

鳩澤歩著『ドイツ工業化における鉄道業』

幸田亮一

わが国での「ドイツ産業革命論」や「ドイツ資本主義論」の研究には長い蓄積があり、先人の研究業績はわが国の社会経済史研究の発展に大いに貢献してきた。このような伝統を踏まえて上梓されたのが本書である。本書はこれまでの研究史をどのように継承し、何を新たに呈示しているのであろうか。

この点を念頭に置きつつ、最初に、本書の概要をできる限り著者の言葉を取り入れつつ紹介しよう。

まず、序論「ドイツ工業化論と鉄道・再考」において、冒頭の「『ドイツ工業化』という事件」という小見出しに示されるように、ここでは、「国民経済」、「ドイツ産業革命」、

「工業化」についての見直しが進んだ二〇世紀第4四半期の研究動向を踏まえつつ、それにもかかわらず「ヨーロッパにおけるひとつの事件として『ドイツ工業化』と呼ぶべき現象はたしかに存在した」ことを確認し、研究史の整理に移る。

研究史の整理は二つから成る。まず「ドイツ工業化論の系譜(一)」では、マクロの論点で産業革命の見直しだが、①革命性の否定、②前工業化の終了段階としての位置づけ、③地域性の重視、④資本蓄積の重要性の見直し、という四つの分野で進んだと整理する。中でもH・キーゼヴェターに代表される、③の地域視点からの産業革命の見直しに注

目する。その上で、工場制度や労働、産業組織などの経済組織というミクロの論点を目を移し、ドイツ語圏の研究においてこれらの課題を「『組織の経済学』や新制度学派的に洗練・展開する研究はなお端緒についたばかり」で、これを補完するのが「社会史」に基点をもつ（企業史・企業者史ならぬ）経営史 Business History 研究」であるとして、A・チャンドラーに刺激されたJ・コッカの研究に注目する。

第二には渡邊尚の研究を独自に取り上げ、その門下生を含め「地域派」と名付け、工業化の地域性を踏まえた上で「産業革命」論を提示している点、および大陸ヨーロッパの工業化論の視点、これらの二点にその方法的優位性があると評価する。しかし、「地域工業化」ドイツ工業化ないし『産業革命』と『ドイツ国民国家』的な政治統合とが同時期に並存したことを、あらためてどのように説明するべきかという問題を「バズル」と名付けた上で、「地域派」には「『バズル』に当たるものはそもそも見出だされない」と批判する。

このような研究史の整理の上で、著者は二つの課題を設定する。すなわち、「一九世紀ドイツ語圏における経済統合を検証することにより、地域経済間の統合が地域経済単

位の工業化とどのような関連をもつかを明らかにしたい」というのが第一の課題である。第二の課題は、鉄道業を取り上げることに関し、「セクターとしての鉄道業の本来的機能と、金銭的・実物的な連関効果以外の外部経済の再検討」ということである。この二つの課題を踏まえて、本書は「鉄道業の工業化においてもった役割の再定置を全体的な課題とする」のである。

第I部「経済統合からみた一九世紀ドイツ工業化―国民経済の復位はありうるか(一)―」に移る。この第I部は3章から構成されており、数量的アプローチを駆使して、地域の自立性と超地域的な動きを実証的に明らかにしようとしている。第1章「工業化期ドイツ地域経済の編成と収束」においては、「それぞれの特定の経済が定常的な成長率（成長率の長期的または持続的な水準）に収束する」という、Barro and Sala-i-Martin モデルによる β 収束の成立の有無を、プロイセン王国の各州別の一人当たり所得データを素材に、一八二一―八三年の時系列で観察している。その結果は、「プロイセン王国各州については一九世紀前半には地域経済間での収束の傾向がみられたが、一八六〇年代以降には傾向が逆転し、非収束から発散がみられた」となる。

これらを踏まえ「収束についての研究蓄積からは、一九世紀ドイツ語圏について地域間格差は固着的であるとの見解が導かれる。つまり、現象として顕著な収束を観察することはできない。／＼しかし、本稿において『収束』の概念を経済成長論的に拡充して分析した結果は、固着的な地域経済構造を示唆するものではなかった」という。要するに、プロイセン王国レベルという『ドイツ国民経済』に相当する大きな地理的規模での『収束』が緩慢にせよ、工業化期に生じていたこと」に目を向けるべきだということである。

第I部第2章「一九世紀ドイツ語圏における市場統合の一面——金融市場」は、地域ごとの利子率の動き、ならびに地域ごとの主要銀行における（貸出額の増分）と（預金の増分）との対応について観察している。そして、プロイセン債とバイエルン債の関係には地域的分断は認められないが、ザクセン債とバイエルン債の関係からは地理的分断が認められるとする。その後の実証を省略して本章の結論を紹介すると、「一九世紀におけるドイツの金融市場は長期間にわたり地域的に分断していたとはいえない」ということになる。そして、資本や労働の移動の制限は見られなかったことを踏まえ、「地域間において収束の速度を規定

するなんらかの追加的な要素を考慮する必要がある」として、鉄道の役割を示唆するのである。

第3章「農村工業の再編と超地域的連関——東部ドイツ火酒工業の発達」は、ユニカー経営との関わりで地域的特性が強い火酒工業をとりあげ、一九世紀半ばの変化として都市から農村への転換ならびに中小経営から大経営への転換があったことを示し、この転換を促した要因が鉄道であったとする。さらに、ドイツ火酒製造業者協会が技術改良に貢献したことを紹介しつつ、「もともと地域的な産業においても超地域的な連関がその発達に本質的に関与していたことを類推できた」とし、鉄道やプレス、業界団体の役割を考察すべきだとする。この点は、第I部のまとめで、「鉄道によるコミュニケーションが統合をもたらす側面に『ドイツ国民国家』や『ドイツ国民経済』への指向が要素としてあったのかどうかを、あらためて確認しなければならぬ。『第II部』の作業課題は「ここにある」と明記される。こうして、第II部「一九世紀ドイツ工業化のなかの鉄道——国民経済の復位はありうるか(2)」でようやく鉄道業の研究へと入っていく。まず、ドイツ鉄道史に関する研究史サーベイが行われ、一九九〇年代に復興した鉄道史研究を

鉄道政策・地域工業化・鉄道組織の三つに大きく区分し、それぞれの分野の研究成果を整理するが、著者の関心は第三番目の鉄道組織にある。その関心を惹起したのは、ドイツにおいては官僚制が初期の鉄道業のマネジメント問題に有益な解決モデルを提供したとするコッカのモデルである。

このような問題関心の上で、第4章「鉄道による市場統合の再検証―穀物市場の展開」では、プロイセン王国とバイエルン王国の穀物市場をとりあげる。ここでは、先行研究が示すように「少なくとも領邦規模の地域において穀物価格の平準化は一九世紀初期以前から相当の水準で達成されており、鉄道の出現がそれを促進することはほとんどなかった」ことを確認した後で、プロイセン―バイエルン間の穀物価格の相関からは「領邦の枠組みを越えた市場統合の傾向がみられるといえるのではないだろうか」と述べる。さらに、第5章「初期鉄道業における統一の試み―プロイセン王国鉄道業の位置づけ」では、一九世紀ドイツ鉄道業の地域的多様性を重視する山田徹雄らの見解に対し、ドイツ鉄道管理協会とドイツ鉄道技術者同盟という二つの技術者組織が鉄道業の技術標準化に果たした役割を評価し、「ドイツ語圏における鉄道業における技術・規格面での統

一や標準化は、その最初期における『プロイセン鉄道業』の大きな存在によって、その後の展開もほぼ規定された」と結論づける。さらに、この結論を踏まえ、「ドイツ語圏における長期間にわたる経済成長の駆動は、それら経済主体の経済的期待の変化によるもので」あり、「そうした期待を支えた要素のひとつは市場（成長の源泉としての『環境』）の拡大であり、すなわち超地域的な統合の進展なしそれを予想させる事態の推移に他ならなかった」と述べ、この統合を支えるイデオロギーが「想像の共同体」である国家であり、「この意味で『国民経済』は、一九世紀ドイツ語圏の工業化を対象とする経済史研究において、占めるべき相応の地位に復することができるはずではないだろうか」と展開する。

第Ⅲ部「官僚制と経済組織―鉄道職員の世界経済史」に移る。はじめに「人的資本論への社会的アプローチ」で、一九九〇年代以降盛んになった「人的資本」をも取り入れた成長論を踏まえ、それをドイツ工業化の歴史分析に適用するために、ドイツ社会史の問題関心・手法を継承しつつ「プロイセン王国における鉄道業の組織、技術者、およびその雇用について精査を試みる」のがこの第Ⅲ部というこ

とになる。

まず、第6章「初期プロイセン鉄道業概観——一八三〇年代—五〇年代における組織と人員」で組織概略や雇用規模、配置、組織運営を確認した上で統計的概観により「一八五〇年代において労働生産性が上昇し、ある程度以上、効率的な労働組織の出現がみられた。しかし、不況期に先立つ六〇年代後半において、組織の効率性低下をもたらすような経営組織上の問題が発生した可能性が否定できない」と述べる。

第7章「ドイツにおける鉄道技術者集団の生成—雇用市場と技術教育制度からみた社会集団」では、ドイツ技師協会（VDI）に結実する技術者集団に先行する存在として鉄道技術者を取り上げ、その生成過程を量的・質的に検証し、初期鉄道技術者の関心が主として技術向上にあったことを明らかにしている。そしてプロイセン政府は技術者の供給過少問題に対処するために、一方での技術教育制度の整備と他方での国家官僚制による対応の二つの方策をとったとして、次章への橋渡しを行う。

第8章「官僚制と鉄道業組織（1）—プロイセン鉄道業における労働調達、内部労働市場と『例外的雇用』」でキー

ワードとなるのは「文官任用制度」である。これはプロイセン軍で一定年数勤務した下士官に文官任用証を与え、除隊後、各種官庁の文官職の特権的に斡旋する制度をさす。

まず、プロイセン国鉄において長期雇用と一定の昇進プロセスを伴った階層分化的な内部労働市場的雇用形態がすでに一八五〇年代初頭に存在したことを確認したあとで、文官任用の実態を検証し、それが「軍隊と鉄道業など官庁的組織における雇用関係の連続性（制度的連結）を確保した」と述べる。この後、さらに、文官任用証を有しない人材を国王の裁可により例外的に雇用するという「例外的任官」制度について検証を行い、それは「必要な人的資源を国有鉄道に導入ないし定着化する装置であった」という。本章の結論として、当時のプロイセン鉄道業の内部労働市場の源泉として国家官僚制と鉄道業組織そのものの二つがあり、後者が大きな役割を果たしたとする。

第9章「官僚制と鉄道業組織（2）—一八四八・四九年革命後の鉄道職員」は、鉄道が自律的な地域経済の再編成をもたらす方向に作用したという近年の通説に対し、下級職員の政治思想・心性問題を検討することにより、批判を加えている。その素材となる「民主主義者」に関する分析の

結果、彼らは主に車掌や駅長、機関士など現業部門に従事しており、「職業身分や階層による垂直的な分断とは異なった組織内交流は、一九世紀半ばの時期にあつては、社会階層や教育水準・資格の懸隔によって日常的に交流があるわけではないメンバーと組織内で接触することによる正の外部効果をもたらした可能性がある」とする。要するに協会やクラブの活動が、地域にとられない「国民経済」的な政治意識をもたらす方向に作用したというのである。

第10章「一九世紀後半の鉄道職員の世界」では、雇用関係ならびに出自・学歴の二面から鉄道技術者の集団が分析される。ここでは、初期には官僚集団の中で優位性を持った鉄道技術者集団が一九世紀の第4四半期になると優位性を喪失したとして、中・下級鉄道技術官吏の事例として保線区長の結社をとりあげ、エリート集団としての優位性を失った彼らがドイツ鉄道保線区長連盟を結成し、待遇改善要求の運動に至らざるを得なかったことを拾い上げている。同様に、非技術系職員の組織化にも目を向け、プロイセン駆助役協会の機関誌をとりあげ、その「官吏」志向性という集団心性に注目促している。

この後、第Ⅲ部のまとめ「鉄道業における人的資本の社

会的形成」では、ここまでの実証研究の成果を、従来の「ドイツ鉄道業＝リーディング・セクター」論に、「人的資本の移行に介在するセクターとしての機能を工業化の展開期に果たした」部門として鉄道業の意義を付け加えたことだと強調する。

最後の結語「一九世紀ドイツ鉄道業の新しい位置づけへ」において、本書の成果を、①「一九世紀のドイツ語圏においては、地域的な経済成長と国民経済の成立とは機能的にリンクしていた」(第一部、第二部)、②「鉄道業の成立によつて人的資本の蓄積が促進された」(第三部)とまとめる。そして、本書の結論として、「一九世紀経済成長期ドイツ語圏においては、人的資本(蓄積)、国民経済(成立)、経済成長(加速)というそれぞれの経済的現象が主に鉄道業という経済セクターを媒介として正のフィードバック関係にあった」とまとめる。

以上、できるだけ著者の言葉を用いて、本書の概要を紹介した。正直言つて、本書の内容を理解するのは容易ではない。また、ドイツの鉄道業についての新しい知識を得ようと思う読者は失望させられることであろう。なぜなら、具体的な鉄道路線の建設やそれらの役割についてはほとん

と言及されていないで、鉄道が取り上げられるのは、穀物や火酒の輸送に関してそれが均質化の作用をもたらしたということと、鉄道職員の分析を通じ国家官僚制との関連や内部労働市場が早期に成立していたことを示すに留まるからである。また、実証の進め方やその帰結のまとめ方も、難渋な表現も加わって、文意を汲み取るのに苦労させられるところも多い。

さらに、先に論文として発表した時に指摘された疑問点について、本書にまとめるにあたり、考慮を払ってしかるべきだったのではないかと思われるところもある。例えば、先に紹介した第2章の「一九世紀におけるドイツの金融市場は長期間にわたり地域的に分断していたとはいえない」との結論に対しては、すでに「確かにドイツ内の金融市場に利子率均衡化が実現されているにしても国境を越えてそれが実現されているのではないか、という疑問が残る。『中世の世界経済』(Roetz)に相当するネットワークが成立している可能性さえ否定できないであろう」(山田徹雄『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社、二〇〇一年、一九頁)との疑問に答えて欲しかったところである。

最後に、最初の課題設定において五頁にわたって論じた

「地域派」への批判は本書を通じてどのように深められたのであろうか、「パズル」が存在しないという理解は妥当なのであろうか、という問題を論じておきたい。

産業革命期に複数の原経済圏が生まれ、強固な経済基盤を形成し、今日まで至っているとす「地域派」を批判するためには、人的資本の形成に焦点をあてた鉄道による統合作用の検証だけでは不十分で、やはり主要工業の発展を地域間で比較する作業が不可欠であろう。たしかに著者は、第1章の β 収束の検証後、「工業化の地域的編成という点から、ここでの分析結果を振り返」り、一九世紀後半に「非収束ないし発散への逆転がみられた。……このことは何らかの経済構造の変化を示唆する結果である。このことにより……工業化の進展が地域経済の格差拡大を生んだという結論が可能になる」といつている。それに続いて著者の別稿での成果をもとに、製鉄業と建設業に比して繊維業では大きな地理的規模での β 収束が成立している理由として技術革新の格差が小さいことをあげ、製鉄業を金属工業と読み替えつつ、金属工業の成長の地域的分立の理由として地域間の技術伝播の役割を指摘している。この点こそ、「地域派」と正面から切り結ぶことのできる分野であり、

さらに一歩踏み込んで展開して欲しかったところである。

また「パズル」問題については、「地域派」には政治統合への関心がないというのはまったくの誤解であり、渡邊尚は「領域空間」と「非領域空間」の双方で多様な空間が重層的に展開してきた場として西ヨーロッパを捉えており、領邦分立から関税同盟の成立、ライヒ成立、第二次大戦後の東西ドイツ分割、さらに一九九一年の「再統合」に至るまでの政治的統合と工業化の関係につとに注意を払ってきている。さらに、国民経済を相対化する「地域派」がヨーロッパ経済空間あるいはEUへの強固な関心を持っていることと比較して、国民経済を重視する著者の経済空間認識は「ドイツ語圏」をどのように越えていくものか定かではない。

やや批判的なコメントを書いてきたが、評者は著者の学問的姿勢と地道な理論・実証研究を高く評価している。東西ドイツの統合後に利用可能となった旧東ドイツのアルヒーフにある一次資料を丹念に発掘し、それらを新古典派や制度学派から社会史、経営史の新しい動向を駆使して分析しているが、このような研究スタイルは他者の追隨を許さないところである。全体の構成がよく練られ、各部・章

は相互に連関しあい、叙述に統一性があり、議論が論理的に展開している本書の学術的水準は高い。なんといってもわが国における長年にわたるドイツ資本主義研究の成果を踏まえ、「地域派」への批判を通じ、「ドイツ国民経済」の形成問題を再び正面から論じた本書が、ドイツ経済史・社会史・経営史研究者に投げかけた波紋は大きい。今後、どのように研究が展開していくのであろうか。刺激的で挑発的な著者の研究のいっそうの発展を心より願っている。

鳩澤歩著『ドイツ工業化における鉄道業』（有斐閣、二〇〇六年刊、A5判、三六三頁、本体価格五、〇〇〇円）

二〇〇七年度・第五〇回「日経・経済図書文化賞」受賞

（こうだ りょういち・熊本学園大学商学部教授）