

Title	アーサー・ L・ ダンハム フランスの初期の鉄道は如何にして計画されたか
Sub Title	
Author	渡邊, 国広
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1953
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.46, No.12 (1953. 12) ,p.1069(101)- 1071(103)
JaLC DOI	10.14991/001.19531201-0101
Abstract	
Notes	論文紹介
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19531201-0101

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

た。大別して、司法上の職能と管理上の職能とすることが出来る。第一の司法上の職能のなかには、例えば、工場主と労働者との間の争議の調停、調停の不能な際における解決策の協議、工場の規則に違反した者の處罰が含まれていた。しかも、かかる権限は、共通の代表を選出した同種の工場において就業する人々の全部に及び、それ以外には少しも適用されなかつたのである。

司法上のかかる職能を果すため、労資協調會は、代表のうちから、特に、調停委員を任命した。調停委員は、二名から成り、工場主側から一名、職長若しくは特技を持つ労働者の間から他の一名が、選出された。二人の調停委員は、労資協調會の代表として五人から七人を選出し得た場合にあつては、隔日に、又代表として九人から十五人を選出し得た場合において、連日會合を開き、争議中の労資双方の代表を召喚して、問題の解決に當つたのであつた。調停委員の取上げた争議には、種々あつたが、賃銀を齎る争議を含め、待遇改善に對する要求が、壓倒的に多數を占めていた。

然し、固より、調停の困難な場合が多かつた。かかる際には、この種の争議の調停は、法務委員の許に持込まれた。法務委員は、代表として労資協調會に出席する人々の全部が兼擔し、委員の間から選出された議長の主宰に依つて、少なくとも一週に一度の會合を持つた。會合は、三分の二の委員の出席を得て開催され、決定は、投票に依つた。しかも、かくして決定された

事項は、議長の署名後二十四時間以内に效力を發し、如何なる争議者も、この決定には一應服従しなければならなかつたのである。

争議の調停とは別に、労資協調會は、工場内部の取締に當つた。例えば、規則の違反者、工場主に對して不遜の態度を示した者を、労資協調會は、その法律上の職能の一つとして、三日間の投獄に處することが出来たのである。又當時フランスの各地に起つた労働者の機械破壊運動に對しても、労資協調會は、重大な關心を寄せ、煽動者を處罰するという強い態度に出た程であつた。

法律上のかかる機能のほかに、労資協調會は、管理上の機能を持つていた。即ち、労資協調會に對しては、商標の濫用を監視する權利、工場内部における労働状態を年に二回調査する權利、規則の違反に關する諸事實を確證する權利が認められていたのである。然し、この種の任務を遂行するための費用は、曩の法律上の職能を果すための経費と共に、地方都市の負擔といふことになつていた。

とにかく、労資協調會は、ナポレオン治下のフランスにおいて、顯著な實績を擧げることが出来た。従つて、第十九世紀のそれ以後の時期においても、労資協調會は、商事審判所・治安判事・民事裁判所と共に、労資關係の調停機關の一つとして、價值を持つた。しかも、過去におけるその素晴らしい業績から、労資協調會は、絶對的な調停機關と看做されていた程である。

(Arthur L. Dunham, "How the Fift French Railways Were Planned" Journal of Economic History Vol. I. No. 1. May 1941. pp. 12-25.)

フランスにおいては、鐵道建設が、中央政府の指導に依つて遂行された。この意味において、正に、フランスの鐵道は、政府の指示もなく計畫されたイギリスの鐵道と、對比さるべきものであつた。

一八三〇年以來、フランスにおいては、主として、政府直屬の一専門機關が、鐵道建設計畫を立案した。この専門機關は、高級技師より構成され、鐵道建設に關する限り、絶對的な權限を附與されていた。然し、その構成者が技術家であつたため、鐵道建設計畫に際しては、經濟問題が看過され、専ら技術的觀點からのみ考慮が拂われていた。例えば、路線を出来る限り直線とするために、地方都市の中心部を通過することが故意に避けられた程である。然し、とにかく、フランスにおいては、政府直屬の一専門機關が、早くから鐵道建設計畫を直接監督していたのであつた。そして、一八三四年迄には、この機關に依つて、パリとオルレアン、パリとマルセーズ、パリとベルギー國境とを結ぶ鐵道が計畫され、それ以後の時期においても、他の路線について、同じ機關の指揮下において、建設計畫が進行していた。

このように、フランスにおいては、政府が、鐵道建設に對して重大な關心を寄せていたにも拘わらず、フランスにおける鐵

又現に、相當な成功を収めていた。例えば、一八三〇年から一八四二年の間についていえば、六十八の勞資協調會において決裁された五、一七八件の争議のうち、上訴されないもの一、九〇四件、上訴されたもの三、二七四件であつたが、上訴されたこの三、二七四件のうち、僅かに一九〇件が實際上に上級裁判所において取上げられたに過ぎなかつたのである。従つて、勞資協調會の決定は、大體において公正なものであつたといつてよい。又一八七六年から一八八〇年の間においては、決裁された三、〇二七件のうち、一〇二件が上訴され、實際には僅かに七十一件が取上げられたに過ぎなかつた程であつた。

然らば、かかる成功は、一體何に基因したのか。勞資協調會が、勞資の一致した必要から設置されたためばかりではない。寧ろ、勞資協調會を構成する各代表が、經營に直接の利害を有する者として、經營上の種々な問題の處理に對し最適任であつたためである。そして、労働者側から選出された代表が、工場主側から選舉された代表と、同數で、しかも同一資格において行動し得たことが、勞資協調會の輝かしい成功を一層確實なものとしたのであつた。

(渡邊國廣)

アーサー・L・ダンハム

『フランスの初期の鐵道は如何にして計畫されたか』

論文紹介

101 (1069)

道の發達は、事實において遅々たるものであつた。そして、鐵道におけるこの立遅れが、直ちに、フランス經濟の發展を阻碍する重大な原因となつたのであつた。

フランスにおいて、鐵道建設計畫を妨碍した原因の一つは、政府と銀行家とが對立していた點にあつた。政府は、銀行家から融資のみを望み、銀行家が經營に参畫することを喜ばなかつた。他方、銀行家は、融資した以上、經營に参加することを願つた。同時に、銀行家は、政府の鐵道建設計畫を非難した。そして、若し政府が、鐵道の建設を銀行家に委託し、保護立法に依つて建設を支援するという政策に出るならば、政府直接の建設の場合よりも、より少額の費用を以て、しかもより急速に完成することが出来るであろうと主張するのであつた。銀行家のかかる要請に對し、政府は、却つて態度を硬化し、鐵道建設會社を壓迫した。即ち、鐵道建設會社が計畫を完遂し得なかつた場合、政府は、この會社の財産を沒收するという措置に出た程であつた。政府のこのような態度は、銀行家を憤慨させ、かくして、政府は、鐵道建設に必要な潤滑な資金の獲得という面において、銀行家の協力を失ない、税金、地方都市の分擔金と共に有力な資金源であつた銀行家からの融資を、絶たれてしまつたのであつた。

政府と銀行家との對立から起つた資金調達上の障礙のほか、フランスにおいて、鐵道建設を妨碍した第二の原因としては、政府が、一貫した鐵道政策を持たなかつた點を挙げなければならぬ。

ばならない。なるほど、前述した如く、政府は、鐵道建設に關し、直屬の諸機關を持ち、鐵道の建設計畫を立案させていた。然し、その立案は、屢々、統一を缺き、一旦民間委託と決定した計畫が、政府直營に急變されたということも屢々であつたのである。

鐵道建設を妨碍した第一、第二の原因に次いで、かかる原因の第三のものとしては、一八三七年に始まり、一八三九年に絶頂に達した不況の影響が挙げられる。然し、不況の最悪時においても、鐵道建設の計畫が、進められていた。例えば、一八四〇年に、政府は、パリとルアンとを結ぶ鐵道を建設する契約を、イギリス人との間に、取交はしていた程であつた。

景氣の回復と共に、鐵道建設計畫は、本格化した。世論も亦、鐵道の建設を要望した。かくして、一八四二年には、延長三、六〇〇キロメートルに及ぶ八本の主要幹線——一、パリ—アミアン—リール—ベルギー國境、二、パリ—ナンシー—ストラスブール—ドイツ國境、三、パリ—リヨン—マルセーブル、四、パリ—ツール—ボワティエ—アン・グッレム—ボルドー—ベイオンス—スペイン國境、五、ツール—ナント、六、オルレアン—ブルーズ—中央フランス、七、リヨン—ディジョン—ミユルーズ、八、ボルドー—ツール—マルセーブル——が、計畫された。

但し、その場合、鐵道建設に必要な土地の買収費のうち、三分の一を政府が、三分の二を沿線の市町村が負擔すること、又政

府が建設を擔當し、鐵道會社が運営を委託されることが規定されていたのであつた。

とにかく、一八四二年のこの法律に依つて、建設は政府に、經營は民間にという原則が確立され、かくして、從來において喧しかつた國有主張者と、民有主張者との間の論争が、ここに一應折衷されることとなつた。根強いかかる對立を緩和し、鐵道建設計畫の進行を圓滑化したことに依つて、正に一八四二年のこの法律は、フランスにおいて、鐵道建設のための便宜的な基礎となつたのであつた。(渡邊國廣)

ミレトゥス・L・フランニガム

『フランス北東部及びバヴァリアの

ペラティネート地方にける農村經濟』

(Miletus L. Flanigan, "The Rural Economy of Northeastern France and the Bavarian Palatinate, 1815 to 1830," Agricultural History July 1950, pp. 166-170.)

ナポレオン没落の跡を襲い、ブルボン家への復歸がなされ、制限選舉制の時代が一八四八年まで續いた。一八一五年に始まるこの時代の一八三〇年以降を七月王朝時代と呼ばべ、制限選舉制時代に入つた一八三〇年までは王復古時代と呼ばれ、反動期であつて、農業生産に對しても保護政策が採用されたが、進歩は寧ろ緩慢であつた。フランス農業のうちに顯著な變化が見

られたのは實に七月王朝下であり、「王復古時代のフランス農業は今世紀の初頭より舊制度時代に類似してゐる」(See "La Vie économique de la France sous la monarchie censitaire, 1815-1848," (Péras 1927) p. 24 と云ふ) われた。しかもこれはフランスの如何なる地方よりも北東部に著しく、王復古のこの時期にフランスの北東部では農村事情が好轉したという證據は一つとしてなかつた。然らば何故か。農村經濟の改善を阻碍した諸要因をフランニガム氏はフランスの北東部について次の諸點に要約している。

土地解放の不徹底。フランス革命の結果、教會の全財産は買却される筈であつた。然しフランスの北東部では教會が依然として最上の土地の大部分を所有していた。又貴族財産が温存されて、大土地所有者の存在が目立つた。農村人口の大部分は小作人が農業労働者であつた。小作人にあつては地代の支拂が年に二回、借地期間の更新が三年目毎、六年目毎、九年目毎を普通とした。又小作人は種子、農具、租税のための出費を含め一切の經營を負擔していた。しかも林野が國家、自治體、大土地所有者の所有であつたことは、當時依然として森林が農村で重要な生活手段の一つであつただけに、これを利用し得ない農村人口の大多數にとり生活の脅威となつたのであつた。

高利貸付の放任。金融機關の不備も亦農村における經濟生活の向上を阻碍する要因であつた。例えばアルサス地方では、大土地所有者が借金に對し五分の利息を要求された時に、小作人