

「大不況」期プロイセンにおける農村地域政策論の形成 (2)

長井 栄二

The Construction of Regional Policy for Rural Community in Prussia during the "Great Depression" : Part II

Eiji NAGAI

(2006年12月4日受理)

The purpose of this study is to explore the historical origin of regional policy in Germany, going back to the period before World War I. This paper, the second, before beginning analysis of policy designs, shows the main points of the rural problem in Germany. Under the modernization of agricultural managements, and in the face of the structural change of the world market, the importance of money and credits for the farmers, especially for peasants too, had risen significantly. The statistics on mortgage loans, obligatory land auctions, regional income levels, and migration trends proved that the 'rural-regional problem' was the structural disparities between German regions, and strongly marked in the northeast Germany.

第I部 「大不況」期の構造格差問題

ドイツ・ライヒの創設(1871年)と市場の制度的統一を経て、ドイツにおける産業構造は、交通革命に後押しされながら、急旋回を遂げていく。とりわけ「大不況」期から第一次大戦前夜までのドイツは、『農業国』から『工業国』への移行^①を、時代のひとつのメルクマールとした^②。ただしそれは、言うまでもなく、「ドイツ国民経済」全体の主導的産業部門が、農業から工業に移った、ということの意味しているにすぎない。

ライヒ・レヴェルに表れた産業構造の急速な変化は、極めて大きな地域的偏差を伴うものであった。すなわち、ライン地域をはじめとする産業革命先行地域^③が、時代現象としての「工業化」を牽引する一方、一定の工業地区や一連の都市、とりわけ首都圏は、移動の自由を前提として、激しく人口を吸引した。そしてこの国内移住(Binnenwanderung)は、未曾有の社会的現象として、人口集中地域の「都市化」と、他方の農村部における離農・離村(いわゆる「農村離脱 Landflucht」)現象とに表現されることになる。

ところで、地域問題に対応するための具体的な政策手段は、「地域政策 Regionalpolitik」や「空間整

備政策 Raumordnungspolitik」といった術語の登場により、そのカテゴリー性が広く認知される以前には、未整理で区々な、非常に雑多な形態をとりえた、と考えられる。それゆえ、現代ドイツ・ヨーロッパとの連続性を問うていくためには、一定の政策手段の成立や変遷といった視点に止まらず、むしろ政策的意図の連続性を、発見的に検証していくことが重要となる。そして、こうした意味での明確な政策的意図をもつ地域政策が出現するための第一の前提条件は、何よりも、地域格差が、同時代人にとって特別の政策関与を必要とすると見なされうるような、構造的な性格を有していることである。そして第二に、政策形成過程において、この構造問題としての地域問題が、何らかの積極的な政策対応を必要とする社会問題として、明確に認識されていることである。

以上のような観点から、ドイツのいわゆる「工業国」への移行期、「都市化」の時代における農業自体の変質に関して論点を整理し、地域格差問題、とりわけ「大不況」期の農村問題の概要を、同時代の政策論分析に必要な限りで提示しておくこと、これを本稿の課題とする。

1. 農工間の発展格差と農村地域問題

1.1 農業の近代化と市場経済

ドイツ国内純生産に占める農業と工業の地位は、1889年に逆転し、以後、両者間の発展格差は、第一次大戦に至るまで、拡大の一途を辿った。ただしドイツの純投資に占める農工の地位（表1）は、1860年代後半期から70年代前半期にかけて、つまり、純生産よりも20年ほど先行する時期に、すでに逆転し、しかもその際、農業投資の水準は、60年代後半の4億マルク台から、70年代前半期の2億マルク台へと、絶対的にも激減し、以後、その比重は一貫して10%前後に張り付くようになった⁽³⁾。これに対し工業は景気変動の影響を大きく受けながらも、高水準で推移した。ここに、ライヒ・レヴェルで見たときの、農工不均等発展、あるいは「工業国」への移行の必至性を認めることができよう。

だが地域レヴェルで見たとき、「工業化」は必ずしも一般的な現象ではない。図1は、各地域における非農業就業者の比重を示している。これによると、1882年では、ベルリンを除くと、ルールとザクセン邦における工業化が示唆されるに止まるが、1907年になると、ルール近郊の西部ドイツと、ザクセン邦から中部ドイツを経て首都圏へと連なる地域において、農業の地位は着実に低下していた。だが東エルベでは、首都を囲むブランデンブルク州と、伝統的な鉱工業地域を含むシュレーゼン州とを除いた地域、つまり東北部の4州（東・西プロイセン、ポンメルン、ポーゼン）では、ドイツ一国内レヴェルでの「工業国」への移行後も、農業の意義が決定的に減じていたとは言いがたいのである。

また農業生産それ自体は、全国レヴェルで見ても、一貫して成長を維持し続けた。

まず、土地生産性の改善についてみると⁽⁴⁾、その最も一般的な手段は、種子の調達を、経営内から経営外に、すなわち市場での購入に切り替えることであった。またドイツでは、限界地を含む既存の農地を、徹底的に有効利用することにより、生産・販売量を拡大しようとする志向が一般に強く見られるが、それに大きく寄与したのが化学肥料であった。その結果、商業肥料主要3品目（窒素、磷酸塩、カリ）の年間使用量は、1ha当たりで、1878/80年の3.1キログラムから、1911/13年にはその10倍の33キログラムへと飛躍的に増加した⁽⁵⁾。

加えて畜産が、農民の混合経営を中心に、急速に成長したが、それは市場への適応、すなわち都市の消費需要に対応するための、生産の計画化・合理化

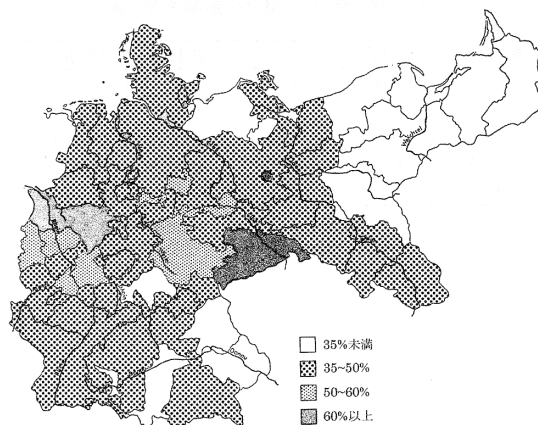
表1 純投資に占める各経済部門の比重（%）

年	農業	工業	鉄道
1850-54	25.3	13.5	19.7
1855-59	35.3	21.9	16.2
1860-64	27.5	17.3	14.6
1865-69	31.8	14.5	17.2
1870-74	10.3	32.6	23.8
1875-79	10.8	10.6	25.5
1880-84	11.5	37.5	13.5
1885-89	13.8	45.3	5.7
1890-94	11.5	34	6.7
1895-99	9	54.5	5.9
1900-04	11.3	36.1	7.8
1905-09	10	43.2	8.4
1910-13	13.9	42.9	7.9

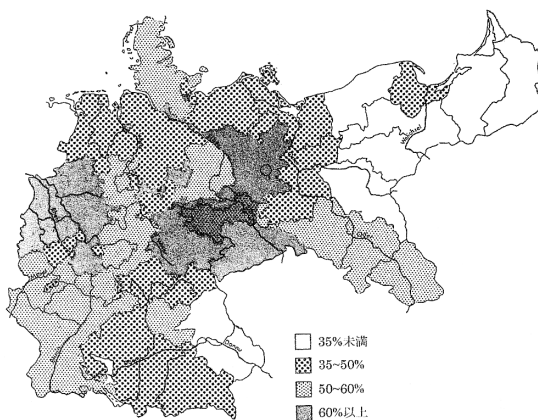
出典) Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*. Bd. 3: Von der «Deutschen Doppelrevolution» bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849-1914, München 1995, S. 43 (Übersicht 50), S. 582 (Übersicht 75), u. s. 597 (Übersicht 81) より作成。

図1 非農業就業者の比重（%）

<1882年>



<1907年>



出典) Gerhard A. Ritter und Klaus Tenfelde, *Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914*, Bonn 1922, S. 75-76, 4. Karte.

を伴うものであった。飼料を自家生産に依存せず、市場でも調達する傾向が一般化し、放牧から通年の畜舎内飼育への転換も見られるようになった。

次に労働生産性の改善をみると、ここで最も普及した手段は何よりも、鋤・鍬・鎌等の伝統的な農具を、工場製のものに切り替えることであった。次に1880年代以降になると、100ha以上の大規模経営のみならず、数十ha規模の農民経営においても、農業機械の使用が一般化した。表2によると、10ha程度以上の（農業を本業とする家族経営層と目される）いわゆる自立的農民層は、概ね何らかの機械をすでに使用しており、その上層はいまや2機種目の導入にも踏み切りつつあったといえる。

表2 農業機械の利用（1907年、単位：％）

経営規模	播種機	刈取機	打穀機	遠心分離機
5-10ha	6.7	5.6	60.4	15.3
10-20ha	18.7	24.6	84.3	22.9
20-50ha	36.4	48.9	97.6	30.5
50-100ha	60.9	70.4	107.9	30.7
100ha以上	105.7	82.4	94.3	28.4

典拠) Walter Achilles, *Deutsche Agrargeschichte im Zeitalter der Reformen und der Industrialisierung*, Stuttgart 1993, S. 242より作成。

ただし機械は、購入ばかりか、その維持のためにも、かなりのコストを要したことに注意しなければならない。例えば、1台約750マルクの刈取機(Flügelmäher)を購入し20年間に渡って使用する場合、毎年52.5マルクの固定費に加え、格納、整備・修理等のための出費が必要となった。これらの恒常的なコストは、15ha規模の農民の場合、機械を導入せず臨時に家族外労働に頼った場合のコストとほぼ同程度か、あるいはそれ以上であったという⁶⁾。

他方で大農場主はまた、農場労働力を、常雇・通年の雇用から、渡り労働者の季節雇いへと切り替えることによって、労働コストを抑える傾向を強く示した。労働市場の流動化は一般に、各地域の賃金水準を均衡化させる傾向をもち、農業労働者賃金は、とりわけ工業隣接地域や甜菜栽培地域では、1870年代初頭から第一次大戦までの間に、名目で2倍、実質で30~35%上昇した⁷⁾。

しかし、「工業化」や「都市化」が進展しなかった地域では、現物払いの賃金⁸⁾が、依然として重きをなしていた。こうした地域では、労働市場の流動化は、それまでの現物賃金を現金賃金に置き換える方向へと作用した。現物払い賃金は、ザクセン邦や、それに隣接するプロイセン邦ザクセン州、鉦工業の

展開したシュレージェン州では、大戦前にはほぼ消滅した。また首都圏を擁するブランデンブルク州でも、賃金全体に占める現物の割合は、1873年から1913年の間に、71.5%から45.7%へと大幅に低下した。そして、見るべき工業をもたぬ代表的な純農業地域であった東北部のポメルン州や東プロイセン州でも、その比重はそれぞれ、80.2%から68.3%、86.5%から82.5%へと縮小していったのである。ただし、1913年の時点においてさえなお、この地域が現物経済的側面を色濃く残していた点は注目に値する⁹⁾。

以上のように、「大不況」期における農業の近代化は、農業と農村が、地域ごとに、そしてまた極めて大きく異なった程度で、それぞれ市場への組み込みを深化させていくプロセスであった。しかしそれは、生産手段の市場調達と不可分に結びついており、したがってまたそれは農業にとって、経営の改良のみならず、その維持のためにさえ、資本の確保が不可欠となっていくことを意味した。とりわけ「大不況」以降の時期には、大規模経営ばかりでなく、農民層にとっても、現金と信用を恒常的に確保することが、ますます必要となったのである。それとともに農村は、現物経済的側面を脱ぎ捨てて、市場に適応していく必要に迫られた。農村地域の盛衰はいまや、地域に現金と信用を確保できるかどうか依存するようになったのである。

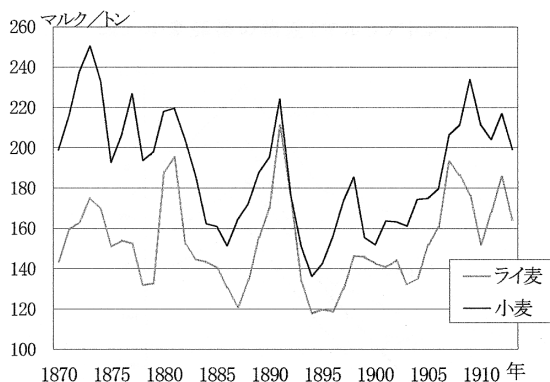
1.2 世界市場の変動と東エルベの農村地域問題

中小農民を含む農業者の市場志向と市場依存が強まり、市場を通じた資本確保の必要性が高まるとき、その主たる資金調達手段、販売と信用は、それまで以上に重要な意味をもってくる。

1875/76年以降のドイツにおける持続的農業不況は、周知のように、アメリカ産余剰穀物の激増と、交通革命による穀物世界市場の実質的成立とを契機とし、何よりも穀物価格の下落という形であられた(図2)。

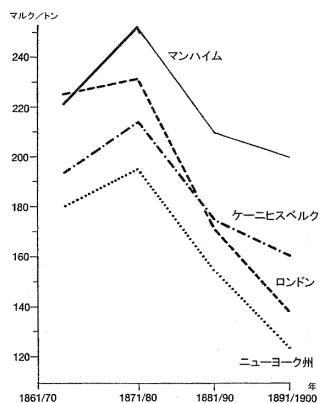
しかしここで注意しなければならないのは、穀物価格の全般的な下落基調の中であって、ドイツ・ライヒ内において依然として、穀価にかなりの地域差が見られたことである。図3により、ドイツにおける穀物輸送でデュースブルクと並んで重要な地位を占めたとされる西南ドイツの河港都市マンハイムと、他方の主たる穀物産地、東北ドイツの主要港ケーニヒスベルクとで、小麦価格を比較しよう。すると、マンハイム価格はケーニヒスベルク価格を、後者の価格比にして20~25パーセントもの開きをもって上回り続け、しかもその差は、少なくとも1900年まで

図2 ベルリン取引所における穀物卸価格（マルク／トン）



出典) Walter Achilles, *Deutsche Agrargeschichte im Zeitalter der Reformen und der Industrialisierung*, Stuttgart 1993, S. 323 Tab. 33より作成。

図3 小麦価格の格差（マルク／トン）



出典) Friedrich-Wilhelm Henning, *Landwirtschaft und ländliche Gesellschaft, Bd. 2: 1750 bis 1986*, Paderborn 1988, S. 115, Abb. 18より作成。

は、必ずしも縮小する傾向にはなかったのだということがわかる⁽¹⁰⁾。また同じく西南ドイツのミュンヘンでは、ライ麦価格（10年平均）は、1870年代以降も1861/70年の水準を1ないし2割程度上回り続けた。西南ドイツの農民は、地域に有力な消費地を欠く東北ドイツの大規模穀作農業者に比べると、世界市場の構造変動の影響も、相対的に軽微なものにとどまったのである⁽¹¹⁾。

そして、こうした価格差があったにもかかわらず、東部産の穀物は、西部の主要消費地において、競争力を持たなかったのである。海外の穀物輸出国からの実質的距離は、鉄道・蒸気船運賃の大幅な引き下げによって、急速に縮まった。例えば、シカゴからリヴァプールまでのドッペルツェントナー当たり穀物輸送運賃は、1870年の5.41ドルから90年の2.04ドル、1905年の1.67ドルへと、穀物価格の下落以上の

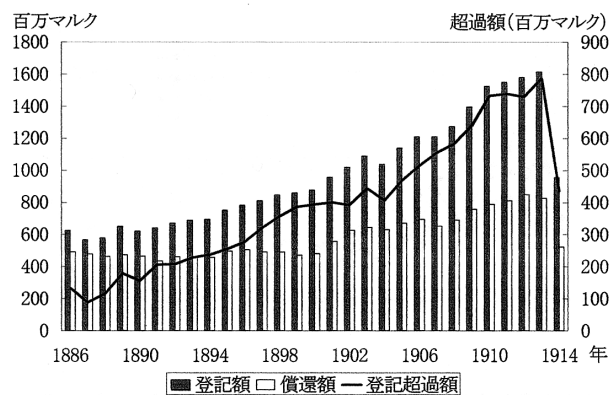
スピードで引き下げられた。またニューヨークから、ライン・ネッカーの合流地マンハイムまでの小麦1トン当たりの輸送費は、1888年の17.38マルクから1902年の8.14マルクにまで、すなわち、ベルリンからカッセルまでの同一量の輸送費とほぼ同額にまで低下したのである⁽¹²⁾。

これに対しプロイセン邦政府は、ライヒにおける1879/80年の穀物輸入関税の導入と並行して、邦レヴェルで鉄道の国有化を推し進め、そして特にその運賃政策を通じて、地域政策的な考慮をはたかせるようになった⁽¹³⁾。だが、それにもかかわらずドイツには、いわゆる2つの穀物市場が存在し続けた。すなわち、地域レベルにおける穀物の過剰生産が慢性化し、且つ国内輸送コストのために西部で有力な販路を得ることのできない東部の市場と、その一方で「工業化」と「都市化」が進み、価格面で消費者に有利な輸入穀物を選好しこれに依存する西部の市場と、である⁽¹⁴⁾。

続いて、プロイセン邦における農村・農業信用の概況を、プロイセン王立統計局が統一的な公式統計調査を開始した1886年以降について、検討してみよう。

図4aはプロイセンの農村地区における抵当負債の動向を示している。起債超過額は、大戦直前まで基調として伸び続けており、その間に債務の累積が急速に進行したことをうかがわせる。前掲の図2と対照させると、概ね穀価崩落時には登記超過の伸びが抑制され、穀価が反転すると——おそらく地価の上昇とともに——借り入れが積極化していくことがわかる。そして債務超過の総額が急上昇したのは、穀価下落が長期にわたり抑制されるであろうとの見込みが現実味を帯びた時、すなわち、1887年と1902

図4a プロイセン農村における抵当負債の動向



出典) Klaus Heß, *Junker und bürgerliche Großgrundbesitzer im Kaiserreich. Landwirtschaftlicher Großbetrieb, Großgrundbesitz und Familienfideikommiß in Preußen (1867/71-1914)*, Stuttgart 1990, S. 253, Tab. 70より作成。

年の関税率の引き上げが大きなきっかけであったと見ることができよう。

ただしここでもやはり、地域偏差に留意しなければならない。図4bは、東エルベの代表的な大規模経営＝穀作地帯、東北4州における抵当登記超過額の推移を示している。また図4dは、西部の主要消費地に近く、自立的農民層＝混合経営が農業の軸をなすハノーヴァー州とヴェストファーレン州、そしてルールの後背地にあたる零細農民地域ラインラントのそれを示している。まず目を引くのは、西部の農民的地域は、ビスマルクの失脚劇に伴い関税の引き下げ（「新航路」政策への転換）、すなわち穀価崩落を予感させた1890/91年に借入超過が急増し始めること、そしてラインラントとヴェストファーレンにいたっては、世紀転換後に早くも累積債務の整理の局面に移行しつつあったことである⁽¹⁵⁾。これに対し東北4州では、高率のビューロー関税法（1902年）まで、借入にはむしろ慎重であり、この新関税率の適用がしだいに本格化してはじめて、それまでには見られなかったほどの積極性を示すようになる。しかし債務残高の急増から、直ちに「農業の危機」

を結論づけることはできない。図5はプロイセンにおける農林業用地の強制競売の動向を示している。これによると、1890年代、「新航路」政策への移行に伴い、破綻は急増したが、それ以降のプロイセン農業は、全体としては明らかに、危機的状況から脱却していったといえる。

しかし、あからさまな危機現象が全般に後退していくまさしくこの時期に、地域格差問題の一貫性が、むしろ浮かび上がってくるのである。表3は、図5の強制競売動向を州別に示したものである。その件数および面積の上位5州はほぼ一貫して東部にあったこと、これは一目瞭然である⁽¹⁶⁾。しかも、西部諸州では、上述のように90年代に借入を急増させていたが、世紀転換期以降にはかなり安定した状態に達していた。これに対し東部では1896-1905年の強制競売は、減少傾向に転じていたとはいえ、全般になお高水準であり、事態が西部における96-05年期の域にまで沈静化するのには、ビューロー関税以降のこ

図4b プロイセン東北4州農村の抵当起債超過額

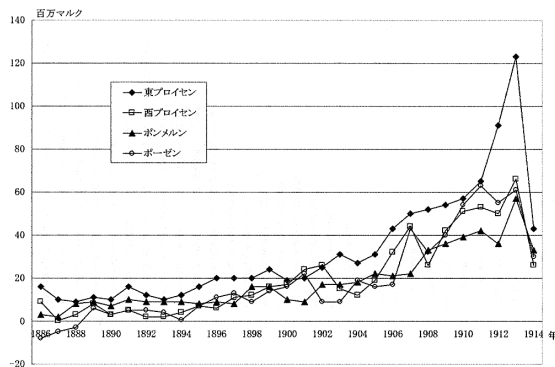


図4c ブランデンブルク・シュレーゼン州農村の抵当起債超過額

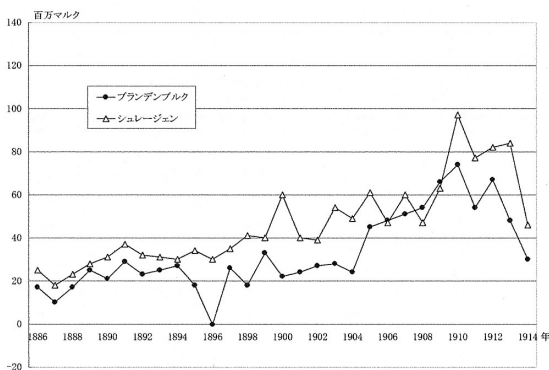
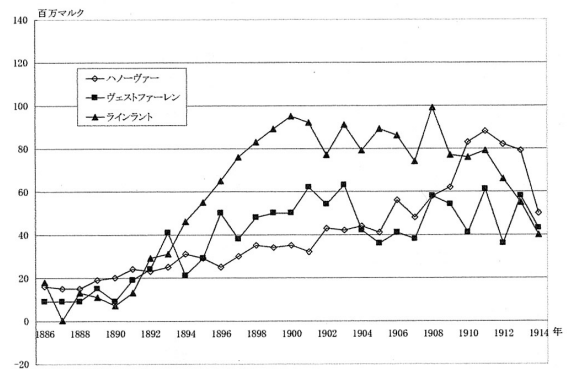
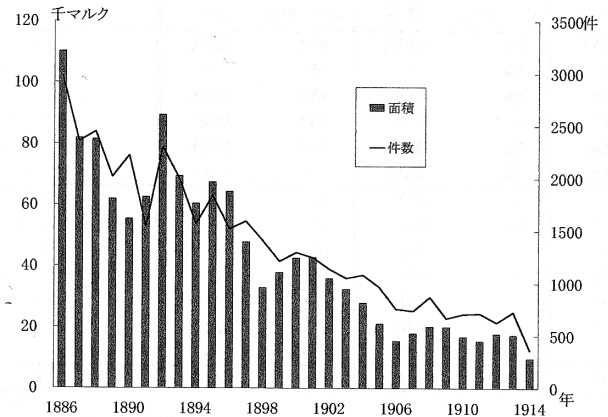


図4d プロイセン西部農村の抵当起債超過額



出典) Heß, a. a. O., S. 255, Tab. 71より作成。

図5 プロイセンにおける農林業用地の強制競売



出典) Heß, a. a. O., S. 266, Tabelle 75より作成。

表3 プロイセンにおける農林業用地強制競売

		1886-1895年		1896-1905年		1905-1914年		1886-1914年	
		件数	面積(千ha)	件数	面積(千ha)	件数	面積(千ha)	件数	面積(千ha)
東エルベ諸州	東プロイセン	3533	115	2140	84	1106	31	6779	231
	ポンメルン	900	90	633	42	300	18	1833	151
	西プロイセン	2075	144	953	45	655	20	3683	210
	ポーゼン	1926	149	914	33	764	16	3604	199
	シュレージェン	4493	100	3056	63	850	14	8399	179
	ブランデンブルク	1474	62	1185	57	512	20	3171	141
西エルベ諸州	ザクセン	888	17	803	17	394	7	2085	42
	シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	721	20	626	18	376	7	1723	47
	ハノーヴァー	975	15	552	8	294	4	1821	27
	ヴェストファーレン	705	7	432	5	190	2	1327	15
	ヘッセン・ナッサウ	1229	5	497	4	263	2	1989	11
	ラインラント	2225	9	654	3	440	1	3319	14
	ホーエンツォレルン	103	0.5	40	0.3	21	0.07	164	0.9
	計	21247	738	12485	384	6165	150	39897	1273

* 上位5州をゴチック斜体とした。
出典) Heß, a. a. O., S. 269, Tabelle 76より作成。

とであった。東エルベ農業の危機からの脱却は、西部にはほぼ10年遅れていたのであり、そしてそのことがまた、東部における積極借入を10年遅らせていたといえるであろう。

ここでもう一步、東部諸州に踏み込んでいくと、問題の本質の一端が明らかとなる。まず第一に、表3で相対的に良好な状態を示したのは、そもそも超過債務に非常に消極的であったポンメルン(ビューロー関税以前は常にブランデンブルクやシュレージェンの2分の1から3分の1程度の額で推移、図4cを参照)であった。だが、その競売1件当たりの平均面積規模は、常に最大であり続けた。第二に「工業化」と「都市化」の進んだシュレージェンとブランデンブルクでは、ビューロー関税以降、農業の危機ははっきりと沈静化の局面に入る。しかし第三に、東エルベでいち早く目立った改善を見せたのは、この2州ではなく、東北4州に含まれる西プロイセンとポーゼン州だったのである。そしてここにこそ、1886年以降の内地植民政策——本格的な近代的地域政策——の効果のひとつの証左があるといえるのである⁽¹⁷⁾。そして最後に、「工業化」も「都市化」も進まず、且つ特別な地域政策の恩恵にも長く浴さなかった最東北の州、東プロイセン州において、地域問題が大戦前期に露わな姿を見せる。

表4は、ドイツにおける所得の地域分布を、プロイセン邦では州別、ドイツでは邦別に示したものである。史料上の制約および算出方法の違いにより、Hohorstらによる①の数値と、Borchardtによる②のそれとは一致しないが、おおよそ以下の点を確認できる。まず、①と②の数値の基本的な相違は、

②が単純に「東西傾斜」を表現する一方で、①はそこに西南諸邦(バイエルン、バーデン、ヴュルテンベルク)の格差問題、すなわち「南北傾斜」を加える点である。しかしいずれにせよ、後者は前者に比べはるかに緩やかである。次に、首都ベルリンは、ハンザ都市ハンブルクに続いて抜きん出た値を示しており、その近郊ブランデンブルク州の水準を、東エルベの伝統的な重工業地域シュレージェンより上に引き上げていたこと。そして東北4州(東・西プロイセン、ポンメルン、ポーゼン)と、ルールおよびその近郊州(ヴェストファーレン、ライン)との間には2倍弱、ベルリンとは2倍を優に超える格差が生じていたことである⁽¹⁸⁾。

東エルベ農業が、急激な市場条件の変動に曝されたとき、東北部農村は生産年齢層を中心とする人口の激しい社会減に見舞われた。図6は、東エルベ農業が危機を脱し得なかった1885-90年の人口移動を示している。その中でも特に東北4州の流出は、人口1000人当たり年間で軒並み10人を超えており(東プロイセン-13.5, 西プロイセン-13.9, ポンメルン-12.7, ポーゼン-17.8)、東プロイセン州と、ポンメルン州のケスリン県・シュトラールズント県とでは、すでにそれは出生超過数を上回っていた⁽¹⁹⁾。

以上のように、ドイツにおけるいわゆる「工業化」と、農業市場の再編は、地域間に構造的な格差問題、とりわけ東エルベ農村の地域問題を生み落としていった。そして1878/79年のビスマルクによる「保守的再編」以降、農村の社会問題に対する政策対応が、プロイセン邦レヴェルの政治・政策過程において、ひとつの喫緊の課題として、急速に現実味を帯びて

表 4 人口 1 人当たり所得の推移

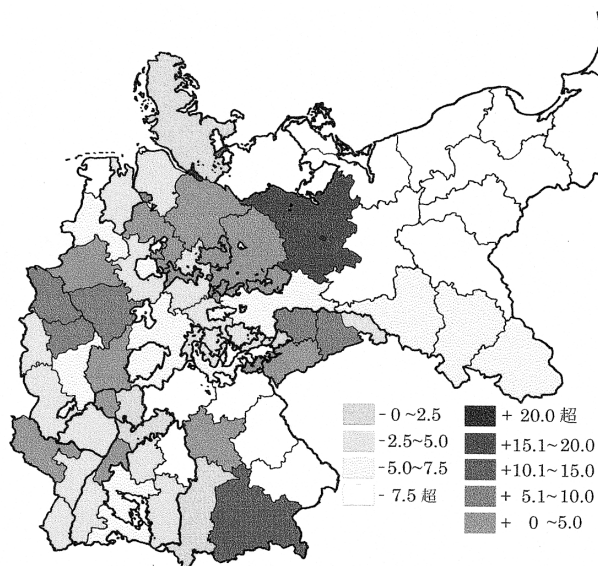
		① 1 人当たり所得 (1913年)		② 1 人当たり所得				1 人当たり国民 所得 (1913年)	
		(マルク)	ライヒ平均 (748マルク=100) に対する比	(マルク)		プロイセン邦平均 (=100) に対する比			1900-1913年 の変化 (1913年価格)
				1900年	1913年	1900年	1913年		
プロイ セン 諸 州	東プロイセン	486	64.9	321	399	71.8	66.6	0	486
	西プロイセン	480	64.2	302	390	67.6	65.1	+3	480
	ポンメルン	576	77.0	347	469	77.6	78.3	+8	576
	ポーゼン	465	62.2	302	375	67.6	62.8	-1	465
	シュレーゲン	603	80.6	396	492	88.6	82.1	-1	603
	ベルリン/ブランデンブルク	—	—	613	847	137.1	141.4	+11	1058
	ブランデンブルク	962	128.6	479	793	107.2	132.4	—	962
	ベルリン	1254	167.6	834	957	186.6	159.8	—	1254
	ザクセン	700	93.6	442	564	98.9	94.2	+2	700
	シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	763	102.0	447	626	100.0	104.5	+12	763
	ハンノーヴァー	697	93.2	422	563	94.4	94.0	+7	697
	ヴェストファーレン	735	98.3	445	582	99.6	97.2	+5	735
	ヘッセン・ナッサウ	899	120.2	549	723	122.8	120.7	+5	899
ラインプロヴィンツ*	832	111.2	488	657	109.2	109.7	+8	832	
ドイ ツ 諸 邦	プロイセン	747	99.9	447	599	100.0	100.0	+7	747
	ザクセン	897	119.9	509**	719	113.9**	120.0	+13	897
	ヘッセン	642	85.8	—	—	—	—	—	—
	ヴュルテンベルク	672	89.8	—	576	—	96.2	+16	672
	バーデン	710	94.9	422	612	94.9	102.2	—	710
	バイエルン	629	84.1	—	—	—	—	—	629
	ハンブルク	1313	175.5	870	1115	194.6	186.1	+2	1313

* ホーエンツォレルンを含む。

** 1899年。

出典) Knut Borchardt, *Wachstum, Krisen Handlungsspielräume der Wirtschaftspolitik*, Göttingen 1982, S. 45, Tabelle 2 und S. 46, Tabelle 3. Gerd Hohorst, Jürgen Kocka u. Gerhard A. Ritter, *Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch II. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870-1914*, München 1975, S. 104, Tabelle 1b より作成。

図 6 ドイツにおける人口移動



出典) *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, Bd. 58, Leipzig 1893, Karte より作成。

くる。その間、プロイセンの農政をめぐる政策過程は激しく揺れながらも、その中に新たな農村社会政策の構想を胚胎させていくことになる。そしてそのプロセスは、「新航路」期に一定の到達点を示すことになるのであるが、ではその時、政策決定・立法過程において、東エルベの農村地域問題はどのように認識されていたのか。この問題を次に考察する。(以下、次稿)

註.

- (1) 例えば, Friedrich-Wilhelm Henning, *Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914*, 9. Aufl., Paderborn, S. 16 ff. (1995). ヴェーラーの表現によれば, その問題関心は, 「ドイツ産業革命」により, 「一国の経済的重力中心」がどの産業部門に移行したか, という点にある。Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd. 3: Von der 《Deutschen Doppelrevolution》 bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849-1914*, München, S. 618-620 (1995). 世紀転換期における「農業国」「工業国」論争についてはさしあたり, Walter Achilles, *Deutsche Agrargeschichte im Zeitalter der Reformen und der Industrialisierung*, Stuttgart, S. 286 ff. (1993) を参照のこと。
- (2) さしあたり, 渡辺尚『ラインの産業革命—原経済圏の形成過程—』東洋経済新報社(1987年), および山田徹雄『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社(2001年)。
- (3) ただし絶対額の水準は, 1880年代後半には60年代水準を回復し, 世紀転換以降急速に高まった。Wehler, *a. a. O.*, S. 43, Übersicht 50より算出。
- (4) Vgl. Thomas Nipperdey, *Deutsche Geschichte 1866-1918, Bd. 1: Arbeitswelt und Bürgergeist*, München, S. 192-209 (1998)。
- (5) Achilles, *a. a. O.*, S. 236-238. Friedrich-Wilhelm Henning, *Landwirtschaft und ländliche Gesellschaft, Bd. 2: 1750 bis 1986*, Paderborn, S. 131-132 (1988)。
- (6) なおこのケースは, 1885年時点を想定して試算されたものである。この刈取機の場合, 大戦直前になって価格がおよそ3分の2に下がったため, その後の状況は一変した。Achilles, *a. a. O.*, S. 243-245。
- (7) しかしそれでも, 工業労働者賃金を常に2割ほど下回り続けた。

- (8) 奉公人に対する賄いや衣類, 大農場の常雇労働者の収穫分前や家畜, 菜園の用益など。
- (9) Achilles, *a. a. O.*, S. 334, Henning, *a. a. O.*, S. 151-153, Nipperdey, *a. a. O.*, S. 198。
- (10) Henning, *a. a. O.*, S. 115。
- (11) Achilles, *a. a. O.*, S. 321-322。
- (12) Wehler, *a. a. O.*, S. 689。
- (13) Werner Abelshäuser, *Staat, Infrastruktur und regionaler Wohlstandsausgleich im Preußen der Hochindustrialisierung*, in: Fritz Braich (hg.), *Staatliche Umverteilungspolitik in historischer Perspektive. Beiträge zur Entwicklung des Staatsinterventionalismus in Deutschland und Österreich*, Berlin, S. 26-34 (1980). Jürgen Seffzig, *Der Preußische Landeseisenbahnrat (1882 bis 1922). Das Zusammenwirken von Staat und Wirtschaft im Kaiserreich*, Wiesbaden, S. 95 ff. (2003)。
- (14) Nipperdey, *a. a. O.*, S. 202-204。
- (15) ラインラントにおける劇的増加には, 統計手法の問題が大きく関与していると考えねばならない。すなわち, 農林業用地以外の不動産の抵当も不定数, 算入されているのである。Klaus Heß, *Junker und bürgerliche Großgrundbesitzer im Kaiserreich. Landwirtschaftlicher Großbetrieb, Großgrundbesitz und Familienfideikommiß in Preußen (1867/71-1914)*, Stuttgart, S. 251 (1990)。
- (16) 1886-95年のラインラントにおける強制競売件数の多さは, ルール近郊という立地だけでなく, 分割相続=零細農民地域特有の土地の流動性の高さからも説明されうる。それは, 競売に付された農地の1件当たり平均面積が, 前者では4.6 ha と極度に小さかったことからもうかがえる。詳しくは次稿以降を参照。
- (17) この政策が, 地域の信用問題, また広く地域の資金調達問題の文脈から捉え直されねばならないことについては, 次稿以降を参照。
- (18) いずれも名目値による。なお, 1867年の時点で, ブランデンブルク・ベルリンはプロイセン邦平均をわずか6ポイント上回るにとどまる一方, 東プロイセン州は10ポイント下回るにすぎなかった。Nipperdey, *a. a. O.*, S. 288。
- (19) *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, Bd. 58, Leipzig 1893, Tabelle 1。