

〈翻訳〉

グラッドストンの内地政策

——「郵便貯金法」と「鉄道法」——

志賀 吉修

はじめに

筆者は、『愛知大学国際問題研究所紀要』146・149号でグラッドストン第2次内閣のエジプト問題を取り上げた。

その理由は、所謂小英国主義者と言われた、グラッドストンが、何ゆえに19世紀後半の世界帝国主義政策の嚆矢といわれる、エジプト問題にかかわったかを究明したかったからである。この点、筆者は、地政学的アプローチで一応の結論を導き出すことが出来たと思う。

その間、2016、2017年と日本西洋史学会でもこのエジプト問題を取り上げた。そして、本年（2017年）5月、一橋大学での、筆者の自由論題報告の司会を松本佐保先生が担当された。先生からは、様々な貴重な示唆を賜ったが、グラッドストンの研究熱が本国で下がっているとの指摘を頂いた。グラッドストン研究を通して英国史、世界史および日本近代史も考察したいと考える筆者にとって、大いなる発奮材料であった。

そもそもグラッドストンの所謂小英国主義の本質、及びその主義が顕著に現れた法案作成の過程を探るのが効果的だと判断した。と同時に、筆者の修士論文は、『グラッドストンとアイルランド—土地法と自治法案提出—』では、グラッドストンの所謂小英国主義なるものの本質を突き詰めてなかった。そこで、今回思いついた法案は、「郵便貯金法」と「鉄道法」である。その法案作成の動機・原因及び社会的背景は、各章立ての最初に述べる。

ところで、筆者は、愛知大学オープンカレッジに10数年通っているが、その中で、講師イアン・ガンブレル (Ian Gumbrell) 氏とも、同期間の友

人である。その彼の冬季コースが、本年 1～3 月に開講され、タイトルは、『ヴィクトリア時代』であった。そのとき、彼が配布したパンフの一部に次の段落⁽¹⁾があった。原文、翻訳（筆者による）を引用する。

1861

Post Office savings scheme for ordinary people is launched

In the debate that led to the introduction of the Post Office Savings Bank, the Chancellor of the Exchequer, William Gladstone, stated that the Post Office, which contained almost 3,000 money-order offices, would offer a convenient way of encouraging small sums to accumulate in secure accounts. This initiative accorded with the Liberals' policy of encouraging habits of thrift and industry among what Gladstone called 'the humbler classes throughout the country'

1861年

庶民向けの郵便貯金制度が開始する

郵便貯金の開始を導いた論争の中で、(パーマストン自由党第2次内閣：後記参考資料1参照) 蔵相グラッドストーンは、次のように述べた。郵便局には、ほぼ3,000の郵便為替事務所を含むが、安全な口座に少額の蓄積を奨励する便利な方法を提供する。この首唱は、イギリス国中の、所謂グラッドストンの言うところのより慎ましやかな階級間に儉約と勤勉の習慣を助長する自由党の政策に符合するものであった。

日本の近代郵便の父は、前島密である。しかし彼は、岩倉具視一行の遣欧使節団より前にイギリスに渡った(1870年、渡英し翌年帰国)が、その当時、イギリス首相であった、グラッドストーンの名前が彼の自叙伝には、一言も出てこない。しかも、郵政省刊行の書⁽²⁾及び、久米邦武編著による書⁽³⁾にも一行の記載も無いのである。

(1) イアン・ガンブレル (Mr. Ian Gumbrell) 氏紹介の文：<http://www.bbc.co.uk/history/british/timeline/victoria>

(2) 山口修 (1977) 『郵便貯金の100年』郵便貯金振興会、10-13頁

(3) 久米邦武編著 (1878) 『特命全権大使 米欧回覧実記』宗孝書房、1975年復刻版
但し、久米の前述の書には、グラッドストーンの名は、3回登場するが、郵便貯金制度の記述は無いのである。郵便貯金制度の開始は、明治8年であり、久米邦武編の前記出版が、明治11年を考えると如何なものかと思う。但し、附則日誌等には、何らかの記載が存在するかもしれないが、残念ながら、発見出来ない。第二編、第二十四巻81-83丁

この疑問点は各章で述べる事にするが、今回、このテーマを選択した理由は、グラッドストンの業績の再度検証である。

次に取り上げる鉄道事業は、1825年、ストックトン・アンド・ダーリントン鉄道が開通し、1830年のリヴァプール～マンチェスター間が本格的な旅客鉄道（後記参考資料2参照）の開始である。

当時の旅客は、一等、二等、三等と区別されていたが、三等車が無い列車も存在した。加えて三等車の設備は極めて劣悪であった。その上、荷物、生きた動物と同列車の場合もあり、無蓋車の為、厳しい天気にも直面しなければならなかった。

このような格差解消に動いたのが、当時保守党、ピール⁽⁴⁾第2次内閣の商工大臣であったグラッドストンであった。彼の1844年「鉄道法」は、1840年代の railway “mania” — 鉄道狂の時代に起きた。

産業革命における鉄道の果たした役割は、極めて高く評価されている。その鉄道の果たした役割・社会的影響、及び何故ブームが起こった要因も各章で述べる事とする。筆者の友人の一人は、「英国日本鉄道友の会」に属し、今回筆者が、頻繁に引用した著書の作者小池滋氏とも懇意であると言う。その小池氏が、この鉄道法（1884年）にたいし、「議会列車（パリアメンタリー・トレイン）」と言った。つまり、本来民間会社の鉄道事業に議会＝政治権力が介入することに重大さが現れているのである。

以上が今回、2法案を取り上げた、動機・理由である。郵便貯金については、今日的課題であり、日本においても郵政民営化で問題になったところであり、鉄道法も民営化、国営化で議論の遡上に載せられる古くて新しいテーマである。

今回、グラッドストンの小英国主義が表れている法案として、「簡易郵便保険法（1864年）」、「既婚婦人財産法（1882年）」も取り上げたかったが、紙数及び考察時間の関係上、断念し、将来の研究課題とした。

今回使用する、一次史料として、*Hansard's Parliamentary Debates The*

(4) ピール Sir Robert Peel (1788-1850) イギリスの政治家。ランカシャーの綿業者であったピール (1750-1830) の長男。21歳でトーリー党所属の下院議員となり (1809)、その後各閣僚を歴任する。グラッドストンに最も影響を与えた政治家とされる。当初、穀物法廃止に反対していたが、その必要を認め、その廃止を実現し (46)、イギリス自由貿易の基礎をつくった。

Third Series, vol. 72, 73, 74, 162を用いた。特に1971年版を用い、今後は、vol. 72, 73, 74, 162と略記する。但し、翻訳箇所は、そのなかでの、発言年月日、頁数、発言者を明記するが、これらは、すべて上記各巻のINDEXに従った。

I 郵便貯金法

1. 郵便貯金法の意義と重要語句の解説

この郵便貯金法の意義は、「終わりに」で神川の書⁽⁵⁾をかなり長く引用するが、「大衆の貯蓄心と幸福の促進」に尽きる。加えて、イギリスの制度を導入した我が国の例として、「明治期・大正期はもちろん、昭和の初期まで我が国の普通銀行はオーバーローンの状態が一般的であったため、貸付資金を豊富にするためには零細資金でも何でもあつめるものもみられた」⁽⁶⁾。しかし、イギリスでも、建前の裏には、このような本音も存在したのではないかと推察される。

ハンサードの議事録、神川信彦および尾鍋輝彦⁽⁷⁾等の書をもとにこの法律案の書き方の統一を図る。

英文の法案名は、ハンサード vol. 162のINDEXによると、Post Office Savings Banks Billである。

この法律名を、神川信彦は「郵便貯金法」⁽⁸⁾と言い、尾鍋輝彦は「郵便貯蓄法」⁽⁹⁾、朝倉孝吉も後者⁽¹⁰⁾とする。筆者も、日本語訳としてどちらがふさわしいか、決めかねたが、文言的には、「郵便貯蓄法」が妥当な気がした。その理由として、朝倉の前掲書⁽¹¹⁾より、普通銀行との差異（一回あたりの預金額、一口の預金額、厳しい貸し出し条件）の説明がわかりやすく、貯蓄の文字を使用するのがもっともな気がした。但し、朝倉も認め

(5) 神川信彦 (1967) 『グラッドストーン 上 政治における使命感』潮新書15、潮出版社、225頁

(6) 朝倉孝吉 (1988) 『新編 日本金融史』日本経済評論社、58-59頁

(7) 尾鍋輝彦 (1984) 『最高の議会人 グラッドストーン』清水新書016、清水書院、108頁

(8) 前掲、注 (5)

(9) 前掲、注 (7)

(10) 前掲、注 (6)

(11) 同上、61頁

ているように、普通預金的な要素も存在していた。そして、何よりも、現在郵便局で、郵便貯金の名称が、広く我が国に周知されている。そこで、法律名を「郵便貯金法」とした。

ハンサードに登場した重要語句を以下の訳とした。

- the Post Office Department (英国の) 逓信省 → 郵政省
- the Postmaster General (英国の) 逓信大臣 → 郵政大臣
- a post-office saving bank 郵便貯金銀行
- post-office order (英国) (受取人指定の) 郵便為替
- money order office 郵便為替事務所
- other savings banks 他の貯蓄銀行
- the existing savings banks 既存貯蓄銀行

2. 「郵便貯金法」各翻訳

Publisher: *HANSARD'S PARLIAMENTARY DEBATES: Third Series* vol. 162, pp. 264–266

Date of Debate: April/8/1861, Commons

Date of Publication: 1861 reprinted in 1971 Third Series 郵便貯金法は全部同一、以下省略

Debater: THE CHANCELLOR OF THE EXCHEQUER (蔵相グラッドストーン)

この法案の主たる目的は、預金者が自己の少額預金を国家にその金を安全に投資出来るように、時の政権にゆだねる事である。—中略— わずか1シリングの預金の受領は、勿論国家にとってそれ自体儲かる有利なものではないが、預金の平均総額は国家にとっても有利であるし、一方わずか1シリングの預金も貧者に節制と用心の慣習を形成するのに重要な助けとなる事にグラッドストーンは満足するのである。

この蔵相の答弁に引き続き、同頁で、

Debater: Mr. Slaney⁽¹²⁾, p. 266

(12) スラニー氏、Mr. Slaney, Robert Aglionby (1792–1862)、新郵便貯金銀行の利息は、既存のそれより高くと主張。

スラニー氏は、この法案は、労働者階級に最大且つ可能な限りの恩恵を与えるだろうと述べた。それで、一刻も早くこの法案が通過されることを願うと述べた。但し預金の最低金額は、蔵相によって引き上げられるべきだと述べた。スラニー氏は、労働者階級の儉約の為にも預金額に制限を設けるべきではないと考えた。

郵便貯金法の趣旨が、簡潔に述べられている。労働者階級を中心とする貧者に節約・儉約の精神を習慣づけることを目的とすることが読み取れる。次に、預金したときに、その受け取りを証明する手続き、その払い戻し手続きという重要な実務の論議となる。

Publisher: p. 283

Date of Debate: April/8/1861, Commons

Debater: THE CHANCELLOR OF THE EXCHEQUER

預金者の権利を証明する証書である預金の受け取り確認書は、預金者に与えられ、預金者に法律上の資格を付与することになる。—中略— 預金者は、自己の預金確認書保存が本当に大切だとわかるだろう。—中略— 地元の郵便局長は、預金の払い戻しの際、払い戻し人自署が預金通帳の自署と符合しているかを確認しなければならない。

Publisher: p. 284

Date of Debate: April/8/1861, Commons

Debater: Mr. Dent⁽¹³⁾, THE CHANCELLOR OF THE EXCHEQUER, MR. Briscoe⁽¹⁴⁾

デント氏は、彼が関わる既存の貯蓄銀行では、大多数の労働者は、自己の利息を定期的に受け取っている。彼は、この法案のもとでは、すべての階級の人々が、その預金の引き出しに、10日前の通知が必要なのかと尋ねた。

蔵相は、「そうではない」が自署の検証のため、若干の時間は掛かるだろうと述べた。

(13) デント氏、Mr. Dent, Charles Calmady (1793-1872)、海軍にも在籍する。

(14) ブリスコウ氏、Mr. Briscoe, John Ivatt (1791-1870)、サリー州を中心に議員活動をする。

ブリスコウ氏は、蔵相に、不幸にも、大部分の労働者は、全く読み書きが出来ないので、ブリスコウ氏は、労働者たちの自署を検証できるのかと問うた。

蔵相は、そのような場合、自己の名前を自署できない預金者にたいしては、現在おこなわれている方法（名前を書けない人が署名の代わりに書く十字記号に対する証人の認証）が同様に採用されると述べた。

Publisher: p. 285

Date of Debate: April/8/1861, Commons

Debater: Mr. Ayrton⁽¹⁵⁾

エアトン氏は次のように、未だに、預金者と政府の双方が、グラッドストーン蔵相によって導入される二つの手段——預金通帳と受け取り確認書——のもたらず結果によって不便を被ることを恐れると述べた。本法案の第二条項によると、預金に対する郵政大臣の受け取り確認書が決定的な証拠に違いなく、政府による受領の証拠としてではなく、預金者が支払い主張の為の証拠であると規定する。如何なる預金者も、貧しい人が、なくしやすい様な類の紙切れである受け取り確認書の提示なしには、支払いを受け取ることが出来ないのである。これらの問題に関する郵政省の役人たちの意見によると、郵便為替制度に基づくというが、しかし彼ら（郵政省の役人たち）は、その法案にたいして蔵相グラッドストーンほどには、その問題に関する判断について決して有能ではないのである。

ここでも、法案審議において、問題となる、預金者の払い戻しの手続きの担保が、質問者の内容から伺える。この質問及び前者のそれとからわかる様に、イギリスでは、初等教育法が成立したのは1870年、グラッドストーン第1次政権のときであった。よって、普通人の識字率は、極めて低いことが推測される。質問者、蔵相の答弁は、極めて的を得たものである。

Publisher: p. 286-288

(15) エアトン氏、Mr. Ayrton, William Scrope (1804-1885)、地方の破産裁判所の長官も歴任。

Date of Debate: April/8/1861, Commons

Debater: Sir Henry Willoughby⁽¹⁶⁾

ヘンリー準男爵は、蔵相が、これらの金を処理する委員会の権限を制限することを希望すると述べた。また彼は、株式仲買の目的で預金者の金を使用する委員会の権限を制限すべきであると述べた。

彼は、また次のように強調した。貯金銀行に預けられた金は、株式投資の目的で使われるべきでなく、意思法第4条 (the Act of Will. IV) から生ずる実用可能な結果であるべきであり、下院の議論の中でも繰り返し、強く非難されてきた。国債縮小委員会 (the Commissioners for the Reduction of the National Debt : 1786年国債縮小法により設立) は、預金者の利害に関わらず、金融市場の操作目的でこれらの金を行使する権限を有することは、維持されるべきではないのである。ヘンリー準男爵は、本法案第6、7条項で、預金者預金の運用制限の動議を提出するに違いないのである。

彼は、金融市場で運用する目的で、郵便貯金を委員会の裁量に委ねる試みに反対するため再度起立した。この法案により投資されるすべての金は、郵便貯金法によって要求される方法に従い投資されるべきであり、郵便貯金銀行の目的による例外を除いて売買されるべきではないと言う様に修正されるべきであると述べた。

資産の運用に付き、本質論が討議されている。如何に労働者の勤儉・貯蓄の習慣を涵養するためとは言え、預かった資金には、利息を付けて返還をしなければならない。そこで、運用方法が、必然的に問題となる。これは、今日の問題として、我が国の郵便貯金預金が原資となって、国による財政投融资が問題となっていることを考えれば、容易に理解できる。結論として、その運用方法は、決して、利潤追求に走るべきでなく、安全な運用に徹すべきである。

Publisher: p. 880

Date of Debate: April/22/1861, Lords second reading

(16) ヘンリー・ウィロビー準男爵、Sir Henry Willoughby, 3rd Baronet (1769-1865)、イギリスの保守党議員。

Debater: Lord Stanley of Alderley⁽¹⁷⁾

スタンリー・オブ・オルダリー (Lord Stanley of Alderley) 第8代男爵は、この法案の第2読会に動議を提出した時、この法案の目的は、勤勉な人の貯金を投資する為により多くの便宜をあたえるべきであり、郵便貯金預金者に郵政省を媒介とした政府の保証を供与すべきであると述べた。既存の貯蓄銀行は、少ない店舗数と不満足な便益の提供で貯蓄銀行に預けた金が国債縮小委員会の手元に渡るまで、預金の払い戻しについては、不安定である。

貯蓄銀行の数は確実に増加したが、労働者階級の人口の増加には比例しなかった。—中略—

既存の624貯蓄銀行のうち、わずか20行のみが毎日業務を行い、その他は、一週間に付き僅か1、2回のみ預金の受け入れを行なうのみであった。

このことによって、労働者の貯蓄性向は、しばしば蔑ろにされる。と言うのは、労働者が自己のなけなしの金を投資しようとする良識を抱いたときに、もし、近くに貯蓄銀行が存在しないか、又は、その金を投資する前に数日が経過するならば、労働者が自己の金を散在する危険が存在するのである。

既存の貯蓄銀行が、如何に労働者階級ないしより貧しい人々の勤儉貯蓄に貢献していないかを力説し、この法案の早期議会通過を訴えている。

Publisher: p. 882

Date of Debate: April/22/1861, Lords

Debater: continued by Lord Stanley of Alderley, Lord Colchester⁽¹⁸⁾

スタンリー・オブ・オルダリー男爵は、続けて、労働者階級といわれる預金者の中で、その10分の9は、家事労働者・事務員であり、残りの僅か10分の1が、通常言うところの労働者であることは、大

(17) スタンリー・オブ・オルダリー卿、Edward John Stanley, 2nd Baron Stanley of Alderley (1802-1869)、1848年から1850年間は、エディベリー卿として知られたイギリスの政治家。彼は、1861年郵便貯金法の成立にも貢献した。

(18) コルチェスター卿、Admiral Charles Abbot, 2nd Baron Colchester (1798-1867)、1829年までチャールズ・アボットとして知られ、イギリス海軍指令官及び保守党政治家。

変顕著であると述べた。しかし、これらの後者（通常言うところの労働者）の大部分の人たちは、貯蓄銀行口座を有している多くの人々の所得をはるかに上回る賃金を得ている。

男爵は、労働者たちが賃金を得た時、帰宅前に、それらの一部を貯蓄銀行に預金できたならば、それは、労働者階級間に儉約の習慣を確立し、極めて有益になるだろうとその抱負を述べた。

コルチェスター男爵は、この制度の最も優れた点は、労働者階級の僅かな金を受け入れることであることは認めたが、しかし、前述のオルダリー男爵が述べたごとく、郵政省は、すべての町に勤務しこれら貯蓄銀行の業務に精通しているとするが、それは全く正しくないのである。それは、イギリス本国には2500ヶ所の郵便為替事務所が存在するが、僅か800が正規の事務所であり、残りは、所謂準事務所であり、その場所で即採用されるような非専門家が業務を担当し、その結果、原則として、この特殊な仕事には、向かないのである。

我が国の「特定郵便局制度」を思わせる記述である。

Publisher: p. 1055-1056

Date of Debate: April/25/1861, Lords

Debater: Lord Stanley of Alderley

預金の口座の移送は、行われるが、貨幣そのものは、国債委員 (the National Debt Commissioners) の管轄下となる。すべての口座は、ロンドンの中央銀行で預けられることが必要である。これらの銀行（既存の貯蓄銀行と新設郵便貯金銀行）から期待される最善点は、ある銀行に預金する人間が、その後様々な所を旅行した場合、イギリス国内のどこの局でも、自己の預金通帳を提示することによって、元の局に戻らず必要な金額を受理できる事である。もし、数種の銀行が、一つはロンドンに他はエジンバラやダブリンに存在したならば、その数個の口座に付き、大変な混乱が生じるだろう。それ故に、預金者は、唯一の中央銀行を持ちたいと思うのは、当然である。

Publisher: p. 1211

Date of Debate: April/29/1861, Lords

Debater: Lord Monteagle⁽¹⁹⁾

モンテグル (Lord Monteagle) 男爵は、この法案は、事実上、政府内に巨大な中央銀行を創出するし、蔵相の権限のもとに中流及びそれ以下の階級の貯金である巨額の資金を任すものであると述べた。彼は、蔵相が、郵便貯金で得る資金を株仲介で使用する権限に反対した。彼は、その方法 (株仲介) が伴うであろう危険を大変憂慮したので、他の上院議員たちとの分裂の危機を引き起こすことは、望まないものの、この議事録に、公式に“不満足”と記載することを求めた。

Publisher: p. 1212

Date of Debate: April/29/1861, Lords

Debater: Lord Stanley of Alderley

この法案は、すべての人が実行を願っていると思われる。この法案は、既存貯蓄銀行の邪魔をしないし、又、一方でより貧しい人々に彼らの金をより容易に、且つ現在の制度よりより安全に運用されるとスタンリー・オブ・オルダリー男爵は考えるのである。

Publisher: p. 2191

Date of Debate: May/17/1861, Lords

Royal Assent⁽²⁰⁾; Post Office Savings Banks

国王の裁可が、上院で1861年5月17日、郵便貯金法案に下された。

II 鉄道法

1. 鉄道法 (1844年) の意義とその社会的背景及びその影響

イギリスでは、1825年ストックトン～ダーリントン間で蒸気機関車に

(19) モンテグル卿、1st Baron Monteagle of Brandon (1790-1866)、アイルランド・リメリック生まれ、蔵相等も歴任する。

(20) Royal Assent [the~] 《英議会法》国王の裁可《英議会では議会を通過した法案は国王が Le roi le veult (朕は裁可す) と記す裁可の形式によって発効する》。

よる鉄道が開始され、1830年リヴァプール～マンチェスター間で本格的な旅客輸送が始まった。国による統一的計画も無く、「1837年にユーストン（ロンドン&バーミンガム鉄道）、38年にパディントン（グレート・ウェスタン鉄道）、52年にキングスクロス（グレート・ノーザン鉄道）などのターミナル駅が誕生した」⁽²¹⁾が、その間（1844～1846年）に鉄道狂——railway “mania” が起こった。これらの是正の為、国による強制的指導を確立する為、当時、保守党ピール第2次内閣の商工大臣であった、グラッドストーンが中心となって成立したのが、この鉄道法（1844年）である。

本来、民間企業が主体である鉄道事業に国家が関与・規制するのは、望ましくは無いが、事情が逼迫していたのである。但し、その後も、国家による干渉はしばしば起こったので、それについて以下に略記する。

- ・三等車、三等客にたいする待遇改善（1844年鉄道法）
- ・線路間の標準ゲージの確立（1848年）をもくろんでいた議会による他ゲージの禁止⁽²²⁾
- ・「『1870年鉄道馬車法』では地方当局に対し、開業後21年を経過した路線の買収権限を与えていた」⁽²³⁾ グラッドストーン第1次内閣
- ・「1883年低運賃列車法」の施行以降による低運賃の「労働者列車」(workmen's train) を普及させた⁽²⁴⁾ グラッドストーン第2次内閣

筆者は、上記1883年法につき、グラッドストーンが1844年鉄道法を成立させてから、凡そ40年を経過したにも関わらず、一貫して、労働者を含めた通常人の福利厚生を重んじた政策の実施に彼の政治に対する使命感が一貫していることを強調するものである。

これら、一連の立法、行政措置により次のことが生じた。主なもののみ列記する。

- ・「毎日迅速に旅行出来る事が、多くの人々に仕事場から離れたところ

(21) 中村実男 (2012) 「第2章 ロンドン」、小池滋、和久田康雄編 (2012) 『都市交通の世界史 出現するメトロポリスとバス・鉄道網の拡大』悠書館、59頁

(22) R. J. クーツ (1981) 『全訳 世界の歴史教科書シリーズ4 イギリスIV』、今井宏、河村貞枝訳、帝国書院、143頁

(23) 前掲、注 (21)、62頁

(24) 同上、54頁

で生活することを可能にした」⁽²⁵⁾。

- ・「鉄道はまた多くの人々が年次休暇を海岸で過ごすことを可能にした。このようにして、ブライトン、ブラックプールのような保養地が広がった」⁽²⁶⁾。

筆者は、過去数年間、第2次グラッドストン政権のエジプト政策を検証してきたが、1883年は、エジプト単独占領後、隣国スーダンで深刻なマハディー教徒の叛乱が深刻に陥った時期である。それにも関わらず、今回の本研究の結果、通常人（労働者を含めて）の福利厚生を熟慮していたことに改めて敬服の念を抱かずにはおれない。

2. 「鉄道法」各翻訳

Publisher: Hansard's Parliamentary Debates Third Series Vol. 72, p. 232, 233

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Date of Publication: 1844 reprinted in 1971 以後同じであり省略する

Debater: Mr. Gladstone

グラッドストーン氏は、立ち上がり、下院の事前通告を受けている重要鉄道法案を持ち出したが、それは、前会期において調査の為委員会を選定するよう提案されたが、いくつかの点で無駄骨に終わらせたので、グラッドストーン氏は、鉄道に関して、多くのことを調査する為に新委員会を指名するよう、下院に要求することを当然であると思った。

グラッドストーン氏は、現在は鉄道史上大変な時期にある事を下院は十分に意識しているに違いないと述べた。下院は、殆どの鉄道の大事業も過去4～6年以内に完了した事、及びその期間内にそれら（鉄道大事業）に関連する様々な行為から、投機発生とその対策が採られないならば、投機によって、数本の幹線鉄道の完成が妨げられる可能性が高い事を下院は十分意識していると述べた。

(25) R. J. クーツ (1981) 『全訳 世界の歴史教科書シリーズ4 イギリスIV』、今井宏、河村貞枝訳、帝国書院、144頁

(26) 同上、ここで言う保養地又はリゾートに付き、小池滋 (1991) 『もうひとつのイギリス史 野と町の物語』中公新書1032、中央公論社、第十章 リゾート 197-216頁と川島昭夫 (1982) 『リゾート都市とレジャー』角山榮、小池滋編 『路地裏の大英帝国 イギリス都市生活史』平凡社、192-216頁が詳しい。

現在の会期中に、実に66の鉄道建設申請書が鉄道法案として提出される模様である。

しかし、それら全部は、新鉄道路線開設ではなく、既存路線の拡張か又は、新路線建設のいずれかである。グラッドストーン氏はこれら法案に関する新線は少なくとも800~900マイルになると信じる。そして下院は、この国の現在の鉄道線路総距離は、2,000マイルに少し足りないと言うことを十分に認識しなければならないのである。

Publisher: vol. 72, p. 237, 238

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Mr. Gladstone

グラッドストーン氏は、三等客の待遇についても言及した。彼は、三等客のために固定料金を提案するつもりは無かったし、彼らが、鉄道会社に三等車の改善を、そしてそんなことをすれば、既存の制度を破壊しかねない要求をすべきではないと考えるのである。一等、二等車の料金を支払う能力と、その意思のある人が追加サービスを要求するのは当然である。また、不幸な環境におかれた人々のために提供される便宜を利用して、一等、二等車料金を支払う能力のある人々にそのような動機を与えるような取り決めを勧めることは、全く不適當である。

グラッドストーン氏は、貧しい環境で生活し、イギリス国内のある場所から他の場所へ旅行することを余儀なくされている人が、高料金も支払うことが出来ず、又厳しい天候から守られるべきではないかどうかを委員会が熟慮することは、最も重要なことであると考えた。

更にグラッドストーン氏は、大鉄道会社の重役たちが、三等客に更に良い設備と便宜を与えたい気持ちと、そういう考えによって、三等客と他の旅客間につくり出された差別によって生じた辛い感情を三等客から消すような心持の存在を述べる事が出来て幸福であった。

ここにきて、グラッドストンの三等車、三等客の待遇改善の具体的提起が為された。

Publisher: vol. 72, p. 241

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Mr. Labouchere⁽²⁷⁾

ラブーシェア氏 (Mr. Labouchere) が直ちに言及したいのは、グラッドストンの注意を三等客と彼らにたいする劣悪な施設に掛けられた高額料金であり、それを蔵相にたいして向けさせて欲しいと大衆が切に願っていることである。ラブーシェア氏は、最近ヨーロッパ大陸を旅行した人なら誰でも、本当に安い三等車料金で与えられたサービスで満足な結果に驚かざるを得なかったことである。そこでは、職人たちは、仕事の為、遠くに行き、そして、夜帰宅する。つまり、労働者たちは、飯の種としてこれらの鉄道に乗って近距離を移動する一方、イギリスでは、途方も無い高額料金が、殆どより貧しい階級の三等客に掛かっていくのである。

Publisher: vol. 72, p. 243, 244

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Mr. Roebuck⁽²⁸⁾

ロウバック氏 (Mr. Roebuck) は、蔵相によって言及されたこれらの鉄道会社 (ザ・グレート・ウェスタン、サザンプトン鉄道会社⁽²⁹⁾) による三等客の不当な待遇例をひく。論者は、もし委員会がこれら旅客について、既存鉄道会社によって行使される権限に介入しないならば、これらの会社は、何も善行をしないであろうと述べた。これらの階級が数社の鉄道会社によって与えられた扱いは、全く恥ずかしいものである。論者は、一鉄道会社を知っている。それは、一等客は、6時間で行ける距離を三等客は、15時間内では、行くことが出来ない

(27) ラブーシェア氏、Mr. Labouchere (1798-1869)、19世紀中頃の著名なウイグそして自由党の政治家。

(28) ローバック氏、Mr. Roebuck, John Arthur (1801-79)、政治家。下院議員。議会改革および自由貿易のために活動し、後にはディズレーリの東方政策を支持した。

(29) ザ・グレート・ウェスタン鉄道は、ロンドンの最も西よりのターミナル駅、パディントン駅からイギリス西部へ運行する。サザンプトン鉄道は、ロンドンとサウザンプトンを結ぶ鉄道で、ウォータールー駅がターミナル駅である。

のだ。論者は、ザ・グレート・ウェスタン鉄道は、日中、三等車を走らせていないと言う事実を信ずるのである。—中略—

論者は、大衆の利益のために介入するのは、議会の義務であるとする。バース⁽³⁰⁾に行く三等客の例を取り上げると、彼らは、日中行くとは出来ないし、夜間そこへ行くときは途中ずっと立ちっぱなしである。駅に到着すると身を守る所も宿泊施設も無いし、天候がどのような状態であれ、自分自身を暖める火もそこにはないのだ。論者や他の下院議員は、客車に、殆ど応接間のような宿泊施設を見つけて旅をすることが出来るので、この程度の旅行は、そんなに不便を伴わないのである。しかし、これは、貧しい人には、該当しない。彼らは、途中あらゆる楽しみを奪われ、すべての不便さに晒されるのである。

Publisher: vol. 72, p. 247, 248

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Mr. Wallace⁽³¹⁾

ウォレス氏 (Mr. Wallace) は、鉄道会社の取締役たちの独断で、彼らの会社の資金を満たすように鉄道運賃は、値上げさせられたと述べた。論者は、自己の知る限り鉄道運賃は、大接続駅鉄道 (the Grand Junction railways、後掲小池滋『英国鉄道物語』50頁によるとバーミンガム・アンド・ダービー・ジャンクション鉄道)、ロンドン・バーミンガム鉄道で二回値上げされたが、それらは、イギリスで最も儲かる区間であるので、正当な理由など無くして為されたと述べた。ウォレス氏は、他の人と同様に、労働者たちにも過酷な天候から身を守るため同じ防衛が何故与えられないのかを知りたいのである。経費に関しては、各会社に高額切符と少額切符を同時に発行させれば、会社は、その利益で、貧しい旅客に、より良い便宜を提供できる。先日、ウォレス氏が、スコットランドから、郵便列車 (the mail coach) で、ラン

(30) バース、古代ローマの植民地であり、地名の由来となった Bath 遺跡のある古い歴史・伝統を持つ町。

(31) ウォレス氏、Sir Richrd Wallace (1818-90)、パリ包囲線の間 (1870-71)、救急車の装備、パリのイギリス病院の設立に貢献し、1871年準男爵 baronet を授かった。

カシャーに到着した時、その駅舎に案内された。そこで彼に同行していた数人の乗客が、二等車について質問し始めた。「何？」が答えで、「ここには、二等車なんてないよ。」「それでは、」とその申請者たちが応答し、「三等車で行こう」と言った。「三等車！」とその事務員は、叫んだ。「我々は、そんなことをここで聞いたことも無い。」

筆者は、ハンサードの議事録中で、直接話法で記録された文章を余り見た事がないが、上記議事録は、大変印象的且つ効果的であった。当時の三等車、三等客の置かれた状況が垣間見られるのである。

Publisher: vol. 72, p. 252

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Sir Robert Peel

三等車問題につき、ロバート・ピール卿自身は、鉄道会社は、このクラスの旅行者たち（三等客）により広範な便益を提供しないので各会社自身の利益を失っていると考え。一等、二等車にサービスを提供できる旅行会社は、なかなか正しく行動することが困難であると言われるかも知れないが、三等車へのより安価な料金提供によって十分利益を得ることが出来るのである。しかし、それが問題ではなく、問題は、大量の乗客を出来るだけ低料金で運ぶことが鉄道会社の利益にならないのかどうかということである。そして、ピール卿は、それは、会社の利益になると考える。

Publisher: vol. 72, p. 253

Date of Debate: Feb./5/1844, Commons

Debater: Mr. S. Wortley⁽³²⁾

ウォーレイ氏（Mr. Wortley）は、下院は既存鉄道会社への支配も、大部分は、大衆の利益と一致するように、そして下院が鉄道会社に与えた様々な権限とその会社が大金を投資したところの信念に関して、維持するよう義務づけられていると述べた。と同時に彼が観察す

(32) ウォーレイ氏、Mr. S. Wortley、鉄道会社によって買い叩かれた地元の人々の財産の保障を強調する。

るところ、社会の底辺の人々に、鉄道会社のサービス提供が不足しているという正当な苦情も出ているようにウォーレイ氏には思えた。商工大臣（グラッドストーン氏）は、数人の下院議員から委員会に付与されるようにと求められた権限の拡大と、更に広範囲の調査の拡張をする様強く勧められた。

このウォーレイ氏の勧告は、議会、委員会による鉄道会社への統制に道を開くものであるとして、筆者は高く評価する。

Publisher: vol. 73, p. 516

Date of Debate: Mar./4/1844, Railway Committees, Commons

Debater: Mr. Gladstone

下院鉄道調査特別委員会 (the Select Committee on Railways) でグラッドストーン氏は起立し、次の報告書に下院の注意を注ぐように促し、鉄道調査特別委員会によって同意された。

1. 「諸法案が、現在、互に競合する新線建設を承認する為に未決である場合、各法案は各々調査特別委員会で議論される」。

2. 「そのような法案審議のため、調査特別委員会が特別に構成される」。

3. 「既存路線と競合する予定である新路線許可の継続法案は、特に特別指名委員会 (Committees specially constituted) で、同様の方法で言及されるだろう」。

4. 「そのような委員会は、調査特別委員会によって指名された5人の委員から構成され、彼らは、

- ・彼らの選挙区は、地元の利害を有しないこと。
- ・彼ら自身、法案とは何の個人的利害を有しないと、彼らと関わる各法案に署名し、宣誓すべきである。
- ・正式に見聞しないような事件、及びその様な事件の証拠に関連する質問に対して自己の意見を表明しないこと。
- ・定足数は、3人である」。

5. 「調査特別委員会の委員は、継続中の鉄道法案のどれか、前述の解決案によって、競合法案となるかを熟慮して、指名される」。

6. 「調査特別委員会は、5人の委員からなり、3人が定足数であり、その調査特別委員会は、人材、書類、記録書を集める権限を有する」。

7. 「特定の法人に関する法案を審議する委員会の構成に関する議員規則等については、現議会で継続中の競合鉄道法案に関する限り、一時停止される」。

Publisher: vol. 73, p. 720–721

Date of Debate: Mar./8/1844, Railway Committee, Commons

Debater: Mr. Hindley⁽³³⁾

ヒンドリー氏 (Mr. Hindley) は起立して動議を提出した。「自己の選挙区民が彼らの地元であらゆる競合路線と利害関係にあるとき、その議員は、そこで提出されたいかなる質問に対する表決にも参加することは出来ないが、調査特別委員会に出席することは許されるだろう」。

Publisher: vol. 73, p. 1060, 1061

Date of Debate: Mar./15/1844, Lords

Debater: Earl Fitzwilliam⁽³⁴⁾

フィッツウィリアム伯爵 (Earl Fitzwilliam) は、現在下院継続中のヨーク・スカーバラ⁽³⁵⁾鉄道法案のある条項に反対するスカーバラ住民数人の請願を伝えた。一中略一次の反対点は、より重要であるが、そのポイントは、計画では、単線であることである。多くの人は、それは危険であると考えている。伯爵は、40マイルの鉄道が、単線のみで成立すると大変な不便を生ずると確信する。上院議員たちは、先の上院会期中、ほぼ同じ長さのある単線建設に許可を与えたが、伯爵は、それは、軽率であり、そのような行為が反復されないことを願った。というのは、もし上院がそのような原則を許可すれば複線となる路線

(33) ヒンドリー氏、Mr. Hindley (1800–1857)、1825年、Peace Societyの会長となる。1840年7月13日のThe sessional Papersには、若き日のグラッドストーンとともに署名あり。

(34) フィッツウィリアム伯爵、5th Earl Fitzwilliam (1786–1857)、4代伯爵の長男。

(35) ヨーク・スカーバラ、イングランド・ヨークシャーの古い都市、ヨークはカンタベリーに次ぐ宗教都市、スカーバラは、保養地として有名。

はありえなくなる。何故なら、単線は、はるかに安上がりで、開発業者には、より便利であるからである。伯爵は、この国の政府は、イギリス中の鉄道組織の全問題を考慮する様にと強く表明せざるを得ないのである。伯爵は、下院で指名された委員たちが、正しいことを望むことに疑いを持たないが、イギリス政府が各委員の満足する事をする権限を有すると同様に各委員の選任は極めて有益であるとフィッツウィリアム伯爵は提案した。

Publisher: vol. 73, p. 1061

Date of Debate: Mar./15/1844, Lords

Debater: The Duke of Wellington⁽³⁶⁾

ウェリントン公爵 (The Duke of Wellington) は、全議題は、大衆により多くのサービスを与える手段を調査する事が考慮されていると述べた。

Publisher: vol. 73, p. 1070, 1071

Date of Debate: Mar./15/1844, Commons

Debater: Mr. Gladstone

グラッドストーン氏は、以下の主題に存在する熱い思いを十分知っている。一中略— 調査特別委員会は、鉄道会社の管理・運営について詳細な検討をしないようにと定められているが、どんな修正点が議事規則の範囲内で為されるかを考慮することは認められている。そして、一般的取り決めと規則が、議会と鉄道会社の間で採用されるかもしれないのだ。今、ウォラス氏の最初の質問に関して、調査特別委員会が、1 マイルあたりの平均コスト及び鉄道会社がある程度の利益を得て、旅客、商品、家畜等を運送するのかを解答するのは、可能ではない。その理由は、その様な平均的新旧路線について、固定されるような一般的な規定は、存在しないからである。鉄道会社が本当に利益を上げ

(36) ウェリントン公爵、the 1st Duke of Wellington (1769–1852)、1815年 Waterloo でナポレオン一世を破る。英国の将軍・政治家・首相 (1828–30)。1830年には、グレー第2代伯爵に敗れるが、ピール第2次内閣では、無任所大臣として復帰した。

ることが出来るような一マイル当たりのコストは、その路線の特殊な状況によるに違いないからである。

Publisher: vol. 74, p. 537-538

Date of Debate: May/2/1844, Lords

Debater: Lord Monteagle, The Duke of Wellington

モンテグル男爵 (Lord Monteagle) は、反対党のウェリントン公爵からホリーヘッド⁽³⁷⁾港の工事を継続し、拡張する意思があるかどうか知りたいと聞かれた。モンテグル男爵は、この一連の交通網はイギリスの最重要課題の一つであり特に鉄道は、このルート上において進行中であり、その廃止は、国家的損失を招くに違いないと考えた。

ウェリントン公爵は、それ (前記質問) は、ホリーヘッド港が修繕されるか、他の港が新設されるかの問題であると答えた。政府は、イギリスとアイルランド間の交通網改善をずっと熟慮してきた。疑いも無く、ホリーヘッドからの交通連絡継続が政府の意図である。お金の交付について、議題のその部分 (ホリーヘッド港の継続・拡張) への配慮は、鉄道問題が議論されるまで延長されたのである。

筆者は、上記二人の論戦に深い意義を見出した。19世紀半ばのイギリスの交通・物流体系を国家の指導者が高所より考察していた。このハンサード vol. 74の最後に登場する、ピールやグラッドストンと同様に、ウェリントン公爵はアイルランドとの交通体系の構築が肝要である事を見抜いていた。ホリーヘッドから対岸アイルランドのダブリンへは、指呼の間でありこの港の修繕は不可欠であったのである。

Publisher: vol. 74, p. 539, 540

Date of Debate: May/2/1844, Lords

Debater: The Duke of Wellington, The Marquess of Lansdowne⁽³⁸⁾

(37) ホリーヘッド、Holyhead、イングランドのほぼ最西端に位置し、その港からアイルランドのダブリンへは約100kmの最短距離に位置する。

(38) ランズダウン侯爵、3rd Marquess of Lansdowne (1780-1863)、下院議員となり (1806)、1832年、議会の議長として、選挙法改正案の可決に貢献。1852年、組閣を要請されたが、断り、無任所大臣としてアバディーン連立内閣に加わった。

ウェリントン公爵は、ランズダウン侯爵への質問者フィッツウィリアム伯爵の提案は、遅過ぎたように思えると述べた。公爵は、もし商工次官が、前記伯爵がその議題を提出する意図がある事を知っていたならば、議論に参加しただろうと信じるし、もし、伯爵が議論を前進させる為に別の日を指定するなら、商工次官は、間違いなく、その議論に必要な彼への援助とあらゆる情報を与えるだろうと述べた。

ランズダウン侯爵は、ダブリンからキャッセル⁽³⁹⁾まで路線拡張の準備に入ったことを聞いて幸福であると述べた。これは、調査勅命委員会で指名された主たる幹線鉄道であり、それは、調査勅命委員会でその便利なることが喧伝されなかったならば、鉄道建設が採用されなかったであろう。侯爵は、この例は、イングランド内の鉄道についても、同様の進行状況に、大きな励みになると考えざるを得ないのだ。ウェリントン公爵は、イングランドは、アイルランドの例より、更に発達していると示唆するが、しかし同時に毎日提出されている新鉄道の数と、計画中であると知りうるだけの鉄道を考慮すると、侯爵は、商工次官が示唆するその様な方法も得策であると考えざるを得ないのである。

Publisher: vol. 74, p. 789-790

Date of Debate: May/7/1844, Lords

Debater: The Earl of Dalhousie⁽⁴⁰⁾

ダルハウジー伯爵 (The Earl of Dalhousie) は、三等車に関して、すべての上院議員はその議題に注意を払ってはいるが、まったく恥さらしの会社もあり、又、それらの面汚しの会社が存続を許されたなら、議会に対しては、ますます面目を汚すものとなるだろうと述べた。上院議員たちは、下院が全鉄道会社に対して、すべての路線において三等客に便利な時間帯、適当なもてなし、座席付き車両、悪天候から身

(39) キャッセル、ダブリン南西約60-70kmに存在する土地。

(40) ダルハウジー、1st Marquess of Dalhousie (1812-60)、下院議員 (1837) となり、38年上院議員となる。1845年には、商工大臣となる。インドでは、鉄道の開発と灌漑事業を奨励した。インド統治時代、激しい敵意を招いたが、他方、諸般の社会施設を改善するに努めた。1838年伯爵、1849年侯爵に任じられた。

を守る施設を要求する事を勧告した。これらの会社の中には、三等客にたいして長旅中に座席なしを強要する会社もあり、同時に、16乃至17時間掛かる旅程でも6時間以上座席を占有すべきでないとする会社もある。このような責任回避を防ぐ為、全交通規則をいまや強制的とし、政府・商工省の厳しい管理下に置くべきだと規制されるのである。一中略一 三等客に適当な保護を与えるのは、議会の義務であると伯爵は述べた。

Publisher: vol. 74, p. 983-984

Date of Debate: May/13/1844, Lords

Debater: The Earl of Dalhousie

ダルハウジー伯爵は、政府による利益の保証に関して、政府は利益を絶対に保証することを意図していなかったが、もし政府が運賃値下げを強制するときは、その値下げが施行されたら株主に10%の保証をすべきだ要求するのである。他の問題点として会社の配当が10%未満でかつその会社が政府からの管理を逃れない様にイギリス政府がその路線を買収する権限を要求したのだ。

政府、国家による民間企業の買収、つまり国営化の問題を既にはらんでいるのか。又、反対に状況が異なれば、民営化という問題が生ずる。いずれにせよ、公共的事業に内在する本質的問題を予想させるものと筆者は考える。

Publisher: vol. 74, p. 1325-1326

Date of Debate: May/20/1844, Commons

Debater: Mr. Gladstone

グラッドストーン氏は、下院は発作的に進行している鉄道投機が、このような好景気時には、鉄道が数多く計画される一方、商業上の不景気時には、全くその計画は為されないことを熟知していると述べた。後者（不景気）の場合には、その様な投機は、資本の回収が困難であると言って抑制されるべきではないのだ。グラッドストーン氏は、これらの議事規則（the Standing Orders）は、悪投機をチェックすることを

目的で通過したが、貿易が活発でないとき、それ自身が内在する仕組みで投機を終了さすべきである。しかし、この不利益は、極めて甚大である。何故ならば、労働力需要刺激というあらゆる試みが大衆の自信を本当に復活させようとするそのときに投機制限という効果を表すからである。—中略— ダブリン・キャッセル鉄道に付属する特別な状況がもし存在しないなら、これまで為された如何なる検証よりもより組織的に鉄道法を検証するために、即必要となる他の方法に変更する為に延期すべきだったのだ。

法案作成時に問題となっていた、鉄道投機すなわち鉄道狂 (railway “mania”) にたいする困難な対処法と、次に登場するピールと同様に今後のアイルランド問題 (危機) が予感される。

Publisher: vol. 74, p. 1327, 1328

Date of Debate: May/20/1844, Commons

Debater: Sir Robert Peel

調査特別委員会は、各委員の眼前にある様々な問題を決定する立派な資格を有する紳士たちから構成されるし、彼らはその決定を注意深く発表する利点を持っている。そこでピール氏は、調査特別委員会の勧告に対して彼の表決を好意的に投ずる為の準備ができていたのだ。—中略— もし、議員規則により生じた困難な状況が止めば、ダブリン・キャッセル間の鉄道新設の障害が取り除かれるだろう。この鉄道は、政府からの交付金なしで事業を行ってきた。その結果、政治的に全く異なった党派の人々によって施行されてきたので、様々な人々がこの種の目的を共同し協調してなすという大きな長所を有するだろう。その事業の施行は、遅滞無く進捗されることが望ましい。もし成功すれば、ロバート・ピール卿は、うたがいも無くそれは最も重要な影響を与える例となるし、そのことは、アイルランド人に彼らの注意を同様な事業に向かわせるような手段となることを疑わなかった。彼は、心より、この会期終了前に、下院がダブリン・キャッセル間の鉄道建設の法案に女王の裁可が下されることを見る満足感を得ることを望むものである。

終わりに

「郵便貯金法」のまとめとして、やや長いが、神川信彦の書⁽⁴¹⁾を引用する。

予算以外におけるグラッドストンの重要業績としては、1861年の「郵便貯金法」と、1864年の「簡易保険法」がある。この二つは当然、既存の利益、つまり前者は、市中銀行やロンドン金融界からの、後者は各種の保険会社からの強い反対に遭遇した。しかしグラッドストンは、既設の銀行と保険会社は有産者の便宜に適合してつくられており、「大衆（マッセズ）の手の届かない雲の上の存在」であると考えた。こうして、彼は、みずからいうところによれば、(1)大衆の貯蓄心と幸福の促進、(2)政府が自由に出来る財源の確保、(3)蔵相のロンドン「金融界（シティ）」からの「独立（インデペンデンス）」の強化が、いっきょに達成できると考えて、それを断行したのであった。大衆の幸福の増大と、上層階級の「貪欲」の抑制と、将来の蔵相のための配慮、この二つの法律は、一見小さなものにみえるけれども、じつはまさにかれの政治家としての使命感に即した立法であったのである。

ところで、グラッドストンは、決して社会主義者ではなく、「自助努力」を強調する人間であった。この点から前記(2)は、我が国の現代の問題点である、「財政投融资」の原資及びその運用の問題、郵政民営化の民業圧迫の問題点につながる。事実、ハンサードの議事録にも預金された資金を如何に運用するのか、および預金者の預金保護という議論が出てくる。

なお尾鍋輝彦は、「この年（1861年）、郵便貯蓄法をつくり、中・下層階級の貯蓄を便利にした。これも大きな成功を取め、財政に寄与した」⁽⁴²⁾と述べた。

イギリスの郵便制度導入に関し、朝倉孝吉は、直裁に「明治政府は、勤儉貯蓄奨励の見地からイギリスの郵便貯蓄銀行（Post Office Savings Banks）の制度を明治8年に導入し、郵便局貯金制度を創設した」⁽⁴³⁾。

明治初年（1871-1873年）、岩倉具視遣欧使節団に随行し、その記録を

(41) 前掲、注(5)

(42) 前掲、注(7)

(43) 前掲、注(6)、58頁

残した久米邦武の書⁽⁴⁴⁾にもイギリス・ロンドン、アメリカ・ワシントンで郵便局およびその制度を実地調査した記述が存在する。

結論として、筆者も神川、尾鍋氏の結論に賛成したい。但し、前記久米邦武、日本の郵便の父と言われる前島密、朝倉孝吉、郵便貯金振興会発行の書⁽⁴⁵⁾の中にグラッドストンの記述が無いが、率直に、グラッドストンの功績を評価すべきである。

「鉄道法」も神川信彦の書⁽⁴⁶⁾を引用する。

グラッドストンは商工大臣として、三つの重要な改革を行った。その第一は、1844年の「鉄道法」である。それによって、すべての鉄道会社は、三等客の料金を1マイルあたり1ペニー以下にすること、よい座席をもった三等車をそなえること、そしてそのような三等車をつけた各駅停車の列車を最低日に一本は運行させねばならないことになった。それまで三等客は虐待されていた。三等車の中には屋根のないものもあり、旅客は貨物や家畜と同居させられることすらあった。しかも大部分の列車は三等車をつけていなかった。新法による列車は三等客である庶民に感謝され、それはグラッドストンの「議会列車(パーリメンタリー・トレイン)」とよばれた。

吉見俊哉は彼の書⁽⁴⁷⁾において、「1844年に制定されたグラッドストン鉄道統制法以降、各鉄道会社は低額な大量輸送を目指す方向を強めていったので、1840年から70年までに鉄道乗客数が20倍に増えたほど、鉄道旅客の大衆化が進んでいったのだ」。と的確に分析する。特に筆者は、吉見氏が「1844年鉄道法」を「鉄道統制法」と論じたのは事の本質を見極めたものとして高く評価したい。

尚、乗客数の驚異的伸びと同時に、イギリスにおける鉄道線路総距離を示す⁽⁴⁸⁾。

1840年	1,857マイル
1855年	約8,000マイル

(44) 久米邦武編 (1878) 『特命全権大使 米欧回覧実記』第一編237-40丁、第二編101-04丁

(45) 前掲、注 (43)

(46) 前掲、注 (5)、134-35頁

(47) 吉見俊哉 (1992) 『博覧会の政治学 まなざしの近代』中公新書1090、中央公論社、50頁

(48) 前掲、注 (22)、141頁

1870年 15,557マイル

これら、鉄道乗客、鉄道線路総距離の驚異的伸びは、ヴィクトリア朝後期に顕著に現れるが、産業革命のもたらす労働者の労働時間の短縮、平均賃金の上昇が寄与している⁽⁴⁹⁾。但し、都市部における工場労働者の惨めで過酷な労働条件、生活環境条件は未解決のままであった。最後に筆者の結論を述べる。今回 Hansard の国会議事録を用いて、グラッドストーンが首相前に提出した2法案を翻訳した。そこから見えるのは彼の政治における使命——（小英国主義…国家予算を膨張する軍事費で費消するよりも大衆の幸福・福利厚生を増大と上層階級の貪欲の抑制という姿勢）——が明確に表われていたと筆者は確信する。そしてグラッドストンの業績は現代においても、普遍的な問題として我々に語りかけるのである。それ故に、彼の業績の考察は、普遍的価値を有し、研究に値するのである。

謝辞

本稿の作成に当たり、様々な人にお世話になった。その中で最初に申し上げなければならないのは、松本佐保先生である。先生には、本年（2017年）、一橋大学での西洋史学会において、筆者の自由論題の司会を担当していただいた。その際、本国イギリスでグラッドストンの研究熱が下がっている旨の発表をされた。これが、グラッドストーンを通じてイギリス史及び世界史（特に近代史）を研究する筆者の発奮材料となった。

次に前記会場で、拙発表に関して、貴重な質問、示唆を頂いた飯田洋介先生である。先生は、プライベート文書である、グラッドストーン文書に加えて、ハンサード（Hansard）等の公文書を渉猟すると、彼の意図がより鮮明になると強調された。今回、ロンドンの大英図書館に行かず、ハンサードの *PARLIAMENTARY DEBATE* の翻訳を思いついたのは、誠に飯田先生の貴重な示唆のお陰である。

又、十年來の友人である、イアン・ガンブレル氏が筆者に配布したコピーは、特に「郵便貯金法」であるが、今回の構成内容を決定づけるものであり、お礼を申し上げる。

次に直接お会いしたことはないが、小池滋、角山榮両先生には、その著述を通じてヴィクトリア時代の普通人・民衆の生活史の何たるかを教えて頂いたこ

(49) 前掲、注(47)、53-54頁と川島昭夫(1982)「リゾート都市とレジャー」、角山榮・川北稔編『路地裏の大英帝国 イギリス都市生活史』平凡社、213-14頁

とに心よりお礼を申し上げたい。

最後に、私事で恐縮であるが、本年7月に亡くなった、母八重子にこの拙訳をささげる。母の人生は、誠に子供にすべてをささげたような人生であった。筆者が、公私に亘り研究に没頭できたのは、母の愛情ゆえであった。この愛情の幾分の一も返すことは出来ていないが、せめてこの拙訳を完成することで恩返しの一部としたい。

右図 参考資料1 ザ・テレグラフ

発表日：10/9/2017

タイトル：NS&I National Savings

Investment: a history

国民の貯金と投資の一歴史

1861年パーマストン内閣は、「郵便貯金銀行——普通の賃金労働者に逆境や病気に備得る自己防御の勧告を目的とする簡単な貯蓄制度——を設立した。以下、要旨のみ訳出。

その制度は、たちまち人気沸騰した。郵政省から大蔵省へと移管された預金を当時の蔵相グラッドストーンは、公共の使用を目的として投資する資金として借りることが出来た。

出典：筆者の友人、ジョアン・ウィールトン氏 (Ms. Joan Wheelton) のメール、13/9/2017の添付書類から転載する。

The Telegraph

Sunday 10 September 2017

NS&I: a history

In 1861 the Palmerston Government set up the "Post Office Savings Bank" - a simple savings scheme aiming to encourage ordinary wage earners "to provide for themselves against adversity and ill health".



Lord Palmerston's government set up a simple savings scheme in 1861

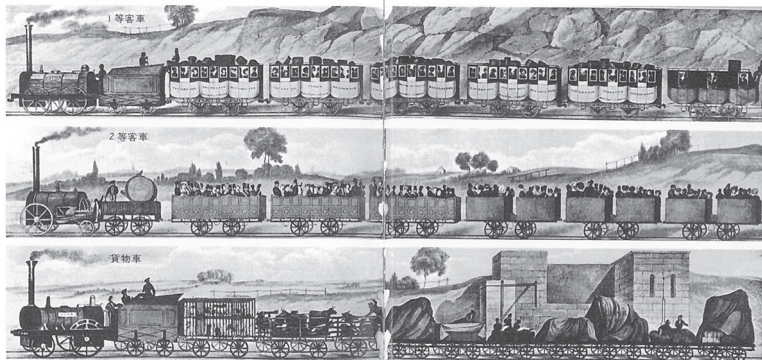
6:00AM BST 07 Jun 2011

The scheme quickly became very popular, and the deposits found their way from the Post Office to the Exchequer, providing a fund which the then Chancellor, William Gladstone, could borrow from putting towards public spending.

Significant expansion over the next century included the introduction of Savings Certificates during the First World War to help finance the war effort, while Premium Bonds were officially launched for sale on November 1, 1956 by Harold Macmillan, Chancellor of the Exchequer. The first draw took place on June 1, 1957.

In 1969, the set-up saw its first main structural change - the Post Office Savings Bank became a separate government department accountable to Treasury Ministers, and was renamed National Savings. The Post Office still play a major role in supporting NS&I's business as a distribution channel for NS&I's products, alongside website and call centres.

リヴァプール～マンチェスター鉄道の旅 1831年



上図 参考資料2 1830年、世界最初の旅客鉄道がイギリスのリヴァプール～マンチェスター間で開通し、その翌年の1等客車、2等客車、貨物車を各々描写。当時、三等車は、存在しないこともあり、あっても商品、家畜と併置された。出典：会田雄次他4名監修(1972)『世界歴史シリーズ 第18巻 産業革命』世界文化社、20, 21頁より作成。

参考文献

* 日本文献

① 「郵便貯金法」

- ・朝倉孝吉 (1988) 『新編 日本金融史』 日本経済評論社
- ・神川信彦 (1967) 『グラッドストーン 上 政治における使命感』 潮新書15、潮出版社
- ・川口恭弘 (1994) 『現代の金融法』 中央経済社
- ・君塚直隆 (2011) 『解題 グラッドストーン 政治における使命感』 吉田書店
- ・久米邦武編 (1878) 『特命全権大使 米欧回覧実記 1～5巻』 復刻版、宗高書房、1975
- ・里麻克彦 (2001) 『金融経済論』 税務経理協会
- ・内藤洋介 (2015) 『英国郵便史 ペニー・ブラック物語』 日本郵趣出版
- ・前島密 (1997) 『前島密「前島密自叙伝」』 日本図書センター
- ・前島密伝記刊行会 (1956) 『前島密自叙伝 鴻爪痕』 大日本印刷
- ・松原聡編 (1996) 『現代の郵政事業』 日本評論社
- ・松本純一 (1994) 『横浜にあったフランス郵便局』 原書房
- ・藪内吉彦 (2013) 『日本郵便創業の歴史』 明石書店
- ・山口修 (1977) 『郵便貯金の100年』 郵便貯金振興会
- ・山口修 (1990) 『前島密』 吉川弘文館

② 「鉄道法」

- ・会田雄次、江上波夫、高津春繁、富永惣一、森鹿三監修 (1972) 『世界歴史シリーズ18 産業革命』 世界文化社
- ・東秀紀 (2017) 『アガサ・クリステイーの大英帝国一名作ミステリと「観光」の時代一』 筑摩選書0144、筑摩書房
- ・アレックス・ワーナー、トニー・ウィリアムズ (2013) 『写真で見るヴィクトリア朝ロンドンの都市と生活』、松尾恭子訳、原書房
- ・尾鍋輝彦 (1984) 『最高の議会同人グラッドストーン』 清水新書016、清水書院
- ・神川信彦 (1967) 『グラッドストーン 上』 潮新書15、潮出版社
- ・川島昭夫 (1982) 「リゾート都市とレジャー」、角山榮、川北稔編 『路地裏の大英帝国 イギリス都市生活史』 平凡社、191-216頁。
- ・R. J. クーツ (1981) 『全訳 世界の歴史シリーズ4 イギリスIV』、今井宏、河村貞枝訳、帝国書院
- ・小池滋 (1978) 『ロンドン ほんの百年前の物語』 中公新書495、中央公論社

- ・小池滋（1979）『英国鉄道物語』晶文社
- ・小池滋（1991）『もうひとつのイギリス史』中公新書1032、中央公論社
- ・小池滋（1992）『ロンドン 世界の都市の物語』文芸春秋
- ・杉村醇子、古瀬明里、山崎麻由美編（2011）『VICTORIANS —総合教材：ヴィクトリア朝からの贈りもの—』英宝社
- ・武井暁子、要田圭治、田中孝信編（2013）『ヴィクトリア朝の都市化と放浪者たち』音羽書房鶴見書店
- ・角山榮（1975）『生活の世界歴史10 産業革命と民衆』河出書房新社
- ・中村実男（2012）「第2章 ロンドン」、小池滋、和久田康雄編『都市交通の世界史 出現するメトロポリスとバス・鉄道網の拡大』修書館、51-86頁
- ・蛭川久康（1990）『バースの肖像』研究社出版
- ・村岡健次（1980）『ヴィクトリア時代の政治と社会』ミネルヴァ書房
- ・ヘンリー・メイヒュー（2013）『ロンドン貧乏物語—ヴィクトリア時代 呼売り商人の生活誌—』、植松靖男訳、悠書館
- ・吉見俊哉（1992）『博覧会の政治学』中央新書1090、中央公論社

* 外国文献

- 一次史料
- ・ *Hansard's Parliamentary Debates. Third Series* vol. 72, 73, 74, 162, ed in 1971
- 二次文献
- ・ M. R. D. Foot and H. C. G. Matthew (1974) *The Gladstone Diaries* vol. 3, Clarendon Press, Oxford
- ・ H. C. G. Matthew (1978) *The Gladstone Diaries* vol. 6, Clarendon Press, Oxford
- ・ *The New Encyclopaedia Britannica* vol. 25, Fifteen Edition 1989 by Encyclopaedia Britannica, Inc.
- ・ Philip Magnus (1954) *Gladstone A Biography*, John Murray Paperbacks, London
- ・ John Morley (1903) *The Life of William Ewart Gladstone* vol. 1, 2, Macmillan and Co., Limited, London
- ・ Jack Simmons (1986) *The Railway in Town and Country 1830-1914*, David & Charles, Newton Abbot, London North Pomfret (Vt)
- ・ George Barnett Smith (発行年月日不明) *William Ewart Gladstone* vol. 1, 2, 5, 6, James Campbell & Co., 65 Bath Street, Glasgow