Osaka University Knowledge Archive

Title	19世紀ドイツ鉄道国有化と帝国鉄道庁 : ドイツ・ライヒ鉄道統計の作成過程を中心に
Author(s)	鳩澤, 歩
Citation	大阪大学経済学. 2013, 63(1), p. 218-233
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/57019
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

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

Osaka University

19 世紀ドイツ鉄道国有化と帝国鉄道庁：

ドイツ・ライヒ鉄道統計の作成過程を中心に*

鳩　澤　　歩†

はじめに

本稿は，ドイツ・ライヒ（ドイツ帝国）成立の初期の鉄道業のライヒ（帝国）政府による国有化（Nationalisierung）の試みの失敗に関して，帝国鉄道庁（Das Reichseisenbahnamt；以下REA）の活動に着目することで，その要因を論じる。とくに1870年代・80年代における同官庁による最初の統一的な鉄道統計編纂の遅滞を観察の焦点とする。導かれる結論として，以下の通り主張する。すなわち，ドイツ・ライヒ政府による一元的鉄道システム創設という意味でのドイツ鉄道国有化の挫折の原因は，単に伝統的な分邦主義の影響によるものだけではなく，ライヒ鉄道行政そのものに組織運営上の問題があった。

19世紀ドイツ語圏（ドイツ連邦～ドイツ帝国）における鉄道業の国有化（Nationalisierung）に関する研究には，内外に蓄積があるが，近年，一般に鉄道国有化（nationalisation）について新たな関心が復活してきた（Bogart 2009）。

これに対応して，ドイツにおける鉄道国有化の歴史的経験にたいしても，新しい視点からの検討が加えられるようになってきているといえる。それらは，鉄道国有化を19世紀ドイツの歴史的実態により沿ったものとして再確認するものである。

とりわけ日本においては，日本鉄道史研究に特有の問題関心として受け継がれてきた「ビスマルク的国有化」論が，山田（2001）によってドイツ経済史研究の実証的立場から批判されるにいたった。山田（2001）の議論は，「ドイツ」鉄道業の分邦主義を指摘し，Otto von Bismarckによる鉄道国有化政策の限界を再確認することによって日本鉄道史研究の固定観念を批判するものであった。これに踵を接し，松永（1993）等の研究が，19世紀末のライヒにおける鉄道政策について実証的分析を加えている。

Mitchell（2000）は独仏比較によって19世紀鉄道史の全体像を詳細に描いたが，ドイツにおける「国有化nationalisation」の概念規定に注意を喚起することで，Bismarckによるライヒ・レベルの「国有化」の失敗を改めて強調した。それによれば，ドイツ語圏において，政府による鉄道所有という意味での「国（邦）有化（‘Verstaatlichung’）」と統一的なドイツ国民

---

* 本稿は科学研究費補助金　基盤（A）「地域の競争優位―国際比較産業史の中のヨーロッパと東アジア」（代表・黒澤隆文　京都大学教授）ならびに科学研究費補助金　基盤（C）「ドイツ語圏を中心とするヨーロッパ広域経済圏の形成・展開の実証史的分析」による成果の一部である。また本稿は「経営史学会関西部会大会2012：“Business tensionを巡る国際経営史的接近”」（2012年8月8日　於大阪産業大学梅田サテライトキャンパス）における報告「ドイツ帝国の鉄道国有化は何故失敗したか　―帝国鉄道庁の組織」ならびに‘EBHA - BHSJ Paris 2012 : Business enterprises and the tensions between local and global’（セッション名：Nationalisation of the Railways Reconsidered: Some Approaches to the Modern Business Organisation and its Adjustment to Globalisation and Regionalisation　2012年8月31日　於EHESS）における報告　‘What Caused the Failure of Nationalisation of the Railway System in Germany? : Malfunctions of the German Imperial Railway Office *(Reichseisenbahnamt)* in the 1870s and 1880s’の一部を独立させた上で改稿したものである。

† 大阪大学大学院経済学研究科教授

（Nation）国家に擬されたライヒ政府による鉄道所有である「国有化（‘Nationalisierung’）とはまず概念として重ならない。ライヒ成立前後の時期に，プロイセンを含めた大小の地方国家である邦（Land）はそれぞれの邦の鉄道会社・路線の所有を進めていた。この意味での「国有化（Verstaatlichung）」は，しかし，第二帝政期には結局ライヒの政府所有に一元化されることはなく，フランスから割譲を受けたエルザス・ロートリンゲン（アルザス・ロレーヌ）地方の鉄道路線のみがライヒに所有・経営（Verreichung）されるに留まった。したがって，1870 年代にBismarckにより目指されたライヒ政府によるネーション・レベルでの一元的な鉄道システムという「国有化（nationalisation）」は失敗に終わったのであり，上述の「ビスマルク的国有化」論で念頭に置かれていた 1879 年以降のプロイセン王国領内の鉄道会社・路線のプロイセン政府所有は，単にこの失敗を埋め合わせるべく進められたものにすぎない—とするのである（p.129）。

こうした認識（再認識）を出発点に研究が深められ，第一次大戦後誕生した「ライヒスバーンDie Reichsbahn」という形ではじめて実現した「国有化」に対する研究も進められている（Mierzejewski（1999））。

これら一連の近年の研究においても共通するのは，Bismarckによる鉄道国有化の挫折の原因は専ら政治的コンテクストに求められている点であろう。すなわち，ドイツ・ライヒにおける分邦主義（Partikularismus，particularism）が統一への障害的要因としてここでも指摘される。

たしかにドイツ鉄道史において，個々の邦における鉄道行政の自律性，ドイツ語圏全体としての地域分断性は見落とすことのできない要素であり，分邦主義の影響は明らかである。ライヒにおいて一定の鉄道行政の自治を認められたバイエルンをはじめとして，多くの邦においては一定の鉄道行政の自律がみられた。松永（2008）ならびに松永（2012）は，ドイツにおける鉄道の「国有化」を長期にわたり観察し，19 世紀における「ライヒ化」の挫折を明らかにした上で，「2 つの国有化－邦有化とライヒ化－の間に介在していたのは，まさにドイツ的な特徴でもあるこの分邦主義であった」（松永（2008）p.73）と結論している。前述のMitchell（2000）が端的にまとめるように，「ドイツの鉄道業においては 1890 年以前にはナショナリズムではなく分邦主義が勝利を収めた」（p.129）のである。またその後，ヴァイマール共和国期におけるライヒスバーンの成立に際しても，バイエルンの抵抗は大きな障害として働いた（Mierzejewski（1999），pp.22，25-26）。

しかし，この分邦主義のみでBismarckによる鉄道国有化の失敗を説明することは可能であろうか。たしかにREAの挫折は，鉄道国有化（ライヒ鉄道）法案の通過が 1874 年から 1875 年にかけて 2 度にわたって諸領邦の拠る連邦参議院において阻まれたことに直接的に起因する（Kunz（1996）pp.13-16．松永（2012）pp.237-244.）。周知のように「連邦的帝国」であったドイツ・ライヒにおける全ライヒ規模での制度統一には困難がともなったことの，これは典型的な例であるかもしれない。しかし，邦の自立性はライヒ・レベルの統一的制度の実現を必ずしもすべて阻んだわけではない。このことは，たとえば同時期の社会保険 3 法の成立のような，社会の広汎な層に複雑な利害が交錯したためその実現には抵抗や摩擦がより大きかったはずの制度が，ライヒ・レベルで成立していることからも類推できる。

鉄道国有化を阻害したものとして，分邦主義という政治的ないし政治構造的な要因以外にも何らかの要因が探られる必要がある。

そこでは，まず制度的要因が検討されるべきであろう。たしかに国有化は鉄道国有化立法が断念されたことによって最終的に挫折をみたが，そのライヒ憲法上の根拠は明白であっ

た。また，鉄道国有化の執行機関であるREAも早々に1873年に設立されていた。

したがって，国有化の失敗を論じるにあたっては，単に国有化に関する法的制度の有無ではなく，そこに介在した各種機関の機能についての評価が不可欠であるといえよう。具体的には，設立から1880年代までのREAがその対象となるべきである。

しかし，このREAについてはほとんど歴史的研究がないままであった。

Ziegler（1996）では，同時代文献に依拠して1870年代初頭の鉄道国有化（ライヒによる鉄道業一元化）の経緯を追い，REAに関する法制的観察をおこなっている。しかしそこでは主に，1873年のREA設置法の妥協的な性質がライヒと諸邦の権限の争いを生んだことを指摘しており，分邦主義的な抵抗をREAが克服できなかったと結論するに留まる（pp.183-186）。

Kunz（1996）はREAの制度的発展を通観した数少ない文献のひとつである。REAの活動や首脳部の人的構成に関する観察をおこない，同時代以来のREAに対する否定的な見方を修正する方向での一定の再評価をおこなっている。しかしここでも鉄道国有化の失敗については，分邦主義的な帝国参議院の抵抗により国有化法案が2度にわたって通過しなかったことを原因として挙げるにとどまっており，REA初代長官の能力に対する批判を退ける一方で，ありうべき組織としてのREAの機能上の問題点・欠点については言及がない。また，邦文文献では最も詳細にドイツ鉄道国有化を論じている松永（2012）においても，REAに関する言及はなおBismarckの鉄道国有化計画での介在に関してに留まる。

REAの組織的な活動についてのより詳細な観察の余地はなお大きいといえる。このため我々は，ドイツ帝国における鉄道国有化の失敗にREAがいかに関与したのかについて，未だ確固とした認識を得ていないといえる。

そこで本稿では，REAの組織活動について，特に最初のドイツ・ライヒ規模での鉄道統計作成の過程に着目する。

ライヒ規模での鉄道統計の作成は，ライヒによる「国有化」において不可欠の事業であったはずである。営業情報や運輸状況のライヒ規模での情報収集と整理が達成されない状況で，Bismarckが企図したような鉄道システムの一元化とその運営が可能であったとは考えられない。もっとも現実の鉄道統計の公刊は，行論で確認するようにREAによる鉄道国有化の挫折が明白になって以降に実現したが，統計作成の計画自体は国有化計画と全く同時にスタートしたのであった。REAによるドイツ鉄道国有化の失敗の経緯を観察するにあたって，鉄道統計の作成過程を無視することはできない。

また，上記Kunz（1996）はREAの制度的・組織的観察の総括として，「REAの業績」をリストアップしたが，そのなかには「鉄道建設・経営・輸送の統一的な指示の導入，軍事・郵便・電信との連携の規定，戦時における鉄道の軍事的組織編成」と並んで「全ドイツ鉄道の統一的な統計の作成」が含まれる（p.23）。同時代のREAに対しては批判的な言及として「統計的調査を超える活動がない」とされ，逆にいえばREAの唯一の業績としてライヒ・レベルの統計作成は異論のないものであった（p.15）。

しかしこうした評価は統計作成過程の詳細にわたる観察によるものではなかった。本稿はこれを試みる。REAの業績とされるこの事業の実態を解明・再評価することで，その組織としての問題を探るものである。

ドイツ語圏の統計作成に関する歴史的分析としても，本稿は一定の貢献を主張できる。もちろん歴史的統計そのものの作成（復刻を含む）や，それら新旧の統計成果を利用した歴史研究は，ドイツ語圏においてきわめて豊富である。しかし統計作成の歴史的過程や背景を追う「質的」分析はなお不足していたと最近でも

Hoffmann（2012）が指摘する。19 世紀ドイツ語圏における統計作成に関する研究としては，「プロイセン営業統計」をソースに遡って精査・再構成したこのHoffmann（2012）が最近の大きな達成であるが，Tooze（2001）は，帝国統計庁（Kaiserliche Statistisches Amt）の活動をとりあげ，世紀転換期の経済統計作成を分析した（pp.40-75）。ドイツにおける統計作成について歴史的分析をくわえたものとしては日本では長屋正勝による一連の研究（長屋（2001）（2002）（2005 － 2006）があり，プロイセン統計局の活動や営業統計，関税同盟統計についての「質的」分析が蓄積されている。また，桜井（2007）はドイツにおける国勢調査の成立について論じる。

しかし，ライヒ規模の鉄道統計についてその作成過程に分析を加えた研究は，管見の限りではこれまでない。この点にも本稿の研究上の意義のひとつが見出せるとできよう。

本稿の構成は以下の通りである。「1.」では全ドイツ規模の鉄道統計が計画されてから実現されるまでの経過を整理する。これにより，REAによる鉄道統計作成に大きな遅滞があったことが明らかになる。「2.」ではこの遅滞の原因と考えられるものを，とくにREAの組織的な問題の観察を軸に検討する。「3.」では前節をうけてREAとその前長官（Präsident）であり当時プロイセン王国公共事業相であったA. Maybachとの関係を観察し，REAの中央官庁としての機能の限界とともにライヒ鉄道行政内部の意思疎通・連絡の欠如が鉄道統計作成の障害となっていたことを明らかにする。

1. REAによる『ドイツ鉄道統計』の作成

はじめての全ドイツ規模，ドイツ・ナショナルベースの鉄道統計である『鉄道管理体の報告により帝国鉄道庁が作成した経営中のドイツ鉄道の統計　第 1 巻（Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt Band.1)』（以下『ドイツ鉄道統計』と略称）は，1882 年に「1880／1881 年版」として発行された。計画から作成・編纂，発行にいたる過程は＜表＞のようにまとめられる。

これに明らかなように，REAの設立以前から，全ドイツ規模での鉄道統計の作成は最初期のライヒ議会（ライヒスターク）においてもその必要が認識されていた。議員のひとりHammacher博士はドイツ・ライヒが新たに獲得したエルザス・ロートリンゲン鉄道の現況を正確な数値で把握する必要を指摘するとともに，さらに一般的に「長年にわたりプロイセン王国で行われていたのと同様の，全ドイツ・ライヒの鉄道の運営と状況について公的な，信頼に足る，比較可能な統計的数値」を発行することの意義を説いた。Herzog連邦参事官（Bundeskommissarius）もこれに和し，ライヒ議会はライヒ宰相に対してドイツ・ライヒにおける鉄道の統一的様式による統計数値の年次発行を要請するに至った（*Stenograph Deutscher Reichstag* － 50 Sitzung am 11. Juni 1873, P.1093.）。

かくして 1870 年代中半以降，すなわちほぼ発足（1873 年 6 月 27 日）当初のREAにとって統計作成は最も大きな意味を持つ事業の一つとなった。1873 年 9 月 22 日，REA初代長官F.W.Scheele（任 1873 年 8 月 － 1874 年 5 月）は宰相府より鉄道統計作成を下命されている（宰相府よりKörteへ, 22.11.1873, Bundesarchiv（BA）R 4101/476, unpaged.）。

しかしこの命令は直ちには貫徹されなかった。統計の刊行は 1882 年までずれこんだ。

多大の労力を要する統計作成事業には当初より時間を要したが，1870 年代後半にはREA内部でほぼ作業が停滞してしまったのである。1877 年，一フランス人法律家からの鉄道統計送

付の請求に対し，REAは「そのようなものは当方でまだ出来上がっていないため」要請に応じることはできないと返答するとともに，各鉄道管理局かドイツ鉄道管理協会（Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen；VDEV）に問い合わせるよう推奨した。なぜならばVDEVは「当該協会に所属するドイツならびに非ドイツの諸鉄道の統計を長年にわたり刊行しているから」だとした（Körte より Antonu Noulliet（Advocate, Paris Rue Faitbout 49）へ, 08.04.1877, BA R 4101476, unpaged.）。

ようやく1878年4月，ドイツの諸鉄道営業体に適用されるべき帳簿記入と収入・営業費に関する統計の標準的書式の案が作成され，細部にわたる修正の末に1879年2月に「ドイツ鉄道会計書式」が完成した。これは1880年1月から4月にかけて全てのドイツの鉄道の採用するところとなったが，なおドイツ・ナショナルベースの統計の「共通の基盤（gleichförmige Grundlage）」にすぎなかった（'Vorwort' in: *Statistik im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands*..... Band.1, 1882, p.I-UII: VI.）。事実，なお表の書式作成には手間がかかり，書式の完成には6か月という期間と42回の会合が必要とされたのであった（Zur Beratung des im Reichs-Eisenbahn-Amt angestallten Entwurfs von Tabellen-Formen'（10.05.1880）, BA R4101/477, unpaged.）。

ここで問題となるのは，なぜこのような甚だしい作業の遅滞が生じたのかであろう。

2. 統計作成の遅滞；分邦主義の影響？

REA自身は，ドイツの鉄道業における分邦主義的要素が作成作業に困難をもたらしたことを，この遅滞の原因に挙げる。すなわち鉄道会計書式はドイツ内において多種多様であり，多くの領邦から共通統計を作るための記録を集めることは骨の折れることだったと振り返った。1874年6月9日よりREAはドイツ全土の鉄道に対し，将来のドイツ鉄道統計にプロイセン王国の鉄道統計書式を導入することについて諮ったが，これに対する賛否の論争は翌75年まで繰り返されることになった。全ての鉄道の会計計算パターンを調査しつつそれぞれ意見聴取を行い，個々の要求を作成中の書式に反映させるためには，プロイセン商務省からの委員に頼りながらも相当の時間を費消することになった（'Vorwort' in: *Statistik im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands*..... , p.V.）。こうした分邦主義的要素の弊害を指摘して，同時代のエルバーフェルト新聞（Elberfelder Zeitung）は，必要な資料の提供に各領邦政府の協力が欠けていたと批判した。もっともREAは，領邦政府の対応には「躊躇と抵抗しかなかった」との記事の記述には記事本体スクラップの欄外に「?!」と記しているように，領邦の故意の非協力があったとまでは確信していなかったようである（*Elberfelder Zeitung*（04.02.1879）, 07.02.1879, BA R 4101/476, unpaged.）。

ここで＜表＞に戻ると，あきらかな分邦主義の影響，すなわち各領邦からの異論への対処や意見の調整によって統計作成の作業自体が停滞していたといえる期間は1874年6月9日の各領邦への諮問から1875年中，遅くとも76年5月に至るまでに限定され，これ自体を非常に長いとはいえない。むしろ，各邦の意見調整が済み，プロイセン式の会計書式（フォーム）の導入が大勢となった76年5月以降少なくとも77年いっぱい，78年4月の再始動までのREAの内部での作業の停滞がほぼこれに匹敵する期間続いたといえる。統計作成の遅滞に，分邦主義的な要素の介在を否定することはできないが，それを第一の原因とすることにはこの点からも疑問が生じる。

人員不足という原因は検討に値する。これは当時の新聞報道が強調したものであり，REAの認識とそれをアピールする意図がおそらくここ

では汲まれていると考えられる。1880 年 8 月 1 日付「ブューレン新聞（*Bühren Zeitung*）」は最初のドイツ鉄道統計作成のためにREAの人員増が必要と報じた，それによれば，次年度予算では 12 名のポスト増が要求されるべきであるが，それは「現今のREAの労働力がこの作業には不足であることは明白であるから」であった。同紙は，プロイセン公共事業省技術局が編纂している「プロイセン鉄道報（Nachrichten über die Preussisichen Eisenbahnen）」と同等の鉄道統計を発行するために相当の労働力増が必要であることは驚くに足りないとする（*Bühren Zeitung*, 380, in: 01.08.1880, BA R 4101/478, unpaged.）。ほぼ同時期（同年 8 月 3 日付）の「ベルリン新聞（Berliner Zeitung）も 統計作成に人員が不足であると全く同じ見解を明らかにした（Berliner Zeitung, 178, in; 03.08.1880, BA R 4101/478, unpaged.）。

両紙の主張は示唆的である。ともに当時のプロイセン公共事業大臣MaybachがREAに「プロイセン鉄道報」の統計書式を貸与し，公共事業省技術局の人員数名を派遣すべきだと強調している。これは「人員不足」の本質を明らかにするものであろう。ここに，REAとプロイセン王国鉄道主管官庁との協力の欠如が示されているといえるのである。

もちろん鉄道統計作成の初期時点より，REAはプロイセン商工・公共事業省（のち分離して公共事業省）に大きく依存していた。オーストリア帝国参事会議議長・鉄道技師M.M. Weberの助言に基づき（Weber より（Körte）へ，27.12.1873, BA R 4101/476, unpaged.），REAの初代長官Scheeleはプロイセン商務省に対し，その発行するプロイセン鉄道報の統計書式の変更がある際には連絡があるように要請していた（Scheele より Aschenbachへ，24.01.1874，BA R 4101/476. unpaged.）。

しかしながら，REAとプロイセン省庁とのあいだにはコミュニケーション・ギャップというべき事態が生じていた。この点を明らかにするのが，REAとプロイセン商務省の交渉状況の推移である。

1874 年から 79 年にかけて，プロイセン商務省（公共事業省）は「プロイセン鉄道統計報」作成のために計 21 の規定を出した。このうち，REAがそれについて連絡を受けたのは 8 件（79 年中の 3 件を含む）にすぎない。1872 年から 74 年までの全 5 件のうち 3 件がREAに連絡されたが，75 年から 78 年にかけては 77 年に 1 件の連絡があったのみであった（‘Uebersicht der für die Aufstellung der statistischen Nachrichten von den Preussisichen Eisenbahnen an die Bahn-Verwaltungen ergangenen Bestimmungen’（「公共事業大臣」（Maybach）から「REA」へ，12.09.1879, BA R/4101/477, unpaged.）。1874 年REA長官からの統計書式に関する情報提供の要請に対する商務省からの約束（Scheele より Aschenbachへ, 24.01.1874, BA R 4101/476. unpaged）は 1875 年 8 月から 1879 年 5 月に至るまではほぼ果たされず，それは 1878 年秋に新設の公共事業省を前REA長官Maybachが率いるようになってからも変わりがなかったのである。1879 年には上述のとおり 3 件の連絡があったが，なお 2 件が連絡されていない。

プロイセン鉄道主管官庁からREAへの統計に関する情報提供の状況を示すこのケースを，規定の通達とREAへの連絡の時間関係から再度確認すると，以下のようになる。1872 年 10 月 21 日付規定と 73 年 2 月 28 日付規定はREA設立以前に出されたものであるが，REAにはともに 74 年 3 月 23 日に連絡されている。1873 年 3 月 23 日付規定は同年 4 月 8 日に連絡があった。75 年以降の連絡は 2 件が規定発行の同日に連絡されているが，1 件は 3 週間の間隔を置いて連絡された。しかし 1879 年の統計表書式の変更に関する 7 月 2 日付規定は，プロイセン鉄道各理事局に通達されるのに先立ち，前もって 6 月 2 日にREAに連絡されたと記録さ

れている（'Uebersicht der für die Aufstellung der statistischen Nachrichten.....（「公共事業大臣」（Maybach）から「REA」へ, 12.09.1879, BA R/4101/477, unpaged..）。この記載にミスがないとすれば，公共事業省の内部案が連絡されたことになり，70年代の終わりに至ってプロイセン鉄道主管官庁との密な連絡がようやく成立したことで統計作成事業が再始動できたと解釈することができる。

これらからも，鉄道統計作成に関して，Maybachとその率いる省庁の決定的な役割が明らかになる。

事実，『ドイツ鉄道統計』は，70年代末から80年代初頭にかけてのプロイセン公共事業省を交えた省庁間の密な交渉によって実現したとできる。統計表・書式案の細部にわたる検討は公共事業省の協力によって達成された。1879年12月1日から1880年5月10日にかけて鉄道統計作成委員会はREAにおいて前述のように42回の会合を持った。委員会の構成は以下のとおりである。プロイセン公共事業省より枢密上級政府顧問官ラプムンド（Geheimer Ober-Regierungs-Rath Rapmund）以下2名の建設顧問官（Baurat）と2名の政府試補（Regierungs-Assesor）による計5名（1880年初に試補1名の異動に伴い，機械監督官（Maschinen-Inspektor）に交代），「帝国鉄道管理局（Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen）」より1名（その後1890年12月から1909年12月までREA長官をつとめるF.Schultz），そしてREAより2名（技術官吏である顧問官のGerstnerとStreckert）であった。

ここで当時のREA組織の人的構成を『ドイツ帝国ハンドブック（*Handbuch für das Deutche Reich*）』などにより確認しておくと，以下のようになる。組織のトップである長官（Präsident）は1877年2月の2代長官Maybach辞任以来空席のままであった。組織運営は7名の理事・上奏顧問官（Vorträgende Räte）がこれにあたり，実質的な組織の長として最先任者H.Körteがこれらを代表していた。彼らKörte，Kraefft，Gerstner，Streckert，Wiebe，Crause，Gimbelのうち最初の3人が文官であり，4名が技官であった。業務はこの分野ごとに大きく2局に分かれて行われ，それぞれの局にリーダーとなる顧問官が統括する（（Schutz）よりN.N.へ，17.02.1895, BA R43 1448, pp.26-28:26.）。かれらの官位・称号は5名が枢密上級政府顧問官（Geheimes Ober Regierungs Rath），2名が枢密顧問官（Geheimes Regierungs Rath）であり，いずれも勅任官であった。これに加え，最大2名の助手（Hülfsarbeiter）の採用が認められており，政府顧問官（Regierungs Rat）Emmerichが1881年には常勤助手（Ständiger Hulfsarbeiter）として勤務していた。事務局には会計顧問官（Rechnungs Rath）Ende以下に14名の書記官と会計官，4名の計算係，6名の事務員がいた。ライヒスタークが認めた常任ポストは20であった。これに加えて，法律職として各3名の法務委員（Rechtlicher Mitgliede）ならびに副法務委員（Stellvertredende richtlicher Mitgliede）が配置されていたが，これらは当初REAが一種の鉄道司法裁判所の機能を期待されていたため，プロイセンはじめライヒ各地の領邦から派遣され兼官（Nebenamt）していたものである。もっとも，このいわゆる「増強（verstärkte）REA」の機能が実現されることはなかった（*Handbuch für das Deutsche Reich* 1882, pp.166-167.）。

最終会議においては個々の表について修正点が指摘されたものの，「当書式は—先にREAにおいて作成された暫定案と異なり—はるかに得策のものであり，ただちに公刊物の原表あるいはひな形として使用されうるほどよく作られている」との評価が下された（Rapmund, Oberbeck.Ouensell, Dückers, Wickert, Schutz, Gerstner, Streckert, Berlin 10.05.1880, BA R 4101/477, unpaged.）。この後，1880年5月30日，REAは決定された統計表・書式のコピー141部を「ただちに」プロイセン公共

事業省ならびに他領邦の鉄道主管官庁に送付した（REA（Körte）よりMaybachへ, 30.05.1880, BA R 4101/478, unpaged.）。

この書式（Formular für die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahn Deutschlands）は3部（Abtheilung）に大きく分かれ，第1部は8節（Abschrift）に分かれ32表（Tabelle），第2部は2表，第3部は3表を記載した。この内容はその後発刊された『ドイツ鉄道統計』と全く等しい。

統計表・書式には「鉄道管理体による表書式記入の一般的な手引き Allgemeine Ausleitung zur Ausfüllung der Tabellen=Formulare durch die Eisenbahn=Verwaltungen」が添付された。その2ページ・7パラグラフにわたるその内容は以下の通りである。①表書式への記入は実情に合うように会計帳または特別の記録によるものでなければならない。表中の個々の事象がなお存在しない場合は速やかに付加しなければならない。記録の正確さには不断に入念なチェックを受けなければならない。②計算をおこなうことは，そのむね書式の注や特別の命令にはっきりと予定されている限りにおいてのみ許容される。③もし記録の不足のために個々のデータ（Daten）がない場合には，該当する欄に点（Punkt「・」）を打ち，その理由と不足が解決する時点を“注釈（Erläuterungen）”に記入しなければならない。それらが不明の場合は線（Querstrich「－」）を引くこと。④データは全数で記入し，小数点以下は四捨五入。⑤各表には特別の注釈（Erläuterunge）が付いている。ここでは書式へのコメントにおいて特に言及されるべき諸状況以外に，総じて以下の事情が短く検討される。表の数値自体が不十分な情報（Auskunft）しか与えないことについて。あるいは，特に欄は設けられないが，表中のデータに関して特に知っておくべきと思われるもの。⑥先年来の様々な指示については最新のものによって代えられる。⑦全表に関する一般的な所見（Bemerkungen），すなわち会計年度全体の申告を提出記録（Vorlagebericht）に記録せねばならない。（以上，’Allgemeine Ausleitung zur Ausfüllung der Tabellen=Formulare durch die Eisenbahn=Verwaltungen’, 30.05.1880, BA R 4101/478, unpaged.）

こうした連絡をライヒ全土の鉄道経営体に行きわたらせた以上，REAによる『ライヒ鉄道統計』作成は完成に近づいたかにみえる。しかし，新聞報道がプロイセン公共事業大臣Maybachを批判する上記の記事を相次いで掲載したのは，この直後のことであった。鉄道統計作成のために人員増・強化（より具体的には，公共事業省からの人員派遣）が必要だとの意見は，REAのKörteによってMaybachに向けてまさに統計表・書式案送付の当日に出された要請と符合する（REA（Körte）より Maybachへ, 30.05.1880, BA R 4101/478, unpaged.）。そしてこの前年1879年，政府はREAによる人員増の要請を退けていた。すなわち先任顧問官Körteは，鉄道国有化法案の順調な通過を保証すべく人員増が必要との意見を上程したが，Bismarckはこれを拒否したのであった（Kunz（1996），p.15.）。

これにくわえ，前長官であるMaybachがREAの業績・機能とそのメンバーの能力に対してきわめて低い評価を下していたことが確認できる。Maybachは相次ぐ国有化法案の失敗でREAを離れたが，その後もREA運営に強い影響力を行使し続けた。それは内部人事にまで及んだが，1883年のREA技術者Wiebeの死去に伴う後任者Emmerichの昇進計画に対して，意見を求められたMaybachはBismarck宛書簡で次のように述べた（MaybachよりBismarckへ, 07.02.1883, BA R 43/1447, p.10（1-3）.）。

> ... 私はREA常任助手にして政府顧問官であるEmmerichを個人的には知りません。（……）前の官庁業務に入って以来，

> Emmerichは才能あり能率的に働く技官でしたが，あきらかに強情で頑固すぎました。（……）この点を彼が矯めているのかは存じません。（……）したがって畏れながら閣下に愚見を申し上げられるならば，一度も鉄道管理局や理事会で働いたことがないEmmerichの枢密顧問官への昇進はまず見送り，一定期間―最低6か月―様子を見るのがよいでしょう。（……）この昇進の取りやめでEmmerichが軽視されたと感じるには及びません。なぜならプロイセン国鉄管理局には，より長く勤務しかつほぼ同等の能力をもった技術官吏が大量にいるにもかかわらず，彼は官位ですでに彼らにまさっているのです。

このようにREAの指導的技術者の能力に冷淡な評価を下すと，Maybachは続いてREAそのものの現状に強い批判を向ける。

> しばらくWiebeのポストが埋まらなかったところで，私が思うには，公にとって不利な事態とはならないでしょう。現在のところ，REAが広く役に立っている分野は見当たらないのであって，とりわけ純粋に技術的な分野でそうなのです。私が肝要であると存じますのは，全ての活動を掌握しているプロイセン省庁とREAが密なコンタクトを維持し，不必要な活動の結果である文書過剰（überflüssige Vielschreiberei）を避けるために最大の努力をはらうことなのです。

なおこのMaybachの意見に対し，Körteはなお Wiebeの業務を代替させるためにEmmerichを昇進させることを主張したが，結局昇進はMaybachの主張通り6カ月の期間を置いた1884年10月6日にようやく実現した。これは同年9月10日にKörteが昇進をBismarckに稟請したことによるが，そこでは特に「明らかな正当性の根拠として私が付け加えられますことに，公共事業大臣もEmmerichの昇進人事に何らご反対ではありません。」とされている（KörteよりBismarckへ，18.09.1884, BA R 43/1447, p.28.）。

ここでは，プロイセン省庁とのコンタクトの不足と「文書過剰」の指摘は，REAの組織機能への批判として記憶にとどめておく必要があるだろう。前者はこれに先立つBismarckによるREA組織評価にも呼応するものである。すなわち1877年，鉄道国有化法案の2度目の廃案に際してBismarckはREAの指揮・リーダーシップはプロイセン国鉄のそれと一致させておくべきだったと嘆じた（Kunz（1996），p.15.）。

以上により，『ドイツ鉄道統計』作成の遅滞の少なくとも背景にREAとそれを取り巻く官庁の相互連絡の齟齬があることが示唆される。またこの問題の核には，REAとMaybachとの関係があることも明白である。

そこで次章では，『ドイツ鉄道統計』作成とその事後におけるMaybachとREAの交渉を観察し，そこに浮かびあがるMaybachのREAへの姿勢を分析する。

3. MaybachのREA評価ならびに鉄道行政官庁間の関係

上で確認のとおりMaybachはREAがプロイセン公共事業省とより密な連携をとるべきだと主張したが，それは両官庁の対等の協力関係を意味するものではなく，公共事業大臣である自分のプロイセン主体の鉄道政策に完全に従属・一体化すべきであるという以外にはなかったと考えられる。Maybach自身の鉄道行政家としての実績（cf. Brockhaus' Konversationslexikon（1894-1896）11.Bd., p.694）から来る自負がそこにはあった（Ziegler（1996），p.182）。REA創設を軸とする国有化に取り掛かるに際してMaybachは，それまで長くドイツ語圏の鉄道業

において紐帯的な役割を果たしてきたVDEVに対して批判的であり，これを圧倒する意図を示している（Mitchell（2001），pp.122,138-139）。

しかしその後のMaybachのREAに対する評価には転換があったと考えられる。そこには，みずからがその2代長官として就任し，ライヒによる国有化を断念した経験から得た，REAのポジショニングやその組織機能への強い不信という根拠があったとすべきであろう。

Ziegler（1996）は「Maybachは既に1877年には，個々の領邦にREAが対抗していくことは今後ともにできないと悟り」REA長官を退いたとする（p.191）が，ここでは強力な分邦主義がなお念頭に置かれているにすぎないともいえる。しかし，ライヒ官庁としてプロイセン以外の各邦からの出身者をも構成要員としたREAの組織には優位が認められていない。また一方，プロイセン王国省庁によってならば分邦主義への対抗が可能であるとMaybachが考えた理由もあきらかではない。

上述のように，Maybachはプロイセン国鉄との対比でREAを低く評価していた。では，そのプロイセン国鉄にはREAに欠けるどのような組織的特長があったであろうか。

1870年代中ごろ，プロイセン国鉄を含め，ドイツ諸領邦の鉄道には基本的に共通した組織構成が存在した。それは中央管理（Central-Verwaltungen）と特別管理諸部門（Specialle-Verwaltungenzweige）に2分された階層組織であった。プロイセン国鉄は特に複雑な管理構造を持ち，準備作業（Vorarbeiten），許認可（Konzessionswesen,），機構（Organisation），建設および運営設備（Bau- und Betriebs-Einrichtungen）の業務別に編成された，公共事業省と各鉄道管理局以下現場の下級職員（営繕係，ブレーキ係，ポーターなど）に至る8層にわたる階層からなっていた。同様にヴュルテンベルク国鉄は7層の，ザクセン国鉄，バーデン国鉄は6層の組織からなっていた（“Schematische Zusammenstellung der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltungen sowie d. Bau- und Betriebseinrichtungen derselben in Preussen, Krg. Sachsen, Wüttembern, Baden, Oldenberg”, in Kinke（ed.）,“Generelle Anordnungen über Vorarbeiten, Konzessionswesen, Organisation sowie Bau- und Betriebseinrichtungen, von dem deutschen Landesregierungen erlassen sind: Bemerk: Zusammenstellung der auf das Schreiben des Reichs-Eisenbahn-Amts No. 6432 vom 6. October 1874 eingenommen Berichte” 09.1880, BA R4101/1, pp.64-74: 69-74.）。またプロイセン国鉄には，これら多層組織の末端部に当たる現場から，必要な（地域的なそれを含む）情報を吸収し，マネジメント・スキルを高めるためにそれらを活用する様々な経路が存在した（Then（1997), pp.353-354）。たとえば建設工事現場からの地域的な情報・知識を持った人材の雇用およびそれに続く「例外的」官吏任用や，企業内的技能形成を企図した内部労働市場の形成といった人事上の装置が　その例として挙げられよう（鳩澤（2006），pp.234-278）。

一方REAはこうした機能性の高い垂直的構造を欠き，ライヒ首都ベルリンにのみ拠点を置く地域的なユニットを欠く組織であった。単に中央政府における諮問機関として設置されたわけではないREAにとって，ライヒ規模で情報を収集する機能を組織構造上欠いたことの意味は大きかったと考えられる。文書主義の官僚組織にあるMaybachがREAの「文書過剰」を槍玉にあげたとき，そこで批判されているのは単にレッドテープ，繁文縟礼であると解釈するべきではないであろう。Maybachの目に「文書過剰」はひとつには，REAが大量の情報収集・処理における有機的ともいうべき効率性をもった経路を欠いていることの現われとも写った可能性が高い。この点でMaybach にとってREAの実態は，「ドイツ・ネーション」に擬される

ライヒ規模での情報の収集と整理を必要とする困難な事業である『ドイツ鉄道統計』作成に相応しいものではなかった。

そのため『ドイツ鉄道統計』初巻作成前後，MaybachはREAの存在自体を無視する行動に出ることも辞さなかった。すなわちMaybachは『ドイツ鉄道統計』作成の作業がほぼ完了すると同時に，同様にライヒ規模の鉄道による輸送・物流（Güterbewegung）の統計（以下『輸送統計』）作成に直ちに着手したが，そのさいREAには一切連絡をしていない。REAもまた，「輸送統計」作成がMaybachの主導ではじまったことを関知していなかった。

『輸送統計』作成は『ドイツ鉄道統計』と同様に元来はREAの任務として認識されていた。1876年には当時のMaybach長官に対しGerstner顧問官が輸送統計書式の試案を送付している。それは従前の調査研究と，VDEVによって作成された輸送統計書式の試案への検討を経て作成されたものであった。このGerstner案はしかし，帝国統計庁に転送され，冷淡な対応を受けることになる。1877年5月16日，帝国統計庁はGerstner案をREAに返送し，同庁がすでにドイツ鉄道業による輸送の統計作成のためのメモ（Promemoria）と記録・必要法規に関する計画を作成していること，それらは去る4月26日にREAに送付済みであることを告げた。文中で帝国統計庁Beekeは，物流統計作成のための委員会が「近い将来」召集されるであろうから，REAはその委員会での成果を待つべきであると述べる（GerstnerよりMaybachへ, 30.07.1876, BA R4101/137, pp.2-4, pp.5-59; Beekeより（REA）へ, 16.05.1876, BA R4101/137, p.68, pp.69-84.）。帝国統計庁の野心（Tooze（2001), p.21）をここにも見出すことができるが，REAを排除する動きは帝国統計庁に留まるものではなかった。プロイセン各地の鉄道管理局に対する輸送に関する諸規則は1876年には商務省によってREAに連絡されることはなかったが，その理由は商務省がREAはそうした輸送関係の統計を作成してはいないと考えていたためであった（'Uebersicht der fürdie Aufstellung der statistischen Nachrichten von den Preussisichen Eisenbahnen an die Bahn-Verwaltungen ergangenen Bestimmungen'（公共事業大臣（Maybach）よりREAへ, 12.09.1879), BA R/4101/477, unpaged.)。「輸送統計」作成に関して，REAは1870年代半ばには関係省庁からの期待を失っていたといえる。

その後『ドイツ鉄道統計』作成が完全に軌道に乗って以降も，この状況に変化はなかった。1881年6月15日，帝国内務省（Kaiseramt des Innern）はREAに対し，「輸送統計」がプロイセン公共事業省と帝国統計庁の協同で行われていると警告する文書を送った（Boetticherより「REA長官」へ, 15.97.1881, BA R4101/137, pp.87-101:87)。すなわち内務省BoetticherはREAに，1880年における展開に関するMaybachよりBismarckへの稟請文書の写し（(Maybach）よりBismarckへ, 25.06.1881, BA R4101/137, pp.87-101:88-89）と公共事業省内に置かれた「輸送統計」作成委員会のメンバーのリスト（BA R4101/137, pp.87-101:90-96.）を送った。REAを無視して既にプロイセン鉄道管理局長らを中心に委員会召集が行われたとの報を受けたREAは，Maybachに説明を求めるべきだとの内務省の警告に対し，しかし平静を保つ風であり，内務省には「一般的な鉄道統計が当庁で作られているということを考慮に入れるならば」そのような「輸送統計」の作成にREAが加わることには意義があると信じるところである，と返答した（(Körte）よりBoetticherへ, 11.08.1881,R4101/137. p.101.)。しかしながら下記のMaybachによる書簡によれば，REAは8月11日付書簡において委員会参加の意思を直接Maybachに示している。にもかかわらず，Maybachがこれに応じるにあたってある時間の間隔があったらしいことが，以下の

MaybachとBismarckのやりとりが10月におけるものであることから類推できる。

「輸送統計」作成からREAが排除されているとの情報はおそらく内務省を通じてもBismarckに達し，Bismarckはこの件に関してプロイセン公共事業省に下問した。これに対するMaybachの返答は，なおREAに冷淡であったといえる（MaybachよりBismarckへ, 14.10. 1881, R 4101/137, p.104.）。

> ... 帝国統計庁長官にして枢密上級政府顧問官たるBecker博士は，会合への特別の招待を受けているものです。当年8月11日付の「R. E. A」の書簡で示された要望を認め，同庁が望むように委員会会合に参加させることにしました。

MaybachによるREAへの低い評価は，『ドイツ鉄道統計』作成が成功する見込みが立った後も改まることはなかったのである。Maybachは前長官としてREAの内部人事にも影響力をおよぼす一方，ライヒ規模での鉄道システム一元化構想からは本来の主務官庁であるREAを排除する態度を辞さなかった。

一方，「長官」ポストを擁し，プロイセン王国以外の領邦を包含する「ライヒ」の官庁であるREAは，官庁としてその独立性を放棄することはできない。しかし実際的必要としてREAは，整備された組織構造を持つプロイセン王国の鉄道行政官庁に依存せざるを得なかった。ここにREAの置かれた困難な状況があったが，同時にライヒ規模の鉄道行政には混乱があったともいえる。

一般に，こうした行政組織の管理命令系統の不備や不明瞭を補うのは，官僚制的なフォーマルなラインからも自立した個々の官吏の人的なつながりである。しかし，REAとプロイセン鉄道行政との関係にはこのことは必ずしもは当てはまらなかったであろう。理事・顧問官などには非プロイセン出身者が含まれた。たとえば常勤助手の技官Streckeltはヘッセンの出身であり，ミュンヘンのポリテクニッシェ・シューレに学び，当初はヘッセン国鉄勤務者であった（BA R 43/1448, pp.26-28 BA Berlin, R 43/1448, pp.26-28）。また70年代末から80年代初めにかけ，実質的に「長官」の不在を埋めてREAのトップを勤めたのは上述のとおり最年長の顧問官であったKörteであったが，直接上司であったMaybachよりも年長の法務官僚であり，ライヒ任官以前に職場での接点はなかった（BA R 43/1447, pp.37-38, 41-42）。

REAとプロイセン鉄道行政との関係は錯綜したものとなった。しかしMaybachがこの点を顧慮した形跡は無く，彼は一方的にREAを排除する方向にのみ向かった。この点にはREAの不遇を認めることができるだろう。

まとめと展望

ライヒ・レベルの統計作成の過程を観察した本稿により，以下の点が明らかになったといえる。すなわち，REAは地域的な情報を収集する有効な組織構造を欠いていた。そのため，すでに確立した組織構造のあるプロイセン国鉄をもつプロイセン鉄道行政官庁への依存が必要であった。しかしこのことにも関連し，ライヒ・レベルでの鉄道行政はきわめて複雑で不安定なものとなる。ライヒとプロイセン王国の関連省庁間の権限をめぐる綱引きやセクショナリズムが認められ，このことはREAそれ自体の組織的機能不全と並んでライヒ鉄道行政を非効率なものとした。ドイツ・ライヒにおける「鉄道国有化」の失敗はあきらかにこの延長線上にある。従来の研究でほぼ唯一の原因とされてきた分邦主義と並んで，ライヒ鉄道行政そのものに存在した組織運営上の問題の影響は大きかったと考えるべきである。

『ドイツ鉄道統計』作成の過程における遅滞

と混乱は，19 世紀ドイツにおける「鉄道国有化」の失敗の端的な一局面とすることができる。

そして，そこには 19 世紀ドイツ・ライヒとプロイセン王国との関係の不安定ないし錯綜が見出されざるを得ない。ライヒとプロイセンとの関係が第一次大戦後，共和国体制のなかでいったん整序されるまで，ドイツにおける鉄道国有化が達成される可能性は低かったといえよう。この点で 19 世紀第 4 四半期のドイツにおける鉄道業の展開に関しては，従来的な「プロイセン＝ドイツ＝ライヒ」とバイエルン，ザクセンなどの諸領邦との対抗関係という意味での「分邦主義」に着目するだけではなく，プロイセン王国とライヒとの関係により詳細な観察を及ぼす必要がある。そこで焦点に置かれるべきは，政体間の共同や一方的な支配・従属関係ではなく，制度・組織間の相互の距離や対抗であろう。

文献

文書館史料

Bundesarchiv Berlin（BA）

R 43 Reichskanzlei（»Alte Reichskanzlei«）
1447 － 1448　Akten betreffend die Mitglieder und hoehren Beamten des Reichseisenbahnamtes, Bd. 1-2.

R 4101　Reichseisenbahnamt
1 Abteilung A（Allgemeines）
1 Generelle Anordnungen über Vorarbeiten, Konzessionswesen, Organisation sowie Bau- und Betriebseinrichtungen der Bundesregierung　1874-1880.

137 Herstellung einer gemeinsamen Statistik der Guterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen Bd. 1.

476 － 478 Aufstellung einer Eisenbahnstatistik für das Deutsche Reich　Bd. 1-3.

同時代文献

Brockhaus' Konversationslexikon 14. Auflage, (1894-1896), Leipzig, Berlin und Wien.

Handbuch für das Deutsche Reich 1882

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt Band. 1

Stenograph Deutscher Reichstag

文献

Bogart, Dan.（2009）, Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks, 1860-1912‘, Journal of Economic History, Vol. 69 ,No. 1 (2009): 202-237, Stuttgart.

Hoffmann, Frank（2012）, *„Ein den thatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild nicht zu gewinnen": Quellenkritische Untersuchungen zur Preussischen Gewerbestatistik zwischen Wiener Kongress und Reichsgründung,* Stuttgart.

Kunz, Wolfgang（1996）, Vom Reichseisenbahnmat（1830-1919）zur Gegenwart', *Jahrbuch für Eisenbahngeshichte* 28, pp. 5-26.

Mitchell, Allan（2000）, *The Great Train Race.*

Railways and the Franco-German Raivalry, New York/Oxford.

Mierzejewski, A.M.（1999）, *The Most valuable Asset of the Reich: A history of the German National Railway*, volume 1, 1920-1932, Chapel Hill and London.

Then, Volker（1997）, *Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preussisch/deutsch - englischer Vergleich*, Göttingen.

Tooze, J. Adam（2001）, *Statistics and the German State 1900-1945,* Cambridge.

Ziegler, Dieter（1996）, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stüttgart.

鳩澤　歩（2006）『ドイツ工業化における鉄道業』有斐閣.

松永和生（1993）「第１次世界大戦前におけるオストプロイセンの交通と経済」『研究論叢（東亜大学）』18-1:51-83.

―（2008）「ドイツにおける鉄道の「国有化」とは --2つの「国有化」をめぐって（共通論題報告要旨 2006年度鉄道史学会第24回大会鉄道政策と経営形態）」鉄道史学 25: 70-73.

―（2012）「ドイツにおける鉄道の中央集権化と領邦 －統一に向かって線路は続く」湯澤威・小池滋・田中俊宏・松永和生・小野清之『鉄道（近代ヨーロッパの探求 14）』ミネルヴァ書房:197-269.

長屋政勝（2001）「1846年ドイツ関税同盟営業表について」『経済論叢別冊　調査と研究』21:1-22.

―（2002）「プロイセン統計局の設立と国家統計表（1）（2）.」『經濟論叢（京都大学）』. 169, 5-6:27-48, 170-2:1－24.

―（2005－2006）「1882年ドイツ帝国職業=営業調査Die Berufs- und Gewerbezahlung des Deutschen Reichs in das Jahr 1882（1）（2）（3）」『經濟論叢』176（4）:449-465, 177（1）:1－19,177（2）:97－116.

桜井健吾（2008）,「ドイツにおける国勢調査の成立と展開」安元稔編著『近代統計制度の国際比較―ヨーロッパとアジアにおける社会統計の成立と展開』日本経済評論社：53－90.

山田徹雄（2001）『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社.

表 「ドイツ鉄道統計」の発刊に関する帝国鉄道庁（REA）の活動

年	月・日	
1873	6月11日	帝国議会において「統一的様式による鉄道統計の年次発行」をライヒ政府が行うむね要請する可決
	6月27日	帝国鉄道庁設立法（Gesetz über die Einrichtung des Reichseisenbahnamtes）
		・・・REA設立
	9月16日	REA活動開始　（予算 59100 Mark）
	10月22日	ライヒ政府，REAに統計作成を命じる。
	12月27日	オーストリアの鉄道技師M.M.Weber，REAにプロイセンの鉄道統計フォームの使用を助言。
1874	1月24日	REA，プロイセン商務省に要請。現行の「プロイセン鉄道統計報」における調査フォームの改正や関連命令の見直しの必要について連絡ありたいと。
	6月9日	REA，プロイセン国鉄をベースとした予算フォームを作成，全ドイツ鉄道に導入の可能性を諮問。
	（8月10日	A.Maybach, 第2代長官就任　（-26.2.1877））
-1875		ドイツ諸鉄道，上記REA作成フォームに対して意見提出。プロイセン式フォームを採用していない鉄道からの強い反対。
	（4月	第2次国有化法案可決されず）
1876	5月	プロイセン商務省からの委員会意見に基づき，REA，会計フォームを作成。全ドイツ鉄道に導入可能性を諮問。大勢は導入に積極的に。
1877	1月	ドイツ私鉄同盟（VDP），統計フォームの対案を作成。REAこれを審査。
	（2月26日	Maybach長官辞任。）
	（5月	Bismarck，REAがプロイセン国鉄と共同していないことに批判的コメント。）
	（12月	Bismarck,「国有化は失敗」と言明。）
1878	4月4日	領邦政府代表とVDPを交え，REA内委員会答申のために話し合い。
	～4月9日	……結果,「ドイツ鉄道管理体の収支に関する会計及び統計の一般フォーム」案成る。
		…… 上記案を委員会は再度逐条点検・修正。
1879	2月25日	REAにおける会議最終日程,「ドイツ鉄道会計一般フォーム」上程。
	～2月27日	
	9月6日	プロイセン商務省，プロイセン鉄道管理体に対する1874-79年における計21の規定のリストをREAに送付。
	12月1日	統計表フォームの作成に関する第1回の委員会会合。
1880	5月10日	最終・第42回会合において，統計表フォーム完成。
	5月30日	REA,「ただちに」上記フォームのコピーをプロイセン商務省ならびに他ドイツ鉄道経営体に送付し，3～5カ月でフォームに記入の上返送を求める。
	8月	新聞報道，統計作成業務のためのREA人員増の必要を強調，Maybachを批判
1882		統一ドイツ初の鉄道統計（“Statistik im Betriebe befindlichen Eisenbahen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt Band.1”）

Sources *“Vorwort” in:Statistik im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeiter im Reichs-Eisenbahn-Amt , Band.1.*
pp.I-VII.
Bundesarchiv Berlin, R4101 Reichseisenbahnamt, 476-478, Aufstellung einer Eisenbahnstatistik für das Deutsche Reich, Band 1-3.
Kunz, Wolfgang（1996）„Vom Reichseisenbahnamat（1830-1919）zur Gegenwart“, *Jahrbuch für Eisenbahngeshichte* 28, pp.5-26.

What was the cause of failure by the Imperial Railway Office (das Reichseisenbahnamt) of making the first national railway statistics? :particularism or sectionalism?

Ayumu Banzawa

The aim of this paper is to spot the cause of failure of the German railway nationalisation by the Imperial Railway Office (das *Reichseisenbahnamt*; REA) that had been established in 1873/4 under the order of Otto v. Bismarck. In the beginning of the German unification as the *Reich* (the so-called second German Empire) Bismarck had a design for a national unified railway system, but the REA that was founded by him was unsuccessful in creating a German national railway system, that is, in German nationalization. What impeded the REA's mission? Most of researches have convincingly pointed out the German particularism that prevented the passing of the bill of the Imperial Railway Law in the Diet. Besides, we must pay attention to some problems of the REA as an organization. To illustrate the cause of the malfunction of the REA, I will focus the failure by the REA of making the national railway statistics, that of the management and of the distribution. There were troublesome negotiations with other bureaus over making the statistics and they clearly brought out one of the REA's organisational problems; lack of the perfect working organisation that the aims of the central leadership were implemented at the lowest regional levels. The reluctant and passive obedience to the Prussian Ministry of Public Works caused the ambiguous jurisdiction in railway administration.

JEL Classification: N73, L92