

Title	「ドイツ工業化」における鉄道業の社会経済史的研究 ： 19世紀プロイセン鉄道業における技師集団および職 員層の成立を中心に
Author(s)	鳩澤, 歩
Citation	大阪大学, 2001, 博士論文
Version Type	
URL	https://hdl.handle.net/11094/43271
rights	
Note	著者からインターネット公開の許諾が得られていない ため、論文の要旨のみを公開しています。全文のご利 用をご希望の場合は、 〈a href="https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed"〉 大阪大学の博士論文につい て 〈/a〉 をご参照ください。

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

氏名	鳩 澤 歩
博士の専攻分野の名称	博士(経済学)
学位記番号	第 16581 号
学位授与年月日	平成13年11月30日
学位授与の要件	学位規則第4条第2項該当
学位論文名	「ドイツ工業化」における鉄道業の社会経済史的研究 -19世紀プロイセン鉄道業における技師集団および職員層の成立を中心-
論文審査委員	(主査) 教授 佐村 明知 (副査) 教授 杉原 薫 教授 澤井 実

論文内容の要旨

本論文は19世紀ドイツ語圏における工業化と鉄道業の発達との関連を、人的資源の形成という点に着目しつつ、社会経済史的に検証するものである。

まず「序論」においては欧米における19世紀ドイツ語圏(以下、「ドイツ」と呼称)の鉄道史研究の最近の動向を追った。1980年代に「反省と模索」の時期に入ったとされていた欧米におけるドイツ鉄道史研究は、90年代に入り(経済学における制度面への関心の高まりに呼応して)再び活性化し、政治体制や組織運営に関心をむけた多くの業績が出された。しかしそれらにおいては、ドイツにおける工業化の重要な一側面である持続的経済成長と鉄道業発展との関連には明示的な関心が向けられていない。この点で、「輸送手段としての鉄道」と「産業としての鉄道」という両側面に着目した、なんらかの統合的な調査視角が必要であることを指摘した。

まず本論文「第1部」では、ドイツにおける地域的工業化論に数量経済史的な検討をくわえた。「第1章」では工業化期ドイツの地域間格差に対する数量史的研究の最近にいたる成果を概観し、それらの問題点を指摘した上で地域ごとの経済成長率の収束を観察した。つづく「第2章」では、「第1章」における推定結果をふまえ、経済成長に大きな意味をもつ金融市場の地域性を領邦債、土地抵当債などの伝統的な金融市場における利子率の地域的変異性や、地域的な資金流通の実態に即して検証した。これらの作業により、「第3章」での小括においては個々の地域における経済成長率の文化には物的資本の配分のみならず、人的資本(人的資源)の地域的配分の差異が大きな役割をはたしたことを推定した。したがって個々の地域の経済成長における人的資本の介在がいかなるものであったのかを、ドイツ工業化についても解明する必要がある。しかし19世紀工業化期ドイツ社会に関しては人的資本の量的把握は(「教育水準」などなんらかの代替変数によってその質的側面を把握することには問題がともなわれるため)あきらかに困難であり、人的資本蓄積の過程は計量的なそれとは異なる手法によってアプローチされなければならない。

これをうけて「第2部」では個別事例分析や社会的集計調査にもとづく社会史的アプローチを採用し、ドイツ工業化の「リーディング・セクター」とみなされてきた鉄道業における人的組織、職業集団の生成と発展過程を(ほぼ時間軸に沿って)観察した。「第4章」で法制・組織の枠組を確認したのち、「第5章」ではドイツ鉄道「技師」社会集団の社会史的な観察をおこなった。それらは(1)当時の機関紙記事による社会的出自、学歴、主要業績などを集計調査したプロソボグラフィ的な作業(2)プロイセン王国内局(カビネット)史料にもとづく当時の大蔵省による鉄道技術官吏に対する処遇の調査(3)プロイセン公共事業省史料にもとづく技術官吏養成システム(教育・国家試験カリキュラム)

の調査、の三つを中心におこなわれた。その結果、鉄道技術者の横断的・開放的な社会集団・ネットワークが19世紀半ばには成立していたことを確認した。さらに「第6章」では、鉄道業に導入された国家官僚制についての Jürgen Kocka の所説を実証的に再検討することを通じて、技術職員以外の鉄道職員に対しても観察をくわえた。具体的には初期プロイセン国鉄における非・軍人および非・官吏の職員任用および官吏登用のケースを採集し、それらの分析により、初期鉄道業の運営が国家官僚制による中央集権的システムだけでは機能せず、地域的に特有で分散した知識の導入によって補完される必要があったことを推定した。さらに初期鉄道業をとりまく状況が、48・49年革命後、鉄道業内における人的資本蓄積の外部効果発揮を阻害する傾向をもっていく過程を、「民主主義」的思想傾向をもつ職員の摘発を内務省記録により調査した「第7章」で追った。この傾向の持続と帰結を、技術職員の雇用市場動向と19世紀後半における鉄道職員の結社・団体活動において確認したのが「第8章」である。「第9章」でこれらの観察結果をまとめ、鉄道という新しい技術体系・経営体の導入によって形成された「鉄道職員」の社会集団・ネットワークは19世紀後半、次第に市場との接点を失い、階層性・閉鎖性を増していったことを確認した。

これらを受け「結語」においては次の二点を主張した。すなわち、(1)鉄道業は近代的な技術受容、一開発の受け皿として機能すると同時に、18世紀以来のゆるやかな経済発展において蓄積された人的資源を吸収し、比較的大規模な経営組織を必要とする重工業などの近代セクターに移行させる経済部門として、19世紀なかばにおいて人的資本蓄積、持続的経済成長に大きく寄与した(2)しかしそうした機能は、鉄道職員の集団的コミュニケーション（社会的結合）の性質が変化するのにもなって急速に低下した。

論文審査の結果の要旨

本論文は、19世紀ドイツ語圏における工業化と鉄道業の発達との関連を、経済史的アプローチと社会史的アプローチの併用によって実証的に検証し、「19世紀ドイツ経済史」像の見直しにつながる新しい結論を導いている。

本論文の重要な貢献は次のような点に認められる。まず経済史的アプローチの面では、ドイツ経済史研究において従来ほとんど皆無に近かった「ドイツ工業化」の集計的把握にかかわる数量的実証分析を行うことで、工業化期初期の地域経済の成長率に関するきわめて緩慢な収束を検証するとともに、他方で金融市場（領邦債や土地抵当債の利子率）の実証的分析によって地域間の非分断性（緩やかな統合性）を析出するなど、新しい知見を示している。また、社会史的アプローチの面では、近年公開されほとんど未研究の旧東ドイツ資料などの一次資料を精力的に渉猟、収集し、それらの新資料をベースに19世紀半ばのドイツ鉄道業における技術者集団の生成過程と組織性、あるいは機能等を綿密に分析し、その歴史の変容を実証的に析出し重要な知見を示している。

もっとも本論文では、鉄道業の管理部門等についての説明がいささか不十分なままに残されその詳細な説明が待たれるとはいえ、全体として、本論文は、従来のドイツ経済史の研究水準を超える興味深い新しい知見や斬新な結論を導き出しており、博士（経済学）の学位を授与するに十分であると判断する。