

ピーズ財閥の興隆と崩壊： 19世紀イングランド北東部における

山本 通

Rise and Fall of Pease Zaibatsu: in North-East England in the 19th century

Toru Yamamoto
Kanagawa University

【Summary】 I explore into the change of the business mind of the Peases of Darlington (North-East England) in the 19th century. Edward Pease, the father of English railway, was a thriving worsted manufacturer, practicing Puritanical esthetic work-ethic. At the age of 66, he retired and became a rentier. Then he got anxious to reserve his 'family stock'. His son, Joseph Pease was an innovative entrepreneur. He was eager to catch every chance of getting money, sometimes behaving speculatively. He made Pease family a 'local Zaibatsu', the multilateral business body, investing in worsted manufacturing, railway, coal mining, iron ore mining, estate developing, engineering and so on. He was a great benefactor to the town of Darlington as well. Joseph's son J. W. Pease was born with wealth and honor. He became a MP at the age of 37, and continued to be a MP for 35 years. He behaved as a paternalist to his local community and to the workers of his family business, but seldom visited business sites. He did not have the talent to manage multilateral business body during 'the Great Depression'. Three companies with which he was concerned were suffering from continuing deficits. But J. W. Pease was very slow to intervene to redress the situation. So the main bank of the Pease family accumulated great debts. At last, it was forced to be liquidated and the Pease Zaibatsu collapsed.

【キーワード】 禁欲的職業倫理、家産意識、革新的企業家、地方財閥、家父長主義

目 次

1. はじめに：ピーズ家の人びと
2. ピーズ財閥の興隆と崩壊
 - A エドワード・ピーズ：企業家から金利生活者へ
 - B ジョーゼフ・ピーズの時代：地方財閥の形成
 - C サー・ジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズの時代：財閥の崩壊
3. ピーズ家の人びとの社会・政治活動と日常生活

- A エドワード・ピーズの禁欲的職業倫理と家産意識
 - B ジョーゼフ・ピーズの企業家精神と地元社会への貢献
 - C サー・ジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズの地主的家父長主義
4. おわりに：ピーズ家とキリスト友会のその後

1 はじめに：ピーズ家の人びと

17世紀中頃にピューリタンから派生してイングランド北部で生まれたキリスト友会（蔑称の「クエイカー派」の方が良く知られている）は、1700年ごろにイギリスで約6万人の信徒をもっていたが、1800年頃の信徒数は約2万人、1850年頃には約1万5,000と、その教勢は衰えた⁽¹⁾。そして、興隆期において過激な言動で知られた友会は、19世紀にはブルジョワ的なセクトになっていた⁽²⁾。レイストリックは1世紀半に及ぶキリスト友会のこのような変容の要因を、次の5点に纏めている。第1に、キリスト友会の中心的な担い手が新興の商工業都市の小商人や手工業者であったこと。第2に、1828年に「審査法」が廃止されるまで、友会徒を含む非国教徒が公職から排除されて、彼らの才能とエネルギーが実業界に向けられたこと。第3に、友会徒が正直、慎重、自己審査、節儉といった禁欲的職業倫理を実践したこと。第4に、婚姻を通じて友会徒の家族間に強固な姻戚関係が張り巡らされたこと。第5に、月例会、四季会、年会といった教会業務集会の開催が友会実業家たちに情報交換の機会を与えたこと、である⁽³⁾。

こうしてキリスト友会は、18・19世紀に数多くの成功した実業家を生み出した。例えば綿工業におけるブライト家やアシュワース家、製鉄業におけるクローリー家やダービー家、貿易業のクロッパ家やラスボーン家、機械工業のレキット家、製菓業のハントリー家やフライ家、銀行業におけるパークリー家やロイズ家やガーニー家などである。ところが、これら実業において成功した友会の家族の成員は、ほとんどが20世紀初めまでに友会を退会してイングランド国教徒になってしまった⁽⁴⁾。

19世紀北東部イングランドで「財閥⁽⁵⁾」を作り上げたピーズ家の3世代の歴史は、このような友会徒実業家家族の盛衰の典型的な例である。ピーズ家の簡略化された家系図を〔図1〕として示すので、参照されたい。「鉄道の父」とよばれたエドワード・ピーズは禁欲的職業倫理を実践して家族の繁栄の基礎を築いた。その息子のジョーゼフとヘンリーは、ともに極めて有能な企業家になり、鉄道業界における熾烈な競争を勝ち抜き、経営の多角化を図って財閥を作り上げた。

(1) Rowntree, J. S., 1859はこのような信徒数減少の諸原因を探って、キリスト友会の内部からの変革を訴えた力作であった。

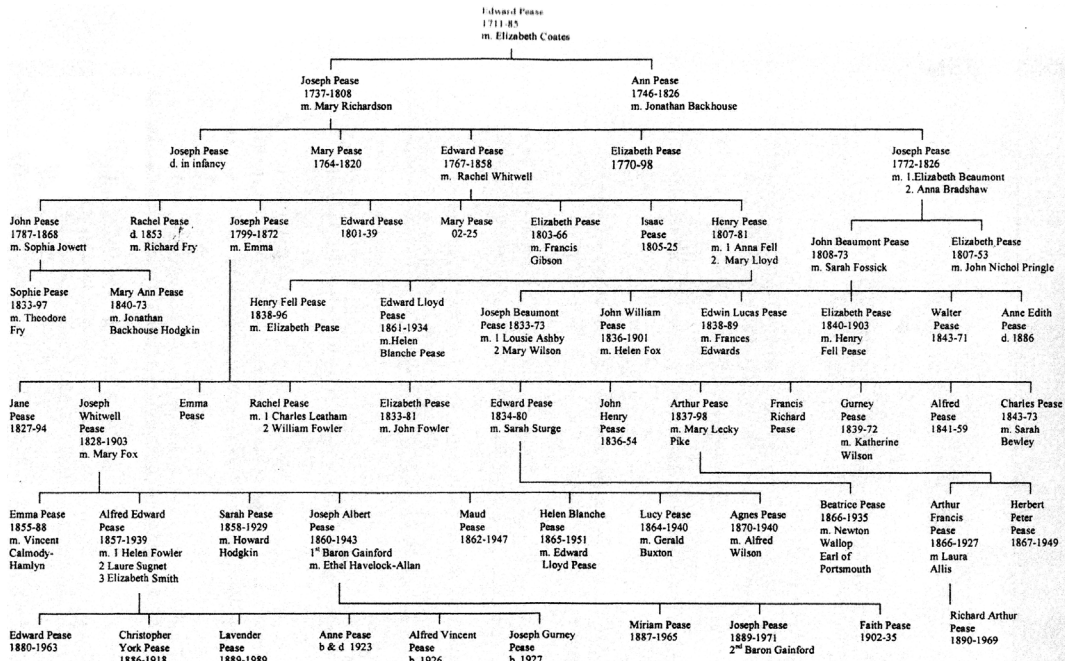
(2) 山本、2017、160～8頁。

(3) Raistrick, 1950, new ed., pp. 42～50; 山本、1994、153～5頁。

(4) Emden, 1939; 山本、1994、第5章、第6章。

(5) 「財閥」とは、家族・同族が封鎖的に所有する多角的事業経営体、をいう。ピーズ家の場合も、1850年代にダラム州の中で、炭坑業、鉄鉱山業、紡毛工業の企業を所有し、その中核となる銀行業を営んでいた。また、S&D 鉄道、機関車製造企業、鋳物製造業にもパートナーとして参加していた。「封鎖性」は弱かったが、当主は「家産」意識を持っていた。これらがピーズ家の事業の総体を「地方財閥」と見做す理由である。財閥は、ビジネス・チャンスが一挙に多数現れる地域と時期に出演するのであるが、ダラム州南部では、19世紀中頃に、そのような状態が出現したのである。

〔図1〕 ピーズ家の家系図



(出典) Orde, 2000, frontis page.

彼らは国会議員になり、地元でも社会的・政治的活動を華々しく展開した。この財閥を継承した三代目のジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズは生れながらの富豪であり、実業家というよりは、むしろ地主的な生活感覚を持っていた。1865年から1902年まで37年間も国会議員を勤め、準男爵となった彼は、地元の中小の事業家や労働者に対して温情的な地主的家父長主義をもって臨んだ。しかし、自らの事業においては杜撰で放漫な経営を続けた。そして、その財閥は、ある時、突如として崩壊するのである。

このようなピーズ家の歴史については、これまでに3冊の研究書が公刊されてきた。まずカービーがピーズ家3代の歴史を企業奢史的な観点からダイナミックに描いた⁽⁶⁾。次に彼は、ピーズ家がその経営管理を主導したストックトン・ダーリントン鉄道（以下、S&D 鉄道と略記）の経営史的な研究書を公刊した⁽⁷⁾。他方、オードはピーズ家の地元での社会的・政治的側面に重点を置いて、その広範囲の活動を描いた⁽⁸⁾。本稿はこれらの優れた研究書に依拠しながら、エドワード・ピーズの日記を利用して、19世紀のピーズ家3代の「精神（マインド）の歴史」を明らかにしようとするものである⁽⁹⁾。なお、本稿には多くの地名が現われる。それらの位置関係について

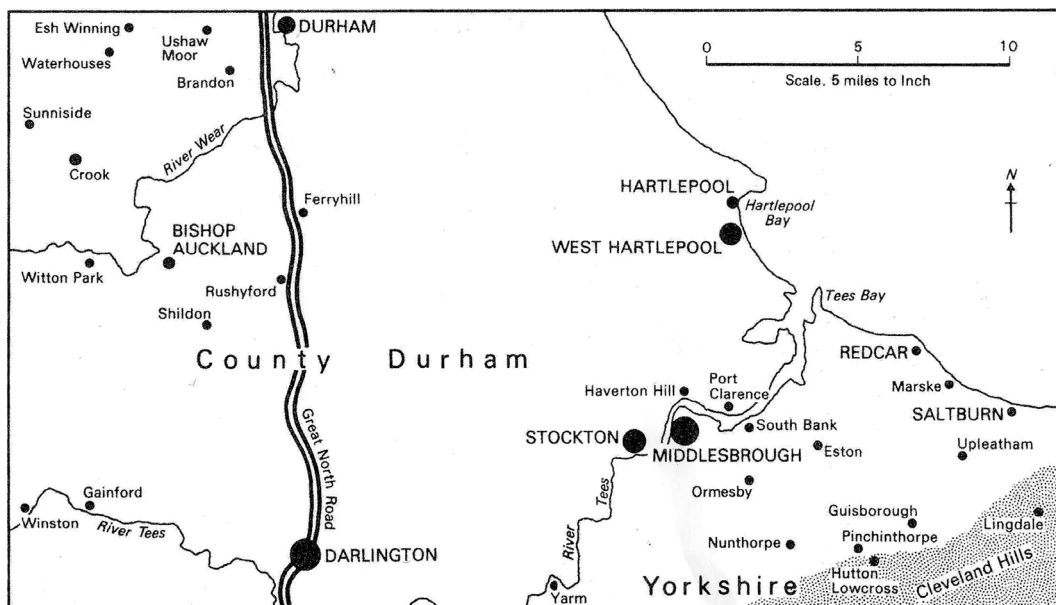
(6) Kirby, 1984. 以下、Kirby, *Men of Business* と略記。

(7) Kirby, 1993. 以下、Kirby, *Origins* と略記。

(8) Orde, 2000.

(9) 私はエドワード・ピーズの日記 (Pease, Sir Alfred E., Bart., ed., 1907) を入手して利用することができた。これは1838年から1857年までの時期をカバーしている。エドワードが71歳のときから90歳までの日記である。オリジナルな日記には、自分の精神状態についての記述や自己審査についての記述が多く、自責の念の表白が多く含まれる、という。編者である曾孫のアルフレッドは、それらの部分の大半を削除し、序論と丁寧な注釈を追加して公刊した。晩年の日記ではあるが、エドワー

〔図2〕 ダラム州南部の地図



(出典) Kirby, 1984, proutis page.

は、〔図2〕を参照されたい。

2 ピーズ財閥の興隆と崩壊

A エドワード・ピーズ：企業家から金利生活者へ

ピーズ家の祖先はイングランド南東部のエセックス州に住んでいたらしい。この家系で初めて友会徒になったのがエドワード・ピーズ（1711～85）で、彼は友会徒のエリザベス・コートと結婚し、1744年までにダラム州南部のダーリントンに移り住み、伯父のトマス・クルドウェルの紡毛事業 wool combing を手伝った。彼は1760年に伯父からこの事業を受け継いで発展させた。2つの集中作業場 mill と問屋制前貸しによって、準備工程から織布、仕上げ工程までを一貫して経営するまでになった。その長男ジョーゼフ（1737～1808）は紡毛事業を受け継ぎ、1796年に紡績部門を機械化して、製品販売も手掛けた。彼はさらに、下請業者に流動資本を融通するため金融部門を設立した。これは発券業務を行わず、支店も持たない銀行であった。

このジョーゼフの長男が、のちに「鉄道の父」と呼ばれるようになるエドワード・ピーズ（1767～1858）である⁽¹⁰⁾。エドワードは幼年期にさまざまな週日学校に通い、12歳で友会徒のジョーゼフ・テイサムが経営するリーズの寄宿学校に入り、英語、フランス語、ラテン語を学ん

ドの精神世界・マインドを知るためには十分な史料であろう。しかし私は、その次男ジョーゼフや孫のサー・ジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズの日記は入手できなかった。これらを利用できたならば、世代間の交流や擦れ違いを知ることができたであろう。

(10) Pease, Sir Alfred E., Bart., ed., 1907 (以下、*Diaries* と略記), pp. 43～44; *Men of Business*, pp. 1～6; Orde, 2000, pp. 1～2.

だ。14歳でダーリントンの実家に戻り、家業の見習を始め、紡毛工業の現場の仕事をつぶさに学ぶことから始めていった。家業は順調に発展し、エドワードは29歳のときに5歳年下の友会徒ラクエル・ホイットウェルと結婚した⁽¹¹⁾。そして1810年ごろには彼は、友会徒で銀行家のジョナサン・バックハウスらとともに、ダーリントンの名士になっていた。

ダーリントンはイングランド北東部を南北に走る街道に沿った商業町であり、その人口は19世紀初めに4,300人ほどであった。その周辺では麻織物工業や紡毛工業が盛んであり、その西方には南ダラム炭田が広がっていた。ここで採掘された石炭は地元周辺で消費されたが、輸送費が高くつくことが問題となっていた。その交通手段の改善を最初に提起したのは、ダーリントンの東方に位置するティーズ川下流の港町であるストックトンの商人たちだった。1810年にストックトンで催されたティーズ川河川改良工事完成式典において、ストックトンとダーリントンを結ぶ運河ないし鉄道を設置するという案が、お披露目されたのである。しかし、1818年にはストックトンの商人クリストファー・テナントが、ストックトンと炭田地帯を直接に結ぶ運河を構想して国会の承認を得るための運動を開始した⁽¹²⁾。

これに対抗して、エドワード・ピーズらのダーリントン商人たちは、ダーリントンを經由するルートの具体化のために土木技師 G・オーバートンに設計を依頼した。オーバートンは運河案と鉄道案を併記しつつ、鉄道を推奨した。鉄道建設のための資金は地元だけでは調達できなかったため、エドワード・ピーズらは奔走して多くの友会徒銀行家からの出資を得た。しかし、国会に提出されたストックトン・ダーリントン鉄道（以下、S&D 鉄道と略記）案は地元の大地主ダーリントン伯爵の頑強な抵抗に遭って否決された⁽¹³⁾。そこで発起人たちはオーバートンに、ダーリントン伯爵の所領を回避するルートの設計を依頼したが、今度は資金不足の問題が生じた。この時に、エドワード・ピーズは7,000ポンドの追加出資をして、この問題をクリアした。これ以後、準備委員会での彼の発言力が増した。そして S&D 鉄道法案は1821年3月末に国会を通過した。しかしこの法案では、人力ないし馬力での貨車の牽引が想定されており、蒸気機関車を走らせるという構想は無かった⁽¹⁴⁾。

この構想を持ち込んだのは、のちに「機関車の父」と呼ばれるようになるジョージ・ステイーヴンソンである。彼は S&D 鉄道法成立直後の1821年4月に、ダラム州北部のキリングワースの炭鉱経営者の紹介状を携えてエドワード・ピーズに面会を申し込み、蒸気機関車の利点と将来性を説いた。さらに、エドワードをキリングワースに招いた。ここでは当時の蒸気機関車の最先端の技術が開発されつつあった。公的な鉄道ではなく、鉱山企業の私的な鉄道ではあるが、エッジ・レールの上を、フリンジのある車輪を持った蒸気機関車が運行されていた⁽¹⁵⁾。

(11) *Diaries*, pp. 45~50. 妻ラクエルは1833年に事故で死去した *Diaries*, p. 66。以後エドワードは独身を守った、『日記』の編者アルフレッドによれば、エドワード・ピーズは、背が高く、体格が良く、筋肉質だった。性格的には、社交的で抜け目なく、博愛主義的だった *Diaries*, p. 109。良く知られる彼の肖像画は、1848年に彼が81才のときに描かれたものである *Diaries*, p. 252

(12) *Origins*, pp. 27~29; *Men of Business*, pp. 9~10; Orde, 2000, pp. 19~20. この時期においてはイギリスの株式会社法が未整備であった。鉄道を株式企業形態で創業するためには、庶民院と貴族院で法案を可決しなければならなかった。

(13) *Origins*, pp. 27~35.

(14) *Origins*, pp. 35~38.

(15) ジョージ・ステイーヴンソンとエドワード・ピーズの出会いについては、*Diaries*, pp. 85~97. cf.,

S&D 鉄道法が成立したので、ダーリントンでは新たに S&D 鉄道の経営委員会と実行委員会が設立された。実行委員会を指導したエドワード・ピーズの強力な推薦によって、ジョージ・ステューヴンソンが S&D 鉄道の新たな設計技師として採用された。ステューヴンソンは、路線計画を練り直したが、それは全線が蒸気機関車牽引なのではなく、一部に馬による牽引とインクラインを含むものであった。そして新たな国会法が取得されて建設工事が開始された⁽¹⁶⁾。ステューヴンソンは S&D 鉄道で走らせる蒸気機関車を製作するために、1823年にニューカッスル・アポン・タインに組合形態企業 partnership のロバート・ステューヴンソン社を設立した。エドワード・ピーズは、この企業の将来性を見通して多額の出資をして、パートナーになった⁽¹⁷⁾。

S&D 鉄道の予定路線の一部が完成して、1825年9月27日にその開通式が挙行された⁽¹⁸⁾。しかしその後しばらくは、つぎつぎに現われる難問との格闘が続いた。問題には大きく分けて2種類があった。1つは、機関車の馬力不足とか、インクラインでの貨物の渋滞といった機械的な技術の問題であった。それらは、ステューヴンソンが S&D 鉄道会社に送り込んだ技師ティモシー・ハックワースによって、逐次解決されていった⁽¹⁹⁾。もう1つは、財務上の問題である。鉄道建設が進んでいくと、当初の予定より大幅に支出が増えて、資金が不足してきた。この問題は2段階で解決された。まずは所有経営者たちがアド・ホックに資本の注入を行なった。次に1827年に新規株式発行が行なわれて、S&D 鉄道は675株から1,000株へと増資された⁽²⁰⁾。この増資は成功し、S&D 鉄道の経営に安定をもたらした。エドワード・ピーズはこの段階で、S&D 鉄道の運営委員会から退いた⁽²¹⁾。

財務上の問題がクリアされると、経営委員会の中では、石炭を大消費地ロンドンに海上輸送するための港についての調査が始まった。ストックトンの港は水深が浅くて大型船が停泊できないことが明らかになり、委員会の中では鉄道をティーズ川の河口に近いミドルズブラまで延長する案が有力になった。委員会の中のストックトン利害の関係者はこれに反発したが、同案は採決され、反対者たちは辞任した。S&D 鉄道をミドルズブラまで延長する法案は1828年に国会を通過し、これ以後、エドワード・ピーズの次男ジョーゼフが同社内で頭角を露わしてくる⁽²²⁾。

管理職を辞したエドワードは、その後も社内の雑務をこなした。S&D 鉄道は、1830年に開通

Origins, pp. 39~44; *Men of Business*, p. 14. 鉄道の前史については *Origins*, pp. 9~25; 湯沢、2014、第1章~第4章を参照せよ。なお、湯沢威は、キリンワース周辺のウィラム地区の技術集積の重要性を指摘している。湯沢、2014、114頁以下を参照せよ。

(16) インクライン incline というのは、急勾配の坂道にレールを敷き、その坂の上部に設置した蒸気機関の力でロープを引いて貨車を引き上げるシステムである。現在でも使われているケーブルカーと同じ仕組みである。

(17) *Origins*, p. 44; *Men of Business*, p. 17. 蒸気機関車製造企業に息子の名前だけを使ったことについて、湯沢威はジョージ・ステューヴンソンの商才を指摘している。1825年以後ジョージは、鉄道建設コンサルタントとして大活躍したが、顧客から蒸気機関車について相談された時には、息子の名前の企業の方が推薦しやすかった、というのである。湯沢、2014、129頁。

(18) 開通式の様子は、湯沢、2014、163頁以下で詳しく描かれている。

(19) *Origins*, pp. 61~68.

(20) *Origins*, pp. 69~70.

(21) *Men of Business*, p. 18.

(22) *Origins*, pp. 70~77.

したりヴァプール・マンチェスター間鉄道とは違って⁽²³⁾、鉄道を外部の業者に開放していた。つまり、自社の蒸気機関車を走らせるだけではなく、貨車を馬で引かせる運送業者にも、乗合馬車（コーチ）を運用する業者にも鉄道を使わせて、使用料を稼いでいたのだ。ところが、蒸気機関車と馬車とが正確に時刻表通りに運転されることは少なく、しばしば運行上のトラブルが発生した。エドワード・ピーズは、数年間は、そうしたトラブルの処理の仕事を受け持っていた。しかし S&D 鉄道の経営委員会は1833年に鉄道の開放を終わらせた。それまで鉄道を利用していた外部の輸送会社を買収して、すべての貨物と乗客の輸送を自社の蒸気機関車で行なうことにしたのだ⁽²⁴⁾。これは S&D 鉄道にとって画期的な決定であったが、これによってエドワードは会社の業務から最終的に解放されたのである。

こうしてエドワード・ピーズは、66歳にして純然たる金利生活者になった。1832年に彼は、S&D 鉄道の額面100ポンドの株式を123株所有し（12,300ポンド）、738ポンドの配当金を受けとった⁽²⁵⁾。彼はその他に、スティーヴンスンの蒸気機関車製造業と、本来の家業である紡毛業からも収入を得ていた。1790年頃のイギリスの熟練労働者の収入は週で28シリング、年間では約75ポンドと推定されるが⁽²⁶⁾、彼はその十数倍の収入を得ていたわけである。そしてその後25年間にわたって、彼は家業の浮沈を外から眺めることになる。

『日記』によれば、エドワード・ピーズは毎年7月に家計の収支決算をしていたらしい。1830年代にはピーズ家のさまざまな事業は順調に発展していたようだ。1839年にはエドワードは、増え続ける自分の財産をどのように分散するべきか、と悩んでいた⁽²⁷⁾。しかし、1840年代の後半には家業は危機に陥る。エドワードは1846年の『日記』に、石炭取引、炭鉱経営、紡毛工場からの収入がゼロになった、と記している⁽²⁸⁾。ただし、蒸気機関車製造事業だけは順調だった。エドワードは1846年1月にニューカースルを訪れて、ロバート・スティーヴンスンとの21年契約を新たに締結した⁽²⁹⁾。そして1847年度中にこの事業から7,000ポンドの配当金を受け取った⁽³⁰⁾。しかし不況は続いた。1849年にエドワードは、S&D 鉄道の株式が3万ないし4万ポンド目減りし、そこからの配当が2,000ポンド、ニューカースルからの配当が3,000ポンド減少したので、慈善事業への寄付金を減らさざるを得ない、とこぼしている⁽³¹⁾。1851年にも彼は『日記』に次のように記している。「S&D 鉄道の株価はかつて300ポンドにも達し、数年前でも250ポンドだったが、今や30ポンドで取引されている……その結果、私の財産は3万5,000ポンドに目減りしてしまった」と⁽³²⁾。

ところが1850年には、ミドルズブラの近くのエストンで鉄鉱床の露頭が発見された。この鉄鉱

(23) S&D 鉄道とリヴァプール・マンチェスター間鉄道との違いについては、湯沢、2014、第5章と第6章、特に170～171頁を見よ。

(24) *Origins*, pp. 90～95.

(25) *Origins*, pp. 87～88.

(26) Cook, Chris and J. Stevenson, eds., 1978, p. 100.

(27) *Diaries*, pp. 114～5.

(28) *Diaries*, p. 230.

(29) *Diaries*, p. 221. ロバート・スティーヴンスンの父ジョージは、1848年に死去した。

(30) *Diaries*, p. 264.

(31) *Diaries*, pp. 274～5.

(32) *Diaries*, p. 298.

床は巨大なものだった。その結果、ティーズサイドの製鉄業が大発展し、グラム州南部の地域経済を活性化させていった。エドワードは、ニューカースルの事業からの配当金が1853年には2,000ポンドに過ぎなかったとしているが、同年6月には、息子たちの事業状況が好転している、と記している⁽³³⁾。そして1855年には、鉄道株の上昇による大幅な増収益を確認して、慈善に回せるお金が増えたと言って喜んだのである⁽³⁴⁾。

B ジョーゼフ・ピーズの時代：地方財閥の形成

ピーズ家を、その積極的な事業展開によって財閥に押し上げていったのは、エドワードの次男ジョーゼフ・ピーズ（1799～1872）と五男ヘンリー・ピーズ（1807～81）であった⁽³⁵⁾。

ジョーゼフ・ピーズの最初の独自の事業は炭鉱経営であった。1827年10月から12月まで、つまり S&D 鉄道のみドルズブラへの延長案が国会に提出された直後に、ジョーゼフはグラム州南部のさまざまな炭坑の賃借を始めた⁽³⁶⁾。そしてみドルズブラへの延長が承認されると、みドルズブラの開発を推進した。S&D 鉄道には資金的余裕がなかったので、ピーズ家と関係の深い友会徒の銀行家集団がみドルズブラ土地開発会社を設立して、地主から土地を買収し、港湾施設を持つ交通の拠点の建設を始めた。ジョーゼフが3万5,000ポンドを出資し、弟のエドワードはその半分を出資したが、この2人で全出資額の3割を負担した⁽³⁷⁾。S&D 鉄道内部では、ジョーゼフ・ピーズは1833年に財務部長 treasurer に就任し、その直後には経営委員会の会長に就任し、以後、社内で圧倒的な指導力を発揮することになる⁽³⁸⁾。

1830年開業のリヴァプール・マンチェスター鉄道が事業としての成功を収めると、1830年代にはロンドンと地方を結び乗客と貨物を運搬する最初のいくつかの幹線鉄道が発起されて、建設された。その動きは加速化して1840年代に繋がっていった。1844年にはイギリス全土で、合計2,000マイルの鉄道を運用する104の鉄道会社が存在していた。イングランド北東部に限っても、1841年に21の鉄道会社が合計で425マイルの鉄道を運用していた。鉄道に対する投資家たちの期待は高まり、1837年と1845、46年には鉄道バブルが発生した。また、1844年以後には鉄道企業間の合同運動が展開していった⁽³⁹⁾。企業家の視点で見れば、「食うか食われるか」のすさまじい競争状態が起っていたのである。

1833年から1847年恐慌までの、競争圧力の中での S&D 鉄道の経営戦略は、次の2点から成っ

(33) *Diaries*, p. 305.

(34) *Diaries*, p. 330.

(35) 長男ジョン（1787～1868）は、1840年ごろキリスト友会の宗教活動に専心するために、実業界から去った。三男エドワード（1801～39）と四男アイザック（1805～25）は、ともに未婚のまま若くして病死した。長女ラクエルはプリストルのリチャード・フライと結婚し、次女メアリーは23歳で病死し、三女エリザベスはエセックスの醸造業者で銀行家のフランシス・ギブスンと結婚した。

(36) *Men of Business*, p. 21.

(37) *Men of Business*, p. 22; *Origins*, pp. 79～80; Orde, 2000, p. 24; 安元, 2003; 安元, 2009, 第1章。この銀行家集団は、ジョーゼフ・ピーズ、エドワード・ピーズ、トマス・リチャードソン、ヘンリー・パークベック、サイモン・マーティン、フランシス・ギブスンから成っていた。ジョーゼフ・ピーズはノリッジの銀行家ジョーゼフ・ガーニーの娘エンマと1826年3月に結婚していた。ジョーゼフの出資金7,000ポンドは、全額ジョーゼフ・ガーニーからの借入金であった。

(38) *Men of Business*, p. 24; *Origins*, p. 80.

(39) *Origins*, pp. 96～98; Orde, 2000, p. 27.

ていた。第1に、東端の積出港としてのミドルズブラの開発を進めつつ、西方の南ダラム炭田への支線を延長し、拡充すること。もう1つは、S&D鉄道の路線を南北に延長することである。路線の延長のためには、形式上独立した支線鉄道を発起し、それが完成するとS&D鉄道がこれ賃借するか、合併して本社鉄道と繋ぐという方式が採られた。しかし、このような拡大戦略は、クラレンス鉄道という強力なライバルとの戦いの中で実施されることになる。

1818年にクリストファー・テナントが企画したストックトンと西部の炭鉱地帯を結ぶ運河は国会の承認を得られなかったが、S&D鉄道のミドルズブラへの延長の企画が実現すると、テナントは新たな企画を打ち上げた。それは、ティーズ川北岸のハーバートン・ヒルを石炭積み出し港として開発し、これと炭鉱地帯を結ぶクラレンス鉄道である。クラレンス鉄道には、港から炭鉱地帯までの距離がS&D鉄道より短いという利点があり、1829年6月に国会の承認を得た。次にテナントはティーズ川河口の最北端のハートリプールに移り住んで、ここを港町として開発した。そして1831年にハートリプール・ドック鉄道会社を発起し、32年に国会の承認を得て、35年にこれを開業した。テナントはさらに別の2つの企画を国会に提出した。1つはダラム南西ジャンクション鉄道、もう1つはサウス・ダラム鉄道であって、いずれも炭鉱地帯を直接にクラレンス鉄道に繋ぐ支線であった⁽⁴⁰⁾。

しかしこれら2つの支線の建設は国会で承認されなかった。1832年に国会議員になったジョーゼフ・ピーズが議会工作を行なって、これらを廃案に追い込んだのである。クラレンス鉄道で石炭を運ぶためには、さしあたり、S&D鉄道の支線を利用するしかなくなったが、S&D鉄道はクラレンス鉄道の支線から自社の支線に入ってくる貨車からは特別利用料を徴収した。クラレンス鉄道の優位性は、S&D鉄道会社のあからさまな妨害によって失われた。クリストファー・テナントは失意のうちに1839年に病死した。彼の遺志を継いだのは、クラレンス鉄道会社の事務弁護士 solicitor ラルフ・ウォード・ジャクソンであった。彼は1844年8月に、テナントが企画したストックトン・ハートリプール鉄道を完成し、これがクラレンス鉄道の路線を利用している区間について賃借料を支払う仕組みを導入して、クラレンス鉄道の財務状況を健全化した⁽⁴¹⁾。

クラレンス鉄道のハートリプール開発に対抗して、S&D鉄道は1838年にミドルズブラに[図3]のような新たなドックの建設を企画した。これは1842年に完成し、鉱物の積出の能力は著しく増大した⁽⁴²⁾。そして西方の炭鉱地帯に路線を拡大した。まずビショップ・オークランド・アンド・ウィアデル鉄道の企画が国会で1837年に認可され、1843年に開通した。次にウィアヴァレー鉄道の企画が1845年に承認された。これはフロスタリーの石灰石鉱山にアクセスするものだった。石灰石は銑鉄生産にとって必須の資源である。また、ダーウエント製鉄会社とS&D社の共同作用で行なわれたウィア・アンド・ダーウエント・ジャンクション鉄道も1845年に完成した。ダラム市の西方に位置するダーウエント製鉄会社は1841年に設立されたが、1845年には14基の熔鉱炉と35の炭鉱・石灰石鉱山を擁し、イギリス全体でウェールズ南部のダウラス製鉄所に次ぐ規模を誇っていた⁽⁴³⁾。そして1847年7月にはS&D鉄道会社は、これら3つの鉄道会

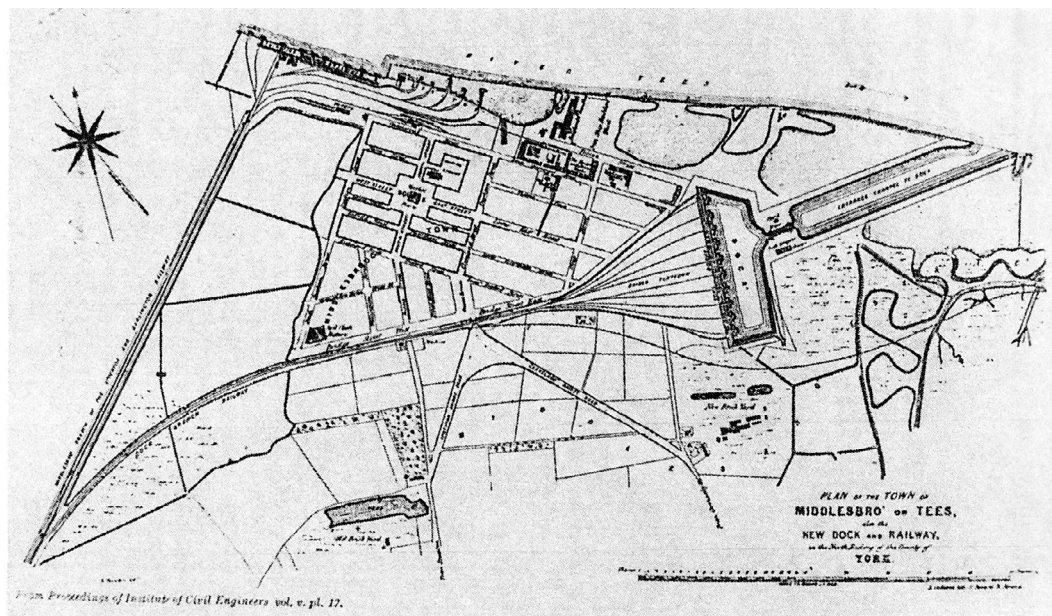
(40) *Origins*, pp. 81~85, 111.

(41) *Origins*, pp. 111~114.

(42) *Origins*, pp. 115~7.

(43) *Origins*, p. 119.

〔図3〕1842年開設のミドルズブラの新しいドック



（出典）Kirby, 1993, p. 116.

社を999年間にわたって賃借する契約を結んだ⁽⁴⁴⁾。

路線の南北への延長については、ジョーゼフ・ピーズは、リーズとヨークをダーリントン経由でニューカースル・アポン・タインに繋げるグレート・ノース・オブ・イングランド鉄道の構想を打ち上げた。国会はこれを2つの鉄道法によって認可した。1836年法は北側のダーリントンとニューカースルを結ぶ路線についてであり、1837年法はヨークに至る南側の路線についてであった。ジョーゼフ・ピーズは南側路線の建設を先行実施したが、金融市場がこの企画を投機的だと見なしたために十分な資金が得られなかった。しかも建設工事は困難であり、巨額の費用を要した。1845年にS&D鉄道の役員たちは、ついにこの路線の全体をヨーク出身の鉄道王ジョージ・ハドスンのニューカースル・アンド・ダーリントン・ジャンクション鉄道に賃借することに成功した。そして、グレート・ノース・オブ・イングランド鉄道はヨーク・アンド・ニューカースル鉄道と改称された⁽⁴⁵⁾。結局、S&D鉄道の南北への延長の企画は、失敗に終わったのである。

しかし、1840年頃のS&D鉄道の業績は好調であった。1839～41年の株式配当率は15%前後の高水準であったが、それは同鉄道が鉱物資源運送を主業務としたからである。ピーズ家の人びとはS&D鉄道の株式を買い漁り、1842年のその保有株は239株つまり全体の約4分の1、その時価総額は7万ポンド超に達した⁽⁴⁶⁾。またジョーゼフ・ピーズはミドルズブラを工業都市として発展させることにも熱心だった。ジョーゼフは例えば、ヘンリ・ボルコウとそのパートナー、ジョン・ヴォーンをウェールズ南部のダウラス製鐵所からミドルズブラに招いた。彼らはダラム

(44) *Origins*, pp. 117～20.

(45) *Men of Business*, pp. 24～6; *Origins*, pp. 124～26. 鉄道王ジョージ・ハドスンについては、湯沢、1988、第4章を参照せよ。

(46) *Men of Business*, pp. 26～7; *Origins*, pp. 127～9.

州南部の石炭や石灰石とスコットランド産の鉄鉱石を利用する製鉄企業を、1841年8月に創業した。しかし当初、スコットランド産鉄鉱石の高騰によって苦境に陥った。ジョーゼフは、知人や親族からの融資を募って、これを援助した⁽⁴⁷⁾。

S&D 鉄道の急激な拡大戦略は、1845年以後の同社の財務状況の悪化を招いた。そこに1847年恐慌が追い打ちをかけた。恐慌後の不況は1850年まで続き、その間、石炭と鉄鉱石の売れ行き不振が続いた。弱小炭坑は閉鎖され、S&D 鉄道会社の財務は危機に陥った。1850年と51年の同社の株式は無配となった⁽⁴⁸⁾。この危機を打開するために、ジョーゼフは社債を発行して親族の友会徒銀行家たちに融資を依頼した。彼らは快くこれに応じた⁽⁴⁹⁾。S&D 鉄道は、友会徒銀行家コネクションの善意によって生き残ることができたのである。S&D 鉄道は同社の財務を合理化するために、1849年と51年に国会法を取得したが、1851年法によって社債発行借入金 bonded debt が株式に転換され、同社の資本金は105万ポンドになった。そして、ピーズ家の人びとが1850年代にも S&D 鉄道の経営戦略を引き続いて支配することになる⁽⁵⁰⁾。

前述のように、1850年6月にミドルズブラの南に位置するクリーヴランドのエストンで鉄鉱床の露頭が発見された。クリーヴランドの鉄鉱床は巨大なものであり、まもなくこの北側のティーズサイド地域で製鉄業が大発展をとげる。1855年2月にはティーズサイドの熔鉱炉は50基を数えた。そして1873年には、クリーヴランドの鉄鉱石産出量は550万トンを超え、ティーズサイドでは90基以上の熔鉱炉が稼働していた。同年のティーズサイドの鉄製品生産量は200万トンを超えたが、それはイギリス全体の生産量の3分の1に達していた⁽⁵¹⁾。1850年以前のダラム州南部の経済発展は鉄道業が炭鉱業を牽引するかたちで行なわれたが、1850年以後においては製鉄業の発展が地域経済の全体を牽引したのである。

ピーズ家の人びとは、クリーヴランドとティーズサイドの経済発展を予想して、いち早く鉄鉱山業に進出した。1852年に鉄鉱山開発企業を設立して、ジョーゼフの長男ジョーゼフ・ウィットウェル・ピーズをその社長に据えたのである⁽⁵²⁾。1850年代にはピーズ家が所有する諸事業が5つの別々の会社に分割された⁽⁵³⁾。

第1が炭鉱とその関連事業であるジョーゼフ・ピーズ・アンド・パートナーズ社。ジョーゼフ・ピーズは1827年以来、南ダラムの炭坑の採掘権を着実に増やしていき、1859年には炭鉱部門は彼の収入の最大の源泉になっていた。1870年代、80年代にはピーズ家の炭坑の産出量は年間100万トンを超えた⁽⁵⁴⁾。第2が1852年に設立されたJ・W・ピーズ社である。これは鉄鉱石と石

(47) *Men of Business*, p. 28; Orde, 2000, p. 30. ボルコウ・ヴォーン社は19世紀後半のイギリスで最大の鉄生産企業になった。創始者たちが去った後、1890年頃から同社の経営は製品戦略や投資戦略を誤り、業績は低迷して、ついに1929年に同じミドルズブラの製鉄企業ドーマン・ロング社に合併・吸収された。同社の盛衰については、安部、1993、第2章・第3章の優れた分析を参照されたい。

(48) *Men of Business*, pp. 31~2; *Origins*, pp. 135~7.

(49) *Origins*, pp. 142~3. なお、ジョーゼフの父エドワードは、1847年11月に、息子に対して無制限の融資を行なうことを約束した。*Diaries*, p. 248.

(50) *Origins*, pp. 140~2.

(51) *Origins*, pp. 147~50.

(52) Orde, 2000, p. 43. ピーズ家は鋳物企業ウィルスンズ・ピーズ社や南ダラム製鉄所に出資したが、製鉄業には本格的には参入しなかった。

(53) Orde, 2000, pp. 3~4.

灰石を採掘し、販売する鉱山企業である。ジョーゼフ・ウィットウェル・ピーズの弟であるガーニー・ピーズは石灰石の事業を担当したが、1872年に33歳で病死した⁽⁵⁵⁾。第3がヘンリー・ピーズ社。これはピーズ家の元来の毛織物事業の会社であり、ジョーゼフの弟のヘンリーが社長を務めた。ジョーゼフ・ウィットウェルの弟のエドワード（1834～80、鉄道の父と呼ばれたエドワードの孫）がその経営に参加したが、結婚を機に事業を離れ、1880年に死去した⁽⁵⁶⁾。第4が、不動産業のミドルズブラ土地開発会社である。ピーズ家の人びとは、親族であり友会徒である他の出資者たちから、株式を譲渡してもらって、1858年までにこれをピーズ家の財産にした⁽⁵⁷⁾。第5が従来から家業として存在する銀行業であり、これはJアンドJ・W・ピーズ社と命名された。

ピーズ家はその他に、機関車製造企業のロバート・スティーヴンソン社と、1843年に創業された鋳物企業ウィルソン・ピーズ社に、経営権を持たないパートナーとして多額の出資をしていた。そして、S&D 鉄道の株式の4分の1を所有して、同社の経営管理を実質的に支配していた。

クリーヴランドの鉄鉱床の存在が確認されると、1851年にジョーゼフ・ピーズは長男のジョーゼフ・ホウィット・ピーズとともにミドルズブラ・ゲインズバラ鉄道を発起した。鉄鉱石運搬のための鉄道である。これは52年6月に認可され、53年11月に操業開始し、商業的に大成功を収めた⁽⁵⁸⁾。S&D 鉄道は他方で、1851年9月にダーウェント製鉄会社との間に、鉄鉱石、石灰石、石炭の鉱産物積出の一括契約を締結したが、これもS&D 鉄道の財務的安定に寄与した⁽⁵⁹⁾。他方、ダラム州西部の炭田地帯の中心地バーナード・カースルをダーリントンと結ぶ路線案については、当初反対していたクリーヴランド公爵が、1854年にその社長に収まることを条件に賛成に回ったために国会で承認され、1856年7月に開通した⁽⁶⁰⁾。

ジョーゼフ・ピーズは1850年代中頃に緑内障を患って、経営の第一線から退いた。すると、その弟ヘンリーが、もっと野心的な企画を打ち上げた。サウス・ダラム・アンド・ユニオン鉄道と呼ばれるこの路線は、S&D 鉄道を西にティベイまで延ばして、ランカシャー・アンド・カーライル鉄道に繋げる、というものだった。その狙いは、カンバーランド南部で産出される良質の赤鉄鉱を、ペナイン山脈を越えてティーズサイドまでは運んでくる、というものであった。1857年に国会の承認を得たこの路線の建設には、最新の土木技術が投入された。そして1858年8月には、これら1850年代に建設された支線の全部がS&D 鉄道に吸収され、支線の株主たちはS&D 鉄道の優先株を受け取った⁽⁶¹⁾。この頃のS&D 鉄道の地理的概要については〔図4〕を参照されたい。

S&D 鉄道の発展は平穏な経営環境の中で行なわれたのではない。前述のようにイングランド北東部でも多くの鉄道企業がしのぎを削っていたからである。特に、クリストファー・テナントの後継者であるラルフ・ウォード・ジャクソンはS&D 鉄道に対して挑戦的であった。新生ス

(54) Orde, 2000, p. 45.

(55) Orde, 2000, p. 3.

(56) Orde, 2000, pp. 3～4.

(57) *Men of Business*, p. 43.

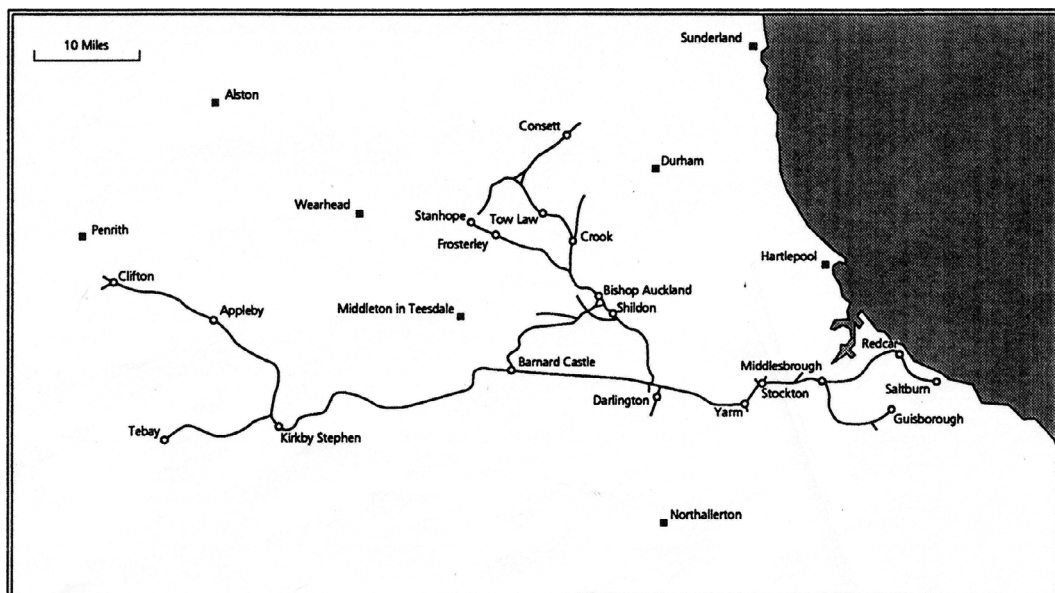
(58) *Men of Business*, pp. 35～6; *Origins*, p. 158.

(59) *Origins*, p. 153.

(60) *Men of Business*, pp. 36～7; *Origins*, pp. 158～60.

(61) *Origins*, pp. 160～62.

〔図 4〕 1863年ごろの S&D 鉄道の路線



(出典) Kirby, *Origins*, 1993, p. 170.

トックトン・ハートリプール鉄道が石炭輸送において期待どおりの成果を上げなかったため、彼はハートリプールの西に新たな港と町を建設した。石炭積み出し港としてのその発展は、ミドルズブラを凌ぐ勢いがあった⁽⁶²⁾。さらに1853年には、ストックトン・ハートリプール鉄道とハートリプール・ウェスト・アンド・ハーバー鉄道とを合併させて、ウェスト・ハートリプール・ハーバー鉄道を完成させた⁽⁶³⁾。

ウォード・ジャクスンはさらに、クリーヴランド丘陵の鉄鉱床地帯をティーズ川の北の自社の鉄道網に繋ぐために、1859年にダラム・アンド・クリーヴランド・ユニオン鉄道を企画した。これは S&D 鉄道にとって大きな脅威となるので、ピーズ家の人びとはこの企画に反対した。国会の特別委員会で証言台に立ったウォード・ジャクスンは「ジョーゼフ・ピーズがクリーヴランドの経済を独占的に支配しようとしている」と言って非難した。ウォード・ジャクスンのユニオン鉄道案は国会で承認された。しかし、急激な拡張政策はウェスト・ハートリプール・ハーバー鉄道の財政を悪化させた。これが同社の株主たちの不満と怒りを招き、ウォード・ジャクスンは社長職から追放された。そしてウェスト・ハートリプール・ハーバー鉄道会社自体は、1865年にノース・イースタン鉄道に吸収合併された⁽⁶⁴⁾。

ノース・イースタン鉄道（以下、NE 鉄道と略記）は、1854年にヨーク・アンド・ノース・ミッドランド鉄道、リーズ・ノーザン鉄道、そしてヨーク・ニューカースル・アンド・バーウィック鉄道の3社が合併して成立した鉄道会社であった。NE 鉄道は成立当初から S&D 鉄道と友好的な関係を保った。1857年にダーウェント製鉄会社が破産したのちに、両社はその再建の

(62) Orde, 2000, p. 31.

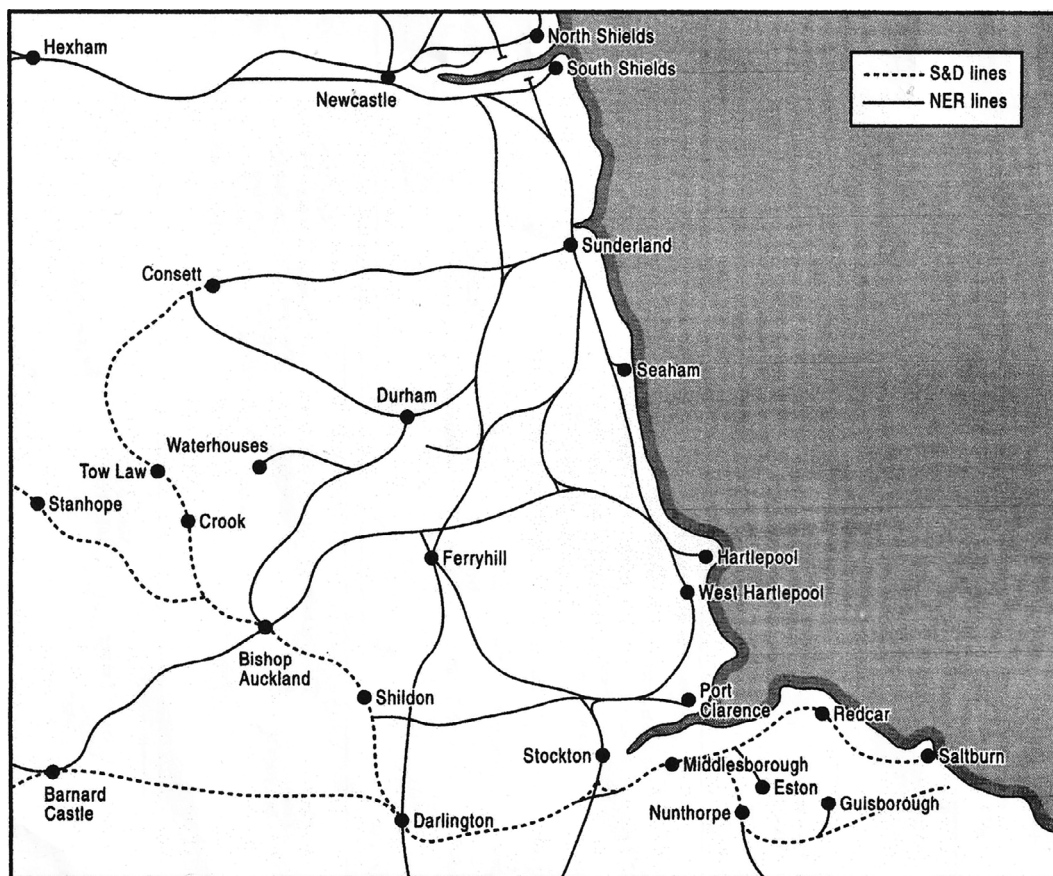
(63) Orde, 2000, p. 34.

(64) *Origins*, p. 153; Orde, 2000, pp. 40~41.

ために協力した。同社は1864年にコンセット製鉄会社として再建され、ピーズ家が送り込んだデイヴィッド・デールの経営管理の下で優良企業になった⁽⁶⁵⁾。S&D 鉄道は、このような友好的な関係を前提に、1860年代初めに NE 鉄道との合併の道を選んだ。S&D 鉄道は、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道がイングランド北東部に触手を伸ばしてくる状況の中で、企業としてのより良い終わり方を選んだのである。

両鉄道企業は互いに補完的な関係にあったので、合併は双方にとって好ましいことであった。NE 鉄道はヨークシャー北部からダラム州を経てカンバーランドに南北に展開する鉄道であり、乗客と商品の輸送に重点を置いていた。それに対して、S&D 鉄道はダラム南部からランカシャーに東西に展開しており、鉱物資源の輸送が中心であった。またカービーによれば、合併は S&D 鉄道を実質的に支配していたピーズ家の人びとにとって、経営責任の負担の軽減になった。前述のように、1850年代にはピーズ家は炭坑業、鉄と石灰石の鉱山業、毛織物業、不動産業そして銀行業を営んでいた。だから、鉄道業の管理責任を NE 鉄道の専門経営者たちに任せるこ

〔図 5〕 1863年のダラム州の鉄道ネットワーク



(出典) Orde, 2000, frontis page.

(65) *Men of Business*, pp. 38~41; *Origins*, pp. 162~67.

とができるのは、彼らにとって有難かったのである⁽⁶⁶⁾。合併の合意は1860年3月に成立し、1863年7月には国王の承認を得た。合併の条件としてNE鉄道の中にダーリントン委員会を設置し、10年間存続させることが明記された。これにNE鉄道の2名の役員が参加することとされた。他方、本社NE鉄道の取締役会にはS&D鉄道から3名の役員が参加することとなった。したがって、S&D鉄道は形式上はNE鉄道に吸収されたが、実質的には対等合併であった⁽⁶⁷⁾。こうして成立した新NE鉄道のダラム州内での路線については〔図5〕を参照されたい。

C サー・ジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズの時代：財閥の崩壊

ジョーゼフ・ピーズの長男ジョーゼフ・ウィットウェル・ピーズ（1828～1903、以下、J・W・ピーズと略記）は、祖父エドワードのS&D鉄道開通式の3年後、父ジョーゼフの炭鉱経営開始の1年後に生まれた。彼はS&D鉄道と家業としての炭鉱業の発展を見ながら成長した。ピーズ家の鉄鉱山企業が創設されて彼がそのオーナーになった時、彼は24歳の若さであった。彼は父や叔父のヘンリーに支えられながら、ピーズ財閥のプリンスとして育てられたのである。彼は叔父ヘンリーを継いで37歳で国会議員になり、以後37年間にわたって国会議員を務めた。彼が実業家でありながら国会議員を務められたのは、家族や専門的経営者たちのサポートが得られたからであろう。実際、経済の好況期には、それでも大きな問題はなかったのである。

彼の父のジョーゼフ・ピーズは、ダラム州南西部の炭田地帯のビショップ・オークランド、アデレード、セント・ヘレン・オークランド、エルドン、ティンデル、ルーディー・ムーアなどの炭坑のオーナーになった。ジョーゼフ・ピーズが亡くなった後の1870年代80年代には、ピーズ家所有の炭坑の出炭量は年間100万トンを超え、その内の3分の1は製鉄のためのコークスに転換されていた。そして1880年代にはピーズ家は、ダラム伯とロンドンデリー侯に次ぐ規模の炭坑オーナーになった。これらの炭坑全体で、1884年には成人男性と少年を合わせて約4,000人が雇用されていた⁽⁶⁸⁾。他方、ティーズサイドの南のクリーヴランド丘陵では、J・W・ピーズ社がアップリーサム、ハットン・ロークロス、ルーファス・クラッグズ・ホール、リングデイルなどの鉄鉱山を操業していた。その1873年の鉄鉱石産出量は120万トンであり、クリーヴランド全体の産出量の29%を占めた⁽⁶⁹⁾。

しかしながら、1873年恐慌以後の不況は長引き、20年以上にわたって物価と利子率が低下し続けた。これは、給与所得者にとっては有難いことであり、労働者の実質賃金は1900年まで上昇を続けた⁽⁷⁰⁾。イギリスの大衆消費社会は、この頃に成立した⁽⁷¹⁾。しかし、物価の下落は生産者や事業者にとっては辛いことであった。特に石炭と鉱産物は1870年代の平均値を100とすれば、1870年代後半には66.7にまで下落し、その後1890年代初めまで60前後の水準にとどまったのである⁽⁷²⁾。巨大な炭鉱企業と鉱山業を擁するピーズ家は1872年に、コンセット製鉄会社の再建で実

(66) *Origins*, pp. 171～73.

(67) *Men of Business*, pp. 41～2; *Origins*, pp. 167～8.

(68) Orde, 2000, pp. 45～6.

(69) Orde, 2000, pp. 43～44.

(70) Saul, 1969, pp. 50～54.

(71) フレーザー、1993；山本、2023b、第1章。

(72) Saul, 1969, pp. 14～15.

績のあるデイヴィッド・デールを経営の責任者として招いた。彼に、鉱山業のJ・W・ピーズ社と炭鉱業のジョーゼフ・ピーズ・パートナーズ社の株式の1割を与えてパートナーとし、その経営を任せたのである。この両社はデイヴィッド・デールの意向によって1882年に合併し、ピーズ・アンド・パートナーズ社となった。同社は1880年代には平均して6.5%の株式配当を行なったが、90年代前半に無配になったので、1884年から1898年までの配当率は年平均2%にとどまった⁽⁷³⁾。

他方、J・W・ピーズが関係する諸事業のうちの3つが、赤字を出しつづけていた。ニューカースルの機関車製造企業ロバート・スティーヴンスン社、銑鉄製造業のウィルソンズ・ピーズ社、そして紡毛工業のヘンリー・ピーズ社である。ロバート・スティーヴンスンが1859年に死去したのち、ロバート・スティーヴンスン社は企業間競争に敗れて顧客を失っていった。ウィルソン・ピーズ社の機械設備は旧式で、経営者はご老体であった。これら2社にピーズ家は経営権を持たないパートナーとして参加していた。ピーズ家としては、パートナーシップを解消するか、抜本的な経営改革の実施を要請するべきだったが、J・W・ピーズはそのどちらも行なわなかった。ヘンリー・ピーズ社は最新の機械を導入したが、組織改革が行なわれなかったあので、業績は改善しなかった⁽⁷⁴⁾。

J・W・ピーズは、これら3社に経営改革を要請するのではなく、単に資本注入を続けてこれらの延命を図った。すなわち、ピーズ財閥の銀行であるJ・W・ピーズ社を通して、これらの事業に1872年からの30年間に39万5,000ポンドを注入したのである。彼はさらに、J・W・ピーズ社を通して、多くの親族企業に融資しただけではなく、ピーズ家と直接関係のないミドルズブラの数多くの中小の製鉄企業を救済するために融資を行なった⁽⁷⁵⁾。彼は恐らく、不況がすぐに終わり、景気が回復すれば、これらの企業の業績も回復する、と楽観していたのであろう。しかし、その間にこの財閥銀行自体が、財政的に危険な状態に陥っていった。

ジョーゼフ・ピーズが1872年に亡くなった後のJ・W・ピーズ社のパートナーは、ジョーゼフの息子たち、すなわちジョーゼフ・ウィットウェル、エドワード、アーサー、ガーニーそしてチャールズの5人であった。しかし、ガーニー・ピーズが1872年に、またチャールズ・ピーズが1873年に死去し、その出資金は共に、遺族によって引きだされてしまった⁽⁷⁶⁾。ピーズ財閥の資本金が大きく目減りしていたのである。J・W・ピーズはJ・W・ピーズ銀行を維持するために、いろいろな手段をとった。まず、ロンドンの別邸などの不動産を売却して得た現金を銀行に入れた。また別の不動産を抵当にして、他の銀行から融資を受けた。次にピーズ・アンド・パートナーズ社の株式を抵当にしてナショナル・プロヴィンシャル銀行などから融資を受けた。さらに親族のガーニー銀行やバークリー銀行などからは、無担保で融資を受けた⁽⁷⁷⁾。

1890年代の末になってJ・W・ピーズは、ついにJ・W・ピーズ銀行の赤字を累積さ

(73) *Men of Business*, pp. 77~8; Orde, 2000, pp. 104~5.

(74) *Men of Business*, pp. 79~80; Orde, 2000, pp. 104~5. ヘンリー・ピーズはその社長を1870年に退任し、その職を長男ヘンリー・フェル・ピーズに譲っていた。

(75) *Men of Business*, pp. 80~81.

(76) *Men of Business*, p. 76.

(77) *Men of Business*, pp. 81~3.

せている3つの企業の整理と改革に乗り出した。ヘンリー・ピーズ社は、ヘンリー・フェル・ピーズの死去に伴い、1898年に経営陣の顔ぶれを一新して組織改革を行ない、黒字を出すようになった。ロバート・スティーヴンスン社は1897年に解散した。そしてウィルソン・ピーズ社は1899年に株式会社に改編され、新たな経営陣の下で近代化をとげていった⁽⁷⁸⁾。しかし、それはカービーが言うとおり、10年以上前に実施されるべきものだったのだ。財閥銀行のこのような不安定な状況のなかで、J・W・ピーズは、「ポーツマス事件」によって、事業経営者としての信用を傷つけられることになる。

まず、「ポーツマス事件」の要点を記そう。J・アンドJ・W・ピーズ銀行のパートナーの1人であるエドワード・ピーズが1880年に亡くなった時、その一人娘ベアトリスは14歳だった。その母も1877年になくなっていたので、J・W・ピーズは姪のベアトリスを引き取って娘として育て、その遺産を預かって管理した。ベアトリスが18歳になった時にポーツマス伯爵が彼女に近づき、翌年の1885年に結婚した。結婚するとすぐに、2人はベアトリスの遺産を現金化して引き渡すよう要求した。J・W・ピーズはこれを拒否したが、2人が弁護士を立てて法廷に訴え出たので、彼は仕方なく要求に応じた。そのときにJ・W・ピーズが出した条件は、ピーズ・アンド・パートナーズの株式を額面の3割引で、ロバート・スティーヴンスン社の株式はゼロで計算して現金化する、というものだった。この案が1898年7月に高等法院で決定された⁽⁷⁹⁾。

この決定によって巨額の現金を用意する必要が生じたので、J・W・ピーズはピーズ・アンド・パートナーズ社を公募株式会社に再編することを1898年6月に決定して7月に実施した。折しも、炭鉱業は好況局面に入り、その優先株と社債には数倍の応募があり、その株価は高騰した。J・W・ピーズ等は、これによって大きな利益を得た。これを見てポーツマスとベアトリスは、7月の高等法院の決定の破棄を法廷に申し出た。2人はJ・W・ピーズがピーズ・アンド・パートナーズ社を株式会社化する意図を事前に知らされておらず、額面の3割引きという不当に安い金額をつかませられた、というのである。11月の末に高等法院での再審査が行なわれ、ポーツマス側が全面勝訴した。J・W・ピーズは、ピーズ・アンド・パートナーズ社の5,257普通株と6,760後配株、合計時価24万1,000ポンド、そしてさらに、現金6万1,000ポンドと法廷費用10万ポンドをポーツマス側に支払うよう命じられた。J・W・ピーズにとっては、巨額の出費が痛かったが、それよりも重大なのは、彼に詐欺師のレッテルが貼られたことのほうであった⁽⁸⁰⁾。そして、J・アンドJ・W・ピーズ銀行をパークリー銀行と合併させるという案件が、ピーズ財閥にとどめを刺すことになる。

1896年にノリッジのガーニー銀行、ロンドンのパークリー銀行、そしてダーリントンのバックハウス銀行が合併してパークリー銀行 Barkley and Co. が成立し、これがその後、他の銀行を吸収合併していった。1898年にはJ・アンドJ・W・ピーズ銀行にも合併の話が持ちかけられたが、この時にはピーズ側は「ポーツマス事件」の渦中にあり、これを保留した。両行が合併の交渉に

(78) *Men of Business*, p. 83. ヘンリー・ピーズは1881年に亡くなった。晩年の彼の関心は鉄道事業に向かい、紡毛工業の方は1896年までその長男のヘンリー・フェル・ピーズ（1838～1896）がオーナーとして経営していた。

(79) *Men of Business*, pp. 91～94. ポーツマス伯爵は明らかに財産目当てでベアトリスに近づいた。J・W・ピーズはそのことに早く気づき、相手を見くびって、やや乱暴な条件を出したのだらう。

(80) *Men of Business*, pp. 95～100.

入ったのは、1902年の中頃である⁽⁸¹⁾。しかし交渉は難航した。パークリー銀行側の役員たちのほとんどは友会徒であり、J・W・ピーズと親しかったが、だからこそかえって、JアンドJ・W・ピーズ銀行の経営の実情に不安を抱く人が多かった。そこでパークリー銀行は、高名な公認会計士ハッチンスンにJアンドJ・W・ピーズ銀行の財務状況を精査させた。その結果、JアンドJ・W・ピーズ銀行の不健全な財務状況が明らかになった。同行はノース・イースタン鉄道、コンセット製鉄所およびミドルズブラ不動産などに対して、総額100万ポンドもの負債を負っていたのである⁽⁸²⁾。

パークリー銀行はJアンドJ・W・ピーズ銀行のパートナーたちの財産を抵当にとったうえで同行を吸収合併することにしたが、同行の負債の処理については責任を持たないことを、新聞広告によって明らかにした。公認会計士ハッチンスンは、JアンドJ・W・ピーズ銀行のパートナーたちにたいして、銀行を破産させるか、それとも自発的解散するか、の決断を迫った。後者の道を選ぶためには、パートナーたちは負債処理の目途を立てねばならなかった。この時、ジャック・ピーズの親友のクリストファー・ファーネス卿は救済基金を設立して16万ポンドを集めた。また、ピーズ家の親族、友人、関係者たちが救済のための資金を提供した。こうして集まった寄付金によって、自発的解散が可能となった⁽⁸³⁾。

サー・J・W・ピーズはノース・イースタン鉄道とピーズ・アンド・パートナーズ社の社長職から降ろされ、さまざまな名誉職から解任された。しかし、キリスト友会からは除籍されなかった。彼は豪邸ハットン・ホールから出てウォルマス・ハウスに移り住み、1903年6月3日、自身の75回目の誕生日に心臓発作で死去した⁽⁸⁴⁾。こうして、ピーズ財閥は崩壊した。

3 ピーズ家の人びとの社会・政治活動と日常生活

A エドワード・ピーズの禁欲的職業倫理と家産意識

「鉄道の父」エドワード・ピーズは、大変真面目な友会徒であった。彼は1811年（44歳のとき）にキリスト友会のダーリントン月例会から長老 elder に任命され、地元の友会の指導者の一人になった⁽⁸⁵⁾。実業から引退した後に記された『日記』によれば、彼は日曜礼拝のみならず、週日礼拝にも出席し、毎年5月に開催されるロンドン年会や受難対策集会、牧会者・長老集会に参加した⁽⁸⁶⁾。ただし、彼がこれらの集会において発言した、という記事は見当たらない。さらに彼は頻繁に旅行して、ダブリン年会や各地の月例会にも参加し、礼拝集会を視察した⁽⁸⁷⁾。また

(81) *Men of Business*, pp. 101~2

(82) *Men of Business*, pp. 102~3.

(83) *Men of Business*, pp. 103~5. J・W・ピーズの弟アーサーが1898年に亡くなったので、この時点でのJアンドJ・W・ピーズ銀行のパートナーは、J・W・ピーズと、その息子のアルフレッド・ピーズおよびジャック・ピーズの3名であった。

(84) *Men of Business*, pp. 107~10.

(85) *Diaries*, pp. 54~57.

(86) 『日記』が記されたところの受難対策集会の議題は、奴隷解放、監獄改善、聖書普及などであった。初期のキリスト友会には牧会職も長老職も存在しなかったが、牧会職 ministers は1722年に、長老職は1727年に制度化された。山本、1994、88~91頁を参照。

(87) *Diaries*, pp. 181~2, 198, 265, 273.

1853年10月半ばからは、ダーリントン周辺地域の友会徒の家庭訪問を実施した⁽⁸⁸⁾。

エドワード・ピーズが全国各地を旅行できたのは、全国各地の親戚がその屋敷に彼を宿泊させたからである。彼の『日記』の中には多くの「カズン cousin」が登場する。ダーリントンのバックハウス家、ノリッジのガーニー家、ロンドンのパークリー家、ブリストルのフライ家、パーミングガムのロイズ家など、枚挙にいとまがないほどである。彼は親戚のすべてを「カズン」と呼んでいる。もちろん、これは従兄弟・姉妹のみを「カズン」と呼ぶ世間一般の慣行とは異なる。キリスト友会のロンドン年会は、1737年に生得会員制を決定した。つまり友会徒の両親は子供を友会徒として育てなければならない、という趣旨である。また、ロンドン年会は、1752年に友会徒が友会徒以外の者と結婚することを禁止した。この禁制を破れば、友会徒は教団から除籍された。こうして、友会の家族間の絆は姻戚関係によって、お互いを「カズン」と呼ぶほど強化されたのである⁽⁸⁹⁾。もちろん、エドワード・ピーズの屋敷には、全国から親戚が来訪して、長期間滞在していった。

エドワード・ピーズは、奴隷制廃止運動と聖書普及協会の運動に積極的に参加した。ジョーゼフ・ジョン・ガーニーを始めとする19世紀初めのキリスト友会の指導者たちは、イングランド国教会内部の福音主義者たちに影響されて、このような運動に参加したのだ。実際、エドワード・ピーズは、1824年に友会徒の代表団の一員としてにフランスに渡り、植民地大臣や海運大臣に面会した⁽⁹⁰⁾。

しかし、キリスト友会内部で確立した慣行に執着した、という意味で、エドワード・ピーズは保守的な頑固爺であった。彼は「言葉遣いと服装の簡素」の維持に徹底的にこだわった⁽⁹¹⁾。「言葉遣いの簡素」とは、例えば第二人称に you ではなくて thou を用いることであり、「服装の簡素」とは、例えば未染色の紡毛織の上着を着、つばの広い「クエイカー・ハット」を被るといったことである。いずれも17世紀イングランドの平民の習慣であったが、これらが流行遅れになった後でも、友会徒はこれを固守した。[図6]は簡素な服装のエドワード・ピーズの肖像画である。「簡素」さを固持したために、世間の人びとは彼らを「変な連中 peculiar people」と呼んだが、彼らはそれによって逆に、宗教的エリート意識を持ったのである。エドワード・ピーズも、この「証し」を友会徒のアイデンティティとして尊重したのだろう。1856年に若い友会徒たちが集会を開いて、簡素な言葉遣いの廃止を決議したという情報を得て、彼は激怒した⁽⁹²⁾。しかし、若い友会徒たちには彼らなりの論理があったはずだ。J・S・ラントリーが『クエイカリズム：過去と現在』（1859年刊）の中で述べたように、歪んだ宗教的エリート意識を捨てない限り、友会徒による福音宣教が正常に展開するはずはなく、キリスト友会にも未来はない、と考えられたのである。

しかし、エドワード・ピーズには、そのような論理は理解できなかった。彼は、1846年のロンドン年会で行なわれた生得会員制 birthright membership 批判の発言を、悪魔の仕業だと記している⁽⁹³⁾。また彼は、友会徒の非友会徒との結婚 marrying-out を批判している⁽⁹⁴⁾。そして、姪の

(88) *Diaries*, pp. 307, 8, 14.

(89) 山本、1994、88～91頁。

(90) *Diaries*, pp. 115, 117, 247.

(91) *Diaries*, pp. 176, 182, 228～9, 292.

(92) *Diaries*, p. 336.

〔図6〕 簡素な服装のエドワード・ピーズ 1848年（81才）



（出典）Pease, Sa AlPred E. Bart., 1907, frontis page

エリザベス・ピーズがグラスゴウ大学のニコル教授と婚約した時には、これを破棄させるために彼女に手紙を書いた⁽⁹³⁾。エドワード・ピーズは、良い意味でも、悪い意味でも「真面目」な友会徒だったのだ。実に、彼が1858年に亡くなった翌年には、ロンドン年会によって非友会徒との結婚が許可され、「生得会員制」も撤廃された。1860年には「言葉遣いと服装の簡素」の規制が撤廃され、その翌年にはロンドン年会の参加資格が撤廃され、民主化された⁽⁹⁶⁾。

「言葉遣いと服装の簡素」の証しを実行したエドワード・ピーズの生活は、必ずしも禁欲的ではなかったが、節度のあるものだった。1796年にラクエル・ホイットウェルと結婚した2年後に、彼はダーリントンの町の北端の3階建ての住宅に移り住み、まもなくもう一棟を増築した。

(93) *Diaries*, p. 229.

(94) *Diaries*, p. 293.

(95) *Diaries*, pp. 305~6. ニコル教授は独立派（会衆派、組合教会派ともいう）の信者であった。

(96) 山本、1994、136~9頁。

『日記』の編者アルフレッド・ピーズは、父J・W・ピーズから聞いた曾祖父の日常生活について記している。それによると、エドワード・ピーズの家には子供や孫たちが頻繁に訪れて、彼と午後の正餐を共にした。食卓は豪華なマホガニー製で、銀食器やカットグラスは一級品であった。食事には必ずビールがふるまわれ、食後には高級ワインとさまざまな果実が提供された。この家には広い庭があり、そこにはリンゴ、桃、李、イチジクなど80種類を超す果樹が植えられていた⁽⁹⁷⁾。エドワードが果樹栽培を趣味にしていたのである。『日記』の中には家事使用人の死去への言及が複数あるので、彼の家にも5名かそれ以上の家事使用人や庭師が雇われていたのだろう。これは中産階級の家では普通のことであった。だから、彼の目から見れば、地主貴族に匹敵する息子たちの生活の派手さよりは、目に余るものがあつたのだ⁽⁹⁸⁾。

エドワード・ピーズのビジネス・マインドには、一見したところ、相矛盾した2つの特徴がある。1つは、ジョージ・スティーヴンスンをS&D鉄道の設計技師として強力に推薦したことや、彼の蒸気機関車製造企業への莫大な投資にみられる「革新的企業家」としての側面。もう1つは、1845年の「鉄道マニア」の投資ブームを批判し⁽⁹⁹⁾、1851年9月の日記の中で自分の財産の激減について、「私は不平を言うつもりは全然ない……私はそれを家族のために有難く受け止める」と記すような「反営利主義」である⁽¹⁰⁰⁾。

この矛盾を解く鍵は、『日記』の1851年11月15日の記述にある。この日、ジョーゼフは父エドワードに、鉄鉱山業、ゲインズバラ鉄道、コークス鉱山業などを含めて、家業の将来展望について熱く語った。クリーヴランドの鉄鉱床が見つかって1年半後のことである。事業拡大のビッグ・チャンスが訪れていた。しかしエドワードは、その話を聞いて疲れてしまった、と言う。そして、こう記す。「私は金儲けを追求してあくせくした *anxious in pursuit of money* ことはなかった。ただ、多人数の家族に必要な糧を得ようとしたのだが、それ以上のものを求めはしなかった」と⁽¹⁰¹⁾。ここにはピューリタンの禁欲の重要な特徴が記されている。ピューリタンは、勤勉に働き、商売においては慎重かつ正直な取引をし、生活においては質素を心がけた。しかし、カネ儲けは度を越してはいけない。それは「家族の必要」の限度までであり、それ以上を求めることは罪悪なのだ。もし必要以上の収入を得たならば、エドワード・ピーズは、本稿第2章A節でみたように、それを慈善事業に回すのである。このピューリタンの禁欲は、ロンドンの木工職人ネヘマイア・ワリントンの日記や、18世紀前半のリーズの毛織物織元ジョーゼフ・ライダーの日記の中にも明確に現れる。それは、営利機械のような勤労を説くマックス・ヴェーバーのいわゆる「資本主義の精神」とは異質なものである⁽¹⁰²⁾。

では、「家族の必要」を満たす富とは、どの程度のものなのか。それには客観的な基準などはない。全く主観的なものである。だが、エドワード・ピーズの考え方については、我われは彼の遺言書を手掛かりとすることができる。彼は1839年11月に最初の遺言書を作成して以来、何

(97) *Diaries*, pp. 145~6, appendix VI ; Orde, 2000, pp. 92~4.

(98) エドワードは、ジョーゼフ・ピーズが建てたマースク・ホールの贅沢さを嫌い、孫J. W. ピーズの成人祝賀会の派手さを嫌った。*Diaries*, pp. 214, 270~1.

(99) *Diaries*, p. 217.

(100) *Diaries*, p. 298.

(101) *Diaries*, p. 300.

(102) 山本、2017、第1章；山本、2023aをも参照せよ。

度もこれを書き直している。1848年にダーリントンのノースゲイトの屋敷を売却したために遺言書を改訂した時には、彼は次のように記した⁽¹⁰³⁾。息子たちにも財産分与したいが、娘たちが毎年1,000ポンドの収入を得るようにも配慮する、と。前述のとおり、1790年頃の熟練労働者の年収は75ポンドほどであった。1848年におけるその値については不明であるが、仮に100ポンドであったとすれば、エドワードは娘たちにその10倍の年収を保証しようとしたのである。

何故これほど多額の収入が必要なのだろうか。この時期の中産階級の日常生活の詳細は、私の今後の研究課題であるが、恐らく、5名以上の使用人を雇って家事や育児のほとんどを任せ、自らは各種の（聖書普及、道徳改善、奴隷解放、貧民救済などの）アソシエーションで活動し、中産階級の御婦人方と交際して、それらの運動のために全国各地を訪れる、といった生活が続けるためには、それぐらいの収入が必要だったのではないだろうか。毎年1,000ポンドの収入を確保するためには、年配当率10%の株式1万ポンド相当が必要である。1848年には次女メアリーは亡くなっていたが、フライ家に嫁いだ長女ラクエルとギブスン家に嫁いだエリザベスは元気だった。息子たちについて言えば、長男ジョン、次男ジョーゼフ、5男ヘンリーが活躍していたので、エドワードが子供たちに遺すべき財産は、恐らく5万ポンドから10万ポンド程度であっただろう。

「簡素」な生活を公言しながら、5万ないし10万ポンドもの財産を蓄えたのは、エドワードに「家産」意識があったからである。1839年10月16日に最初の遺言書を書き上げた時に、エドワードは次のように日記に記した。「息子たちの事業の継続、そしてさまざまな方法で家族の利益 family interest を推進しようとする彼らの大いなる努力は、神の許しを得て祝福されつつある。だから、家族の共通の蓄え common stock から報酬を与えるのは正当なのだ justly due」と。また、曾孫のアルフレッドは、この記事について次のようにコメントしている。「私の父であり、エドワードの孫（である J・W・ピーズ）も家族の共通の蓄えとか、共通の利益といった旧式の考え old notion を持っていた。自分の労働と・・・自分の富は、自分の家族の自由になるのだ at the disposal of his family」と⁽¹⁰⁴⁾。言い換えれば、家族のメンバーの実業界での努力は、彼自身のためではなく、その家族共同体のために行なわれる。彼のこの家産意識に注目した歴史家は、今までいなかった。けれども、これは興味深い論点である。家産意識はピーズ家の人びとに特有だったのか。友会徒に特徴的だったのか。あるいは、ピューリタンに共有されていたのだろうか。エドワードは、何度も次男ジョーゼフの現世主義を『日記』の中で批判している⁽¹⁰⁵⁾。しかし彼は、次男ジョーゼフに最も多くの財産を贈与しようと日記に書いている。それは「ジョーゼフが最も多くの仕事をしてきたから」であり、彼の家族が最も多数だからである⁽¹⁰⁶⁾。この決定の背後にも、エドワードの家産意識がかいま見える。

B ジョーゼフ・ピーズの企業家精神と地元社会への貢献

「鉄道の父」エドワード・ピーズの長男ジョン・ピーズ（1797～1868）は家業の紡毛織製造販売業を継いだが、実業は彼の性に合わなかった。その代わり、彼は宗教的指導者としての才能に

(103) *Diaries*, pp. 258～9.

(104) *Diaries*, p. 155.

(105) *Diaries*, pp. 179, 188, 209, 211, 214.

(106) *Diaries*, p. 308. この決定は1853年の日記に記されている。

恵まれ、「北の銀喇叭」と呼ばれるほど優れた説教師になった。1822年に彼を牧会者 minister に認定したダーリントン月例会は、彼を国内と海外での宗教的奉仕に、合計46回も送り出した⁽¹⁰⁷⁾。その結果、ピーズ家の家業は次男ジョーゼフや五男ヘンリーによって担われた。

次男ジョーゼフ・ピーズは、優れた実業家であっただけではなく、国政や地元の政治においても大いに活躍した、実に精力的な男であった。その実業家としての才能は、前章でみたようなその投資戦略に現われている⁽¹⁰⁸⁾。彼はビジネス・チャンスをつまえて家業を炭坑業や鉱山業に拡大し、S&D 鉄道の路線を延長した。彼が「禁欲的」でなかったことは、事業の競争相手に対する冷酷な仕打ちや、投機的な事業に現われている。

エワード・ピーズの、ジョン以外の子供たちは、父の生存中に父の禁欲的生活態度から離れていった。彼らは父エワードと一緒にいるときは「言葉遣いと服装の簡素」を守ったが、それ以外では世間並に行動した⁽¹⁰⁹⁾。そして、生活は大変贅沢であった。それは彼らの豪邸に象徴される。ジョーゼフはエドワードが1827年にダーリントンの南のはずれに購入したサウスエンドに住んだが、周辺の土地を買い増して新たな屋敷を増築していった。その土地は1860年には27エーカー（約3万3,000坪）になっていた。エドワードは、1845年にジョーゼフが別荘として購入したマースクのクリフ・ハウスが気に入らず、『日記』の中でしばしば酷評している⁽¹¹⁰⁾。また、ヘンリーが同年に購入したピアポイントの豪邸は、「ダーリントンのバッキンガム宮殿」と呼ばれるほどのものだった⁽¹¹¹⁾。

エドワードの子供たちは、自分の子供たちの誕生日や結婚式を盛大に祝った⁽¹¹²⁾。例えばジョーゼフは、長男 J・W・ピーズの21回目の誕生日（成人式）を数日にわたる行事で祝った。1849年6月23日には祝砲が鳴らされ、音楽隊がダーリントンの街中を騒がしく行進した。26日には、アデレード炭鉱の鉱夫約1,700人に正餐 dinner がふるまわれ、28日にはダーリントンのサウスエンドの邸宅の家内使用人 family servant 約150人にお茶がふるまわれ、セントラル・ホールでは約300人の紡毛工場女性労働者にお茶がふるまわれた。エドワードは『日記』の中で、このような行事についての憂慮を書き記している。エドワードによれば、それはキリスト者の厳粛さや簡素さに反する愚行なのであった⁽¹¹³⁾。

1849年はピーズ家にとっては苦難の年であった。それにもかかわらず、150名もの家内使用人を雇う余裕があったことは、ジョーゼフの豊かさを表わしている。その後、クリーヴランド鉄鉱床の発見を契機に、ピーズ家の事業は1850年代、60年代を通じて繁栄をとげるのである。そして1872年に死去した時には、ジョーゼフは約32万ポンドの財産を子供たちに遺した⁽¹¹⁴⁾。これがどれぐらいの富なのかを正確に表現することはできない。しかし、ルービンSTEINの富豪研究が

(107) Milligan, 2007, p. 330.

(108) *Origins*, p. 8.

(109) *Diaries*, p. 49.

(110) *Diaries*, pp. 214, 231, 243, 331.

(111) Orde, 2000, p. 95. この件については、エドワードはヘンリーがこの屋敷を5,000ポンドで購入したことを「価値ある買い物をした」と評価している。ここにはエドワードの商人としての感覚が表に出てきている。*Diaries*, p. 217.

(112) *Men of Business*, pp. 52~53.

(113) *Diaries*, pp. 270~1.

(114) *Men of Business*, p. 45.

ヒントを与えてくれる。彼によれば、イギリスの内国税収入庁 Inland Revenue は1895年以後、調査した富の規模の記録を開始した。それによると、1900～1年についてはイギリス全土で、遺産額100万ポンド以上の「億万長者」が9人存在し、50万ポンド以上の「半億万長者」は17名、25万ポンド以上の富豪は51名存在していた⁽¹¹⁵⁾。この事実を参考にすれば、ジョーゼフの豊かさのレベルが想像できるだろう。

しかし、ジョーゼフ・ピーズは単に「カネ儲けのためにあくせくした」わけではなかった。彼は他方では、地元社会の福祉のために汗を流していたのだ。S&D 鉄道が開通した当時、ダーリントンは自治都市ではなく、ダラム主教の領主権の下にあるバラ borough であり、その行政は主教の代官である F・ミューバーンによって実施されていた。友会徒は政治に係わることを敬遠していたが、町の教育や環境の問題に関する委員会には積極的に参加していた⁽¹¹⁶⁾。ダーリントンの人口は S&D 鉄道建設以後急増し、1847年には11万1,000人を超え、それに伴い住宅環境が悪化した。1850年にはダーリントンの地方衛生局が設置された。18人の委員が選挙によって選ばれたが、そのうちの8人がピーズ家の人びとであり、ジョン・ピーズとジョーゼフ・ピーズがその共同委員長に就任した。1867年に廃止されるまで、ダーリントンの地方衛生局はピーズ家の人びとと友会徒によって支配され続けた⁽¹¹⁷⁾。ダーリントン地方衛生局は、それが存続した17年間に、市庁舎 town hall と食肉解体処理場を取得し、地方条例を作る権利と、市場を規制・拡張し、町の地理的境界を拡張する権限を取得した。18マイルの上水道が建設されて、浄水が街中に行きわたり、市民の生活環境は著しく改善した。ピーズ家の人びと、特に衛生局委員長のジョーゼフの努力は、その公共精神のゆえに、各方面から賞讃された⁽¹¹⁸⁾。

他方、友会徒への反対勢力は、ダーリントンを自治都市にし、さらに独立した国政選挙区にするための運動を1865年に開始した⁽¹¹⁹⁾。ジョーゼフ・ピーズはこれに反対する声明を出した。しかし、1867年9月にダーリントんに自治都市権が与えられた。ところが、同年1月に行なわれた市議会議員選挙では、地方衛生局の委員の多くが当選し、ジョーゼフ・ピーズが市長に選出された⁽¹²⁰⁾。

ジョーゼフ・ピーズは、イギリスで国会議員になった最初の友会徒である。第1回選挙法改正が行われた1832年の11月の総選挙で、彼は自由党の候補者としてダラム南部選挙区から立候補して、トップ当選した。1835年と37年の総選挙では、無投票で当選した。彼は国会で、奴隷制度反対、教会維持税 church rate 廃止、穀物法廃止などについてしばしば発言した。しかし1841年の総選挙には立候補しなかった。兄ジョンが宗教活動に専心するために事業から身を引いたので、ジョーゼフは事業活動に専心するために国政から身を引いたのである⁽¹²¹⁾。ピーズ家の中央政治と

(115) Rubinstein, 1981, pp. 27, 30～31.

(116) Orde, 2000, pp. 62～4.

(117) Orde, 2000, pp. 64～7. この選挙制度は、財産資格に基づいていた。50ポンド以下の評価額の固定資産を持つ地方税（固定資産税）納税者 rate payer には、男女を問わず1票の投票権が与えられ、固定資産評価額が50ポンド増すごとに、投票権が1票増し加えられる仕組みである。1862年には投票権者総数は1235人、投票権数は2736票であった。Orde, pp. 65～66.

(118) Orde, 2000, p. 70.

(119) *Men of Business*, pp. 65～66. 反対勢力は、酒類販売免許保持者、義勇兵、教会碌を保持する聖職者、トーリー党員、ホイッグ党内不平分子などである。

(120) *Men of Business*, pp. 67～8; Orde, 2000, pp. 68～9.

のかかわりは、これで終わったわけではない。ジョーゼフの弟のヘンリー・ピーズが、1857年の総選挙で自由党の候補としてダラム南部選挙区から立候補して、当選した。彼は1865年まで国会議員を務め、避難港、鉄道規制、パブの日曜日営業禁止、ユダヤ人への国会議員資格付与といった問題について発言した。そして、ジョーゼフ・ピーズの長男 J・W・ピーズが、1865年にヘンリーの後を継いだ⁽¹²²⁾。1867年の第2回選挙法改正では、ダラム州の選挙区と国会議員の数が大幅に増やされた。ヴィクトリア期には全部で33名の友会徒が庶民院議員になったが、その内の10名がピーズ家の関係者だったのである⁽¹²³⁾。

ピーズ家の人びとは個人的な慈善を大規模に実践した。ジョーゼフ・ピーズの慈善パターンは父エドワードと同じだったが、規模と範囲がはるかに大きかった。彼はアロンビーの救貧院、コザストーンの友会徒たち、クラークスンの出版会社に巨額の寄付を行なった。またジョナサン・ダイヤモンド著『道徳の原理』のスペイン語訳の出版費用を拠出し、眼科病院に多額の寄付を行ない、ダーリントンに消防車を、数多くの学校に望遠鏡と顕微鏡を贈呈した⁽¹²⁴⁾。

C サー・ジョーゼフ・ホイットウェル・ピーズの地主的家父長主義

ジョーゼフ・ピーズの長男 J・W・ピーズ（1828～1903）は、生まれながらの資産家であり、その生活は大地主のそれに匹敵するものだった。彼は1867年にゲインズバラの近くの2,912エーカー（約356万4,300坪）の土地を買い取り、そこにあった宿泊施設を取り壊して、まるで宮殿のようなハットン・ホールを建設した⁽¹²⁵⁾。1865年に37歳で初めて国会議員に選出されてからは、J・W・ピーズの生活スタイルのパターンは一定のものとなった。一年の前半はロンドンで過ごし、夏と秋はハットン・ホールとスコットランドと海外で過ごした。貴族的な鹿狩りは、友会徒の中では彼とその息子たちだけに見られた趣味であった。そして J・W・ピーズは、事業の現場にはほとんど姿を現わさなかった⁽¹²⁶⁾。ピーズ家のそれぞれの事業の経営管理は専門の経営者たちに任せられていた、しかし、J・W・ピーズは家業の炭鉱業、鉄鉱山業と銀行業のオーナーであり、長期的で包括的な戦略的決定を行うべき立場にあった。彼の実業家としての能力は、1873年以後の長い「大不況期」において試されることになり、その結果は悲惨なものとなった。

J・W・ピーズは1865年から1902年まで、37年間にわたって自由党の国会議員を務めた。その間、彼は炭坑業、鉄道業、教育問題、地方政治、アヘン貿易など幅広い分野について国会でしばしば発言した。死刑廃止案を提出したこともある。彼は国会議員としての生活を楽しんだ⁽¹²⁷⁾。

(121) *Men of Business*, p. 57; Orde, 2000, pp. 73～9.

(122) Orde, 2000, pp. 80～2.

(123) *Men of Business*, p. 57. 上記3名の他に、エドワード・ピーズの甥でジョーゼフやヘンリーの従兄弟にあたるエドモンド・バックハウス、ジョン・ピーズの娘婿のセオドア・フライ、J・W・ピーズの弟のアーサー・ピーズ、ヘンリーの長男ヘンリー・フェル・ピーズ、J・W・ピーズの息子のアルフレッド・ピーズとジャック・ピーズの7名がダラム州の選挙区から庶民院に選出された。

(124) Orde, 2000, p. 100.

(125) Orde, 2000, p. 96. ハットン・ホールには、応接間が6部屋、寝室が40部屋、バスルームが5部屋あり、庭園には24頭の馬を飼う馬小屋とコンサーヴァトリーと10の温室 green houses があった。

(126) Orde, 2000, pp. 103～4.

(127) Orde, 2000, pp. 85, 85. 1884年の第3回選挙法改正以後、J・W・ピーズはバーナード・カースル選挙区から出馬した。

1882年には、J・W・ピーズは首相グラッドストーンの推挙を得て準男爵 baronet の称号を与えられた。これは友会徒が得た最初の爵位であった⁽¹²⁸⁾。

サー・J・W・ピーズは地主的家父長主義者であった。それは、彼の炭鉱労働者に対する温情主義的労務管理政策に端的に現われている。ダラム炭田地帯の人口は、19世紀中に急増した。例えばピーズ・ウェスト炭坑が存在するクルックおよびビリー・ロウの町の総人口は、外部からの流入によって、1821年の228人から1871年の9,401人に増加した⁽¹²⁹⁾。炭鉱のオーナーは、炭坑夫とその家族に住宅や学校その他のインフラを提供しなければならない。オードによれば、ピーズ家の人びとは、労働者の教育、宗教施設、住宅の提供について、他の炭鉱主と比べてずっと活動的でパーソナルな姿勢を示した⁽¹³⁰⁾。ピーズ・アンド・パートナーズ社の炭鉱住宅は、健全な建物だという評判を勝ち得た⁽¹³¹⁾。1850年代と60年代に、ジョーゼフ・ピーズとJ・W・ピーズは、ピーズ・ウェスト炭坑、ウォスカリー炭坑、ウォーターハウス炭坑、ボーデン・クローズ炭坑に初等教育学校と訪問学校 visiting school の礎石を置いた。また、J・W・ピーズは1875年にはスタンリー・クルックに、250人の児童と150人の幼児を収容する初等学校を建設した⁽¹³²⁾。それは教育を受けた、堅実な労働者を定着させるための手段であった。

前述のとおり、J・W・ピーズは大不況期に、自ら出資するウィルスン・ピーズ社だけではなく、直接の利害関係のないティーズサイドの数多くの中小の製鉄企業に、運転資金を融資した。この事実は、彼が地元社会の経済の維持に強い関心を抱いていたからであるが、それこそが彼の地主的家父長主義のあらわれである。

1870年代まで、多くの炭鉱主は労働組合に対して敵意を抱いていた。しかし炭坑夫全国協会 Miners National Association の影響力は、そのころまでにダラムの炭坑夫たちに浸透していった。1872年には、このMNAと炭坑主協会とのダラムで最初の共同委員会が開催された。MNAは1875年には、ダラム州に3,500人の組合員を擁していた。これは穏健な組合であり、賃金については調停による解決を志向した。J・W・ピーズは1873年の石炭についての国会特別委員会で証言して、ピーズ・アンド・パートナーズ社が最近炭鉱主協会に加入したけれども、自分はこれを好まない、と言った。彼はまた別の機会には、価格や賃金は市場によって決まるのであり、労使間の話し合いで決めるべきものではない、と言った。家父長主義者であるJ・W・ピーズは炭鉱主協会を嫌い、MNAも調停も好きではなかった。それでも彼は、労使間の問題の解決のために現実的に採用できる最良の手段として、労使間の話し合いによる調停を受け入れて、支持した⁽¹³³⁾。彼は1894年にNE鉄道の社長に就任したが、ここでも鉄道労働者との融和を推進した⁽¹³⁴⁾。

1902年にJ・W・ピーズ銀行が清算された結果、サー・J・W・ピーズは、彼が務めていたあらゆる名誉職から降ろされた。もちろん、庶民院選挙にも立候補できなくなった。しかし、キリスト友会からは除籍されなかった⁽¹³⁵⁾。それは、J・W・ピーズ銀行は破産した

(128) *Diaries*, p. 55.

(129) Orde, 2000, p. 46.

(130) Orde, 2000, pp. 58~59.

(131) Orde, 2000, pp. 56~57.

(132) Orde, 2000, p. 53.

(133) Orde, 2000, pp. 59~60.

(134) *Origins*, p. 177.

(135) *Men of Business*, p. 110.

のではなく、自発的に解散したからである。解散によってJ・W・ピーズが名誉を保つことができたのは、親戚や友人などの関係者が彼のために、100万ポンドもの寄付金を集めたからである。では何故、それが可能になったのか。それは恐らく、J・W・ピーズが「無能な実業家」ではあっても、「愛すべき善人」であることを、関係者たちが皆良く知っていたからであろう。

4 おわりに：ピーズ家とキリスト友会のその後

ピーズ財閥崩壊の根本的な原因は、三代目のJ・W・ピーズの実業家としての能力にあった。彼は生れながらの富豪であり、24歳で鉄鉱山企業J・W・ピーズ社のオーナーになり、37歳で国会議員になってからは1年間の半分をロンドンで過ごし、地元では地主的家父長主義者として行動した。祖父や父とは違って、「大不況」を生き延びるために必要な戦略的決定を行なう厳しさを、彼は持ち合わせなかったのである。

「大不況」期のJ・W・ピーズの財閥経営については、カービーやオードは、いくつも不備を指摘している⁽¹³⁶⁾。私が指摘したいのは、祖父エドワードと彼が共有したピーズ家の「家産意識」を、彼が兄弟や甥や姪たちに教えなかった不手際の重大さである。一族のあいだに「家産意識」を定着させることができれば、ガーニー・ピーズやチャールズ・ピーズの子供たち、そしてベアトリスも、JアンドJ・W・ピーズ銀行から財産を引き出さないで、その利子・配当を受け取り続けることで満足したことであろう。家産意識が家族内に定着しなかったことは、財閥の崩壊を必然化したのである。

J・W・ピーズの息子であるアルフレッドとジャックはともにケンブリッジ大学で教育を受けた最初の友会徒であり、ともに他宗派の女性と結婚し、ともにキリスト友会から退会してイングランド国教徒になった⁽¹³⁷⁾。

長男アルフレッド(1857～1939)は大学卒業後、JアンドJ・W・ピーズ銀行に配属された。彼は1885年にヨーク市選挙区から選出されて庶民院議員となり、アイルランド自治法案を支持して国会で活躍した⁽¹³⁸⁾。事業の方面では、赤字を出し続ける関係企業の整理を父に提言したが、聞き入れられなかった。JアンドJ・W・ピーズ銀行を窮状から救い出すためにパークリー銀行と合併することを父に提言したのも、アルフレッドであった。しかし彼は、自行的実状を正しく把握していなかった。JアンドJ・W・ピーズ銀行が精算された後、アルフレッドは財産のほぼすべてを失い、家内使用人から借金するほどのみじめさを味わった。また、体調を崩して、1902年には国会議員を辞職した⁽¹³⁹⁾。

アルフレッドに救いの手を差し伸べたのは植民省 Colonial Office であった。1903年春に同省は彼に、年収1,000ポンドのトランスバール在住行政官の役職を提示した。彼はこの提示を受けて

(136) カービーはJ・W・ピーズの経営的失敗の原因を次のように纏めている。第1に、若き日の成功体験ゆえに、厳しい現実を直視せず楽観視したこと。第2に、地元の経済を支えることを使命と考える地主的家父長主義。第3に、政治活動のために一年の半分をロンドンで過ごすなど、事業経営を疎かにしたこと。第4に、息子の忠告にも耳を貸さずに、ワンマン経営を続けたこと。*Men of Business*, pp. 85～86.

(137) *Men of Business*, p. 59.

(138) *Men of Business*, pp. 57, 59, 87～89.

(139) *Men of Business*, pp. 102～105, 110～111.

アフリカに住み、ボーア人に対する融和政策の実行に励んだ。1907年に帰国すると、新自由主義者が支配的になった自由党から脱退し、二度と政界に戻らなかった。環境汚染の酷いティーズサイドを嫌いながらも、生活のためにミドルズブラ開発会社の執行役員に収まった。そして、ナショナル・プロヴィンシャル銀行に差し押さえられていたクリーヴランド丘陵北端のピンチンソープの邸宅を安値で買い戻して、父から譲り受けた準男爵の爵位の面目を辛うじて維持した⁽¹⁴⁰⁾。

アルフレッドの弟のジャック・ピーズ（1860～1943本名はジョーゼフ・アルバート・ピーズ。ジャックは通称）は兄とは違って、政界で活躍した⁽¹⁴¹⁾。インド大反乱の英雄であるハヴァロック＝アレン將軍の一人娘エセルと1886年に結婚して政界での足場を固め、1992年の総選挙で自由党員としてタインサイド選挙区から立候補して当選した⁽¹⁴²⁾。1902年のJ・アンド・J・W・ピーズ銀行の清算のダメージは、ジャックにとってはあまり大きくはなく、まもなく政界に復帰した⁽¹⁴³⁾。1905年にキャンベル＝バナマン内閣の大蔵省副大臣、1908年のアスキス内閣では院内幹事長、1911年に教育大臣、1916年には通信大臣に就任し、1917年には男爵 Baron に叙された⁽¹⁴⁴⁾。

その後まもなくジャック・ピーズは政界から引退したが、ピーズ・アンド・パートナーズ社の取締役役に就任したのち、産業界の指導者として活躍した。1919年の石炭業のサンキー委員会には雇用主側を代表して出席。その後、イギリス産業連盟 FBI の会長を務めて TUC と対決した。1922年には BBC の初代会長に就任した。1927年にはピーズ・アンド・パートナーズ社の社長に就任。1933年に経営不振の責任をとって社長を辞任して取締役に降格したが、83歳で死去するまでその地位にとどまった⁽¹⁴⁵⁾。

アルフレッド・ピーズとジャック・ピーズはキリスト友会を脱会したが、19世紀に富裕になった友会徒の家族は、ほとんど全て友会を脱会した。エドワード・ピーズは『日記』の中で多くの友会徒がイングランド国教徒に転じた例を記したが、彼の死後もその動きが続いた。1918年に最初の友会徒雇用者会議が開催された時、会議に代表者を派遣した75企業のうち、大企業は機械工業のレキット・アンド・サンズ社と、20世紀に入ってから成長を遂げた製菓企業のキャドバリー社とラウントリー社だけであった⁽¹⁴⁶⁾。

すでに述べたとおり、1861年にキリスト友会のロンドン年会への参加資格が自由化されて、友会徒全員に最高意思決定機関への参加が認められた。その結果、キリスト友会の指導層の中身が次第に変化してくる。実業家家族の友会からの離脱の動きが加速化して、福音主義の影響力が弱まった。福音主義者は、社会問題を個々人のモラルの問題にすり代えてきた。例えば、ある人が貧乏なのは、その人が怠惰でふしだらだから、と。新たに友会の指導者として登場してくるの

(140) *Men of Business*, pp. 111, 117～119.

(140) *Men of Business*, pp. 111, 117～119. ピンチンソープの邸宅は、ハットン・ホールのそばに J・W・ピーズがアルフレッドのために建てた邸宅であり、その寝室は12部屋あった。Orde, 2000, p. 96.

(141) J・W・ピーズの子供たちの中には2人の男子以外に、エマ、セイラ、モード、ヘレン、ルーシー、アグネスの6人の女子がいた。

(142) *Men of Business*, pp. 57, 59.

(143) *Men of Business*, p. 111.

(144) *Men of Business*, p. 118.

(145) *Men of Business*, pp. 118～121.

(146) 山本、2017、115～116頁。

は、専門職、特に学校教師たちであった。彼らは社会問題の解決のために社会の仕組み自体を革新する志向を示す。かれらは宗教思想としては「自由主義神学」を標榜した。イギリスのキリスト友会における「福音主義」から「自由主義」への転換の画期は、1895年における「マンチェスター会議」の開催だ、といわれる。20世紀のイギリスのキリスト友会には、キャドバリー家とラウンツリー家を除いては、実業家の影響力あほとんど見られない。それは、「自由主義神学」という無定形なキリスト教を土台にした、知識人グループによる社会奉仕・社会改良運動になっていった。

●参考文献

- Cook, Chris and J. Stevenson, eds., 1978, *Longman Atlas of Modern British History*, Longman, London
- Corley, T. A. B., 'Changing Quaker Attitude to Wealth' in Jeremy, D. J., ed., *Religion, Business and Wealth in Modern Britain*, Routledge, London, U.K.
- Emden, Paul H., 1939, *Quakers in Commerce: a record of business achievement*, Sampson Low, Marston & Co., London
- Isichei, Elizabeth, 1970, *Victorian Quakers*, Oxford U. P., Oxford, U.K.
- Kirby, M. W., 1984, *Men of Business and Politics: the rise and fall of the Quaker Pease dynasty of North-East England*, George Allen and Unwin, London, U. K.
- Kirby, M. W., 1988, 'The Failure of a Quaker Business Dynasty: the Peases of Darlington : 1830~1902' in, Jeremy, D. J., *Business and Religion in Britain*, Gower Publishing Com., Aldershot, Vermont, U.S.A.
- Kirby, M. W., 1993, *The Origins of Railway Enterprise: Stockton and Darlington Railway 1821~1863*, Cambridge U. P., U.K.
- Milligan, E. H., 2007, *Biographical Dictionary of British Quakers in Commerce and Industry*, Session of York Moor, Robert, 1974, *Pit-Men, Preachers and Politics: the effects of Methodism in a Durham mining community*, Cambridge U. P., U.K.
- Orde Anne, 2000, *Religion, Business and Society in North-East England: the Pease family of Darlington in the nineteenth century*, Shaun Tyas, Stamford, Lincolnshire, U.K.
- Pease, Sir Alfred E., Bart., ed., 1907, *The Diaries of Edward Pease: the father of English railways*, Headley Brothers, London
- Prior A. and M. Kirby, 1998, 'The Society of Friends and Business Culture, 1700~1830', in Jeremy, D. J., ed., *Religion, Business and Wealth in Modern Britain*, Routledge, London, U.K.
- Raistrick, Arthur, 1950, *Quakers in science and industry*, David Charles, London
- Rowntree, John Stevenson, 1859, *Quakerism, Past and Present*, Smith, Elder and Co., London
- Rubinstein, W. D., 1981, *Men of Property: the very wealthy in Britain since the Industrial Revolution*, Croom Helm, London
- Saul, S. B., 1969, *The Myth of the Great Depression, 1873~1896*, Macmillan, London
- Swift, David E., 1962, *Joseph John Gurney: banker, reformer and Quaker*, Wesleyan U. P. Middletown,
- 安部悦生、1993、『大英帝国の産業覇権：イギリス鉄鋼企業興亡史』有斐閣
- 荒井政治、1963、『イギリス近代企業成立史』東洋経済新報社
- 鈴木俊夫、1998、『金融恐慌とイギリス銀行業：ガーニー商会の経営破綻』日本経済評論社
- フレーザー、W・ハーミッシュ、1993、『イギリス大衆消費市場の到来』徳島達朗・友松憲彦・原田政美訳、梓出版社
- 安元 稔、2003、「19世紀後半イギリス製鉄工業地域における都市形成と労働市場」篠塚信義・石坂昭雄・高橋秀行（編著）『地域工業化の比較史的研究』北海道大学図書刊行会所収
- 安元 稔、2009、『製鉄工業都市の誕生：ヴィクトリア期における都市社会の勃興と地域工業化』名古屋大学出版会

- 山本 通、1994、『近代英国実業家たちの世界：資本主義とクエイカー派』 同文館
- 山本 通、2017、『禁欲と改善：近代資本主義形成の精神的支柱』 晃洋書房
- 山本 通、2023a、「ヴェーバー倫理テーゼの解体：歴史学的考察」『経済貿易研究』 第49号
- 山本 通、2023b、『チョコレート イギリス史：企業フィランソロピーの源流』 教文館
- 湯沢 威、1988、『イギリス鉄道経営史』 日本経済評論社
- 湯沢 威、2014、『鉄道の誕生：イギリスから世界へ』 創元社