

経済的効率と経済的公平

——フランス土木公団のエンジニアとアトリエ・ナショナル——

栗田 啓子

はじめに

1848年の2月革命は、公共政策による経済的公平の実現を初めて政治課題にのぼらせたといっている。革命臨時政府は、所得の再分配を目指して、累進的な税制の導入とともに労働の権利(le droit au travail)や保障に対する権利(le droit à l'assistance)を確立しようと試みた¹⁾。政治的な対立の中で構想の多くは変更されたり立消えになったりしたが、大衆がもっとも強く主張した労働の権利の要求に応えるために、政府は2月26日、セーヌ県にアトリエ・ナショナル(Ateliers Nationaux)を設置した。アンシャン・レジーム以来の慈善作業所(ateliers de charité)の伝統に倣った、この公共事業のための国営の労働組織はパリ周辺に集中していたとはいえ、フランス各地から失業者を集め、その収容人数は、3月15日の約6000人から解散直前の6月15日の12万人近くへと驚くべきスピードで増加している²⁾。その結果として経費が増大する一方、与えるべき仕事を捜すのが困難になっていった。これらに加えて、収容された労働者が政府批判を強めるにつれて、アトリエ・ナショナルの存否をめぐる活発な議論が展開されるようになった。

このような状況の中で、アトリエ・ナショナルを実際に指揮した土木公団のエンジニアたちは、政府の経済的介入の意味と役割をふたたび問い直していった。5月29日にアトリエ・ナショナルの最後の総管理責任者になった1級エンジニア、レオン・ラランヌ(Léon LALANNE: 1811-1892)は、アトリエの欠陥の改善に尽くしたが、最終的にはその閉鎖を命じること

になった。他方、サルブール選出の代議員でもあった1級主任エンジニア、コリニョン(Charles Etienne COLLIGNON: 1802-1885)は、1849年に『両世界雑誌』に「2月革命以降のフランスの公共事業」³⁾を発表し、失業救済の観点からアトリエ・ナショナルの意義を高く評価している。このほかにも、2月革命を契機として、さまざまな立場から、いくつかの社会改革のプランが土木公団のエンジニアから提案された。1848年に限っても、キリスト教的立場をとるルフォール(Pierre Alexandre Francis(que) LEFORT: 1809-1883)が理工科学校の同窓会で発表した『労働の権利』、全国視察官の重任にあったヴァレ(Louis Léger VALLÉE: 1784-1864)の『選挙法に関する一提案』、公団を1846年に引退したモラン(Pierre-Etienne MORIN: 1792-1848)が自費出版した『労働者階級の境遇の改善について』が挙げられる⁴⁾。エンジニアたちが一様に問題にしたのは、経済的効率と経済的公平のどちらが経済政策の目標であるべきかということだった。アトリエ・ナショナルという具体例をもって、かれらは公共事業のあり方をふたたび論じていったといえるだろう。このような土木公団のエンジニアたちの経済思想をできるかぎり現代的な視点から分析することが、ここでの課題である。それはまた、いままで政治的な役割だけが分析の対象になってきたアトリエ・ナショナルを、その経済的な効果という本来の目的との関連で捉え直すことにも通じるにちがいない⁵⁾。

1 公共部門の不効率性と「民営化」

公共サービスの不効率性という問題は、実は、

1848年に初めて指摘されたわけではない。すでに、1821-22年の法令で定められた運河網の建設によって生じた財政危機が代議院で討議された1828年に、運河建設を担った土木公団の有用性の有無という形で論じられている。議会での公団擁護の立て役者だったベッケイ公団総裁(Louis BECQUEY: 1760-1849, 総裁任期は1817-1830年)や当時サルト県選出の代議員でもあった土木公団地区視察官のラマンデ(Mandé-Corneille LAMANDÉ: 1776-1837)にしても、民間企業の「企業者精神(*l'esprit d'association*)」が運河建設を促進する事実を受け入れていた。だが、そうだからといって、政府の介入が不必要だということにはならない。これが二人の共通の主張だった。ラマンデは、この精神がフランスではまだ未成熟であること、その反面公団は十分効率的に組織されていることを強調した。ラマンデがこのように一定の現状評価に基づいた反論を行ったのに対して、ベッケイは、運河の特殊な性質を政府介入を正当化する理由に挙げている。かれは、運河がもたらす「一般の利益(*l'intérêt général*)」、すなわち広範囲にわたる経済的波及効果の存在がなんらかの公的な介入を行うべき理由になると考えたのである⁶⁾。これに反して、民間エンジニアのアルトーは、土木公団の中央管理局について、「機構の複雑な動きや官僚のヒエラルキーが活動停止状態を生み出しているとは言わないまでも、少なくとも、どうしても緩慢な動きを余儀なくしている」⁷⁾と批判した。官僚組織が惰性的な体質をもつというこのような意見は、土木公団に対する批判の基調をなしていた。

アトリエ・ナショナルに対する批判がまきおこったとき、批判者も、そして土木公団のエンジニアたちも、それぞれ、1828年の論争における論点をふたたび取り上げた。主要な論点は、第一に、公共事業の経済効果、とくに雇用創造の効果についてであり、第二は公共サービスの効率性、そして第三は政府財政の均衡という問題だった。

エンジニアたちは、私企業がふたつのレベルで効率性に優れていると一般に認めていた。資

源の配分というマクロのレベルと企業の内部組織というミクロのレベルとである。第一の点に関して、かれらは、自由競争原理が市場経済の侵すべからざる原則だということに異存はなかった。たとえば、全国視察官のミナール(Charles Joseph MINARD: 1781-1870)は、自由競争のつぎのような評価を肯定的に紹介している。「今日一般に認められているように、公共の利害は、普通の場合ならどのような場合でも、それを競争の効果に任せた方がよりよく扱われる」⁸⁾。この文章にも明らかのように、エンジニアたちにとって、国家の介入は、それゆえ、普通ではない場合に限られるものだった。その場合とは、現在の用語を用いるならば、「市場の失敗」の場合にはほかならない。公団エンジニアの活動の現場は、実際、公共事業という市場が存在しないかまたはうまく機能しない分野だった。ここでは詳述する余裕はないが、かれらは、公共事業の問題の経済学的考察から、公共財や費用逓減・自然独占あるいは外部効果などの概念を十分明確に把握していたのである⁹⁾。

第二の論点である公共部門の不効率性に関連して、土木公団のエンジニアの中にも、すでに紹介した民間エンジニアのアルトーの意見に賛成する者がいなかったわけではない。公団エンジニアでありながら私企業による公共事業の遂行を強く主張したコルディエ(Louis Joseph Etienne CORDIER: 1775-1849)の批判の検討は後に譲ることにして、ここでは1828年のモランの意見を取り上げておこう。つぎの文章にみられるように、かれは官僚制の欠点を企業者精神の欠如に求めている。

「公共事業の場合のように、(公営事業体を)指揮しているのが、労働者をできる限り多く働かせるのになれていない人々であることが結構あるし、あるいは、企業家とはちがって、工事の支出を抑えることになんら関心を持っていない人々である場合もある」¹⁰⁾。

1848年に話を戻すと、アトリエ・ナショナル

の必要経費の増加による公共支出の絶えざる増大とアトリエの無秩序な体制は、早い時期から、この労働組織の再編の要求を生み出していた。臨時政府は改革案の検討に入り、アトリエ・ナショナルに関する調査委員会が組織された。5月17日に提出された委員会の報告書を責任執筆したのが、ランヌである。報告書の内容が評価され、ただちにこの若きエンジニアにアトリエ・ナショナルの総合管理が委ねられた¹¹⁾。ランヌが挙げたアトリエ・ナショナルの問題点は、3つにまとめることができる。第一の問題は、モランの指摘にもあったように、アトリエの指導者における企業者精神の欠如だった。第二の問題は、その結果として、労働者の管理がうまく行われていないという事実である。第三の問題点は、現代的に言うならば、公共サービスの過剰供給という問題に相当する。かれは、まず管理者側の問題として、「適切な指導力の欠如」を指摘する。それは、「アトリエがパンにこと欠く人々にそれを与えるという目的のためだけに設置されたので、勤勉で生産的な組織を作るということを考えていなかった」からだだった。第二の労働管理体制の重大な欠点は、どのような仕事に対しても均一の報酬を与えたことから、労働者の間に「競争心が見られず」、仕事場での規律が保たれないということだった。その結果として、労働者のあいだに「やる気のなさ」が蔓延し、「日常的な労働忌避」の原因になっているというのである。最後に、かれは、アトリエ・ナショナルが雇用の創造を追求するあまり「むだな事業」を行ったことを問題にしている¹²⁾。ランヌは、このように、経営のレベルの不効率性を指摘しただけでなく、雇用創造を目標とした公共事業への強力な介入が不用な公共施設まで建設するという資源配分上の問題を引き起こす可能性をも認識していたのである。

これらの問題を解決するために、ランヌは、組織の効率化をはかるさまざまな改善策を精力的に実行した。それは、管理事務局の再編からいくつかの業務の廃止、さらに事務手続きの合理化や仕事に応じた報酬体系の確立にまで及んでいる¹³⁾。一方、ヴァレは、1848年から51年

にかけて出版した土木公団と理工科学学校の大部の改革案の中で、「行政組織の腐敗を治療する」ための合理化のプランを提案した。ランヌの改善策とほぼ類似したヴァレのプランにおける独自の主張は、公共部門への競争原理の導入である。かれは、惰性的な勤務慣習を打破するために、年功制に代えて、「官吏のメリットを数字で表して表にする」という形で能力の査定を行い、その評価に基づいて昇進を決めるという能力制を採用すべきだと提言した¹⁴⁾。ランヌのように現実に実行する機会を与えられるにしても、ヴァレのように単に提言にとどまるにしても、エンジニアたちは、まず、組織の合理化という方法で公共部門の効率性を高めようとしたといえるだろう。

しかし、合理化にも限界があった。ランヌは、最終的にアトリエ・ナショナルの壊滅的な状況に終止符を打つためには、一種の「民営化」とでも呼ぶべき手段を断行する必要があると考えた。まず、アトリエ・ナショナルを解散して政府直営の土木工事の件数を最低限に抑え、バりに集中している工事現場を各地方に分散しなければならない¹⁵⁾。そして、雇用創造政策の代替案として、かれは政府の民間部門への援助を提案した。その内容は、第一に、軍需産業や公共事業のような公共性をもつ部門の民間企業への政府の発注を増加すること、第二に、より多くの雇用を申しでる企業に政府が制度上あるいは財政上の援助をすること、そして最後に、工業製品の輸出に助成金を与えることだった。このように、ランヌは、失業対策として、国営事業の代わりに、政府購入額の増加と補助金制度の制定を提唱したのである。

国営企業よりも民間企業の効率性に期待した土木公団のエンジニアは、ランヌだけではなかった。当時国民議会の議員を務めていたコルディエも、「民営派」の陣営に属していた。かれは、1848年から1849年にかけて、何回にもわたって、議会に公共事業分野の国営企業の「民営化」のプロジェクトを提出している¹⁶⁾。公共事業を各地の民間企業に遂行させることによって地方分権化を図るという考えを強固に主張し

てきたコルディエは、アトリア・ナショナルに関する論議においても、政府経営に反対する立場を貫いている。かれは、すでに1830年に提出した議案の中で、政府による遂行という「公共事業の独占」は、確かに「勤労階級に」仕事をもたらすだろうが、それは「かれらを墮落させる施し」¹⁷⁾でしかない、と言いきっていた。政府経営の公共事業の拡大は雇用を創造するかもしれないが、労働者が安易にそれに依存して自分たちの努力で生活を改善することをかえって妨げるというのである。

1848年以降、コルディエはそれまでにくりかえし指摘してきた中央集権化という政府経営の弊害に、つぎのふたつの欠点を付け加えた¹⁸⁾。そのひとつは公共支出の増加であり、もうひとつは公共機関の不効率性である。このようにいくつもの欠陥を持つ政府経営とは異なって、「(民間の企業による公共)事業が多ければ多いほど、それらはより迅速に遂行され、より注意深く維持される」にちがいない。かれは、このような比較から、公共事業分野の民間企業を育成する必要があると結論する。育成の第一の手段として、政府貸付や企業税の免除などの民間企業に対する優遇措置が挙げられている。第二の手段は、「交通関連の政府企業を、誰に対しても開かれていて競争を排除しない公開入札で、払い下げを行い」¹⁹⁾、新規に民間企業を創設することである。この国営企業の払い下げに対する「価格の支払いは」、「新しい会社への無利子での貸付」²⁰⁾に当てることができるから、より一層民間企業が増えてゆくことになる。このように、コルディエは、公営企業の「民営化」によって公共支出を削減し私企業を増加させる具体的なプランを提唱したのである。

いままで見てきたように、土木公団のエンジニアといえども、政府経営という公共事業の遂行形態の持つ欠陥に気づいていたし、「民営化」を強く主張するコルディエのようなエンジニアさえ存在した。だがここで注意しておかなければならないのは、そのように批判的な立場をとる者でさえ、政府の介入を完全には否定していなかったということである。かれらは、政府経

営という直接的な介入ではなく、利子保障や免税措置のような財政面での介入や料金規制のような規制面での介入を要請したのである。それゆえに、「国営派」と「民営派」の対立は、交通網の発達と、それを通じた経済発展の促進にもっともふさわしい政府の介入方法をめぐる対立だったと言い替えることができる。

2 公共支出の経済安定化機能

公共事業は、それが季節的失業だろうと周期的失業だろうと、失業の救済の伝統的な手段をなしていた。季節的失業に関して、アンシャン・レジーム末期のエンジニア、J.-J.ラランドは、サン・カンタン運河を例にひき、「この事業は、収穫の時期まで、貧しいものに日毎の糧を与える源泉になるにちがいない」と言っている²¹⁾。19世紀にはいると、土木公団のエンジニアたちの関心は、周期的失業の問題に集中してくる。かれらは一般的に、公共事業が失業の存在という市場の欠陥を補完すると考えていたと思われる。だが、そうだとした場合、そのための費用が国家予算の均衡を崩すことが許されるのかということが、アトリエ・ナショナルによって残された問題だった。もっとも、予算の均衡に関して、多くのエンジニアはかなり楽天的な態度を示している。パリの下水道建設に関わったボードムーラン(Louis Alexis BEAUDEMOULIN: 1790-1877)は、巨額な工事費を捻出する方法として、一部を国家予算から出し、残りの部分を利用者の分担金と下水道の生産物である肥料の販売によって賄うことを提案している。かれの計算に従うならば、販売収入は十分な額になるはずだった、というわけで、ボードムーランは、下水道工事を行うことによって、「国家は、ただちに、2500万(フラン)分の、非常に有用であると同時に非常に生産的であり、なおかつ、全く誰の負担にもならない仕事を労働者に与えることができるだろう」²²⁾、と結論できたのである。

しかし現実には、かれの計算ほど甘くなかった。アトリエ・ナショナルの場合には、公共支出の大幅な増加こそ、自由主義経済学者の批判の最

大の原因だったのである。この陣営からの批判の一例として、シャルル・コ克蘭の言葉を引用しておこう。「人々が信じるほど、政府にとって、恐慌と失業の時期に、ただちに臨時の仕事を作り出すのはやさしいことではない。恐慌の状態は(…)，つねに、実行に移したいと思っている公共事業を開始するのに必要な資金を見いだすことを大変難しくするのである」²³⁾。

土木公団のエンジニアたちも、この財政上の問題を認識していた。解決策は、したがって、支出自体を削減するか、公共支出の源泉である政府の税収を増やすかのどちらか、あるいはその両方だった。ラランヌは、第一の方法を選んだ。アトリエ・ナショナルの解散に至るまで、かれは支払い方法の簡素化や管理組織の合理化を通じて支出の削減を図っていた。コリニョンは、第二の方法が好ましいと考えた。だが、そのかれにしても、予算の均衡という問題を無視することはできなかった。だからこそ、コリニョンは、アトリエ・ナショナルを論じた「2月革命以降のフランスの公共事業」の冒頭で、「雇用の利害と財政の利害の両者にとって、ともに有益で欠かすことのできない調整」²⁴⁾という課題を掲げたのである。結局「雇用の利害」の視点が優勢を占めるのだが、かれの議論は、経済の安定化という政府の役割に関するいくつかの論点を提示しており、大変興味深い。

コリニョンは公共支出の問題を、主として、3つの側面—国庫との関連、経済全体への波及効果、社会全体への影響—から分析している。

第一の国庫との関連に対するかれの考えは、つぎの比喻に典型的に表現されている。「公的な支出と収入との関係は、粃種と収穫との関係のようなものである」²⁵⁾。公共支出が経済活動を刺激するならば、租税収入は増えるというわけである。交通網の場合、税収の増加分と通行料からの収入分で十分工事費を賄うことができるばかりか、収入が費用を超えることさえありうると、コリニョンは信じて疑わなかった。

「(公共事業費が空けた国庫の)この空隙は、新しい道から直接にあげられる収入

によって、そしてそれ以上に、交通のおかげで発展した活動から間接的に生み出される収入によって、埋め合わされるだろう」²⁶⁾。

公共事業に対する投資が結局税収を増やす結果になるというこの論理は、多額の工事支出を正当化しようとする多くのエンジニア・エコノミストに共通している。しかし、それを主張するためには、公共事業が全般的に経済活動を活発にすることというのがまず論証されなければならない。それゆえに、コリニョンは、第二の論点として、交通網の経済発展に対する効果を取り上げたのである。

かれの考察の範囲はエンジニアたちが指摘した「金銭的・技術的外部効果」のすべての論点に及んでいるが、アトリエ・ナショナルの評価との関連で一番重要なのは、言うまでもなく、雇用創出効果である。かれは、それを3つの段階に分けて分析している。第一の段階は、もちろん、工事現場における雇用の創出である。「いくつものアトリエが国家によって作られ維持されたということは、臨時政府に大きな利益をもたらした。臨時政府は、民間の事業がなくなったことで仕事もないままに放っておかれた労働者たちの大部分をそれらのアトリエに収容することができたのである」。工事現場での雇用に続く第二段階として、かれは、鉄道を例にひいて、公共事業への投資が関連産業の雇用に及ぼす影響を論じている。「この事業の特徴として、さらに、特別な利益が生み出された。それは、鉄工場や機械製造の大工場に援助の手をさしのべたという利益である」²⁷⁾。交通サービスへの公共投資は関連産業への需要を生み出すことで、このように、それらの産業における雇用をつくり出すというわけである。最後の段階として、コリニョンは、経済全体に対する効果を論じているのだが、それは、投資機会の問題として捉えられている。かれは、蓄蔵されたり海外に投資されたりして恐慌から逃避しようとする貨幣に対して、公共事業は確実な投資機会を提供することになると考えた。経済史研究で

は過剰な鉄道投機による貨幣不足が指摘されているが²⁸⁾、かれにとって、1848年恐慌のひとつの特徴は、むしろ不活発な資本の存在にあった。「貨幣に欠けているのは、投資機会である。資本は、言ってみれば、失業している。それは、安全に、産業上の、あるいは商業上の大きな取引に戻れる日を待っているのだ」²⁹⁾。したがって、工事費を国庫から出すにしても、借入による資金調達や委託建設のように民間から出資される場合でも、政府による公共事業の拡大は、貨幣を流通過程に引き戻す効果を持つはずだった。

公共事業は経済全体に刺激を与え、国内資本に投資の機会を与える。それだけでなく、さらに経済が活況を呈すれば、外国資本を誘致することさえ可能かもしれない。コリニョンは、このように、公共支出の効果が直接的な雇用創造に始まって、派生的な需要と投資の創出にまでいたるという連鎖関係を明確に認識していた。これらの効果を通じて、公共事業は失業率を低下させ、産業を刺激し、経済を安定させる。この論理から、コリニョンは、とりわけ恐慌時に公共事業が必要だと強く訴えたのである。

「公共事業は、穏やかな普通の時でさえ、大変役に立つ実り多いものである。だが、災厄に満ちた時にこそ、それはさらに偉大な方策、もっとも効果的で、もっとも合理的な方策であるのだ」³⁰⁾。

最後に、第三の段階として、コリニョンは公共事業が経済の領域を超えて、社会生活全般にまで影響を及ぼすと考えていた。かれは公共事業が社会秩序を維持する働きを持つと言うのだが、それは、失業問題とはなによりも重大な社会問題であって、公共事業はその失業を解消するものだったからである。実際、失業者たちの不満はしばしば暴動の引金になった。コリニョンにしてみれば、アトリエ・ナショナルが設置されたのも、そのような社会不安を解決するということをひとつの目標にしていたはずだった。アトリエ・ナショナルの閉鎖に反対して労働者

が蜂起し、1万人を超える逮捕者を出した「6月反乱」を見るならば、かれの考えが決定的なずれではなかったことがわかる³¹⁾。だからこそ、コリニョンは、社会秩序の維持のためにも、アトリエ・ナショナルを解散すべきではなかったと非難したのである。

「(職が無いという)このような状況において公共事業を制限するのは、ちょっとした間違いなどというものではない。それは、大きな過ちでさえあり、国の真の利益を損なうものであり、労働者の生存までも危うくするものである。その結果、それは、秩序と公共の安全を維持するための第一の条件を侵すものでもある」³²⁾。

ところで、1848年の経済危機は、もうひとつの社会問題、すなわち、移民労働の問題に焦点をあてた。当時フランスの工業地帯には、地域によって差異があるものの、イギリスやアイルランド、ベルギー、ドイツ、そしてピエモンテからの労働者が働きにきていた³³⁾。このような労働環境において、1848年恐慌は、国民労働と移民労働という、きわめて今日的な響きを持つ利害の対立をすでに際立たせていた。3月にはル・アールで港湾労働者のイギリス人労働者排斥運動が高まり、外務省がかれらをイギリスに送り返すという事件まで起こっている³⁴⁾。エンジニアたちもこの緊迫した雰囲気を感じ取っていたにちがいない。実際、コリニョンだけでなく、モランも移民労働の問題を取り上げている。かれは、その『労働者階級の境遇の改善について』の中で、不況だからといって外国人労働者たちがそれまでにフランス経済にもたらした利益を忘れてはならないと論じている。モランがいう利益とは、当時の移民労働の実態を反映していると思われるが、とくにイギリスなどの先進国からの技術者による新しい技術の導入や企業そのものの進出をさしている³⁵⁾。

移民労働の問題に対するコリニョンの態度は、モランよりずっと現実的だったといえるかもしれない。かれは、不況によって台頭してきたナ

ショナリストの意見に一応の理解を示している。「あらゆる分野での国民労働のこの一般的な混乱の帰結をまず第一に外国人に引き受けさせ、公共作業所の枠をすべて、その生存を政府の責任で保障しなければならない国民のために取っておくのは、現実には即して言えば、当然だった」。しかし、かれは、移民労働が7月王政の好況下での労働力不足によって呼び寄せられたものであることを付け加えるのを忘れなかった。さらに、モランと同様に、移民労働のフランス経済への貢献をコリニョンも評価していた。かれによれば、フランスに居住する外国人はとりもなおさず、フランスの生産物、とくに食料品の消費者であり、かれらによる需要の増加が(農業)生産を刺激したのである。「だれでも知っていることだが、これらの(外国人という)新たな消費者が、わが国の農村にゆとりをもたらしそれを拡大していった。そして、そのことが農業労働に対する直接的で有効な奨励になった」。この指摘の後、かれは結論として、好況期に誘致した外国人労働者を不況になると、急に、それも「時には冷酷な厳しさで」追い出すようなまねをしてはならないと忠告している。このような態度は、かれの目には、なによりもフランス革命から受け継いだ「人道主義的な同胞愛(fraternité humaine)」という原則に反すると写っていた³⁶⁾。だが、このように言ったからといって、コリニョンに移民労働の問題を解決する妙案があったわけではない。かれの提案は、公共事業のより一層の拡大でしかなかった。というのは、かれにとって、それだけが経済を好況に導く手段であり、好況になれば移民労働という解決困難な問題は解消されるはずだったからである。

いままで見てきたように、コリニョンは、臨時政府のアトリエ・ナショナルの政策の正当性を主張するために、公共事業の拡大によって、政府が経済を安定化させ、さらには社会秩序まで維持する役割を果たしうることを論証しようとした。一言でいえば、かれにとって、公共事業は失業と経済停滞に対する戦いの手段であり、また、社会の混乱を一掃する手段でもあった。

公共投資の拡大がインフレを引き起こすかもしれないという不安は、かれにはまったく見られない。それゆえに、かれは、ためらうことなく拡張的な経済政策の継続的な採用を提案したのである。このようなコリニョンの考えは、経済制度に残る古い体質を改善しながら新たな成長経路を模索していた当時のフランス経済の状態を映し出していたということもできる。少なくとも公共交通の分野にかぎって見るならば、イギリスやドイツと比べて、フランスの遅れが明らかになってきていた。経済のインフラストラクチャーとしての交通網の急速な発展のために、政府の積極的な介入を求める一般的な理由がフランスにはあったといえるだろう。このような経済状況に身を置いていたからこそ、コリニョンは国家の経済的な役割を限定するイギリス古典派的な考えに疑問を投げかけることができたのである。かれは、アトリエ・ナショナルの再評価を試みた論文の最後で、フランスに「夜警国家」の概念を適用することをきっぱりと否定している。「なにをしようとも、安価な政府(gouvernement à bon marché)は、フランスでは、将来にわたって、まだまだ空想(une chimère)であり続けるだろう」³⁷⁾。

おわりに

交通手段は、土木公団のエンジニア・エコノミストの関心を、政府の経済的役割に引き付ける契機だった。どの地域に交通路を建設するかという選択の問題は、所得の再分配と経済安定化という政府のふたつの機能に関わっている。確かに、選択の問題はそれ以外の要因とも関連していた。たとえば、戦略的な観点からの交通網の建設もありえるわけだが、それも国防というひとつの公共財の生産として捉えることも可能である。また、交通政策が政治によって左右される場合もあるが、それをいうならば、経済政策そのものが政治的な要因から完全に自由であることのほうが珍しいといえるかもしれない。だが、土木公団のエンジニアたちは、選択の問題を論じるとき、少数の例外を除いて、経済的要因の考察に専念していった。かれらの最大の

関心は、どの地域を交通路の経済的効果の恩恵を受ける地域として選ぶかということだった。このことに関して、エンジニアの間に統一的な見解はなかった。いや、むしろかれらは、選択の問題に関して、互いに対立していたといえる。かれらがさまざまな方向性を選択したのは、そもそも、交通政策の目的について意見の一致を見ることがなかったからである。主要な対立は、経済的公平の実現を目指すエンジニアと経済的効率を追求するエンジニアの間の対立だった。この目的の対立は、どのようなタイプの経済発展が望ましいのかという考え方の違いから生まれていると思われる。

経済的公平の支持者たちは、一国の経済が各地域の間で全般的な調和を保って成長することを理想としていたと考えられる。だからこそ、かれらは、貧しい地域に優先的に交通路を設置することによって、これらの地域の経済状態を先進地域に匹敵するように押し上げようとしたのである。このような「平等主義」のエンジニアたちが国家予算で交通路を建設することによって狙ったのは、第一に、豊かな地域からこれらの貧しい地域への交通投資を通じた所得移転であり、ついで、交通の経済効果による地域経済の活性化だった。かれらは、交通路という起爆剤を後進地域に投与することによって、ミュルダールの用語を用いるならば、「地域格差の累積的な過程」を断ち切ろうとしたのである³⁸⁾。かれらとは反対に、「経済効率派」は、工業生産の先進地域に優先的に交通路を集中させることで、この地域の経済発展をより急速に、そして、より力強く押し進めようとしたといえる。この対立は、一国レベルで見るとすれば、平等と成長の間にトレード・オフの関係があるとエンジニアたちが考えていたことを示している。

交通網建設の目的についての見解が異なっていただけでなく、それをどのような方法で行うべきかということに関しても、エンジニアたちの意見は分裂していた。経済的公平の支持者たちの大部分は、公営に賛成していた。貧しい地域の交通サービスに対する、いわば「絶対需要」を満たすことを望んでいたかれらにとって、国

家だけが、市場に現れてこないこのような需要に応えることができる遂行主体だったのである。他方、経済効率を重視するエンジニアたちは、概して、民間経営に好意的だった。というのは、かれらにとって問題だったのは、収益をもたらさないまでも、少なくとも予算を均衡させるに足るだけの「有効需要」だったからである。もちろん、公共部門の不効率性を批判したエンジニアたちも、民間企業の支持にまわった。1848年のアトリエ・ナショナルをめぐる論争は、公共事業におけるこのような問題、すなわち、効率と公平、国営と民営の対立という問題を浮き彫りにしたのである。

土木公団のエンジニア・エコノミストたちは、このように、政府の経済的機能に関して深い認識に到達していた。同時代の古典派経済学のこの分野における貢献と比較するならば、かれらの考察の水準が非常に高いことに驚かされるだろう。しかし、土木公団のエンジニアが置かれた状況からすれば、このことはそれほど意外ではない。政府機関のエンジニアとして、かれらはつねに、国家は公共事業を通じて国民の物質的な福祉に貢献することができるか、と自らに問いかけていたのである。実際、この問題意識がかれらのあらゆる経済学的考察を支配していたといってもよい。かれらが公共事業における政府の介入の是非を論じたときにも、この問題意識は存在していた。そして、かれらの「市場の失敗」の分析は、市場の機能不全を補うことによって、国家は国民の福祉の増進に寄与できるということを明らかにした。交通網が社会にもたらす利益を定義しようとする努力は、かれらに交通サービスのさまざまな外部効果を発見させるに至ったが、それは同時に、その効果によって住民の福祉の増進が可能だということの発見でもあった。交通政策の方向性も、国民の福祉の問題と決して無関係ではなかった。政策の基本線は、交通路の建設地域の選定やその遂行方法の選択という具体的な問題において問われていった。地域の選定は、国家がもたらす福祉の増進という恩恵をどこに設定するのかという問題でもあった。そして、アトリエ・ナシヨ

ナルに関するエンジニアたちの対立的な評価に見られるように、交通路の経営形態またはそこでの介入の方法は、国民の福祉のために国家は限られた予算の中でなにをすべきなのかという根本的な問題をめぐって争われたのである。このような政策論争において、かれらは自分たちが認識した政府の経済的役割を現実に応用してゆこうと試みたといってもよいだろう。

(小樽商科大学商学部)

注

1) 税制改革に関しては、E. Levasseur, *Histoire des classes ouvrières et de l'industrie en France de 1798 à 1870*, Paris, 1904, tome II, pp. 345-346. 6月20日の憲法草案では、所得再分配への志向がかなり強く打ち出されている。Le droit au travail à l'Assemblée Nationale, Paris, 1848, pp. 2-4. なお、この本は国民議会で労働権に関する議論を収録したもので、論争の状況を知るのに有益である。

2) E. Levasseur, *ibid.*, p. 384.

3) Collignon, "Les travaux publics en France depuis la révolution de février," *Revue des deux mondes*, le 1^{er} décembre 1849, pp. 861-888. なお、土木公団のエンジニアの経歴に関しては、国立土木学校図書館所蔵のFichiers Richardと呼ばれるエンジニアの調査カードとF. P. Tarbé, *Notices biographiques sur les ingénieurs des ponts et chaussées* ..., Paris, 1884を参照した。

4) Lefort, *Droit au travail*, Paris, L. L. Vallée, *Une loi d'élection*, St. Germain-en-Laye および Morin, *De l'amélioration du sort de la classe ouvrière*, Rouen.

5) マルクスの『フランスにおける階級闘争』(宮川實訳, 青木文庫, 1952年, pp. 67-69)を初めとして、内外を問わず、多くの研究が、政府による労働者の統制機関としてのアトリエ・ナショナルの側面を強調する傾向がある。

6) Lamandé, *Opinion de M. Lamandé sur le budget des ponts et chaussées*, Paris, 1828, pp. 7-8 et p. 20. および Becquey, "Discours prononcé par M. Becquey," *Journal du Génie Civil*, 1828, tome 1, p. 129 et pp. 130-131.

7) Artaud, *Des Canaux exécutés par le gouvernement depuis 1821 et 1822*, Paris, 1828, p. 39.

8) Minard, "Extrait du rapport des commissaires des railways anglais," *Annales des ponts et chaussées*, II-tome 18, 1849, p. 120.

9) これらの理論的分析に関しては、Keiko Kurita, *La pensée économique des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la période de l'industrialisation en France*, 1990 (thèse de doctorat, Université de Paris I), deuxième partie, および、栗田啓子「公共事業と国家の経済的介入—フランス土木公団のエンジニア・エ

コノミスト—」小樽商科大学『商学討究』第37巻第1・2・3合併号(1987年1月), pp. 123-150を参照されたい。

10) Morin, *Sur l'ouverture et l'entretien des routes des royaume de France*, Paris, 1828, p. 7.

11) Lalanne, *Notice sur les travaux et titres scientifiques de M. Léon LALANNE*, Paris, 1876, p. 10.

12) Lalanne, *Papport fait au nom de la commission instituée pour l'examen de diverses questions relatives aux ateliers nationaux*, Paris, 1848, pp. 12-13.

13) Lalanne, *Notice* ..., p. 10.

14) Vallée, *Changements d'organisation des ponts et chaussées et de l'Ecole polytechnique*, Paris, 1848-51, p. v.

15) Lalanne, *Rapport* ..., p. 19.

16) J. Cordier, "Proposition relative à la législation des travaux publics concédés à des associations chargées de les exécuter à leurs frais et périls," *République française*, N° 191, 1848, "Nouvelle rédaction de la proposition," *République française*, N° 299, 1848 et "Proposition. Projet de législation républicaine des Travaux publics," *République française*, N° 815, 1849. かれは、議案(N° 191)で主張した「民営化」の項目を議案(N° 299)では削除しているが、翌年提出した議案(N° 815)で復活させている。公務員の兼職については、1848年に禁止令がでるまでは、土木公団のエンジニアが出身地や(重なっている場合が多かったが)担当地区から議員に選出されることが少なくなかった。コルディエは、1827年から退職後の1849年までロン・ル・ソーニエ代表の議員として、2月革命までは、自由主義的な反対派として活躍した。タルベは、コルディエのこのような立場を、かれの比較的早い退職の原因に挙げている。A. Brunot et R. Coquand, *Le corps des ponts et chaussées*, Paris, 1982, p. 231 および F. P. Tarbé, *ibid.*, p. 144.

17) Cordier, *De la nécessité d'encourager les associations et de les appeler à l'exécution des travaux publics*, Paris, 1830, p. 3.

18) コルディエにとって、交通政策のような全国的規模での影響力を持つ政策の意思決定の中央集中こそ、「不調の明白かつ恒常的な原因」だった。Cordier, *Opinion de M. J. Cordier*, Paris, 1831, p. 9. かれは、このような体制に代わって、「地域の有用な協同組合(associations locales et utiles)」が公共事業の主体になるべきだと主張している。Cordier, *Mémoires sur les travaux publics*, Paris, 1841-42, tome III, p. 8.

19) Cordier, "Proposition", N° 191, p. 5 et p. 7.

20) Cordier, "Proposition", N° 815, p. 2.

21) Pierre Pinonによる引用。"Le siècle de l'Industrie", *Un canal ... des canaux* ..., Paris, 1986, p. 65.

22) Beaudemoulin, "Assainissement de Paris. Voies et moyens", *Gazette de l'industrie*, le 23 décembre 1855, p. 5.

- 23) Charles Coqulin, "Ateliers Nationaux," *Dictionnaire de l'économie politique*, Paris, 1852-53, tome I, p. 94.
- 24) Collignon, op. cit., p. 862.
- 25) Collignon, op. cit., p. 861.
- 26) Collignon, op. cit., p. 872.
- 27) Collignon, op. cit., pp. 862-864.
- 28) 1847年からの金融恐慌の研究史の簡潔な整理が、中木康夫『フランス政治史(上)』未来社、1975年、pp. 91-94に見いだされる。
- 29) Collignon, op. cit., p. 874.
- 30) Collignon, op. cit., p. 888.
- 31) 「6月反乱」の経過と歴史的評価に関しては、中木康夫、前掲書、pp. 109-117を参照。
- 32) Collignon, op. cit., pp. 868-869.
- 33) Collignon, op. cit., p. 863.
- 34) E. Levasseur, *ibid.*, p. 347.
- 35) Morin, *De l'amélioration* ..., p. 7.
- 36) Collignon, op. cit. pp. 863-864.
- 37) Collignon, op. cit., p. 888.
- 38) Gunnar Myrdal, *Economic Theory and Under-Developed Regions*, London, 1957, p. 29.

農 業 経 済 研 究 第 62 卷 第 4 号

(発売中)

酪農のコスト及び生産性に関する日英比較分析.....生源寺真一

David C. Price

野菜の産地間品質格差と需要構造.....金山紀久

農業労働者の性格と地域における需給構造.....今 井 健

——北海道富良野地域における「雇用依存型家族経営」の形成——

《研究ノート》

二部門間資本移動の基礎概念と既往概念の問題点.....山下景秋

——農家部門を中心に——

《書 評》

A. Fujimoto, K. Adulavidhaya, and T. Matsuda, eds., "Thai Rice Farming in Transition"辻 雅 男

佐伯尚美著『米流通システム——流通としての食糧制度——』/『食糧制

度——変質と再編——』.....安 部 淳

佐伯尚美著『ガットと日本農業』.....大塚啓二郎

花田仁伍編『現代農業と地代の存在構造』.....淵野雄二郎

《談話室》

第 21 回国際農業経済学会議と IAAE の歴史山田三郎

B5判・52頁・定価1240円 日本農業経済学会編集・発行/岩波書店発売