

クレデイ・モビリエとロスチャイルド

村 岡 ひとみ

I はじめに

フランスでは、ナポレオン・ボナパルトの人氣がいまなお衰える気配がない。2004年は、ナポレオン・ボナパルトが1804年に皇帝に即位してから200年ということもあり、皇帝戴冠200周年を記念する行事や彼に因んだ行事がフランス各地で行なわれた。一方、ナポレオンの甥で、ナポレオン三世として第二帝政を築いたシャルル＝ルイ＝ナポレオン・ボナパルト（以下、「ルイ・ナポレオン」という）は、伯父のナポレオン一世の輝かしい栄光の陰で、これまであまり注目されることがなかった。こうしたルイ・ナポレオンの人物や思想に対する関心の低さについて、野村啓介氏は、「ルイ・ナポレオンが歴史研究において過度に軽視されてきたことは否定できない」とし、ルイ・ナポレオンが「無関心の犠牲者」であったと指摘している。¹⁾

だが、ルイ・ナポレオンが築いた第二帝政期は、フランス経済史上、産業革命と相俟って工業が飛躍的に発展した時代であり、そうした経済的発展はルイ・ナポレオンの理念や政策に負うところが極めて大きかったといえる。すなわち、「人民主権」にもとづく「皇帝民主制」を追求したルイ・ナポレオンの理想主義的かつ改革的な政策がなければ、フランスの経済発展は今日とはまた違ったものになっていたといっても過言ではない。ルイ・

ナポレオンとはそのような足跡を残した皇帝なのである。ルイ・ナポレオンは、伯父のナポレオンをカエサルにたとえ、自分をその甥のアウグストゥスになぞらえ、アウグストゥスがカエサルの遺志を受け継いで、ローマ帝国を完成したように、ナポレオンの遣り残した仕事を成し遂げるつもりでいたと、鹿島茂氏がその著書で紹介している。²⁾ たとえば、現在の花の都パリは、ルイ・ナポレオンの命を受けたセーヌ県知事ジョルジュ・オスマンの大規模な都市改造事業によって誕生した。鹿島茂氏の言葉を借りるまでもなく、ルイ・ナポレオンは伯父のナポレオンに劣らぬ偉業を成し遂げた皇帝として称えられてよい人物といえる。

そして、ルイ・ナポレオンの改革的な政策を担ったのが、ペレール兄弟のクレディ・モビリエであった。クレディ・モビリエについては、すでに別稿で詳細な分析をおこなっているが³⁾、本稿では、鉄道事業や銀行業などを舞台にヨーロッパ全域で繰り広げられた、クレディ・モビリエとオートバンクの領袖ロスチャイルドとの角逐を考察することで、クレディ・モビリエをさらに多角的かつ立体的に分析することにした。また、クレディ・モビリエとロスチャイルドとの熾烈な抗争をとおして、鉄道建設を契機に「創立熱狂の時代」とよばれる飛躍的な経済発展を創出した第二帝政期のダイナミズムの一端を明らかにし、フランスにおける第二帝政の歴史的位置を探っていきたい。

Ⅱ ルイ・ナポレオンの政策理念とクレディ・モビリエ

ルイ・ナポレオンは「馬上のサン・シモン」と呼ばれているように、サン・シモン主義の影響を強く受けていたことは間違いない。ただ、ルイ・ナポレオンがサン・シモン主義者であったか否かについては、研究者の間でも見解が分かれているようである。しかし、第二帝政の経済政策に限っていえば、ペレール兄弟やミシェル・シュヴァリエなどサン・シモン主義

者が積極的役割を果たしたことは確かである。たとえば、1854年から立法院議長を務めたシャルル＝オーギュスト・ド・モルニーは鉄道や銀行を中心に第二帝政期のあらゆる開発事業の計画にたずさわっており、コレージュ・ド・フランスの教授ミシェル・シュヴァリエはルイ・ナポレオンのブレーンとして、ペレール兄弟とともに、銀行改革や鉄道建設、そして1860年のイギリスとの自由貿易協定締結を成功させている。ルイ・ナポレオンとサン・シモン主義者の官僚や実業家との結びつきには極めて堅固なものがあり、彼らはルイ・ナポレオンのブレーンとして重用され政権を支える存在であったといえる。⁴⁾

ルイ・ナポレオンは、幼少時から、フランスを離れ、40歳で帰国するまで長期に亘る流浪の亡命生活を余儀なくされた。彼が訪れた幾多の国や都市のなかで、彼に多くの示唆を与えたのがイギリスである。亡命先のイギリスで、マンチェスターやリバプールといった工業地帯を積極的に視察し、綿紡績工場や鉄道に深い感銘を受け、フランスの工業発展のモデルをそこに見出したことは指摘しておかなければならない。鹿島茂氏は、彼を「機関車や鉄道駅、工場などの機能的な建築にある種の「美」を発見したモダニストの最初の一人であった」⁵⁾と評している。ルイ・ナポレオンがサン・シモン主義者であったか否かはともかく、そうしたルイ・ナポレオンの感性がサン・シモン主義の産業主義と結びついていったことは想像に難くない。当時、彼は、ナルシス・ヴィエヤールの影響もあってサン・シモン主義の著作を多数読み、多大の影響を受けていた。第二帝政において採用された政策の殆どがいわば萌芽の形で表明されているといえる、1839年発表の『ナポレオンの観念』は、まさにサン・シモン主義的発想から書かれた著作と評することができる。そこでは、ルイ・ナポレオンのリーダーシップの下、雇用の増大や経済的発展をもたらす公共事業や都市計画の必要性が主張されていた。⁶⁾ ルイ・ナポレオンは、皇帝としての地位を獲得した後、鉄道建設、都市改造、銀行制度の改革などいわゆるインフラ整備を強

力に推進し、経済的發展を目指すことになるが、それは、サン・シモン主義者の求めていた産業社会の実現の方向と重なるものでもあった。

それでは第二帝政の政治体制とはどのようなものであったのか。ルイ・ナポレオンは、第二帝政の政治体制を、「人民主権」にもとづく世襲制としての皇帝民主制と捉え、皇帝の人民にたいする責任とつねに人民に呼びかける権限（議会主義に対する不信感がその基底にあったといえるが、人民投票を自説としていた）を説き、普通選挙制の復活などを憲法に規定した。ルイ・ナポレオンは、「強力な統治」の必要性を説き、そして、その統治の権威は人民に基いているとしている。いわゆる国民主権原理と権威的個人統治の結合体が第二帝政の統治形態の特徴といえる。また、付言すれば、こうした政治体制、いわゆるボナパルティズムは、第二次世界大戦後確立したドゴール体制にも相通じるものである。⁷⁾ このように、人民の一般利害を体現するとされる皇帝と、いわゆるテクノクラートとして政策の立案・執行に絶大な権限を持っている帝政指導部（＝コルセイユ・デタ）との、いわば両輪による国家主導主義に、第二帝政の政治体制の特徴を見出すことができる。⁸⁾

ただ、フランスの人民に立脚した政権という意味では、当時の人民の圧倒的多数は農民であり、また、そうした農民の支持によって成立した政体であった点を斟酌すると、同政権が新興の産業資本家の利害を直接代弁する政権であると規定することは一面的であろう。加えて、野村啓介氏の指摘にあるように、皇帝民主制という政治制度を重視するルイ・ナポレオンと、「産業者」社会の建設をめざすサン・シモン主義者との間には厳然たる思想上の差異があることは否めず、両者が一枚岩であったと断言することはできない。だが、第二帝政下では、全国民的な利害への配慮を伴う独自の近代化を余儀なくされた面はあったとはいえ、実際は農業よりも工業の発展を第一義の課題として政策が展開されていった。産業革命の象徴でもある鉄とガラスを使った斬新な公共的建築物が多数建築されたのもほか

ならぬ第二帝政期である。歴史的にみても、第二帝政期は、フランス産業革命の完了期と位置づけられている。ジョルジュ・デュプーが1851年から1873年の間に工業収益がおおよそ4倍になったと指摘しているように、この時期は資本の集積・集中がきわめて顕著な展開をみた、まさに近代的な大工業発展の時代であったといえる。換言すれば、こうした経済的発展はルイ・ナポレオンの強力なリーダーシップを可能とした政治体制に負うところが大きかったといえよう。また、他面では、ルイ・ナポレオンは、この時代と適合した歴史認識や政策ビジョンをもっていた人物と評価することもできる。

1851年12月2日クーデターによって政権を獲得したルイ・ナポレオンは、サン・シモン主義者の唱える金融改革や鉄道網整備、貿易自由化などの政策を精力的に実施していくことになる。当時、フランスの金融界を支配していたのは、ジェームズ・ロスチャイルドを中心とするオート・バンクやその支配下にあるフランス銀行であった。ロスチャイルド家は、ナポレオン戦争の時、イギリスやオーストリア側につき、また、戦争後は復古ブルボン王朝のために公債発行を引き受けるなど、古い貴族と結びついた国際金融業者であった。⁹⁾したがって、ルイ・ナポレオンは、第二帝政の金庫番として、自己の社会改革を実現してくれる新たな金融業者を求めていた、それがクレディ・モビリエであったのである。こうして、ルイ・ナポレオンとクレディ・モビリエとは、一心同体ともいえる強固な連携の下、歩み始めることになる。ルイ・ナポレオンの腹心で、内務大臣として精力的に政策を遂行していったペルシニーは、後にクレディ・モビリエについて次のように回想している。「私は、一般に金融業者たちが政府に対して拘束的な力を及ぼしている事態から、新しい力を解放できる機関を望んでいた。そのような事態は、新しい力に対する大金融業者たちの敵意が明白であるが故に、一層険悪さを増加させることになる。確かに大金融業者たちを先導し前進を余儀なくさせたクレディ・モビリエの協力がなければ、皇帝の

政策はオート・バンクを重んずることを余儀なくされて、このように大胆かつ自由な才能を発揮することができなかったであろう。」¹⁰⁾

第二帝政は、その経済的繁栄によって「産業帝政」とも称されているが、公共土木事業を中心に積極的に産業近代化を推進していった。また、一方では、「フランスの栄光」を求めたルイ・ナポレオンの外交政策は、第二帝政下でフランスの植民地面積が三倍に拡大したように、アフリカ、アジアや中央アメリカへの侵略戦争を伴ったものでもあった。したがって、こうした政策を実行するためにも、その財源の確保は第二帝政にとって重要課題であった。ルイ・ナポレオンは、巨額の公債を円滑に発行する方法としてベレール兄弟の積極的な進言によって「公債の民主化」とも呼ばれた直接公募制を採用している。直接公募制の採用によって大衆資金の動員が可能となり、同時にそれまで公債を独占的に扱っていたロスチャイルドなどオートバンクの影響を断ち切ることができたのである。また、クレディ・モビリエ自身も、積極的に公債の引き受け業務を展開し、ルイ・ナポレオンを全面的に支えていく。たとえば、第二帝政下での最初の公債である1854年のクリミア戦債では、理事および会社名義で3,000万フランの引き受け、1855年の第二次クリミア戦債では、同銀行単独で1億2,000万フランの引き受け、さらに、ベアリング兄弟商会（Baring Brothers Company）やロンドン会社とシンジケートを結成してイギリスでも引き受け発行業務を行なったため、フランスでの応募も合わせると、発行総額5億フランの半分を引き受けている。また、1855年の第三次クリミア戦債では、同銀行のシンジケートは発行総額7億8,000万フランのうち6億2,500万フランを引き受けた。1860年代以降パリ市やマルセイユ市などで本格化する都市改造事業の資金源となるパリ市債、マルセイユ市債の引き受け発行（1862年）、トルコ公債の引き受け発行（1862年、1864年）、メキシコ公債の引き受け発行（1864年）など重要な公債発行を同銀行はほとんど手掛けている。¹¹⁾

以上のことから、クレディ・モビリエはルイ・ナポレオンにとってそ

の政策を遂行する上での金融的支柱であったことが理解できる。そのことは、同銀行の望むところでもあり、同銀行の設立趣意書からもそのことを読み取ることができる。—「クレディ・モビリエの思想は、一国の大規模な取引機関に提供される信用手段の不足から、金融諸勢力が余儀なくされている孤立状態から、それらを結合すべき十分に強力な中核の欠如から生まれた。それは公信用や工業信用の発展を促進するために新規資本の規則的供給を市場に提供する必要から生まれた。それは、公債担保での貸付がなされる場合の苛酷な条件、その結果生ずる公債発行の困難を克服する必要から生まれた。（下線は引用者）それはさらに、大会社の金融上、管理上の機能を集中化する必要から生まれた。特に鉄道会社について—共通の資金を節約し、会社や多数の株主のために最も有利に資本を使用するために—。最後に、それは、流通に新しい代理人を導入する必要から生まれた—日々利子を加算し、最小の貯蓄に対しても、最大の資本に対してと同様に利子をもたらすであろう新信用貨幣を。かかる機関を設立することは、工業や公信用に最強力な刺激をあたえることであり、それらの発展のために必要な資本を安価に供給する最適な機関を我が物としたことを意味する。」¹²⁾ このように、クレディ・モビリエは当時の金融制度の閉鎖性・後進性から、政府や産業を解放し、大衆の貯蓄を動員することで、その必要な資金供給を担うことをみずからの使命と捉え、まさに「ルイ・ナポレオンの銀行」としてみずからを位置づけていたことがわかる。

ペレール兄弟は当初クレディ・モビリエを中核銀行とする四銀行構想をもっていたのであるが、—「商業信用」を担うコントワール・デスコント、「工業信用」を担うクレディ・モビリエ、「担保信用（農業信用）」を担うクレディ・フォンシェ、零細企業の「相互信用」を担うクレディ・ミューチュエル—、こうした構想において、クレディ・モビリエは工業信用を担うと同時に「中央銀行」としても位置づけられていた。¹³⁾ すなわち、彼らは、政府と「中央銀行」であるクレディ・モビリエとの二人三脚によって、

「生産の組織化」を実現し、フランス経済の「組織」的かつ「調和」ある発展を希求したのである。

別稿において既に述べたように、クレディ・モビリエは、産業革命の完成期でもあった第二帝政期において、近代的信用制度の確立という時代的要請や、鉄道建設等に伴う長期資金需要の要請に応えることを、みずからに課して登場したといえる。そして、彼らの計画はルイ・ナポレオンという強大な国家権力を後見人とすることで実現可能と思われた。そうした夢想の中核が「社債計画」であった。「短期社債」の発行は近代的信用制度の欠如を補うものとして"預金銀行"さらに"発券銀行"としての機能を同銀行に付与するはずであった。また、「長期社債」の発行は、"投資銀行"あるいは"持株会社"としての同銀行の機能を強化し、後発資本主義国フランスが先進国イギリスとの対抗上急務であった資本の集積・集中の促進、究極的には生産の組織化を実現するはずであった。

だが、同銀行の「社債計画」が、ロスチャイルドなど旧金融勢力の激しい抵抗によって実現できなかったことで、また、放漫な財政運営はルイ・ナポレオンをしてロスチャイルドなど旧金融勢力の牙城であったフランス銀行との妥協を余儀なくさせたことで、結果的には、金融制度や産業を近代的に組織化する構想は夢に終わった。また、国家的プロジェクトと深く関わっていかざるをえなかったにもかかわらず、政府の同銀行にたいする優遇措置など制度的保証などが担保されなかったことも、同銀行の活動に大きな影をおとすことになった。

ともあれ、同銀行はフランス国内にあってはルイ・ナポレオンの都市改造など大規模な公共土木事業を支えつつ、他方では、その銀行構想の実現をフランス一国にとどめることなくヨーロッパ全域で追求していくことになる。そのことは、必然的に、ヨーロッパ全域で旧金融勢力とクレディ・モビリエとの熾烈な闘争を惹起することになった。次章では、ヨーロッパ全域を舞台にした両者の確執を考察することにする。

Ⅲ ロスチャイルドとの抗争

Ⅲ－１ 鉄道の黄金時代

1850年代は、フランスにおいて「鉄道の黄金時代」と呼ばれる時代であり、同時に鉄道事業を舞台にロスチャイルドとクレディ・モビリエが熾烈な戦いを繰り広げた時代でもあった。世界的な鉄道建設ブームに触発されて、フランスにおいて鉄道建設が本格的に始動したのは七月王政下で公布された1842年の『鉄道法』以降のことである。

もちろん、1842年以前においても、ジェイムズ・ロスチャイルドによって、1837年には、パリ－Saint-Germain鉄道、1839年には、パリ－Versailles鉄道が建設されている。とくに、パリ－Saint-Germain鉄道は、後にクレディ・モビリエの創始者の一人となるエミール・ペレールが、ロスチャイルドに働きかけて、1835年7月9日付法律で特許をえて建設されたものである。この鉄道建設のもつ画期的意義は、ロスチャイルドなど従来の個人金融業者であるオート・バンクがはじめて創始者として鉄道事業に進出したことにある。また、この鉄道会社の資本金600万フランは、額面500フランの株式1万2,000株に分割されて発行された。500フランという当時としては小額額面の株式への分割は、エミール・ペレールの提唱によるものであり、こうした株式の発行によって、オート・バンクは、彼らの事業にはじめて大衆資金の動員という手法を導入することになったのである。こうしてエミール・ペレールは古い体質の金融業者に新しい風を吹き込んだといえよう。当該会社の創始者には、ロスチャイルドをはじめ、ダヴィリエ家、オーギュスト・チュルネイサン、アドルフ・デクタルなどのオート・バンクが名を連ねていた。¹⁴⁾ ただ、この鉄道は、短距離鉄道であり、もっぱら郊外に物見遊山に出かける行楽手段としての旅客輸送が主眼であったため、当該鉄道がフランス経済に与えた影響は決して大きいものではなかった。また、この時期は、まだ鉄道の重要性が社会的にも認知されていたとは言い難く、ロスチャイルドなどオート・バンクも、鉄道建

設に対しては基本的に消極的であったとみることができる。

1842年の『鉄道法』は、パリを中心に放射線状に伸びる鉄道網建設プラン―①リール経由でベルギー国境へ、②イギリス海峡沿岸へ、③ナンシー、ストラスブール経由でドイツ国境へ、④リヨン、マルセイユ経由で地中海沿岸へ、⑤トゥール、ポワティエ、アングレーム経由でスペイン国境へ、⑥トゥール、ナント経由で大西洋沿岸へ、―を具体化するために、中央政府や地方の県・市町村の資金援助を規定していたが、土地収用代金を含む路盤の建設費用の全額を公的負担とするものであった。すなわち、政府が敷地を取得し、費用の三分の一を国庫、三分の二を地方自治体が負担して、基礎工事を行なう。したがって、鉄道会社は入札によって一定期間そこで鉄道を経営する権利を獲得し、あとは、レール、車両、付属施設を持ち込むだけでよかったのである。

こうして、国家の援助を梃子として「鉄道熱狂時代」がはじまることになる。ただ、この鉄道建設ブームは、多数の泡沫会社の設立を伴ったことも事実であり、たとえば、1846年末までにおよそ5,000kmに及ぶ鉄道敷設権が与えられたにもかかわらず、1843～1848年に実際に建設されて営業が開始されたのは1,628kmにしかすぎず、さらに、1847年末までに25億フランにのぼった株式発行のうち、鉄道への実際の投資はその半分にも達しなかったといわれている。このような泡沫会社の設立を許した要因として、この時期の鉄道政策そのものの問題点を指摘しておかなければならない。すなわち、当時の鉄道政策が、基本的には短距離鉄道の敷設が中心であったこと、また、政府の厳格な監督に加えて、免許の年数が平均46年と短かったことなどが、鉄道収益の不安定さも加わって、鉄道会社の長期的展望にたった経営を困難にしていた。ここに、政府の補助金などさまざまな利権を狙った投機的な泡沫会社が生まれる素地があったといえる。したがって、オート・バンクを中心に鉄道利権の獲得を巡って激しい争奪戦が展開されたこの時期の鉄道建設は、結果的には、短距離かつ散在した、きわめて乱

脈な鉄道網をフランス社会に残しただけで終わったのである。¹⁵⁾

このように、鉄道建設に関しては、第二帝政成立前夜、フランスは、イギリス、ドイツなどに大きく立ち遅れていた。かかる状況を打破すべく、ルイ・ナポレオンは、1852年、それまでの競争入札制度を廃止して、直接認可を採用、また、免許期間も最高99年へと延長する法律を制定した。「鉄道の黄金時代」の幕開けである。この時代の立役者が、ペレール兄弟率いるクレディ・モビリエであった。

前述したように、フランスの鉄道建設において、サン・シモン主義者エミール・ペレールの功績は大きいものがある。当時、同じくサン・シモン主義者のミシェル・シュヴァリエによって、ヨーロッパ、アジア、アフリカを鉄道や蒸気船で結ぶ、いわゆる《Mediterranean System》（地中海体系）なる壮大なヴィジョンが提案されていたが、エミール・ペレールはそうしたヴィジョンの実現に向けて奔走していた。ロスチャイルドを説き伏せて、パリーSaint-Germain鉄道、パリーVersailles鉄道、北部鉄道などの建設に積極的に関わっていたのである。¹⁶⁾ だが、ロスチャイルドなどオート・バンクの鉄道への取り組みは、依然として消極的なものであったため、両者は次第に袂を分かつことになる。

こうして、クレディ・モビリエは、サン・シモン主義的ヴィジョンの下、短距離鉄道が分散的に存在し、孤立してバラバラな状態のフランスの鉄道路線を全国的に統一された鉄道網に構築すること、そのために鉄道会社の再編成を促進すること、また、第二帝政以前の鉄道建設の投資資金は、イギリス資本によってその三分の一が賄われていたのであるが¹⁷⁾、その投資資金が、フランスの政情不安によって、途絶えていたこともあり、鉄道投資のために必要な資金を獲得しかつ提供することなど、かかる課題を自らに課して登場することになる。こうした課題を解決する手段が、別稿ですでに考察した独特の社債計画であったのである。クレディ・モビリエが社債に託したその夢の実現のプロセスとは、次のようなものであった。まず、

同行は、「ルイ・ナポレオンの銀行」として、いわば公債に準ずる位置にあるといえるクレディ・モビリエの社債を一ルイ・ナポレオンという後見人によって政府保証がなされたとみなされる社債一発行することによって、社会的に広く資金を集め、その社債の証券代位機能を駆使して、諸鉄道会社を支配下に治めて、鉄道会社の集中・合併を行い、統一的な鉄道網を構築せんとしたのである。

1852年、第二帝政政府が鉄道会社に払い下げた鉄道線路用地の距離数は7,400kmで、実際に鉄道が敷設されたのは3,870kmであったが、1860年には、払い下げ距離数は1万7,000km、敷設距離数は9,500kmに及んだ。¹⁸⁾ こうして、1850年代、そして1860年代とヨーロッパで最も盛んに鉄道建設が行なわれることによって、フランスの主要な鉄道幹線が完成し、鉄道網の全国ネットワークが出来上がることになる。ルイ・ナポレオンの庇護を受けたクレディ・モビリエが、かかる鉄道事業を舞台に大きな影響力を発揮したことはいうまでもない。とくに、＜統一的な鉄道網＞を標榜するクレディ・モビリエは、中小の鉄道会社の株券や社債を買い取り、自らの資本系列に次々と組み入れていった。いわゆる集中化・組織化を推し進めていったのである。たとえば、その軌跡をみると1853年南部鉄道会社設立、1855年西部鉄道会社設立、同時に西部鉄道会社は、パリールーアン鉄道、右岸・左岸鉄道会社、ヴェルサイユ鉄道会社など数多くの鉄道会社を社債交換の手段などで吸収合併していった。¹⁹⁾ また、こうしたクレディ・モビリエの活動に対抗して、ロスチャイルドも同様に鉄道会社の買収工作を行なったため、両者の「鉄道戦争」がフランス全土で展開されることになる。その結果、1852～1857年間に30社近くあった鉄道会社が、クレディ・モビリエ傘下の西部鉄道、東部鉄道、南部鉄道と、ロスチャイルドなどの金融勢力の傘下にある北部鉄道、パリーオルレアンーボルドー鉄道、パリーリヨンー地中海鉄道の六大鉄道会社に統合されることになった。²⁰⁾ フランスの鉄道事業は、こうした一連の集中・合併を経て、クレディ・モビリエとロスチャイ

ルドの二大金融勢力の支配下におかれることになったのである。そして、鉄道事業を舞台とする両者の抗争は、フランスを離れ、ヨーロッパ全域へと展開していった。

Ⅲ－２ ヨーロッパを舞台とする抗争

クレディ・モビリエが、「生産の組織化」を希求していたことは、すでに別稿で論じた。同行は、鉄道会社など、当時としてはいわゆるベンチャー企業ともいえる企業に対して、株式や社債への投資という方式で資本を提供し、一方でみずから社債を発行してその投資資本の流動化を図るとともに、保有した株式や社債を梃子として当該会社の集中・合併を推し進めていく。そうした「社債」のいわゆる証券代位機能を軸として、生産の組織化を追い求めようとしたのである。かかる構想は、単にフランス一国にとどまるものではなく、中部ヨーロッパ、東ヨーロッパ、地中海岸などの全ヨーロッパを視野にいたった壮大な構想であった。今日のEU統合にきわめて類似したヨーロッパ像を、エミール・ペレールなどクレディ・モビリエの創始者たちが当時すでに描いていたと捉えることができる。その先見性や構想力は驚嘆に値する。こうしたヨーロッパ的規模での生産の組織化を実現するための拠点として構想されたのが、フランス本国と同タイプのクレディ・モビリエを各国に設立することであった。すなわち、同行は、銀行の銀行として、いわばヨーロッパ中央銀行としてヨーロッパ各国の金融機関を組織的に統制することでヨーロッパ的規模での資本の集中や再配分を自由自在に行なおうとしたのである。この点について、J. ブーヴィエは次のように述べている。「……そのため彼らは、フランス以外の国にもクレディ・モビリエと同じタイプの銀行を設立し、フランスのクレディ・モビリエがその親会社として支援を与えるという体制を築きあげようとした。そうすることによって、全ヨーロッパ的な局面で投資が行なわれ、証券の流通が組織化され、利子率も引き下げられる」。²¹⁾

こうして、その壮大な構想に突き動かされるかのように、クレディ・モビリエは、外国での銀行や鉄道会社などの設立に邁進することになる。こうした同行の活動は、それぞれの国で金融的独占を享受していたいわゆるオート・バンクの反発を招き、彼らは、ロスチャイルドをクレディ・モビリエ反撃のリーダーと仰ぐことで一致団結して猛襲にでることになる。もちろん、すでに別稿で考察したように、クレディ・モビリエの壮大な夢を実現させたであろう「社債」は、発行されることなく終わった。そこには、ロスチャイルドなどオートバンクの強硬な反対があったのである。鹿島茂氏が指摘しているように、クレディ・モビリエの設立許可をめぐる、社債の無限発行権を同行にあたえることは、発券銀行をフランス銀行の他にもう一つ作ることになるとしてジェイムス・ロスチャイルドが猛反対したため、設立の早期実現を優先したいルイ・ナポレオンは社債を発行するにあたっては大蔵省の認可を必要とするという一条を同行の定款にいれさせることで事態の収拾をはかった。かかる譲歩が、結果的に同行に致命傷を負わせてしまったといえる。²²⁾ 設立後、同行理事会の決定にもかかわらず、1853年には短期社債が発行を拒否され、1855年、1862年、1864年、1866年には長期社債の発行が拒否された。こうした社債の発行によって、クレディ・モビリエが強力な産業独占者になることを恐れたロスチャイルドが、大蔵省を通じて認可拒否の決定をさせたことは想像に難くない。いわば、クレディ・モビリエの発足段階で両者の勝負はすでに決まっていたといえるのかもしれない。ともあれ、国際的な規模で展開された両者の角逐を次に概観することにしたい。²³⁾

1 ドイツ

ドイツのフランクフルトには、ロスチャイルド家の本家がある。ロスチャイルド家の栄華は、フランクフルトの零細な古物商兼両替商であったマイヤー・アムシェルが5人の息子に家業を託したところからはじまった。フラ

ンクフルト、ロンドン、パリ、ウィーン、ナポリとヨーロッパの主要都市に拠点をかまえた兄弟は、お互いの緊密な情報網を駆使して強大な金融帝国をヨーロッパに築き上げたのである。したがって、本家として、当時、フランクフルトに君臨していたロスチャイルド家の支配力は絶大なものであった。その牙城でクレディ・モビリエ型の銀行が設立された。1853年4月、4,300万マルクの資本金で設立されたダルムシュタット銀行である。ロスチャイルド家の金融独占に対する果敢な挑戦であった。同銀行は、サン・シモン主義者のシャーフハウゼン銀行頭取メヴィッセン（G. Mevissen）と、ケルンの個人銀行家オッペンハイム（A. Oppenheim）—彼の妹はペレール兄弟とならんでクレディ・モビリエの中心的メンバーであるフル（B. Fould）の妻である—によって設立された。同銀行が、クレディ・モビリエ型の銀行としてその業務を遂行しようとしていたことが、その定款からもわかる。定款第10条には設立の趣意が次のとおり謳われていた。「本行は、国家、地方自治体・州の公債、匿名会社の株式あるいは社債、とりわけ工業、信用会社の株式・社債を引き受けたり取得する権限を有する。また、取得した有価証券、株式と社債を再び販売したり、交換したり、抵当にいれたりする権限を有する。本行はすべての公債、公企業に対して全面的あるいは部分的に自己の計算で引き受けたり、再びそれを譲渡したり、現金に換えること、あるいは、これらの引き受けに関与する権限を有し、また、引き受けたり関与した額まで社債を無記名あるいは記名式で売却する権限を有する。本行は種々の匿名会社の結合併合、同様に、産業会社の匿名会社への改組を媒介し斡旋する権限を有し、このように新たに創設された会社の無記名式あるいは記名式の株式、社債を発行する権限を有する。」

ただ、同銀行の第一回目の株式発行については、ロスチャイルドの妨害もあり、クレディ・モビリエの支援によってパリ株式市場で売り出されることになった。すなわち、1853年4月12日付でクレディ・モビリエを中心

とする引き受け団と同銀行との間で協定が結ばれ、クレディ・モビリエの株主は第一回発行分4万株中1万株を額面価格で引き受けること、また、第二回目以降の株式発行に関しても、株主割当がなされ、残余は第一回目と同条件で引き受け団が取り扱うことなどが決められた。こうして、クレディ・モビリエ自身2万4,600株を引き受け、40%を払い込むことで、同銀行の株式発行は成功裡に終了した。

発足当初の業務内容をみると、同銀行はその業務の重点を鉄道会社への長期資金の供給に置いていたため、保有有価証券中、オーストリア国家鉄道、ライン鉄道、Mainz経由のBingen-Aschaffenburg鉄道など鉄道証券が半分を占めていた。同銀行はその後順調な発展をみるのであるが、こうしたクレディ・モビリエ型の銀行が、ドイツでは成功し、フランスでは挫折した決定的要因は何か、という点はクレディ・モビリエ分析において重要な問題である。既に別稿で論じたように、結論的には、正則銀行業務である預金・貸出業務を十分機能させることができたか否かがその分岐点であったといえよう。一方では事業会社に対する長期資金を融資する投資銀行として、他方では、社会的に広く資金を集め、短期資金を提供する普通銀行として、本来、クレディ・モビリエ型の銀行は、かかる両銀行機能を兼営する銀行として構想されていたのであるが、正則銀行業務の展開が閉ざされてしまったことが、フランスにおけるクレディ・モビリエの挫折の重要な要因であった。一方ドイツでは、正則銀行業務に徐々に重心を移すことによって、銀行としての確固たる地歩を築いていったのである。

2 オーストリア

オーストリアでは、ウィーンのロスチャイルド家が、マイヤー・アムシェルから数えて三代目のアンゼルメの時代になっていた。クレディ・モビリエがロスチャイルドとの戦いに挑んで乗り込んできた当時、オーストリアは、1848～1849年の革命の痛手から完全には立ち直ることができずに、厳

しい財政状況に陥っていた。オーストリアでは、ロスチャイルドが所有する北方鉄道会社や一部の鉄道会社を除いて、全て鉄道は国有であったが、こうした国有鉄道の払い下げに初期段階で勝利したのは、クレディ・モビリエであった。

1855年オーストリア政府とクレディ・モビリエとの間に、オーストリア国家鉄道に関する協定が締結され、同時にクレディ・モビリエ型の銀行の設立が許可された。政府から5.20%の利子補給をえたオーストリア国家鉄道は、全長1,355kmに及ぶ鉄道網を支配し、さらに、鉱山、工場、土地なども所有したのである。クレディ・モビリエの優勢は決定的であるかのようであった。同行は、この鉄道会社を足場にオーストリアで成功を収めていくことになるが、1857年には、さらに、南東地域にある4つの鉄道の敷設権を獲得し、いわゆるフランツ・ヨーゼフ鉄道の建設に乗り出していくことになる。しかし、この鉄道建設は、イタリアを基点にオーストリア中央部へと鉄道網の延長を企図していたロスチャイルドと衝突することとなり、両者の間に熾烈な戦いが展開された。だが、結局この戦いは、1857年恐慌によって建設を中断された同鉄道がロスチャイルドに売却されるという形で決着をみることになる。この後、オーストリアでは、反撃を開始したロスチャイルドによって徐々にクレディ・モビリエは劣勢を余儀なくされていく。ロスチャイルドは、オーストリア南部の主要幹線であるウィーン―トリエステ鉄道などの払い下げを獲得することで、イタリア諸州とオーストリアを結ぶ大動脈の幹線を手中におさめた。こうしてオーストリアにおける重要な鉄道を次々と支配下に置くことで、クレディ・モビリエとの闘いを優位に展開していったのである。

また、銀行設立でも、クレディ・モビリエはロスチャイルドに敗北を帰することになる。前述したように、同行はクレディ・モビリエ型の銀行の設立許可をえていたのであるが、ロスチャイルドが、先手を取って同種の銀行の設立を申請するという行動をとった。いわゆる「クレディ・アンシュッ

タット」(K.K.Privilegirten Qesterreichischen Creditanstalt fur Handel und Gewerbe)である。この銀行は、ロスチャイルドによって設立されたクレディ・モビリエ型の銀行として極めて意義深い。公債取引を中心とした古いタイプの個人金融業者であるロスチャイルドが、クレディ・モビリエとの熾烈な闘いのなかで、好むと好まざるとにかかわらず工業などへの長期資金の供給機関として自らを新しい時代に適応させていったことを、この銀行は示している。その意味で象徴的な銀行といえる。ともあれ、オーストリア政府はクレディ・モビリエにすでに設立許可を与えていたため、両者の間になって、両者の共同出資による新銀行の設立という折衷案を提示するなど事態収拾に腐心したが、新銀行設立をめぐる両者の対立は暫く続くことになる。だが、最終的には、クリミア戦争の戦費調達を公債に依存していたフランス政府が、パリ株式市場での新銀行の株式上場によって、公債価格が低下することを懸念し、その上場を拒否したために、クレディ・モビリエは新銀行設立を断念せざるをえなくなり決着をみることになる。ロスチャイルドの勝利に終わったのである。

「クレディ・アンシュタット」は、発行株式の5分の2を創業者が引き受けることで、額面価格200フロリンの株式500,000株が発行されたが、公募された株式は一般投資家に熱狂的に購入され、株式価格はたちまち2倍に高騰した。同銀行は、創設当初の1856年、2億フランを越える貸付や手形割引を行ない、保険会社などへも融資した。また、6つの鉄道会社を手中におさめた。その中には、ロンバルディアーヴェネツィア鉄道もあり、同銀行はオーストリアの重要な鉄道路線を支配することで、クレディ・モビリエとの闘いを有利に進めることになった。その後、同銀行は順調にその業務を拡大していき、オーストリアの中心的な銀行として繁栄していく。こうして、オーストリアでは、ロスチャイルドによって設立された、いわゆるクレディ・モビリエ型銀行によって産業発展に必要な資金が供給されていくことになるのである。

3 スペイン

スペインは、クレディ・モビリエが成功を収めた国の一つといえよう。1855年、スペイン・クレディ・モビリエが設立された。同行は、スペイン政府への貸付や、スペインに所有しているペレール兄弟の鉄道利権の管理業務を中心に、たとえば、石炭・鉄鉱工場、コークス炉、砂糖精製所、陶器製造所、ドック、倉庫会社、フェニックス保険会社（スペインの代表的な保険会社となる）、マドリッドガス会社などを設立し、さまざまな産業分野へ進出していった。また、鉄道事業については、マドリッドからValladolid、BurgosからIrunやフランス国境までの鉄道利権を獲得して、1858年スペイン北部鉄道を設立した。スペイン北部鉄道は、マドリッドからフランス国境に至る、さらにバルセロナからBilbaoに至る重要な鉄道路線をその支配下におくことになった。

だが、同鉄道会社が、南スペインでの鉄道建設、すなわち、Cordova—Seville間の鉄道建設に着手したことで、ロスチャイルドとの戦いが始まることになる。この路線は、1857年にロスチャイルドによって設立された「Madrid, Saragossa and Alicante鉄道会社」(M.S.A)とSeville—Jerez—Cadiz鉄道に、その両端を挟まれることになったが、この路線を舞台にクレディ・モビリエとロスチャイルドとのスペインでの鉄道戦争の火蓋が切られた。両者の戦いは、Seville州やCordova州が1877年に助成金を打ち切ったために、コストの急騰等の要因も加わって、最終的には、ロスチャイルドのM.S.Aに同路線が吸収されることで、ロスチャイルドの勝利に終わることになる。しかし、両者の対立はその後も続き、それぞれスペイン北部鉄道とM.S.Aを足場に一進一退の闘争が繰り返されたのである。

なお、スペイン・クレディ・モビリエについては、その親会社であるフランスのクレディ・モビリエが1867年に倒産した後も生き残り、20世紀初めまで、順調に発展していくことになる。

4 スイス

ヨーロッパ全域で鉄道戦争を繰り広げていたクレディ・モビリエとロスチャイルドにとって、スイスは、ヨーロッパのさまざまな鉄道が結合する中核として、きわめて重要な位置にあり、それだけに、投資先として魅力的な国でもあった。

クレディ・モビリエは、1855年スイス西部鉄道の支配権を獲得し、スイス中部鉄道をも実質的に支配していった。一方、ロスチャイルドは、クレディ・モビリエと類似の銀行活動を展開するために、レユニオン・フィナンシエール（Reunion Financière）という反クレディ・モビリエの金融連合を結成した。レユニオン・フィナンシエールのメンバーには、ロスチャイルド、銀行家のバルトロニー、ポーラン・タラボ、イギリス系とスイス系のプロテスタント系銀行などが名を連ねていた。²⁴⁾ こうして、レユニオン・フィナンシエールという金融シンジケートを強力な武器に、スイス南東にある3つの短距離鉄道の合併やGeneva州やFribourg州の鉄道の特許を獲得していったのである。両者の戦いは、スイスでも繰り広げられることになった。

5 ロシア

当時、ロシアは、鉄道建設において、非常に立ち遅れていた。クリミア戦争後でも、実際に操業していた鉄道は、ST.Petersburg—Moscow鉄道とWarsaw—Austrian frontier 鉄道のみであり、ST.Petersburg—Warsaw 鉄道は建設中という状況であった。そこで、ロシア政府は、鉄道の国有化政策を放棄し、民間資本の経営によって鉄道建設を推し進めていくという方針を採用した。だが、そうした政府の意向にこたえるには国内の民間資本の蓄積はきわめて不十分で、したがって、必然的に外国資本に頼らざるをえなかった。当初、政府はロスチャイルドにロシアでの鉄道建設を打診

していたが、採算面で将来性なしと判断したロスチャイルドに断られ、最終的に、クレディ・モビリエに託されることになった。

クレディ・モビリエは、ロンドンのベアリング兄弟商会、ホープ会社（Hope and Company）と共同出資で、1857年大ロシア鉄道会社を設立した。同社は、未完成のST. Petersburg—Warsaw鉄道を引き継ぎ、さらに、MoscowからNijni-Novgorod, MoscowからOdessa via Kharkov, ArchangelからLibawまでの鉄道建設の特許をえた。同社の資本金は2億7,500万ルーブル（およそ11億フラン）という巨額なもので、当時のヨーロッパでは最大規模のものであった。だが、株式の応募状況は極めて悪く、同社の株式をロシア政府債と同格の債券として取り扱うとする政府声明を取り付けることによって始めて、株式売却が順調に進行するといった多難な出発となった。

同社はその後も苦難の道を歩むことになる。折りしも猛威を振るった1857年恐慌の発生によって、残余の株式発行が滞り、また、事業収益それ自体も極めて低かったため、経営状態は散々たるものであった。さらに、こうした苦境に追い討ちをかけるように、ロシア国内で外国資本家に対する敵意が噴出したことで、1861年7月には、同社の未完成の2路線の特許取り消し、同社を実質的に支配していたパリ委員会（クレディ・モビリエの支配下にある）の廃止、取締役会の実権をロシア人に移すことを狙ったフランス人取締役数の削減などが次々と閣議決定されていった。こうして、クレディ・モビリエは、ロシアの地から追い出されていくことになるのである。

6 イタリア

当時イタリアは、ナポリ、ピエモンテ・サルディニア、パルムなどいくつかの小国にわかれており、全体としてオーストリアのハプスブルグ家の支配下にあった。だが、次第にそれら小国において独立の気運が高まり、

フランスの支援をうけて、オーストリアとの戦争が始まる。クレディ・モビリエは当初からイタリアへの進出をうかがっていたが、1861年にイタリアの統一という形で、イタリア戦争が終結するまでは、政治・経済情勢の不安定さもあって、イタリア進出の好機をなかなか掴むことができなかった。

1863年、イタリアに短命ではあったが、自由主義的政府が樹立されたことで、クレディ・モビリエの夢が実現される可能性が生まれた。1863年2月、イザーク・ペレールとルイ・フレミイ（クレディ・フォンシエの総裁）は、イタリアでの担保銀行設立に関して、イタリア政府と協議するためにTurinに赴いた。そこで、不動産貸付、農業信用、自治都市貸付（市債引き受け）などを主要な業務とする担保銀行の設立が合意されたのである。ただ、この計画は、保守系議員の反対によって議会で否決され、結局日の目をみることがなかった。

その後、こうした挫折を教訓として、クレディ・モビリエは、議会承認を必要としない銀行の設立を模索し、Cassa del Commercio e dell'Industrie の再組織化によって、クレディ・モビリエ型銀行であるSocieta Generale di Credito Mobiliare Italiano を設立した。このイタリア・クレディ・モビリエは、資本金の二分の一をフランスのクレディ・モビリエを中心とするシンジケートが引き受け、また、理事会構成員の7人はフランスのクレディ・モビリエの理事が兼任し、残り8人がイタリア人の理事であった。さらに、同行の定款でパリ委員会を10年間維持することが規定され、親会社であるフランスのクレディ・モビリエとの緊密な連携が保持されることになった。同行の主要な業務として、イタリア政府債の引き受け発行、ツーリングス会社の国家持株会社への組織変え、鉄道会社4社の管理監督業務などを挙げることができるが、そのほかにも、たとえば、Meridionale and Adriatic 鉄道会社、Piombino ironworks, Terni steel millesなどイタリアの代表的な諸企業との業務提携など、活発な事業展開

がなされた。さらに、同行はイタリア国内での活動に加えて、フランスのクレディ・モビリエと連携して、国際取引にも参加している。

イタリアでは、ナポリのロスチャイルド家が、ガリバルティ率いるイタリア統一運動の革命の嵐の最中、ナポリを脱出してフランクフルトに逃れた結果、イタリアのクレディ・モビリエはロスチャイルドの反撃をうけることもなく、順調に発展していった。しかし、その後、同行は、ロスチャイルドとの抗争に敗れることによってではなく、1883年恐慌の発生によって、清算を余儀なくされ、破産する結果となった。

なお、イタリアを舞台にしたクレディ・モビリエとロスチャイルドの戦いに関しては、1860年、フランスに合併されたサヴォア公国の発券銀行サヴォア銀行を巡って繰り広げられた両者の角逐を取り上げなければならない。1859年イタリアの独立と統一をめざす気運を利用した、ナポレオン三世はオーストリアとヴィラフランカの単独講和を締結し、サヴォア公国とニース伯領をフランス領とした。サヴォア公国には、フランス銀行と同様の「一覧払い銀行券」の発行独占を有する中央発券銀行サヴォア銀行が存在していたが、同行の処理を大蔵大臣ルエールから任されたペレール兄弟は、フランス銀行に対抗して独自の発券銀行を持つというかねてからの夢を叶えようとした。当初、サヴォア銀行は、フランス銀行との合併を望んでいたのであるが拒否されたため、1862年3月30日クレディ・モビリエのエミール・ペレールとの間で仮協約を結び、1863年10月4日サヴォア銀行の株主総会で批准された。こうして、フランスにフランス銀行とサヴォア銀行という二つの発券銀行が成立することになったのである。その後、発券銀行としての機能をもつサヴォア銀行がクレディ・モビリエの掌中にあることへのロスチャイルドの猛攻撃が始まることで、発券銀行の統一性か、あるいは複数性かの論争を巻き起こしながら、両者は激しい闘いを展開することになった。しかし、最終的には、クレディ・モビリエの敗北に終わる。すなわち、サヴォア銀行は健闘空しく、結局、フランス銀行や既

成の勢力に十分対抗することができないまま、1865年3月19日400万フランでの発行権売却を条件に解散することになり、その特権は1865年8月8日付政令によって正式に廃止されたのである。ベレー兄弟の発券銀行設立の夢は完全に絶たれることになった。²⁵⁾

7 オランダ

1863年、クレディ・モビリエ型銀行である「クレディ・ネーデルランド」(Algemeene Maatschappij voor Handel en Nijverheid) が、メンデル(Alexander Mendel) によって設立された。同行の資本金の二分の一は、フランスのクレディ・モビリエが引き受け、残りの株式はパリ市場で売却された。同行は、クレディ・モビリエと連携して、オーストリア、ロシア、トルコ、ブラジル、アメリカなどの政府債の引き受け発行、あるいは、ベルギー、オーストリア、イタリア、ルーマニアなどの鉄道債の引き受け発行、オランダ、ベルギー、オーストリアの不動産債券の引き受け発行など、国際取引に積極的に参加していった。また、オランダ国内では、1863年に Nederlandsh-Indische Handelsbank, State Railway Operating Company, Netherlands-Indies Railway Company を設立し、砂糖精製工場や鉄工場への融資などを行なった。とくに、これら3社は、インドと北ヨーロッパとを結ぶオランダの商業活動に多大の貢献をなし、オランダの繁栄を支えた。

だが、このように好調な出発をしたオランダのクレディ・モビリエではあったが、その命は、あまりにも短命であった。同行は、1864年の不況下で大幅な赤字を抱えることになり、ついに1868年には破産を余儀なくされたのである。

8 イギリス

クレディ・モビリエにとって、イギリスは事業に必要な投資資金を調達

する場であった。同行は、1860年代、事業活動拡大のために新たな資金源を探していた。同行がヨーロッパ全域で展開している事業活動を支える資金を安定的に確保する上でも、先進国イギリスの豊富な資金が必要であったのである。1863年5月、同行は、スペイン、イタリア、オランダのクレディ・モビリエや多数の有力なマーチャント・バンカーと共同出資で、ロンドンに「インターナショナル金融会社」(International Financial Society)を設立した。

こうしたクレディ・モビリエの動きに対抗して、ロスチャイルドも同様に、その配下の金融業者を動員して、ロンドンに「一般信用金融会社」(Generale Credit and Finance Company)を設立している。

しかし、この二つの会社は、1866年の恐慌の発生によって、ともに倒産に追い込まれてしまったのである。

9 オスマン・トルコ帝国

クレディ・モビリエを中心とするフランスのシンジケートは、1856年イギリスの銀行家グループによって設立されたOttoman Bankを吸収して、1863年Banque Imperiale Ottomaneを設立した。資本金6,250万フランの同行は、預金業務・割引業務や貸出業務などの正則銀行業務に加えて、銀行券の発行独占権を持ち、中央銀行としての機能を具備した。さらに、いわゆる政府の銀行として、国庫代理機関としてのさまざまなサービスが義務づけられていた。たとえば、紙幣や悪铸貨の回収、支店での租税徴収事務代行、正貨の購入・売却、政府債の引き受け発行など。こうした国庫へのサービスの対価として、同行には年50万フランの年賦金が支給され、また、政府債の引き受け発行手数料として、1%が支払われた。とくに政府債の引き受け発行に関しては、クレディ・モビリエと連携して、パリ市場での売却を成功させ、公債取引において、ロスチャイルドよりも優位な地位を確保した。

かかる同行の業務内容は、まさにフランスのクレディ・モビリエが追い求めていた銀行像にきわめて近いものといえる。同行はその後着実に発展し、第一次大戦後も存続することになる。

Ⅳ おわりに

フランス国内で鉄道建設が一巡したこともあり、クレディ・モビリエは、ルイ・ナポレオンの都市改造政策を全面的に支援するために、その事業の重心を、不動産取引に移していく。その中心となったのが、1854年に設立されたSociete des immeubles de la rue de Rivoli である。同社は、不動産取引を通じてパリやマルセイユの都市改造に深く関わっていった。だが、既に別稿で詳細に分析したように、1857年の恐慌発生後、不動産取引の不振によって、同社の業績は急速に悪化していった。その結果、親会社であるクレディ・モビリエからの巨額の融資を焦げ付かせ、クレディ・モビリエを倒産に追い込むことになるのである。こうして、1867年、時代の風雲児ともいえるクレディ・モビリエは、1852年の設立から、わずか15年というその波瀾に満ちた短い生涯を閉じることになる。

前述したように、クレディ・モビリエは、ヨーロッパ各地で、クレディ・モビリエ型銀行を設立し、また、鉄道事業を舞台にその関連する産業において企業の合併を率先して行なうことで、いわゆる＜地中海大系＞や生産の組織化といったサン＝シモン主義的世界をヨーロッパ的規模で追求めていった。また、そうした事業展開は、フランス資本のヨーロッパ各国への投資を促進する役割を果たすことにもなった。とくに、それまでの外国公債を中心としたフランスの対外投資を鉄道建設などの産業投資へと転換させる重要な契機を提供したことは特記されるべきであろう。加えて、第二帝政期は植民地獲得の動きが活発化した時期でもあったが、そうした動きにも促迫されて、この時期には海外への産業投資が急増している。

総じて、ヨーロッパ各地でのクレディ・モビリエの活動は、19世紀中葉の時代において、経済的に要請されていたいわゆる近代的信用制度の確立や資本の集積・集中を促す役割を果たしたといえる。もちろん、各国におけるクレディ・モビリエとロスチャイルドとの抗争は、政治や経済のさまざまな要因によって勝敗が決められており、それぞれの個別的事情を踏まえた、さらに詳細な分析が必要である。だが、歴史的事実は、たとえ、ロスチャイルドが勝利を収めたとしても、ロスチャイルドがそれまでの古いタイプの金融業者として留まることを許さなかったことも示している。たとえば、オーストリアの「クレディ・アンシュタット」の事例が示すように、ロスチャイルドは、クレディ・モビリエとの抗争をとおして新しい時代に適合した近代的金融機関として再生することを否応なく強いられていたのである。換言すれば、ヨーロッパ各国における既存の金融勢力とクレディ・モビリエとの闘いは、近代的信用制度の構築にむけての前哨戦であったと位置づけることができる。

ともあれ、理想を追い求め、現実と果敢に戦ったクレディ・モビリエの活躍がなければ、フランスの経済発展は、近代化への契機を掴めないまま、停滞を余儀なくされていたのではなかろうか。あるいはフランスの経済発展は全く違ったものになっていたのかもしれない。第二帝政期の経済発展のダイナミズムは、クレディ・モビリエの活動にその多くを負っていたといっても過言ではあるまい。その意味でも、クレディ・モビリエの果たした歴史的役割は、きわめて大きかったといえよう。

<注>

- (1) 野村啓介『フランス第二帝制の構造』、九州大学出版会、2002年、p.15
- (2) 鹿島茂『怪帝ナポレオンⅢ世 第二帝政全史』、講談社、2004年、参照。

- (3) 拙稿、「フランス金融構造の史的展開—クレディ・モビリエ構想の理念と現実の推移を中心として—」、(『北海道武蔵女子短期大学紀要』、第5号)、「第二帝政とクレディ・モビリエ」(『北海道武蔵女子短期大学紀要』、第11号)の参照を乞う。
- (4) 中木康夫、『フランス政治史(上)』、未来社、1975年、pp.164～165、野村啓介、前掲書、p.181、谷川稔・渡辺和行編著『近代フランスの歴史』、ミネルヴァ書房、2006年、pp.129～133
- (5) 鹿島茂、前掲書、p.249、亡命中、ルイ・ナポレオンがもっとも感銘をうけた都市はロンドンであった。それがパリ大改造に結実した。その点は、松井道昭、『フランス第二帝政下のパリ都市改造』、日本経済評論社、1997年、に詳しい。
- (6) 鹿島茂、前掲書、pp.37～39 pp.246～248、
- (7) 谷川稔・北原敦他著『＜世界の歴史 22＞ 近代ヨーロッパの情熱と苦悩』、中央公論新社、1999年、pp.117～160
- (8) 上村祥二氏も、第二帝政の「近代性」を指摘している。ルイ・ナポレオンは、直接民衆に訴えようとし、また、普通選挙制によって確保された人民主権意識のもと、農民も都市民衆も自主的にルイ・ナポレオンを支持したとされ、第二帝政期には、いわゆる人民投票型民主主義が存在していたとされる。服部春彦・谷川稔編著、『フランス近代史』、ミネルヴァ書房、1993年、p.127
- (9) ギー・ド・ロスチャイルド(酒井傳六訳)『ロスチャイルド自伝』、新潮社、1990年、p.74
- (10) Dupont-Ferrier, P., *Le marché financier de paris sous le Second Empire*, Paris, 1925 p.111
Marion, M., *Histoire financière de la France depuis 1715*, t.5, p.346
- (11) Bulletin, *Journal des Économistes*, vol.6 , pp.421～435, Bulletin, *Journal des Économistes*, vol.18, pp.290～306, Aycard, M., *Histoire*

- du Crédit Mobilier 1852 1867*, Paris, 1867, pp.54 471
- (12) Bulletin, *Journal des économistes*, vol.3, pp.118 119
- (13) Dupont-Ferrier, P., *op.cit.*, pp.101 110, p.116, Cameron, Rondo, *France and the Economic Development of Europe 1800 1914*, Chicago, 1965, pp.93 96, p.105
- (14) Cameron, Rondo, *op.cit.*, p.97, Dupont-Ferrier, P., *op.cit.*, pp.86 87, J.ブ ヴィエ（井上隆一郎訳）『ロスチャイルド ヨーロッパ金融界の謎の王国 』、河出書房新社、pp.114 115、古賀英三郎、「フランス資本主義とオート・バンク」（『社会学研究』第6巻）p.119
- (15) エリ・ア・メンデリソン、『恐慌の理論と歴史』第二分冊、青木書店、p.296, pp.405 409, J. H. クラバム（林達監訳）『フランス・ドイツの経済発展1815 1914年』（上）、学文社、pp.163 170、阪上孝、「第二帝政と国民経済観の二類型」（河野健二編『フランス・ブルジョワ社会の成立 第二帝政期の研究 』、岩波書店 1977年）pp.159 160, Clough, S.B., *France, A History of National Economics 1789 1939*, p.178, セバスティアン・シャルレティによれば、1848年1月1日時点でフランスでは鉄道の総延長が1,860 km、ドイツでは5,592 km、イギリスでは5,900 kmであり、フランスはドイツやイギリスに比较して大きく遅れていたことがわかる。セバスティアン・シャルレティ（沢崎浩平／小杉隆芳訳）『サン＝シモン主義の歴史』、法政大学出版局、1986年、p.300
- (16) Cameron, Rondo, *op. cit.*, pp.96 97, Dupont-Ferrier, P., *op. cit.*, pp.85 87、
- (17) Cameron, Rondo, *op. cit.*, p.51
- (18) 鹿島茂、前掲書、p.216
- (19) Aycard, A., *op. cit.*, pp.549 550,
- (20) 鹿島茂、前掲書、pp.216 217, 森恒夫「フランス資本主義確立

期の財政政策（１）－公共事業政策を中心として－」（甲南大学『経済学論集』第４巻第１号）参照

- (21) J.ブーヴィエ、前掲書、p.160
- (22) 鹿島茂、前掲書、pp.220～221
- (23) ヨーロッパ各地でのクレディ・モビリエの活動に関しては、以下の文献を参照。
Cameron, Rondo, *op.cit.*, pp.106～192, Cameron, Rondo, The Crédit Mobilier and the Economic development of Europe, *Journal of Political Economy*, vol.61 No.6 pp.461～488, J.ブーヴィエ、前掲書、pp.145～186、豊崎善之助『仏蘭西の銀行及金融』大月書店、pp.326～375、pp.417～442、戸原四郎『ドイツ金融資本の成立過程』東大出版会、p.108、pp.117～118、大野英二『ドイツ金融資本成立史論』有斐閣、pp.24～28、生川栄治『現代銀行論』日本評論社、pp.7～23、中木康夫『ロスチャイルド家－世界を動かした金融王国－』誠文堂新光社、昭和35年、横山三四郎『ロスチャイルド家－ユダヤ国際財閥の興亡』講談社現代新書、1995年、参照。
- (24) 鹿島茂、前掲書、p.229
- (25) Dupont-Ferrier, P., *op.cit.*, pp.33～38, Aycard, M., *op.cit.*, pp.476～478, 鹿島茂、前掲書、p.235