, "Sociétés anonymes et développement capitaliste sous le Second Empire," *Histoire des Entreprises*, No. 8 (novembre 1961), p. 71.
- (8) 金本位主義的の「ヤーン兄弟はサン・シモン主義的な社会改革者である」といふ一部の入札者の説が述べられた。「直島の産業計画に社会的関心を結ぶ」は彼の「ヤーン兄弟」の思想に基くは自然である。この頃「アンリ」彼らと金融界に基く懸け離れた人物の「L'Influence sur l'avenir de l'Europe Orientale," *Revue des Deux Mondes*, janvier-mars 1855, p. 1059. 従って「問題は

二 「オムニオム債」(omnium)

クレディ・モビリエをひとつの構想としてみると、それは二つの部分から成り立っている。「オムニオム債」と「アソシアシオン」である。ペレルは、クレディ・モビリエの「社債」を「オムニオム債」(総括的な証券)と呼び、短期性・長期性を問わずあらゆる種類の有価証券を体現し、それに代位するものと考えた。すなわち、ペレルによると、「この証券」(クレディ・モビリエの「社債」)は、銀行券の性格をもつと同時に、国債、株式、社債のようになり、短期または長期で償還されるすべての確定利付証券の性格をももっている(2)。まさに、B・ジルもいうように「オムニオム債の創造は、ペレル兄弟の思想の中でも、最も豊かなものである(3)。

このようなクレディ・モビリエの「社債」には、短期社債と長期社債の二種類がある(4)。さきに述べたように、短期社債は、発券銀行としてのクレディ・モビリエが発行する銀行券ではあるが、しかし、フランス銀行券のような金を準備とする兌換銀行券ではない。クレディ・モビリエの営業報告書によると、その特徴は、次のとおりである。

- (一) 金ではなく、商業手形を準備として発行される。
- (二) 商業手形を割引くことによって流通界にはいり、割引いた手形と同じ満期をもつ。
- (三) 日歩(日ごとに増える確定利子)が付いている。日歩は、カレンダーとともに社債の紙面に印刷されているので、任意の日の「額面」は一目でわかる。そのため、流通手段として機能す

彼らが大規模な投資活動に着手した「社会改革」とは何だったのかと云う事柄を提起すべきである。

(6) ローランヌ・ヤーンの対立に関する最新「最高の研究」Gille, *op. cit.* p. 466.

(7) R. Cameron et J. Bouvier, "Une lettre inédite de Persigny (1855) à Napoléon III à propos de la rivalité Rothschild-Pereire," *Revue Historique*, 467 (1963), p. 91.

(11) サン・シモン金融構造の「近代化」について詳しくは、遠藤輝明「サン・シモンと資本主義の発達」岩波講座『世界歴史』(岩波書店、昭和四十六年)三二五頁、中木康夫『サン・シモン政治史(下)』(未来社、昭和五十年)一七三—一七四頁。

- (12) "Société générale de crédit mobilier...—Rapport présenté... dans l'Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 29 avril 1854—...", *Journal des Économistes*, 2e série, III (15 juillet 1854), p. 119. 以下「Rapport 1854」を略。他の年度の産業報告書については同様。
- (13) *Ibid.*, pp. 120-121.
- (14) "Rapport 1854," *J. E.*, 2e série, VI (juin 1855), p. 429.
- (15) "Documents sur la création des grandes banques d'affaires," *Histoire des Entreprises*, No. 2 (novembre 1958), p. 56.
- (16) シン・モビリエの前身におけるサン・シモン主義の意義については、次田健作「サン・シモン研究の一視角(下)」——「実践的サン・シモン」の理念と現実——(『大阪大学経済学』二四巻四号、昭和五十年三月)三三—三四頁に詳しく。

る(5)。

(四) フランス国内のみならず、国際市場においても流通する国際的信用通貨である(6)。

では、なぜ、兌換銀行券ではなく、確定利付の信用証券を発行するのだろうか。それは、「利子を生まない」一覽払の銀行券の量は、当然のことながら、流通の必要性によって、そして、イギリスのように形式的な法律によって、あるいはまた、フランスのようになり発行担当機関(フランス銀行)の過度の慎重さによって制限されている(7)ため、恐慌の際には決定的な信用不足を招来するからである。まことに「この派」(サン・シモン派)は、即時兌換銀行券(billets remboursables à vue)の発行と流通を無分別なことを考えていた(8)のである。では、このような金の裏付をもたない銀行券の「価値」は、何によって保証されるのだろうか。「アソシアシオン」が利子を確実に、恒常的に支払い続けることによって、それを保証するのである。ペレル兄弟は、すでに一八三〇年の銀行計画案でこのような考えを明らかにしている。

「われわれ(ペレル兄弟)は、その信用によって商業と工業に対して貸付を保証できるような、ひとつの強力なアソシアシオンを形成することを提案する。……このアソシアシオンの名と責任において、日ごとに一〇〇フランにつき一サンチームの、すなわち年率三・六五%の利子を生み、半年に一度、四月一日と十月一日に支払われる持参人払の証券(bons au porteur)〔榜点は原文通り〕が発行されることになる。」(9)

すでにここにクレディ・モビリエの萌芽があった。だが、この「日歩付・非即時兌換の証券」が「オムニオム債」に到るには、

歴史的にも理論的にも、長期社債(後述の鉄道小額社債)を媒介としなければならなかった。

一方の長期社債であるが、これもたんなる遊休資金の吸収手段とみなすことはできないような特殊な性格をもっていた。この長期社債は、株式や社債など長期性の証券を担保に発行され、それはあるが、しかしさらに、これは、市場に存在する株式や社債に次々とって代わり、やがては市場におけるほとんど唯一の長期性の証券となるはずだった。ペレールによれば、「クレディ・モビリエは、すべての産業大企業の負債の間に証券の統一性をつくりあげることができる。……そこから生まれる内部的な確実性と集中性が健全な証券と無縁であろうはずがない」<sup>(10)</sup>のである。

以上のように、短期社債もたんなる割引手形ではなく、長期社債もたんなる遊休資金の吸収手段ではなかった。短期社債は確定利付という性格を長期社債から受け、長期社債は割引によって流通界にはいるという性格を短期社債から受けているからである。ペレールは、短期社債も、長期社債も、証券担保・確定利付という基本的原理は同じであり、本来的に同一のものと考えたからこそ、両者を一括して「オムニオム債」と呼んだのだと思われる。ここで「オムニオム債」の構想は重要である。というのは、ここにあつて、サン・シモン主義的な「普遍的アンシヤシオン」に対する普遍的な信用が理論的に成立したことを意味するからである(HI)。クレディ・モビリエは、このように短期信用も長期信用もともに体現し、すべての証券に代位するはずの総括証券たる「オムニオム債」を独占的に発行する銀行の試みだったのである。

cf. pp. 309-311.)

### 三 「アンシヤシオン」ユツプ

#### クレディ・モビリエ

この「オムニオム債」と「アンシヤシオン」との間には密接な相互依存関係が存在する。これは、一八三〇年の銀行計画案以来、ペレールの生涯変ることのない理論である。さきにふれたように、この銀行計画案によれば、「日歩付・非即時兌換の証券」が流通手段として安定した「価値」をもちうるのは、「アンシヤシオン」が利子を払い続けることによってそれを保証しているからであった。そして、その銀行計画案の解説の中でペレールは、逆にこのような「日歩付・非即時兌換の証券」の流通こそ「連帯性」(solidarité)を形成するということも述べている。すなわち、「非常に安定しているという利点に加えて、現在の国債よりもはるかに流通しやすいという長所をもつ証券への投資の規模は〔国債の場合の〕比ではない。このような〔日歩付・非即時兌換の証券の〕用法は、諸国民を統一する絆を堅固なものにするばかりか、諸国民の利害の連帯性をも打ち立てることになるだろう。かくてこの証券は、何らかの財産証券(titres de propriété)すべてに次々と取って代わっていくことであろう」<sup>(11)</sup>。

連帯性と「アンシヤシオン」の相違はあるが、ここでは、連帯性の拡大はこの証券の信用度の高まりであり、逆に、この証券の流通範囲の拡大は連帯性の拡大であるというクレディ・モビリエにとって重要な考えが語られている。そして、一八三〇年に提案されたこの「日歩付・非即時兌換の証券」は、ペレール兄弟が鉄

(1) "Rapport 1859," *Journal du Crédit Public*, 6<sup>e</sup> année, No. 18 (5 mai 1860), p. 280. エカールによると「オムニオム債」という名称はクレディ・モビリエの一八五九年度の營業報告書において初めて使われたのだが(Aycard, *op. cit.*, p. 315)。本文中の引用文からわかるように、理論的にはクレディ・モビリエの設立時から一貫してである。

(2) "Rapport 1853," *J. E.*, (15 juillet 1854), p. 120.

(3) B. Gille, *La banque et le crédit en France de 1815 à 1848* (Paris, 1959), p. 136.

(4) クレディ・モビリエの社債に関しては、中村雄次郎氏の「連の研究が蓄積されている。中村雄次郎『クレディ・モビリエの短期社債について』、『城西経済学会誌』三卷一号、昭和四二年) 同「クレディ・モビリエの長期社債」、『駒沢大学研究論集』十四号、昭和四三年)。しかしもちろん本稿の目的は、クレディ・モビリエの「社債」の金融理論的な検討ではなく、その活動を「社債」によって裏付けることにある。

(5) 以上の三項目については「Rapport 1853," *J. E.*, (15 juillet 1854), p. 121.

(6) "Rapport 1854," *J. E.*, (juin 1855), p. 429.

(7) "Rapport 1853," *J. E.*, (15 juillet 1854), p. 120.

(8) Forcade, *op. cit.*, p. 303.

(9) J. Perreire, *Leçons sur l'industrie et les finances... suivies d'un projet de banque* (Paris, 1832), pp. 85-86.

(10) "Rapport 1853," *J. E.*, (15 juillet 1854), p. 122.

(11) これは短期信用と長期信用の混同にはかならない。金本位制を前提とするかぎり、このような短期社債が貨幣として機能することはほとんど不可能であろう。(cf. Forcade, *op.*

道事業にかかわる過程で長期性という性格も付与され、一八五二年のクレディ・モビリエ成立時には、短期信用も長期信用もともに体現し代位する「オムニオム債」として構想されていた(もっとも、まだその名称を与えられてはいなかったが)のであるから、それに対応し、その信用を保証する「アンシヤシオン」も包括的かつ整合的な体系として形成されていったと考えるべきであろう。ペレール兄弟が多数の株式会社を発起することで実現しようとしたのが、このような「アンシヤシオン」であった。では、「アンシヤシオン」としてのクレディ・モビリエは、どのような構造をもっていたのだろうか。

クレディ・モビリエの投資対象は、ヨーロッパ・クレディ・モビリエ連合—ヨーロッパ鉄道網—諸株式会社という三つの部分に分かれると同時に、全体がひとつの「アンシヤシオン」を形成していた(2)。それを表にしたものが「クレディ・モビリエ関連企業一覧」である。

#### (1) ヨーロッパ・クレディ・モビリエ連合

「オムニオム債」が国際的な信用証券として考えられていたことはすでにふれたが、この「オムニオム債」をヨーロッパ全域で流通させるためには各国にクレディ・モビリエの支店を設立する必要がある。すなわち、ペレールは、各国にクレディ・モビリエを設立していくことによって、パリのクレディ・モビリエを中核とする国際的な銀行連合体を構築しようとしたのである。この点に関してペレールは次のように述べている。

「実際、それら〔各国のクレディ・モビリエ型の銀行〕の拡張(expansion)と協働(association)の力を発達させるべく努めな

クレディ・モビリエ関連企業一覧

|              |                          | 1853 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 |
|--------------|--------------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 銀 行          | ダルムシュタット銀行               | ○    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | クレディ・フォンシェ               | ○    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | スペイン・クレディ・モビリエ           |      |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | ルクセンブルク国際銀行              |      |    |    | ○  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 鉄 道          | イタリア・クレディ・モビリエ           |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | オスマン帝国銀行                 |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | アムステルダム商工業銀行             |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | インターナショナル・ファイナンシャル・コンパニー |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 諸 株 式 会 社    | サヴォワ銀行                   |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | 公債(フランス・外国)              |      | ○  | ○  | ○  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | 南 部                      | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | 中 央                      | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | ロース・ロワール                 | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | 東 部                      | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | アルデンヌ                    | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | 西 部                      | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | バリリオン                    | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | ドフィネ                     | ○    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
| 諸 株 式 会 社    | 西 ス イ ス                  |      |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | 中央スイス                    |      |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | オーストリア国有                 |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | フランツ・ヨーゼフ・オリ             |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | エント                      |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | 北スペイン                    |      |    |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | コルドバセビリア                 |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | 大 ロ シ ア                  |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|              | 帝国不動産                    |      |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
|              | バリ委託倉庫                   |      |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
| 大西洋海運        |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| バリ・ガス照明暖房    |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| バリ乗合馬車       |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| バリ小型馬車       |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| 東 部 塩 山      |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| 南 部 塩 山      |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| ロワール鉱山       |                          |      | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| ヴィエイク・モンターニュ |                          | ○    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 亜鉛精練         |                          | ○    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| シレジア亜鉛精練     |                          | ○    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| コンフィアンス保険    |                          |      |    |    |    |    |    |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| パテルネル保険      |                          |      |    |    |    |    |    |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| スペイン・フェニックス保 |                          |      |    |    |    |    |    |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| 険            |                          |      |    |    |    |    |    |    | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |    |

註) ○印は、各年度の営業報告書において、クレディ・モビリエが、当該企業に対し、何らかの金融的援助を行ったことを示す。継続して○印がついている企業は、ほぼクレディ・モビリエの傘下にあったと考えられる。Aycard, Histoire du Crédit Mobilier (Paris, 1867. に掲載されている各年度の営業報告書より作製した。

ければならないだろう。というのも、それらの銀行の間に必然的に形成される連繋によってこそ、資本に最も有効な用途と、任意の時に、最強かつ最大規模の行動力を与えることができるようになるからである。……このような連繋を確立することから期待できる最も重要な諸結果の中でも、とくに信用証券(titres de crédit)の創造の可能性を指摘できるだろう。……この証券は、或る程度まで、現在、社債、商業手形、為替、さらに恐らく、銀行券という名で呼ばれて流通しているものが満たしている諸条件を、同時に満たすことができるだろう。(6)

従って、このような国際信用システムは、ロンドンを中心にして確立されようとしていた国際金本位制とは別個の、むしろ原理的に対立する体制であった。ここにこそ、クレディ・モビリエとロートシルドおよびフランス銀行との対立の根拠があった。ペレールが設立しようとした各国のクレディ・モビリエは、いわばパリのクレディ・モビリエの支店であり、当然のことながら、外国の金融市場における活動を認可されることが絶対の存在条件となっていた。この点、ペレールに対抗してロートシルドがオーストリア、スペイン、ピエモンテに設立した一国規模の株式投資銀行とは決定的に性格を異にしている。従って、このようなペレールのヨーロッパ・クレディ・モビリエ連合が成立した暁には、ヨーロッパ全体の金融がひとつの銀行によって支配され、統轄されることになる。すなわち、

「ヨーロッパのさまざまな地方に散り、恐らくは埋もれてしまつた使用可能な資本をいくつかの大地中心地に集めること。これらの資本を、最も有益な、従って、最も実り豊かな用途

へと直接的に適用すること。利率をすべての市場で低下させ、安定化させること。単一の信用紙幣とそのヨーロッパにおける流通を確立すること。

ヨーロッパの内部において信用の諸関係を、現在、非常に困難にし、遅らせ、高価なものにしてはいる障害を段階的に取り除くこと。

さらに後には、信用と貨幣の統一(unité de crédit et de monnaie)。これは多分、今日すべての国で産業者と経済学者が直面している最も困難な問題の解決となるだろう。皆さん、以上のことが、これから恐らく主要な国々で設立されていくであろう(「クレディ・モビリエ型」)諸信用機関の、遠い将来のことかもしれないが、不可避的な諸結果である。」(4)

(2) ヨーロッパ鉄道網

鉄道はクレディ・モビリエにとって重要な意義をもっている。ヨーロッパ鉄道網は、「アソシアシオン」としてのクレディ・モビリエの実体を形成しているからである。

一八三五年のサン・ジェルマン鉄道の認可から一八四八年の二月革命に至るフランス初期鉄道建設は、(一)鉄道企業家間の対立、(二)鉄道企業家と銀行家の対立、(三)鉄道資本と国家の対立という三つの対立によって特徴づけられる(5)。これら三つの対立の形成と解体こそ、クレディ・モビリエの歴史をなしている。

鉄道企業家間の対立が第一の対立である。フランスの初期鉄道建設がサン・シモン主義者たちによって担われたことはよく知られているが(6)、しかし、彼ら全員が協力関係にあったわけでは

ない。一八四三年ごろまでには、サン・ジェルマン鐵道を擁するペレル・グループ、アヴィニョン・マルセイユ鐵道のタラボ(Talabot)・グループ、さらに、オルレアン鐵道のジュリアン(Julien)・グループという三大勢力が隠然たる形ではあったが形成されていた。そして数年後にはパリ・マルセイユ線の建設をめぐって公然たる対立を展開することになる。その過程でジュリアン・グループはタラボ・グループに吸収され、その結果、タラボ・グループ(ロートシルドの金融的援助を受けていた)とさきのペレル・グループはフランス鐵道界を二分する勢力となり、一八六〇年代にペレルがマルセイユの地において決定的な敗北を喫するまで、全ヨーロッパを舞台に鐵道はもとより海運業においても激しく争うことになる(7)。

鐵道企業家と銀行家の対立が第二の対立である。事実上のフランス史上初の鐵道であるサン・ジェルマン鐵道が認可されたとき、オート・バンク(金融貴族)は、当初から積極的な援助を与えたわけではない。ペレルと技師たちが全リスクを負う形式で申請したのであり、銀行家たちはむしろ鐵道の将来に懐疑的であり、議会の承認後にはじめて金融的援助を与えなすぎない(8)。鐵道金融において最も重要な役割を果たし、鐵道によってこそかくも巨額の富を蓄えたといわれるロートシルドにしても、そもそも彼が鐵道に関与したのは、一方ではペレル、他方ではタラボにそのかされてであって、その際、不安と少なからざる不本意を隠してはいなかった(9)。一八四七年恐慌が勃発するや、彼がすばやく鐵道金融から撤退したのも容易に理解しうることである。だが、オート・バンクが鐵道に対して積極的に介入することを躊躇

踏したからといって、それらが鐵道金融において消極的な役割に甘んじていたわけでは決してない。オート・バンクは、鐵道を一時的投機の対象とみるその消極的な姿勢にもかかわらず、こと金融面に関するかぎり主導的かつ独占的立場にあった。技師出身の鐵道企業家たちが自分たちの手だけで株式募集を行うことはほとんど不可能であり、オート・バンクの仲介がどうしても必要だった。ロートシルドをはじめとするオート・バンクの名声と信用こそが、資金所有者に、海のものとも山のものとも知れぬ鐵道株式への応募に踏み切らせたからである(10)。かくて、一方においては、雄大な企図を抱き鐵道を先駆的に推進するが資金には事欠くサン・シモン派の企業家たち、他方においては、資金募集の能力は備えても、鐵道を一時的投機の対象とみなして積極的な経営参加を控えるオート・バンク、ここに第二の対立があった。

鐵道資本と国家の対立が第三の対立である。二月革命以前、国家は、軍事的にも、また、国内輸送網の統一性と効率性を保つたためにも、鐵道を自己の統制下に置くことに強く固執した。従って、鐵道会社の強大化をひどく嫌い、第二帝政成立以前には、小会社の乱立(路線の分断)と短い特許期間が国家の基本的政策をなしていた。七月王政下には、会社同士の「連合」はすべて禁止された(11)のである。その結果、鐵道は安定した投資対象となりえなかった。それに対して、鐵道業界は、細分化し乱立した鐵道会社を合併、統合しようとするサン・シモン派の企業家と、優良幹線に留まって、あえて不良細線の吸収を望まない銀行家との内部対立を抱えながらも、総じて企業の安定を願ひ、特許期間の長期化を要求するという点では、内部の利害は一致していた。

フランス初期鐵道建設は、以上のような三つの対立を背負い込み、鐵道企業家・銀行家・国家の三者が三様の思惑を抱き、しかも、いずれの勢力も主導権を握れないという根本的な脆弱性をもっていた。不安定な投資対象である鐵道が信用不足に苦しんだことは当然であり、その結果、フランスは鐵道業において二月革命の時点では、イギリスはもとよりドイツにも大きく遅れをとったのである。一八四七年恐慌はこの脆弱性を一挙に曝露させた。建設が全面的に停止し、多くの会社が解散に追い込まれたのである。

し、クレディ・モビリエをはじめとする新型の株式銀行の出現を必然的なものにした。ちなみに、クレディ・モビリエは設立当時、一八四七年恐慌以来の鐵道事業の停滞を打破するための「一種の鐵道銀行」(12)とみなされていた。しかもそれと同時に、鐵道業は、株式会社形態を普及させ、事業再開のための新たな金融手段、すなわち、鐵道小額社債を生み出した。そして、この鐵道小額社債こそが、一八三〇年の「日歩付・非即時兌換の証券」とクレディ・モビリエの「オムニオム債」とを、歴史的にも理論的にも、媒介しているのである。

一八四八年を境とするフランス金融構造の変革において、社債は大きな位置を占めている。「臨時政府は、政治の世界における普通選挙の制定にも比べるべき重要な金融的改革的基礎を築いた。……動産の普通選挙にむけての歩みが始まったのである。この普通選挙の道具が社債である。社債こそ、フランスの鐵道建設をゆるぎのないものにしたからである」(13)。そしてペレルによれば、彼らこそが社債の創始者であった。「皆さん、私たち(ペレル兄弟)こそが……大鐵道会社の資本形成において、社債と株式とを同時に使用するシステムを定式化した榮譽を要求できるのであります」(14)。なぜだろうか。

そもそも二月革命以前にも鐵道会社によって社債が発行されなかったわけではない。しかし、大会社がそれぞれ数回ずつ発行したこの種の社債は「貴族社債」とも呼ばれるように高額(例えば発行価格は一二五フラン)であり、しかも株式が担保となるので株式資本額を越えるような社債発行など思いもよらなかった(15)。そのため通常は株主と社債所有者は同じ階層に属しており、当

第一に、ペレル兄弟はじめ、クレディ・モビリエの創設を支えた資本家グループ(その多くはサン・シモン主義者だった)は、鐵道事業によって育てられた。ペレルは、サン・ジェルマン鐵道以来ロートシルドの援助を受け、むしろその手先とさえみなされたほどであったが、一八五一年十二月二日のルイ・ナポレオンのクーデタを境に訣別し、以後、「どちらか一方の明らかな敗北」(16)まで続く対立に突入した。ペレルがルイ・ナポレオン支持者であるのに対し、ロートシルドがオルレアン派であることが両者の別れの原因であった(17)。ペレルは金融の後援者を失い、孤立した。鐵道事業を続けるためにも、もはや彼ら自身が銀行家となるほかなかったのである(18)。

第二に、巨額の資本を必要とする鐵道建設は、七月王政下の金融構造(いわゆる「金融封建制」)の狭隘性を白日のもとに曝け出

然、資金吸収力にも限度があった。

「動産の普通選挙の道具」たる社債はそうしたものでない。それは、ここでもかりに鉄道小額社債と呼んでいる社債(発行価格二五〇フラン前後、三%確定利付)であり、次のような意義をもっていた。

(一)、この社債は低額かつ確定利付のために、投資家層が拡大され、零細な大衆資金にとっても安定した投資対象が提供された。つまり、これによって、大衆的遊休資金を産業投資へと吸収する手段が確立された。「動産の普通選挙の道具」と呼ばれるのも当然であろう。これは投資家層が、投資の安定性を求め、確定利子に満足する小心な社債投資家層と、逆に、国家による利子保証を放棄するかわりに好配当を享受しうる大胆な株式投資家層とに分裂したことを意味している(19)。

(二)、鉄道小額社債は、ペレールの信用理論の適用にほかならない。ペレールは次のように述べている。「社債こそがわが国の鉄道会社の繁栄をゆるぎのないものにしたのだが、私たち(ペレール兄弟)が(鉄道企業家たちに)この種の社債を発行するよう助言したときに導きの思想となったのと同じ思想が、クレディ・モビリエの設立を留意しているときに、私たちを導いたのである」(20)。フランスの鉄道会社の社債は、担保となる株式資本の額をはるかに越えて募集された。これは偶然のことではない。かつてペレールは一八三〇年の銀行計画案において、金の担保はないが「アソシアシオン」の保証をもつ確定利付の銀行券を提唱したが、それと同様に、ここでは、担保が不十分でも大鉄道会社と国家によって確定利子が保証される小額の社債を提案したのである。

は、各国の関係を緊密化させることによって戦争を撲滅させ、西洋と東洋の和解による終局的な平和を到来させるべきものという重要な役割を与えられている(23)。要するにミシェル・シュヴァリエによれば、「物質的世界において鉄道は、普遍的アソシアシオン(「傍点は原文通り」)の最も完全なシンボルである」(24)。クレディ・モビリエによるヨーロッパ鉄道網の建設の背景には、このようなサン・シモン主義的な鉄道観があった。

しかも、鉄道は「アソシアシオン」の実体となっているばかりではなく、金融的にみてもヨーロッパの規模で合併され統合されてひとつの会社となったヨーロッパ鉄道網は、クレディ・モビリエが発行する「オムニオム債」の最も確実な保証となるはずであった(25)。

### (3) 諸株式会社

だが、クレディ・モビリエの「アソシアシオン」は、銀行と鉄道の分野だけにとどまらない。その完成のためには、株式会社を大量に発起し、自己の支配下に組み込むことが必要であった(26)。一八四八年以前、フランスにおいて、有限責任制の株式会社は政府によってほとんど認可されず、「副次的な、ほとんど無用の」社形態であり、珍しいもの(27)であった。クレディ・モビリエは、このような株式会社制度の未発達な状況のもとで、その普及者として登場したのである。

その理由の第一は、ペレールにとって有限責任制の株式会社こそ、ひとつの「アソシアシオン」として最も理想的な企業形態であったからである。ペレールは次のように述べている。「一般に、われわれが産業の或る分野に関係するとき、われわれは競争とい

(三)、担保となる株式資本の額を越えて社債が募集されるのであるから、国家による利子保証が(実際に発動されるか否かは別にして)不可欠となった。それと同時に、社債は長期の償還債(短くて五〇年、長くて九九年)であるために、株式会社としての認可期間(28)が長期の、安定した投資対象であることが社債募集に必要な条件となった。第二帝政政府が利子保証とともに特許期間九年を鉄道政策の基本に据えた理由はここにある。鉄道小額社債の導入は、鉄道を安定した投資対象として確立することで、さきに述べた鉄道企業家と銀行家の対立、および鉄道資本と国家との対立を或る程度まで解決するものであったといえるだろう。

そして、この鉄道小額社債がフランスで最初に日の目を見たのは、一八五一年八月二六日、北部鉄道会社の株主総会においてペレールが提案し、承認を受けた時点である(29)。これ以後、フランス鉄道金融において、株式と社債という二本立の資金吸収方法が確立した。

クレディ・モビリエにとって鉄道がもつ第三の意義は、鉄道がクレディ・モビリエの「アソシアシオン」の具体的な実体を形成しているという点にある。フランス初期鉄道建設を担ったサン・シモン主義者たちの中でも特にぬきんでた構想力をもっていた人物として知られ、のちに英仏通商条約(一八六〇年)の立役者となったミシェル・シュヴァリエ(Michel Chevalier)は、一八三二年に「地中海体制」(Système de la Méditerranée)なる構想を発表し、その後の鉄道建設に多大の影響を及ぼした。この構想において鉄道は、国内の各地域を連結して国民をひとつのアソシアシオンへと形成するだけでなく、さらに各国を連結する国際的な鉄道網

う方法ではなく、協働(association)と合併(fusion)と、この方法で、また、対立や相互破壊によってではなく、諸力の最も経済的な使用によって、その産業が発達することを望むのである」(30)。

第二に、すべての証券にとって代わるべき「オムニオム債」としては、その地位の対象となる証券が市場に存在していなければならない。つまり、株式会社形態の全面的展開とその結果である大量の株式と社債の氾濫こそが「オムニオム債」の成立の前提であった。このように「オムニオム債」を通じて諸株式会社を自己のもとに組み込もうとするクレディ・モビリエが、敵対者の眼には全産業の独占を企てているように映ったとしても当然のことであろう。

「クレディ・モビリエの創設者たちは、さまざまな会社の多様な有価証券をひとつの統一的な証券に置き代えることを提案(私には夢見ているとは思えないが)している。……そうする(クレディ・モビリエはすべての匿名会社(sociétés anonymes)とクレディ・モビリエはすべての匿名会社(sociétés anonymes)を吸収したのには、すべての企業の所有者であり、主人であり、巨大な独占を手にするが故に、国家の独占以外にはもはや競争相手も、並ぶものもなくなるほどの勢力となる」(31)

フォルカードがこのように述べるとき、彼はペレールが株式会社制度を媒介にして「普遍的アソシアシオン」を構築しようとしていることをよく理解していたのである。

(1) J. Perreire, *Leçons sur l'industrie et les finances...* (Paris, 1832), p. 79.

(2) ヴェルジュのすぐれた研究書においても、クレディ・モビリエの発起活動は、(一)不動産、(二)海運、(三)鉄道、(四)保険、



(因委託倉庫、銀行、以上の六項目に無概念的に分類されて  
らるにすぎない。(Vergeot, *op. cit.*, pp. 160-163.) しかして、  
わけては「クレディ・モビリエ」の投資活動が、その特異な性格を  
見極めることは不可能とならざる。

(3) "Rapport 1854," *J. E.*, (juin 1855), p. 429.

(4) *Ibid.*

(5) 鉄道企業家間の対立および鉄道企業家と銀行家との対立  
にこのころは、それらを統合しようとする傾向が、サン・マ  
リヤ主義者のモンシエールが興味深い証言をしてい  
る。ペレル(北部鉄道)・シユリアン(オムニオン鉄道)・タ  
ボ(マズヤン・モン鉄道)という(鉄道企業家の)三位一体。こ  
れらの三人は、私を通して結びつこうとするよう絆を除けば、  
指導者として完全な独立性を保持している。一方、ローマン  
・ヌーオッタング・ル・ノイ・マリアとらも、このころの銀行  
家の三位一体。この三位一体は反対に「北部」「モン」  
「マズヤン」という三つの異なる会社に分かれていて、  
金融的にはこの連合を解消しようとする。』(cité par  
Marcel Blanchard, "Aux origines de nos chemins de fer:  
saint-simoniens et banquiers," *Annales d'Histoire Econo-  
mique et Sociale*, No. 50, 1938, p. 110).

(6) モンシエール初期鉄道建設に関する邦語文献としては、次田  
健作「19世紀におけるモンシエールの鉄道建設(1)」、『大阪大学  
経済学』二二巻一号(二五)。

(7) この間の事情については著者「文藝春秋」I. Pereire,  
*La question des chemins de fer* (Paris, 1879), pp. 100-102.

(8) *Ibid.*, p. 69.

(9) B. Gille, *Histoire de la maison Rothschild, II* (Genève,

*industrie*," *Revue des Deux Mondes*, 15 juillet 1856, p. 385.)

(24) Chevalier, *op. cit.*, p. 132. cf. J. Walch, *Michel Cheva-  
lier, économiste saint-simonien 1806-1879* (Paris, 1975), pp.  
99-101.

(25) その最初の適用例が「クレディ・モビリエ」が買収したオ  
ーストリア鉄道の社債である。

(26) 「クレディ・モビリエ」はその定款によれば「匿名会社」  
すなわち、有限責任の株式会社として運営されるような産業  
会社だけを後援することができる。したがって「ここに、こ  
の種の会社をできるだけ数多く設立し、さらに、すべての産  
業企業をこのような会社形態にする」という傾向が生じてくる  
にちがひない。(「ペレル」前掲論文「三三三頁」)。

(27) C. Rohlen, "Sociétés anonymes et développement  
capitaliste sous la Monarchie Censitaire," *Histoire des  
Entreprises*, No. 6 (novembre 1960), p. 67.

(28) "Rapport 1854," *J. E.*, (juin 1855), p. 424.

(29) Forcade, *op. cit.*, p. 279.

#### 四 ロートシルドとペレルの対立

——諸問題への解答——

以上からも明らかなように、ペレルはクレディ・モビリエの  
投資活動を通じて、短期社債と長期社債から成る「オムニオン債」  
および、ヨーロッパ・クレディ・モビリエ連合—ヨーロッパ鉄道  
網—諸株式会社から成る「アソシアシオン」の同時の実現をめざ  
したのである。ここで以上の議論を前提にして、本稿の冒頭に上  
げた三つの問題に対する解答を試みてみたい。

1967), p. 159.

(9) B. Gille, *La banque et le crédit en France de 1815 à 1848*  
(Paris, 1959), pp. 205-208.

(11) M. Blanchard, "La politique ferroviaire du Second  
Empire," *Annales d'Histoire Economique et Sociale*, No. 30  
(1934), p. 533.

(12) Lettre d'Enfantin (1856), citée par Girard, *op. cit.*, p.  
176.

(13) *Ibid.*, p. 82.

(14) I. Pereire, *La question des chemins de fer* (Paris, 1879),  
p. 140.

(15) Vergeot, *op. cit.*, p. 120.

(16) Girard, *op. cit.*, p. 46.

(17) "Rapport 1856," *J. E.*, 2e série, XIV, No. 41 (mai  
1857), p. 280.

(18) cf. Forcade, *op. cit.*, p. 298.

(19) Pereire, *La question des chemins de fer*, p. 123.

(20) "Rapport 1856," *J. E.*, (mai 1857), pp. 280-281.

(21) 一八六七年以前のモンシエールは匿名会社(société  
anonyme)と呼ばれる有限責任制の株式会社の設立には国家  
参事院の認可を必要とした。

(22) Pereire, *La question des chemins de fer*, p. 124.

(23) M. Chevalier, *Politique industrielle et Système de la  
Méditerranée* (Paris, 1832), pp. 129-134. カン・マリア主義  
者の中には、やがて建設されるヨーロッパ・モンシエール  
に民族の消滅を夢見たものも多かった。(B. de Marizy,  
"L'Autriche, ses finances et ses grandes entreprises d'in-

なぜ「クレディ・モビリエ」は広範かつ大規模な投資活動を行っ  
たのかという第一の問題に対しては「オムニオン債」が総括的な  
証券として成立するに必要な保証を与えられるほど多数の企業を  
組み込んだ「アソシアシオン」の形成をめざしたためと答えられ  
よう。かりに「アソシアシオン」の形成なかにして不良企業を  
抱え込んだとしても、やがて成立するはずの「オムニオン債」が  
その弱い信用を肩代わりすることを期待したため、「クレディ・モ  
ビリエ」の発起活動は、それだけですます大胆なものとなった。こ  
の点についてシラールも次のように述べている。「すでに一八五  
二年に行われたいくつかの(「鉄道の」)大合併も……すべての合併  
された企業に対し、その中の最良の会社の信用を与えるという点  
を本質にしていた。ペレル兄弟こそ、この原則を極端にまで押  
し進めたのである。すべてが合併されればもはや悪い信用などい  
うものはなくなり、投機はオムニオン債の上で消滅していくで  
ある。」(17)。

なぜ「ペレル」と「ロートシルド」は対立したのかという第二の問  
題は、「ヨーロッパ・クレディ・モビリエ」連合が発行するはずだっ  
た「オムニオン債」が金との兌換にもつけない国際的な信用紙  
幣であったことに関係している。つまり「ペレル」は「クレディ・  
モビリエ」によって、当時ロンドンを中心に確立されようとして  
いた国際金本位制とは別個の、むしろ、原理的には対立する国際  
信用システムを構築しようとしたのである。しかも、このような  
「オムニオン債」に裏付けられた「アソシアシオン」としてのク  
レディ・モビリエは全ヨーロッパ的規模での企業連合体であると  
ペレルが考えていたとすれば、これは、「諸他の銀行や産業会社

の、できうれば国民的規模の代表者」どころか、株式会社化されたかぎりでの全ヨーロッパの産業の支配と統轄を意味していたといえよう。銀行を中核とする全社会の組織化というサン・シモン主義のひとつの帰結、ひとつの極限がここにある。ペレルのこのような銀行構想こそ、金本位擁護の立場を取る国際的銀行家ロートシルドの心胆を寒からしめ、自己の死活を賭した反撃に立ち上がらせた理由であり、また、クレディ・モビリエとフランス銀行との対立の根拠でもある。

ところで、一八四八年以降のフランス金融構造のいわゆる「近代化」においてクレディ・モビリエはいかなる役割を果たしたのかという第三の問題は、こと金融構造全体にかかわる大問題であり、クレディ・モビリエの具体的な歴史的展開を扱っていないこの小論の域を越えている。ただ、それはペレルとロートシルドとの対立に深い関連があるので、ここでその史的展開を概観して仮定的な解答を試みることは許されるだろう<sup>(3)</sup>。

さきに述べたことから明らかなように、クレディ・モビリエの歴史は「アソシアシオン」の形成・展開・破綻の過程とみなすことができる。当然のことながら、このようなクレディ・モビリエに対するロートシルドの反撃は、第一に、「オムニオム債」を成立させないことを目的に、社債発行の妨害、第二に、ペレルの「アソシアシオン」の分断の二点を本質としていた。

(一)、一八五五年ごろクレディ・モビリエが社債を発行しようとしたとき、ロートシルドをはじめとするオート・バンクは政府に対して強く働きかけ、社債発行の中止命令を出させることに成功した。クレディ・モビリエにとって社債発行が死活の問題ならば、

オート・バンクにとっても逆の意味で死活にかかわる問題であった。ともかく、社債の発行中止は、クレディ・モビリエが「普遍的アソシアシオン」をめざした国際的な産業統括銀行という立場から、たんなる株式投資銀行におとめられたことを意味する。

(二)、ペレルが各国にクレディ・モビリエを設立しようとしたのは、ヨーロッパ・クレディ・モビリエ連合を形成するためだが、ロートシルドは金本位擁護の立場から各国政府に対して、ペレルのクレディ・モビリエを認可しないように説得に努めた。しかし当時、産業革命の渦中にあったヨーロッパ各国にとって何らかの株式投資銀行を設立することは、産業金融を発達させるためには不可欠と感じられていた。株式投資銀行の設立を阻止することが不可能と知るや、ロートシルドは全面的に政策を転換し、ペレルのクレディ・モビリエの設立を許すよりは自らの手で株式投資銀行を設立することを選ぶのである。一八五六年の銀行ブームの時点で、ペレルはわずかにスペイン・クレディ・モビリエを擁護のみであったが、一方のロートシルドは、オーストリア、スペイン、ピエモンテに株式投資銀行を設立し、それらと密接な関係を維持していた。だが、ロートシルドが設立した諸銀行は、「クレディ・モビリエ」ではなく、「商工業銀行」という名称をもち、活動範囲が自国に限定されるというようにすぐれて一国的な性格をもっている。ペレルのクレディ・モビリエとは異なる原理に依る銀行であったことに注意する必要がある。各国政府は、フランスへの金融的従属を意味するクレディ・モビリエよりも、むしろ、国民経済の確立に貢献する一國規模の株式投資銀行を選んだのである。

(三)、クレディ・モビリエの鉄道政策は、第一に、合併によって大会社を形成し、自己の「アソシアシオン」へと組み込むこと、第二に、クレディ・モビリエと大鉄道会社の信用を基礎に鉄道社債を大量に発行すること、以上の二点にまとめられる。クレディ・モビリエの鉄道合併政策は、いずれは「オムニオム債」を成立させて信用を肩代わりさせようという意図をもつため、当面の採算を度外視した非常に大胆なものであった。このようなクレディ・モビリエの精力的な合併活動によって、ロートシルドは孤立化する恐れが出てきた。すなわち、クレディ・モビリエによるフランス全土にわたる鉄道の独占を絶対に肯じないとすれば、もはやロートシルドには、自ら近隣線の合併に乗り出す以外に選ぶべき道は残されていないからである。かくて、一八五二年から一八五八年にかけての鉄道会社の集中・合併期に、クレディ・モビリエは、合併による大会社の形成と二次的路線網の建設とを促進するという役割を自ら果たすと同時に、ロートシルドを刺激し、鉄道投資へと駆り立てることになる。

一八五七年ごろ、フランス国内に六大鉄道会社が成立し、その後は収益の低い地方線の建設が残されるのみとなると、収益の高い路線を建設しようとするれば、近隣諸国にその場所を求めるより他にたてはなかつた。この時期にフランス資本によってヨーロッパの鉄道建設が行われたのはこのような理由による。そして、この外国鉄道建設の背景には、クレディ・モビリエとロートシルドの対立があった。クレディ・モビリエが、ミシェル・シュヴァリエの「地中海体制」をなぞるかのようスペイン、フランス、スイス、オーストリア、そしてロシアを連結するヨーロッパ鉄道

網を建設していったのに対し、ロートシルドはそれを分断するよう外国鉄道への投資を展開したからである。

全く簡単な素描にすぎないが、以上のことから、ロートシルドをはじめとするオート・バンクが株式投資銀行(フランスではソシエテ・ジェネラル)の設立に参加し、積極的に鉄道建設にむかっていた目的のひとつが、クレディ・モビリエの「オムニオム債」と「アソシアシオン」の成立を阻むことにあったことが理解できよう。オート・バンクによる貸付から株式投資銀行・株式預金銀行による大衆資金の動員へという変革を金融構造の「近代化」というならば、クレディ・モビリエが結果的にその促進者になったのは、ペレルの銀行政策が以上のような性格のものであったからである。これを、本稿の冒頭に上げた第三の問題への一応の解答としたい。

(1) Girard, *op. cit.*, p. 110.

(2) カール・マルクス「クレディ・モビリエ」『マルクス・エンゲルス全集』第十二巻(大月書店、昭和四九年)一九一頁。

(3) 以下、具体的な事実に関する註は、煩瑣に耐えないので一切省略することをお許しいただきたい。なお、「アソシアシオン」の形成・展開・破綻の過程としてのクレディ・モビリエの歴史については、現在、別稿を準備中。

#### おわりに

以上、クレディ・モビリエをペレルの信用理論の現実への適用という視角から見てきたが、おわりに、一八四八年以降のフランス内外の金融情勢との関連のもとにクレディ・モビリエの意義

を概括して、むすびに代えたい。

フランス国内金融の面では、発券銀行としても機能しようとしたクレディ・モビリエが結局は破産に追い込まれることは、当時のフランス資本主義が必要としていたのは、ヨーロッパ的規模で活動する産業統括銀行ではなく、フランス銀行のもとにあり、金(銀)本位制を守り、短期信用の供与を目的とする国民割引銀行と並び立つ、いわゆる株式投資銀行であったことを示している。次の引用文からもわかるように、これこそ、当時の金融界一般が理解していたクレディ・モビリエ像であった。

「国民割引銀行が商業手形の割引においてフランス銀行の支店の役をするように、総合会社〔クレディ・モビリエ〕は、信用と産業の維持と発展という、この種の非常に重要な業務の分野において、フランス銀行の支店の役をするであろう。」<sup>(1)</sup>

このことは、二月革命前のいわゆる「金融封建制」(いわばオート・バンクによる通貨と投資の独占)を崩壊させた臨時政府の金融的諸改革(とくにフランス銀行による全国的支店網の形成)は、通貨の問題を解決することはできたが、投資の問題は未解決のまま残したことを意味している<sup>(2)</sup>。だからこそクレディ・モビリエは認可されたのだが、通貨の問題がすでに、兌換銀行券たるフランス銀行券の全国的流通の確立ということによって解決されていたことは、クレディ・モビリエがペレルの構想通りの銀行として成立することを不可能にしていたといえよう。

国際金融の面でも、クレディ・モビリエはユニークな問題を提起している。ハンガリー系の経済人類学者であるカール・ポランニーは、一九世紀市場社会の特質のひとつとして国際金本位制を

上げているが<sup>(3)</sup>、国際金本位制が各国民経済の自律性を前提として、中央銀行が金を集中的に管理することによって各国民経済を結びつけ、それらの総体をいわば自己調整的作用をもつ市場として把握する体制だとすれば、クレディ・モビリエがめざした体制は、その対極に位置するといえるのではないだろうか。なぜなら、クレディ・モビリエは、単一の国際的信用証券を流通させることによって、国内市場を国際市場の中へ、各国民経済を国際経済の中へと解消させたうえで、その総体を統合し、管理しようとした試みにほかならなかったからである。

(1) A. Bertin, ["Crédit Mobilier,"] *Journal des Économistes*, 1er série, Tome 33, No. 139 et No. 140 (novembre et décembre 1852), p. 368.

(2) この点の理解に関しては、横浜国立大学の権上康男氏の「教示に負うところが大きい。記して厚くお礼申し上げたい。」

(3) K. Polanyi, *The Great Transformation—The Political and Economic Origins of Our Time* (Boston, 1957), p. 3.

カール・ポランニー「大転換——市場社会の形成と崩壊——」吉沢ほか訳、東洋経済新報社、昭和五十二年(三頁)。

(なかがわ) よういちろう・東京大学大学院・国際関係論

## ゲルツェンの二月革命観

長 繩 光 男

ゲルツェンとその家族がイタリア旅行を半年程で切り上げ、二月革命のバリに帰りついたのは、憲法制定議会開催の翌日にあたる、一八四八年五月五日のことであった。二月に誕生した第二共和制の月桂冠も五月には最早色褪せ、秩序派の回生も著しく、四月二十八日には、選挙の不正に抗議して起ったルーアンの労働者は流血の弾圧に早々と屈していた。マルセーユでこの報に接したゲルツェンは、その血に「不吉なことの前兆」を感じ取っている。

(V-133)(1)

ゲルツェンのバリ帰着後一〇日程して五月一五日事件がおこる。ポーランドの独立運動への援助を拒否した臨時政府に対してバリの市民や労働者が抗議行動を起こしたこの日、ゲルツェンも議会へ向う群衆の中にあつて、彼らが国民軍に蹂躪される有様を逐一目撃している。(CM. XXIII-86) の時点にして早くも彼は共和制の「死」を予見した。(CM. XXIII-403)

この時以来、ブランキやバルベスら有力な指導者を失ったまま追いつめられた労働者・貧民とブルジョア・軍部との対立は目を追って険悪化し、バリの街々に不気味な影を落としていた。この間ゲルツェンは、迫り来る破局を予感しながら、二月以降の経緯の反芻に余念がない。書簡集『再びバリで』(以下『バリ』と略称)の第一、第二書簡の執筆はこの時期に属する。

そして、六月事件——二三日、サン・ドニ街での最初の交戦における民衆の敗北が悲劇の発端であった。以後二日に亘って続いた銃撃戦も二五日ともなると、勝敗の帰趨は既に明白であった。明けて二六日、全ての戦闘は終り、これに代って報復的な殺戮が始まる。ブランキ伝『幽閉者』によれば「逮捕者一万二千、最少に見積っても四、五百名の叛徒が逮捕後、バリエードで銃殺され、三千名が戦闘の終った後に銃殺された」という<sup>(2)</sup>。

シャン・ゼリゼ街も凱旋門から程遠からぬところに旅装を解いたゲルツェンは、従つてこの時、この阿鼻叫喚の真只中にいたことになる。二三日の夕方、彼は政府軍との交戦の準備に慌しいモ