

近代フランス地域企業家群と輸送体系再組織化策

—舟運＝鉄道連係への新機軸—

**Regional Entrepreneurs as Promoters
for reorganising Transportation System of Modern France :**

New Linkages of Waterways & Railways as innovations

市川 文彦 (Fumihiko ICHIKAWA)

関西学院大学大学院経済学研究科 准教授

はじめに*

本稿の課題は、19世紀末葉のフランス第二次工業化期 (BERTRAND, A. & GRISET, P. (1994), chap 1) に先立って、複数の交通手段間の組合せ、連絡を新機軸とした、より安価で、より利用し易い総合的な近代輸送体系への再組織化過程を、各種「商業会議所文書」、諸経済組織「会議録」等の史料に拠りながら検討していくことである。そして輸送体系再組織化のための様々な企てが事業実施、工事着工へと如何に帰結していくのかを関連法制定、政令公布に着目しながら吟味する。

最初に鉄道拡充化の時代における、在来的な交通システムである舟運ネットワークの19世紀中葉以降の実態を、二次に亘る〈フランス型交通革命〉の多層性という視角から検討しておく(第1節)。

さらに輸送サービス需要者としての地域企業家群の行動に焦点を合わせて、19世紀中葉以降の鉄道線と既存の舟運ネットワークとの結びつきへの様々な積極的な模索、連絡拠点新設への熱意に、すなわち需要側主導の輸送体系再編策とその事業化の過程に注目していく(第2節)。

その際に商業会議所等の経済組織こそ、彼ら地域企業家群の意見集約の場となっていたが、

これら会議所に、新たに付け加わることになる〈輸送政策形成機能〉確立化と、その制度化と定着の吟味も試みていく(第3節)。

さて、フランス交通史に関わる研究史は、1970年代から興隆をみせ始めた鉄道経営史研究を基軸に着実な進展を重ねてきた。その起点はCARON, F. (1973) によって与えられる。本稿でも吟味の対象としていく、このパイオニア的文献は旧六大私鉄の一角を占めた北部鉄道会社の、初の本格的経営史研究であったと同時に、戦後フランスにおける鉄道業史・同企業(者)史研究の嚆矢と位置づけられるものである。著者フランソワ・キャロンは、その後、フランス鉄道史学会 (Association pour l'histoire des chemins de fer en France) を結成し、機関誌“*Revue d'histoire des Chemins de Fer*”の定期刊行を進めると共に、1740年代以降から現代までのフランス鉄道史の歩みを論じた浩瀚なる二巻の体系的通史書、CARON (1997);同 (1999) を公にした。

このようにフランスにおいて交通史研究は、鉄道史中心の展開をみたが、かかる研究動向は我が国におけるフランス交通史研究をも方向付けることになった。先ず次田健作 (1972/73)、同 (1979) は、フランス鉄道業の創設過程を検討したものであり、原 輝史 (1979)、同 (1986) は、近代フランスの植民地アルジェリアにおけ

る植民鉄道経営史の先駆的な実証分析である。さらに原 編 (1980) ではフランス国有鉄道 (SNCF) 経営成立史が論じられている。また田中俊宏 (1977) は近代フランス鉄道業の確立期、展開期の敷設状況を検討した。これに加えて1980年代には新たに産業振興政策の観点から鉄道建設を論じた廣田 明 (1982)、また財政施策、公共事業の視角から鉄道整備を検討した権上康男 (1982) があらわれて、日本におけるフランス鉄道史研究は幅広く拡張された。さらに1990年代に、柳 敦 (1992) のような南仏産葡萄酒の販路に関わる鉄道輸送の意義が明瞭に、実証的に吟味される。また近代フランスでの物流過程の発展と鉄道網形成の関係を論じた市川文彦 (1991)、作道 潤 (1995) も公にされている。

以上のように近代フランス交通史研究は、視点の多様性を帯びつつも、フランス本国でも我が国でも共通して鉄道史研究が軸となっていて、道路輸送、また本稿が吟味しようとする水運網の諸機能などは、鉄道業の展開との関わりの中に限定して論じられるに止まってきた。かかる研究傾向に対して、我が国で19世紀中葉フランスの鉄道創業期以降の水運、道路輸送と鉄道路線との関係、これらを含む交通体系全体の進展を吟味した先駆的論究が上野 喬 (1981)、また同 (1995) であった。加えて栗田啓子 (1992) も、近代「土木公団」エンジニアたちが追求した交通システムの包括的構築と、その経済構想へ初の本格的な分析を試みた画期的研究である。

さらにフランスでは、コンフラン・サントノリーヌ市舟運博物館 (セヌ河畔) を中核に結成された舟運研究会、Association des Amis du Musée de la Batellerieを基点の一つに、1980年代後半から舟運史研究が本格化し始め、『研究報告』*Cahiers d' Association des Amis du Musée de la Batellerie*の不定期発行も開始された。このような近現代期フランスを対象とする国内舟運史研究の近年の活性化に伴い、漸く鉄道史と舟運史双方の諸研究成果を融

合しながら、舟運と鉄道との関係を検討していく基盤が整いつつある。同時に、本稿が検討を試みる近代期〈舟運＝鉄道関係点〉設定問題等、とりわけ、その際の地域企業家の役割など、実証分析が未開拓のままに残されている空白の研究領域も少なくない。

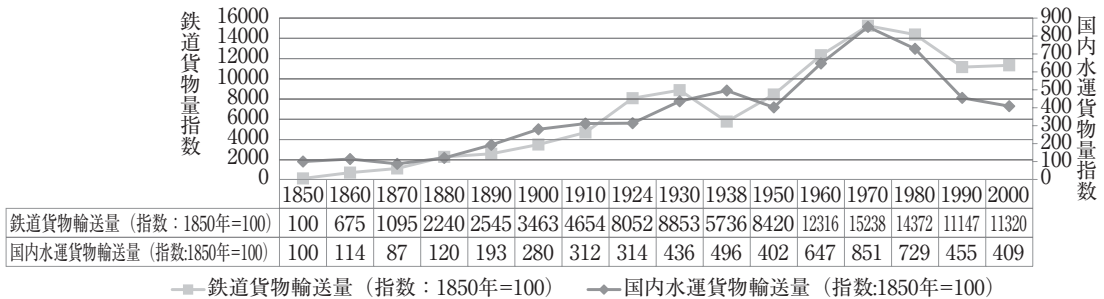
我が国においても、フランスでの最新の舟運史研究状況を反映して、東出加奈子 (2003)、同 (2006) が発表されている。また近代期水運と鉄道の諸関係、交通体系全般の展開状況に関する検討作業は、近代日本交通史研究が先行して豊かな成果を重ねてきた。市川 (2003)、同 (2004) と共に、上記の研究上の空白も埋めるべく、日仏比較も軸にして比較経済史的視角から近代都市交通史と市場史との関連を多面にわたって考察したのが市場史研究会・第41回全国大会 (2004年) での諸報告、等である (伊藤敏雄 (2005)、関谷次博 (2005)、種崎 晃 (2005)、市川 (2005a)、同 (2005b))。本稿で試みられる吟味は、まさに我が国で近年深化しつつある、かかる研究関心の許での検討作業と位置づけられる。

1. 近代〈フランス型交通革命〉の展開

近代〈フランス型交通革命〉は、国内貨物輸送量の急成長が顕著なフランス輸送サービス市場の、19世紀全般をつうじてのマクロ的拡張状況をもたらすものであった。それは、フランス国内で鉄道敷設が本格化する1830年代以降における鉄道建設と、停滞期・成長期の二期間を経験する水運網展開とが重なり合って、全国輸送力伸長を実現した現象と定義しうる (市川 (2007)、86-88頁；同 (2008)、53-56頁)。なお同交通革命は、さらに第一次革命、第二次革命と区分され、本節後半で触れる。

さらにこのような特質をもつ近代〈フランス型交通革命〉は、国際比較の視角からも新たに相対的に特徴づけられる。例えば英国は、鉄道網が整備される以前には広大な水運網を誇っていたが、19世紀をつうじ水運貨物輸送量は、フ

図 I : フランス水運・鉄道貨物量 (t-Km) 指数の長期動向 (1850-2000年)
典拠: B.R. MITCHELL ed. (2003) より算出のうえ作成。



ランスの場合とは対照的に衰退化していった (MATHIAS, P (1983), chaps 4,10: 梶本元信 (2008), 1-2頁)。またフランスの隣国ベルギーは、19世紀にわたり舟運を活用する交通体系を維持していたが、フランスの場合とは異なり交通政策として舟運・鉄道間競争を抑制していた (The Board of Trade (1910), p110)。

さて19世紀国内輸送サービス市場自体の拡張ぶりは、舟運貨物と鉄道貨物双方の輸送成長データ (貨物量×輸送距離) と、それを図示した図 I から明らかである。1850年からピーク時の1970年までの120年間の期間において、全国舟運貨物輸送量は16億6600万t・kmから141億8300万t・kmへ、8.5倍の伸びを示していた。また全国鉄道貨物輸送量は4億6200万t・kmから704億t・kmへと、152倍の急伸であった (MITCHELL, B.Red, (2003))。

また、これまでの近代フランス交通史研究では、フランス国内での舟運網の整備状況、利用状況は著しい地域上の偏りを伴ってきたとされてきた。すなわち北フランスと東フランスの都市を結ぶ「ル・アーヴル＝パリ＝リヨン＝ミュールーズ線」以北での舟運網の充実ぶりと、同線以南でのその衰退化傾向とを対比する見解である (MERGER, M (1995), p181)。つまり近代フランスでの舟運網活用は、北部に限られるとする議論であるが、世紀転換期の状況を表 I によれば、フランス南西部の「大西洋＝地中海水路」の平均通過貨物量は伸長を継続していた。またロース河とフランス南部を結ぶ「ロース河＝セート水路」のそれは、1897年に若干の

貨物減少をみせたが、その後は回復基調にあった。すなわち上掲の線の南・北のいずれにおいても、舟運ネットワークが扱う各水路の平均貨物量は、概ね伸びていく傾向にあった状況が確認される。

表 I : フランス国内三大主要水路及びローヌ河＝セート水路の年間貨物量推移

(1km当り平均貨物重量 = t ; 指数: 100 = 1893年水準)

年次	1893	1897	1902	1913
パリ＝ベルギー国境水路 全長284km	264.3万t (指数100)	338.1万t (128)	339.3万t (128)	498.3万t (188)
英仏海峡＝ブルゴニュ ＝地中海水路 全長1346km	64.2万t (指数100)	73.8万t (115)	80.7万t (126)	133.5万t (208)
大西洋＝地中海水路 全長509km	9.0万t (指数100)	13.9万t (154)	16.7万t (186)	18.0万t (200)
ロース河＝セート水路 全長116km	13.0万t (指数100)	11.5万t (88)	11.8万t (91)	12.6万t (97)

典拠: *Annuaire Statistique de la France*, vol 15 (1892-1893-1894), vol 18 (1898), vol 23 (1903), vol 34 (1914 et 1915), の各巻データより算出のうえ作成。

鉄道網拡張時代である19世紀中葉以降も継続していく舟運ネットワークへの依存度の高さは、次節で吟味する北部地域での以下の20世紀初めの観察からも明らかとなる (Chambre de Commerce de Calais/LENNEL, M.F. (1908), p.48)。

「カレー運河によって船舶用ドックは、つまりカレー港は、北フランスとベルギーの

大規模な舟運網に依存することになる。無数の平底型の川舟がカレーへやって来てはフランス北部材や、アメリカ合衆国産、オーストラリア産の農作物を積み込んでいくのである。これら川舟は、ウル (Houille)、ルサン (Lessins)、トゥルネイ (Tournay) の建設資材、ブロエ (Bruay)、ヴィオラン (Violaines)、マルル (Marles)、ヴァンダン (Vendin) の石炭、ポン・ダルドゥル (Pont d'Ardres) の砂糖を運んで来るのである。」

また同時期に、英国・商務省が実施した「大陸鉄道事情踏査」(副題:「国王陛下の勅命により議会両院へ提出される報告書」, 1910年)に収められた観察記録によると、

「フランス輸送事情の項: 運河業務の在るところ、膨大な穀物の殆どは先ず水路に依って手配される。ダンケルクからリール、パリへの小麦、小麦粉は、大半が水運で進む。石炭業者らは、舟運を利用しうる際には、運河の有利性を活用するものであり、ボルドーからツールーズへの同輸送料金は鉄道料金のおよそ半額である。しかしながら運河輸送料金には、荷の上げ下ろし料を含んでいない。」

「フランスの水路は、無料で利用できるものであり、フランスの舟運業者ばかりか他国の業者も無料利用できる。」(The Board of Trade (1910), pp.197-8) という状況であった。

さて世紀末から始まる第二次工業化に先行した19世紀中葉からのフランス国内交通政策は、同世紀中の度々の政体転換も手伝って振幅を重ねた。先ず1840年代までは、新輸送手段・鉄道の敷設に専ら傾斜していた政策が採られていた(第一次〈フランス型交通革命〉期)が、これは50年代(ナポレオン三世治下の、第二帝政期以降)に大変革を経る。この新輸送手段と共に、在来型輸送手段たる舟運の輸送能力を改めて注視し、鉄道と舟運双方のそれぞれを二重に拡張していく方針へと変更された。フランス国民経済全体の国際競争力向上も意識した国内産業振

興策の一環として、(当時の) 帝国全土にわたる産業基盤形成の鍵として、より安価に利用しうる重層的な交通体系確立が指向された。1850年代からの、第二次〈フランス型交通革命〉¹の到来である。

舟運ネットワークと鉄道、両者の充実化策と共に、さらに両者間における競争推進政策も進められることになる。殊に鉄道よりも低料金で貨物を運びうる舟運ネットワークの存在は、鉄道料金値上げの抑止効果をも、もたらしていた(De FOVILLE, A. (1882), p142 sq)。それ故、従来以上に荷主らにとり、より安価に、そして複数の輸送手段を有機的に結び、幅広く利用しうる全国交通体系再編への期待が高まった。

このように鉄道建設のみに限定されない総合的な交通体系整備が新たに推進されたが、舟運網と鉄道との間の新しい連係は、国家(当時の帝政政府)による競争政策にも因り、却って、その進展が滞ることになった。とりわけ鉄道会社側は、これまでの鉄道経営史研究(CARON (1973); CARON (1997))が、しばしば言及するように競争相手となる舟運網との協力には概して消極的であった。すなわち第二次〈フランス型交通革命〉の根幹となる1850年代から始まる舟運網整備と鉄道建設とを二重に、同時に推進していく交通政策は、その一つの柱である水運=鉄道連係の実現については進捗に時間を要することになったが、もう一つの柱である水運、鉄道双方での輸送量拡張化に関しては第二次〈交通革命〉を特徴づけつつ、1870年代よりその飛躍が認められた。前掲の図Iにみられるように1870年から1900年までの貨物輸送量(t・km)伸び率は水運が3.2倍へ、鉄道が3.1倍へ達する成長であった。この政策は第二次〈フランス型交通革命〉後の1920年代以降も継続される。1930年代においても、巨大な水運網の活用を前提にして舟運と鉄道との関係を検討する「鉄道=水路調整地域委員会」²が機能していた。

舟運・鉄道間連係の停滞という、かかる状況に満足することなく、その変革、革新を試みようとしたのが荷主らを含む舟運ルート沿い、ま

たは鉄道沿線に位置した企業家群であった。次節以降でみる如く荷主になる場合もしばしばであった各地の企業家達こそ、鉄道と舟運との有機的な連係の実現を、そして、この新たな連係を主軸とする複数の交通手段間連絡を伴った融合的な交通体系の活用を、切実に求めていた存在であった。

その当初、荷主としての立場から企業家達の交渉姿勢は、地域の商業会議所、同業者組合を拠点に安価にして利用しやすい彼ら自身が用いる交通手段に限っての改善、整備要求に終始していた。彼らは、それぞれの地域の交通事情に応じて、陳情、請願を、中央政府や、議会、(とりわけ舟運との連係に消極的な)鉄道会社に対して繰り返した。しかし19世紀末以降、企業家達は既述のような陳情者の立場に加えて、後に触れるようなフランス全土を対象とする交通政策全般の形成者の一翼を担うことになる。

ここでは北部地域、ノルマンディ地域を対象に、輸送政策に関連しての地域また全国レベルでの経済問題協議組織(北部地域=パリ間水路拡張調査委員会、交通機関調査委員会、水路=鉄道調整委員会など)、商業会議所等の各種経済団体の活動に注目し、その活動を記録する諸資料を吟味してみる。それにより新たな〈連係〉拠点形成を含む、19世紀後葉における交通体系の再組織化への地域企業家達の関与をみておく。

2. 需要側主導の輸送体系再編策

2-1. 舟運網拡充へのイニシアチヴ

① 地域企業家群の動向

前節では、舟運(国内水路)と鉄道双方による国内貨物輸送量の、世紀転換期初頭までの長期的伸張の動き、すなわち近代第二次交通革命を、マクロ的に観察した。

本節での課題は、第二次フランス型交通革命期(1850年代-1910年代)における国内貨物輸送市場を巡る輸送サービス供給者としての舟運業者、鉄道会社と共に、とりわけ同サーヴィ

ス需要者としての荷主、地域企業家たちの行動に注目しながら、これら経済主体に関するよりマイクロな吟味を試みていく。

前掲の図Ⅰにみたように、舟運貨物量の拡大は鉄道貨物のそれに及ばぬにせよ、第一次大戦期以後も長期的に継続する。ここでは先ず輸送市場において荷主ら、地域企業家群が、舟運貨物量拡大化に投影される輸送手段としての水路を選好し続けようとした背景を検討していく。

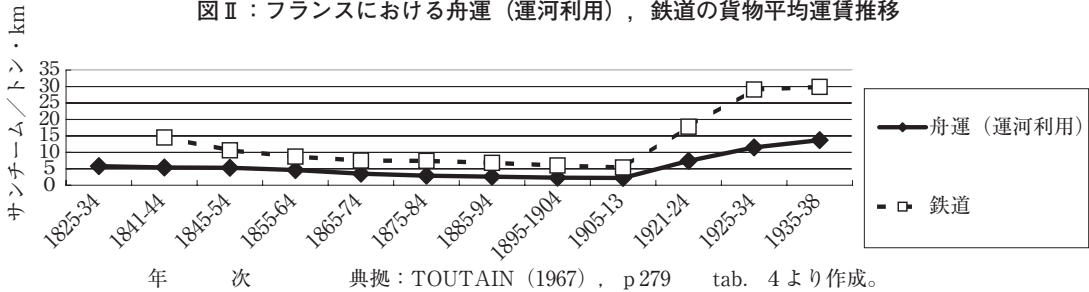
地域企業家達が貨物輸送に舟運を選好した要因として、史料また先行研究の議論から次の四点が挙げられる。

- 一. 鉄道と比して、相対的に安価な貨物料金水準(TOUTAIN, J-C (1967))。
- 二. 19世紀前葉までに形成された高密度の舟運ネットワークによる利便性。
最短距離で結ぶ短縮ルート新設のみならず、とりわけ枢要な経由地を結んでいく径路の必要性(The Board of Trade (1910))。
- 三. 国際貿易港、また水辺に形成された、あるいは新たに集積されつつある工業地帯への舟運ルートの直結性(CARON (1973); do (1997))。
- 四. 鉄道と比して、雪害への相対的な強さ(Association (AP: 1881))。

これまでの近代フランス交通史研究において、舟運が有する鉄道への優位性として専ら強調されてきたのは、第一点の、その貨物料金水準の低廉さについてであった。確かに後掲の図Ⅱにみられるように、19世紀中葉から20世紀中葉にかけての100年間以上に亘って舟運貨物料金は鉄道貨物料金を下回る水準であり続けた。

この点に加えて近年、注目されるのは、料金水準のみならず第二、第三の点である。とりわけ第二の点は舟運ルートが、水系に沿って展開する大小の集散地を束ねて展開していることの利便性、重要性が、舟運への選好要因となっていることを示している。このような舟運選好の

図Ⅱ：フランスにおける舟運（運河利用），鉄道の貨物平均運賃推移



根拠となる利点を前提に，地域企業家達は，鉄道も時に利用しつつ，舟運網拡充のためのイニシアチブを發揮した³。

パリ商業会議所・交通機関調査委員会 (la Commission d'Enquête des voies de communication) が作成した『報告付録』(Chambre de Commerce de Paris (CCIP: 1900)) には，フランス全土の各商業会議所を初めとする諸経済団体からの交通体系整備に関する様々な意向，要望が収められている。同文書に収録された，かかる「意見書」，「請願」，「決議」から改めて明らかになるのは，輸送サービス需要者側＝地域企業家群の意見集約の場としての商業会議所の多くが，(鉄道建設のみならず)各地の水路整備を切望していた状況である。すなわち多数に及ぶ，運河開削・拡充計画案，舟運＝鉄道連絡箇所の新設案，さらに既存の舟運ネットワーク強化を目的とする〈舟運補完型鉄道〉新線建設計画案である。

これらの実現を図りつつ，全国各地の地域企業家達は，所属する商業会議所または同業組合等を，その結節点としながら，自らイニシアチブを以て19世紀後葉以降の輸送体系再編策の提起を重ねていった。

②商業会議所からの働きかけ：ルーアン

ここで，輸送体系再編を果たそうとする主体の一つであったルーアン商業会議所の事例を一瞥しておこう。それは次にみるように，以上のような「決議」，「請願」採択による意思決定の確立，社会的意思表示のアピールに止まらぬ動きを示した。より積極的に輸送サービス需要者側の意向を実現すべく，当会議所の動向は，同サービス供給者としての鉄道会社に対し

て，商業会議所が様々な交渉を果たしてきた軌跡を浮かび上がらせている。

本節後半で改めて触れる如くルーアン市はノルマンディ地方にあって，首府パリと国際貿易港ル・アーヴルとを結ぶセヌ河のほとりに位置している。西部鉄道会社(三鉄道会社合併後，1855年創設)の路線網が，セヌ水系に沿って敷設され，パリ＝ルーアン＝ル・アーヴル幹線などを擁していた。

後に西部鉄道会社線へ含まれるパリ＝ルーアン間の路線開通は，1841年である。その際に，ルーアン商業会議所は，二つの交通施策を打ち出した (DELECLUSE, J. (1985), p163 sq)。一つは，新造された鉄道線活用を前提とした，他地区と比べルーアン地区にとって不利にはならない鉄道利用料金の設定要求である。

もう一つは，ルーアン地区が今後も交通の要衝としての役割——従来までの水運上，道路上の結節点機能に加えて——を，十分に果たしていけるよう既存の舟運網への鉄道線接続 (Raccordements des voies ferrées et des voies navigables: 関係点設定) を初め，河川港・海港へ至る鉄道線敷設の推進を西部鉄道に求めようとしていたことである。

かかるルーアン商業会議所側からの要請，働きかけに対して，西部鉄道会社の対応は，第二次交通革命期を吟味した論考での北部鉄道の場合と同様に (市川 (2008), 54, 55, 60頁; LÉON (1903), pp104, 107), 当初から消極的姿勢を露わにするものだった。とりわけ既存の河川港へ，更なる競争力を付与するに等しい鉄道線側からの協力につき，西部鉄道会社は全く同意しようとはしなかった (DELECLUSE

(1985), p164)。すなわち、その開業当初から西部鉄道は、競合区間が少なくなく、競争相手視していた既存の舟運網の利便性向上へ資する寄与を為す意思を持ち合わせていなかったのである。

このような鉄道会社側の態度も、1860年代に入るや漸く軟化し始める。例えばサン・スヴェール (Saint-Sever: カルヴァドス県) 近辺の河岸、その河川諸港と直接に連絡する連絡点は、路線敷設20年後の、1861年に新設された。またパリ＝カーン鉄道路線とルーアン港への分岐水路とを結ぶ〈スルキニ (Serquigny) 連絡点〉は1865年に設置されている (DELECLUSE (1985), p164)。CHEVALIER (1843) においても提唱され期待されていた上述のような状況変化は、これに先立つ1850年代からの第二次交通革命を特徴づけた、鉄道建設と舟運網整備を二重に併進させる当時の第二帝政政府による新交通政策への転換と、以後の共和政諸政府の政策維持を背景としていた (公共事業相発『各県知事宛通達 1873年8月16日付』: la Circulaire, 等)。とりわけルーアン商業会議所を通じての地域企業家達のイニシアチヴ、すなわち舟運＝鉄道連絡実現のための西部鉄道会社、さらに北部鉄道会社への度重なる彼らの要求と長期に亘って継続された交渉の成果は、次の事例からも確認される。ルーアンにてセーヌ河右岸へ接続し、ルーアン河港へと連絡する新鉄道線建設は地域企業家達の働きかけによって得られた政令 (le Décret: 1885年9月19日政令) に基づいての工事であった。それは「ルーアン商業会議所の1884年7月12日付決議により」、また「1884年10月の検査技師報告により」、(他の請願等を含む) これらの「求めに鑑みて國務院 (Le Conseil d'Etat) 了解のもと本政令を発する」と前文に明記された建設認可政令であり、同「事業仕様書」(Cahier des Charges) と共に、共和国大統領名によって公布され、事業化に移されることになった。

次いで輸送サービス需要者側からの、更なる輸送体系再編策の事例として、次項で「北部

運河建設計画案」と「(セーヌ水系連絡) 新鉄道計画案」の二つを検討していく。

2-2. 〈再編策 一：水路建設計画の推進〉

①「北部運河」開削計画

本項では、需要側主導の輸送体系再編策の一つであり、舟運網拡充のための水路建設計画である、「北部運河計画案」(1881年策定)と「北部＝東部連絡水路」(1900年建議)の詳細を吟味していく。ここでは首府の近代水運史料を豊かに収めているパリ市史料館 (Archives de Paris: AP) 所蔵史料中の、「北部地域＝パリ間水路拡張調査委員会」関連文書⁴を中心に検討する。この計画案はフランス北部地域を経て、ベルギー・パリ間を結ぶ新規直結幹線水路の建設案として構想された。この構想は、北部地域の各河川、諸運河を縫って形成され、多くの物資が往来していた既存の複数の舟運ルートの飽和状況を補うために、首府パリへの新たな直結水路建設を内容としていた。二人の技師長による二つのルート提案が、水路新設の当否を含めて議論されることになった (Commission (AP: 1881), pp8-13)。

結局のところ本計画案は、策定後に計画に即して完全実施されたわけではなかったが、19世紀末期から20世紀後葉にかけて、幾つかの区間別に部分的に建設が進められることになった。21世紀初頭の今日までに、本計画案が当初、想定していたルートは、現在「北部運河」(Canal du Nord) としてほぼ達成され、さらに「セーヌ＝北部＝ヨーロッパ運河」(Canal Seine-Nord Europe) として、拡張されつつある (VOIES NAVIGABLES de FRANCE (2008))。

まず、本計画案が登場する背景としてのパリ＝ルーアン間舟運ルート上の物流状況を確認しておく。

表Ⅱ (次頁) より、ルーアンからパリ向け (河上り) への貨物総量 (1868年) が、パリからルーアン向け (河下り) のそれを大幅に上回っていた状況、また両者共に石炭、木材の構成比が大きかったことがわかる。

表Ⅱ：パリ＝ルーアン間舟運上の貨物品構成比（1868年）

	パリ発の年間貨物量	パリ向の年間貨物量
砂糖	4.8%	5.1%
葡萄酒	0.9	1.5
穀物	1.0	1.4
工事用金属	3.7	0.1
絹	6.1	4.8
食料	0.5	1.9
非工事用金属	2.5	2.0
鉱物	8.1	1.8
石炭	22.0	35.9
木材	30.3	35.5
甜菜	4.1	0.5
医薬品	10.0	5.6
筏	1.8	0.002
農産品	3.8	3.4

総計： 7129万3678t・km 1億3314万8686t・km
 典拠：Krantz（1868），p22より算出のうえ作成。

また本計画のルート策定者の一人である、技師長オロー（HOLLEAUX）は、同委員会（1881年5月4日の審議）にて、次のように商品流通事情を説明していた（Commission（AP：1881），pp4-5）。

「ベルギー・パリ間の幹線水路は332キロメートルに及んでいて、北部地方からパリ向けの主たる輸送品目は鉱物燃料 [= 石炭] であり、それらはパ・ド・カレ、エスコ（Escout）溪谷、モン（Mons）、シャルルロワ（Charleroy）から発送される。その輸送量は1880年には、213万4000tに達した。

パリ向け輸送品としては、さらにベルギー発の水路を補強するための丈夫な原材料、パリ用の建材としてのサン・ル（St Leu）産石材、様々な工業産品、穀物、木材、トゥルネイ（Tournay）の水硬性石灰、である。

パリ発ベルギー向けとしては、クレイユ（Creil）近郊産の甜菜、北部地方ガラス製造業用の砂、ゲント向けとアントワープ向けの石膏、様々な工業製品、鉱山向けの棒、穀物などを輸送している。」

*引用文中の [] は筆者による補語。以下、同じく。

さてパリ＝北部地域＝ベルギー間の輸送問題を議論した同委員会は、下記の表Ⅲのような構

成であった。下院議員、セーヌ県会議員ら立法に携わる者5名、計画案提出者2名を含む、様々な役所に属する技師団12名と共に、舟運業者、パリ水運業組合会頭のような水運事業者2名、そして荷主、輸送サービス需要者としての商工業従事者6名から成っていた。

表Ⅲ：「北部地域＝パリ間水路拡張調査委員会」委員一覧（1881年）

「検討最終会議」出席者25名：1881年5月4日（午後2時より午後5時半まで）。

〈議会人〉

下院議員（セーヌ県選出）：当「会議」議長	Marmottan
セーヌ県議会議員	Vanthier
	Deligny
	Watel
	Cernesson

〈地域企業家*、舟運事業者**〉

**舟運業者（パリ市内）	Descilly
*サン・ドニ地区機械組立業者	Claparede
*サン・ゴバン製造会社・商務部長（ガラス製造業）	Mayoussier
*クールブヴォワ地区建設業者	Durenne
*サン・ドニ地区工業企業家	Laveissiere
*ラ・ヴィレット地区石炭商人	Guissez
*ラ・ヴィレット地区砥石商人	Peretmere
**パリ水運業組合会頭	D'Artois

〈技術陣〉

ベルギー＝パリ間水運特別業務担当技師長	Holleaux
北部地域＝パリ大運河調査担当技師長	Flamant
パリ水路・橋梁担当技師長	Bernard
セーヌ河水運（第3管区）技師長	Boule
マルヌ川水運技師長	Guillemain
セーヌ河上流部水運技師長	Maurice Lévy
セーヌ県首席道路管理官	Théodore Lévy
自治体業務技師長	Couche
自治体業務技師長	Humblot
自治体業務技師	Durand-Claye
水運業務技師	Nicon
一般業務技師（＝セーヌ県技師長の代理出席者）	Fabres

典拠：Commission（AP：1881），pp1-3より作成。

フランス北部地域（ノール県、パ・ド・カレ県より構成）は、19世紀初頭までに国内有数の工業地帯の一つとなっていた。第一次工業化に先立つ繊維工業の成長とともに、燃料源としての良質な石炭を産出する幾つかの炭田に恵まれた地域である（BOSSARD（1900）；佐村明知（1983）；同（1986））。

それ故に、北部地域と国内各地域へ供される、この北部産炭の円滑な輸送体制の確立は、石炭採掘業者、北部産炭を使用する地域内の工業事業所経営者のみならず、全国の北部産炭需要者らにとっても、重要な事柄であった。

この北部地域には、その中心都市・リール近郊の域内の幾つかの河川、運河がセヌ河と結んでいて、この地域と首都パリを連絡する水路網が形成されていた。さらに首都ではセヌ河を介して、国内各地に通じる諸運河と連絡していた。また1846年には、六大私鉄の一つ、北部鉄道会社が設立されて、パリと北部地方を結ぶ路線網の経営を開始した(CARON (1973))。地域の石炭採掘業者達は、それゆえに舟運と鉄道の二つの交通手段を選択して利用することができた。

この新水路のもう一つの起点であるリール市側での、水運網利用に関する諸議論をまとめた文書『覚書』(1881年)5によると、石炭輸送実績は鉄道利用による輸送量が着実に増加しつつあったが、鉄道敷設以前から永きに亘って利用されてきた舟運も衰退することなく貨物料金水準の安さ、径路上の利便性も好まれて、石炭採掘業者達によって依然として選好されていた。例えば1880年の時点での、北部地域からパリ市内向けの石炭移出量およそ300万tについては、約200万tは鉄道によって、残る約100万tは舟運によって輸送され続けていた(Association (AP:1881), p11)。それ故に鉄道拡張期にあってなお見出された、このような舟運への依存度の大きさと必要性こそ、次に検討する輸送サービス需要者らが求めた既存舟運網拡充化のための新運河計画設定の背景になっていた。なお同時期の両輸送機関の北部地域=パリ間の石炭1t当たり運賃は、舟運では6フラン50c、鉄道では7フラン40cであった(Ibid, p14)。

注意を要するのは、鉄道による石炭輸送量の増加期においても北部地域の石炭採掘業者、工業・商業企業家たち(石炭商人、ガラス製造業企業、砥石商人等々の地域企業家たち)(Commission (AP:1881), p1)が鉄道利用の

みに傾斜することなく、既存の舟運ルートに加えて、より短距離でパリと直結する新たな運河建設計画を企図していた状況である。

この建設には二種の計画案が存在していて、技師長フラマン(FLAMANT)による案では、リール=パリ間は273Km、リール=ルーアン間は433Kmの水路を予定していた。また技師長オローの案は、前者を336Km、後者を496Kmとしていて、より標高の高低差が大きく、また通過予定の水門数がより多いものであった(Association (AP:1881) p31:Commission (AP:1881), pp8-13)。

北部地域=パリ間水路拡張調査委員会の、検討最終会議『議事録』(1881年)(Commission (AP:1881), pp5-6)によれば、舟運と鉄道利用双方の得失が幅広く考量された上で、議論の結果として今後の舟運活用のための新規運河開削計画、すなわち「北部運河計画」推進が結論付けられた。この会議出席者の一人であり、舟運への大口荷主であったガラス製造企業サン・ゴバン社(Saint Gobain)の商務部長メユシエール(MAYOUSSIER)は次のように発言していた(同社は今日も現代フランスを代表する業界最大手の国際企業)。「オワーズ川は既に舟運にとって不十分な状態であります。混雑のために、舟の航行中に8日間の待機があったり、またメリ=ジャンヴィル(Méry=Janville)間航行(約70km)に、15日間もかかってしまいます。オロー技師長計画案の実施を求めるものです」(Commission (AP:1881), p22)。

また北部地域の主たる大口荷主たち、特に石炭採掘業者らが舟運利用の利点として挙げるのは、先に触れたように鉄道よりも低価格の輸送運賃設定(Association (AP:1881), p14)であることその他、鉄道建設費が水路整備と比べて用地買収を含め、より高価につくこと、「1879年輸送危機」と呼ばれた大量降雪による、運転休止をもたらした雪害の打撃が著しかった鉄道の場合と比べて、舟運では、より軽微であったこと、である(Ibid, pp12-13)。

そのうえ注意を引くのは、地元の商業会議所

関係者が主張する運河開削、延長による新規地域雇用効果への期待である。これは、開削・整備工事期の人夫臨時雇用も含むが、むしろ運河開通期以降の地域に新たに生ずる運河維持業務、舟運関連業務がもたらす新規雇用吸収が目されていた (Ibid. p13)。

もちろん水路を用いる舟運の側も、季節上、天候上の難点をもつ。前出の北部地域＝パリ間水路拡張調査委員会『議事録』によれば、大増水期、洪水期には、水路の脇に付設されていた引き舟道が水没して、川舟の航行に支障を来していたことである。この他に舟運の難点として指摘されていたのは、運河のように舟運航行用に整備されていない一般河川を通過する際の困難さである (Commission (AP : 1881), pp5-6)。

貨物輸送に舟運を選好してきた大口荷主からも、同様に自然条件の季節的変化による水運上の不規則性に因る弊害が指摘され、その改善が求められた。同委員会『議事録』では、ある技師の以下のような発言が記録されていた (Commission (AP : 1881), pp7-8)。

「[水運の問題点については] パリのある大工業企業経営幹部が、ベルギー＝パリ間水運特別業務担当技師長へ出した1878年2月9日付の手紙を読めば十分である。曰く『水上交通は鉄道と比べて高価ではありませんが、しかしながら洪水や結氷期から帰結する不規則性は、本職をして年間400～500艘以上の舟を利用していき難くするものがあります。(中略)』

まさしく冬季の輸送業務確立のために、大いに熟考していただくべき供給の方途を実施する必要があります。(後略)』と。」

このように舟運には鉄道利用に比しての難点も存在したが、その点を考慮してなお、舟運利用の総合的な有利性が荷主たちに広く、強く認識されていたのは改めて留意に値する。このような認識が、〈鉄道建設拡張期〉である1880年代において、更なる運河開削・延長計画を北部地域にて推進させることになるのである。幾つもの同運河計画着工認可のうち「北部運河建設計画」

に含まれる「エール運河 (le Canal d'Aire) ＝ラ・バセ (La Bassée) 間水路と北部鉄道線との関係点設置」の認可政令 (1887年4月21日政令)、同「事業仕様書」が87年に公布された。

同政令前文には「共和国大統領は公共事業大臣からの本件報告につき」、前出の〈北部地域＝パリ間水路拡張調査委員会〉を含む「予備的計画作成が委ねられた各合同会議・議事録により、並びに公共土木事業合同委員会1887年2月14日付意見により」、また「パ・ド・カレ県知事発の1887年1月15日付書簡により」、(他の請願等を含む) これらの「求めに鑑みて国务院了解のもと本政令を発する」と発令へ至る諸経緯が明記されている。このような認可政令を獲得しつつ地域企業家群は「北部運河計画」の部分着工、整備を重ねながら、その建設を進めていった (他にカレ商業会議所へ各種水運施設の整備・運用を認可した1891年3月19日政令等)。

②「北部＝東部連絡水路建設」請願

以上にみた19世紀後葉の「北部運河建設計画」に止まらず、その後の世紀転換期にかけても荷主たち輸送サービス需要者ら、また地域商工業企業家たちは、舟運ネットワーク拡充のための新規水路拡張を必要としていた。国内の北部地域と東部地域とを結ぶ新たな連絡水路建設を求める北部地域内の商業会議所十二所が結集した総評議会 (Congrès des Chambres de Commerce de la région du Nord de la France) 議決の、公共事業大臣宛書簡上での「請願」(1900年)の内容は、国内を横断する一大物流ルートとしての新水路建設案を求めるものであった。「請願」は以下のように訴えている (Chambre de Commerce de Paris (CCIP : 1900), pp48-50)。

「(前略) 北部地域と東部地域との間、すなわちメジエール (Mézières)、ロンウィ (Longwy)、ナンシー間での商品流通は破格の重要性をもつものでありまして、流通は、いや増すばかりであることは疑いを容れないところであります。東部地域での多数の工場はノール、パ・ド・カレの両県炭田産の石炭、コークスを要しているのでは

り、またノール県南部及び東部地域の製鉄業は大量の商品流通を為さねばならず、[それゆえに] 現状の水運ルートは、実に長大なものになっていることを認識せねばならぬのであります。東部地域で製造される鋼は、北部地域にて圧延へ付されるために送られ、また精錬され、鑄造される鑄鉄は、同地 [= 北部] にて、夥しい販路を見出しております。

大臣閣下、[本計画への] 競争的事態は存在せず、北部地域全体が、これら二本の運河建設を欲していると我々が確信する、かかる諸事情を閣下に提示していくには[未だ] 不十分であるかもしれません。

[上記の件については、] 1900年5月14日、リール市での会合にて、全会一致で採択された。会合に参加したのは、アブヴィル (Abbeville)、アミアン、アルマンティエール (Armentieres)、アラス (Arras)、ボーヴェ (Beauvais)、ベチューン (Béthune)、カレー、ドゥーエ (Douai)、ダンケルク、リール、トゥールコワン (Tourcoing) 及びヴァランシエンヌ (Valenciennes) の各商業会議所。]

③鉄道各社と〈連係〉への対応

北部地域とパリとを結ぶ新たな「北部運河」計画の策定、実現にむけての過程 (1880年代以降) にあって、この地域に幹線網を敷設していた北部鉄道会社の動向を他の鉄道会社の水運＝鉄道〈連係〉への対応も視野に入れながら、ここで検討しておく。同社の基本姿勢は、この新水路に対して、特段の関与を為そうとするものではなかった。積極的に、この新運河と本社幹線との接点を設けていくわけではなかったのである。

そもそも鉄道各社は、北部鉄道に限らず、輸送市場内における鉄道の競争相手となる舟運網との協調、協力は、あまり考慮してこなかった。とはいえ鉄道会社側が、舟運網と鉄道路線との接続、連係箇所の設定を全く試みなかったわけではなかった。

北部地域では、水路上の河川・運河港であるポル・ヴォバン港 (Port-Vauban)、ドン港 (Don)、ポンタ・ヴァンダン港 (Pont-à-Vendin) と北部鉄道路線とが接続する三つの連係箇所が設けられた (LÉON, P. (1903), p149)。

六大私鉄各社の水運への関り方で共通する第一点は、そのそれぞれの鉄道沿線近辺の海港 (とりわけ国際貿易港) での輸出入貨物の取扱には大きな関心を持っていたことである。ことに西部鉄道は、例えば、ルーヴル港のような大規模な国際貿易港との連絡を、また北部鉄道は地域沿線の諸海港との連絡 (CARON (1973), p380) を、それぞれ重視していた。

各社間の第二の共通点は、舟運網との連係に関しては水路と鉄道路線とが並行して通っていない、いわば非競争区間では推進していく契機も認められたことである。北部鉄道の場合も、既述の三港など、競争性の低い箇所での舟運網との連係が実現した。

それ故に、このような舟運網との〈非競争性〉の度合を鮮明に反映して、鉄道各社間での舟運網との連係への密度には差異が生じるようになった。東部鉄道、PO (パリ＝オルレアン) 鉄道、PLM (パリ＝リヨン＝地中海) 鉄道は、北部鉄道を含む残り各社と比較して、より多くの連係を進めることになった (LÉON (1903), p104, p107)。

2-3. 〈再編策 二：水路＝鉄道連係への新機軸〉

前節では、北部地域の事例を中心に、1880年代の舟運網の拡充化と鉄道路線拡張の同時進行的状況をみた。北部鉄道の場合も鉄道会社側は (若干の河川・運河港との接続を例外として) 舟運との連係には、実に消極的であった。この消極性は、舟運との競争関係に起因した、輸送サービス供給者である鉄道会社内部の都合によるものであって、輸送サービスの顧客たち (需要側) が、「連係」を不要としていたわけではなかったのである。

北部地域で顕著であったのは、荷主としての地域企業家達の関心が、舟運と鉄道双方の拡充

から得られるであろう、より大きな輸送上の利便性確保に向けられていた状況である。このような傾向に加え、さらに北部地域に近接するノルマンディ地域では次にみるように、この両者を組み合わせた複合的体制による新たな輸送ネットワークの構築を指向して、その日常的利用の開始を待望するに至った。

それ故に、ノルマンディ地域の荷主と地域企業家群ら輸送サービス需要者側は、鉄道会社、すなわち輸送サービス供給者の、この連係への消極性に飽き足りず、複数の輸送手段の組合せを軸とする、新たな輸送体系構築に向けての働きかけを試みるようになる。

①舟運網を結ぶ鉄道路線の延長化：ノルマンディ地域

前出の『報告付録』(Chambre de Commerce de Paris (CCIP:1900))に拠ればノルマンディ地域の大国際貿易港を擁するル・アーヴル市(セーヌ・アンフェリュール県)の商業会議所と、その近郊ボルベック(Bolbec)町(同県)の商業会議所が、それぞれ別個に「ル・アーヴル＝ポン・トゥドメール線」(Ligne du Havre＝Pont-Audmer)建設の意見書を、前出の交通機関調査委員会に提出していた。この新線は、大港ル・アーヴルと、その東郊に位置するセーヌ河支流の河舟拠点ポン・トゥドメール(対岸の、ユール県)とを結ぼうとするものであった。ノルマンディ地域では大河セーヌと、その幾つもの支流、運河が東西に流れていて、パリ及び同周辺地域とセーヌ河河口のル・アーヴルとを結んでいる。そこには高密度の水運網が存在していたが、セーヌ河の北側(同河右岸)と、その南側(同河左岸)を縦断に結ぶ輸送路は河舟による舟運ルートに限られていた。

ル・アーヴル商業会議所「意見」(Chambre de Commerce de Paris (CCIP:1900) p35)によると、

「本商業会議所にとっての全くもっての欠落、そして調査委員会へ注意喚起すべき点とは〔フランス〕南西部地域へ直結する交通路の不在である。ルーアンからセーヌ河

河口〔ル・アーヴル〕までのあいだの大河〔セーヌ河〕横断には、幾つかの水上の途筋〔ルート〕に拠るしかなく、ル・アーヴル、バス・ノルマンディ、ブルターニュ、メーヌ、アンジュ、等々の間での貨物発着は、大幅な回り道を強いられざるをえない。その上、豊かな農業地域とセーヌ左岸部(河の南部)の工業地域との物資のやり取りは、殆ど、かなわぬことであつたのである」、
という状況であつた。

そこで、この鉄道新路線はル・アーヴル市近辺のセーヌ河右岸の地区と、左岸の舟運拠点地の一つ、ポン・トゥドメール(Pont-Audmer)とを南北に結ぶことが企図された計画線であつた。

ル・アーヴル商業会議所としては、その計画線の一案(1900年)を次のように考慮していた(Ibid, pp35-6)。

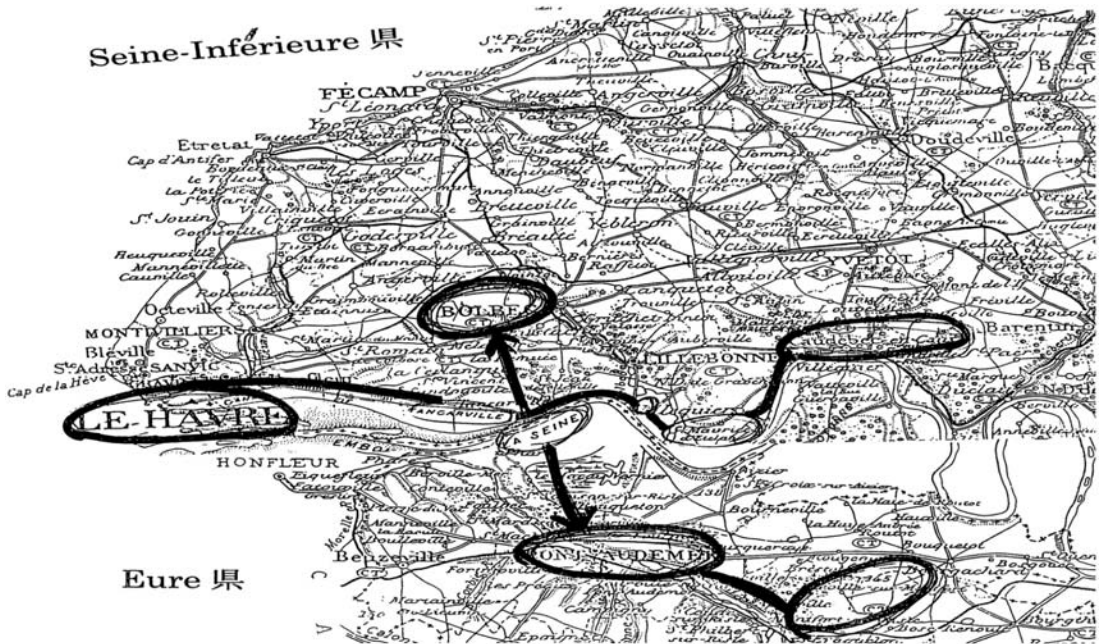
(同計画線は、)「ル・アーヴルより、セーヌ渓谷を経て、サン・モリス・デトラン(Saint-Maurice d'Etelan)へと至る、複線での一路線建設を成すものであり、大河〔セーヌ〕を高架橋で横切つて、右岸のコドベック(Caudebec)と左岸のポン・トゥドメールと連絡しつつ、グロ・モンフォール(Glos Montfort)へと達するものである」と。

また同様にボルベック商業会議所も、次のような「意見」(1900年)を表明していた(Ibid, p36)。

「我々は〔セーヌ〕右岸との連絡を伴いつつ、タンカルヴィル(Tancarville)を経て、ル・アーヴルからグロ・モンフォールへ達する鉄道の有する公共的効用を喫緊に宣明することを強調するものである。すなわち、リルボンヌ(Lillebonne)、ボズヴィル(Beauzeville)、コドベックの各線であり、同左岸にてポン・トゥドメール線と連絡するものである。

この鉄道線は、国家と西部鉄道会社間での「1883年7月17日協定」によって、同社

図Ⅲ：「(セヌ水系連絡) 新鉄道線計画」路線



Le Havre = Pont-Audmer 鉄道新路線図 (1900年)：セヌ河及び同支流とタンカルヴィル運河の各河岸上の舟運拠点をつなぐ (筆者作成)。

に対して認可されていた。同年11月20日法は、この協定を承認して、リルボンヌ、ボズヴィル両線との連絡に関しては義務を負っているものであり、1881年6月5日法は同線の、ポール・ジェローム (Port-Jérôme) までの延長を命じている。(後略)

この二つの地点を結ぶルート案は上記のように幾つか存在していたが、注意を要する点は、いずれの案もセヌ河の南北岸に点在する河舟諸港、また舟運の各拠点を經由していくルートになっていたことである (図Ⅲ参照)。これらの河舟諸港では上記の各「意見」書提出に先行して、ル・アーヴル商業会議所「諸決議」(“les Délibérations”)による港・河川・水路整備工事の実施 (1890年12月19日政令)、ポン・トゥドメール商業会議所「請願」(“la Demande”)による河港整備工事の実施 (1898年3月25日政令)が既に重ねられてきた。

つまりは、この地域における充実した舟運ネットワークを前提にして、鉄道線が新たに地域内の幾つもの川舟港、舟運拠点を縫うように結んで延長され、鉄道が舟運ネットワークの機

能を補強していく輸送システムが切望されていたのである。すなわち、ここでは鉄道が舟運ネットワークを代替化していこうとするのではなく、鉄道によるセヌ河舟運ネットワークの補完化こそ、地域の経済界が、この計画線に期待していたことと評価しうる。

②新たな〈関係拠点〉の設定化

さて20世紀への転換期には、既存の豊かな舟運ネットワークを鉄道によって補完化していくル・アーヴル=ポン・トゥドメール線のような計画に止まらぬ新たな動きも生じた。世紀転換期には鉄道会社の側からも、鉄道と舟運との新しい密接な関係確立を目指すべきとの意思が表明されるようになる。1903年の北部鉄道会社の主任検査担当者の発言。北部地域リール市北郊のリス川 (la Lys: パ・ド・カレ県) 近辺では、「石炭集荷のためには、[舟運と鉄道双方による] 料金値下げ競争ではなく、舟運と鉄道両者間での、幾つかの関係拠点を確立していくことこそ、肝要である」と (CARON (1973), p377)。このような認識が、世紀転換期に至り鉄道会社側からも漸く現われるようになったのである。

注目しておくべき状況は、この20世紀初頭には舟運網と鉄道線との間に新たに設定すべき〈連係〉点に関する要望意見が、引き続き、さらに相次いだことである。パリ周辺の地域に限定しても、既に30ヶ所近くの〈連係〉点が設けられてきたが、さらに10ヶ所以上の〈連係〉点設定が、商業会議所を推進主体として求められていたのである（表Ⅳ参照）。

表Ⅳ：〈舟運＝鉄道連係〉点の設置状況（1903年）
〈既に設置済みの箇所〉

Don, Pont-à-Vendin, Rethel, Port-au-Perche, St Ouen, Ivry, Sens, Montargis, St Florentin, St Saturn, Vierzon, La Guerche, Gumguelle, Montlucon, Custine, Froidard, Varangeville, Girancourt, Passavant, Gray, Dijon, Besançon, St Jean de Losne, Chagny, Chalon-sur-Saone, Paray-le-Moniat, Roanne, Givors（計28箇所）

〈連係点設定要求の箇所〉

Lille, Béthune, Arras, Valenciennes, Cambrai, Abbeville, Amiens, Paris, Javel, Dercy, Montereau, Auxerre, Pagny-sur-Moselle, Épinal, Dole, Lyon（計16箇所）

典拠：LÉON（1903）所収

〈Carte des raccordements des voies ferrées et des voies navigables〉より作成。

また、これに加え19世紀末期から20世紀初頭にかけての第二次工業化の進行と共に新たに成された産業集積の空間が、水路と鉄道とが連係している結節点に形成されるようになってきた（表Ⅴ参照）。北部鉄道会社の路線沿線であるパリ北東郊のラ・ヴィレット地区（la Villette）への工場集中は、舟運網と鉄道幹線との連絡の充実ぶりに負っているところが大きかった（CARON（1997），pp585-587；市川文彦（2003）；同（2005a）。また同ほか（2006），第4章）。同地区の他、とりわけ鉄道駅＝運河河岸の連結点を擁するサン・マルタン運河沿い、ウルク運河沿いが新たな事業所立地先となっていた（市川（2005b），55-57頁）。

表Ⅴ：帝都・パリ市北部＝ラ・ヴィレット地域小史（19世紀）

1802	サン・マルタン（St.Matrin）運河の工事開始
1812	ウルク（Ourcq）運河完成
1825	サン・マルタン運河完成（ラ・ヴィレット＝セーヌ河間…約4.5km）
1842	Nord貨物駅開業（…La Chapelle-St. Denis地区に、貨物3駅開設）
1856	石炭専用貨物駅開業（…La Chapelle-Charbons 駅）
1861	ラ・ヴィレット地区、パリ市に編入
1862	St. Ouen運河倉庫・鉄道会社開業（1855, 1856 政令）
1867	ラ・ヴィレット地区に食肉市場増設
1875	北部鉄道、St. Denis運河河岸に新駅設置
1886	La Chapelle-Triage駅を、北部鉄道の貨物調整駅として再編
1913	La Villette地域の各駅、貨物取扱総量ピーク記録（＝579.1万t）
1986	科学・産業新都市La Villette、オープン

典拠：市川文彦（2005b），p56より。

本節最初に吟味した（近代輸送体系「再編第一」としての）「北部運河計画」に関する議論の中には、まさにラ・ヴィレット地区のような工業地帯と本運河計画との関係性構築も焦点になっていた。パリ近郊、サン・ドニ地区のある工業家は「〔本運河開削計画は、既に〕運河が張り巡らされている工業地帯へ通じていること」こそ重要、と発言している（Commission（AP：1881），p22）。この発言に対する技術陣からの答弁は「新運河の商業上の利益という観点からすると、計画はパンタン地区周辺〔Pantin：パリ近郊〕の工業発展に大いに資することになろう」（自治体業務担当技師）というものであった（Ibid，p23）。

このように第二次工業化期にパリ近郊で「舟運＝鉄道連係」設定、また連絡状態を前提として新たな工業集積が進行していたことがわかる（CARON（1997），p584 sq）。

鉄道経営史研究の立場からフランソワ・キャロンは、このラ・ヴィレット地区への工業集積進行をもたらした相互連関する三つの要因の組合せを指摘している。すなわち1）舟運網と鉄道線との、両者によって形成される特徴的な交通の要衝となっていたことを初めにして、2）

規模が大きく、かつ成長途上の地域市場を有していたこと、3) 多数、上質の熟練労働力が、そこに存在していたこと、である。ラ・ヴィレット地区における、かかる新たな集積動向は、第二帝政期における首都中心に設定された鉄道幹線網の建設によって加速され、市中とは対照的に比較的規模の大きな工業事業所、工場が立地するようになった (Ibid, p585)。

鉄道会社側も、このような事態を享けて、新たな舟運網との関係から生じる荷主たちにとっての利便性向上のために、より積極的対応を迫られるに至る。

3. 商業会議所の輸送政策形成機能

今までにみてきたように、在来的輸送手段たる舟運と近代期に新たに登場した鉄道との〈関係〉という交通体系上の新機軸の具体化は、輸送サービス供給者たる鉄道各社の慎重な対応姿勢を超えて、むしろ舟運ないし鉄道を利用する荷主や運河沿い、沿線在住の企業家など、専ら需要サイドによる働きかけによって推進されてきた。輸送サービス需要者としての彼らの、輸送体系再編策への模索と貢献は留意すべき点である。

もう一つ注目すべき点は、当時の輸送体系再編策への地域企業家群の関与の方法と、彼らの果たした機能の変化である。19世紀後葉頃まで彼らは大口荷主として、専ら、その利害関係に根差した地域交通制度面での改善交渉主体としての役割に終止していた。いわば彼らの交渉活動は、自身に関連する地域の交通条件改善のための「圧力団体」としての側面に止まっていたのである。

彼らは、しかしながら次第にその役割を変質させていく。19世紀末から世紀転換期にかけての時期に至ると、各地の交通制度改善の諸要求を一括して取り次いでゆく単なる地域「圧力団体」グループの立場から、中央政府による交通政策決定への関与者としての立場へと転化し、その新たな役割を強化していくのである。

3-1. 商業会議所の従来までの機能

〈商業会議所憲章〉とも称される商業会議所の機能、任務を規定する1894年4月9日法の条文と、我が国の商業会議所聯合會事務局による調査記録 (「依田信太郎囑託 報告演説」) によれば、19世紀末期フランスにおける商業会議所の役割は、次の五点に整理できる (依田 (1924), 30-38頁; 古賀和文 (1988) 第一章, 第六章, 285-311頁 (「資料1」))。

- 一、商工業に関する、政府の法定諮問事項：商慣習に関する法規制定・改廃、政府認可の地域内輸送料金設定。
- 二、「商工業繁栄のための」政府への建議事項：商業法規、関税率に関する建議。
- 三、商工業関連の諸施設、(共同倉庫など)の運営⁶。
- 四、商務行政の(官庁との)分掌：原産地証明の発行、商業取引所、株式取引所管理など。
- 五、大臣との連絡、商業会議所間の連絡業務。

以上の規定から明らかにされるのは、この時期のフランスの商業会議所が、商工行政と密接な関係にあつて、行政上の業務を部分委託されていること、また共同倉庫、河港・海港関連施設などのような、産業活動用インフラストラクチャー、または交通・輸送インフラストラクチャーの管理・運営を任されていたことである。

また上記「二項」にみられるように、時に必要に応じて政府への「建議」を行うことも認められていたが、その「建議」内容は、商業法規、関税率に関するものに限定されている。すなわち輸送・交通政策を初めとする多様な産業政策全般に関する提起、また中央政府との政策協議に、商業会議所が恒常的に与るように制度化されていたわけではなかったのである。

3-2. 商業会議所の全国輸送政策形成への関与

以上にみた、商業会議所のおかれた状況に変化が生じてくるのは、19世紀末から世紀転換期にかけての時期である。

輸送政策決定過程においては、とりわけ地域の企業家群の意見集約の場、陳情取り纏めの場としての機能に止まっていた各商業会議所は、次第にパリ商業会議所を中心にして、中央政府と連携し、新たな全国交通体系形成へ寄与していく新たな役割を發揮していく動きを示すようになった。

公共事業大臣による、各地の商業会議所代表らを招致した輸送政策に関わる会議が、世紀転換期までに設けられるようになる。この時期には前後して、鉄道高等評議会、観光高等評議会といった組織も作られて、パリ、リヨン、マルセイユなど主要都市の商業会議所会頭が、そのメンバーとして関与していく（古賀（1988）、p295）。

複数の交通手段に関して議論する場として、先ず「輸送諸機関高等評議会」（Le Conseil supérieur des voies de communication）が1878年に設立された。これは公共事業大臣が諮問する水運、鉄道、道路の整備に関わる諸問題を議論し、調査を実施する組織であり、国内九ヶ所の商業会議所会頭が構成員に含まれた。しかし、その設立意図を示す1878年1月31日政令によれば、評議会での政策提議は明記されてはいなかった。

これに対し、さらに1902年に設立された「国内水運・港湾諮問委員会」（Le Comité consultatif de la navigation intérieure et des ports）では、水運・鉄道線関係点設置、その他の鉄道業との関係調整も含め、公共事業大臣が諮問する水運業務を初め、あらゆる交通問題を議論し、委員会が政策立論を含めて意見表明することが規定されていた（同委員会設立に関する1902年2月15日政令前文及び第8条）。さらに大臣諮問事項に関連する政策提起を含む広範な議論、その報告書への掲載法と公表の手続きも定められていた（同政令第9条、第10条）。

そもそも同委員会は、政令と同時に公にされた公共事業大臣による『共和国大統領宛報告書』（Rapport au Président de la République

française, fév. 1902）が明示するように、「商業会議所こそは、我が国水上交通網の経営と諸設備を整える国家への協力に満ちた方策を実現する、第一の主体に他なりません」との政府側認識の許で、「本委員会は、まず議会、商業会議所、水上交通業者及びその主要顧客らを含むもの」として組織化されることになった。前出の高等評議会の場合よりも多くの、政策形成へのより深い関与度を反映する国内二十五ヶ所の商業会議所代表が構成員となっていた。そして「この新組織は、鉄道諮問委員会との協調のもと、他国の同一機関と同様にフランスでも、その安定性を期待しうる様々な交通手段間の協力態勢を確実なものにしていくはずであります。

このような協力態勢並びに我が国の様々な輸送機関を結集させていく、かかる機構〔本委員会〕こそが、〔競争を伴う安価な交通料金体系実現による〕我が国内生産原価のさらなる低下と、フランスの経済発展へ高度の影響力をもたらしめるに寄与するであろうことを、本職〔公共事業大臣〕は確固として期するところであります」との意図が込められていた。

同委員会の決定により、PLM鉄道との協力によるリヨン川港駅設置（LÉON（1903）pp.104-5）も具体化した。また同委員会委員としての商業会議所代表七名も新たな構成員となる「全国水運総局」（L'Office national de la Navigation）が、1912年に新設された（1912年9月23日政令）。これは水上交通の改善策、経営法、水上輸送政策に関する総合的な調査・研究を進めていく機関（同政令前文、第1条）である。商業会議所による国内輸送政策立案への関与がさらに深まりゆく制度化が、ここに進展したことを意味している。また、これに先立ち多くの地域企業家達、諸商業会議所が求めてきた「鉄道＝舟運間の関係に関する法律」（1908年）制定も為された。

つまり、ここにパリなどの基幹的な商業会議所を中心に、会議所間の地域経済上の利害を超えた連携が試みられ、政策企画機能を發揮しな

から全国交通体系形成に寄与していく会議所の新たな機能が確立してくるのである。いわば従来型の地域圧力団体としての機能に加えて、輸送政策に関する新たな政策形成機能が、商業会議所に付加されてきたのである。

結 び

鉄道創業当初から近代フランス貨物輸送市場において、競争的關係にあった舟運と鉄道は、地域企業家群の、すなわち需要側の主導による両者連係の多様な進展によって、集荷量拡大など、相互に利益獲得機会を得ていくことになった。とりわけ既存の在来的輸送手段としての舟運ネットワークの更なる展開は、鉄道との競争と協調(殊に舟運＝鉄道連係拠点の設定化)のプロセスを経ながらも、その旧来の姿を温存していたわけではなかった。すなわち輸送サービス需要者としての地域企業家群は利用慣れた水運システムの〈現状維持〉を図るというよりも、むしろ〈鉄道出現〉という新たな環境変化に対応する舟運ネットワーク改編、そして、それを含む近代輸送体系全体の再編を志向していた。鉄道との連絡による一層の輸送機能向上という新要素、新機軸によって、舟運ネットワーク自体の機能拡充化が、質的に進展していくことになったのである⁷。

鉄道網拡張下において、全土に展開していた近代フランス舟運ネットワークの取扱貨物量が、図Iの如く第一次大戦期以降に至るも継続的、長期的に伸長し続けていた状況は、まさに地域企業家らの革新的行動による舟運ネットワーク上の新機軸、様々な変革によって促されたものであった。それは商業会議所を拠点に需要側主導による、政府との連携も指向した輸送体系再編策の具体化として位置づけられる。

* 本論文は経営史学会関西部会2008年度4月例会(4月26日)、企業家研究フォーラム第6回(2008年度)全国大会(7月12日)での各報告に基づく。本論文を草するにあたり本誌匿名レフェリー各先生のコメントから、また報告時の佐村明知先生、黒澤隆文先生、梶本元信先生、柴孝夫先生、西川浩司先生、佐々木聡先生、豊田博先生の御論評、御教示から、それぞれ貴重な示唆を多く得た。記して厚く御礼申し上げる。

【注】

- 1 ここでは、第二次〈フランス型交通革命〉を、1850年代から1910年代にかけての舟運ネットワーク拡充化と鉄道建設拡張化とを同時進行させ、また水運＝鉄道連係を図る輸送政策がとられて、輸送量が成長した現象と定義しておく。1830年代から40年代末までの、鉄道建設中心の輸送政策と輸送量成長の期間は、第一次〈フランス型交通革命〉として、両者を区分しておく。市川文彦ほか(2006)、第4章;市川(2008)、53頁参照。
- 2 パリ商業会議所が関わる交通手段間の調整組織: Commissions régionales de coordination fer-eau. Chambre de Commerce de Paris (CCIP: 1934), pp1-6.
- 3 パリ商業会議所に属するレネイ(LAINEY)とオルツ(HOLTZ)の両名が、フランス代表として臨んだ第4次・内国水運国際会議(The Fourth International Congress on Inland Navigation, 1890年、於 英国マンチェスター市)での発言は留意に値する。曰く「水運からも、鉄道からも利益を得つつ、この両者を利用してまいりたいのであります」と(1890年7月31日審議)。The International Congress on Inland Navigation (1890), p57.
- 4 Commission chargée de donner son avis sur les résultats de L'Enquête relative au doublement des voies de navigation entre le Nord et Parisによる文書。以下、Commissionと略す。
- 5 Association pour favoriser l'exécution du Grand Canal du Nord (北部大運河開削促進協会)による文書。以下、Associationと略す。
- 6 145の商業会議所中、30ヶ所が「河港、海港」関連施設を所有していた。依田(1924)、35頁。
- 7 なお全国を対象とする運河建設、鉄道敷設のような大規模土木事業に関連する諸史料は、フランス国立史料館ANにおける分類番号「F14」シリーズ等の文書群として保管されている。
また早稲田大学・高田早苗記念研究図書館には近代フランス交通史料の貴重な収集蓄積がある。今後、本稿で焦点をあてたパリ市史料館AP文書、またパリ商工会議所CCIP史料に加えて、目下検索中のANはじめ他館収蔵史料、吟味中のかかる早大所蔵文書も用いて地域比較をも試みながら、考察を続けていく。

〈文献一覧〉

I. 文書館史料

* Archives de Paris所蔵文書：AP [Cote : D1S5 1]

Association pour favoriser l'exécution du Grand Canal du Nord, "Note au sujet de L'Enquête ouverte sur l'Avant-projet", Lille, 1881.

Commission chargée de donner son avis sur les résultats de L'Enquête relative au doublement des voies de navigation entre le Nord et Paris, "Procès-verbal de la Commission : 4 mai 1881", 1881.

* Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris所蔵文書：CCIP

Chambre de Commerce de Paris, [Cote : IV-8.10 (1)], "Annexes au Rapport de la Commission d'Enquête des voies de communication", 24 octobre 1900.

Chambre de Commerce de Paris, [Cote : IV-8.30 (1)], Office des Transports, "Coordination Rail-Eau", 1934.

II. 欧文統計・文献・調査資料

"Annuaire Statistique de la France",

vol 15 (1892-1893-1894), vol 18 (1898), vol 23 (1903), vol 34 (1914 et 1915).

"International Historical Statistics : Europe 1750-2000" (2003) (MITCHELL, B. R. ed.)

"Le Journal Officiel" (フランス共和国『官報』)

BERTRAND, Alain & GRISSET, Pascal (1994)

"L'Economie française 1914-1945"

(『フランス戦間期経済史』原輝史 監訳, 1997年)

The Board of Trade (1910), Great Britain

"Reports to the Board of Trade on Railways in Belgium, France and Italy".

BOSSARD, Ch. (1900)

"La France du Nord".

CARON, François (1973)

"Histoire de l'exploitation d'un grand réseaux : la Compagnie de chemin de fer du Nord 1846-1937". do. (1997/1999)

"Histoire de Chemin de fer en France" tome I&2.

Chambre de Commerce de Calais/LENNEL, M. F. éd. (1908)

"Calais : Son Port, Son Industrie"

CHEVALIER, Michel (1843)

"Des intérêts matériels en France"

DELECLUSE, Jacques (1985)

"Les consuls de Rouen, marchands d'hier, entrepreneurs d'aujourd'hui"

De FOVILLE, Alfred (1880)

"La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociaux".

The International Congress on Inland Navigation, Manchester. (1890)

"The Fourth International Congress on Inland Navigation"

KRANTZ, Jean-Baptiste (1868)

"Amélioration de la Navigation de la Seine entre Paris et Rouen"

LÉON, Paul (1903)

"Fleuves, Canaux, Chemins de fer".

MATHIAS, Peter (1983)

"The First Industrial Nation".

(『最初の工業国家』, 小松芳喬 監訳, 1988年)

MERGER, Michele (1995)

"The Economic Performance of Inland Navigation in France"

in A.KUNZ and J. ARMSTRONG ed. (1995)

"Inland navigation and economic development in nineteenth-century Europe"

TOUTAIN, Jean-Claud (1967)

"Les transports en France de 1830 à 1965", Economie et Société Série AF-9, septembre-octobre 1967.

VOIES NAVIGABLES de FRANCE (2008)

"VNF Actualités 2008".

III. 邦文文献

権上康男 (1982) 「フレシネ・ブラン (1878-82年) と財政投資政策」遠藤輝明 編『国家と経済 フランス・ディリジズムの研究』所収

原輝史 (1979) 『フランス資本主義研究序説』

原輝史 (1986) 『フランス資本主義 成立と展開』

原輝史編 (1980) 『フランス経営史』

東出加奈子 (2003) 「19世紀前半のパリの港, 河岸, 橋」『関西大学西洋史論叢』第6号

東出加奈子 (2006) 「パリにおける旅客船のはじまり」『人間文化研究年報』(奈良女子大学大学院) 21号

廣田明 (1982) 「サン・シモニアン」の鉄道建設運動」

遠藤輝明 編『国家と経済 フランス・ディリジズムの研究』所収

市川文彦 (1991) 「パリ中央市場の成立と近代フランスの流通システム 第2帝政期から20世紀初頭にかけて——」『市場史研究』第9号

市川文彦 (2003) 「〈道〉から望む「近代」到来の諸状況 一九世紀後期フランス経済社会の場合——」『関西大学西洋史論叢』第XXVI号

市川文彦 (2004) 「近代フランス中西部地域における定期市の長期動向 19世紀後葉から20世紀中葉にかけて——」『経済学論究』(関学大経済学部) 第58巻3号

市川文彦 (2005a) 「比較都市交通史からの接近」『市場

史研究』第25号

市川文彦 (2005b) 「コメント [2004年度春季全国大会報告]」『市場史研究』第25号

市川文彦 (2007) 「水路網が結ぶ〈道〉(第5章) 近代フランス新・交通革命の担い手としての舟運——」阿河雄二郎・田中きく代編『〈道〉と境界域 森と海の社会史』所収

市川文彦 (2008) 「第二次〈フランス型交通革命〉期における水運＝鉄道連係への新たな模索——需要サイド主導による輸送体系再組織化の試み——」『大阪学院大 経済論集』第22巻第1号

市川文彦ほか (2006) 『史的に探るということ!——多様な時間軸から捉える国際市場システム——』

伊藤敏雄 (2005) 「昭和初期大阪及びその近郊における貨物自動車輸送の発展」『市場史研究』第25号

梶本元信 (2008) 「戦後イギリスの運河再建運動」『交通史研究』第65号

古賀和文 (1988) 『20世紀フランス経済史の研究 戦間期の国家と産業』

栗田啓子 (1992) 『エンジニア・エコノミスト フランス公共経済学の成立』

作道潤 (1995) 「19世紀～第一次世界大戦期フランスにおける流通革新と物流」森泰博編『物流史の研究 近世・近代物流の諸断面』

佐村明知 (1983) 「プロト工業化モデルとフランス北部の工業化局面——ピカルディ地方とノール県東南部を中心に——」安場保吉・斎藤修編『プロト工業化期の経済と社会 国際比較の試み』

佐村明知 (1986) 「プロト工業化モデルの再検討——前工業化期フランドルの生活水準と人口動態——」『大阪大学経済学』第35巻第4号

関谷次博 (2005) 「物流変化の要因分析」『市場史研究』第25号

田中俊宏 (1977) 「七月王政期の鉄道事業をめぐるインタレスト (1), (2)」『経済学論叢』(福岡大) 22巻2, 3号

種崎晃 (2005) 「阪神港のネットワークとクラスター: ローカル・カーゴとグローバル・カーゴ」『市場史研究』第25号

次田健作 (1972/73) 「一九世紀におけるフランスの鉄道建設 (一), (二)」『大阪大学経済学』第22巻第2号, 第3号

次田健作 (1979) 「第2部-1 フランスにおける産業革命」角山栄編『講座西洋経済史 II: 産業革命の時代』所収

上野喬 (1981) 「フランス産業革命期における生産力論者の交通制度論」『社会経済史学』第46巻第6号

上野喬 (1995) 『ミシェル・シュヴァリエ研究』

柳敦 (1992) 「一九世紀末フランスにおける葡萄酒産地問屋のマーケティング活動」『経営史学』第27巻第

1号

依田信太郎 (1924) 「依田信太郎嘱託 報告演説」商業会議所聯合會事務局『最近の歐米商業會議所』所収