

近代フランスにおける工業化類型と 地域経済圏

— “流通誘導型工業化” の検討 —

Industrialisation Types and Regional Economic Systems in Modern France: “*Distribution Network-induced Industrialisation*”

市川文彦

This article analyses the relationship between Nation economic system in the 19th century and the Industrialisation process of Modern France.

In the First section, three types of the Industrialisation process in Modern France are examined.

The Second section is focusing on spatial features of Modern regional economic systems with different types of the Industrialisation.

The Third section is emphasising the functions of Modern French “*Distribution network-induced Industrialisation*” in the three regional economies: Ile-de-France, the Sud-est & the Sud-ouest.

Fumihiko Ichikawa

JEL : N73, N93

キーワード : 流通誘導型工業化、地域経済圏、近代フランス

Key words : Distribution network-induced Industrialisation, Regional economic systems, Modern France

0. はじめに

本稿は、近代フランス国民経済システムの形成と深く関わる 19 世紀フランス地域経済構造と流通体系形成過程の関係を検討していく研究の一環として、次の課題を吟味していく。

①フランス全土を対象とする近代地域経済構造、②近代フランス商業ネットワーク形成史、そして③かかる商業ネットワークを支える近代輸送体系の再編過程の、それぞれ三つの研究視角設定から明らかにしうる 19 世紀フランス工業化過程と国民経済システムの諸特質を検討する予備的考察として、本稿は先ず近代フランス工業化の特徴を顕す、その諸類型について吟味し（節 I）、次いで、これら工業化類型の地理的展開状況を確認し、それらと国内の近代地域経済圏形成との関係を検討する（節 II）。以上の検討をうけて、“流通誘導型工業化”論を含め、幾つかのより検討を深めるべき論点と課題を提示していく（節 III）。

I. 近代フランス工業化の三類型

かねてより近代フランスにおける工業化の特徴は、英国での工業化を主導した大量生産型工場制と並ぶ、クラフト型（またスキル集約型）工業化¹⁾を主軸の一つとしてきた点が指摘されてきた。例えば服部春彦²⁾、ルイ・ベルジュロン³⁾、デニス・ヴォロノフ⁴⁾らは、近代フランス工業化を牽引する三部門を次のように提示している。

- 1) 「近代的大工業部門」：大規模工場制を含み、鉄鋼、機械などの基幹的な生産財生産、綿製品などの大衆消費財生産から成る。
- 2) 「農村部家内工業部門」：19 世紀フランス国民経済において依然、大きな比重を占めていた農業と深く関連し、様々なプロト工業を包摂する。
- 3) 「手工業的奢侈品製造部門」：高級絹織物製品、服飾品、手工芸品生産をはじめとする大都市部での職人層が担ってきた小規模事業所を基調とする。

1) 斎藤 修 [21]、第 7 章。

2) 服部春彦 [6]、18 ページ、第 1 章・註 43 (251 ページ)。

3) L. BERGERON [2]。

4) D. WORONOFF [23]。

次の表 1、表 2 からは、上記の「農村部家内工業部門」の背景となる、19 世紀末期の時点での国民経済全体に占める農業部門の比重の大きさが確認される。

表 1 恒常価格（1905-13 年価格）による物的財部門の国民粗生産構成

	農業	工業	合計
1852 年	69%	31%	100%
1892 年	48%	52%	100%
1912 年	40%	60%	100%

出典：CARON[3], chap2 より作成

表 2 労働人口の分布

	農業	工業	その他
1840-45 年	51.9%	26.0%	22.2%
1866 年	49.8%	27.9%	22.3%
1896 年	44.8%	28.6%	26.6%
1906 年	42.7%	28.2%	28.1%

出典：CARON[3], chap2 より作成

また表 3 は、20 世紀初頭の国内全体の工業事業所規模を示すものであるが、依然として小規模、零細規模での工業活動が進行していた部門は、食品業、織物業、木材関連業（中位数は、それぞれ 4～6 名）であったことがわかる。同時に、19 世紀末葉からの第二次工業化の進展を反映して、ガラス製造業（中位数=132 名）、化学工業（中位数=118 名）、繊維工業（中位数=200 名）の動向は、大規模工場での生産体制の展開を伴う新たな現象も併存していることを示すものである。

このような工業部門内部での二つの動向は、近代フランス経済にみられる＜二重成長＞パターン（=*Croissance dualiste*）として捉えられる。フランソワ・キャロンの推計では 1840-45 年期～1860-65 年期には、いわゆる「大工業」部門（=大規模事業所から構成される業種）の工業成長度は、+100%であった。しかしながら、上記の軽工業を含む、いわゆる「小工業」部門（=零細、

表 3 事業所規模別の労働者分布 (1906 年)

事業所規模 (賃労働者数)	食品工業	織物工業	木材関連工業
1~10 人	62%	58.0%	58.5%
10~100 人	25%	28.5%	32.0%
100 人以上	13%	13.5%	9.5%

事業所規模 (賃労働者数)	ガラス工業	化学工業	繊維工業
1~10 人	14%	11%	9%
10~100 人	30%	36%	22%
100 人以上	56%	53%	69%
500 人以上	20%	21%	26%

出典：CARON[3], chap8 より作成

中小規模事業所から構成される業種)の同成長度も、同時期に+30%の水準で推移していた⁵⁾。両者の成長スピードには、少なからざる差異があったとともに、「大工業」、「小工業」両部門においては共に生産活動の並行的成長が認められる。

さて、このうち 1)「近代的大工業部門」は、多くの場合、原材料調達をはじめ労働力など生産諸要素の獲得を容易とする空間に立地していく、資源立地型工業化として形成されてきた。このタイプの工業化は、近代フランス国内に五つの工業集積地帯をもたらしていた(北部、ノルマンディ、ブルゴーニュ、フランシュ・コンテ、アルザスの各地域)。

なお、2)「農村部家内工業部門」の地理的範囲は、フランス国内全域に及んでいた。とりわけ下記の「手工業的奢侈品製造部門」の展開と重ならぬ中西部地域は、この「農村部家内工業部門」地域に含まれる。

また 3)「手工業的奢侈品製造部門」は、近代フランス国内で広範に存在が認められたが、とりわけパリ、リヨン、マルセイユ、ボルドーなどの大都會が、その中軸となって展開していた。近代フランス工業化様式を明瞭に特徴づ

5) F. CARON[4], pp.572-578.

け、その典型の一タイプとなっていた同部門は、クラフト型工業化として幾つかの大都市部における職人層の熟練、彼らによる高度の技術蓄積を前提としていたばかりではない。それは、さらに販路形成、消費市場動向との密接な結びつきを帯びていた都市流通ネットワークとの融合をも前提とする工業化タイプであった。いわば流通ネットワークの誘導により進行していく工業化（＝“*Distribution network-induced Industrialisation*”）の類型として位置づけられる⁶⁾。

このような流通ネットワーク誘導型工業化の過程を、歴史地理学的アプローチが明らかにするマルセイユ、リヨン、パリの三大都市部での工業集積の実態に即して概観する⁷⁾。

- ① マルセイユ： 港湾機能、海外からの原材料輸入と結び付く工業化と工業部門構成の多様さが特徴となっている。食品・油脂・化学・陶磁器工業が形成され、輸入原料の加工化と再輸出がなされる。

また（他都市と共通の）各種金属工業、多様な消費財工業も展開していた。

- ② リヨン： イタリアへの分岐路としての要衝としての位置、織物交易の中心地となる。繊維産業関連の、化学、薬品、織機工業の展開が認められ、さらに交通の要衝としての工業として、河川船舶製造、鉄道関連資材製造の金属鋳業、機械製造業、自動車工業が展開した。

- ③ パリ： 国内最大の大都会がもたらす多様な都市工業の展開が特徴である。例えば化学工業は石鹼、香水工業に拡がり、繊維産業（綿工業）は大消費市場パリ向けに発展した。

6) X. de PLANHOL[20], chap9.

7) X. de PLANHOL[20], chap9.

また鉄道全国ネットワーク形成による、鉄道関連機械工業、金属工業が成長した。さらに贅沢品としての自動車工業+航空機、映画産業の発達もみた。

要するに、パリにみられた市場立地型の各工業部門は、高度の購買力を備えた首都の人口成長の恩恵によっていたのである。

さらに第一次大戦中の、北部・東部工業地域からのパリへの疎開による、新たな工業集積が重なった。

ロンドンとは対照的に首府パリへの卓越した工業集積現象が、第二次大戦前夜まで続いた。

II. 工業化類型と地域経済圏の形成

このように三つに類型化しうる近代フランス工業化過程の、その空間上、地理上の展開状態を、全土に及ぶ地域経済構造から検討してみる。とりわけ同時期のフランス工業化を特徴づける流通ネットワーク誘導型工業化過程の場合は、既述の四大都市を主要拠点としていた。

19世紀後葉フランス商工業に携わった企業者の地理的輩出状況を吟味したドミニク・バルジョーらの研究⁸⁾に拠れば、これら四都市における商工業者は次のような業種での企業創設者、従事者が目立った。

- 1 パリ： 銀行・金融業における大規模企業の創出・従事。百貨店業の創出・従事。
- 2 リヨン： 絹業、銀行業、交通業、機械工業への従事。
- 3 マルセイユ： 回船業、化学工業、食品工業、小売・卸売商業への従事。
- 4 ボルドー： 葡萄酒醸造業・同商業、回船業、小売・卸売商業への従事。

8) D. BARJOT[1]をはじめとする、近代地域企業家形成プロセスに関する一連の各地方調査プロジェクト。

とりわけ興味深いのは、賃金・物価水準の同質性に着目して G. W. スキナーが区分した国内四大地域経済圏⁹⁾のうち、農村部・山岳部から構成される中西部地域を除いた三地域経済圏が、上記の四大都市を中核とする三つの都市経済領域（商業・製造業地域）に、ほぼ重なり合っていた状況である（図 1 参照）。

- すなわち図 1 上の、
- I. パリを擁するイル・ド・フランス地域、
 - II. 商都リヨンと港都マルセイユを含む南東部地域、
 - III. 港都ボルドーを核とする南西部地域、

の三地域経済圏の拡がり、先述の四都市を含む三大都市経済領域および同商圏の範囲と、空間上まさに合致するものであった。

ここに、固有の工業化様式を帯びた地域経済上のまとまりと自律性を有する三つの経済空間の存在が確認される。バルジョーらの全国実態調査¹⁰⁾が明らかにするように、これらの三地域（イル・ド・フランス、南東部、南西部）においては、三地域の各商工業従事者群が形成してきた大都市商業・貿易システムと密接に結びつくことによって、製造業諸部門の成長プロセスは認められた。

III. 近代国民経済システム論を巡る三つの検討視角

近代フランス国民経済システムの基盤となっていた地域経済構造と流通体系の形成過程の関係について検討していくため、以下の三つの視角からのさらなる吟味が必要となろう。

第一の視角〈近代フランス地域経済構造の変容〉に関しては、これまでに次のような検討を重ねた。マクロ的アプローチにより、フランス国内全域の地域経済構造の鳥瞰を試みた。特に産業構造、所得、農業・工業両部門における賃金、人口移動、資産の変動状況を吟味した¹¹⁾。さらに前出の資源立地型（原材料立地型）工業化に該当する中東部地域の一部であるフランシュ・コンテ¹²⁾、ブルゴーニュ¹³⁾、の工業化プロセスの検討をおこなった。

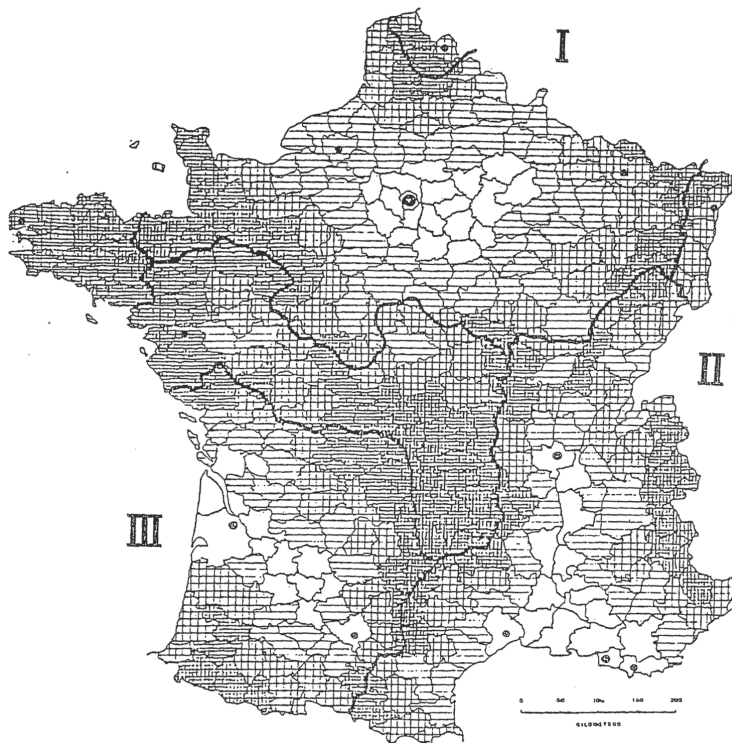
9) G. W. SKINNER[22], Fig1.

10) D. BARJOT[1].

11) 市川文彦・竹岡敬温 [7]、市川文彦 [8].

12) 市川文彦 [9].

13) 市川文彦 [11].



I：イル・ド・フランス地域（パリ）

II：南東部地域（リヨン、マルセイユ）

III：南西部地域（ボルドー）

* 残る領域は中西部地域（農村部・山岳地帯）

* SKINNER [22], Fig. 1 を修正して作成

図 1 近代フランス四大都市領域を含む三地域経済圏区分（1852 年）

ここで留意すべき点は、資源立地型工業化が進行した、これらの工業地域においても製造品の販路に関しては積極的な流通ルートの創設が試みられ、商人層の役割は決して小さくないことが明らかにされたことである。ブルゴーニュ葡萄酒醸造業における販路の新規開拓、通信販売法の導入によるフランシュ・コンテ刃物製造業の拡張と共に、殊にブルゴーニュ地域では鉄道敷設による新たな地域都市商工業の発展過程が認められた¹⁴⁾。

つまり前節にてみた四大商業都市を含む三大地域経済圏に限定されることなく、ここで検討されたブルゴーニュ、フランシュ・コンテ両地域が位置した五大工業地域の内部でも、地域商業システム、流通ネットワークの誘導のもとでの工業化の進展がみられたのである。

第二の視角である〈近代商業ネットワークの形成〉については、首都パリが擁する巨大消費市場の拡張を可能としたパリ中央市場、等の整備、並びにその集散（卸売）機能の充実化が検討課題となる。これまでにパリ中央市場¹⁵⁾と、その他の食糧小売流通チャンネル¹⁶⁾の展開状況の吟味をつうじて、19世紀フランスのマクロ的な消費構造、住生活問題とも密接に関わる近代フランス流通システムの形成過程の検討を試みた。

さらに地方都市における流通システム、日用品供給チャンネルの19世紀中葉から20世紀にかけての長期動向を、中西部地域五県の事例に即して吟味した¹⁷⁾。

この視角に関連して、流通誘導型工業化論と関わる新たな検討項目として浮上するのが職人層によって産出される様々な種類の日用品、手工芸品たるパリ小物（articles de Paris）の存在である。クラフト型工業化による生産の典型例であるパリ小物製造は、単に職人芸によってもたらされるばかりでなく、パリの都市流通ネットワークと接合することによって販路を確保し、消費市場と

14) 市川文彦 [11]。

15) 市川文彦 [10]。

16) 市川文彦 [12]。

17) 市川文彦 [14]。

の結び付きを確固とすることが可能になった。大都市を拠点とする流通ネットワークによって誘導され促進された工業活動としての、その側面により留意していく必要がある¹⁸⁾

第三の視角である〈近代輸送体系の再組織化過程〉については、これまでに 19 世紀中葉以降の鉄道輸送と舟運輸送双方の成長（第二次交通革命）を概観し、両者による新たな交通体系の整備プロセスを検討した¹⁹⁾。

さらに地域企業家等の、輸送サービス需要者側が単に在来的交通手段としての国内舟運網温存を図ろうとしたのではなく、むしろ舟運をして鉄道への競争相手と位置づけていくことによって、両者間の競争をつうじ全国に及ぶ交通費＝移動コスト低減を実現して産業発展の基盤強化を図ったこと、重層的な輸送体系全体の革新が、流通ネットワーク整備を確かなものとして、それをつうじ近代フランス経済成長へ寄与していくプロセスを明らかにした²⁰⁾。

ここで、さらなる論点として留意すべきことは、国際河川へも広く及ぶ水運網の整備が、近代国民経済システム構築との関係ばかりに止まらない点である。近代フランスの地域企業家たちや経綸家らは、国内輸送整備政策の中で舟運網拡充を求めたとともに、一部の論者によりヨーロッパ規模での河川・運河水運体系という、より拡張された枠組みにおける整備策をも志向する動きも認められた²¹⁾。国内輸送体系組織化の動向を考察するうえで、それを近代ヨーロッパ交通システムの中への位置づけていく視点に注意する必要がある。

参考文献

- [1] BARJOT (Dominique) *Les Patrons du second empire, Anjou, Normandie, Maine*, 2007

18) X. de PLANHOL[20], chap9.

19) 市川文彦 [13]、市川文彦 [15]、市川文彦 [16]、市川文彦 [17]。

20) 市川文彦 [18]、市川文彦 [19]。

21) M. CHEVALIER[5]。

- [2] BERGERON (Louis) *Les industries du luxe en France*, 1998
- [3] CARON (François) *Histoire économique de la France XIX^e-XX^e siècle*, 1981
- [4] CARON (François) *Histoire des Chemins de Fer en France*, t1, 1997
- [5] CHEVALIER (Michel) *Des intérêts matériels en France*, 1843
- [6] 服部春彦『経済史上のフランス革命・ナポレオン時代』、2009
- [7] 市川文彦・竹岡敬温「近代フランス経済における地域間格差 —その長期傾向と原因をめぐって—」『大阪大学経済学』第 35 巻第 4 号、1986
- [8] 市川文彦「19 世紀フランス経済と地域的不均衡 —近代フランスの地域経済構造 I—」『大阪大学経済学』第 37 巻第 3 号、1987
- [9] ———「近代フランスの地域経済構造と工業化プロセス —中東部地域のケース—」『Discussion Paper：大阪大学経済学部』No.91、1990
- [10] ———「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、1991
- [11] ———「19 世紀ブルゴーニュ地域における工業成長過程 —近代フランスの地域経済構造 II—」『大阪大学経済学』第 42 巻第 3・4 号、1993
- [12] ———「〈パリの胃袋〉とその周辺 1857～1914 年 —帝都における食糧流通システムの担い手—」『北陸都市史学会誌』第 4 号、1995
- [13] ———「〈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—」『関学西洋史論集』第 XXVI 号、2003
- [14] ———「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、2004
- [15] ———「比較都市交通史からの接近」『市場史研究』第 25 号、2005
- [16] ———「コメント（2004 年度春季全国大会報告）」『市場史研究』第 25 号、2005
- [17] ———「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』昭和堂、2007、所収
- [18] ———「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」『大阪学院大学 経済論集』第 22 巻第 1 号、2008

- [19] ——— 「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—」『企業家研究』第 6 号、2009
- [20] de PLANHOL (Xavier) *Géographie historique de la France*, 1994 [『フランス文化の歴史地理学』手塚章, 三木一彦訳、2005]
- [21] 斎藤 修『比較経済発展論 歴史的アプローチ』, 2008
- [22] SKINNER (G. William) *Demographic Differentiation among French cities, 1861 : A Regional Systems Analysis*, 1986.
- [23] WORONOFF (Denis) *Histoire de l'industrie en France, du XVII^e siècle à nos jours*, 1984