

【論文】

第一次大戦後フランス航空機産業と政府の調達行政 ——議会資料を通して——

土屋 元*

Abstract

After World War I in the French Parliament, disputes took place about how to supervise the newborn civil air transportation. During the same period, members of Parliament became aware that the French aircraft industry had begun to decline, and this also brought about hot debates amongst politicians.

The Government and members of Parliament implemented two policies: firstly, they strictly checked any form of monopoly or half-monopoly and secondly, they intervened positively in the aeronautical market.

In this paper, I attempt, through detailed analyses of the “Official Journal”, to comment on Emmanuel Chadeau’s traditional interpretation of the French aircraft industrial policy of the 1920s.

はじめに

航空機は第一次大戦中、新兵器として歴史上初めて大量に使用された。交戦国のなかでもフランスは、アメリカとともに航空機の母国を自認し、航空機生産の先進国であった。大戦中の航空機機体・エンジンの生産数をみると、フランスは、機体生産数についてイギリス（55,000機）について世界第二位（51,000機）、エンジン生産数については世界第一位（92,000基）であった¹。

このことは、大戦が終結すると莫大な軍用機の余剰につながった。他方、航空機の軍事上の重要性はもはや明らかであり、新技術開発、機材生産のポテンシャルを保つ必要があった。このため民間航空業の育成政策が実施された。当時の商業航空機は「『軍用機を偽装したもの』に過ぎない²」と言われ、航空機産業は戦時に蓄積された技術・資材を継承・発展させるための重要産業であった。

政府はどのような育成策を講じたのか。ま

た、政府の介入は、いかなる論争を巻き起こしたのか。本稿は、主としてフランス議会の資料に依りながら、第一次大戦後の航空機産業をめぐる政策介入について、行政組織編制と議会論争に焦点を当てて説明を試みるものである。

ここで、フランスの航空機産業に関する既存の研究を振り返ってみよう。フランスの航空機産業についてはシャドー（Emmanuel Chadeau）の研究があり、メーカーの企業活動や航空機産業と関わりをもった多種多様なアクターが果たした独自の役割を叙述し、航空機産業とそれを取り巻く環境の全体像を示している³。

本稿の対象とする第一次大戦後約10年間についてシャドーはそれぞれの企業活動の相違を、個々の役員・株主などの企業内部のミクロの水準まで検討しながら述べている⁴。他方、メーカーを取り囲んだアクターとして、政策当局者であった政府、最大の需要者であった軍、商業航空会社を取り上げ、考察している⁵。

* 東京都立大学大学院社会科学部経済政策専攻博士課程

しかし、シャドーの議論には次の問題点がある。第一に、資料面である。議会（立法府）は国家の中枢に位置する機関であり、しかも当時の航空機の主たる顧客がほかならぬフランス政府であったにもかかわらず、シャドーは議会資料（官報）を散発的にしか利用していない⁶。

第二に、航空機の調達を担当した省庁、主たる使用者であった軍、そしてメーカーなど各種のアクターの行動をもっぱらその主観にのみもとづいて説明している、ということである。

典型的な例をあげよう。本稿の扱う時代の航空機産業政策であった支持政策（*politique de soutien*）の評価に関するものである。シャドーは、この政策が最終的に機能不全に陥った原因を陸軍の航空機使用の「広範な野心」や、当局の、「有事の際に国益を唯一防衛しうる手段は産業に対する厳格な指揮のみである」という「確信」に求めている。また、当局の無能力を説明するのに、その「慣習」への依存や「旧弊」を持ち出している⁷。こうした内的な動機による説明は説得力に乏しい。シャドーの議論には客観性に欠けた点があることは否めない。

シャドーの十分に活用しなかった議会資料を検討した場合、支持政策をめぐるいかなる事実が明らかになるのか。特に、主たる当事者であった政策当局——航空・航空輸送担当副大臣（以下、航空副大臣または単に副大臣）官房（*sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens*）——と空軍当局⁸、そしてメーカーの間のいかなる関係が浮かび上がってくるのか。そこから、より一般的に、第一次大戦後のフランスにおける、国家と航空機産業の間のいかなる関係が姿を現すのか。さらに、シャドーは支持政策について、複雑な介入措置と技術的混乱が結果的に「政策の不在（*non-politiques*）」をもたらしたとしているが⁹、この総括は妥当なのであろうか。本稿ではこのような諸点につき明らかにしたいと考えている。

本論にさきだって、ここで扱う航空機産業の範囲を確定しておこう。本稿の航空機産業は、

機体製造業とエンジン製造業をさす。これには開発段階から製造までを行うメーカーもあれば、開発には従事せず他社の開発した機種の製造のみを行うメーカーもある。自社で開発を行うメーカーも通常、同時に他社開発の機材の下請け製造にも従事した。本稿では、こうした諸関係を内包するメーカー群全体を航空機産業として扱う。なお、部品製造業も特記のない限り航空機産業に含まれるものとする。

以下、第Ⅰ章では、第一次大戦直後の時期を取り上げて政策介入のあり方をみる。第Ⅱ章では、フランスにおける航空機産業の実態を概観し、産業の危機をめぐる論争を追う。第Ⅲ章では、政策介入の具体的なあり方を検証し、こうした介入をめぐる議会で現れた論争を、1928年の航空省（*Ministère de l'Air*）設立の時期まで検討する。

第Ⅰ章 第一次大戦直後における航空機産業への政策介入——戦時から平時へ——

本章では第一次大戦後の時期を対象に、まず第一節で、航空機産業に関する政策介入の推移を、行政組織・監督体制の構築・再編に焦点をしぼりながら検討する。第二節では、この行政組織の再編過程で現れた路線対立について、議会での論争を中心に検証する。

第一節 航空機産業に関わる行政組織の変遷——陸軍省からの自立——

大戦後の1919年、陸軍省の監督下に、航空機生産の統括を行う航空総調整機関（*Organe de Coordination Générale de l'Aéronautique* = O.C.G.A.）が置かれ、戦時に航空機を統括していた陸軍省の扱う範囲をこえて、複数の省庁にまたがる行政上の調整を行うことになった¹⁰。この機関には、民間も含めた航空ネットワークの構築を担う部署として航空局（*Service de la Navigation Aérienne* = S.N.A.）が置かれた。この航空総調整機関は、平時に設立されたにもかかわらず、機関長に軍人が任命され、傘下の航

空局もその権限が限られ、全体として軍の強い影響下にあった¹¹。しかし航空局が陸軍省の支配下にありながら、他方で航空全般を一元的に監督しているという問題が指摘され、また一元的監督機関であるはずの航空局に必要な権限が不足している、という主張がなされた。ここに、航空行政の集中政策の淵源が認められる。

1919年9月には、引き続き陸軍省＝航空総調整機関に属しながらも航空局長の権限が拡大され¹²、翌1920年には、陸軍省から航空監督の権限を分離する方向性が明確になった。公共事業省のもとに航空副大臣官房が設置され¹³、航空局はこれに併合されたのである¹⁴。

副大臣官房の初代副大臣には、フランダン（Pierre-Etienne Flandin）が任命された。フランダンは、大戦中パイロットとして華々しく活躍したことにより、戦後になって議員に選出され、1920年から1941年にかけて航空副大臣、商業相、大蔵相、公共事業相、首相、外務相などを歴任する中道右派（民主同盟）の大物議員である¹⁵。フランダンは、戦争中から商業航空の推進を唱導し¹⁶、戦後、「時代はますます商業航空のものになり」、副大臣官房の制度は、「[本来、航空全体の行政を] 独占する資格をもたない陸軍省による独占を突き崩す大変な利点をもつ」と述べている¹⁷。フランダンの副大臣への登用は、戦時から平時への行政組織の再編、つまり商業航空が主導する航空機産業育成を象徴する人事であった。

もっとも、こうした副大臣官房への権限の集中には異論がなかったわけではない。官房を陸軍省に移転する形で、軍事航空と民間航空を統合する案¹⁸や、官房は一時的な形態であり、ゆくゆくは国防全般を管轄する機関を設置し、航空部門を含め陸・海軍、それらの研究・製作部門をそれに付属させる案¹⁹などがあった。官房による航空の監督体制も万全ではないことは多くの議員も認識しており、1925年度財政委員会報告者は依然「行政上の組織化（organisation administrative）が航空の発達にとって最重

要」の課題と考えていた²⁰。官房の監督下においても、航空機関連予算の大半は軍事向けのものであり、なかでも陸軍省が大きな割合を占めていたことに変わりはない²¹。

しかしながら、副大臣官房の設置により、使用当局の陸軍省ではなく監督当局としての副大臣官房に権限が集中された。このことは、業界への政策介入に大きな変化をもたらした。副大臣官房は、各省の要求を掌握し、研究・製造の全体的なプログラムを策定し、実行命令を出すようになったのである。使用当局は予算を副大臣に預ける立場におかれ、使用当局の要求により行われた機材の製造・修繕の支払いは実際には副大臣官房が掌握・執行した。副大臣官房には航空局のほか、技術局（Service Technique de l' Aéronautique = S.T.A.）、製造局（Service des Fabrications de l' Aéronautique = S.F.A.）、国立気象局（Office National Météorologique）などが並置され、技術局は使用者（軍など）と製造者（メーカー）との間に立ち、両者間の仲介・調整役を果たした。メーカーが新機種の量産契約を得るためには、この局との、プロトタイプ（試作機）をめぐる技術的折衝が最も重要になり²²、技術局は、技術開発面で最も枢要な位置——「航空機産業の真の頭脳（le vrai cerveau de l' aéronautique）」の位置——を占めたのである²³。

それに対して、依然として最大の使用当局であった陸軍省は、在来の諸利害を引き継ぎながら、副大臣官房への抵抗を強め、航空機産業への政策介入をめぐる路線の対抗が現れることになった。以下でその経緯を検討しよう。

第二節 1920年代の政策介入をめぐる二つの路線

航空副大臣官房がフランス政府の航空機購入契約の窓口となり、陸軍省は大戦中に有していた権限を大きくそがれた。しかも、価格交渉を行ったのは官房だったが、官房は使用当局の負っていた予算の使用、機材の維持・更新に関する一切の責任を負わなかった。使用当局である陸軍から見れば、産業（メーカー）との間に、

官房という「奇妙な機関 (organe bizarre)」が挿入されたのである²⁴。そこから、1920年代の航空機産業をめぐる二つの相対立する路線が生ずるのである。

その様子を1926年6月に下院で行われた論争に見てみよう²⁵。叩き台となったのが、1926年3月に契約・取引委員会 (commission des marchés et des spéculations) のガマル (Henri Gamard、社会党) が下院に提出した報告書である²⁶。この報告書はサルムソン (Salmson) 社の500馬力エンジンの例をあげ、官房が介在することにより不要な機材が発注されたことを指摘した。

1924年3月、陸軍省はジュピテール (Jupiter) 380馬力エンジン10基²⁷、イスパノ・スイザ (Hispano-Suiza) 社450馬力エンジン25基、パナール・ルヴァソール (Panhard-Levassor) 社500馬力エンジン16基、ファルマン (Farman) 社400馬力エンジン16基、とともにサルムソン社の500馬力エンジンを50基注文した。この注文において、既にサルムソン社は注文基数において他社と比べて優遇されていた。

同年11月に陸軍相は副大臣にあてた信書の中で、サルムソン社は苦境に陥っており、同社を救うには新たに500馬力エンジンを注文するしか方法がないと聞いているが、「かかる注文を軍事的観点から正当化するのは不可能だと思われる」と記した²⁸。それに対して副大臣は、サルムソン社を支持する必要性を強調し、1925年2月、新たに500馬力エンジン50基が注文されたのであった。前年3月の第一回注文のエンジンは、未だに試験すら行われていなかった。それだけにとどまらず、サルムソン社は官房を通して受注運動を続けた結果、1925年10月に三度目の500馬力エンジン50基の受注に成功した²⁹。

エンジンについて、陸軍省はサルムソン社をはずすことにより機種数を抑えようとした。それに対して、官房は「[エンジン] 産業全体を支持することは航空界全体の利益」となり、技術進歩・競争、産業動員のためにも極力「メー

カーを廃業させるべきではない」、そのために「注文を分散させる」³⁰べきだとしたのである。ここに、使用当局としての立場と、官房の主張する業界全体の保護育成という、相対立する二つの政策路線が現れている。

これについて、1926年6月の論争ではガマルが陸軍省の権限を旧来のとおりに復して、行政組織の混乱を收拾することを訴えた。他方、この使用当局を重視する路線に対して、ポラン (Albert Paulin、社会党) は官房と陸軍省の対立を解消するために、逆に副大臣よりさらに一歩踏み込み、陸・海軍の航空部隊、官房のすべてを受け持つ一元的機関を設立することを主張した³¹。

1926年7月に財政的な理由から官房が廃止され商業省傘下の局に衣替えされた時も、航空監督業務が各使用当局に返還されなかったことは象徴的である。研究史上も、フランダンが航空副大臣の任についた1920年から、航空省が設立される1928年までを一つの連続的な時代ととらえる見方が定着している³²。確かにこの時代の航空界は、航空省設置を指向する一元的機関論優位の時代であった。

第Ⅱ章 戦後フランス航空機産業の成長と危機——実態と認識——

大戦中フランス航空機産業は世界一、二位の生産実績を示し、自国の陸・海軍だけでなく、イギリス、ロシア、イタリア、ギリシアの空軍力にまで機材を提供した³³。ところが、戦後に大きな変化が生じ、技術的な衰退が現れた。それは、陸上軍事航空より海上軍事航空や民間商業航空の面でみられた。航空機の機種面では、海軍用水上飛行機と商業機³⁴で他国に遅れをとったのである³⁵。

本章では、まず第一節で、当該期フランス航空機産業の実情について全体像を概観し、第二節で、その実情に関する同時代人の危機認識をみることにする。

第一節 第一次大戦後のフランス航空機産業

第1表は機体とエンジンを合算した、フランスの航空機産業の売上高の推移を表したものであり、第一次大戦中の急増とその後の急減がみられた。しかし同時に注意を引くのは、その後は第二次大戦前にかけて3、4の例外的な年を除けば、航空機生産がほぼ順調に増加している点である³⁶。

次に航空機産業の市場構造を簡単に考察しよう。第一に国内の陸海軍等の政府市場であり、第二に国内の民間市場であり、第三に輸出市場である。資料の制約から第一の国内の政府市場を考察の対象とすると、機体とエンジンを合算した時にこの政府市場が全市場に占める割合は、1923年に61%、1929年に66%であった³⁷。

第2表はフランス政府の機体調達契約のうち大口契約（15万フラン以上）を、メーカー別に1923年から1926年の4年間について集計したものである。また、第1図は大口契約中の各メーカーの占有率を示したものである³⁸。これらによると、4年間の大口契約の合計額は約5億7000万フランであり、それを47社が分け合っている。占有率トップはブレゲ（Bréguet）社で20%を占め、2位のファルマン社とあわせると、37%であった。全企業数は多いものの、上位2社を含め4%以上の占有率をもつ上位7社で全体の65%を占めており、残りの35%を40社が分け合っている。従ってフランスの機体業界は、一方における上位社による寡占と、他方における40以上の弱小企業による市場の細分割という、二面性をもっていたと言えよう。

続いてエンジンについてみると、第3表は同様に大口契約をメーカー別に1923年から1926年の4年間について集計したものである。また、第2図は大口契約中の各メーカーの比率を示している³⁹。これらによると4年間の合計額は約3億フランと機体の約半分であり、企業数も15社と3分の1以下である。占有率トップはローヌ（Lorraine）社で40%を占め、2位のグノーム・エ・ローヌ（Gnome et Rhône）社と

あわせると61%の占有率であった。また、上位5社で94%を占めている。機体と比べてエンジン市場は企業数、上位企業の占有率のいずれをとってもはるかに寡占的だったと言える。

ここで、1920年代から叫ばれるようになったフランス航空機の危機（*crise*）、航空機産業の「深刻な停滞（*profond marasme*）」⁴⁰とは、具体的にはいかなる事態をさすのかをみてみよう。

第1表 航空機産業売上高推移
(1914年7月フラン換算)

(単位：100万フラン)

年度	機体+エンジン		
	国内	輸出	計
1911	6.08	5.56	12.36
1912	11.50	10.95	22.45
1913	13.47	17.62	31.09
1914	30.06	16.81	46.87
1915	144.90	25.08	168.58
1916	270.94	13.85	284.69
1917	323.52	0.00	323.52
1918	537.51	0.00	537.51
1919	91.32	0.00	91.32
1920	10.45	*	*
1921	23.68	*	*
1922	29.60	*	*
1923	20.25	*	*
1924	32.18	*	*
1925	54.80	*	*
1926	58.10	*	*
1927	68.60	*	*
1928	90.59	*	*
1929	82.02	34.35	116.37
1930	118.77	*	*
1931	141.34	*	*
1932	164.94	*	*
1933	192.85	*	*
1934	205.90	*	*
1935	338.21	*	*
1936	372.59	*	*
1937	306.87	15.52	322.38
1938	472.66	13.52	486.17
1939	1,106.73	0.00	1,106.73

注：*印＝「不明」。

出所：Chadeau, *Etat, entreprise*, p. 1302; *Annuaire statistique de la France 1939*, p. 149*より作成。

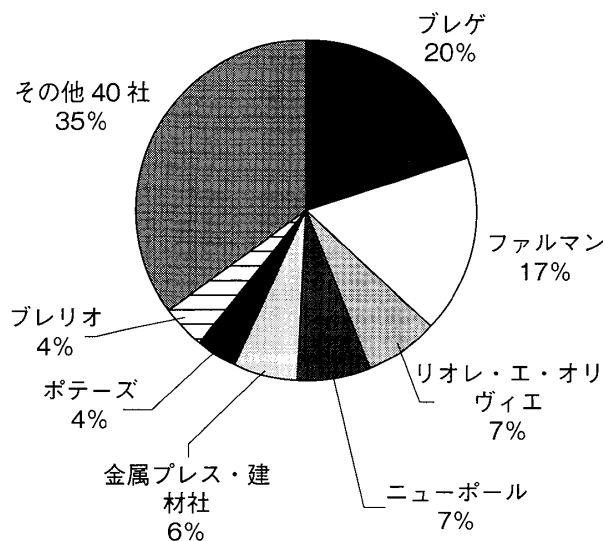
第2表 機体メーカー別政府大口契約合計額
(1923～1926年分)

(単位：フラン)

ブレゲ (Bréguet)	114,802,184.55
ファルマン (Farman)	95,834,517.40
リオレ・エ・オリヴィエ (Lioré et Olivier)	39,773,319.45
ニューポール (Nieuport)	39,480,859.85
金属プレス・建材社 (SECM)	36,967,194.37
ポテーズ (Potez)	25,354,196.29
ブレリオ (Blériot)	24,066,663.74
その他40社	194,125,586.51
計	570,404,522.16

注：部品は含まない。

出所：Comptes définitifs des dépenses, Sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens, 1923～1926年分より作成。

第1図 機体メーカー別政府大口契約占有率
(1923年～1926年分)

注、出所：第2表に同じ。

それは当初、戦争終了直後に保持していた記録の喪失（他国による奪取）という形で現れた。フランスは距離、速度、高度の世界記録を少なくとも1920年代初頭まで定期的に更新し保持していた。ところがその後、距離、速度、高度ともイギリス、アメリカ、イタリア等に記録を奪われた⁴¹。

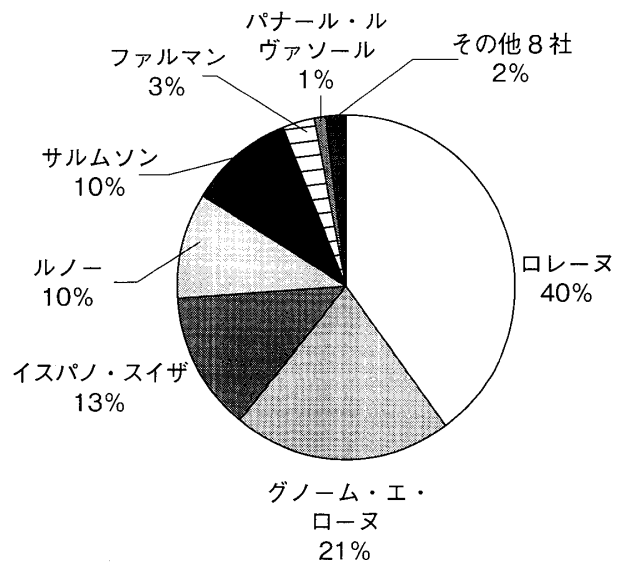
他方、実用的な民間商業機についても、速度、経済性、出力等様々な側面で劣位が現れた。なかでも最も遅れが目立ったのは快適性で

第3表 エンジンメーカー別政府大口契約合計額
(1923～1926年分)

(単位：フラン)

ロレーヌ (Lorraine)	120,058,057.95
グノーム・エ・ローヌ (Gnome et Rhône)	63,862,423.50
イスパノ・スイザ (Hispano-Suiza)	39,737,013.43
ルノー (Renault)	29,842,353.10
サルムソン (Salmson)	29,280,278.89
ファルマン (Farman)	9,978,462.83
パナール・ルヴァソール (Panhard-Levassor)	2,874,933.70
その他8社	3,558,000.00
計	299,191,523.40

注、出所：第2表に同じ。

第2図 エンジンメーカー別政府大口契約占有率
(1923～1926年分)

注、出所：第2表に同じ。

あった。フランス製商業機はもともと軍用機として設計されたものを手直しして作られていたため、本格的な民間商業利用には適していなかったのである⁴²。

フランス製航空機の性能の低下は輸出の減少としても現れた。第4表は世界の航空機輸出国中1～3位を占めた⁴³フランス、イギリス、アメリカの毎年の輸出合計額に占める3カ国それぞれの割合と順位を示したものである。この表によるとフランスは第一次大戦まではほぼ毎年

第4表 フランス・イギリス・アメリカ3カ国の
各年の航空機輸出合計額に占めるそれぞ
れの割合および順位

年度	フランス		イギリス		アメリカ	
	割合 (%)	順位	割合 (%)	順位	割合 (%)	順位
1913	88	1	9	2	3	3
1916	68	1	8	3	24	2
1917	45	1	18	3	37	2
1918	26	2	11	3	63	1
1919	43	1	27	3	30	2
1920	28	2	62	1	10	3
1921	31	2	64	1	5	3
1922	20	2	74	1	6	3
1923	23	2	70	1	7	3
1924	28	2	62	1	10	3
1925	51	1	43	2	6	3
1926	53	1	40	2	7	3
1927	52	1	35	2	13	3
1928	35	2	41	1	24	3
1929	30	3	38	1	32	2
1930	31	3	37	1	32	2
1931	33	2	42	1	25	3
1932	19	3	36	2	45	1
1933	19	3	32	2	49	1
1934	17	3	30	2	53	1
1935	27	3	36	2	37	1
1936	18	3	32	2	50	1
1937	7	3	30	2	63	1

出所：Wagenführ, R., *Die Flugzeugindustrie der Anderen*, Hamburg, 1939, S.205 より作成。

首位を占めていたのが、1920年代にイギリスにその座を奪われた。1930年代にはアメリカにも抜かれた。

フランス航空界の危機は民間商業航空会社の経営危機という形でも現れた。政府による助成金にもかかわらず、経営は一向に好転しなかった⁴⁴。第5表はフランス政府が各年においてフランスの航空会社に対して支給した助成金の推移を示したものである。また、第6表はフランス政府助成金の、フランスの航空会社の原価に対する補填比率を示したものである。これらによると、助成金は年々増大し、フランスの航空

会社の経営はそれに全面的に依存し続けていたのであった。

以上にみられるように、趨勢としては順調に拡大するものの、保持していた記録は他国に相次いで奪取され、輸出国としての地位も低下した。また、需要を喚起することを期待された民間商業航空業も、機材が特に快適性の面で商業利用に適さないもので、航空会社の経営も助成金頼りだったのである。

第二節 危機の認識

問題は、前述した航空機産業の危機的状況が、さきにみた官房への権限集中と並行して現れてきた点にある。こうして産業危機の認識は、行政組織のあり方をめぐる対抗と結びついていた。

商業航空の経営危機を含め、当時、危機は「機材に関する危機」(*crise...d' ordre matériel*)⁴⁵、すなわち適切な機材の不在に起因する危機だとされていた。毎年の議会における、財政委員会報告では、1920年代の早い時期からフランス航空界に対する懸念が表明されていた⁴⁶。しかし、最も鮮烈な形で「危機」を訴えたのは、1927年度予算作成の際の報告であった。報告は以下のように始まる。

「皆様方、わが国の軍事・民間航空界の状況が本年ほど深刻で皆様による検討を要したことはかつてなかったかも知れません。

現在、そしてこれからそれ [=フランス航空界] はこの上なく重要な局面に差し掛かろうとしています。この局面にその未来の発展、そして——このように断言することは全く誇張ではありません——その存続さえもがかかっています…」⁴⁷。

危機の原因として議会では以下の三つの点が取り上げられた。

原因の第一は、市場の構造にあるとされた。これは、戦後各国が競って展開した商業航空用の機材において顕著であったといわれる。フランスでは、陸・海軍向けの軍用機の需要が商業機のそれに比べて圧倒的に大きかったために、

第5表 航空会社への助成金額の推移

年度	助成金額 (名目フラン)	助成金額 (実質フラン 基準=1914年7月)
1919	1,545,000	424,451
1920	6,207,000	1,193,654
1921	25,180,000	7,153,409
1922	34,108,000	10,211,976
1923	36,062,000	8,425,701
1924	41,100,000	8,236,473
1925	51,340,000	9,151,515
1926	60,250,000	8,391,365
1927	78,650,000	12,484,127
1928	115,000,000	18,138,801

出所：Thomas, *op. cit.*, p.22; *Annuaire statistique de la France* 1939, p. 149*より作成。

第6表 助成金の原価に対する割合
(単位：%)

年度	割合
1921	84
1923	73
1925	87
1926	63
1927	81
1930-1931	83

出所：J. O., Doc. P. 中の予算編成のための財政委員会報告（各年度分）に掲載の *Rendement économique des compagnies* より輸送トン・キロベースで各社値を加重平均して計算。

メーカーは純粋な民間機を開発するインセンティブをもたなかった。そこで、既述のとおり、元来軍用機であったものを改造して商業機としていたのである。そして他方で巨大な軍需を、官房の出す要求事項に従いながら満たすにとどまっていた⁴⁸。前章でみた路線対立は行政組織上、官房側の勝利に帰した。しかし、メーカーの側ではいまだに軍需に依存せざるをえない構造が残存しており、フランス航空機産業は商業機開発に遅れをとったのである。

危機の原因の第二としては、予算の不足とりわけ、技術開発額の少なさが注目を集めた。1930年度のフランスの航空関連予算の総額約20億フランのうち、4分の3は陸・海軍のものであ

り、残りのうちの半分近くは商業航空会社への助成金が占め、技術開発予算は全体の10%にも満たなかった⁴⁹。「議会は予算を渋ったことはない」との弁明もあるが⁵⁰、イギリス政府が投じた研究開発費は1920年から1928年累計で8,500,000ポンドであり、同時期のフランスのその3倍に達していた⁵¹。同様にドイツも、大戦後は自国内での軍用機生産を禁止され、航空機製造は実質的に民間機に限られていたが、政府の技術開発向け予算は1928-1929年度では、フランスの軍事を含めた全航空向け当該予算のやはり3倍に達した⁵²。研究開発にかける予算の規模は、諸外国に較べて決定的に少なかった。

第三の原因は陸軍省等の使用当局と官房の関係、特に官房の政策である。官房の中でも技術局は、プロトタイプの開発・製造を管轄し、量産品を担当した製造局とともに航空機技術を全面的に統括した、きわめて広範な権限を有した部署である。そして、この官房に権限を集中させるというのが、フランダンらの政策路線であった。議会では、航空機の性能に関して技術局が非現実的な高度な要求を出し、それを頻繁に変更したことが取り上げられた⁵³。さらに、技術局が航空機製造に関して「公式の技術 (*science officielle*)」を制定し、私企業の研究、製造者、使用者をそれに従わせようとした点が問題にされた。そのことによって企業の自由な研究・開発活動が妨げられ、また使用者の真の要求とかけ離れた航空機が作られたと批判されたのであった⁵⁴。

結局、以上のような欠陥を指摘された技術局は、1926年11月5日のデクレにより製造局と合併され、航空技術・産業局 (*Service Technique et Industriel de l' Aéronautique* = S.T.I.A.) となった。デクレの制定に際し蔵相ボワンカレ (*Raymond Poincaré*) と商業相ボカノフスキー (*Maurice Bokanowski*) 連署の報告書が大統領に提出された。それによれば、この合併は技術局、製造局の役割を官房の他の部局が案出し

た施策の執行に限定することにより、全体の機能を改善することを目的としていた⁵⁵。

以上にみたように、フランス航空機産業の実情に関わる危機の認識は、副大臣官房そのものへの批判に結びついていった。

では、官房が主導した政策は、具体的にはいかなるものだったのだろうか。次章で検討しよう。

第Ⅲ章 政策介入の諸相——「支持政策」をめぐる論争——

副大臣官房を率いたフランダン、自らの案出した政策を「支持政策」と呼んだ。航空機産業がいつでも産業動員令に応えられるよう、多数のメーカーに、平時からその存続を可能にする一定程度の業務を保証する、というのがその狙いであった⁵⁶。この「支持政策」は、どのような論理にもとづいており、どのような論争を呼ぶことになったのか。以下、本章では、この政策路線の実態と論争の推移をみていくこととする。

第一節 「支持政策」の市場観——「独占・半独占」の回避——

「支持政策」の政策論理にとって、枢要の位置を占めるのが、その市場観である。フランダンはじめ、この政策の唱道者たちは、「少数企業による独占からも、逆に無数の弱小企業への注文の過度の分散からもかけ離れた政策」(politique...également éloignée des monopoles et de l'éparpillement des commandes)⁵⁷を称揚した。

この市場観は、第二代の航空副大臣のロラン・エナック (André Laurent-Eynac、急進社会党) にも引き継がれた。ロラン・エナックは陸軍相への書簡のなかで「エンジン産業全体を支持すべきである。ロレーヌとルノー (Renault) [の2社] に事実上の独占 (monopole de fait) の地位を与えるのは健全な産業・技術政策の原則に反し、エンジン会社を危険な状態に追い込む」と書いている⁵⁸。ロラン・エナッ

クはまた、独占、半独占と並んで供給業者の連合体 (consortium de fournisseurs) への反対も表明している⁵⁹。

こうした市場観は、政府当局者だけでなく、議員にも共有されていた。それは、ときとして、フランダン、ロラン・エナックなど副大臣の議論より徹底していた。その好例が1926年の契約・取引委員会の議論にみられる⁶⁰。この年には、前副大臣のフランダンがフランスの軍事航空の現状と最適な契約方法を探るために院外委員会 (commission extra-parlementaire) の結成を提案していた。これに対し、前出の契約・取引委員会の報告者ガマルが、次のようにフランダンの案を批判した。院外委員会にはメーカーの代表が多数入り、このような委員会が結成されれば1920年頃の状況、つまりメーカーの連合体が「航空機在庫清算会社 (société commerciale de liquidation des stocks de l'aviation)」を構成していた状況に戻ることになる、と言うのである⁶¹。同社は株主と取締役をメーカーの出身者が占めた。そしてガマルによれば、航空機の在庫の売却市場で自由競争をゆがめ在庫をメーカー自身などに安値で売却し、「国庫の犠牲の上に」メーカーの利益を追求したというのである⁶²。

これらの政府当局者や議員の発言は、フランス政府・議会の市場観を物語っている。それは、単一もしくは少数企業によるものであれ、企業の連合によるものであれ、あるいは政府の委員会に企業人が多数入ることによりそれを支配することによるものであれ、いかなる形の独占にも反対する、というものであった⁶³。こうしたコンセンサスを基礎に展開されたのが、次にみる「支持政策」である。

第二節 「支持政策」の展開——契約・取引委員会報告 (1926年) ——

具体的な支持政策を、1926年の契約・取引委員会の報告⁶⁴からみてみよう。

①開発費の追加請求 まず、メーカーが機体の開発に手間取り、追加的な支払いを要求してき

た例である。問題の機——ファルマン110A2型偵察機——は、部隊に配備されてから重大な欠陥が発見された。そこで陸軍相はその製造を中止させ、ファルマン社による品質保証にもとづいた修繕を行わせようとした。ところがファルマン社は、契約額の約6分の5にあたる900万フランを既に受け取っていたにもかかわらず、製造過程での欠陥の存在を否定した上で、陸軍省が要請した修理の費用として140万フランを上乗せ請求した。陸軍省は当初は拒否したが、官房が介入し、結局妥協して半額の70万フランを支払った。そして官房はさらに、この修繕にともなう納入の遅れに起因する損失に対して100万フランの前払金をファルマン社に支払うよう、陸軍省に要求したのであった。

官房はメーカーの要望を半ば受け入れることによってそれを支持した。現職の航空副大臣であったロラン・エナックは「これは不手際や事前に予測しうる構想のミスでは決してない。困難は大部分〔メーカーが〕技術進歩を求めたことによる。…私は技術進歩を追求するメーカーの努力から生じうる変調を国は緩和しなければならないと考える」と指摘した⁶⁵。このように、追加的支払いは、政府による技術開発促進策の一環であるとして正当化されているのである⁶⁶。さらにロラン・エナックは、複数のエンジン会社への注文の分配政策が競争をもたらし、結果的に優れたエンジンを生み出したことを強調した。「従来、大量に注文されていたロレーヌ、ルノーに対して私はサルムソン、グノーム・エ・ローヌ、ジュピテール、ファルマンを少量注文することを陸軍相に推奨した。その後、陸軍省は〔それらの製品の優秀さを認識し、〕サルムソン、グノーム・エ・ローヌ、ジュピテールの注文を〔実際に従来より〕増やすようになった」⁶⁷。

②分納金 支持の形態としてもうひとつ重要なものに、分納金 (acomptes) があげられる。3つの事例をみてみよう。

第一に、1924年にサルムソン社と交わされた

エンジン購入契約の例である。ここでは、契約の全体の履行に必要な原材料の全部もしくは一部の仕入れまたは加工の段階で、契約高の6割を占める294万フランの分納金の支払いが規定されていた。この分納金は1924年6月、7月、8月、9月、10月の5回に分けて支払われた。ところが、このことによってメーカーに契約が正式に通知された同年6月から1ヶ月もしないうちに119万フランが、6週間で200万フラン近くが受け取られたのであった。実際に納入が始まったのは10月であった⁶⁸。

第二に1922年8月に結ばれたファルマン社の600馬力エンジンの契約の例である。分納金は契約高の6割を占め、同8月(契約日の翌日)、11月、そして翌1923年の1月から5月にかけて支払われた。エンジンの納期は1923年5月から1924年6月にかけてであった。ところが、1925年7月の時点で最終組立段階にあったエンジンは1基にすぎなかった。契約から4年が経過していたが、契約・取引委員会が確認したところでは1926年2月の段階で同エンジンは1基しか実際に飛行機に搭載されていなかった⁶⁹。

第三に1924年初頭のブレリオ (Blériot) 社のスパッド (SPAD) 81型戦闘機の例である。通常、機械製造される量産機は、最も技能の高い労働者によって最良の原材料を使って作り上げられるプロトタイプと比べてその性能が10%程度劣るのが相場とされていた。それに対し、この機種は35~40%も劣っていた。受け入れを拒否した陸軍省は契約額の12分の11の分納金を既に支払っていたが、支持政策に則ってその返済は求められなかった⁷⁰。

このように分納金の制度により、機材の納入前(サルムソン・エンジンの例)、製造前(ファルマン・エンジンの例)、そして機材の受け入れを拒否せざるを得ない場合(スパッド81の例)にも大金がメーカーに支払われていた。こうした分納金の制度は、1862年と1869年のデクレ⁷¹の規定を第一次大戦中の緊急事態のもと

で、その支払い条件を緩和し、1920年5月に航空副大臣が規定の解釈を拡大したことによって、ところが、分納金は実質的には無利子の前払金となっていた⁷²。それでも、それを抑制したならば最も技術的には優れていながら資力を有さないメーカーが排除されてしまうと述べ、フランダンはこの制度を擁護している⁷³。

③恣意的な価格設定 メーカー側の恣意的な契約価格設定も指摘されている。例えばファルマン社の航空機の場合、同社は材料費を2倍にすることによって一般管理費を含む「原価」とし、これを3倍した額を「販売価格」とした⁷⁴。このように、いくつかのメーカーは正確な経理を行わず、恣意的な販売価格設定の係数を適用することによって、可能な限りの利益をあげようとした。ここで重要なことは、当局がメーカーの価格を受け入れて、何らの制裁も課していない点である。前述のとおり、官房の設置以来、注文した機材の支払いの権限は使用省から官房に移っていた。そうした中で、議会ではメーカー側の恣意的な価格設定は、使用当局に原価の確認、購買価格の吟味・折衝の権限がないこととの関係で問題にされた⁷⁵。

④納入の遅延と罰則金 これは、納入の遅延とそれに対して本来支払われるべき罰則金の問題である。納入の遅延は二段階に分けられた。第一段階は官房がメーカーに対して行う正式な発注通知の遅れである。メーカーはその前の段階で、陸軍相が副大臣に注文を伝えた時点で生産を始めるため、実質的な納期の延長を許容されていた。陸軍相が注文を副大臣に伝えてから副大臣がそれを正式にメーカーに通達するまでの期間が実に2～3ヶ月に及ぶ例があった。納入遅延の第二段階は納期そのものに対する遅れである。第一段階、第二段階いずれにしてもメーカーは納入の遅延にともない、本来支払うべき罰則金をほとんど請求されなかった。例えば議会では、1921年から1924年にかけてブレゲ社、ポテーズ (Potez) 社、ファルマン社、ブレリオ社、ニューポール (Nieuport) 社、サルムソ

ン社、ロレーヌ社、S.E.C.M. (Société d' Embou-tissage et de Construction Métallique : 金属プレス・建材) 社が本来支払うべきであった13,287,709フランのうち、6%弱にあたる770,000フランしか実際には支払わされていなかった事例が取り上げられた。このような数字は、この問題を追及した議員によれば、官房の、メーカーに対する「非常な好意 (extrême bienveillance)」を示唆するものであった⁷⁶。

⑤「ひいき」のメーカー 航空機産業の中の特定の企業との特別に強い結びつきもみられた。その一つが、契約・取引委員会報告によれば、すべてのメーカーが平等に扱われるとの建前とは裏腹に、陸軍省の中で発注機種と機数の決定を担当した第12局 (12^e direction) に「ひいき」のメーカーが存在したことである。「ひいき」のメーカーとは、合理的な根拠がないにもかかわらず、結果的に優遇され、多くの注文を与えられたと委員会報告者が述べているメーカーである。例えば、機体については戦闘機ではニューポール社、偵察機ではブレゲ社、爆撃機ではファルマン社であり、エンジンはイスパノ・スイザ社、ロレーヌ社、ルノー社であった。議会では、当時の第12局の方針は、「いくつかのメーカーを特定の用途の機種に特化させなければならない。そして、そのメーカーのみが存続することを許される」というものだとして認識された。第12局におけるこうした「ひいき」のメーカーの存在は、第12局の属した陸軍省と官房の対立の一因だともされた⁷⁷。

⑥コンクールの恣意的な運営 コンクールの公式の手続きは次のようなものであった。すなわち、まず技術局が各機種に関する要求事項を一覧表にし、次に契約が (1) 基本的なスペックの設定 (2) 研究 (3) プロトタイプ製造 (4) プロトタイプ納入、そして (5) 量産の順に結ばれていくという、形式的に洗練されたものであった⁷⁸。しかし、当局に「ひいき」のメーカーがあった以上、コンクールの実際の運営は変則的なものになりがちだった。メーカー

がプログラムに示された改良を加えた機種を提案したかと思うと当局が突然意見を変え、コンクールを取り消し、新たな、別の要求を盛ったコンクールを次年までに組織した。しかも、そのコンクールも形骸化し、結果の発表は遅れ、その間に「ひいき」の会社が他社の、より優れた機種と同等の機種を開発する時間が与えられた。こうした後追いの開発は、他社の行った研究の成果を活用することにより容易であった。そして、部材の調達、在庫確保の問題もあり、結局は従来機と同じメーカーに発注がなされることがあった。さらに、従来、コンクールの開始までに提案する機体のできあがっていないメーカーがあると、コンクールの開始を遅らせることもあった⁷⁹。

以上にみた支持政策の諸相は、同時代の議会で俎上にのせられたものであり、反対者の側からのややゆがめられたキャンペーンも含まれていると思われる。しかし、同時代の議員のイメージであるとはいえ、それは、公正・透明な市場のあり方とは、かなりの隔たりがある政策であることは否めない。だが、それでも発案者フランデンはこう言い切っている。「もし支持政策を禁止し、市場をすべての新しいメーカーに向けて開けば、初めは競争、自由を最優先したと思うでしょう。4～5年後には真の独占をつくり、財務的な力の強いメーカーを利するでしょう。そうしたなら国の利益のためにメーカー間の選択をしたのではなく、[支持政策の批判者が時々使う言葉を用いるなら、]金力(puissances d'argent)のみを利した選択をしたことになったであります」⁸⁰。いずれにしても、「独占の排除」が支持政策を支える理念とされているのである。

第三節 「支持政策」への批判

さて、1920年から実施された支持政策は、さきにみた論争の行われた1926年にもなると、議会で批判を浴びるようになった。ここでは3人の論者の主張をみてみよう。

まず、フランデンである。議会での支持政策

に対する一般的な批判は、それが航空機の適切な供給を保障する数をはるかに上回る数のメーカーの経営を維持している、とするものであった。この点は、フランデンも指摘したものであった。フランデンは1926年の時点でも支持政策の必要性を認め、それは産業動員が要求するものであり、動員時に生産を拡大しうるメーカー、研究所を維持しうるだけの利潤をあげているメーカーを支持することを目的としているとした。しかしながら現行の支持政策の問題点は支持の対象のメーカーが多すぎ、技術進歩も利潤ももたしていない点にあるとした⁸¹。

次に、契約・取引委員会の報告者であったガマルは以下のように支持政策を批判した。

第一に、支持政策は別名、産業分配政策(*politique de répartition industrielle*)と言われたが、ガマルはこの政策について、次のように論じている。すなわち、発案者フランデンがそれを企業間の競争の促進、技術進歩の促進、産業動員への備えから必要と考えたことには賛成する。しかし、使用当局特に陸軍省が必要ともしない機材の購入にその予算を使用させられていることには強く反対するのである。

第二に、ガマルは支持政策がその本来の意図通りに機能していないことを強調する。すなわち、メーカー間の競争が有効に促進されていないと言うのである。これは、航空機の納入に際しては、各メーカーはあらかじめ一定程度の選別を受けており、その結果、最終的な契約が一般競争入札でなく、当局とメーカーの双方の交渉を経て、双方の合意にもとづいて行われるためであった。ガマルによればこのような手続き自体は国家による入札、国家との契約についてのデクレに明示された方法であった。しかし、同デクレに記された、競争と公開性を求める条項には違反した⁸²。

第三に、ガマルは支持政策が支持対象メーカーの過多という側面とともに逆に支持対象とならないメーカーを排除する側面をももつとし、このことも研究、発明、技術進歩を妨げて

いるとする⁸³。

第四に、ガマルは、使用当局に納められる機材の「正常」な価格と、航空機産業を支持するための価額を区別することによって、政府の会計を明瞭化させなければならないとした。そうすることによって、始めて産業を支持する目的で支払われる割増額を議会が把握できるというのである。

最後に、これらの議論を受けて、契約・取引委員会の委員長デルティル (Roger Delthil)⁸⁴は、支持政策の現状を次のように総括した。デルティルは、産業動員の準備という支持政策の動機には合意するものの、現行の支持政策は「内輪の政策 (politique de « camaraderie »)」であり、それは産業動員政策 (politique de mobilisation industrielle) ではなく、「財政の死 (mort des finances)」、「国防の死 (mort de la défense nationale)」を意味したというのである⁸⁵。

第四節 「支持政策」への対案

こうして支持政策批判が議会に定着すると、この政策への対案も論じられるようになった。1926年の議会討論で論議された二つの代表的な案をみておこう。

対案の第一は、ライセンス政策 (politique des licences) である。ライセンス政策とは、開発メーカーのエンジニアが当局に提出した技術仕様が、技術的に興味深く、契約の対象となりうると判定された時に、当局が量産の権利をそのメーカーから買い取るというものである。これによって、比較的少額の補償を支払うことと引き換えに、当局がその機種の製造権を複数のメーカーに分け与えることに開発メーカーが同意したことになる。ただし、開発メーカーは他のメーカーより多くの注文を得た。また開発メーカーはライセンスを受けて製造したメーカーに支払われた額の一定割合を受け取る権利をもった。

対案を提示したパテ (Henry Paté、急進社会党) は、支持政策からライセンス政策への移行

を説いて以下のように述べた。「当局は支持政策の名の下でいくつかの機材をそれ自体の性能のためでなく、ある時点における機材の開発メーカーの経営状況を考慮して注文してきた。

〔今後は〕政府は自分の選んだ機材を、開発メーカーだけでなく、それ以外の会社に、これを休眠状態に陥らせないために、製造ライセンス (licences de fabrication) によって注文しなければならない」⁸⁶。

興味深いことに、ライセンス政策推進派の議員だけでなく、政府当局者もこの政策に理解を示したのである。ロラン・エナックは、ライセンス方式を、乱用して機種数を極端に絞り込んだり、民間の活力を損なったりしない限りで推奨した⁸⁷。またパンルヴェ (Paul Painlevé、急進社会党) 陸軍相は、フランダンがメーカー数の削減をうたっているがその政策は「半独占政策」だとして反対し、それと引き換えにライセンス政策を採用すべきだとした⁸⁸。

議員対案の第二は、試作工場 (atelier-témoin) や国営企業の設立案である。例えば契約・取引委員会のガマルは、支持政策は国家をメーカーの連合体に従属させ高くつくとし、そうした連合体を抑制するために国営企業を設立すべきだとした⁸⁹。委員長デルティルも、第一次大戦中に民間の企業の模範となり、それに必要な行動指針を与えたのは工場だったという指摘を付け加えた⁹⁰。

ところが、この工場・国営企業形式に対しては、支持政策賛成派の人々が激しく反発した。ブロカール (Antonin Brocard、左翼共和党) は、委員会が試作工場の設立や国家の施設の使用を提案したのに対して、原価を測定するだけでなく量産まで行うと言うのなら重大な問題だとし⁹¹、国家による産業経営に消極的な態度を示した。ロラン・エナックも、契約・取引委員会の提案した工場方式に対し、技術革新の激しい航空機産業においては公的な努力は民間の競争を代替しえず、反対だとした⁹²。フランダンも、委員会案は工場に航空機をつくらせようと

しているが、そのためにはその設備を大幅に増やし、また航空機製造の専門技術者を大幅に雇い入れなければならないが、厳しい財政状況のなかでそうした政策が妥当かと疑問を呈した⁹³。

以上のように、対案をめぐる論争は、この時点では平行線をたどった。しかし、フランダンにはじまる「官房路線」「支持政策」の行き詰まりは、もはや誰の目にも明らかなものとなった。

こうした情勢のなか、1928年には副大臣官房が正式に廃止され航空省が設置される。既に航空省が存在していたイギリスやイタリアでは絶えずその分割が要求されていたことを引用し、その設置に慎重な意見もあった⁹⁴。しかし航空省設置賛成派のパテは「単一性が望ましいが、専門性も必要である（Unité souhaitable. -Spécialisation nécessaire.）」というスローガンで、省の各部局が専門性と自立性を保持する必要性を説いた上で、航空省の設置を力説したのであった⁹⁵。

おわりに

第一次大戦後、フランスの航空機産業はその競争力を低下させた。民間商業航空という、当局による新しい監督対象が現れたことをめぐって議会では、各々の使用当局の自立性を重視する考えと、航空界全体を一元的に監督する考えとが相対立した。優位を占めたのは後者だったが、おりからフランス航空機産業の技術的後退をめぐる危機意識が顕在化した。そのため、一元的監督機関——航空副大臣官房——の採用した支持政策の実施方法・成果をめぐる議会での激しい論争が展開された。

この論争は単なる行政組織の編制をめぐる路線の対抗という問題を越えていた。本稿で議会資料を検討した結果、航空機調達行政や支持政策そしてまた国家と航空機産業の間の関係についていかなる事実が明らかになったのであろう

か。

まず第一にあげられるのは、フランス政府・議会内で支持政策を採用する動機として、いかなる形の独占をも阻止するという市場観が広く共有されていたということである。この市場観は自由競争を保障し、航空機産業界全体を育成することを目指すものであったが、その反面、小企業の過度の繁茂を引き起こした。

第二に、支持政策の様々な具体的な実施形態である。シャドーは、第一次大戦後から航空省設置までの航空機産業政策を総括して、最終的には当局による「複雑な介入装置の積み重ねと技術的混乱」が「政策の不在」に行き着いた⁹⁶と述べた。しかし、本稿で明らかになった支持政策の様々な実施形態はこうした言葉で片付けられるものではない。政府は、航空機購入に関わる法規を拡大解釈したり、各メーカーに対するおのれの中立性を犠牲にして市場の透明性を損ないながらも、何とかして航空機産業を後押ししようとした。議会で行われた論争は、そうした政府が市場の競争条件への政策的介入に何よりも強い関心をもっていたことを示している。

最後に、以上で進めてきた考察から、次のような論点が浮かび上がる。

第一に、本稿で取り上げた議会資料の中で、他国と比較した場合のフランス航空機産業の技術的優位性の喪失が盛んに叫ばれたのだが、それがどの程度客観的なものと言えたのか、ということである。議会で危機が叫ばれたことの裏には、軍の危機意識やメーカー自身の経営上の窮状の訴えなどがあったことと推測される。そして、本稿で述べたように様々な世界記録を失い、輸出国としての地位が低下したことなどは、技術的優位性の喪失を裏打ちしている。またシャドーもその原因として（1）科学的素養よりも「現場」を重視する企業家の伝統（2）教育体制の不備（3）公的な研究体制の不備（4）技術に関する当局の謬見をあげ⁹⁷、こうした見方は通説となっている⁹⁸。ところが議会資

料にせよ、シャドー説や今日の定説にせよ、航空機の技術に関する定量的な分析や、国際比較にもとづいた実証的分析が欠けているのである。言い換えると、フランス航空機の相対的な技術の低下が見られたことはほぼ間違いないのだが、それが具体的にどのような技術に関してどの程度そうであったのか、また国外のどの機種と比較した場合にそうであったのか等が、未だ正面から取り上げて論じられていないのである。この点の解明が今後の一つの課題となるであろう。

第二の論点は、当時の政策に関わるものである。すなわち、独占を阻止することにより競争状態をもたらし、技術革新を促そうとした、一見論理的に首尾一貫していそうな政策がなぜ無効であったのかということである。

この点について本稿から示唆されるのは以下のような点である。すなわち、このような国家——産業——技術間の関係については、例えば国家を政策の「主体」、産業を「客体」、そして技術を政策の「領域」ととらえ、国家が一方的に産業に対して技術を対象とした政策的介入を行うという、単純なみかたでは全体の構図やパフォーマンスは理解できないということである。必要とされるのは、国家、産業、そしてまたその他のアクターの内部まで検討し、なおかつそれらの間の作用、その動機、そのインセンティブ等をときほぐし、その上で一つの解釈を提示することである。

こうしてみると、第一次大戦後の航空機産業の事例は、フランスにおける国家、産業、そして当該産業の担う技術開発という三者の間の関係を考察する上で格好の研究対象を提供していると言えよう。

注

- 1 主要国の機体・エンジン製造数は以下のとおり。フランス (51,000/92,000)、ドイツ (48,000/41,000)、イギリス (55,000/41,000)、イタリア (12,000/不明)、アメリカ

- カ (14,000/42,000)。Molho, D. et Péladan, R., *L'Industrie aéronautique*, Paris, 1957, p.15.
- 2 Thomas, F., *La Crise de l'aéronautique française et l'œuvre du ministère de l'Air* (thèse), Paris, 1930, p.11.
- 3 Chadeau, E., *Etat, entreprise et développement économique: l'industrie aéronautique en France (1900-1940)* (thèse), Nanterre, 1985.
- 4 シャドーはこの時期のメーカーを3つに分類している。第一に、航空機産業のパイオニアによって経営されたオーナー企業である。第二に、木材加工業、金属加工業、造船業・海運業のような隣接業種から参入した企業である。そして第三に、従来からの航空機の製造活動の枠を大きく超えた、持株会社に近い機能まで果たした企業である。Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.595-743.
- 5 Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.547-565.
- 6 注3に掲げた博士論文では、議会資料の中で、各種委員会の報告書等 (Documents Parlementaires と呼ばれるもの) の参照も少ないが、議会での論議の議事録そのもの (Débats Parlementaires) の参照にいたってはほとんど皆無である。
- 7 Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.581, 582, 591.
- 8 本稿の主たる対象とする1920年代においては空軍力はいまだ空軍として独立しておらず、陸軍と海軍に属していた。空軍は1933年に設立された。
- 9 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.594.
- 10 1919年6月6日付デクレ。Journal Officiel (以下 J. O. と略), Lois et Décrets, 8 juin 1919.
- 11 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.539.
- 12 1919年9月7日付デクレ。J. O., Lois et Décrets, 14 septembre 1919.
- 13 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.539. 官房は1926年に財政危機のため廃止されるが、1921年に2代目副大臣に任命されたロラン・エナック (André Laurent-Eynac) が廃止後も「無報酬の特別任務閣僚 (chargé de mission temporaire non rétribuée)」として引き続き任にあたったことから、官房の体制は実質的には航空省の

- 設置される1928年まで持続したと考えられる。J. O., Documents Parlementaires (以下 Doc. P. と略), Chambre des Députés (以下 Ch. D. と略), 2^e séance du 4 juillet 1924, annexe n° 227、及び Chadeau, *Etat, entreprise*, p. 514。以下、J. O., Doc. P. は特記のない限り陸軍省、海軍省、公共事業省(ただし1927・1928年度は公共事業省ではなく商業省、1929年度以降は航空省)の各年度予算法案の検討のための財政委員会 (commission des finances) による報告である。
- 14 1920年1月30日付デクレ。J. O., Lois et Décrets, 31 janvier 1920.
- 15 Hodeir, M., *La Chambre « bleu horizon » et la commission de l'armée face aux problèmes de l'aviation militaire (1919-1924)* (Colloque international sur l'adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et les processus d'indépendance des armées de l'air, Paris, septembre 1984) 参照。フランデンは1921年に副大臣のポストを去った後も十年間フランス航空クラブ (Aéro-Club de France) の会長であり続けた。なお、フランデンはその姿勢が大産業家擁護のものであるとして左翼などから批判された。De Fougerolle, C., "Flandin" in : Yvert, B., dir., *Dictionnaire des ministres (1789-1989)*, Paris, 1990, pp. 458-459.
- 16 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.539.
- 17 J. O., Doc. P., Ch. D., 2^e séance du 4 juillet 1924, annexe n° 227. この報告は海上航空組織化の法案に関するものであるが、航空一般に関する問題も取り上げている。
- 18 J. O., Doc. P., Sénat (以下 S. と略), séance du 10 mars 1921, annexe n° 106.
- 19 J. O., Doc. P., Ch. D., 2^e séance du 12 juillet 1921, annexe n° 3148.
- 20 報告者はパテ (Henry Paté) であった。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 27 août 1924, annexe n° 521.
- 21 1921年から1923年まで、陸軍省、海軍省、植民地省向けに納入された額の比率はほぼ100対10対1である。Ibid.
- 22 Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.565-593.
- Chadeau, E., "Tactiques aéronautiques et contraintes industrielles en France (1912-1928)", *Revue Historique*, n° 551, 1984, pp.79-89.
- 23 J. O., Doc. P., S., séance du 10 mars 1921, annexe n° 106.
- 24 J. O., Doc. P., Ch. D., 2^e séance du 4 juillet 1924, annexe n° 227.
- 25 論争は1926年6月2日、3日、4日、9日、10日、11日の6日にわたって下院で行われた。J. O., Débats Parlementaires (以下 Déb. P. と略), Ch. D., séances des 2, 3, 4, 9, 10 et 11 juin 1926.
- 26 契約・取引委員会が議会から、第一次大戦中の陸軍省による航空機調達に関する調査の付託を受けていた。その結果、ガマル議員が報告者となり1926年3月25日付の下院資料第2777号の報告書を提出した。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 27 ジュピテール・エンジンはイギリスのブリistol (Bristol) 社が開発したものであり、それをフランスではグノーム・エ・ローヌ (Gnome et Rhône) 社がライセンス生産していた。
- 28 陸軍相から副大臣への1924年11月30日付の信書より。Cit. in J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 29 フランスの航空機エンジン産業におけるサルムソン社の地位はどんなものだったのか。
当時、フランスの航空機エンジンメーカー各社の業界における地位 (政府との大口契約の売上高ベース) は後掲第3表、第2図のとおりであった。サルムソン社は大手の一角を占めながら、最上位層とは言えない、中位のメーカーであった。副大臣官房の主張した後述の支持政策のねらいからみて、官房は中位のサルムソン社を後押しすることにより、より上位のメーカーも含め業界全体を刺激し、競争状態に保つことを目指したのだと思われる (支持政策については第III章参照)。
- 30 官房から陸軍省への1923年12月22日付の信書より。Cit. in J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.

- 31 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 3 juin 1926.
- 32 Chadeau, E., *De Blériot à Dassault : histoire de l'industrie aéronautique en France, 1900-1950*, Paris, 1987, p.153.
- 33 *Ibid.*, p.84.
- 34 商業機には通常の飛行機も存在したが、航空機のもつ輸送速度の優位性を強く発揮できる海上路線では、万が一の故障の際の安全を確保するために多くが水上飛行機であった。
- 35 なお、機体と比べてエンジンは国際的な競争力を保持していた。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 9 juillet 1928, annexe n° 617.
- 36 資料の制約から、他国の航空機産業の時系列的推移との比較は困難である。ただし、第1表の1913年から1938年にいたる期間のフランス国内の売上高の推移を単純に平準化すると年成長率は15%に達し、同期間のフランスの実質国民総生産の年成長率0.9%をはるかに上回っている。国民総生産の成長率の数値は cit. in 玉田美治『フランス資本主義——戦間期の研究——』桜井書店、2006年、7頁。
- 37 フランスの航空機メーカーの全販売額に対する国内市場販売比率は1923年に69%、1929年に70%であった。そのうち、フランス政府市場の比率は1923年に88%、1929年に94%であった。Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.63, 66.
- 38 ただし、第2表と第1図には部品は含まれていない。なお参考までに、機体・エンジン・その他（工事など）をあわせた時の15万フラン以上の契約が、（中・小口契約を含めた）政府の全契約額に占める割合は1929年度において約90%であった。Fontvieille, L., “Evolution et croissance de l'Etat Français : 1815-1969”, *Economies et Sociétés, Cahiers de l'ISMEA*, série AF, n° 13, 1977, p.1778.
- 39 第3表、第2図にも部品は含まれていない。
- 40 J. O., Doc. P., Ch. D., 2^e séance du 13 juillet 1927, annexe n° 4883.
- 41 Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.129-133.
- 42 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 11 août 1926, annexe n° 3399.
- 43 ただし、ドイツはここでは調査対象国に含まれていない。Wagenführ, R., *Die Flugzeugindustrie der Anderen*, Hamburg, 1939, S. 205.
- 44 Thomas, *op.cit.*, pp. 9-38. J. O.の、各年度の予算編成のための財政委員会による報告にも繰り返し指摘されている。
- 45 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 9 juillet 1928, annexe n° 617. J. O., Doc. P., S., séance du 14 décembre 1928, annexe n° 758 にも同様の表現がある。
- 46 シャドーは航空機産業のメーカーの経営危機が1924年末に明らかになったとしている。Cit. in ベルトラン／グリゼ著 原輝史監訳『フランス戦間期経済史』、早稲田大学出版部、1997年、168頁。
- 47 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 11 août 1926, annexe n° 3399. 報告者はパテであった。
- 48 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 31 juillet 1929, annexe n° 2260.
- 49 *Ibid.*
- 50 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 27 août 1924, annexe n° 511.
- 51 Thomas, *op.cit.*, p.53.
- 52 J. O., Doc. P., S., séance du 14 décembre 1928, annexe n° 758.
- 53 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 11 août 1926, annexe n° 3394.
- 54 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 27 août 1924, annexe n° 521.
- 55 Cit. in J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 11 août 1926, annexe n° 3399.
- 56 Thomas, *op.cit.*, p.12.
- 57 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 11 août 1926, annexe n° 3399. J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 12 juillet 1925, annexe n° 1974 にも同様の記述がある。
- 58 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 4 juin 1926.
- 59 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 60 以下再び主として前出の1926年6月の論争およびそれが立脚した報告による。注25、26参照。
- 61 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 62 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.

- 63 こうした独占への反対論は、上記の論争に限らず、議会でたびたび述べられていた。軍という最大の顧客に対して、少数の、価格を支配する独占的な大企業を成立させるべきなのか、あるいは現状のように生産能力が過剰になってもより多くの企業を競争させるべきなのか、という問題について、次のような意見が提出されている。すなわち、開発競争・価格競争の促進、産業動員への備えのためには、複数企業による競争が必要である、というものである。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 29 mars 1923, annexe n° 326. J. O., Doc. P., S., séance du 17 mars 1925, annexe n° 160.
- 64 注26参照。
- 65 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 66 ファルマン社は1920年代半ばにおいて機体業界でブレゲ社に次いで第2位の企業であった（第1図参照）。また、問題の110A2型偵察機は業界1位のブレゲ社の、大戦中から1920年代前半にかけての主力機——ブレゲ14A2型機——を代替するために開発されたものであった。これらを考え合わせると、官房が業界全体の育成策の一環としてブレゲ社のライバルのファルマン社をバックアップしようとしたのだと推察される。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 67 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 4 juin 1926.
- 68 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 69 Ibid.
- 70 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 2 juin 1926.
- 71 1862年5月31日付デクレ13条により、分納金は一定の終了した業務に対してのみ支払われ、その額は契約額全体の6分の5以下とされた。1869年に、分納金の上限は契約額の12分の11以下へと引き上げられた。J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 72 分納金に関するこのような慣行は、正常な会計原則を逸脱することによって産業を支持することを意図したものであった。ファルマン・エンジンの事例に関する以下の会計検査

院のフランス大統領への監査報告を参照。

- “Abus auxquels ont donné lieu les marchés de l’Aéronautique” in : “Rapport au Président de la République et observations de la Cour des Comptes sur les comptabilités vérifiées en 1926-1927”, Paris, 1928.
- 73 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 74 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 75 Ibid.
- 76 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 2 juin 1926.
- 77 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 3 juin 1926.
- 78 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.555.
- 79 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 3 juin 1926.
- 80 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 81 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 3 juin 1926.
- 82 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 25 mars 1926, annexe n° 2777.
- 83 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 84 共和主義者。所属政党は不詳。
- 85 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.ところで、航空機産業の側は支持政策をいかに見ていたのであろうか。この点を知るには、この政策を直接担った技術局等の当局の施策を、メーカーの側がいかに評価していたのかを知るのが有効である。
- 前章末で触れたとおり、技術局はメーカーを支配したがった。ところが同時に、当の技術局は航空機の製造技術に関してメーカーが一般的に守るべき条件について定見をもっていなかった（Conseil National Economique, “Rapport de M. R. Dautry sur l’aéronautique marchande”, dactylographié, 1928, p.88）。
- また、技術局はしばしば過去からの延長線上の「保守主義（conservatisme）」や「伝統」に依りながら業務を遂行した。例えば、航空機の技術を評価する際に、しばしば「栄光」の第一次大戦中の経験にもとづいて判断を下したのであった（Chadeau, *Etat, entreprise*, p. 591bis）。

メーカーは技術局当局に対して、その過干渉、無定見そして官僚主義を激しく批判した (Chadeau, *Etat, entreprise*, pp.591-591bis. J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 9 juillet 1928, annexe n° 617. また、注53、54参照)。それにもかかわらずメーカーが支持政策に従ったのは、それが注文をばら撒き、彼らの存続を事実上保障したためであったのだと思われる。

なお、本稿では支持政策の各メーカーの経営への影響等、個別企業の経営史的研究は断念せざるを得なかった。今後の課題にしたいと考えている。

- 86 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 9 juin 1926.
- 87 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 4 juin 1926.
- 88 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 10 juin 1926.
- 89 Ibid.
- 90 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 11 juin 1926.
- 91 Ibid.
- 92 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 4 juin 1926.
- 93 J. O., Déb. P., Ch. D., séance du 11 juin 1926.
- 94 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 27 août 1924, annexe n° 512.
- 95 J. O., Doc. P., Ch. D., séance du 27 août 1924, annexe n° 521. J. O., Doc. P., S., séance du 17 mars 1925, annexe n° 160.
- 96 Chadeau, *Etat, entreprise*, p.594.
- 97 Chadeau, E., “Etat, industrie, nation:la formation des technologies aéronautiques en France(1900-1950)”, *Histoire, Economie et Société*, 2^e trimestre 1985, pp.282-297.
- 98 以下の概説書を参照。バルトラン／グリゼ、前掲書、157-181頁。

参考資料・文献

フランス語資料

- Annuaire Statistique de la France, 1939.
Comptes Définitifs des Dépenses, Sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens, 1923-1926年分.
Conseil National Economique, “Rapport de M. R.

Dautry sur l'aéronautique marchande”, dactylographié, 1928.

Journal Officiel de la République Française, Débats Parlementaires, Documents Parlementaires, Lois et Décrets 各号.

“Rapport au Président de la République et observations de la Cour des Comptes sur les comptabilités vérifiées en 1926-1927”, Paris, 1928.

欧文二次文献

- Boussard, Dominique, *Un Problème de défense nationale:l'aéronautique militaire au Parlement (1928-1940)*, Vincennes, 1983.
Braudel, Fernand et Labrousse, Ernest, *Histoire économique et sociale de la France*, tome IV, vol. 2, Paris, 1980.
Chadeau, Emmanuel, “Laurent-Eynac et l'aéronautique(1920-1940)”, *Cahiers de la Haute-Loire*, 1982.
Chadeau, Emmanuel, “Tactiques aéronautiques et contraintes industrielles en France(1912-1928)”, *Revue Historique*, n° 551, 1984.
Chadeau, Emmanuel, *Etat, entreprise et développement économique:l'industrie aéronautique en France (1900-1940)* (thèse), Nanterre, 1985.
Chadeau, Emmanuel, “Etat, industrie, nation:la formation des technologies aéronautiques en France(1900-1950)”, *Histoire, Economie et Société*, 2^e trimestre 1985.
Chadeau, Emmanuel, *De Blériot à Dassault:histoire de l'industrie aéronautique en France, 1900-1950*, Paris, 1987.
Chadeau, Emmanuel, “Préhistoire des politiques industrielles françaises:l'aéronautique(1928-1940)”, *L'Information Historique*, vol. 49, n° 4, 1987.
Chadeau, Emmanuel, “Schumpeter, l'Etat et les capitalistes:entreprendre dans l'aviation en France(1900-1980)”, *Le Mouvement Social*, n° 145, 1988.
Christienne, Charles et al., *Histoire de l'aviation militaire française*, Paris, 1980.

Christienne, Charles et al., *French Military Aviation: a Bibliographical Guide*, New York & London, 1989.

Fontvieille, Louis, “Evolution et croissance de l’Etat Français:1815-1969”, *Economies et Sociétés, Cahiers de l’ISMEA*, série AF, n° 13, 1977.

Fridenson, Patrick, “Une technologie nouvelle sans vrais capitalistes ?”, *Le Mouvement Social*, n° 145, 1988.

Hodeir, Marcellin, *La Chambre « bleu horizon » et la commission de l’armée face aux problèmes de l’aviation militaire (1919-1924)*, Colloque international sur l’adaptation de l’arme aérienne aux conflits contemporains et les processus d’indépendance des armées de l’air, Paris, septembre 1984.

Jolly, Jean, dir., *Dictionnaire des parlementaires français*, 8 tomes, Paris, 1960-1977.

Molho, Daniel et Péladan, Raymond, *L’Industrie aéronautique*, Paris, 1957.

Sauvy, Alfred, avec le concours d’Anita Hirsch, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, 3 vols., Paris, 1984.

Thomas, Francis, *La Crise de l’aéronautique française et l’œuvre du ministère de l’Air* (thèse), Paris, 1930.

Wagenführ, Rolf, *Die Flugzeugindustrie der Anderen*, Hamburg, 1939.

Yvert, Benoît, dir., *Dictionnaire des ministres (1789-1989)*, Paris, 1990.

邦語二次文献

玉田美治『フランス資本主義——戦間期の研究——』桜井書店、2006年。

中木康夫『フランス政治史（中）』未来社、1975年。

原輝史『フランス戦間期経済史研究』日本経済評論社、1999年。

廣田功『現代フランスの史的形成——両大戦間期の経済と社会——』東京大学出版会、1994年。

ベルトラン／グリゼ著 原輝史監訳『フランス戦間期経済史』、早稲田大学出版部、1997年。

レヴィ＝ルボワイエ著 中山裕史訳『市場の創出——現代フランス経済史——』日本経済評論社、2003年。