

## 第6章 フランスの鉄道

### 1. 当時のフランスの状況

フランスでは、1815年最終的には大敗を喫したナポレオン戦争の結果、国内の産業の発達には遅れ、経済活動は混乱した。ナポレオン後フランスは立憲君主制のもとルイ18世が国王に即位する。ただし、ルイ18世は、フランス革命によって成立した共和制政府に対抗して、亡命先で国王を名乗ることになるので、正しくは国王に復位したというのが正しいであろう。

その後も、フランスの政治状況は混乱が続いた。すなわち、1830年の七月革命でシャルル10世が追放され、あらたに自由主義者のルイ・フィリップが王として迎えられた。しかし、当時のフランスでは、年に200フラン以上の納税者だけに投票権が認められていた制限選挙をとっていたため、高額納税者の一部地主や金融資本家が政府と癒着して利権をむさぼっていた。当時、まだ経済力を持たなかった中小の資本家や労働者たちは、そのような偏った政治体制を打破するために、選挙法の改正を強く求める。しかし、これが政府によって拒否されると、産業資本家たちは「バンケ」と呼ばれる集会を開いて改革運動を全国に展開していった。その背景にあった理念は自由放任主義であり、「安上がりの政府」であった。この集会はもともと酒宴を張って自分たちの主張を論じ合う一種の宴会でしかなかったが、次第に人民主権を求める大衆運動に発展したことから「改革宴会」と呼ばれる事になった。そして、1848年2月22日に予定されていたパリでの「宴会」が政府の圧力で潰されると、これが暴動の引き金となって民衆蜂起へと繋がった。これが、いわゆる「二月革命」で、その結果、国王ルイ・フィリップはイギリスに追放された。

二月革命でフランスには臨時政府が成立するが、その中心となったのは有産階級の共和派で、労働者階級からはわずかに社会主義者のサン・シモン派ルイ・ブランとアルベール・トマが閣僚として参加したに過ぎなかった。しかも、ルイ・ブランとアルベール・トマは、労働者の要求に応じて政府内に

設置された労働問題調査委員会の議長に任命されるが、この委員会はパリから遠く離れたリュクスンブルに置かれたことで、結局、2人の社会主義者はていよくパリから隔離されてしまったのである。

しかし、臨時政府は共和政宣言を行うのと同時に、労働者の置かれた状況を打開する目的で「国立作業場」を設置し、ルイ・ブランらの社会改革を取り入れた形となった。4月には普通選挙が行われるが、社会主義化すると二月革命で手にした土地を取り上げられると考えた農民たちが共和派を支持したため、社会主義者は敗退した。そのなかにはルイ・ブランも含まれていた。しかも、国立作業場では、失業者を集めて公共事業に従事させたが、結局ろくな仕事もないのに報酬だけが支払われたため、一般の市民や農民らの反感を買う事になり、6月には廃止されてしまった。

その6月には、社会主義者たちはバリで蜂起するが、政府軍により鎮圧され、共和派による新政府が成立することになる。そして、12月に選挙により、ナポレオン1世の甥に当たるルイ・ナポレオンが大統領に当選した。しかし、このフランスで初めての共和政も、1851年のクーデターで権力の集中を図ることで、翌年には国民投票を実施して自ら皇帝となりナポレオン3世を名乗った。第二帝政の時代が始まる。

ナポレオン3世は、警察力と軍事力で強権的に反対勢力を抑え込む一方で、国内の産業の育成に力を入れるとともに、国民の信任をつなぎとめるために外国への拡張主義を押し進め、1870年にはドイツ・プロイセンに宣戦を布告して普仏戦争が勃発する。しかし、これに大敗すると、フランスはアルザス・ロレーヌ地方の割譲と50億フランの賠償金の支払いが課されることになった。

## 2. フランスの鉄道のはじまり

このように、イギリスで鉄道が登場して全国に路線網を拡張していった時期、フランスは混乱を極めていた。

イギリスで鉄道が計画されたよりも前、1814年にピエール・ミシェル・モワソン・デロシュという鉱山学の学者がナポレオン1世に帝国内を縦横に走

る7本の鉄道計画を提案していた。しかし、これはナポレオン1世の退位により実現しなかった。

フランスにおける最初の鉄道計画となるのは、1823年2月26日に勅令により認可されたサンテティエンヌとその北方郊外にあるアンドレジューとを結ぶ約18km余りの鉄道路線である。

サンテティエンヌには、炭鉱や金属工業所があり、石炭や鉱石をロワール川へ搬出するのが難問であった。もともと、炭鉱の中では馬車軌道が使われていたので、これをロワール川のほとりのアンドレジューまで伸ばすことを発想した。1828年10月に開業するが、これは馬が牽引していたので、正式な鉄道の始まりとは認められない。機関車が使われるのは1844年まで待たなければならなかった。また、正式に旅客が運ばれたのも1832年3月からであった<sup>(1)</sup>。

実際に建設されたフランスで最初の鉄道は、1826年7月7日に勅令で認められたサンテティエンヌ～リヨン間のスギャン兄弟・E・ピオ会社である。用地買収に難航したり、トンネル工事や盛土区間で技術的な問題を抱えることになるが、1830年6月25日にリブ・ドウ・ジエ～ジボール間で石炭の輸送を開始。1832年4月3日にサンテティエンヌ～リヨン間の全線を開業させた<sup>(2)</sup>。

このようにフランスでも、イギリスとほぼ歩調をあわせてはじめての鉄道の建設は進んでいた。しかし、その後は鉄道の建設は遅々として進まなかった。それは、上で説明した政治的な混乱と経済活動の停滞が理由の一つであった。フランスでは、鉄の生産量は限られ鉄道用のレールはイギリスから輸入しなければならなかった。それに、石炭の国内での供給量は、イギリスやベルギーを下回っていた。つまり、鉄道を整備するための産業基盤がフランスでは未発達だったのである。

さらに、フランスでは、鉄道に対する猜疑心が蔓延していた。ルーアンの商工会議所は、鉄道が農業生産に悪影響を持ち、伝統的な生活様式を害するという考えを持っていた。それに加えて、在来の河川や運河による輸送を害するというのも鉄道を反対する重要な理由であった。

フランスの国土には、セーヌ川、ロワール川、ジロンド川、ローヌ川などの大型河川が国土を縦横に流れ、その間を繋ぐ形で多くの大規模な運河が開

削されていた。また、多くの都市が海岸近くに立地していて沿岸航路の船舶が安く物資を運んでいた。そこで、運河や水運業者は、国による鉄道整備のコントロールを希望した。

それに、フランスは七月革命後、ヨーロッパの中で最も民主的な国であった。自由主義者、保守主義者、王党派、民主主義者たちが政治に参加していた。とくに、自由放任主義を信念として抱く自由主義者が議会で多数派を占めていたが、それぞれの党派は別々の考え方に基づいて国による鉄道整備を主張していた。

結局、この間、1835年にパリ～サンジェルマン間、36年にパリ～ベルサイユ間の2つの小規模な鉄道が議会で認可されたが、その他の多くの主要な幹線の計画は、鉄道についての基本政策が決まらないということで、却下された。たとえば、1835年に出願されたパリ～ルーアン～ルアーブル間の鉄道計画である。1837年には、さらにパリからバランシェンヌを經由してベルギーに至る路線やパリ～トゥール間の鉄道などが出願された。

パリ～サンジェルマン間の鉄道はエミュ・ベレールに建設が認められたが、ただし、自らの資金と責任で実施することが条件として付けられた。1837年8月24日に開業式が挙行されるが、王室のメンバーは鉄道が危険な乗り物であると信じていたため乗車することはなかった。しかし、この鉄道は26日に正式に開業してからは、パリ市民の間で評判となり、多くの見物客を集めて事業は成功した<sup>(3)</sup>。

政府の中では、鉄道の整備を民間に任せるか、それとも国が直接実施するかという問題について2派に分かれて議論が続けられていた。

国会議員のラマルティエーヌは、フランス革命におけるミラボーを真似て、国内の流通に課税しようとする地主階層や鉄道貴族を非難する演説を行った。それは、民間に鉄道の経営を任せることで、彼らは利潤獲得のために高い運賃を課すことになり、それがかつての通行税のように流通を阻害するという考え方であった。また、鉄道建設のために株式や債券が乱発されることで人々は相場に血眼になって夢中になる様子を描き出した。

そして、政治的・戦略的に重要な路線は国営とし、地方的な路線を民間が経営することを主張した。

いずれにしても、フランスでは、国による財政的な援助なしには鉄道整備は難しいというのが一般的な認識であった。しかし、国にはその要求に応じるだけの財政的な余裕は無かった。結局、鉄道を国有主義で整備するかそれとも民間に任せるかについての結論は得られず、認可される鉄道計画は地域的な小規模なものに限られた。

長年にわたる議論の結果、1842年に重要な法律が制定（提案者の名をとってフランクビル協約と呼ばれる）され、橋と道路の整備を担当している公共事業省に鉄道新線の計画とエンジニアリングに関する権限が与えられた。この法律のもとで、国は鉄道用地を保証し、場合によっては強制的に収用した上で、橋、トンネル、道床などのインフラ施設の建設を担当した。その費用については、国が3分の1を負担し残りを地方自治体が支払うことになった。一方、民営の鉄道会社は、インフラ外の施設として線路、駅舎、車両を調達するとともに、運営費用について責任を負うことになる。ただし、地方自治体による負担についての規定は1845年に廃止された。国と地方が整備したインフラ施設は36年間にわたり民間の鉄道会社にリースされた<sup>(4)</sup>。

このような公共部門と民間部門の間での責任と費用の分担のシステムが構築された上で、全国の1,500人以上の人口をもつ都市の全てを網羅する標準ゲージの鉄道網と、その隙間を生めるメーター・ゲージの鉄道網計画が策定された。

幹線鉄道網の代表的なものを挙げると、パリを中心とする放射状路線として、西に向かうナンシー、ストラスブールまでの路線、南に向かうリヨン、マルセイユまでの路線、リモージュ、トゥールーズを經由してスペインのピレネー東側に至る路線、トゥール、ボルドーを經由してピレネーの西側に至る路線、パリから北西に向かいルーアン、そしてイギリス海峡に面するルアーブルに至る路線、西に向かい大西洋岸のナント、ブレストに至る路線などがある。また、そのほかに、地中海沿いのマルセイユから大西洋岸のボルドーまでの路線、パリ～リヨン間のディジョンで分岐してドイツ国境の町ミュルーズに至る路線が見られる。

このような国と民間がインフラとインフラ外をそれぞれ整備するという上下分離の方式の導入により、1848年には鉄道を運営する民間会社が30ない

し 40 社存在する状態となった。その上、1847 年に発生した金融不安の煽りで鉄道会社の資金調達は困難となり、パリ・オルレアン鉄道とパリ・リヨン鉄道は事実上倒産してしまった。

新国民議会では、破産会社を解散し、その他の会社を国家買収することで完全な国有主義への転換が叫ばれる事になる。当時、鉄道計画路線の中で、民間に運営の引き受け手が見つからなかった場合には国が自ら経営していた。そのような国営路線は、3,200km 余りの全鉄道網の中で 600km 余りを占めていた。

結局、鉄道網の国有化は見送られ、その代わりに鉄道会社の統合が国策として進められた。いまだ 1842 年鉄道網は完成には程遠い状態であったため、企業統合により幹線鉄道の建設が進む事が期待された。それに加えて、収益が期待される幹線鉄道の経営を認める代わりに、採算のとれないローカル線の経営を引き受けさせるという目論みもあった。

1857 年には全国の鉄道網は 6 つの会社（北部（Nord）会社、西部（Est）会社、東部（Ouest）会社、パリ（Paris）-オルレアン（Orleans）会社、パリ（Paris）-リヨン（Lyon）-地中海（Méditerranée）会社、中部（Midi）会社）に集約されることになった。中部会社を除いて、いずれの会社もパリを頂点とした三角形の地域に路線網を展開し、そのエリアでは地域独占が保証された。

しかし、1857 年から翌年にわたる世界的な経済恐慌の発生で、鉄道会社は、ローカル線の建設と組み合わされた鉄道網整備の義務について負担に感じるようになっていた。国に対して、この負担の免除か、あるいは、一層の国による助成策が必要であると主張した。現に、北部会社以外の経営は厳しく、いずれも国による利益保証を受けていた。

国は、地方ローカル線建設の必要を認識していたため、結局、鉄道会社に対する財政支援の強化の道を選択した。

すなわち、1859 年、フランクビル協約を改定して、鉄道網を旧鉄道網とこれ以後建設される新鉄道網を区分した。そして、旧鉄道網にたいしては 6%、新鉄道網には 8%の配当制限を課し、それ以上の利潤が計上されたならば、それを国と会社が分け合うことになった。ただし、新鉄道網に対しては、国は 8%の配当率が実現できないようなときには、国は利益保証を行ったので、

旧鉄道網の超過利潤を国を經由して新鉄道の利益保証に充当するという、旧鉄道網から新鉄道網への内部補助の性格も持ち合わせていた。ただし、超過利潤の国への納付は 1872 年まで猶予期間とされた。

それに加えて、鉄道会社の破産を避けるために建設費に対して融資を行うこと。そして、その代償として会社が徴収する運賃の上限値を政府が決定。さらに、政府の公務による利用について通常運賃の 3 分の 1 に割り引くことが規定されていた。また、鉄道施設のリース期間についても、従来の 36 年間で認可されて後 99 年に延長された。

しかし、フランクビル協約の問題は常に指摘されていたところであった。たとえば、旧鉄道から国に超過利潤を納付するよりは利益を隠すことに誘惑された。そのため 1863 年から 69 年にかけて、フランクビル協約は改定が繰り返されることになる。すなわち、新鉄道網の一部路線を旧鉄道網に変更する鉄道網の再区分や、各社に認められた排他的な営業エリアを超える新線について、新たに会社間の境界線を設定すること。また、旧鉄道網に区分された路線に対する大規模な投資に対して、新鉄道網の路線と同等の財政上の援助を実施するというもの。

フランスは、1870 年普仏戦争に負けるが、その敗因の 1 つとしてフランスの鉄道網の不備が指摘された。ドイツの鉄道網が全国を格子状に結び、またいくつかの中心を直接鉄道が結んでいた。それに対して、フランスでは、殆どの路線がパリを中心に放射状に配置され、地方都市間の移動でも大回りして一旦パリを經由しなければならないという問題があった。

フランス政府は、鉄道網を「国家の装置」として、その拡充の必要を認識して、1875 年 2,000km のローカル線の建設を内容とする法律を制定した。しかし、この時期認可されたローカル私鉄の多くは経営困難に陥り、大手の鉄道会社の支援に頼った。たとえば北部会社は、国による援助なしにいくつかのローカル鉄道を統合した。国は、パリ・オルレアン会社に対しても同様の役割を担うことを期待したが、会社はその代わりに国によるこの路線に対する利益保証を要求、それに対して、国は利益保証をする条件として運賃に対する国家の管理を提示したために、結局実現しなかった。その結果、1877 年国は西部地域と南西部地域の 2,600km の路線の経営を引き継がねばならない

事になる。

引き続き公共事業相のフレシネ(Freycinet)は、1879年「国家の装置」論を理論的な背景にして、8,800kmに及ぶ新しい鉄道網の計画を策定して法律化した。この「国家の装置」は鉄道だけではなく、運河、港湾、道路などの輸送施設を含む概念である。最初は4,500kmの新線計画であったが、議会での議論の過程でその内容は大きく膨らんだ。この新鉄道網を第三の鉄道網(3e réseau)と呼ぶ。

これらの新線は、運営を引き受ける鉄道会社が決まらないままに工事に着手したため、最終的に国が経営することになったものも多い。また、中小私鉄が引き受けた路線でも、その経営が破綻した場合にも国はその路線を引き継いだのでさらにその負担が増大した。そして、これらの路線の多くは、既存の私鉄路線と競合していた。

1883年、政府は第三の鉄道網を鉄道会社に譲り渡すとともに、東部会社とパリ・オルレアン会社の経営権を獲得することで、西部と南西部に持っていた国有鉄道の路線網をパリに結びつけた。政府は、鉄道会社に対して、第三の鉄道網を譲渡する代わりに超過利潤からの国への納付金を第三の鉄道網への出費と相殺することを認めた。

全ての鉄道網の国有化を主張していた反対勢力は、この協定を「悪党協定」と呼んで批判した。一部の鉄道網を国が経営する一方で、その他の路線網の経営をすべて民間企業に任せるというもので、政策としては一貫性を欠いていた。

#### 【注】

1. P.Laederich ,P.Laederich, M.Gayda, A.Jacquot ,*HISTOIRE DU RESEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS*, p.7.
2. *ibid*,p.9.
3. *ibid*,p.18.
4. 『フランス・ドイツの経済発展』上、165頁。

#### 【参考文献】



J.H.Clapham, *Economic Development of France & Germany 1815-1914*,  
Cambridge Univ. Press, 1921.( 林達監訳『フランス・ドイツの経済発展』上・  
下、同文社、昭和 47 年、49 年 )

Patricia Laederich ,Pierre Laederich, Marc Gayda, André Jacquot ; *HISTOIRE DU  
RÉSEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS*, Editions de l Ormet, 1996.