

## 産業と個人

—— フリードリヒ・リストとサン=シモン・サン=シモン主義との間 ——

李 依 妮

京都大学大学院 人間・環境学研究科 共生文明学専攻

〒 606-8501 京都市左京区吉田二本松町

**要旨** 本稿は、「産業」と「鉄道」を軸にして、フリードリヒ・リスト (Friedrich List) とサン=シモン・サン=シモン主義者との間に存在する思想上の共通点と差異を明らかにするものである。リストの思想を貫くのは、19 世紀前半ドイツにおける急激な社会状況の変化に対処しなければならないという問題意識である。彼はサン=シモン主義に共感しつつ、しかしそれとは異なる形で、個人と社会の関係を考察した。本稿の目的は、「フランス経済改革案」と「世界は動く」をはじめとするリストの諸作品とサン=シモン主義の思想とを比較検討することで、リストに特有の思想を明確にすることである。

## はじめに

フリードリヒ・リストとフランス思想の関係について、彼の初期の思想形成にモンテスキュー、ジャン=バティスト・セイ、ルイ・セイーなどの影響がみられることや、リストがフランスの思想家に影響を与えたことはよく知られている<sup>1)</sup>。

デビッド・トッド<sup>2)</sup>およびステファノ・スパレッティ<sup>3)</sup>がまさにこのような問題視角でリストと 19 世紀初頭のフランス思想との関係およびその重要性を議論してきた。前者はリストの『経済学の国民的体系』<sup>4)</sup> (以下『体系』と略) がいかに世紀前半のフランスの保護主義思想に影響を与えたのかを強調し、後者は主にリストがジャン=バティスト・セイからどのような影響を受けたのかを論じている。しかし、両者ともにリストとサン=シモンおよびサン=シモン主義者との関係についてはほとんど検討していない。確かに、スパレッティは産業をめぐるリストの構想は「サン=シモンの産業主義という思想」を介して「ある意味でフランスでも具体化された」<sup>5)</sup> ものとし、「サン=シモンは『産業社会』という新しい社会に、

人間同士の平和と正義を実現するための条件を見出すのである。同じ理想はリストのコスモポリタンの構想にもある」<sup>6)</sup> と述べている。だが、この指摘も具体性を欠いていたものに留まっており、両者の思想にまで踏みこんだ検討はなされていない。他方で、リストと社会主義思想の関係に注目しているオイゲン・ヴェンドラーは、リストが『体系』でサン=シモン主義者を批判する一文を引用しながら、彼は「1827 年に最初の貿易政策に関する論文『アメリカ経済学要綱』を発表したとき、すでにユートピア社会主義の思想を捨て」たのだと主張し、それゆえにリストとサン=シモン主義の関係性を取って確認することもなかった。

本稿はこうした先行研究で等閑視されてきた点を踏まえ、リストの思想とサン=シモン主義の思想を比較検討し、両者の関係性を明らかにする。それによって、リストの思想における独自性と意義はいっそう明確なものとなるであろう。それに際し、本稿は「産業」と「鉄道」というキーワードを軸として考察を進める。主たる検討対象とするのは『アメリカ経済学要綱』のあとにフランスにおいて発表されたリストの著作「フランス経済改革案」<sup>7)</sup> と「世界は動く」<sup>8)</sup> である。

## 1. 先行研究概観

本稿は、これからリストの鉄道思想を中心に考察していくが、これに先立ち、彼の鉄道思想に関する先行研究の問題点を確認しておきたい。

これまでリストの鉄道に関する実践的な活動・政策提言については広範に論じられてきた<sup>9)</sup>。一方で、蔵本忍が指摘したように、鉄道をめぐりリストの諸議論を思想研究として踏みこんで分析する試みは十分になされていない<sup>10)</sup>。こうした問題意識にもとづき蔵本はリストの鉄道思想の「政治的・社会的意義」を確認し「リストにとって、関税同盟の創設と鉄道の建設はドイツの政治的・経済的統一の両輪であった」と述べている<sup>11)</sup>。むしろ、ドイツ国民経済の創出・育成を唱えるリストにとって鉄道が「政治的・経済的統一」のために意義深いものであることは否定できない。だが、これから本稿で検討するように、リストにおいてドイツの「政治的・経済的統一」というのは実のところ個人の福祉を実現するための手段である。この点に鑑みれば、「鉄道」という手段を通じたリストの最終目的もまた、「政治的・経済的統一」ではなく、あくまで個人の福祉にあるのである。

また、蔵本研究の問題点は、上記の一点にとどまらない。蔵本はリストの鉄道論を検討するにあたって「リストは鉄道の政治的・文化的な意義についてひとつ纏った形で論文をものにしていないが、本稿の狙いはリストの著作集のなかに散見されるこれらの部分を後づけることである」<sup>12)</sup>と記している。しかし、実際検討されたのは、『リスト全集』の第3巻に収録されている数十編の論説のなかのわずか4篇<sup>13)</sup>であり、本稿の考察対象のひとつである「フランス経済改革案」を含む他の多くの論説は俎上に載せられておらず、ゆえに、リスト鉄道論の「政治的・文化的な意義」の検討として十分とはいえない。さらに附言すれば、蔵本は「リストは鉄道の政治的・文化的な意義についてひとつ纏った形で論文をものにしていない」<sup>14)</sup>と述べるが、本稿で扱う「世界は動く」はまさにリストが鉄道の意義をまとめて示そうとしたものであって、それゆえ蔵本の主張は正確とも

言えない。「世界は動く」の原稿の発見が遅れ、『リスト全集』にも収録されていないという研究上の困難を斟酌するとしても、この論説はすでに1986年に小林昇により日本でも紹介されていた<sup>15)</sup>ことを考慮するなら、2006年の蔵本研究は先行研究に対する確認不足といわざるをえない。

以上をふまえ、本稿では「フランス経済改革案」と「世界は動く」を中心に検討することとする。なおこの両論は、これから論じるように、リストの鉄道思想のなかでも最もサン=シモンおよびサン=シモン主義と関わりの深いものである。またリストがそれらをドイツの政治的環境から離れてフランスで書いたため、両論説は「ドイツの政治的・経済的統一」という時論的課題から解放されており、リストの鉄道思想の本質がより明確に表れたものと捉えることも出来る。

## 2. 鉄 道

### ——「フランス経済改革案」と サン=シモン主義

1830年12月21日、リストは米仏の特命代表として、七月革命後のパリに向かった。パリにおいて彼は、多くのフランス政府官僚と会い、当時盛んであったサン・シモン主義とも接し、早くも翌年の春に文筆活動を再開した。そのときに書かれた論説が「フランス経済改革案」である。この長い論説は、「鉄道システム一般についての考察」、「フランスの貿易、補説 ル・アーブルからパリ経由でストラスプールまで、鉄道を設けるメリット」、「鉄道事業」という3つの部分からなり、フランス経済を発展させるための鉄道網建設の重要性を説いている。

リストは「民衆の利益」というフランス革命後の「社会の新しい要求」を満たすために、社会を再組織することが必要なのだと主張するところから考察をはじめた。彼によれば「いまや、必要となるすべての改革のなかで、最も焦眉なのは大多数の人が時間と能力をより有効に使うことができ、その生活必需品を手に入れられるための、新しい仕組みを設け、人々の生活を改善することである。そのためには、何よりもまず農工商業の発展を急

がなければならない」。そして、科学技術がこうした緊急事の対策のカギであると彼は強調している。「人類の偉大な進歩は、つねに偉大な科学的な発明に助けられている。このことは、全人類の歴史が証明している」<sup>16)</sup>。このように、彼は十九世紀の偉大な発明である鉄道の必要性を提起し、それが生み出す利益を次のように語っている。

〔…〕互いに近隣の地域にいる人々はより容易に、多様な新しい関係をつくり、結合し、互いの生産力を支え合うようになる。さらに、いまや、二つの国境の町がむすぶ親しい関係と同様に、遠く離れた国々の間にも持続的な交流が確立されやすくなる。そのうえ、飢饉や他の災害が大陸のある一国を襲うとき、隣国の可能な援助がより迅速で効果的に届くようになる。<sup>17)</sup>

このように、鉄道のもたらす効果を論じる際、リストは資源と生活必需品の均衡的な配分という社会経済的な利益と並んで、人間同士の交流、国間の交流、国際的援助という社会的ネットワークの成立も重視している。まさにこの点から、リストとサン=シモン主義の思想は共鳴しはじめた。

J. B. セーの経済学に共感しているサン=シモンは、セーと同様に交通や信用などという経済的流通を促進させるコミュニケーション・ネットワークを重要視している<sup>18)</sup>。こうした師の思想を継承した弟子たちは、1820年代から交通網の発展に寄与する活動を展開しはじめた<sup>19)</sup>。とくにミシェル・シュヴァリエ (Michel Chevalier, 1806-1879) は、その際中心的な役割をはたした。彼は整備される鉄道網に基づく産業の成長を説いて『地中海体系』を公刊し鉄道を通じる諸国民のアソシアシオンをも構想している。シュヴァリエをはじめとするサン=シモン主義者たちの理想は、その機関紙の『プロデュクトゥール』に見られるように、鉄道を通じて「工業製品、発明、発見、世論」を「かつてなかったような速さで伝え」、「人間と人間、地方と地方、国と国の関係」をより密接にする<sup>20)</sup>ということである。

一方、両者の思想は「平和」という鉄道の効果

の点で一致するものの、他方でそれに関する解釈は食い違っている。周知のように、鉄道を世界共同体のシンボルとするサン=シモン主義者たちは、その機関紙『グローブ』において「人類は世界的アソシアシオンへと歩んでいるという信仰を持ち、人類をそこに導きたいと願っている人々の目には、鉄道は全く違う光のもとに姿を現す」<sup>21)</sup>と記したとおり、「鉄道」を通じての人間の交流とモノの流通によって、平和の時代が訪れると考えている。それに対して、リストは次のように述べている。

〔…〕この機関は、予算に圧迫する経済性や下層階級の道徳性の向上、産業精神の完全なる発展を害する、近代国家の災いともいえる常備軍の廃止を可能にするであろう。何百万人も兵士を数週間という短時間で前線に運ぶ手段を持ち安価に物資と弾薬を運送する国を、侵攻しようとする愚かな国があるか！<sup>22)</sup>

リストは「鉄道をもつ」ことを国家の顕示的勢力だと考えている。つまり、鉄道によって、国は迅速に軍隊を動員できるという潜在能力を獲得する。この能力は発動されずとも、相手にたえず見せている。国同士はこの「顕示的勢力」の権威を承認し合い、どの国も安易に他国に攻撃をかけなくなると、自ずと「平和」が生じる、とリストは考えるわけだ。このようなリストの思考は「産業はすぐれて平和的である。産業は本能的に戦争を拒絶する」と考えているサン=シモンの使徒たちと違うのである。というのも、使徒たちは「各国は互いに友好の手を差し伸べて平和的に交流し、崇高な合意のもとわれわれが基礎づけた世界的アソシアシオンの象徴となるであろう」<sup>23)</sup>と唱えるのに対して、リストは勢力均衡というべき力学的な平和を提示している。もちろん、現代からみれば、勢力均衡による平和という国際関係の構造がきわめて不安定であることは、すでにリスト以降の歴史で証明されている。この点でリストの思想の限界が指摘されうるかもしれない。ただし、後の歴史をもってそれを経験しようもない先人を批判することは、ここでの私たちの目的ではない。

さしあたり、先人の「いま・ここ」に立ち戻り、その歴史的な思想を確かめなければならない。

そこで、注目すべきは「近代国家の災いともいえる常備軍」という表現である。常備軍の維持は財政を圧迫し、民衆の道徳を退廃させ、産業の発展を阻害する。これこそ、リストがフランスの読者（政府・民衆）に語りたかったことであろう。この議論の背後にあるのは、当時フランスも含むヨーロッパ諸国で膨張していた常備軍と軍費に対する批判である。

常備軍の問題は、当時のフランスにおいて重大な争点のひとつとなっている。サン＝シモン本人も早くからこの問題に注目し、1819年に公刊した『政治家』において「常備軍廃止論」を示している<sup>24)</sup>。ただしそこでサン＝シモンは、リストの漸次的な常備軍の廃止という考えと違って、独自の「国民衛兵論」を提起し、ただちに常備軍を廃止したあと市民全体をいつでも武器を取り戦場に向かう予備軍とするという構想を示している<sup>25)</sup>。そして、師の思想を継承したサン＝シモン主義者はフランスで膨張していた軍事費を鉄道建設という平和への道に転用することを構想するに至った<sup>26)</sup>。

もちろん、ヨーロッパ諸国の間にくり返される戦争とそれに伴う膨大な費用に対する批判は、この際2つの思想の根底にある共通の問題意識であろうが、リストのほうがサン＝シモンたちより未来に対して悲観的だといえよう。それが端的に示されるのはのちの『体系』における次の表現である。「世界精神（Weltgeist）の傾向、これらの諸派〔サン＝シモン主義など——引用者〕が夢想しまた予感しているような状態へと発展していくのかもしれない。しかし、すくなくとも私は、それが実現するようになるまで数世紀もの長い期間がかかるだろうと思う<sup>27)</sup>。このように、平和という理想を抱いても「発明や社会の状態の点での数世紀も先の進歩を見きわめることのできる者はいない<sup>28)</sup>」として将来の国際関係の予測不可能性を考慮しつつ、「平和」とともに国家間の「力学」を考慮することも提起している。

最後に、彼はまた次のように語る。「今ご覧になっているこの小論を書いた頃、パリの街中で

『仕事を、パンを！』という叫び声が聞こえた。こうした苦しみ of の声を聞くと、私は論の執筆を止め、パリないしフランス全土の貧しい人々に仕事を与える手段を一刻も早く提案しようと思った。それは非生産的で贅沢な建物をつくるということではなく、生産と富の要素を今後たえず増やす事業のことである<sup>29)</sup>。リストによれば、鉄道建設は「ただちに、現在パリとフランス全土にいるすべての失業者に仕事を提供」し、「下層階級の人々の幸福にとって必要である新鮮な食料品が首都に」運べるという効果をもたらす。このように、「社会的ネットワークの形成」「力学的な平和」に加えて、「社会福祉」も鉄道の効果と彼は考えている<sup>30)</sup>。

ここまで「フランス経済改革案」の内容を確認してきた。この論説は『ルビュール・アンシクロペディック』（*Revue encyclopédique*）に3回に分けて発表された。周知のように、この雑誌はすでに1830年代にサン＝シモン主義者の活動の場となっていた。フランスの鉄道計画を語るリストの論説がその新聞紙に載せられたのは偶然ではないであろう。この論説は当時のフランスで一定程度の影響力をもち、1830年頃からサン＝シモン主義に傾倒したシュヴァリエもこれに共感することになった<sup>31)</sup>。貧民救済、社会的福祉の向上、コミュニケーションの促進などの点でサン＝シモン主義と共鳴しているリストの思考が、シュヴァリエを魅了したことは不思議なことでもないだろう。そして、論説に書かれたアメリカの実例を読んで、シュヴァリエはフランスでもそれを実現する可能性を感じたに違いない。そこで、彼はパリ滞在中のリストを訪ね、アメリカの鉄道事情を訊ねた<sup>32)</sup>。リストとの会見も一つのきっかけとなったのか、シュヴァリエは、アメリカへの現地調査を決心するに至り、1833年末にアメリカへ交通事情の視察に赴いた。

ところで、この時期のリストの議論は、実践的かつ経済的な視点から離れず、鉄道——さらには「産業」——がもたらす社会的（理想的）な効果を語っているものの、これらは副次的な議論にとどまった。「フランス経済改革案」の基調はやはり、鉄道の立地・建設費用・工法・レール

の材質・収益などの議論となっている。それは彼の経歴によるところが大きいと考えられる<sup>33)</sup>。リストは、アメリカ時代に鉄道計画を立ち上げ、この建設・運営の経験を数年も積んでいた。そして、こうした鉄道に関する実践的な考察は、「フランス経済改革案」以降も続けられていた。とくに1835-37年の間にリストが独自に編集し刊行した『鉄道雑誌』においても、彼は自らの狙いを「鉄道の効用、合理的な建設法、主要線路の方向について正確な意見を伝えることにある。編集者は個々の線路の事情をそれらの交通、位置および建設費と運送費したがって収益性に関して明らかにし、鉄道事業に関心をもつ人々に良い助言を提供する」<sup>34)</sup>として説明しつつ、西欧諸国のみならず、ロシア、インドまで世界中の鉄道建設の実態に目を向けて報道し、自らも数編の鉄道論を発表した。このような現実社会に対する観察や自らの経験を通じて、リストはついに鉄道の本質および社会的・文化的な意義をまとめて一本の論説——懸賞論文「世界は動く」を執筆するに至った。

### 3. 鉄道の「本質」

#### ——「世界は動く」とサン=シモン主義

論説「世界は動く」は、前記のように「生産力信仰」ないし「社会科学的分析の放棄」として批判される場合もある。しかし、これまで検討してきたように、リストは「フランス経済改革案」以降も「鉄道」に対して科学的な考察を続けている。そして、「世界は動く」を書いた後も、『アルゲマイネ新聞』や『ドイツ四季報』、『ハンガリー評論』などにおいて最晩年まで鉄道に関する科学的考察と政策提言を発表していた<sup>35)</sup>。

フランスの知的雰囲気包まれているリストは「かれらの労作、ことに才能の豊かなミシェル・シュヴァリエの労作からは、意義あるものが期待される」<sup>36)</sup>と、サン・シモン主義、とりわけシュヴァリエに共感を覚えている。もし「鉄道」に関するリストの実践的な構想が、彼のアメリカ体験で形成されたとすれば、前述の「社会的ネットワークの形成」「平和」「社会福祉」という理想は、やはりサン=シモン主義のフランスにおいて彼ら

の思想に共感して、はじめて表現されたもののだといえよう。その成果が1837年に書かれたフランス・アカデミー懸賞論文「世界は動く」である。この論文は序章と18章からなり、鉄道——新しい交通機関——がもたらす運命について、精神、経済生活、福祉という三つの観点から論じている。これは、「フランス経済改革案」以来の鉄道がもたらす貧民救済、社会的福祉の向上、コミュニケーションの促進の効果というリストの思考の精緻化といえよう。

そこにおいて、最初に考察されたのは人間の精神的な交流である。リストによれば「人間の精神が他の人間と交流すればするほど、精神の補完的な活動を行う可能性が高まれば高まるほど、人類の進歩は加速する」。そして、この交流は「人々が会話あるいは文字でつながるほど」に広がっていく<sup>37)</sup>。このように「自然は精神という賜物を人間に平等に与え、また個々人の間にも平等に知恵を振り分けている」というテーゼに彼は確信を持っている。「数学、音楽、学問／科学、詩、あるいは化学、絵画など」、このすべてを身につけるのではなく、誰でもある個性的な才能を有し「大多数の者は農業、手工業、工業、商業の仕事を好み、それよりずっと少ない者は科学や芸術という専門的な活動を好む」といったように、人それぞれ自分の運命を歩む<sup>38)</sup>。そして、彼によれば「知性的な人間のあいだの交流関係はつねに、集中的（concentrique）と分散的（excentrique）という二つの形式で成り立っている。集中的というのは、同じ才能のある知性的な人間の交流が学問／科学と芸術を刺激することであり、分散的とは、学問／科学および技術領域の進歩の影響が他領域の者あるいは全人類へと広がることである。」<sup>39)</sup>

しかし、今はこの人間同士の交流が「時間と空間の隔たりによって阻害されている」がゆえに、これを取り除かなければならない。そのために、新しい交通機関が必要となるとリストは説いている。一方、自然はまた物質的な賜物を世界に与えたが、地上のあらゆるところを均一的にしたわけではない。「ある地には石炭や鉄、ある地には塩、そして他の地には食糧、原料、製造のための水力、特産品、金銀があるように、地域ごとに異なる富

が備わっている」。したがって、人間はこうした非均一的な地上で、自然が生産することを望んでいるものを生産しながら、新しい交通機関によって、世界中から「大地から生まれるすべての財を調達することができる」。すると「人間の相互関係と全人類の結合が」緊密になる。

同じ時期にサン=シモン主義者たちは、その機関紙の『プロデュクトゥール』で語っている。「各個人、あるいは各国民が、あらゆる場合に、生来の性向によるにせよ、これまで経てきた経歴によるにせよ、今置かれている特殊な状況によるにせよ、自分にとって最もふさわしい種類の活動に間違いなく従事できる」<sup>40)</sup>。このように、両者において一国の産業が他国の産業に対立するものではなく、むしろ経済的交流を通じて諸国民の間の壁が取り払われると考えられる。

これは19世紀前半に生じた新しい発想である。というのも、この時期にはキリスト教の権威が低下し国境を超えて人々が結びつく精神的な紐帯が失われるに伴い、近代的主権国家が成立していった。そこで各主権国家において平和をいかに保障するかが新しい問題として生じた。その際「市場の観念」がその問題に対する解決策として浮かび上がる<sup>41)</sup>。こうして宗教的平和から経済的平和という19世紀の思想のパラダイム転換が生じるのである。

この点は今日まで英仏思想の研究においてよく指摘されているが、「ドイツ国民」を唱えているがゆえに「ドイツ」という枠内に抑えられがちなリストの思想においてはなかなか注目されてこなかった。ところが、リストの思想は、後年彼自身が「祖国と人類 (Et la patrie et l'humanité)」<sup>42)</sup> という表現を『体系』の扉に記したように、国民とヨーロッパと世界の新しい関係と展望するという19世紀ヨーロッパ全体の思想潮流に位置づけられるのである。

「鉄道」はこうした展望において重要視される。このとき、たしかにリストは「大国民の全領土を完全に覆う鉄道網が、一国の防衛力をきわめて理想的な形で活かし抑止力を与えるのに適した驚異的な機関であることは、思慮分別をもつ人であれば、誰でもそう思うにちがいない」<sup>43)</sup>。というの

も、鉄道が一国の首都から辺境まで放射状に整備されるならば、侵攻される地域に軍隊および、大砲、弾薬、食糧が迅速に投入できるようになるからである。しかし、「これらの効果は、防衛に役立つ場合、言い換えれば、攻撃の仕掛けより防衛の方を容易にする場合のみ、私たちににとって便利で美しく、偉大にみえる」<sup>44)</sup>。つまり、鉄道は侵略の道具となってはならない。「鉄道網の整備が期待できる最大の直接的な効果は、侵略戦争を防止し、それを次第に辺境戦争にすることにある」のである。

そして、この過程において大陸諸国は、次第に「平和のうちに暮らし、意見の対立が生じたときには正義と理性による助言にのみ耳を傾けることこそ、最も賢明な解決策であると確信するに至るであろう」。さらには「最初は戦争を抑制し、緩和するための道具である鉄道システムは、やがて戦争を終結する機関となる」<sup>45)</sup>と述べ、リストは「世界は動く」において「フランス経済改革案」の「勢力均衡の平和」理論をさらに精緻化する形で、人類がやがてこのような平和のなかに「平和」を学び内面化するに至るというビジョンを示した。このようなことが成り立つ土壌は、「交流」と「経済」にあるとリストは考えている。

文明化された諸国の最も教養のある人々が、学問／科学と芸術、商業と産業、家族と友情の無数の絆によって結ばれるならば、国民の偏見、憎悪および利己主義はますます減退し、より高貴な感情にとって代わられるであろう。そして、国家間の物の交換と人の移動が拡大すればするほど、誰でも、それらの戦争による中断を痛感することになるであろう<sup>46)</sup>。

新しい交通機関は人間の「交流」と「経済」を促進する。そして、「交流」は偏見、憎悪、利己主義をなくし「経済」は人間の経済生活をより緊密にする。それらの中断によるコストを考えると、人間は戦争から遠ざかるようになる。こうして、諸国はついに国際協力をしはじめ「労働者、そして何より子どもたちの栄養不良と過度労働が、全人類の世代を次第に退廃させていることが明白に

なるならば、その非人間的な扱いを生み出した誘因を除去するための普遍的な合意を結び、貫徹するために、諸国が理解し合い、協力しなければならないことが認識されるように至るに違いない<sup>47)</sup>。さらには新しい交通手段を通じた「交流」によって、労働者の権利もまた「今日に至って、理論的にしか存在しない人権が、真の人権の国際憲法として」<sup>48)</sup> 実現するに至る。このように、リストが「鉄道建設」を通じて目指したのは、のちに大陸型資本主義が行った鉄道建設による資本蓄積ではなく、鉄道、もっといえば「科学技術」を通じた「精神的交流」と「経済的交流」の実現であり、この「交流」による世界の進化なのである。

ここまで、サン=シモンたちの思想と照らし合わせてリストの鉄道思想を確認してきた。ただ、こうした「産業主義」的な展望は、リストやサン=シモンたちに限ったものではなく、政治、経済、社会にまたがる全体的な時代思潮の変化を示すものであった。彼らの生きた時代は、封建制度の崩壊にともなう旧秩序の衰亡期でありながら、現代人が当たり前としている秩序の生成期でもある。そのとき人々に問われたのは、ロマン主義的に中世の世界に回帰するか、それともまだその全貌が見えないが近づいて来る世界へ進むのかということであった。そして、リストたちが選んだのは後者の道である。彼らは自らの生きた社会の現実に向かい、そこにある諸問題を解決しようとしながら、新しい社会のあり方を構想していこうとしているのである。その際、彼らが直面したのは高度資本主義がもたらす諸弊害をいかに解決するかという資本主義批判の問題ではなく、いかに封建的な政治・社会・経済体制を打破しそこで民衆の政治的自由と経済的福祉を実現するのかという封建制批判の問題である。そのなかで彼らは、「鉄道」を含む「産業」に、個人の福祉、社会のネットワーク、世界の平和という願望を託した。こうした思考において対義語となるのは、社会主義と資本主義ではなく、社会と個人なのである<sup>49)</sup>。

#### 4. 個人と社会ないし国家との関係 —— リスト

ここまで、リストの鉄道思想とサン=シモンおよびサン・シモン主義と比較検討を通じて、リスト思想の内容を検討しながら、両者において共通に反映されている19世紀の思想のパラタイムの変化を確認してきた。ところで、リスト自身は自らの考えとサン=シモンたちの類似性を否定している。この原因のひとつは、サン=シモン主義者の内部状況とそれに対するリスト自身の認識不足に由来すると考えられる。すなわち、ミュッソが指摘したように、すでに1830年代初頭からサン=シモン主義者の内部において「社会闘争か技術ネットワークの構築か、共産主義か交通か、政治闘争か世界的アソシオンか」という選択をめぐって分裂がおきている<sup>50)</sup>。リストが念頭において「サン=シモン主義」は「社会闘争」「社会主義」を目指す前者のほうだと推測される。したがって、彼にとって自らの考える個人と社会の関係の理想像はサン=シモン主義者と相容れないのである。この点を確認するために、まず「フランス経済改革案」を再検討する。実はリストはそこで、鉄道は「個人」としての人間にもメリットを有すると説いている。

最も重要な運輸は、人間の運輸である〔…〕。港町の商人が内陸の地を訪れること、内陸の住民が港へ行くこと、実業家が自らの才能を生かすために住まいを変えることがいかに容易になることだろう。製造業者が消費者を見つけるために、商人が商売の店舗を選び最適な物件を探すために、学生が実家と勉強する場を往復するために、さらに趣味や健康、教養のために旅をする人のために、このような機関が設立されることを想像すればよい<sup>51)</sup>。

このように、リストにおいて「商人、実業家、製造業者、学生、旅行者」という違う社会的肩書きをもつ個々人の自己形成が重視されている。この考えは実際、彼が若い頃からすでに持っている

ものであり、彼自身は、くり返し個人の目的の「無限な多様性」を強調し、「それが何百人に共通するにせよ、何千人、何十万人、何百万人の間に共通するにせよ、ただすべて坩堝に投げ込まれ、国家目的と名付けられることになる」ならば、「真の市民的自由が〔…〕破壊されて」しまうと記している<sup>52)</sup>。したがって、彼はただひとつの全体においてすべての人を結びつけようとするサン=シモン主義者に疑念を覚えるようになる。

その点について、彼はフランス・アカデミー懸賞論文に提出したもう一本の論説「経済学の自然的体系」において「著者は自らのことをサン・シモン主義と誤解されないようにはっきりと明言しなければならない」と述べて自らの意思を説明する。そこで彼は「少なくとも、今日の人類の状態では大きな社会における財産の共有の実現可能性を信じるにはほど遠い」と保留しつつ、自分自身は国家をひとつの全体として捉えているとはいえ、これは理論上の便益性のためにすぎないと記している。言い換えれば、彼の考察は、国家という「全体」を一度「直観的」かつ「歴史的」に把握したうえで、ふたたび「個」「個人」ないし「部分」に回帰する。すなわち、すでに彼の最初期の思想に示されているように、「国家の目的は個人の福祉に向かっている。しかし、この目的への配慮は、ただ個人の力が十分でない場合のみ、それを補完するのである。」<sup>53)</sup>したがって、国家はリストにおいて「無限に多様な」個人の目的とその自己形成を支える「補助者」であるべきであり、「産業」や「鉄道」という国家が関与する事業も「個人」に対する「補助」でなければならないのである。

こうした思考の根底には、「社会全体」と「個人」の間にいったいどのような関係を保つべきかというリストの問題意識がみえる。だが、この点について、リストは「自然的体系」においては多くを語らなかつた。この点を深く理解するためには、後年の著書『体系』を再確認する必要がある。この本において、リストはサン・シモン主義を拒否すると同時に、個人を社会から分離したアトムのように捉えたイギリス古典派経済学も強く否定している。

サン=シモン主義者やフーリエ主義者が〔…〕個人の自由と独立を捨ててしまっていることは彼らの弱点である。彼らにあっては、個人がすべてで国家は無でなければならぬという交換価値の理論とは正反対に、個人はすっかり社会のなかに消えてしまう<sup>54)</sup>。

このようにリストは、個人を全体の一部分としか見なさないという有機体論的な性格を有する「サン=シモン主義者やフーリエ主義者」を拒否した。なぜならばリストにとってそれらにおいては「個人の自由と独立」が捨てられてしまうからである。概して、リストは「個人主義」と「共産主義（全体主義）」という二つの社会の極限的な状態を拒絶している。実際、こうしたリストの思想は、ヴェルテンベルク憲法闘争の渦中に立った彼の政治的自由主義が反映されているのみならず、そこに通底するイギリス古典派経済学がもたらした個人主義・利己主義およびフランス革命中に起きたジャコバン独裁への反省がみえる。彼において、個人は自らの任意目的を達成し自己形成をはたすために、社会契約的に自然の自由を社会に譲渡することになる。にもかかわらず、それは直ちに個人の任意目的の多様性を無視する「個人—全体（国家）」構図へと導かれてはならない。諸個人の任意目的は「無限に多様」であるゆえに、それを顧慮しなければならないのである<sup>55)</sup>。

このように、彼は「個人」と「社会」をひとつの単純化した統一体ととらえたうえで、「保護体系」をつうじて得られる産業上の独立と自由との利益は、最終的に「個人」に利益をもたらす、として「個人」という目的を重視している。つまり、彼において「経済」、「福祉」は個人が自己目的を実現するための基礎である。したがって、個人は有機体的全体に包摂されるのではなく、「国家」という「補助者」が完成する「経済」という土台のうえに独立で自由な姿でたたなければならないと彼は考えているのである。

こうして、リストは個人および個々人の目的から出発し、個人と社会=全体の関係のあり様を構想しており、単なる個人あるいは単なる全体を否定している。彼は「産業主義」の考え方に基づい

て「国家」を否定するどころか、むしろその助力を要請するサン=シモン主義者——なかならず、シュヴァリエ——に対しては、「個人」という点での対立があるものの、時折に好意的に語る場合もあるのだった。

## 5. おわりに

本稿は、サン=シモンおよびサン=シモン主義の思想とリストの「フランス経済改革案」と「世界は動く」という2つの論説を中心に検討した。それを通じて、2つの思想には「産業」とりわけ「鉄道」による社会的ネットワークの形成、平和、個人の経済的状況の改善という考えが共通しているのを見出し、そこから19世紀前半の思想のパラダイムの変化を確認している。さらには、リストのサン=シモン主義批判をつうじて彼が考えている個人と国家とのあり様をも確認している。個人と国家との関係はリスト思想全体と関わっている重要なことなので、本稿を出発点として今後も詳細に検討することが必要であろうが、ここでは最後に一点、補足しておきたい。

1830年代はドイツの初期自由主義運動が盛んになる時期であった。この時期のドイツ自由主義には「大別してロテックやヴェルカーらに代表される西南ドイツ型立憲主義と、ダールマンらの北ドイツ型身分制的自由主義」という二潮流がある<sup>56)</sup>。西南ドイツの旧帝国自由都市ロイトリンゲンにこの出自をもっているリストの思想の根底にあるのは、まさしく「西南ドイツ型自由主義」なのである。

つまり、小中農が広範に存在する西南ドイツの社会構造を背景にして育った彼は下層の民衆、その政治的権利と経済的福祉を重視している。一方、帝国自由都市の出自をもっている彼は、「自治」を重要視する「下から」の国家像を抱き、早くも青年時代から「コルポラツィオン論」を提起し<sup>57)</sup>、社会集団の原理がコルポラツィオン型からアソツィアツィオン型に変化しはじめた1820/30年代に、次第に協会=アソツィアツィオンも視野に入れるようになる。このように、青年時代から晩年までのリスト思想において「個人」

から出発して「ゲマインデ→地域→国家社会」という「下から」積み重ねる国家像、および人間と社会との関係の最小単位である協会=アソツィアツィオンの意義——教養、救済、インフラ施設の普及——が追求されている。このようなリスト思想に潜んでいる意義を汲み取ることは、なおこれからの課題である。

\*本研究ノートは、京都大学大学院教育支援機構プログラムの助成を受けた研究成果の一部である。

## 注

- 1) *Friedrich List, Schriften, Reden, Briefe, im Auftrag der Friedrich List-Gesellschaft E. V. mit Unterstützung der deutschen Akademie und der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft*, hrsg. von Erwin v. Beckerath, Karl Goeser, Friedrich Lenz, William Notz, Edgar Salin, Artur Sommer, 10 Bd., 12 Tle., (Berlin, 1927-1935, 以下FWと略), FW-4, 3-4; なお、李依妮「フリードリッヒ・リストの思想の源泉：アメリカ以後か、アメリカ以前か」、『季報唯物論研究』, 156号, 2021, 126-138も参照。
- 2) David Todd, *Free Trade and its Enemies in France, 1814-1851* (London 2015).
- 3) Stefano Spalletti, A Comparative Analysis of the Relationship Between Friedrich List and French and Italian Culture, in: Riccardo Soliani (Ed.), *Economic Thought and Institutional Change in France and Italy, 1789-1914: A Comparative Study* (Berlin 2017), 99-114.
- 4) *Das nationale System der politischen Ökonomie*, in: FW-6, 7-432.
- 5) Spalletti [2017], 103.
- 6) *Ibid.*
- 7) FW-5, 59-91, *Idées sur les reformes économiques, commerciales, et financières, applicables à la France*.
- 8) フランス・アカデミーの第2課題に応募したリストのこの論文は、ヴェンドラーによってついに1983年10月25日に原稿が発見された。それゆえ、リスト全集には収録されなかった。1985年、ヴェンドラーがこれを「世界は動く」という表題をつけドイツ語で翻訳し出版した。本稿は、このEugen Wendler (Hg.), *Friedrich List, Die Welt bewegt sich* (Göttingen, 1985) (以下mondeと略)に収録されているフランス語原典を参照する。
- 9) たとえば、Ralf Haase, *Friedrich List und Johann Andreas Schubert - Pioniere und Wegbereiter des deutschen Ferneseisenbahnnetzes: Technikgeschichte*

- im Zeitalter der industriellen Revolution (Radebeul 2015); Eugen Wendler, *Friedrich List als Eisenbahnpionier in den USA* (Reutlingen 2020); 鳩澤歩 [2020]『鉄道のドイツ史』中公新書および小笠原茂の諸研究が挙げられる。
- 10) 蔵本忍「フリードリヒ・リストにおける鉄道の政治的・社会的意義について」、『明治大学社会科学研究所紀要』44 (2), 2006, 38
  - 11) 蔵本 [2006], 37-48.
  - 12) *Ibid*, 39
  - 13) すなわち, *Kanäle und Eisenbahnen in den nordamerikanischen Freistaaten*, 1927; *Mitteilungen aus Nordamerika*, 1829; *Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*, 1833; *Das deutsche Eisenbahnsystem* [Ⅲ], 1841 である
  - 14) 蔵本 [2006], 39.
  - 15) 小林昇「フリードリヒ・リスト『世界は動く』」、『経済学史学会年報』24号, 1986 (この小論は現在, 小林昇 [1989]『小林昇経済学史著作集Ⅱ 経済学史新評論』, 157-161 に収録されている)。ただし, 小林昇は「世界は動く」を紹介する際に, 「極端な生産力のオプティミズム」, 「生産力信仰の力が社会科学的分析を放棄させている」と述べてその論説の価値を否定した。しかし, この論説が「リストの総体系とその鉄道論との研究にとって看過できぬ意義を有する」と記しながら, 「十八章からなる」論説をわずか半頁で要約し, それを「極端な生産力のオプティミズム」, 「社会科学的分析の放棄」として一蹴したのは, はたして思想史研究者のとるべき姿勢だろうか, 筆者自身は疑わしく思う。
  - 16) FW-5, 60.
  - 17) *Ibid*, 61.
  - 18) ピエール・ミュッソ 杉本隆司訳 [2019]『サン=シモンとサン=シモン主義』白水社, 68. なお白瀬小百合「産業と有用性: アンリ・サン=シモンに見られる J.-B. セーの影響と思想的展開」, 『東京大学大学院総合文化研究科フランス語系学生論文集』9号, 2015, 76-84 をも参照。
  - 19) セバスティアン・シャルレティ著 沢崎浩平 小杉隆芳訳 [1986]『サン=シモン主義の歴史 1825-1864』法政大学出版局, 42-47.
  - 20) 引用は, シャルレティ [1986], 42-43 による。
  - 21) *Le Globe*, 12 février 1832. <<https://www.retroneus.fr/journal/le-globe/12-feb-1832/221/1802877/1>>. なお和訳は, ピエール・ミュッソ 杉本隆司訳 [2019]『サン=シモンとサン=シモン主義』白水社, 140 の訳を援用したものである。
  - 22) WF-5, 63f. 下線は引用者。
  - 23) *Le Globe*, 16 janvier 1832. <<https://www.retroneus.fr/journal/le-globe/16-jan-1832/221/1802633/1>>. ミュッソ [2019], 138 の和訳を援用。
  - 24) 森博「サン=シモンの常備軍廃止論」, 鈴木幸壽 編著 [1983]『権力と社会』誠信書房, 81-98.
  - 25) *Ibid*, 91-6.
  - 26) たとえば Michel Chevalier, *Notre politique en présence des partis et en particuliers des légitimistes*, in: *Religion Saint Simonienne: Politique Industrielle et Système Méditerranée* (Paris 1832). なお, この点に関しては津村夏央「共和国から国民国家へ: サン=シモンおよびサン=シモン主義研究」博士学位論文 <<https://cir.nii.ac.jp/crid/1110288295157658112>>, 112-3 も参照。
  - 27) FW-6, 365.
  - 28) *Ibid*.
  - 29) FW-5, 80.
  - 30) *Ibid*, 81-82.
  - 31) 諸田實 [2003]『フリードリヒ・リストと彼の時代——国民経済学の成立』有斐閣, 199; 上野 [1995], 65.
  - 32) 諸田 [2003], 199.
  - 33) リストは, 1830 年にアメリカ時代に独自に地形等を考察し, レール用の材料などのコストを計算し, 株式会社のかたちで「小スクールキル鉄道」の建設を企画した。この鉄道は 1831 年に竣工し開通した。これについての詳細は, たとえば, 諸田 [2003]194-196; Eugen Wendler, *Friedrich List als Eisenbahnpionier in den USA: Die Little Schuylkill-Eisenbahn in Pennsylvania - eine deutsch-amerikanische Pionierleistung* (Reutlingen 2020), 63-84 を参照せよ。
  - 34) *Eisenbahn-Journal und National-Magazin für Fortschritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau, für National-Unternehmungen und öffentliche Anstalten, für statistische Nachrichten und neue Entdeckungen jeder Art und für interessante Erscheinungen in der Literatur und Praxis der Nationalökonomie überhaupt*, Nr. 1, 1835. <<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015065797097&view=1up&seq=8>>
  - 35) この点に関しては, FW-3 に収録されている 13~15 番目のリスト論説を参照せよ。
  - 36) FW-6, 365.
  - 37) *monde*, 64.
  - 38) *Ibid*.
  - 39) *Ibid*, 66.
  - 40) 引用は, セバスティアン・シャルレティ [1986], 42 による。
  - 41) 坂上孝 [1981]『フランス社会主義——管理か自立か』新評論, 31; 中嶋洋平 [2018]『サン=シモンとは何者か——科学, 産業, そしてヨーロッパ』吉田書店, 2-12.
  - 42) FW-6, 3.
  - 43) *monde*, 134.
  - 44) *Ibid*, 136.
  - 45) *Ibid*, 138.
  - 46) *Ibid*, 150-152.
  - 47) *Ibid*, 154.
  - 48) *Ibid*.
  - 49) 結城剛志「科学によるユートピア——イギリス社会主義の誕生——」, 菊池理夫 有賀誠 田上孝一編著 [2022]『ユートピアのアクチュアリ

- ティー——政治的想像力の復権』晃洋書房, 61.
- 50) ミュッソ [2019], 143.
- 51) FW-5, 62.
- 52) FW-1, 381 (*Über die Württembergische Verfassung*, 1818). なお, FW-1, 284-307 (*Die Staatskunde und Staatspraxis Württembergs im Grundriß*, 1818); 87-148 (*Gedenken über die württembergische Staatsregierung*, 1816) をも参照せよ.
- 53) FW-1, 103-4.
- 54) FW-6, 365.
- 55) FW-1, 353-434.
- 56) 成瀬治, 山田欣吾, 木村靖二編 [1996] 『ドイツ史——1648-1890年』山川出版社, 248-249.
- 57) このリストのコルポラティオン論を注目しているのはたとえば, 高柳良治 [2015] 『ヘーゲルの社会経済思想』こぶし書房, 138-169; 玉野井芳郎 [2002] 『エコノミーとエコロジー: 広義の経済学への道』みすず書房, 147-180 がある. なお, 近年青年リストの国家論と彼の活動がふたたび注目されるようになり, たとえば Georg Eckert, *In the Heyday of Cameralism: The State of Württemberg, 1781-1819*, in: *History of Political Economy* (2021) 53 (2): 179-211 を参照せよ.

## Industry and individuals: Among Friedrich List and Saint-Simon, Saint-Simonists

Yini Li

Graduate School of Human and Environmental Studies,  
Kyoto University, Kyoto 606-8501 Japan

**Summary** The paper has a fresh look at the work of Friedrich List. He interacted with and sympathised with the Saint-Simonists, which remains undervalued to this day. Similarities and differences exist between List's ideas and Saint-Simonism in 'industry' and 'railways'; the treatise elucidates this by concentrates exclusively on List's works "*Idées sur les reformes économiques, commerciales, et financières, applicables à la France*" and "*Le monde Marche*". List's argument is rephrased with the help of a comparison with Saint-Simonism and its peculiarities are pointed out.