

ISBN4-7620-0865-6

C3033 ¥2800E

定価(本体2,800円+税)



9784762008658



1923033028003

世界史にみる工業化の展開

経欧史学会編

世界史にみる 工業化の展開

——二重性——

経欧史学会編

学文社

第5章 フランスの工業化

概観

はじめに

フランスは、17～18世紀において世界で最も富んだ国であり、ヨーロッパの中で大きな地位を占めた。フランスは、ヨーロッパのなかで相対的に面積が大きく、山の少ない平坦で肥沃な国土を有しており、なおかつ、天候の上でも農業生産に適している。産業革命前の経済においては、国富の創出において、農業生産の占める比重が高かったため、フランスがヨーロッパ随一の強国として君臨しており、フランス語は第1の国際語であった。このことは、例えば、トルストイの『戦争と平和』などの小説にも描かれているように、フランス語が、ヨーロッパの宮廷において、あたかも母国語であるかのごとく自由に話されていたことからしても、よくわかる。

19世紀から20世紀にかけて、フランスでは、部分的にはダイナミックな展開を示した部門もあったが、全体としては、均整の取れた穏やかな経済成長であった。しかし、現在、フランスは、世界で国富（GDP）がイギリス・イタリアと並んで第4位グループであり、もはや列強とはいえない。1人当たりの国民所得からも、現在では並の先進国家である。18世紀の超大国から並の先進国への漸次的低落傾向は否定できないであろう。

蓄積とは、生産設備などの資本の蓄積のみならず、公共的な建築物、社会的制度など経済を取り巻く制度も含んでいると考え、フランス革命以降今日までのフランスの経済発展は、18世紀までの蓄積をいかに生かしてきたのかという課題に集約される。フランス人は、経済の低落傾向をいかにして緩和して

きたのか。長期的衰退に歯止めをかけるという面では、政治が果たした役割の意義、とりわけ外交の巧みさと、「文化」を前面に出してセールスをする巧緻性が特筆に値するのである。

第1節 19世紀における経済発展

19世紀を通じてのフランスの経済成長は、他の工業国家と比べて、変動の変化が小さく、おおむね着実であったといえよう。19世紀初めから第1次大戦前までの期間の経済成長は、他の先進工業諸国と同様に、大きく2つ半の長期の波動（通常、これをコンドラチエフの長期波動と言い、平均で55年の周期を有する）を持っている。

第1の波動は、18世紀末のフランス革命時の混乱から1840年代初めにかけて終わる産業革命（特にイギリス）の長期波動である。

第2の長期波動は、1840年代から始まり、1873年に頂点を迎えて、1896年に終わる。フランスにおける第1の本格的な工業化の波である。この工業化の波は、イギリスやドイツ、アメリカと同様に、1850年代から1860年代にかけての鉄道建設ブームによって引き起こされた。1860年代末までに6大鉄道網が完成し、国内の主要都市間は鉄道によって結ばれるようになった。主要都市間とはいえ、フランス全土が鉄道によって網羅されるようになると、以下のようにフランス人の生活が一変した。

1) 物流が大いに発展したので、物資の移動が迅速かつ大量にできるようになった。孤立した地域での飢饉がもう昔話になった。ある地域での天候不順による凶作でも、他の地域からの食料の搬入を可能にしたからである。本格的な国民市場の成立である。

2) 鋼鉄製汽船による外国定期航路の開設により、海外からの物資が大量かつ安価に輸入できるようになった。

3) 交通機関として鉄道は高速での移動を可能にしたばかりか、従来に比べてはるかに簡便かつ安価に移動ができるようになった。

4) 鉄道建設には多額の投資を必要としたので、資金面で、大衆資金を動員する必要が生じ、新しい金融技術が開発された。例えば、鉄道会社が発行した比較的少額の社債によって、証券市場が活性化した。

5) 大量の鋼鉄が消費されたので、製鉄業におけるイノベーションを促し、鉄の時代を作った。

第2の波動の下降期(1873年から1896年まで)において、物価は下降し、デフレに見舞われた。物価が20年間以上も継続的に下落したこの時期は、《大不況》と呼ばれている。

第2節 巨大だが、停滞的な人口

フランスは何よりも西ヨーロッパで最大の人口(1851年の時点で、フランス本土だけで、3,600万人)を有していた。肥沃な国土が巨大な人口を養うことができたのであり、これが当時の強国としての支えとなっていた。

この当時のフランスにおいて、人口動態に際だった特徴があった。まず、出生率(フランスは20.2%)が他の先進諸国に比べて低かった(ドイツは33%、イギリスは27.2%)。なお、ここで‰は、1,000分の1をあらわし、パーミルと読む。再生産率は0.95であり、長期的にみるとそのままでは人口は減少に向かうはずであった。その人口減少を緩和したのが外国や植民地からの移民であった。第1次大戦前、すでに全人口の3%にあたる120万人の外国人がフランスに居住していたが、1889年の法律によって「フランスで出生した者はフランス人とする」と定められ、外国人でフランス国籍を取得した者が多数いたので、外国人の数は本来はもっと多かったはずであった。しかも、死亡率(フランスは19.6%)は他の先進諸国(ドイツは18.7%、イギリスは15.4%)に比べて相対的に高かったので、人口の増加率は際だって低かった。

この状況は、いくつかの要因によって説明できる。まず、乳児死亡率が非常に高水準であった。フランス全土では、乳児死亡率は126‰(つまり、1,000人の出生児のうち、1歳の誕生日までに126人が死亡した)であったが、とくに

都市部では200%を越えていた。この原因は、農村においても、都市においても、低い衛生水準、医薬品の欠乏、医療施設の不足などにあった。とりわけ都市は、19世紀の半ば頃まで、依然として劣悪な条件下にあり、結核、チフス、梅毒、アルコール中毒などが住民の間に蔓延していた。

例えば、リヨンでは、全部の建物に水道が敷設されるようになったのは、ようやく1914年になってからである。しかも、その当時、依然として汚染された井戸が使用され続けていた。

出生率が低かったのは、農民が相続によって財産が細分化されるのを防ごうとしたこと(フランスにおける民法の均等相続制によって、子供は平等に財産を相続した)、中間階層も子供に良い教育を授けるために人数を制限したことによる。

第3節 家族的経営が支配的な農業

第1次大戦前のフランス経済を今日の時点からみて、いくつかの問題点を指摘できる。まず、農業が非効率的であった。小規模で家族的経営が多く残存し、ブドウ栽培など中耕作物を栽培していた。依然として農民的な文明が支配的であったのである。

第三共和制(1871年から)は家族的経営形態に基礎を置いているといわれたが、現実はずっと複雑だった。1ヘクタール未満の零細経営は90万戸もあったが、これだけでは家族が自立して生活していくことはできず、家族のメンバーが近隣の経営において雇用されることによって、重要な所得を得ていた。

先にもみたように、1880年代から1890年代にかけて、ヨーロッパ経済は《大不況》と呼ばれる継続的な価格低落期(デフレ)を経験したが、とくに、農産物価格の下落が深刻であった。北米・南米から低価格の農産物が大量に輸入されたからである。そのため、フランスの伝統的な農業(ブドウ、養蚕、亜麻、油脂植物、山羊)は深刻な危機を迎えていた。フランス農業は、これら伝統的な形態から近代的な農業(穀物、甜菜、ジャガイモ、乳製品・食肉、野菜、果

物、花)へと大きな転換を果たさなければならなかったのである。

19世紀を通じてフランスの農業は、さほど停滞的ではなかったが、それでも経済全体の発展に大いに貢献したとはいえない。農業は、原材料・機械設備などで他の部門から多くを購買しなかったし、工業部門に多くの労働力を排出したわけでもなかった。一般に、農業部門は生産性が低いので低賃金であるが、それが工業部門における賃金を低位水準に押しとどめた。いずれにしろ、経済全体の発展にはむしろ重石になっていたといえる。

第4節 中小企業が支配的であった工業

当時、フランスは、アメリカ、ドイツ、イギリスに次ぐ世界第4位の工業国家であったが、最先端の部門(アルミニウム、鉄鋼、自動車、航空機)と伝統的な部門(繊維、ガラス製品)との際だった対比がみられた。とくに、機械部門と合成化学の分野では大きく遅れていた。

石炭や鉄鋼などの分野では、19世紀の末には、企業の成長によって、巨大企業も散見されたが、しかし、近隣の先進工業諸国と比べると、企業の集中化が遅れ、全体的に過度の中小企業体質が残存していた。それは何よりも、フランス工業が、奢侈品工業へ大きく依存していたからであり、パリを中心とする地域には、皮革製品、家具、装飾品、雑貨など、輸出競争力のある手工芸品製造業が栄えていた。

伝統的にフランス工業は、センスの良さと仕上がりの品性で際立っているが、発明・発見を実際の製品に結びつけるイノベーションは欠如(または不足)気味であった。つまり、フランスの科学者やエンジニアは、自動車、航空機、映画、写真、ラジオなど、個々の発明では大いにみるべきものがあったが、しかし、フランスの工業は、高級品を志向するため、ドイツなどと比べると製品を効率的に生産するという、実用化は不得手であった。とくに、生産工程では、熟練工に依存する生産方式を依然として維持しており、汎用機を使って、熟練工がひとつひとつ加工していくという旧式なシステムが支配的で、機械化は大

きく遅れた。

工業の全面的な展開を妨げた要因として、教育制度の制約も挙げるべきであろう。当時のフランスには、優秀なエンジニアは存在していたが、教育制度全体が、古典的な人文に集中していたので、十分な数の生徒たちを技術教育へと向けることはできなかった。エリート主義的教育のために、技術系の中間管理職(設計技師、テクニシャン、現場監督など)が不足していた。労働者も、専門的な技能教育を受けていた者は、全体のわずか3%にすぎなかった。低賃金の非熟練工をカードル(幹部たち)が上から権威主義的に支配し管理するというフランス的な管理システムが形成されたのもこの時期であり、その後、今日まで残存し、その克服が試みられてきた。また、生産システムを変更するには、多くの障壁が存在していた。もちろん、これらの障壁は克服不可能ではなかったが、まず何よりも現状維持へのコンセンサスが圧倒的に強く、変革を求める者は少数派であった。技術的能率性だけが尊重されたのではなかったのである。

もっとも、挑戦的な企業家がいなかったわけではない。テラー主義の導入も割合早くから試みられていた。当時すでにアメリカの経済力は、ヨーロッパに深刻な脅威を与えていて、アメリカ経済が次世紀のモデルになるとみられていた。フランスからは、好奇心に駆られた多くの若きエンジニアたちがアメリカの工場詣でを繰り返した。1908年には、フォード社からT型モデルが発売されていて(136ページ参照)、自動車メーカーであるルノー社の創業者ルイ・ルノーも、第1次大戦前にテラー主義を学びにアメリカへ視察旅行を行っている。しかし、企業家は全体としてみると決してダイナミックであったとはいえない。

また、19世紀末当時、500万人に上った労働者は、すでに社会の重要な構成要員となっていたが、依然として社会保障が十分ではなく、病気や怪我などの点で不安定な状況にあった。その結果、しばしば激しいストライキや労働争議が起きた。しかし、にもかかわらず、それ以前の社会に比べて、労働者たちは不可欠の構成員として社会に統合されるようになっていた。

19世紀後半を通じて、金融構造の上で、大きな変革が2度生じた。第1の変革は1850～60年代で、大預金銀行が相次いで設立され、今日に至る銀行構造の枠組みが確定した。第2の変革が1890年代で、この時代には、経済全体に占める通貨と銀行の比重が増大した。

しかし、金融面では、なかには、ドイツの投資銀行のように積極的に産業に投資した銀行もあったとはいえ、フランスでは当時の工業発展への資金は基本的に自己金融であった。

また、税制面でも消費税主体の収税構造を変更して、所得および資本収益に課税することが課題となっていたが、当時の関係者はその政策変更激しく反対した。

第5節 貿易赤字・経常黒字の国際収支

19世紀後半におけるフランスの国際収支は、イギリスと同様、貿易赤字・経常黒字であった。

フランスは「フランス的なセンス」を生かした高級品志向を打ち出したパリ地方の奢侈品工業や香水などで、輸出品目に事欠かなかったが、貿易収支としては赤字であった。

1840年代から60年代にかけて行った大規模な対外投資（外国における鉄道建設が代表的）が1870年代以降は巨額の利子配当をもたらした。しかも、旅行・輸送・保険が堅調で、貿易外収支が大幅な黒字を生んでいたため、貿易収支の赤字を補うことができ、経常収支の黒字を維持できたのである。経常収支の黒字は、一方では、対外投資の原資となり、さらに一層、帝国主義的拡張を支えた。当時、フランスは、イギリスに次ぐ世界第2の植民地帝国であった。

第6節 フランス的文明生活の確立

フランスは、第1次大戦勃発時には、イギリスに次ぐ、世界第2位の植民地を有しており、国内の豊富な資金を背景に金融は強力であり、クレディ・リヨ

ネ銀行は、世界最大の銀行であった。

1840年から1913年まで、フランス国民1人当たりの成長率は、1.2%から1.3%と推計されている。これは、アメリカとドイツと比べると低いとはいえ、イギリスとほぼ肩を並べる水準であった。しかし、その1人当たりの国内総生産（GDP）は約1万2,000フランであり、アメリカ合衆国（4万フラン）、イギリスとドイツ（2万フラン）について、第4位にすぎなかった。つまり、金融や国際政治での勢力に比べて、工業力で劣っていたのである。

しかも、人口増加率が低かった。そのため、1人当たりの経済成長率はイギリスと比肩できるとはいえ、国の経済的規模をあらゆる国内総生産は、他の諸国から徐々に引き離されていった。

第1次大戦直前（1914年）におけるフランスの状況は、迫り来るドイツとの戦争の足音におののきながらも、物質的な豊かさを享受していた。当時、その時代を《ベル・エポック》（美しき時代）と呼んでいたのも、19世紀の第4半期以降、実質賃金の上昇を背景に、人びとの生活水準が向上していたからである。

経済的な豊かさは、肥沃な耕地と所得水準の高さに対応した生活モデルを形成して、その生活レベルにふさわしい高級品を生んでいた。今日でも日本人観光客が大挙して買い求めるようなブランドものがこの当時確立された。

当時のフランスは、都市と農村に2分化された国であった。19世紀の前半から1870年代までフランスにおいて都市化は進み、1851年、10万人以上の都市は、フランスにおいてはパリを除いて5都市しかなかったが、第1次大戦前には14都市にまで増加していた。

都市化が進んだとはいえ、同時期に、人口10万人以上の都市は、イギリスには47、ドイツには45もあったのに比べると、フランスには大都市が少なく、依然として55%が農村に居住していたので、やはり農村的色彩が強い国であった。都市化へ漸進的に移行しつつあったが、依然として、村では伝統的な生活形態がみられたのである。

庶民の消費形態とりわけ食生活は、第1次大戦前の時点では、都市住民といえどもまだ伝統的な性格を帯びていた。パリの1労働者の家庭では、伝統的な消費形態が取られていた。当時のフランスの庶民は、まだ、経済的な製造方法によって調理され、規格化され、大量生産される食品を受け入れていなかった。地方の小都市の生活は、大衆から好意的に受け入れられ始めていたが、まだパリのよう大都市においては、まだまだ不満が大きく、好んで住むところとはみなされていなかった。

19世紀のフランスは、1871年に第三共和制が成立するまでは、革命・変化・憲法改正のめまぐるしい歴史であった。ようやくのことで成立した第三共和制も、もちろん、さまざまな危機に見舞われたが、少なくとも、安定的な国家としての1つのモデルとはなっていた。この国家は、過度に受動的でもなく、過度に介入的でもない。過度に懐古的でもなければ、過度に革新的でもなかった。すべての社会的カテゴリーによって共有された愛国主義によって、国家としてのまとまりを勝ち得ていた。これには、義務教育制度が果たした役割が大きかったが、庶民への教育の普及は第三共和制の大きな政策目標であり、学校の設立が盛んに行われた。

19世紀末から20世紀初頭のフランスが安定的な社会となった基礎には、フランスが依然として農村社会であったことがある。もちろん、農村社会であっても、現実には、不作の恐れ、農作物の価格低下、肥料や中間財の価格高騰、病気など、いろいろな不安定要因はあったが、しかし、それ以前の社会体制（フランス革命、七月王政、第二共和制、第二帝政）に比べるとはるかに安定した社会であった。

フランスはヨーロッパでいち早く中央集権国家としてまとまった歴史的な便益を生かし、その巨大な人口を束ねて、対外的に押し出し、ヨーロッパの中心にあって政治的・外交的な主役の座を維持してきたのである。

第7節 おわりに —フランス革命の経済的・思想的遺産—

1789年7月14日のバスティーユ襲撃から始まり、1814年のナポレオン皇帝の敗北に至る一連の政治的・社会的動乱は、フランス大革命と呼ばれている。

19世紀から今日までのフランス経済史を評価する上で、避けて通れないのがこのフランス革命の意義の確定である。フランス革命はなるほど政治的な出来事であるが、それに対する立場によって、経済史も含めたその後の歴史的展開への評価が変わってくる。フランス社会だけでなくヨーロッパをも25年間にわたって震撼させたこのフランス大革命は、誠に強烈なナショナリズムを発散させているので、それに幻惑されて、冷静にフランスの歴史（経済史を含む）を評価することがむずかしくなっている。

フランス革命が人類史上において先進的な理想のモデルとなっているという視角からは、国民1人当たりの所得の増加は他のヨーロッパ諸国に比肩するほどであり、それによる解放がなければ、かかる経済的発展は実現しなかったであろう。さらに、政治的・外交的な見方からすると、フランス革命は、封建制の桎梏をうち破り、虐げられた人民に自由と平等を与え、諸国民にも自由と平等の観念を教え広めたという点で、人類の進歩のうえで決定的な段階にほかならない。フランスは、この革命のおかげで、他の諸国に対して、栄光と威光を獲得したのであり、これはフランスの政治家・企業家・芸術家・学者によって、繰り返し宣伝され、国威発揚のために徹底的に利用されることになる。

しかし、18世紀から19世紀におけるフランスの長期的低落傾向の原因として、日本ではあまり言及されないが、このフランス革命による損害を挙げることができる。フランス革命は、「人権」の尊さをうち立てた快挙とされているから、その否定的側面を挙げていくことは心理的に困難になっているが、しかし、人的喪失、物的破壊、国内争乱による混乱、人心の疲弊、などフランス革命がのちのフランス経済にもたらした否定的な影響の側面はもっと冷静に検討されてしかるべきであろう。

フランス革命に対して否定的な見方からすると、それは後世に次のような大きな負の遺産を残した。

第1に、200万人以上の人びとが殺戮された。この人的被害は大きく、大革命期の戦争における死者（約40万人）、帝政期の戦争における死者（約100万人）、ブルターニュ地方のヴェンデーにおける反共和派の大量殺戮（約40万人）や内乱における死者（約20万人）、これにギロチンにかけられた死者を加えて、約200万人が大革命期と帝政期に亡くなった。

第2に、貴族の城郭や大聖堂・修道院などの宗教施設などをはじめとして国土が破壊されたという人的・物質的な損害が巨大であった上に、第3に、産業や商業面でも取り返しのつかない後れをとってしまった。

要するに、経済的にみる限り、フランス大革命は、フランスに大きな禍根を残したといえよう。

しかし、物質的な損害は時がたてば修復できる。より深刻なのは精神面で後の世に悲惨な伝統を残したことではないか。すなわち、第4に、思想的には、フランス革命とそれを準備した思想的な潮流は、「自由」、「進歩」とか「平等」という、いわば人類の「普遍的」な理想をいち早くスローガンとして掲げて、政治的運動の原動力とした。それ以降、19世紀におけるいわば民主的潮流の、そして、ヨーロッパ的思想の源泉となった。それ以前の政権交代が、武力による制圧とか、神権の獲得によるものであったのに対して、フランス革命は、この点、誰も反対できないような「普遍的」なスローガンを掲げて、人民の名において「正当性」を獲得できれば、暴力によって既存の権力関係を転覆し、奪取できるという現代革命の根拠を示したことで、非常に特異な歴史的出来事となった。ジャン=ジャック=ルソーをはじめとする天才たちの独創的な思想と、もともと反権力的性格の強いフランス人の国民性が相まって生んだ歴史上の一大イベントであるというべきであろう。

しかし、「普遍的」なスローガンを武器にして、人民の名において「正当性」を獲得できれば暴力によって権力奪取が許されるというフランス革命の経験は、

その理想として掲げた理念とは裏腹に、権力を奪取した特定のグループが反対する勢力を物理的に排除できるという道筋と根拠を与えた点で、後の全体主義とそれによる大量殺戮の源流となった。この点で、人類の大いなる負の遺産になっている。

精神分析家の岸田秀は「どのような個人も集団も都合の悪い現実から多かれ少なかれ目を逸らしており、したがって多かれ少なかれ狂っているが、フランスという国家に関して言えば、近代においてこの国が狂いはじめ、いまだに狂いつづけている端緒となった事件はフランス革命である。大革命は誇大妄想に駆られたあげくの一大愚行であった」（『二十世紀を精神分析する』文芸春秋 40ページ）と述べている。フランスという国が狂っているかどうかはともかく、フランス革命が、その後のフランス国家とフランス国民に重くのしかかってきたのは否定しようもない事実であろう。岸田秀的にいえば、フランス人は18世紀末から19世紀初めにかけて犯した一大愚行（つまり、フランス革命）を、それが歴史的な大失態であったことを認めることを拒み、むしろ、全精力を傾注して、それがすばらしい出来事であり、この一件があるからこそフランス人は世界の他の人民に先駆けて先進的な快挙を成し遂げた栄光に満ちた国民であると、他者にも自己にもいい聞かせてきたのだといえよう。

研究 フランスにおける自動車産業の歴史

フランスは、ドイツと並んで、自動車の母国の1つである。現在、フランスの自動車メーカーとしては、ルノー社とPSA社（プジョーとシトロエンという2つの子会社を有する）という2つのグループがあり、生産台数（1996年に乗用車と商用車を合計して、360万台）では世界で第4位であり、世界のシェアでは7.0%を占めている。

ルノー社は、1898年にルイ・ルノー（1877～1944）によってルノー兄弟商会としてパリ近郊のブローニュ・ビヤンクールに設立され、乗用車の生産を開始した。同社は第2次大戦後に国有化されてルノー公団となり、政府の支援のもと、関連メーカーの買収、生産施設の拡大、ヨーロッパでの販売子会社を設立するなど、業務を拡大していった。とくに74年には経営難にあったシトロエン社の子会社を買収、78年にはその会社とルノー公団の子会社とを合併させ、商用車を生産・販売するルノー・トラック会社（Renault Véhicules Industriels）を設立した。主力製品は大衆乗用車だが、高級車も1970年代後半から生産するようになった。1994年に政府の株が民間に売却され、株式会社ルノーとなった。1996年には、164万台（商用車を含む）を生産した。

プジョーは1896年に、シトロエンは1910年に設立され、第2次大戦後から1950年代にかけて、政府の資金援助や中小メーカーの吸収により事業を拡大していった。1974年にプジョー社は、石油危機の影響で経営が悪化していたシトロエン社に対して資金援助し、76年にはミシュラン社所有の株式を全額買収して合併した。同年両社を統轄する持株会社プジョーシトロエン社 P. S. A. Peugeot - Citroën を設立した。78年、同社は経営の悪化したクライスラー社から、クライスラー・フランス社および同社のイギリス、スペインの子会社を買収し、80年に社名をタルボ社とした。同年プジョーシトロエン社は現在の社名（PSA社）に改称、81年にはタルボ社を統合、現在の体制となった。1996年の生産台数では、プジョーが110万台、シトロエンが80万台、グループ合計で190万台であり、ルノーを押さえてフランス国内では第1位である。

このような状況に至るフランス自動車産業の歴史をみてみよう。

第1節 19世紀末の自動車勃興期における職人生産

ヨーロッパにおける機械工業の先進国であったフランスでは、のちの自動車に繋がるようないくつかの発明や開発が18世紀から試みられていた。例えば、1769年、フランスの N.J. キュニョーは、砲車を運ぶ蒸気三輪自動車を製作し、

人が操って走ることに初めて成功した。人工の動力を使って走る人類初の乗物は、蒸気機関車ではなくこの蒸気自動車であった。19世紀にはいると蒸気自動車がイギリスで盛んに開発されるようになり、1830年代には、蒸気自動車の黄金時代を迎えた。しかし、ボイラーの爆発事故などを多発し、噴煙などの公害を引き起こすうえに、推進力が弱かったので大きな限界を抱えていた。一方、19世紀の第4四半世紀から、電気自動車が実用化され始め、一時は、蒸気自動車とともに大いに生産されたが、これまた、走行距離が短く、重い電池を搭載しなければならないという欠陥を抱えていた。

かくて自動車の本格的な実用化には、蒸気機関のような外燃機関では不十分であり、軽くて効率の良い内燃機関の開発が不可欠であった。19世紀の中葉になって、4サイクルの内燃機関の原理が提唱されたのも、ドイツとフランスにおいて同時期（1862年）だったが、しかし、本格的な自動車が開発されたのは、ドイツであった。1885年に、技術者である G. ダイムラーが同じく技術者であった W. マイバッハとともに、4サイクルの内燃機関を実用化して2輪自動車を完成する一方で、同じ時期に、同じくドイツの K. ベンツがガソリンエンジンをもつ3輪自動車の製造に成功した。ダイムラーは、翌1886年に世界初の4輪ガソリン自動車を完成させた。

フランス人技術者であった R. パナールと E. ルバソールは、1891年にダイムラーから特許を導入することで、フランスにおいて自動車生産を始めた。これがフランスにおける最初の自動車生産であり、ドイツとともに、フランスが初期の自動車生産国の荣誉に浴する理由である。その後、数年を経ずして、フランスにおいて、今日でもその名を冠した自動車メーカーが残存するプジョーとか、ルノーなど、多くの自動車会社が次々と設立されていった。その後、1890年代後半になると、ドイツやフランス以外のヨーロッパ諸国やアメリカでも、フィアットとかフォードなど、自動車生産のための会社が相次いで設立された。

19世紀末から20世紀初頭は、自動車レースが華やかなりし時代である。例えば、1894年に開始されたパリ・ルーアン間のレースとか、パリ・ボルドー間の

レースなどが盛んに催され、黎明期の自動車に大きな活を与えた。この時代には、レースで必要になって開発された技術（強力なエンジンや性能の良いブレーキやステアリングなど）が市販の乗用車に大いに転用され、自動車の発展に大きく貢献した。このように、自動車の基本的な技術開発は、ドイツやフランスなどヨーロッパ諸国でこの時期に急速に進み、スタイリング面でも大いに進歩して、今日の自動車としての条件を整えていった。

しかし、19世紀末から20世紀初頭のこの時代における自動車生産は、いわば職人的な生産方式によっていた。今日のイメージでは、むしろ、自動車の修理工場に近い。そこでは、親方が数人から数十人の職人を雇用して、請負生産で自動車をつくっていた。設計図はあったが、最終的な部品の仕上げと組立は職人の技能によっていたので、部品はひとつひとつヤスリで調整されて組み上げられた。つまり、厳密な意味で部品の互換性はなかったもので、できあがった自動車は、外観は同じでも、すべて別物であった。客はディーラーにある車を買うのではなく、親方と個別に交渉して、仕様と値段の面で合意すれば手付け金を支払った。親方は、その客からの発注を受けて初めて生産を開始した。このように客が車を受け取るのは、ようやく数ヵ月後のことであった。自動車は機械部品の組み合わせであり、上記のように多くの手間がかかったので、非常に高価な商品であり、受注なくしてはリスクが高くて生産できなかった。つまり、当時の自動車はむしろ金持ちだけが享受できる奢侈品であり、庶民が自由に購入できるような商品ではなかった。そもそも19世紀を通じて、機械というものの自体が、高価であったから、庶民の家庭の中には、ごくわずかのもの（時計など）を除いて、機械は存在しなかった。

第2節 20世紀初頭のアメリカにおける大量生産

20世紀にはいると、アメリカで革命的な生産方式が採用された。1908年に、ヘンリー・フォードはT型フォードを発売したが、この車は、大衆への自動車販売という市場創造を目指して、標準化を徹底的に押し進めた生産方式をとっ

た。当時、自動車の平均価格は2,000ドル以上であったのに対して、T型フォードはわずか850ドルで発売されたのである。設計思想という面では、製品を標準化して、当初は単一車種だけを発売した。「お客様はご自由に色を選ぶことができます。ただし、黒ならば」という、伝説的な宣伝文句は有名である。これと同時に、使いやすさ、頑丈さ、修理の容易さも追求して、アメリカの農村部で広く普及することを狙った。また、部品を標準化して互換性を押し進め、部品1個当たりの生産コストを劇的に低下させた。一方、作業も標準化して、英語を理解できない移民労働者でもただちに作業に従事できるように、各作業工程を単純化した。それまでの職人生産方式では、シャシーを定置して、そこによそから部品を搬入して組み上げていく定置方式であった。しかし、フォードの工場では、作業の単純化によって、部品を定置して、そこにシャシーを順に移動させていく流れ作業方式を確立した。これが後の1913年に部品生産におけるベルトコンベアーの導入に道を開くことになった。

このT型フォード生産に典型的な生産システムを、フォードシステムと呼んでいるが、この大量生産方式の根底には、F. テーラーらが開発した科学的管理法があった。科学的管理法とは、近代的な工場管理の方法であり、通常は、工場労働の時間研究による標準時間と作業量の設定、職能別職長制度に、作業方法の研究（動作研究 motion study）による作業簡素化・標準化を加えた管理方式をいう。つまり、各種の科学的理論に基づく経営管理の方策・技術・組織制度を指し、経験・勤にたよる伝統的な職人的管理と対比されている。フォードは、科学的管理法による近代的な工場管理を基礎にして、標準化した製品を大量に生産する方式を確立したのである。

しかし、その一方で、各工程における細分化・単純化された作業は、もはや従来からの熟練を必要としなかったもので、労働者にとっては熟練の解体として受け入れがたいものであった。ベルトコンベアー脇での単純作業は、覚えるには楽であった（つまり、熟練の解体）が、しかし、単調かつ退屈な上に、何よりも、従来の作業に慣れてきた労働者にとって自由の全くない労働であった。

その結果、単純作業を強いられた労働者の離職率は非常に高くなったので、経営面で大きな問題となった。そこでヘンリー=フォードが取った賃金政策が有名な「1日5ドル」という、当時では高賃金であった。単純工でも1日5ドルの高給を受ければ、彼自身がつくるT型フォード（1927年には、その価格は290ドルにまで低下した）を購入することができるわけで、ここに、生産性の向上→高賃金・製品単価の下落→労働者自身による購入→大衆市場の拡大→大量販売・大量生産の確立というサイクルが成立した。大衆が支える大量生産・大量販売によって特徴づけられる現代的な耐久消費財産業が成立したのである。

あらかじめ客から注文を受けて、その後生産を開始するという受注生産方式から、標準化された製品を客からの受注を受けることなく生産するという見込み生産方式への転換は、自動車産業史のみならず、経済史のうえでも画期的な出来事であった。

ルイ=ルノーやアンドレ=シトロエンら、フランス自動車産業の経営者や技術者たちも、アメリカにおける科学的管理法や大量生産方式の実態には大いに興味をもち、20世紀初頭からアメリカにミッションを派遣し、熱心に研究した。ルイ=ルノー自身も1909年にアメリカで調査を行い、1913年にルノーの全工場の4分の1において時間測定法を導入した。プジョーにおいても技師のエルネスト=マテルンが第1次大戦前から科学的管理法に基づく工場の合理化を進めるなど、自動車業界を中心に事例がみられた。しかし、科学的管理法の導入は、労働者からは、賃金の下落を引き起こすとして、強烈な反対が生まれた。1913年のルノーにおける一大ストライキはその典型的な出来事である。

また、流れ作業方式が導入されたのはさらに遅れ、第1次大戦後の1925年になってようやくルノー社では大量生産方式で生産を始めた。

史上初の総力戦であった第1次大戦が始まると、自動車メーカーも軍需生産に動員された。自動車メーカーは、軍用車の他に、戦車や航空機用エンジンなどの軍需生産に従事したので、自動車生産に代表される機械化機動力をいかに生産できるかが、一国の戦争遂行能力の行方に大きく作用するまでに

至った。

第3節 第2次大戦後の量的拡大（1945—1983年）

ルノー社は、第2次大戦中にその工場の80%が破壊され、また戦争中のナチス協力を厳しく批判されて、1945年に国有化されてルノー公団となった。

フランス自動車市場は、他の先進資本主義諸国と同様、1970年代の高度成長期に順調に拡大してきたが、フランスの2大自動車グループであるルノーとプジョーも、この市場拡大を享受し、生産量を増大させてきた。すでに戦前からプジョーが4輪独立懸架、シトロエンが前輪駆動など、先進的なイノベーションを実現していたが、戦後の高度成長期におけるフランス自動車産業は、先進的な技術に加えて斬新なデザインの小型大衆車を得意とし、大型の高級車はドイツ、そして、中級車以下はイタリアとともにフランスというように、市場の棲み分けに成功し、繁栄した。

しかし、この繁栄の時期も、大きな問題点を抱えていた。険悪な労使関係である。

自動車メーカーの社内では、学歴による身分の階層の数が多く、かつ、上下の格差が厳然としていた。フランスのある程度以上の規模のメーカーでは、身分の階層は、大きく3段階に分かれている。一般に、大手の製造業では、上級幹部と呼ばれる最上位の階層（エンジニアは特定のディプロマを有する国家資格であるが、この階層に含まれることが多い）が従業員全体の約5%、中級幹部あるいは現場監督クラスの間階層が約25%から30%、そして、労働者と呼ばれる下層の階層が約65%から70%を占めている。

これら3階層間では、職能の違いが明確に区別されている。上級幹部およびエンジニアは、コンセプトをつくるという仕事を担っていて、企業全体の計画の立案から戦略を確定する。軍隊でいうと、いわば将軍に該当する。中級幹部、さらには、現場監督やテクニシャンなどの現場での職長クラスは、中間管理職であり、上級幹部が確定した方針に従って現場での実際の指揮を執り、現場の

作業者を監督し、管理する。軍隊でいうと、いわば小隊長や分隊長である下士官に相当する。労働者は、現場監督の指示に従って、いわれたことをいわれたように遂行するのが職務である。

労働者についても、ある一定の年限の技能修得過程を経て、ディプロマを有する熟練工と、何も技術や技能を持たない非熟練工とに分かれている。後者の非熟練工は、フランス社会では、繰り返しの単純作業に従事する単能工であり、通常、《専門工》(OS)と呼ばれている。映画監督・俳優であるチャーリー＝チャップリンが製作した映画《モダン・タイムズ》で、チャップリン演ずるところの労働者がベルトコンベアー上で仕事熱心なあまり大きな歯車に巻き込まれてしまうという有名な場面があるが、これは、ここでいう単能工のイメージをよく表している。専門工(単能工)は、自動車メーカーの工場において、組立ラインに付き、ほぼ1分程度で繰り返す単純作業を遂行するよう求められていた(この繰り返すをタクトという)。

専門工が遂行する作業は、タクトが短いので疲労感を催す上に、単純であるので退屈であり、仕事に自分の工夫を入れる余地は与えられなかったし、何年勤めても現在の地位以上に昇進する可能性はほとんどなかった。専門工たちの間では大いに不満が高まっていた。労働者たちの不満はしばしば労働争議となって噴出したので、この時期の問題点は、多発する労働者のストライキであった。これらのストは、とくに《専門工の反乱》と呼ばれた。

第4節 自動車危機以降のジャパナイゼーション(1984年以降)

1973年と1979年に2度にわたって石油ショックが勃発し、原油価格がわずか6年ほどで約16倍にまで跳ね上がった。原油価格の急騰によって、原材料・エネルギー価格が急騰したので、製造業において費用(コスト)が急上昇した。世界の自動車産業においても、大部分の自動車メーカーは、コストの急上昇を最終製品価格へと転嫁したので、自動車の値段が大幅に高くなった。

アメリカ型大量生産では、T型フォードで典型的にみられたように、専用機

械を大量に導入して、労働生産性を高めた結果、製品1単位当たりの価格(つまり、単価)が低下した。それまで庶民が入手できなかった高額な商品(自動車が典型的)でも、庶民が購買可能な額にまで価格が低下した結果、庶民が購入することで広大な大衆市場が開けたのである。これによって、庶民はかつては高額であった自動車などの耐久消費財を手に入れることができたが、しかし、このシステムが潤滑に機能するためには継続して大量に販売されることが必要であった。大量に生産した商品が売れないと、大量の在庫を抱えることになり、機械設備や材料に多額の投資をただけに、多額の損失が生まれてしまうのである。

しかし、日本のメーカーは異なる戦略を取った。なかでもトヨタ自動車は、ジャスト・イン・タイムという生産方式を採用して、それまでのアメリカ型の大量生産方式とは大きく異なる考え方を実地に移した。「必要なものを、必要なときに、必要なだけ生産する」というジャスト・イン・タイム方式によって、日本のメーカーは、無駄をできるだけ排除して、石油ショック後の物価高騰の時期にも、コストの上昇をできるだけ押さえることに成功したので、1980年代初頭には、極めて競争力のある小型車を世界中の市場へと向けて、売りさばいていった。日本車とドイツの高級車は、大きさも価格帯も違うので、当時のドイツメーカーにとって日本メーカーはさほど脅威とはならなかったが、しかし、小型車を得意分野にしてきたフランスのメーカーとは真正面からの競争になった。

フランス政府は、日本車の輸入を全登録台数の3%以下にするという輸入制限措置をとり、日本車の脅威を防ごうとしたが、1983年に至って、ルノーとプジョーとも大幅な販売数の減少に見舞われ、フランスの自動車産業は大きな危機に陥った。日本車のフランス国内への輸入を制限して国内市場を閉鎖していても、しかし、外国の市場においてフランスの車は日本の車と競合したので、そこで日本車に敗れて、フランスからの自動車輸出が減少したからである。

1984年になって、政府の諮問によって《ダール報告書》が作成されたが、こ

の有名な報告書のなかで、「日本車が競争力があるのは、日本のメーカーが合理的な作り方をしているからだ。フランス自動車産業が生き残るためには日本的なシステムを導入しなければならない」と、日本的生産方式の採用へ向けて大きく舵を切り替えることが提起された。

かくて、1980年代半ばから今日に至るフランス自動車産業の歴史は、日本の生産方式の導入の試みと、それへの反発の過程としてみなすことができる。日本的システムの導入としては、大きく、(1)自動車メーカーと部品メーカーとの関係、(2)現場における生産方式、さらに(3)労使関係という3つの側面がある。

1980年代半ばまでのフランス自動車メーカーは、多方面での事業を展開し、多くの子会社をもっていた。1984年を境にルノーはかかる事業の多角化を放棄して、自動車の開発・組立・販売という、もっぱら自動車メーカー本来の事業を行うという本業回帰へと転換した。これは、その分だけ、部品メーカーの役割が大きくなることを意味したから、これ以降、フランスにおいて部品メーカーの業界が大きく変化した。とくに、それまでフランスの自動車メーカーは、ひとつひとつの部品を部品メーカーに発注していたのに対して、この転換以降は、まとめて発注する方式を採用したので、部品メーカーの中から買収・合併を繰り返して強大なメーカーが出現するようになった。部品をまとめて発注するのは日本的なやり方ではあるが、しかし、日本のように自動車メーカーと主要な部品メーカーとが互いに依存関係を深めることによって系列をつくることまでは至っていない。しかし、自動車メーカーへ部品を納入する仕方は、日本的なジャスト・イン・タイム方式になっており、ある程度組み上げてユニット化した部品を自動車メーカーの工場ですべてひとつひとつの車が組み立てられる順序に従って納めるようになってきた。

また、工場の現場においては、日本的な生産方式が根付いており、「かんばん」とか、「ポカヨケ」とか、「アンドン」などという日本語が工場のなかで掲げられていることも珍しくない。

ただ、日本的なシステムが根付かなかったのが、労使関係である。小集団活

動は日本的なシステムを支える重要なファクターであるが、日本で大々的に普及したQC（品質管理）サークルは、導入が執拗に試みられたにもかかわらず、フランスではほとんど成功しなかった。

㊦ 学習と研究の課題

1. フランスの経済発展は、イギリスやドイツに比べると、穏やかだが着実な成長を遂げたと考えられるが、それはどのような点にあらわれているか。
2. 経済史におけるフランス革命の評価について述べなさい。
3. 経済の発展のうえで自動車が果たした役割を述べなさい。
4. フランス自動車産業の特徴をいくつか挙げなさい。

📖 参考文献

概観

- ・権上康男・大森弘喜「産業文明の誕生と展開」『世界歴史大系 フランス史3 19世紀なかば—現代』山川出版社 1995年
- ・遅塚忠躬『フランス革命—歴史における劇業—』岩波書店（岩波ジュニア新書）1997年
- ・ルネ・セディヨ（山崎耕一訳）『フランス革命の代償』草思社、1991年

研究

- ・中央大学経済研究所編『構造転換下のフランス自動車産業—管理方式の「ジャパナイゼーション」—』中央大学出版部 1994年。
- ・ウォーマックほか『リーン生産方式が世界の自動車産業をこう変える』経済社 1991年
- ・フランス計画庁編、ジャック=アンリ=ジャコ監修、金田重喜監訳『フォード主義対トヨタ主義—日仏自動車産業の比較—』創風社 1994年

執筆者

片山 幸一 明星大学教授 (序論 第3章)
石井 晋良 函館大学教授 (第1章)
児島 秀樹 明星大学助教授 経済学博士 (第2章)
沢 信俊 金沢経済大学教授 (第4章)
柴田 英樹 中央大学助教授、経済学博士 (第6章)
浜 文章 北星学園大学助教授 (第8章)

* * *

中川洋一郎 中央大学教授 Docteur de 3^e cycle en histoire
économique (パリ《I》大学) (第5章)

亀山 潔 国土館大学教授 (第7章)

西江錦史郎 国土館大学教授 (第9章)

(執筆順)

— 世界史にみる工業化の展開 — 二重性 —

1999年4月10日 第1版第1刷発行

2000年3月10日 第1版第2刷発行

編著者 経 欧 史 学 会

発行所 (株) 学 文 社

代表者 田 中 千 津 子

東京都目黒区下目黒3-6-1 〒153-0064

電話 03(3715)1501 振替 00130-9-98842

印刷/北斗印刷

落丁、乱丁本は、本社にてお取替え致します。
定価は売上カード、カバーに表示してあります。

ISBN4-7620-0865-6 検印省略