

## フランス金属工業と貿易自由化

— 1860年アンケートの検討 —

清水 克 洋

(昭和60年4月12日受理)

### The French Metal Industry and the Liberalization of Trade

—An Inquiry into the 1860's Enquête—

by Katsuhiko SHIMIZU

This paper is composed of: 1, a summary of the 1860's enquête of the French metal industry, 2, two cases of the difference between the cost of production in France and in England, which I will attribute to the difference in cost of raw and combustible materials and to the presence or absence of mass production, 3, the line of development of the French metal industry, which can be drawn from the above enquête.

本稿の構成は以下のとおり。1, 1860年フランス金属工業アンケートの概要。2, フランスとイギリスの生産費格差の二大要因、すなわち、原・燃料価格の相違と大量生産の有無。3, アンケートから引き出しうるフランス金属工業の発展方向。

#### はじめに

フランスにおいて実施された一連の貿易アンケートは、1828年の製鉄業にかんするそれを嚆矢とする。われわれは、そこに取上げられた輸送網改善要求と、外国人労働者問題を検討し、木炭製鉄から石炭製鉄への転換期における資本・賃労働関係と、その発展方向を見た。すなわち、熟練労働依存の体制が解体への重大な一步を踏み出しながらも、形を変えて継続されたことと、いわゆる外部労働の全面的再編成とである。また、1830年代に深刻化し、1841年児童労働制限法に結果した労働者の貧困問題と、1834年アンケートの分析は、産業革命の先頭を切る当時の綿工業において、自動装置としての機械体系と、それに照応する労働力編成が一応確立したこと、同時に、紡績工と児童助手との雇用・徒弟関係に表わされるその限界を明らかにした。さらに、1860年アンケートのうち、綿工業にかんする部分からは、貿易自由化を契機に一挙に自動ミュールの採用を推進し、工場体制を強化しようと綿業資本の動向を讀取ることができた<sup>1)</sup>。

英仏通商条約締結直後に関税率の決定を主な目的として実施された1860年貿易アンケート (Conseil Supérieur de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce. *Enquête. Traité de Commerce avec l'Angleterre*, 7 Vol, Paris, 1860, 1861.) の最大部分を占める金属工業アンケート<sup>2)</sup>は、労働者に対する専制的指揮権としての資本というわれわれの研究視角からするならば何を語りかけるであろうか。

すでに、このアンケートを素材にしたいいくつかの研究があり、それぞれ貴重な成果をあげている<sup>3)</sup>。にもかかわらず、それらは、このアンケートを特徴づける最大のポイントに言及することはあっても、正当な意味づけをしてくれなかった。結論を先取りして言えば、それは以下の点にある。すなわち、一つは、機械製造業を中心とする証人たちが、イギリスに対するフランスの競争力の低さを、前者の大量生産、後者の多品種小量生産に帰着させるという興味深い現状認識があること<sup>4)</sup>、いま一つは、製鉄業を中心とする証人たちが、もっぱら原・燃料価格のみを問題にし、具体的な生産のあり方についてほとんど言及せず、したがって、証言の中に際立って異なる二つの傾向が存在することである。

本稿の課題は、この二つの認識を整理して示し、その意味を専制的指揮権としての資本＝工場体制の発展という視角から検討し、総じて、金属工業にかんする1860年アンケートの基本性格を解明することにある。同時に、イギリスの強い影響の下で、しかも、それに対抗しながら発展したフランス資本主義の特質に接近したい。その際、産業部門としての重要性、証人数、何よりも本アンケートが含む二つの傾向を代表することを考慮して、製鉄業、機械製造業を中心に分析を進め、必要に応じて他の部門にも言及することとする。

#### 注

- 1) 拙稿、1820年代末フランス製鉄業における資本・賃労働関係、「経済論叢」第134巻 第1・2号 昭和59年7・8月、産業革命期フランスにおける労働者の貧困問題、「経済論叢」第127巻 第2・3号 昭和56年2・3月、1830年代フランス綿工業における工場体制と産業構造、「経済論叢」第127巻 第6号 昭和56年6月、貿易自由化前夜のフランス綿工業、「経済論叢」第130巻 第1・2号 昭和57年7・8月、参照。
- 2) 以下、*Enquête (1860), Industrie métallurgique.* と略記。
- 3) Cf. B. Gille, *La sidérurgie française au XIX<sup>e</sup> siècle*, 1968. 服部春彦, 第二帝政下の貿易自由化と産業資本, 河野健二編「フランスブルジョワ社会の成立」1977年, 村田春美, 1860年英仏通商条約と英仏間工業製品生産費格差—『1860年調査』分析—「土地制度史学」第95号 XXIV-3 1982・4, 中島俊克, 19世紀フランス製鉄業の発展, 原輝史編「フランス経営史」昭和55年, 参照。
- 4) 本アンケートは、この「大量生産」の内容を厳密に規定しうるに足る事実を提供しておらず、ほとんど、イギリスとフランスとの比較にもとづく相対的な意味で使われている。したがって本稿では、とりあえず、このような認識が存在したことを指摘するに止どめる。

#### I

アンケート委員会が招集した証人は、フランス人製造業者168人を中心に228人にのぼった。その中に、イギリス人15人、ベルギー人3人が含まれていること、8人の鉄道関係者が呼

ばれていることは注目に値する<sup>1)</sup>。フランス人製造業者の内訳は、質問事項設定にあたっての委員会の分類にもとづけば、第1表のとおりであり、No. 2, 3, 4は多数の部門を含み、証人数は大部分が5人以下、1人の部門も少くない。質問事項が、雇用労働者数や、生産高の項目を欠き、証人数の比較的多い製鉄業、機械製造業についても、その階層構成を統計的に示すことは不可能である<sup>2)</sup>。明らかなのは、両部門とも当時の代表的企業を含んでいたこと、製鉄業については、小木炭製鉄業者も招集されていたことである。

質問事項は、第1表の各部門ごとに設定された。No. 1 製鉄、No. 2 鉄製品(1)については、質問は、さらに製品ごとに細分されている。その典型例を第2表に掲げた。No. 3 鉄製品(2)、No. 4 非鉄金属、No. 5 機械についての質問を代表するものを示したのが第3表である。第2表は、質問がもっぱらイギリスとフランスの製品価格の比較、要求関税率と、その適用方法に集中され、生産の具体的あり方は問題にされていないことを示している。これに対し、第3表では、使用機械、および、そのイギリスを含む諸外国との比較についての質問が目につく。

ここでは、アンケート実施にあたっての政府、委員会の意図を全面的に解明できないが、以下の点だけは明らかである。まず、製鉄業、機械製造業を中心に、広く金属工業全体から証人が集められてはいるが、各部門について見れば、かれらが属する階層を示す指標は与えられず<sup>3)</sup>、製鉄業を除けば部門全体の代表という性格を持たせられていたことである。第二に、機械製造業を中心とする加工部門については、生産体制にかかわる質問がなされているのに対して、製鉄業を中心とする素材部門については、それが欠けていることである。ただし、前者の場合にも、使用機械、雇用労働者についてより具体的な項目を含んでいた同じ'60年の綿工業アンケートに比べるならば大雑把な質問に止どまっている。ともあれ、留意すべきは、後に検討する証言の二つの傾向が、このアンケート委員会の意図に沿っていたことである。

多岐にわたる質問事項の各々について証言を概括することは差控え、ここでは、アンケートの主目的である要求関税率についての質問を整理しておこう。輸出の有無によって各部門を分類したのが第4表である。加工度が高く、センスを必要とする部門は世界市場に進出している<sup>4)</sup>。これらの部門については、保護関税は問題になりえず、要求される場合も「将来のため」などの理由であり<sup>5)</sup>、光学機器、金銀細工製造業者は関税の撤廃を要求しさえした<sup>6)</sup>。第5表は、国際競争力がないか、あってもごくわずかしかない部門の要求関税率を示す。多くの部門が、条約の最高限である30%に近い、場合によっては、それを超える率を提示している。比較的低い関税率を設定しようとした政府、アンケート委員会に対して、金属工業資本家は、輸出力を持つ部門を別にすれば、全体として保護関税体制の維持を求めていたのである<sup>7)</sup>。自由貿易主義と保護貿易主義の対立、これが本アンケートの基調をなしていることを確認しよう。

ただし、この保護貿易要求は一つの内部矛盾をはらんでいた。すなわち、製鉄業、非鉄金属精錬業を出発点として、各部門が順次、原料を提供する関係にあり、いくつかの部門の証人が原料輸入の自由化を求めていたことである。刃物製造業者はイギリス鋼の無関税輸入を、針

第1表 部門別証人数

部	門	証人数
No. 1	銑鉄, 錬鉄	33
No. 2	銑鉄・錬鉄製品 (鋳物, 針金, ブリキ, メッキ品, 鋼)	22
No. 3	銑鉄・錬鉄製品 (No. 2 以外で加工度のより高いもの)	52
No. 4	非鉄金属精錬とその製品	34
No. 5	機械	27

No. 2, No. 3 にまたがるものは No. 2 に, No. 3, No. 4 にまたがるものは No. 3 に入れた。  
*Enquête (1860). Industrie métallurgique.*

第2表 質問事項 (要旨) No. 1 銑鉄と錬鉄 §2 粗銑鉄

1. イギリスの生産地における条約締結前6カ月の精錬用・鋳造用銑鉄の平均価格
2. 条約締結前6カ月間のイギリスからフランスの平均輸送費
3. 製品価格に關稅額を比例させる個別關稅か, 單一關稅か, 前者の場合, 精錬用・鋳造用銑鉄を區別する方法
4. 銑鉄輸入にあたって, 單位重量制限を設けるべきか
5. 粗銑鉄に適用されるべき關稅額

*Enquête (1860), op. cit., t. I. pp. VIII-IX.*

第3表 質問事項 (要旨) No. 3 銑鉄・錬鉄・鋼製品

1. 生産している製品種
2. 使用原料, その調達先と価格  
100 kg あたりの製品価格と, それに要する原料価格
3. 使用燃料, その原産地と価格
4. 使用機械の有無, 種類
5. イギリスや諸外国の工場における機械, 装置の現状にかんする知識の有無, フランスの工場との比較
6. 製品輸出の有無, 輸出先
7. 同一製品のイギリスでの価格
8. イギリス, ベルギー, ドイツ品とフランス品の質の優劣
9. 諸外国品との価格差の原因
10. 従量税か, 個別従価税か
11. 課税の場合の分類方法
12. イギリスとの競争を維持するための關稅率

*Enquête (1860), op. cit. t. I, pp. XVII-XVIII.*

第4表 輸出の有無による分類

大いに輸出	ごく少し輸出	輸出せず
針 ピン 時計部品 鉄格子 高級携帯武器 ボタン ランプ 建物裝飾 ブロンズ像 メッキ 婦人小物 鋼婦人小物 光学機器	機械 刃物 金具 船舶用鎖 釘 金・銀・銅飾り紐 メッキ 卓上品 鉄製台所用品 金属布	製鉄 銅精錬・圧延 亜鉛・鉛 精錬・圧延 製鋼 ブリキ製造・ 加工 針金 真鍮 金圧延 鋼 ベン

*Enquête (1860), op. cit.,*

第5表 要求関税率

部 門	要 求 関 税 率	部 門	要 求 関 税 率
製 鉄	30%以上	機 械	繊維30%, 蒸気機関25%
製 鋼	19%, 26%, 26%	刃 物	30%
ブ リ キ	30%以上	金 具	木ネジ25%, 鉛・ヤスリ30%
針 金	15%, 30%	船 舶 用 鎖	保 護
銅精錬・圧延	9%	釘	30%
鉛・亜鉛精錬・圧延	亜鉛30% 鉛 8~10%* 20~22%	金・銀・銅飾り紐	保 護
真 鍮	10%	メッキ卓上品	30%
金 圧 延	10%	鉄製台所用品	30%
鋼 ベ ン	保 護	金 属 布	30%

\* 証人によって要求関税率が異なる。

*Enquête (1860), op. cit.*

金業者、製鋼業者はスウェーデン鉄の自由な輸入を要求する。機械製造業の一証人は、機械関税が引下げられる場合、銑鉄関税もこれに照応すべきであると言ひ、別の証人は、政府に対して銑鉄関税の引下げを請願中であると述べる<sup>8)</sup>。また、製鉄業においてさえも、特殊例とは言え、一精錬専門業者の次のような注目すべき証言がある。すなわち、「鍊鉄生産維持のため、銑鉄関税の引下げを要求する。それは、鑄造業、機械製造業の利益にもなる<sup>9)</sup>」と。さらに、造船業に対して、製鉄業よりも大きな保護を求める証言。これらは各部門の利害対立を浮び上がらせるものである。たしかに、保護体制維持という共通の要求が、この全面化を妨げていた<sup>10)</sup>。原料輸入の自由化は望みながらも、製品保護を優先せざるをえなかったからである。しかし、政府、アンケート委員会が貿易自由化を打ち出す際、国際競争力を持つ部門の要求を考慮しただけではなく、保護貿易を要求する部門間の、この利害対立を見ていたことは確かである<sup>11)</sup>。本アンケートは、保護関税要求陳情の場という意味を持つと同時に、どこまで意図されたものかは別としても、少くとも結果的には、諸部門間の利害の対立を明らかにする場にもなったのである。

## 注

- 1) 残り34人の大部分は商人である。イギリス人15人の内訳、製鉄3人、鋼・金具3人、機械4人、ブリキ3人、針金1人、商人1人。ベルギー人は、製鉄・機械、製鉄・針金、亜鉛精錬・加工、各1人。
- 2) 同じ'60年の綿工業アンケートについてはこれが可能であった。
- 3) ただし、後に明らかになるように、これは、委員会が各部門内部における階層間の利害対立を見ていなかったことを意味するものではない。
- 4) 年間20,000個もの生産を行い、世界市場で独占的地位を占めるランプ製造業者など。Cf. *Enquête (1860). Industrie métallurgique*, t. II. pp. 210-216. 鋼製婦人用小物では、フランス品がモデルの役割で輸出され、イギリスの生産者は、そのうち、売れそうなものを大量生産するという興味深い国際分業も見られる。*Ibid.*, t. II. p. 135.
- 5) *Ibid.*, t. II. p. 135.



- 6) Cf. *Ibid.*, t. II. p. 341. 金銀細工製造業者、「わが国への外国品の侵入を阻止することよりも外国市場を開かせることを求める」。 *Ibid.*, t. II. p. 292.
- 7) Cf. Conseil Supérieur de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie. *Enquête. Traité de Commerce avec l'Angleterre. Rapports des commissionnaires délégués et procès-verbaux des délibérations du Conseil Supérieur.* 1862. 服部, 前掲論文, 村田, 前掲論文, 参照。
- 8) とくに, 梳綿(毛)機用針金製造業者は, 強く次のように言う。「スウェーデン鉄を使用しないことが国内市場に制約される原因であり, イギリスと条件が同じになれば輸出も可能である」と。 *Enquête (1860), op. cit.*, t. I. p. 510. Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 480, 508, 514, 468. ただし, 必ずしも部門全体の意志ではない。例えば製鋼業者の中には, 逆にスウェーデン鉄の輸入に反対する証人もいる。
- 8) Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 115, 120. とくに競争力の低い製品について, 銃鉄関税の引下げが重要な味を持つと言われる。
- 9) *Ibid.*, t. I. p. 257.
- 10) 例えば, さきの証言と並んで, 別の機械製造業者は次のように言う。「通関免税制度がある限り, 関税率低下は重要ではない」と。 *Ibid.*, t. I. p. 331.
- 11) Cf. *Rapports, op. cit.*, p. 2.

## II

金属工業資本家は, 要求関税率の根拠をイギリス製品とフランス製品との価格差に求め, その原因に言及した。委員会の質問の焦点があてられた場所でもあり, ここが本アンケートの最も重要な部分になったのは当然である。製品価格差の原因は種々指摘される<sup>1)</sup>が, 結局, 原・燃料価格=輸送問題と, 大市場に結びつく大量生産の問題にしぼられる。この二つは, ほぼ全部門に共通である。ただし, 製鉄業者の証言は, もっぱら前者に集中し, 機械製造業者は後者を強調する<sup>2)</sup>のであり, これが全体を代表する二つの傾向となる。

保護関税の根拠を原・燃料の高価格に求める見解。まず, これだけを完結的に主張する証言を見ておこう。一針金業者, 「15年前にイギリスから導入された製法は完成しており, この点での差はない。労働者の熟練も同程度である。……英・仏製品価格差の原因は, 原・燃料の価格差に帰着する<sup>3)</sup>」。他に, 船舶用鎖製造業者, 造船業者も同様の証言を行う<sup>4)</sup>。この認識は, さきに見た原料輸入の自由化要求に結びつくものであった。

しかし, 支配的なのは, 原・燃料の高価格が輸送網の未発展に起因するという考えである。製鉄業を代表する形でタラボーは次のように述べる。「フランス製鉄業は, 燃料と輸送費以外では, 十分競争を維持しうる水準にある<sup>5)</sup>」。これを裏づけるために彼があげた数値を整理したのが第6表である。当時なお基本的な輸送を近隣農民の荷車に頼らざるをえなかった木炭製鉄業主もまた高い輸送費に悩んでいた。そして, この輸送費の高さは鉄道の未発展が原因であるとされる。たとえば, ノール県の一製鉄業主は, 輸送費が全原価の30%にも上ることを嘆き, ベルギーでは, 鉄道の発達がいギリスとの競争を可能にしていると指摘する<sup>7)</sup>。こうして, 「イギリスとの価格差の主な原因は石炭価格にあり, 鉄道によってこそ外国と競争しうるようになる<sup>8)</sup>」との認識が打ち出される。

第6表 英仏輸送費の比較

	年間鉄生産量	輸送費
ウェールズの一製鉄所	30,000 t	73,000 fr.
タラポー経営の製鉄所	29,000 t	1,590,000 fr.

*Enquête (1860), op. cit., t. I. pp. 21-22.*

ところで、すでに1828年製鉄アンケートは、イギリスにおける鉄鉱山と炭坑との隣接に対して、フランスでは両者が遠く離れ、この結果たる輸送費の高さがフランス製鉄業の最大の弱点であり、その克服が急務であることを強調した。本アンケートにおける製鉄業者の認識が、これと基本的に一致することは明らかである。ただし、いくつかの点での違いが注目されねばならない。まず、1828年には鉄道がはまだ試みの段階でしかなく、将来の重要性が指摘されるに止まっていたのに対して、フランスの鉄道網は、1850年2,915 km、'60年9,167 kmと、この時期、飛躍的發展を遂げ<sup>9)</sup>、これを前提に本アンケートにおける証言の主眼は、その不十分性に向けられていたこと。第二に、必要な鉄道線が具体的に指示される<sup>10)</sup>とともに、鉄道運賃が重大問題となり、その値下げが要求されていること<sup>11)</sup>。第三に、'28年アンケートにおいては、輸送問題が製鉄業の内部にかかえこまれた輸送労働の再編として、したがって生産体制そのものの問題としても取上げられているのに対して、本アンケートでは、問題は、もっぱら製鉄業の外的条件として、国民経済的視点からのみ把握されていることである。

以上、イギリスと比べた原・燃料の高価格を製品価格差の主原因とする証言の検討は、貿易自由化の圧力の下で、フランス金属工業、とりわけ製鉄業にとって輸送問題が深刻な問題となり、鉄道の急速な發展を前提しながらも、なおイギリスやベルギーに比べると不十分であり、一層の拡充が要求されていたこと、同時に、製鉄業者の認識が、もっぱら、その外的条件たる輸送問題に限定され、製鉄業内部の生産のあり方にはまったくと言ってよいほど言及されていないことを明らかにした。

イギリスにおける大量生産<sup>12)</sup>と、フランスにおける多品種少量生産。これは、機械製造業を中心に、輸出力のある部門をはじめ、加工度の高い業種の証人たちによって強調される。ただし、それが製鉄業をも含む金属工業に一般的なものであったことは、次のタラポーの証言が示すとおりである。「イギリスとフランスとでは市場の規模に差がある。大市場がなければ工業の發展は制約されざるをえない。……イギリスでは一工場一品種であるのに対し、フランスでは商工業の必要に応じてすべてを作っている<sup>13)</sup>」。すでに、われわれは、1820年代末に一製鉄業主が、イギリスにおける「大量生産」を実際に観察し、フランス製鉄業も「質より安価」を新しい経営理念にせねばならない、との見解を表明するのを見た。本アンケートは、この認識が金属工業全般に広がっていることを示す<sup>14)</sup>。

ところで、この問題に言及する製鉄業主はタラボーのみであり、それも、製鉄業における生産のあり方にかかわって述べたものであるというより、フランス工業全般についての証言であることは見たとおりである。これに対し、機械製造業者たちは、この大量生産の内容にかかわる発言を行い、それとの関連で、フランス人労働者の質を問題にする。いくつかの証言を検討してみよう。造船業者、「イギリスでは需要が多く休業が少い。……フランスでは、たとえば、ある機械の製造途中に急な修繕が入り、また、さきの機械の製造に戻るというように、労働者の仕事がいつも変化する<sup>15)</sup>」。多品種生産による労働の中断が明らかである。注目すべきは、それが操業率維持のために必然化されたことである。以下、機械製造業者、銅精錬・圧延業者の言うところを聞こう。「イギリスでは専門化によって大量生産を行っているのに、フランスでは作業を継続するために、あらゆる種類の製品を作らねばならない。「何故このように多様な製品を作るのか」というと、それが機械を使って十分な生産をする唯一の方法だから<sup>16)</sup>」。

同じ観点から輸出が位置づけられる。さきの造船業者、「1857年以來の通関免税を利用した輸出は、世界市場でイギリスと競争することを可能にし、……休業をなくするうえで重要な役割を果たしている」。機械製造業者、「主な利益は国内販売から得ている。……しかし、輸出なしでは工場が十分に稼働しない」。同、「作業を継続するために輸出を行っている。それなしには国内での販売価格が上昇してしまう<sup>17)</sup>」。

これらの証言は、イギリスの影響を受けて進行する機械化が世界市場進出の衝動をもたらすこと、同時に、それが十分に展開されえない場合には生産能力を発揮するために多品種生産が余儀なくされるという皮肉な結果が生じていることを示す。事実、フランス金属工業は世界市場においてイギリスの強大な競争力に直面していた。繊維機械は機械輸出解禁以来のイギリスによる攻勢の前に輸出を大幅に減らしたと言われる<sup>18)</sup>。また、銅精錬・圧延業者の次の証言。「最近、スイス支店を閉鎖した。イギリスとの競争に敗れたからである。しかし、輸出なしに、国内市場だけでは生産能力を発揮しえない<sup>19)</sup>」。したがって、イギリスの大量生産に対するフランスの多品種少量生産が保護関税の根拠であっただけではなく、逆に、保護関税に頼らざるをえない事態が、多品種生産の原因となっていたのである。

大量生産にかかわって、第二に、イギリスと比べたフランス人労働者の質が問題にされる。イギリスにおける専門化と大量生産は、労働のあり方、労働者の質を、それに照応するものに変えているとの認識である。二人の機械製造業者の証言。「イギリス人労働者は賃金は高いがフランス人よりも多くの仕事をする。……道具の多さが労働者を減らし、労働の活動性を高めている。「イギリスでは作業場の機械がより完成しており、労働者の熟練の増大と相俟って安価な労賃をもたらしている<sup>20)</sup>」。さらに、フランスにおける多品種生産が労働の中断、効率低下をもたらすだけでなく、それによって請負契約の実施が妨げられている、との証言<sup>21)</sup>は、労働の効率を上げようとする熱意と、その手段が封じられていることへの焦慮を示す点で興味深



い。同じ1860年の綿工業アンケートに比べるならば抽象的であるとは言え、これらの証言は、大量生産の問題が工場体制の問題として把握されていたことを明らかにする。

資本・賃労働関係に直接言及する証言もある。鉄道用品を作る一鑄造業者、「フランスでは、イギリスに見られるような機械的素質を持つ労働者を獲得しえない。……フランス人労働者は二度と同じ仕事をしようとしな。……彼らは職人的であり、純粋に機械的な仕事をするのを好まない」。そして、同じ証人によれば、このフランス人労働者とイギリス人労働者の質の相違は、工場組織の発展段階の差に求められることになる<sup>22)</sup>。機械製造業者、「イギリスでは、労働者は15歳から老いるまで同じ仕事につき、ついには知恵ある生きた機械となる。ところがフランス人労働者は三カ月も同じ仕事をさせると文句を言う<sup>23)</sup>」。ここには、あるべき労働者像としてのイギリス人労働者への強い想いを見ることができ<sup>24)</sup>。イギリス人労働者を雇用する機械製造業者がいたことも指摘されるべきであろう<sup>25)</sup>。

機械化が遅れた部門の証人も共通した認識を持っていた。たとえば、一刃物製造業者は、フランスでは分業が欠如し、労働者は数が少なく、気むずかしいのに対し、イギリスでは分業と大量生産が実現され、規律ある労働者が存在する、という主旨の証言を行っている。武器製造業者、「現在、輸出は高級品に限定され、製造業主と労働者にとって、毎日が、いわば徒弟期間であり、労賃の低下が妨げられている。……これに対してイギリスでは児童でも遂行可能なほどに製法が完成している」。さらに、金匠延、メッキ卓上品、機械部品などの部門からの、イギリスにおける婦人、児童雇用の普及と、それによる製品価格低下についての証言も興味深い<sup>26)</sup>。

これらの大量生産とかかわる証言は、以下の二点に整理することができる。まず第一に、イギリスでは輸送網の発達を前提に、大市場＝世界市場と結合して、各々の経営が専門化しながら大量生産を行い、機械の発達、労働者の専門化、労働効率の向上がもたらされ、それに照応する新しい資本・賃労働関係が形成されている、という対イギリス認識。これが、当時のイギリスの現実をどれほど正確に伝えるものであるかは別にして<sup>27)</sup>も、先行して産業革命を経験し、フランスのそれに強い影響を与え続け、いまもまたフランス市場の解放を迫るイギリスを、フランス金属工業資本家がこのように認識したことは極めて興味深い事実である。

第二に、このイギリス像を基準にした、フランスについての現状認識。すなわち、イギリスの影響の下で機械化が進行しつつあること、同時に、その世界市場支配によって、多品種少量生産を余儀なくされ、機械化の一層の展開、労働者の専門化、新しい資本・賃労働関係の確立が妨げられているというものである。

機械製造業者と、刃物製造業者の二つの証言をあげて小括に代えよう。「イギリスでは、有力な工業家は吸血鬼などと呼ばれることなく、国富の源泉と考えられており、労働者は雇主に強い憎しみを抱いている<sup>28)</sup>」。「同じ賃金を支払うことを条件に、水力の蒸気力への転換を提案したのに対し、『奴隷になりたくない』と拒否された<sup>29)</sup>」。

## 注

- 1) イギリス優位の原因として、償却の済んだ資本、税金などもあげられる。Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 31, 451.
- 2) 一機械製造者は、以下のように述べて、原料価格の比重が小さいと言う。「我々の製造する機械価格のうちに原料の占める比重は小さい。……主な価格構成要素は労賃である」。 *Ibid.*, t. I. p. 317.
- 3) *Ibid.*, t. I. pp. 497, 506.
- 4) Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 226-229. t. II. p. 17.
- 5) *Ibid.*, t. I. p. 21. 燃料費は、イギリスでは1851年に鉄鉄トンあたり4 fr. であるのに対し、タラボアの工場での1860年当時の数値は17 fr. 60 cent. であると言う。
- 6) Cf. *Ibid.* t. I. pp. 77, 174, 248. 例えば、木炭製鉄を行う東北6県での輸送費を示す以下の表参照。

労働者に支払われる賃金の内訳（農民への輸送費支払を含む）

木炭製造	鉄 鉱 山	製鉄・加工	輸 送		
			木炭輸送	鉱石輸送	製品輸送*
(17,000人)	(6,000人)	(9,000人)			
4,335,000 fr.	2,880,000 fr.	6,175,000 fr.	2,805,000 fr.	2,640,000 fr.	1,000,000 fr.

\* 地域内の工場間輸送。

*Ibid.*, t. I. pp. 174-175.

- 7) Cf. *Ibid.* t. I. p. 75.
- 8) *Ibid.* t. I. p. 295.
- 9) Cf. B. Gille, *op. cit.* p. 235.
- 10) Cf. *Enquête (1860), op. cit.*, t. I. pp. 25, 69, 291.
- 11) ジルは、この鉄道運賃問題が本'60年金属工業アンケートの主要問題であるとする。Cf. B. Gille, *op. cit.*
- 12) production en tres grande quantité, une plus grande production, la grande fabrication, immense production などの言葉が用られている。本稿では証言内容を考慮しながら、一括して大量生産とした。それが自動装置としての機械体系の成立を基礎とする厳密な意味での大量生産ではないことは、さきに指摘したとおり。なお、この点についてはイギリス人証人も同じ認識を持っていたことに留意すべきである。Cf. *Enquête (1860), op. cit.*, t. I. pp. 438, 548.
- 13) *Ibid.*, t. I. p. 31.
- 14) 市場問題について言えば、その観点から輸送問題に言及する証言もある。「フランス金属工業は、国内市場に制限されている。しかも、輸送の困難から地方市場に結合して、それが専門化の進展を妨げている」と。 *Ibid.*, t. I. p. 386.
- 15) *Ibid.*, t. II. pp. 581, 596. なお、この証人も委員会の分類にしたがえば、機械製造業に入る。
- 16) *Ibid.*, t. II. pp. 374, 161.
- 17) *Ibid.*, t. II. pp. 584, 370.
- 18) Cf. *Ibid.*, t. II. p. 513.
- 19) *Ibid.*, t. II. p. 193. 別の銅精錬・圧延業者は、イギリスと同じ機械装置を使っていること、にもかかわらず、現在、生産能力の1/5しか稼動していないことを指摘する。Cf. *Ibid.*, t. II. p. 159.
- 20) *Ibid.*, t. II. pp. 432, 531.
- 21) Cf. *Ibid.*, t. II. p. 508.
- 22) Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 387, 389, 386.
- 23) *Ibid.*, t. II. pp. 400-401.
- 24) 次の証言は、イギリス人の側からこれを認めたもの。「フランス人労働者は、ごついもの、簡単なもの

を作る点では劣るが、困難なもの、複雑なものには強い」。Ibid., t. I. p. 554.

- 25) Cf. Ibid., t. I. p. 319. この証人は、イギリス人とフランス人労働者のちがいを以下のように述べる。「イギリス人労働者はフランス人よりも機械の扱いに習熟し、労働が均質である。後者がむら気なのに対して、前者は一つのことを粘り強くやる」。
- 26) Cf. Ibid., t. I. p. 717, t. II. pp. 35, 41, 261, 304, 567. フランスの刃物製造業は問屋制家内工業の形態にあり、工場制生産を行うイギリスとは生産体制が段階的に異っていた。Cf. Ibid., t. I. pp. 625-627.
- 27) イギリス人の以下の証言も興味深い。「数年前から、賃金が少なくとも20~25%も上昇しており、今日の工場の主人は労働者である」。Ibid., t. I. p. 55.
- 28) Ibid., t. I. p. 400. このような証言は、当時のフランスの政治状況を反映したものと考えられる。しかし、逆に、それを規定する生産の場での資本家と賃金労働者の対立関係を示す関係を示す貴重な証言でもある。
- 29) Ibid., t. I. p. 634.

### III

金属工業資本家の証言は、以下の三つの問題を提起する。一つは大量生産を基軸とした機械製造業者の生産体制認識の意味。いま一つは、製鉄業者の生産体制にかかわる証言の欠如。最後に、この二つの傾向が、政府アンケート委員会の意図に沿ったものであることをふまえて、1860年金属工業アンケートの基本性格。

まず、機械製造業者の証言について。われわれは、同じ'60年の綿工業アンケートにおいて、とくに代表的には紡績資本家が、生産体制をイギリスと比較する場合、機械体系、労働力編成、労働生産性にとどまらず、両国の労働者の資質、資本・賃労働関係にまで言及し、その上に立って、自動ミュール化の促進、監督労働者の増大による労働者指揮の強化という政策を打ち出すこと、総じて、保護関税を要求しながらも、貿易自由化を契機に工場体制を一挙に前進させる方向を示しているのを見た。この点では、機械製造業者も同様であると言ってよい。フランス機械工業の発展方向にかかわる彼らの証言を検討し、これを確認しよう。

最初に見るべきは、彼らの認識が、フランスにおける「大量生産」の始まり、イギリスへの接近をふまえていたことである。たとえば、以下の二つの証言。「大量生産を行うことによって、イギリスと同じ機械装置、労働者を作り上げている分野もある。船舶用機関、蒸気機関車がそれである」。「蒸気機関車については、イギリス、フランス、ドイツの価格が接近している<sup>1)</sup>」。もちろん、それが、完全にイギリスと対等になったことを意味しないのは、これまで見てきたとおりであり、第7表によっても明らかである。にもかかわらず、これらの証言は、機

第7表 英仏機械製造業の比較(蒸気機関車)

	年間生産台数	企業あたり労働者数
イギリスの代表的企業	500台	700~800人
フランスの代表的企業	100台	100~250人

機械製造業者が抱き始めていた自信を示すものと言えよう。次のように断言する証人もいた。すなわち、「蒸気機関車の生産は、関税率の低下が可能なほどに発展している<sup>2)</sup>」と。

蒸気機関とならぶ重要品目である繊維機械の場合、イギリスの攻勢によって輸出が減り、100%もの価格差から、条約の最高限30%関税でも保護は不可能と言われた<sup>3)</sup>。しかし、基本的な点では蒸気機関についてと同じ認識が表明される。イギリスの一商会在週20,000 鍾(すなわち年間1,000,000 鍾)の生産を行うのに対し、自分の会社は年間200,000 鍾でしかない、との証言<sup>4)</sup>は、イギリスとの生産規模の差が、蒸気機関と同じ程度であることを示す。もちろん、ともに一つの例から、全体の状況を判断するのは無理だとしても、少なくとも、代表的企業間の格差の一端は示されていると言えよう。しかも、大きな困難にもかかわらず、有利な信用供与、特殊品への専門化など、様々な手段によって輸出が継続されていた<sup>5)</sup>。したがって、次のような展望が述べられることにもなるのである。「大きな注文があればイギリスとの対抗は可能」。「将来は、専門化によってイギリスと競争できる<sup>6)</sup>」と。

以上の検討から、実現され始めた大量生産、イギリスへの接近に拍車をかけること、これが機械製造業者の基本政策であると結論づけてよいであろう。この政策を進めるにあたっての最大の問題が、労働者の対応にあった。労働者の資質、資本・賃労働関係があらためて取上げられ議論されることになった原因は、ここにある。機械製造業者が生産体制にかかわる証言を積極的に言い、異句同音に労働者の問題に言及したのは、貿易自由化を契機に、イギリスに対抗しうる生産体制を構築しようとする彼らにとって、それを労働者に納得させ、受け入れさせることが緊急で不可避な課題となっていたからである。本アンケートは、そのための世論作りの場として位置づけられることになる<sup>7)</sup>。

ところで、綿業資本家の認識との相違点、生産体制についての証言の抽象性は何を意味するのか。それに答えるには、当時の機械製造業の実態の解明が必要である<sup>8)</sup>。しかし、ここで仮説的に述べるのが許されるならば、それは、工場体制の発展段階の相違に起因するものであったと言える。すなわち、綿工業においては、労働者に対する資本の専制的指揮権、工場体制が確立し、その発展程度が問題にされているのに対して、機械製造業は、それ以前の段階に止どまっていることである<sup>9)</sup>。

機械製造業者の生産体制認識の意味が以上のとおりであるとすれば、その欠如と言うべき製鉄業者の証言については、どのように考えるべきであろうか。これも、本アンケートだけから十全な結論を引き出せる問題ではない。しかし、製鉄業においては、生産体制の転換、そして、そこへの労働者の動員が、少なくとも差し迫ったものになっていなかったことだけは確かである<sup>10)</sup>。ただし、正確に言うならば、製鉄業においては、生産体制が別の形で、産業構造の再編成として問題にされるのである。要求関税率にかんする証言がこれを明らかにする。すでに、条約の一項を手掛りに、製鉄業者が鉄鉄について30%以上の保護関税を要求するのを見た。それは、石炭鉄、木炭鉄の別なく、製鉄業全体に共通な要求として提出されていた。ここ



で問題になるのが、一木炭製鉄業者の次の証言である。「コークス銑鉄の品質が上昇し、しかも木炭銑鉄との価格差が大きくなって、後者は衰退しつつある。……木炭材が145フランもする場合、われわれにとって国内のコークス製鉄所との競争は大変困難であり、ましてや外国との競争は不可能であろう<sup>11)</sup>」。両製鉄間の利害対立が明白である<sup>12)</sup>。これを、製鉄業の外部から一層はっきりさせるのが鉄道業者の証言である。まず、「30%、あるいは、それ以下の関税率でイギリスとの競争が可能か」という委員会の質問に対して、「いくつかの工場は無理としても、他の工場は可能である」と答えて、フランス製鉄業内部に存在する生産力の格差を指摘する。そのうえで、「関税率を下げ銑鉄を自由に輸入することが、より良い位置にあり、設備、組織の点で優れた工場を所有する、能力ある製鉄業主にとって有利な方策である」とし、さらに、それによる劣悪企業の一掃を主張する。そして、現実には大企業が関税の大幅引下げに反対していることに落胆するのである<sup>13)</sup>。ここには、貿易自由化を契機とする、木炭製鉄業の切捨て、製鉄業の産業構造転換が提案されている。この政策が、安価なレールを求める鉄道業の利益をはかる立場から打出されたのは当然であるとしても、それは、必ずしも石炭製鉄業と、鉄道業との利害対立を意味しない。むしろ、証言において見られるのは、両者の利害の共通性を互いの立場から強調することである。フランス製鉄業を石炭製鉄に一本化してゆくことでは両者の認識は一致しており<sup>14)</sup>、問題はその進め方にあったのである<sup>15)</sup>。つけ加えるならば、おそらく、政府、アンケート委員会も鉄道業者の方針を支持していたと考えられる。木炭製鉄業、鉄道業の代表を招集し、それによって、製鉄業内部の利害対立を明確にしたことが、その現れである。製鉄業においては、生産体制の再編が、木炭製鉄から石炭製鉄への転換の形ですでに進展しており、それは当面の問題ではなく、むしろ、保護関税によって持越されてきた両者の並存、二重構造が解消を迫られていたこと、これこそ、さきに指摘した生産体制認識の欠如が意味するところのものであった。

最後に指摘されねばならないのは、関税率の問題では、政府アンケート委員会と、金属工業資本家との間に大きな対立があり、これが表面に出てはいるが、機械製造業における「大量生産」体制への移行、それに対する労働者の抵抗、その解決方向、製鉄業の産業構造転換、これらを総括する鉄道網の拡充を通じたフランス経済発展の促進、そして、この政策遂行のための世論作りの場としてのアンケートの位置づけ、これらにかんしては基本的な認識が一致していたと考えられることである。証言の二つの傾向が、単に、それぞれの部門が直面していた現実から出てきたのではなく、質問事項によって誘導されたものであることが、これを証明する。機械製造業主は、委員会の意図を越えて、生産のあり方に言及したのではない。製鉄業の証人も、それに逆らって生産体制を問題にしなかったのでもない。質問事項の設定そのものが、公然、あるいは暗黙の了解のもとでなされたと考えるべきであろう。さらに、厳密に言えば、この認識の一致は、委員会が利害の対立を積極的に明らかにした製鉄業の場合、石炭製鉄業者とのそれであり、証人の属する階層が問題にされず、したがって部門全体の代表とされている機



械製造業の場合も、イギリスとの直接の競争が現実の日程に上ぼるほどの大企業との一致であった<sup>16)</sup>。したがって、政府、アンケート委員会が、関税率を決定する際に、最も重視しようとしたのが、これらの層の実情、利害であったことが忘れられてはならない。

## 注

- 1) *Ibid.*, t. I. p. 320. t. II. p. 494.
- 2) *Ibid.*, t. II. p. 423.
- 3) Cf. *Ibid.*, t. II. pp. 494, 513. t. I. p. 318, t. II. pp. 428, t. II. pp. 428, 495, 503-504, 509.
- 4) Cf. *Ibid.*, t. II. p. 525.
- 5) Cf. *Ibid.*, t. II. pp. 513, 540-541. 「1852年には、マンチェスターのプラット商会と争ってアウグスブルグに工場を建設した。収益保障というリスクで勝利したのである」。 *Ibid.*, t. II. p. 521.
- 6) *Ibid.*, t. II. p. 511, 425.
- 7) この点は、綿工業についても言えるものである。綿工業アンケートの分析の際には強調し足りなかった。あらためて指摘しておきたい。
- 8) 竹岡敬温, フランスの工作機械工業・若干の歴史的展望「大阪大学経済学」Vol. 32. No. 2・3, 1982, 参照。
- 9) 本稿において、金属工業にかんしては、「工場体制」という言葉を使わず、「生産体制」というより広い概念を使ったのは、このためである。
- 10) Cf. B. Gille., *op. cit.*
- 11) *Enquête (1860), op. cit.*, t. I. p. 135.
- 12) 1828年アンケートの時点では、両者は並行して発展しており、このような対立はないかもしくは、表面化していない。
- 13) *Ibid.*, t. I. pp 196, 206-207.
- 14) そうしたうえで、ごく良質の木炭鉄の輸出可能性が指摘される。 Cf. *Ibid.*, t. I. pp. 139, 197.
- 15) 1860年条約実施による木炭製鉄の急速な消滅は周知の事である。 Cf. J.-B. Silly, *La disparition de la petite métallurgie rurale, Revue d'histoire de la sidérurgie*, II (1961).
- 16) アンケート委員会には機械製造業の革新という政策があった。「15 fr. 関税が保護にならないことよりも機械製造業を革新しないことを恐れる」。過大な関税は機械製造業の発展を促進するよりも、むしろ遅らせるであろう」。 *Rapports, op. cit.*, pp. 58, 60.

## お わ り に

1860年英仏通商条約は、両国関係史の上ではもちろんのこと、資本主義の世界史的展開における一大画期をなしている。いま、視野をフランス資本主義発達史に限定するとしても、それが締結された意図、惹き起した反響、結果、など次々と問題が提起されることになる。これらの問題を解明するための不可欠な基礎作業の一つが、条約締結直後に実施された大規模なアンケートの分析であることは言うを俟たない。われわれは、すでに、綿工業と金属工業という、二大産業部門についての検討を終え、このアンケートの内容と、それが帯びた意味を部分的にはあるが解明しえた。残された産業分野にかんする分析を行い、1860年貿易アンケートの全体像を明らかにすること、これが次の研究課題となるであろう。