

帝制ドイツにおける商品流通の展開

——『ニュールンベルク統計局公報』

の分析を中心として——

山 田 徹 雄

要 旨

帝制ドイツ建設期における国内市場の在り方をめぐる議論には、二つの対立する見解——「統合」論と「地域分化」論——がみられる。国内市場形成の錠を握る鉄道建設の進展及びそれにともなう商品流通の深化は、なるほどドイツ経済の「統合」に促進的ではあったが、地域間競争を排除するものではなかった。即ち、長距離の幹線建設が地域的市場相互間の商品流通を促進し、統一的な国内市場の形成に寄与したのに対し、ローカル線建設は工業生産の中心地を核に地域経済的循環を強化することすらあった。

こうした脈絡のうちに帝制期フランケン地方の商品流通構造を確定すれば、次のようになる。ニュールンベルクの工業生産と周辺地域の農業生産との間にみられる分業関係は、同地方の再生産の基底をなしていた。しかし、同地方は工業原料及び同製品の調達にあたり、中部ドイツを始めとする国内のさまざまな地域と市場関係を結ぶ一方、農産物の地域内自給率は相当高いにせよ、南バイエルンの穀物生産との関係も無視できない。こうした流通構造は、フランケン地方に二種類の市場的な展望を開かせることになる。即ち、同地方の農産物と中部ドイツの工業生産物の交換の可能性は、前者の后者への市場的包摂を展望するものであり、またフランケン地方の工業製品と南バイエルンの農産物の交換は、「バイエルン」市場をも展望しうる。にもかかわらず、同地方は隣接地域の市場形成力が衝突し、相殺しあうという緊張関係の為に、地域内の分業関係が豊かに形成され、また逆に、地域内分業の進展が隣接市場への包摂を阻止するという均衡状態にあった。その際、流通の結節点であり、また地域的な生産拠点であるニュールンベルクの位置は、そこから放射線状に伸びる鉄道によって確固たるものとなっていた。

〔1〕 はじめに

ドイツ資本主義の経済構造を解明せんとする試みのうちに、二つの対立した見解がみられる。その第一の立場は、ビスマルク帝国の建設期に、ドイツ経済は「統合」(Integration)へ向ったとする考え方であり⁽¹⁾、もう一方の立場は、この時期にドイツ経済は「地域分化」(regionale Differenzierung)を強化した⁽²⁾、という考え方である。この二つの立場は、ドイツの国内市場の在り方にも関わった意見の相違ともいえる。また、商品流通を媒介する手段としての鉄道の出現が、「統合」に作用したのか、それとも「地域分化」に作用したか、という問題へと衍延することができる⁽³⁾。「地域分化」論に立つ研究者は、一般に生産の中心地としての「主導諸地域」(Führungsregionen)を想定し、それらの諸地域間の対抗、変遷を扱う⁽⁴⁾。こうした180度違う議論を前提として、少くとも次のことが確認できると思う。即ち、ドイツ帝国建設期に実現された経済的統一は、その内部経済において、地域間の補完関係を内包したのではなく、むしろ地域間の競合関係を内在化したものではなからうか⁽⁵⁾。

我が国におけるドイツ資本主義研究は、農業＝土地制度上の構造をあきらかにするとともに、産業資本の確立とともに登場した工業生産の中心地の生産構造を解明する試みがなされ、ライン・ヴェストファーレン、西南ドイツ、ザクセン、シュレージエン、ベルリン等のドイツ資本主義における地位が確定されつつある。産業構造の巨視的理解という点においては、地帯構造論的な視角からのアプローチと並んで貿易構造の分析を通じて、市場構造の解明が行なわれてきた⁽⁶⁾。

本稿の課題は、第二帝制期におけるドイツ資本主義の市場構造を解明する為の一作業として、フランケン地方の商品流通構造を確定することにある。とりわけ、同地方の中心地であるニュールンベルクに着目して、ドイツ内の各地との間の商品流通がいかなる展開をみせていたかを、鉄道輸送に関する統計資料に依拠しつつ分析を進める。その際、同地方の生産構造の意義を確定しつつ、ライン・ヴェストファーレン、西南ドイツ、ザクセンといった工業生産の中心地との関係についても十分な配慮が払われよう⁽⁷⁾。

(1) この立場を代表するのはツォルンである。Zorn, W., Probleme der Industrialisierung Oberfrankens im 19. Jh., in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*, 29, 1979; ders., Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Zusammenhänge der deutschen Reichsgründungszeit, in: *Historische Zeitschrift* 197, 1963 und auch in: Wehler (hrsg.), *Moderne Deutsche Sozialgeschichte*, Köln, 1975; ders., Die wirtschaftliche Integration Kleindeutschlands in den 1860er Jahre und die Reichsgründung, in: *Historische Zeitschrift*, 216, 1973; ders., Zwischenstaatliche wirtschaftliche Integration im Deutschen Zollverein 1867-1870, in: *VSWG*, 65-1, 1978 以上のうち、最後に掲げた論稿において、ツォルンが全面的に依拠した実証研究は Kerwat, M., Die wechselseitige wirtschaftliche Abhängigkeit der Staaten des nachmaligen Deutschen Reiches im Jahrzehnt vor der Reichsgründung, MS (Seminar für Sozialgeschichte der Uni. München), 1976

(2) 「地域分化」論の立場に立つ研究は、Borchardt, K., Regionale Wachstumsdifferenzierung im 19. Jh. unter besonderer Berücksichtigung des West-Ost-Gefalles, in: *Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte* (Lüttge-Festschrift), Stuttgart, 1966; Orsagh, T. J., The Probable Geographical Distribution of German Income 1882-1963, in: *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 124, 1968; Hesse, H., Die Entwicklung der regionalen Einkommensdifferenzen im Wachstumsprozeß der deutschen Wirtschaft vor 1913, in: Fischer (hrsg.), *Beiträge zu Wirtschaftswachstum und Wirtschaftsstruktur in 16. und 19. Jh.*, Berlin, 1971 この問題は、1978年5月に「統合」対「地域分化」(Integration versus regionale Differenzierung im 19. Jahrhundert)

というテーマのもとに計量経済史研究グループによって討論され、そこで出された結論は、「地域分化」を支持する考え方であった。この点についての詳細は、Fremdling, R. u. Tilly, R (hrsg.), *Industrialisierung und Raum*, Stuttgart, 1979 所収の諸論文を参考にされたい。

- (3) Voigt, F., *Verkehr*, II/1, 2, Berlin, 1965; ders., *Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems*, Berlin, 1960 (岡田清, 池田浩太郎訳『交通体系論』千倉書房, 1972) 例えば穀物価格の動向を見て, 19世紀の鉄道建設に伴う市場統一への動きを検証したのが, ザックスやエンゲル等の古典的な研究である。(Sax, E., *Die Eisenbahnen*, Bd. 2, Wien, 1879; Engel, E., *Die Getreidepreise, die Ernteerträge und der Getreidehandel im preußischen Staate*, in: *Zeitschrift des königlichen Statistischen Bureaus*, I, 1861) このザックス=エンゲル仮説を, ライ麦に関する一層精密なデータを用いて検証したのが, フレムトリンクとホホルストである。その結果, ザックス=エンゲル仮説は破棄されたのである。(Fremdling, R., u. Hohorst, G., *Marktintegration der preußischen Wirtschaft im 19. Jahrhundert*, in: Fremdling u. Tilly, (hrsg.), *Ebenda*)
- (4) Fischer, W., *Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Göttingen, 1972; Hohorst, G., *Wirtschaftswachstum und Bevölkerungsentwicklung in Preußen 1816 bis 1914*, New York, 1977; Tipton, F., *Regional Variations in the Economic Development of Germany in the 19th century*, Middletown / Conn., 1976
- (5) こういった意味で, ティプトンの次のような指摘を想起されたい。「統合は補完的というより競争的であった。」(Integration was competitive rather than complementary) Tipton, *Ebenda*, S. 150
- (6) 研究の進展が著しい地域史研究の成果については, 紙幅の関係より省略せざるをえない。地帯構造論については, 渡辺尚氏の諸論稿, とりわけ『『ドイツ』資本主義と地帯構造』(大野, 住谷, 諸田編『ドイツ資本主義の史的構造』有斐閣, 1972所収), 貿易構造については, 春見濤子「ドイツ産業資本確立期における貿易構造」『土地制度史学』43, 柳沢治「産業革命開始期ドイツの貿易構造」『経済と経済学』38
- (7) 領邦間, 或いは地域間の商品流通を明らかにする史料は, 石炭輸送統計がもっとも整備されているが, 他の商品についての統計資料は概して乏しい。我々が利用しうるもののひとつに, 個別鉄道企業の「営業報告書」があるが, それすらも, 商品別かつ輸送先別に整理されているものは少ない。ザクセンの邦有鉄道統計は, 1854年以降の商品の移動を詳細に示しているが, これはむしろ例外に属するものである。さて, ここで扱うニュールンベルク地域からの貨物の移動状況については, ルードヴィヒ鉄道開通以降, 19世紀後半に至る時期の統計を, ニュールンベルク市文書館 (Stadtarchiv in Nürnberg) の史料に見ることができるが, これは商品別に分類されることがなく, また, ニュールンベルクとフルトの間の輸送に関するものが中心である。この地域の商品流通を包括的に表わす史料が登場するのは, ようやく帝制期に入ってからのことである。帝制期の史料のうちでも, 商品の移動を詳細に伝え, かつ最も早い時期に相当する1907年の統計をここでは用いて, 分析を進める。Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Nürnberg, Heft 5, Nürnberg, 1914 以下, [第1表], [第3表] ~ [第12表] 及び [第14表] は, これによる。

[2] フランケン地方の産業発展

バイエルンの産業構造は, 著しい農業優位によって特徴づけられていた。就業人口全体に占める農業の比率は帝制期に至ってもなお50%を超え, この値はプロイセンの東部諸州にも匹敵する程であった⁽¹⁾。こうした農業地帯にあってミュンヘン, ニュールンベルク, アウグスブルクなどの商工業都市は, 交通の発展にともなって様々な変化を蒙る。ミュンヘン, ニュールンベルクは近接地域を鉄道を通じて市場的に包摂すると同時に, 地域的な工業中心地として発展する一方, 鉄道からとり残されたアウグスブルクは, 当面近代的な工業都市としての発展の途を鎖されてしまった⁽²⁾。北部バイエルンのミッテルフランケン地方に限定してみると, ニュールンベルクを始めとして, アンスバッハ, エアランゲン, フルトといった中規模の都市が, 製造業部門を発展させていた。このうち, フルトは葉巻, 鏡, くつ下, 金属加工等の製造業を有し, その生産物

の多くはニュールンブルク商人によって扱われていた⁽³⁾。ミッテルフランケン地方の企業による博覧会への出品品目は、この地方の産業を考える上で興味深い。1873年のウィーン万国博には、小間物、金属製品、陶器、ガラス、衣類などと並んで科学器具、機械、化学、輸送器機などの工業製品が出品され、1875年のサンティアゴ万国博には、この地方の代表的な産業となる鉛筆、玩具、ホップ標本が展示され、また1882年には、シュッカールト社に、はじめて電機見本市 (Allgemeine Elektrizitätsausstellung in München) への招待状が送られた⁽⁴⁾。当該地域の産業革命との関係では、1840年代中葉以降の機械工業部門の急激な成長を指摘できる⁽⁵⁾。これは、後の MAN (=Maschinenfabrik Augusburg-Nürnberg) の前身である Johann Friedrich Klett の機械工場によるところが大である。ニュールンベルク産業の成長を主導した機械工業部門は、1880年以降20世紀初頭にかけて再び大きく成長することになるが、今回は電機工業、とりわけシュッカールトによるところ大であった⁽⁶⁾。このようにニュールンベルクの工業を主導する部門は機械生産であった。以下、当地の産業についてもう少し詳しく見て行きたい。

ニュールンベルク商人の代表的業務はホップの売買であった。ニュールンベルクに「ホップ市場 (Hopfenmarkt)」が公式に誕生したのは1846年であるが、その活動が本格化したのは、1858年のことであった。この年、ホップの硫黄乾留禁止令 (Verbot der Haltbarmachung des Hopfen durch Schwefeln) が、フランケン地方内において撤回され、ホップの長距離輸送を可能にしたのである。その結果、ホップ取扱業は急速に発展し、従来からこの業務を行っていた4社 (Gebr. Scharrer, Kohn, Strung, Christian Scharrer) に加えて、25社のホップ取扱業者が新たに誕生すると同時に、8つの硫黄乾留設備が生まれたのである。第二帝制期には、ヨーロッパ全体で収穫されていたホップをニュールンベルク市場は扱うようになり、1895年には、ホップ取扱業者は364社にも達した。また、相当量のホップがアメリカにも輸出されていたことが、確認されている⁽⁷⁾。ホップを原料とするビール醸造業は、19世紀を通じてフランケン地方の代表的な移出産業であった。当該産業が急激な発展を開始したのは1840年頃のことであって、当時多数の醸造業者が誕生し、また、レーデラー醸造所 (Bierbrauer Christian Lederer) が蒸気機関を設置したのもこの頃のことである。1870年には、フランケン地方のビール産地であるニュールンベルク、クルムバッハ、エアランゲン、キッチンゲンから19万 hl がバイエルン外へ移出され、ドイツ最大のビール生産地へと成長したのであった。一方、ミュンヘンからバイエルン外への移出量は、当時わずか3万 hl に過ぎず、ビール産地としてのフランケン地方の意義は明白である⁽⁸⁾。フランケンビールの販路は鉄道の発展にともなってザクセン、ベルリン、シュレーゼンへ拡大された⁽⁹⁾。しかしながら、1890年頃には、当地方からの移出が停滞し、逆に他の地域で生産されたビールも移入されるに至ったのである⁽¹⁰⁾。

さて、次に機械工業を見て行こう。ニュールンベルクの機械工業は、クラマー＝クレット社によって始められた。書籍商フリードリヒ・クレットは1842年に、機械工場を設立し、とくに鉄道資材と蒸気機関を生産していたが、この工場は1875年には従業員1,000人を超えるニュールンベルク随一の工場にまで成長を遂げた。更に1898年には、アウグスブルク製作所 (Augusburger Werk) と合併して MAN が誕生することとなった⁽¹¹⁾。MAN の前身であるクラマー＝クレット社の拡張期である1865—67年は、鉄道建設の進展と密接な関連があり、1850年から70年にかけての同社の販売実績の70～87%が鉄道資材 (客車、歯車など) であった。しかし70年代の鉄道ブームが一巡した後、この比率は急激に低下し、同社は機械製造、とくに蒸気機関の生産に重点を移すに至ったのである⁽¹²⁾。一方、ニュールンベルクに電気工業の礎を作ったのはジークムント＝

シュッカールト (Sigmund Schuckert) である。彼はアメリカで技術研修をした後、小さな町工場を作り、後に機械販売業者ヴァッカー (A. Wacker) やケルン資本の参加のもとに大規模な電機工場を設立した。シュッカールト社はアーク燈、投光器、路面電車、計測器を生産し、1903年にはジーメンス社と共同でジーメンス=シュッカールト製造有限会社 (Siemens-Schuckertwerke GmbH) を設立した⁴⁴⁾。

上記二社に代表される機械工業の他に、金属加工、化学、食品、製材、製紙等有力な産業部門が存在していた訳であるが⁴⁴⁾、そのうちでは化学工業、とくに染料工業が重要な位置を占めていた。郡青染料をドイツ内のみならず、海外へも供給していたヨハネス・ツェルトナー社 (Johannes Zeltner) は、1867年に概に300人の従業員を有し、19世紀末には吸収、合併を通じて着実な発展を遂げたのである⁴⁴⁾。シュテットラー社 (Städtler) を始めとする鉛筆工業は、そもそも手工業として成長してきた部門であるが、次第に工場制度へ移行を遂げ、ニュールンベルクの輸出品の一つに数えられるに至った。その原料である鉛が鉄道によって安価に安定供給されるに至り、斯業の生産規模は1861年に極大点をむかえたにもかかわらず、アメリカの保護関税によって輸出は次第に停滞を示したのである。しかしながら、19世紀後半には国内市場の開拓によって再び大きく成長し、1900年にニュールンベルクはドイツ産の鉛筆の95%を生産するに至ったのである⁴⁴⁾。第二帝制期に誕生した新しい部門に自転車生産がある。1886—98年に自転車工場が続々と建設され、その中にはイギリス資本の支社として建設されたものもあった⁴⁴⁾。その他、ニュールンベルク産の商品は、一般に小間物 (Kurzwaren) と称されるものが多数存在しており、その内には前記鉛筆を始めとして鏡、銅線、銀線、ブラシ、クシ、ハケ、寝室用ランプ、光学製品、紙などが含まれている⁴⁴⁾。ニュールンベルク商品が、広汎な市場を獲得していたことは〔第1表〕より看取されよう。

〔第1表〕 ニュールンベルク商品の移出先

(単位トン)

	ドイツ帝国(注)	南バイエルン	北バイエルン	外 国	計	移 入 量
電 気 器 機	286	—	17	76	378	23
木 綿 製 品	319	42	40	128	528	462
鉛 筆	111	—	52	141	303	69
フィラメント	476	—	—	388	864	—
ミルク製品	308	340	551	86	1,285	212
文 房 具	16	10	16	1	42	—
く つ 類	530	123	53	38	743	301
が ん 具	880	74	35	306	1,295	245

(注) バイエルン向けの移出を除く

こういったニュールンベルク産業の存続・発展にとって、原料の調達はとくに重要な問題であった⁴⁴⁾。一般に、産業革命期のニュールンベルク工業がバーメン産の石炭に依存していたことは、多くの研究者が等しく認めるところであるが、帝制期の石炭需要先については、意見の別れるところである。この点について、従来の研究を総括すれば、およそ次のような見取図を描くことができる。〔1〕1861年以前の時期には、バーメンの運送業者が石炭を当地にもたらしており、この関係はザクセンに至る鉄道路線が敷設されても変化することはなかった⁴⁴⁾。〔2〕1862年以降、バーメン炭の鉄道輸送が可能になり、この関係は一層強化されることとなった⁴⁴⁾。〔3〕帝制期には、バーメン炭の比重がかなり低下を示すが、その理由は価格競争力に求められる⁴⁴⁾。〔4〕その結果、石炭の調達先は分散化することになった。〔5〕とはいえ、バイエルン全体としてみるな

ら、依然としてベーメン炭にかなり依存していた¹⁴、ということである。

- (1) 1907年において、なお農業人口が全就業人口の50%を超えていたのは、Ostpreußen (58.3%), Westpreußen (54.6%), Posen (51.0%), Pommern (51.5%)の東部四州とBayern (50.9%)であった。(Tipton, a. a. O.)
- (2) Ebenda, S. 135
- (3) Schultheiß, W., Die politische, wirtschaftliche und kulturelle Situation Mittelfrankens um 1843, in: *125 Jahre Industrie und Handelskammer Nürnberg, 1843-1968*, Nürnberg 1968, S. 41
- (4) Jegel, A., *Die wirtschaftliche Entwicklung von Nürnberg-Fürth, Stein und des Nürnberger Raums seit 1806*, Nürnberg, 1951, S. 60-61
- (5) Eibert, G., *Unternehmenspolitik Nürnberger Maschinenbauer 1835-1914*, Nürnberg, 1709
- (6) Gömmel, R., *Wachstum und Konjunktur der Nürnberger Wirtschaft 1815-1914*, Nürnberg, 1978
- (7) *Nürnberg. Geschichte einer europäischen Stadt*, München, 1971, S. 401, 403 u. 407 ニューレンベルクの遠隔地商業はブレーメン、ハンブルク経由でアメリカ向けの輸出に典型的に現われていた。ホップの対米輸出は、1895年に頂点に達したが、イギリス、ベルギー、カリフォルニア産との競争にあって減少するに至った。(Nürnberg, a. a. O., S. 401, 407) しかしながら、ホップの場合を除けば、一般にニューレンベルク製品の輸出が1890年以降振わなくなった一因は、アメリカの保護関税に求められる。例えば、1897年の輸出額を1890年のそれと比較すると、半減したことがわかる。(Gömmel, a. a. O., S. 77)
- (8) Gömmel, a. a. O., S. 78-80; Schultheiß, a. a. O., S. 38; Zorn, VSWG, S. 59 ニューレンベルクのみを考えても、1869年のバイエルン外への移出量が77,480 hlであったのに対し、ミュンヘンからのそれは28,292 hlにすぎなかった。
- (9) Zorn, HZ 216, S. 329
- (10) Gömmel, a. a. O., S. 83
- (11) Schultheiß, a. a. O., S. 37. 詳細は Buchner, F., *Hundert Jahre Geschichte der MAN*, Augsburg, 1940
- (12) Gömmel, a. a. O., S. 61-3
- (13) Eibert, a. a. O., S. 182f; Weiher, S. v. u. Goetzeler, H., *Weg und Wirken der Siemens-Werke im Fortschritt der Elektrotechnik 1847-1972*, München, 1972, S. 97
- (14) *Nürnberg* a. a. O., S. 408
- (15) Schultheiß, a. a. O., S. 37f; Gömmel, a. a. O., S. 53-4
- (16) Tipton, a. a. O., S. 137; Gömmel, a. a. O., S. 53
- (17) *Nürnberg*, a. a. O., S. 409
- (18) Jegel, a. a. O., S. 101 こういったニューレンベルク製品の大半は、19世紀中葉にヴェルツブルク経由でフランクフルト方面へ移出されていたことが確認されている。(Zorn, VSWG, S. 59)
- (19) ニューレンベルクは、工業原料である石炭や鉄鉱石の産地を周辺に有していなかった。(Kellenbenz, H., *Die Wirtschaft Mittelfrankens im 19. Jahrhundert*, in: *Fürther Heimatblätter*, 5/IV, 1959)
- (20) Gömmel, a. a. O., S. 149-151 パムベルク、ホフを経由して、ザクセン炭を鉄道によって輸送する可能性が生まれたのは、1848年のことであった。
- (21) Ebenda; Jegel, a. a. O., S. 153; Schultheiß, a. a. O., S. 36-7
- (22) Gömmel, a. a. O., S. 151 1870年代初頭には、ベーメン炭がザクセン炭よりも10%程度廉価であったが、それ以降、この関係は逆転した。
- (23) ニューレンベルクの機械工業、クラーマー=クレットは、1871年当時、石炭をオーバーフランケン シュトックハイム (消費量の38%), ベーメン (同34%), ザクセン (同14%), ザール及びルールから調達していた。(Zorn, HZ 216, S. 313)
- (24) 1906年に「バイエルンは、ベーメンから亜炭の(需要総量の)39.9%, 石炭の(同)6.5%を調達しているのに対し、ルール地域からは必要な石炭の27.4%を調達している」(Jegel, a. a. O., S. 53) にすぎなかった。

〔3〕 鉄道網の拡充

帝制期の商品流通の最大かつ決定的な担い手である鉄道について、次に見て行く。ドイツ国内の商品流通を輸送重量を基準に分類すれば、既に1870年に70%が鉄道によって実現されていた。1850年にはそれがなお50%にすぎなかったことを考えると、当該時期には鉄道の意義は決定的といえる⁽¹⁾。一般にバイエルンの鉄道は、旅客輸送用の幹線として建設され、貨物輸送収入が旅客輸送収入を凌駕したのはようやく1851年から52年にかけてのことであった⁽²⁾。バイエルンは他の領邦から工業製品とその原料を移入せざるをえず、また地域内の農産物の販路を確保する為にも鉄道が不可欠であったばかりか、オーストリー、ハンガリー、ルーマニア産の穀物を西部へ輸送するための通過点でもあった⁽³⁾。

ニュールンベルクはそもそもバイエルンと北ドイツの商品を相互に流通させる旧くからの通商路の重要な拠点であった。ニュールンベルクから北へのびる通商路には二系統あり、そのひとつは、ライプツィヒを經由してマグデブルクに至り、更にエルベ河を通じてハムブルクへと連絡するものであり、もうひとつは、ヴェッラ川とヴェーザー河を通じてブレーメンに連絡していた⁽⁴⁾。19世紀初頭にはニュールンベルクを起点として舗装道路が建設されたが、それ等はフルト、レーゲンスブルク、プラインフェルト、ローテンプルク、バムベルク、ヴュルツブルクなど比較的近距离にある都市と連絡し、いわばフランケン地方内部の流通を担当するものであったところに特徴がある⁽⁵⁾。鉄道以外の交通手段として重要であったのは、ドナウ＝マイン運河（Ludwig-Donau-Main Kanal）であった。これは、バイエルン政府が強力に建設を推進し、資本金の4分の1に参加するとともに、ロートシルトの協力を得て株式会社として設立されたものである。しかしながら、航行可能な船舶は120トン以下に制約され、また、マイン川とドナウ川の急流区間が航行不能であった為、輸送能力はかなり限定されていた。この運河の交通量は1850年に最大（19万6千トン）となったものの、まもなく鉄道に取って替わられた⁽⁶⁾。

Georg Platner と Johannes Scharrer の尽力によって1835年に完成をみたルードヴィヒ鉄道（ニュールンベルク＝フルト線）は、ニュールンベルクとフルトの商人によって出資され、運営された旅客輸送中心の、いわば鉄道時代に先立った、従って産業資本の要求に基づかない時期尚早の産物であった⁽⁷⁾。ニュールンベルクが鉄道を通じて各地と市場的連関を形成するのは、19世紀中葉以降のことである。以下、〔第2表〕を参照されたい。1848—49年に開通した路線は、ドナウ＝マイン運河と競合関係にあり、商品流通手段としての後者の敗北を決定的にしたのである。1851年には、ベルリン、北部ドイツ、西部ドイツ、シュレージエン方面への連絡が実現した。バイエルンと北ドイツのハンザ都市を結ぶ鉄道の構想（bayerisch-hanseatische Eisenbahn）は、旧くはF・リストによって提起されたものであるが、この路線の開通によって南北を結ぶ旧い通商路が、近代的な交通手段によってカバーされることとなった⁽⁸⁾。また、オーバー・ザクセン工業地帯との連絡によって、ビールの移出量が大幅に増大したことが確認されている⁽⁹⁾。1854年にオーバーライン地方との鉄道の連絡が完成した他、50年代にはデンマーク、スイス、オランダ、ベルギー、フランスなどとも鉄道による連絡が実現し、西ヨーロッパ諸国との商品流通の可能性が増大することとなったのである。60年代初頭には、オーストリー、チェコなどへ路線が連絡し、これによってベーメン炭の鉄道輸送が可能になった⁽¹⁰⁾。帝制期までにニュールンベルクは、放射線状にのびる鉄道網の地域的な中心地となり、フランケン地方と各地との間の商品流

〔第2表〕 ニュールンベルクと各地の鉄道による連絡

年次

- 1848 → Bamberg → Hof → Plauen
 1849 → Gunzenhausen-Augusburg → München
 1851 → Hof → Leipzig ┌→ Berlin
├→ Nord- u. Westdeutschland
└→ Dresden, Schlesien, Wahrschau
 1853 → Neuenmarkt → Bayreuth
 1854 → Frankfurt a. M.
 1855 → Kiel → Dänemark
 1856 → Lindau / Bodensee → Zürich
 → Frankfurt → Kassel → Holland, Belgien
 1858 → Innsbruck
 → Aschaffenburg → Straßburg → Paris
 1859 → Coburg → Eisenach → Kassel
 1860 → München → Salzburg → Wien
 1861 → Passau → Wien
 1862 → Furth im Wald → Pilsen → Prag
 1863 → Nördlingen → Aalen → Stuttgart
 1867 → Brenner → Venedig, Triest, Rom, Mailand, Genua
 1870 → Ingolstadt → München
 1875 → Crailsheim → Aalen → Stuttgart → Paris
 1877 → Schnabelwaid → Bayreuth
 1883 → Marktredwitz → Eger → Prag

Hugo Strößenreuther, Nürnbergs Eisenbahnverkehr seit 1835, in: *Verkehrsentwicklung Nürnbergs im 19. und 20. Jahrhundert*, Nbg., 1972, S. 95

通の結節点となったのである。ドイツにおける市場関係の特質は、生産中心地の分散性に対応する内部的分裂への傾向に求められているのであるが⁴⁾、それに対応して商品流通の中心地が分散的であることから、鉄道の収束地点＝ターミナルがかなり分散的に存在していたのである⁵⁾。

- (1) ドイツ国内の商品流通を、輸送手段別にみると、以下のようになる。

	1860年	1870年
鉄 道	50% (9 百万トン)	70% (31.9百万トン)
海 上 交 通	14 (1.7 ")	8 (1.8 ")
内 国 水 運	36 (6.4 ")	22 (7.0 ")

(Zorn, HZ 216, S. 308-9)

- (2) Leonhardy, H., *Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern*, Nürnberg, 1911, S. 111
 (3) Löwenstein, T., Die bayerische Eisenbahnpolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft, in: AfE 1927, S. 909
 (4) Beyer, P., *Leipzig und die Anfänge des Deutschen Eisenbahnbaus*, Weimar, 1978, S. 174-5
 (5) Jegel, a. a. O., S. 49
 (6) Schultheiß, F., *Der Ludwig-Kanal*. Seine Entstehung und Bedeutung als Handels-Straße, Nürnberg, 1847
 (7) Popp, W., *Gründung und Verwaltung der ersten deutschen Eisenbahn*, Erlangen, 1943, S. 71
 (8) F・リストは「北米通信」(Mitteilungen aus Nordamerika, 1829, in: *Werke*, Bd. III, S. 89f)

においてバイエルン＝ハンザ鉄道の構想を明らかにした。リストの構想は

Hamburg └ Gotha └ Frankfurt a. M.
 Bremen └ (又は Eisenach) └ Bamberg — Nürnberg — Augusburg — Bodensee

というものであり、この鉄道の開通によって、〔1〕バイエルン産の穀物がスイス、ライン、マイン地

方に販路を見いだす (S. 89) ばかりでなく〔2〕従来の輸送費の1/3ないし1/4でハンザ都市にもたらされ、また〔3〕粗糖及び原綿がバイエルンの精糖業と紡績業に供給される (S. 105, 124, 126) 他、銑鉄や石炭などの工業原料が容易にバイエルンへ輸送される (S. 124, 126) ことを指摘している。

(9) Schultheiß, W., a. a. O., S. 38

(10) 1861年9月20日、バーメン産の石炭が初めて鉄道を通じてニュールンベルクに輸送され、工業原料に供された。(Jegel, a. a. O., S. 153)

(11) 松田智雄「ドイツ資本主義構造論に寄せて」川島、松田編『国民経済の諸類型』岩波書店、1968、501ページ

(12) フランスの場合、首都であるパリがすべての幹線鉄道の結節点となり、地方市場圏を統合・再編することによって「全国的規模で再編された農・工循環構造の中核」となったのに対し、ドイツではベルリンがかなり大きな比重を有したターミナルとなったにせよ、かかる役割を全うする程の地位となりえずむしろ複数の商品流通の中核のひとつであった、と考えられる。フランスについては中木康夫「第二帝制=ボナパルティズムとフランス資本主義」同上書所収、405ページを参照

〔4〕フランケン地方の商品流通構造

個別商品の流通構造を明確にするにあたって、さしあたり大雑把な移出入の動向に目を向けたい。以下〔第3表〕を手懸りに議論を進める。この表は、ニュールンベルクを基点とする鉄道貨物輸送を表わしたものである。

木綿は、フランケン地方内部における商品流通は少なく、ほぼ完全に外部へ依存している移入商品であることが解る。また、外国からの輸入もかなり見られるが、これはバーメン産の綿糸と考えてよからう。木綿 (Baumwolle) という項目には、木綿工業の原料たる原綿と生産物の一つである綿糸も含まれているので、その流通形態をもって性格を物語ることはできないが、最終生産物である綿布が統計に現れないことから、斯業の原料及び中間生産物を当地の綿業が外部から移入し、地域的市場目あてに生産している可能性が強い。これに対して、ビールとホップは移出商品として特徴づけられる。そのうちビールは主としてバイエルン外の地域へ移出されていた。ホップは南バイエルンを筆頭に様々な地域から移入され、他方、バイエルン外に移出されていることから、ニュールンベルクがホップの集散地であることを如実に示している。

ニュールンベルクで消費される製パン用の穀物は、一般に近接地域で調達されていた。ライ麦、オート麦は、フランケン地方産が総移入量の80%以上を占め、また大麦も62%が同地域で調達されていた。これに対して小麦は56%が同地域産であり、不足分は南バイエルンからの移入に仰いでいたことが解る。麦芽の同地方内部における自給率は50%程度であり、外国への輸入依存量がかかなり高い。小麦粉は、バイエルン外から移入される比率が80%にもものぼっており、また、果物、野菜はフランケン地方産、南バイエルン産、それ以外の地域で生産されたものが、ほぼ同量であった。この他に、砂糖と塩は完全な外部依存型の商品といえる。

建設用資材は、その大半がフランケン地方の内部で調達され、また同時に、同地方に若干移出されていることから、ニュールンベルクがこういった商品の消費地であるとともに、集散的でもあったことが解る。とりわけ、れんが、石材は95%以上がフランケン地方内部の流通である。

鉄については、原料、加工品ともに移入の割合が大きい。鉄工業の原料である銑鉄は、完全に外部依存型の商品であって、しかも80%がバイエルン外の地域から調達されていた。これに対して、くず鉄は移出入がほぼ相半ばする状態である。鉄鋼、車軸、歯車、鉄管、針金及びその他の鉄・鋼製品は、概ねバイエルン外から移入され、しかも一般に加工度の高い製品ほど外部へ依存していたことが解る。このことはフランケン地方が鉄加工という点で、相対的に後進地域であ

〔第3表〕 ニューロンベルクにおける商品移出入の地域別構成

	移 入		移 出			移 入		移 出			
	ト ン	累計(%)	ト ン	累計(%)		ト ン	累計(%)	ト ン	累計(%)		
木 綿	1	52	19.5	17	70.8	2	2,095	42.2	57	31.4	
	2	18	26.3	—	70.8	3	2,966	71.0	736	95.1	
	3	158	85.7	7	100.0	4	2,984	100.0	57	100.0	
	4	38	100.0	—	100.0						
ビ ー ル	1	462	69.3	6,278	20.7	砂 糖	1	1,043	9.9	140	87.5
	2	118	87.0	23	20.8		2	212	11.9	17	98.1
	3	10	88.3	22,675	95.5		3	2,276	100.0	3	100.0
	4	78	100.0	1,358	100.0		4	—	100.0	—	100.0
ホ ッ プ	1	1,447	11.9	1,251	11.6	塩	1	99	2.8	62	96.9
	2	6,027	61.5	586	17.1		2	791	24.8	3	100.0
	3	4,056	94.9	5,662	69.6		3	2,675	99.6	—	100.0
	4	625	100.0	3,269	100.0		4	14	100.0	—	100.0
小 麦	1	5,454	55.9	228	70.4	セメント	1	12,712	62.6	1,295	97.0
	2	3,669	93.6	47	84.9		2	512	65.1	—	97.0
	3	627	100.0	47	99.1		3	6,960	99.4	39	99.9
	4	—	100.0	3	100.0		4	120	100.0	2	100.0
ライ麦	1	906	82.0	196	82.4	砂利, 土	1	13,510	48.7	5,024	79.6
	2	144	95.0	—	82.4		2	7,573	76.0	156	97.6
	3	55	100.0	22	91.6		3	4,394	91.9	115	99.7
	4	—	100.0	20	100.0		4	2,256	100.0	15	100.0
オート麦	1	10,028	81.8	404	100.0	丸 太	1	57,550	75.4	1,597	79.8
	2	118	82.8	—	100.0		2	13,542	93.1	21	80.8
	3	2,098	99.9	—	100.0		3	1,095	94.5	364	99.0
	4	10	100.0	—	100.0		4	4,164	100.0	20	100.0
大 麦	1	9,202	61.6	157	84.0	木 材	1	20,253	34.4	4,084	45.1
	2	1,781	73.5	—	84.0		2	33,989	92.1	179	47.1
	3	443	76.5	30	100.0		3	2,125	95.7	4,318	94.3
	4	3,514	100.0	—	100.0		4	2,545	100.0	472	100.0
麦 芽	1	4,607	49.2	1,321	88.0	れんが	1	223,649	96.7	1,483	97.6
	2	134	50.6	178	99.8		2	3,971	98.4	35	99.8
	3	648	57.5	3	100.0		3	3,308	99.8	3	99.9
	4	3,980	100.0	—	100.0		4	377	100.0	1	100.0
じゃがいも	1	3,830	62.7	85	63.9	建設用石材	1	31,951	95.5	198	93.4
	2	1,382	85.4	1	64.7		2	1,307	99.4	1	93.6
	3	101	87.0	48	100.0		3	160	99.9	14	100.0
	4	793	100.0	—	100.0		4	36	100.0	—	100.0
小麦粉	1	1,802	12.1	1,513	87.9	舗装用石材	1	68,336	92.0	699	98.0
	2	1,267	20.6	179	98.3		2	5,842	99.9	—	98.0
	3	11,826	99.9	28	99.9		3	75	99.9	14	100.0
	4	11	100.0	2	100.0		4	—	100.0	—	100.0
果物, 野菜	1	2,247	21.8	307	26.6	銑 鉄	1	944	8.3	456	41.1
							2	335	11.2	61	46.6

	3	9,329	93.2	161	61.0		2	1,297	2.5	8	99.5
	4	769	100.0	432	100.0		3	330,253	88.1	6	100.0
くず鉄	1	18,220	51.7	11,756	46.2		4	45,544	100.0	—	100.0
	2	4,840	65.5	1,147	50.7	石炭	1	6,604	18.8	3,281	100.0
	3	12,138	99.9	8,054	82.3	ークス	2	94	19.1	—	100.0
	4	31	100.0	4,493	100.0		3	28,247	99.7	—	100.0
鉄鋼	1	18,401	30.2	9,362	41.2		4	96	100.0	—	100.0
	2	279	30.6	7,095	72.4	石油	1	1,421	12.6	1,662	64.0
	3	40,131	96.4	5,812	98.0		2	383	16.0	404	79.5
	4	2,192	100.0	447	100.0		3	6,676	75.3	515	99.3
レール	1	1,961	59.1	4,578	56.9		4	2,784	100.0	18	100.0
	2	377	70.5	2,279	85.1	タール, ビ	1	263	4.4	6,561	71.3
	3	979	100.0	925	96.6	ッチ, アス	2	193	7.7	701	78.9
	4	—	100.0	275	100.0	ファルト	3	4,549	84.0	1,669	97.0
車軸, 歯車	1	205	4.1	259	86.0		4	951	100.0	273	100.0
	2	150	7.0	17	91.4	化学製品,	1	301	9.7	416	32.9
	3	4,635	99.1	26	100.0	薬品	2	318	20.0	105	41.2
	4	47	100.0	—	100.0		3	1,878	80.5	736	99.2
鉄管	1	376	5.5	699	54.1		4	605	100.0	10	100.0
	2	98	7.0	231	72.0	肥料	1	75	9.6	56,984	99.1
	3	6,523	99.0	334	97.8		2	6	10.5	59	99.2
	4	71	100.0	28	100.0		3	591	87.3	341	99.8
針金	1	238	3.7	281	75.6		4	98	100.0	129	100.0
	2	26	4.0	67	93.5	生石炭	1	9,644	88.1	184	46.5
	3	6,206	99.7	22	99.3		2	657	94.1	—	46.5
	4	17	100.0	3	100.0		3	642	100.0	15	90.9
鉄鋼製品	1	4,164	21.4	4,013	28.9		4	—	100.0	20	100.0
	2	689	25.0	3,045	50.9	蒸気機関	1	1,876	21.8	2,358	7.8
	3	14,390	99.0	5,349	89.5		2	871	32.0	1,520	12.8
	4	185	100.0	1,459	100.0		3	5,600	97.2	21,653	84.4
薪	1	38,275	80.4	390	32.6		4	242	100.0	4,711	100.0
	2	8,571	98.4	24	34.6	車両	1	2,468	62.1	4,542	62.1
	3	641	99.8	726	95.4		2	603	77.3	267	65.7
	4	113	100.0	56	100.0		3	778	76.9	1,214	82.3
亜炭	1	2,494	2.7	312	100.0		4	124	100.0	1,294	100.0
	2	9	2.7	—	100.0	紙製品	1	3,009	13.4	2,035	37.3
	3	251	3.0	—	100.0		2	5,675	38.6	440	45.4
	4	88,825	100.0	—	100.0		3	13,665	99.5	2,338	88.3
亜炭練炭	1	7,181	24.8	248	99.6		4	117	100.0	637	100.0
	2	71	25.0	—	99.6	ガラス製品	1	1,422	25.0	911	49.2
	3	13,782	72.5	1	100.0		2	194	28.4	265	63.4
	4	7,968	100.0	—	100.0		3	3,560	98.1	577	94.6
石炭	1	8,317	2.2	1,312	98.9		4	109	100.0	101	100.0

[注] 各商品の項目中, 1は北バイエルン=フランケン地方, 2は南バイエルン地方, 3はドイツ帝国内(但し, 1, 2を除く), 4は外国を示す。「木綿」は原綿の他に, 綿糸, 糸くずを含む。「肥料」には化

学肥料も含まれている。「紙製品」は印刷物を除いたものである。「蒸気機関」には蒸気機関用のボイラーが含まれる。「車両」は鉄道用の車両の他に、自転車も含む。

〔第4表〕 東部ドイツ農業地帯との商品流通

(単位 トン)

	Prov. Ostpreußen		Prov. Ostpreußenの港		Prov. Westpreußen		Prov. Westpreußenの港		Prov. Posen		Prov. Pommern		Prov. Pommernの港	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	82	701	48	112	149	163	74	273	1,461	342	1,166	1,222	662	838
ビール						105		71		135		1,063		532
ホップ	1	210				23			120	21				
火酒									576	2	248	4	248	4
小麦粉									56					
鉄鋼製品	13	45			15	1					50	10		
蒸気機関	11	156				9		134	4	85	6	98	4	108
車両		150												
ガラス製品									59					
紙製品									205	27				
羊毛	11													

〔第5表〕 東部ドイツ工業地帯との商品流通

	Rgb. Oppeln		Stadt Breslau		Rgb. Breslau u. Liegnitz	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	12,841	6,763	1,074	889	4,089	978
ビール				149		138
ホップ		42		67	2	72
小麦粉			370			
果物, 野菜				78		
油脂				82	82	7
食料品			3	48		
火酒	120	5	110	32	100	6
くず鉄		2,042	5	58	12	141
鉄鋼	2,893	17				
レール					274	
鉄鋼製品	1,010	75	6	66	697	44
蒸気機関	27	595	30	58	83	317
化学製品					221	
肥料					66	
亜鉛	788					
石炭	6,732				353	
石炭コークス	190				1,006	
紙製品	355				125	

Ostpreußenの港はMemel, Pillau, Königsberg,

Westpreußenの港はElbing, Danzig, Neufahrwasser,

Pommernの港はStolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast, Stralsundである。

ったということである。しかしながら、レールは移出重量がかなり多く、その85%がバイエルン向けなものであったことを考えると、ニュールンベルクがバイエルンで消費されるレールの生産の拠点を形成していたことになる。

家庭暖房用の燃料では、薪がフランケン地方産で賄われていたが、練炭はまったく外部に依存していた。同様に、亜炭、石炭、コークス等の工業原料は、バイエルン内にその産地を見いださず、完全に外部に依存していたのである。フランケン地方の農業生産にとって重要な意味を有していた

た肥料についてみると、ニュールンベルク産のその99%が同地方へ移出されていることから、ニュールンベルクとその近郊農村地域が、肥料と穀物の交換を通じて不可分に結びついていたということが想起されよう。

蒸気機関と車両の生産は、産業革命の進展にともなって急激に成長したニュールンベルク機械

〔第6表〕 首都経済圏との商品流通

	Berlin 市部		Berlin 郡部		Prov. Brandenburg	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全 商 品	7,285	9,172	684	569	2,455	1,388
ビール		4,522				387
ホップ		418			2	61
小麦粉	90				200	
果物, 野菜					44	
食料	15	130				
木材	60	16			91	
鉄鋼	74	5				
鉄鋼製品	164	265	95	66	249	100
蒸気機関	552	789	47	215	375	283
肥料	66					
化学製品			16	40		
タール, ピッチ	280	481				
銅			90	19		
紙製品					218	2
ガラス製品					97	1
皮製品	100		20		70	7
陶磁器	22	42			101	
火酒	235	18			273	4

Prov. Brandenburg は Berlin を含まない。

蒸気機関以外にはみるべきものは少なく、フランケン地方が一方向的にこの地域に依存していることが解る。また、東部4州の農業地帯との関係は、火酒が若干移入されている程度で、ほとんど無視しうるものであった。

〔B〕 首都経済圏⁽³⁾……この地域との関係は概して稀薄であって、地域間分業はまったくといって良い程、行なわれていない。ベルリンに対する移出重量が移入重量を相当オーバーしているが、これは重量の大きいビールの移出に帰因している⁽⁴⁾。移入商品のうちでは、火酒、小麦粉が比較的大きな値を示している程度で、目立ったものはない。

〔C〕 北部ドイツ地域⁽⁵⁾……〔第7表〕をみると、この地域との間に行なわれた流通商品がかなり多岐に亘っていることが解る。そこでは、フランケン地方産のビール、ホップ、蒸気機関が当地域に市場を見出し、逆に北部ドイツの魚、野菜、果物、油脂、皮製品等がフランケン地方に市場を見出していたのである。とはいえ、この地域は港を多数有しており、実際には外国貿易の中継地の機能を果している可能性があることから、純粹に北部ドイツとの市場関係を云々することはむずかしい。例えば移入品のなかに、米、コーヒー、カカオ、非ヨーロッパ木材（チーク、ラワン）、羊毛、タバコが含まれていることが、こういった事情を説明している。

〔D〕 西部ドイツ地域⁽⁶⁾……ライン・ヴェストファーレンとの関係は、距離の遠さにもかかわらず大きな数値を示している訳であるが、その一因は重量の大きな石炭が移入されていることによる。〔第8表〕では、石炭、コークス及びそれを原料とする鉄鋼、鉄鋼製品の生産地であるライン・ヴェストファーレンとホップ、蒸気機関の供給地であるニュールンベルクの関係がはっき

工業によって実現されていた訳であるが、このうち前者は、ドイツ全体を市場として捉えていたのに対し、後者はむしろフランケン地方を主たる販路としていことが読みとれた。

その他の商品では、紙製品やガラス製品がバイエルン外から、また、生石灰がフランケン地方から移入されていた。

次に、帝制ドイツの市場構造（商品流通構造）を解明するために、帝国内を暫定的に七地域に区分して分析を進める⁽¹⁾（以下〔第4表〕～〔第12表〕参照）。

〔A〕 東部ドイツ地域⁽²⁾……東部ドイツとの関係は、石炭の産地を有する工業地帯＝シュレーゲンと農業地帯であるそれ以外の地域との間に、大きな相違があることはいうまでもない。シュレーゲンとの市場関係は、石炭、コークス、亜鉛、鉄鋼及び鉄鋼製品といった工業原料、工業製品の移入によって特徴づけられている他、ブレスラウから小麦粉が移入されている一方、移出品はくず鉄、蒸

〔第7表〕 北部ドイツとの商品流通

	Ghzm. Mecklenburg-Schwerin u. Strelitz		MecklenburgとSchleswig-Holstein内のバルト海岸の港		Prov. Schleswig-Holstein, Fsm. Lübeck		Elbe 河の港		Weser 河の港		Prov. Hannover, Kr. Rinteln des Rgb. Kassel, Hzm. Braunschweig, Ghzm Oldenburg, Fsm. Schumburg Lippe, von den Fst. Waldeck Kr. Pyrmont	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	167	245	619	1,199	1,762	328	8,117	10,983	2,031	3,909	4,544	3,107
ビール				272			4	1,031		390		799
ホップ				308				723			2	186
火酒											41	20
魚			218				175	1	196			
野菜			101	1	674	1	82	9				
野果							1,259	62	121			
油									434			
米												174
キビ												56
小麦粉												
食料品							205	16				
砂糖												87
コーヒー												
カカオ							239	1				
紅茶												
鉄鋼							2	429		144	269	161
レール											152	5
鉄鋼製品					198	22	50	528	2	269	704	199
蒸気機関					1	129	226	3,177	9	319	130	1,096
非鉄	52				496		293		41			
木材		171										
車両										97		
れんが										64		
銅											95	1
タール											313	25
化学製品										108		
ガラス製品											150	1
紙製品							8	49			205	27
皮製品					178	11	189	11				
石油					104				265			
羊毛											27	1
タバコ							70					

Mecklenburg と Schleswig-Holstein 内のバルト海岸の港は Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg

Elbe 河の港は Hamburg, Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhafen

Weser 河の港は Bremen, Vegesack, Seestemünde, Bremerhafen, Nordenham, Brake, Elsflöth, Blexen, Einswarden

〔第8表〕 西部ドイツとの商品流通

	Ruhrevier				Prov. Westfalen		Rheinprovinz				Rhein 河の港	
	Prov Westfalen		Rheinprovinz				ライン右岸地域		ライン左岸地域			
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	64,644	2,893	30,292	2,597	8,610	2,286	19,932	6,387	16,091	3,764	2,144	1,036
ビール						60				396		
ホップ	16	296		216	7	77	2	37	8	796		25
麦芽									115			
野菜						60						
果物												
食料品							104	6	197	58		
セメント							356		52			
銑鉄					1,622		780				101	
くず鉄	39	97	83	487	18	959	43	953	92	45		
鉄鋼	4,260	18	1,425	7	3,002	55	4,293	14	376	12	501	1
レール											281	
鉄鋼製品	4,209	257	4,524	401	1,262	38	1,242	34	1,917	120	257	53
蒸気機関	89	896	140	538	187	1,094	30	410	187	1,096	35	759
化学製品							63	12	75	168	12	189
石灰岩	1,187		200						10	110		
タール,		215										
ピッチ												
石炭	40,086		19,268						6,415			
石炭	12,260		2,905				114		1,502			
コークス												
石炭練炭	991		111						1,185			
紙製品	230	6	171	2	1,007			45	210	14		
ガラス製					529	3	79		150	72		
品												

Prov. Westfalen, Rheinprovinz のうち、ルール地域を特に別個に集計した。

Rhein 河の港は Duisburg, Ruhrort である。

りと示されている。この他にも、同地域に調達を仰いでいた商品がいくつか見られる。例えば銑鉄はヴェストファーレン州及びライン州右岸地域から、石灰岩はルール地域（ヴェストファーレン）から、また紙製品とガラス製品はヴェストファーレン州から移入されていたのである。

〔E〕 中部ドイツ地域⁷⁾……中部ドイツとの市場関係は、相当緊密なものであったことが〔第9表〕から解る。フランケン地方に市場を見出していた当該地域産の商品は、製パン用穀物、小麦粉、果物、野菜等の食料品、塩、砂糖、建設用の各種資材、鉄鋼及び鉄鋼製品などの他、地域は限られるがヘッセン＝ナサウ産の銑鉄、ザクセン炭、ザクセン産の鉛——これは鉛筆の原料に供せられていたものと推察される——、紙製品、ガラス製品などきわめて多岐に亘っていた。このことはフランケン地方が、食料、工業原料、工業製品などの多くの商品を獲得するにあたって、中部ドイツに依存していたことを示すものである。他方、移出商品は、ビール、ホップ、くず鉄、蒸気機関等に限られていた。

〔F〕 西南ドイツ地域⁸⁾……西南ドイツとの関係は、中部ドイツとのそれと同様に、広範な商品に亘り、しかも流通量がきわめて大きなものであった。ヘッセン炭を始めとして、この地域の鉄鋼及び鉄鋼製品、木綿等の工業製品がフランケン地方に市場を見出していたのである。中部ドイツとの関係との大きな相違は、製パン用穀物の移入が少ないかわりに、小麦粉、油脂、コーヒー、カカオなどある程度加工された食料品が相当多く移入されているという点である。また、バ

〔第9表〕 中部ドイツとの商品流通

	Rgb. Magdeburg, Hzm. Anhalt		Rgb. Merseburg, Rgb. Erfurt, Kr. Schmalkalden des Rgb. Kassel, Thüringische Staaten		Kgr. Sachen		Leipzig		Prov. Hessen-Nassau, Kr. Wetzlar, hessische Prov. Oberhessen	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	7,890	2,369	40,598	8,628	91,738	14,672	9,760	3,069	31,905	9,089
ビール		920		1,636		7,615	1	1,585		632
ホップ	4	110	31	321	11	239			23	248
小麦			238						210	
オート麦			1,302		636					
オキビ, アワ	135		71							
小麦粉	877		1,966	11	1,796				352	
果物, 野菜	556		201	96	46	464				
魚米									199	5
食油					75	103			137	
品脂					60	172			363	121
塩	948		41						288	68
砂糖	1,261		7,046							
セメント			365	38					5,113	
砂利	82		1,140	43						
土管			190	716						
木材					197	621			268	1,530
れんが			980		340	1				
銑鉄									3,333	
くざ	146		1,938	95	364	466	23	55	936	1,052
鉄鋼	501	51	546	1,665	2,308	1,785	30	103	811	71
レール					205	10				63
鉄鋼製品	946	31	817	301	1,909	166	91	45	2,614	674
蒸気機関	73	722	546	1,075	699	764	184	110	512	715
車両					289	8			16	77
化学製品	111		139	5						
肥料	152		20	91						
石炭					62,646	6	137		45	
石炭					821		4,222		3,616	
亜炭			13,712							
石油			448	89	501	12			862	5
鉛					512	15				
鉛製品	233	49	1,649	283	3,718	108	364	6	1,315	61
紙製品					1,925	1			844	201
ガラス製品										
皮製品	86	19	304	336	427					
陶磁器			405	12	1,126	17				
非ヨーロッパ木材									2,055	
木綿					58					
紡糸					112					
ジュート					452					
火酒					277	20				
タール, ピッチ									2,192	163

〔第10表〕 西南ドイツとの商品流通

	Ghzm. Hessen (Prov. Oberhessen を除く)		Ghzm. Baden		Kgr. Württemberg, hohenzollersche Lande		Mannheim, Ludwigshafen		bayerische Pfalz	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	152,000	5,803	9,624	3,042	27,668	7,665	17,318	1,653	7,429	778
ホップ	53	224	667	148	1,781	38	5	101	15	34
小麦			21	1			216		60	
大麦			80				60			
オート麦					100					
麦芽			492	1						
じゃがいも									78	
小麦粉	567		1,897		1,091	11	2,317	5	114	
果物, 野菜			153	7	341	18	74	4	241	2
魚	367									
米	72									
油	1,751	175	41	52	1,587	9	1,009	60		
ココア			85	3	1,049					
砂糖									748	
セメント	127	29	100		644	1	150			
丸太					529	16				
木材	178	1,581			508	114	279	13		
れんが			138		745					
銑鉄	506	92	102	17	25	52	1,335			
くず鉄	230	519	1,175	170	5,896	351	461	168		
鉄鋼	574	346	271	275	848	340	1,322	50	536	2
レール			3	86	11	239				
鉄鋼製品	1,083	206	473	330	697	761	812	75	2,908	129
蒸気機関	395	571	82	334	379	1,116	88	235	78	136
車両	62	46	174	29	25	161				
化学製品			34	129	441	24	153	4		
薪					486					
石炭	135,168		389				2,565			
石炭コークス	1,378	3								
石油	403	17	43	10	47	96	2,241			
石タール, ピッチ	1,185	3								
鉛	183									
紙製品	818	8	700	?	1,905	1,071	213	86		
非ヨーロッパ 木材	892									
木綿					55	7				
塩	870		81		721					

ーデン、ヴェルテムベルク産のホップがニュールンベルク市場を通じて販路を求めていたことが解る。マンハイム、ルードヴィクスハーフェンなどの港町から輸送されていた銑鉄、石炭、石油の原産地は確定できないが、ライン河を遡行して下流域から運ばれたものと推察される。

〔G〕 ザール、ロートリンゲン、エルザス⁽⁹⁾……上記3地方との市場関係は、鉄鋼及び鉄鋼製品、ザール炭、ロートリンゲン産銑鉄の移入によって表わすことができる。また、ニュールンベ

〔第11表〕 ザール、エルザス、ロートリンゲン
との商品流通

	Saarrevier		Lothringen		Elsaß	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出
全商品	66,515	774	10,013	2,339	4,316	2,246
ホップ			33	66	1,258	69
果物、野菜					92	1
銃鉄			1,235		110	
鉄鋼	7,311	49	7,216	165	749	38
レール						459
鉄鋼製品	1,136	34	367	43	?	201
蒸気機関	25	410	97	1,127	69	498
車両					2	252
化学製品			12	189	6	77
タール、ピッチ					123	13
石油					41	123
石炭	56,320					
ガラス製品	400					
紙製品					148	11
陶磁器		54			217	24
れんが	400					

ルクの最大の移出品であるホップが、逆にエルザスから移入されており、ニュールンベルクのホップ市場が遠隔地で生産されたホップをも扱っていたことが解る。

以上、帝国内を七地域に区分して、フランケン地方から見た国内市場のあり方を、流通構造に即して明らかにしてきたが、同地方の再生産を考える上でなお重要と考えられる国境を越えた商品流通、即ち、外国市場というよりはむしろ隣接市場の性格を有していたオーストリーとの連関を付け加えたい。

〔第12表〕に見るように、亜炭、石炭の産地、ベーメンとの連関は工業原料の供給地として、ドイツ国内の石炭産地との結びつきに優るとも劣らない。オーストリー、とくにベーメンとの市場関係は工業原料であるベーメン炭の移入にとどまらず、更に工業製品である木綿、建設用の各種資材、穀物を始めとする農産物など、多くの商品の移入のうちに、その性格がみられる。穀物の調達先をオーストリーに求めるという現象は、フランケン地方に限定されたものではなく、帝国内においてかなり一般的に認められることである⁴⁾。

(1) この地域区分は、渡辺尚（前掲論文）、肥前栄一（『ドイツ経済政策史序説』未来社、1973、序章）両氏の地帯構造に関するそれぞれの視角を踏まえつつも、フランケン地方の商品流通構造に基き、独自に分類したものであって、生産構造に従った総体的な市場関係の地帯別構造とは若干のズレがあることを確認しておきたい。

(2) 東部ドイツ地域には、オストプロイセン、ヴェストプロイセン、ポーゼン、ポメルン、シュレージエンを含める。

〔第12表〕 オーストリーとの商品流通

	Böhmen		übrige Österreich	
	移入	移出	移入	移出
全商品	155,197	3,395	10,950	4,425
ホップ	530	35	15	57
大麦	3,018		102	
麦芽	3,299		681	
油脂	385	29	232	76
果物、野菜	99		1,169	
じゃがいも			689	
食料品	368	1	168	
銃鉄		169		127
くず鉄	1	1,593	20	1,630
鉄鋼	145	100	4	70
レール		275		
鉄鋼製品	45	183	29	119
蒸気機関	44	54	22	225
車両	17	4	53	27
丸太	1,015		3,002	1
木材	428	15	1,339	146
れんが	277	1	44	
セメント		2	115	
砂利	1,624		388	3
亜炭	88,826			
炭	6,765			
コークス	14,154			
石炭				
タール	826	32	38	188
石油	777	2	1,213	2
亜鉛	90	52	5	23
肥料		76	6	30
木綿	37			

- (3) 首都経済圏には、ベルリンを中心とするブランデンブルク州全体が含まれている。
- (4) ベルリンがビールをバイエルンから移入する一方で、ブランデンブルクに移出していたことは、既に研究史の示すところである。(Tipton, a. a. O., S. 108)
- (5) 北部ドイツ地域には、いわゆるハンザ都市を始めとして、北海岸とバルト海岸の一部、エルベ河とヴェーザー河の下流域の港町が多く含まれている。(即ち Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Schumburg-Lippe とハンザ都市である。)従って、この地域との関係を表わす〔第7表〕には、外国との市場連関の可能性が潜在している。
- (6) 西部ドイツ地域は、ライン・ヴェストファーレンに相当する。〔第8表〕中、Prov. Westfalen は Fst. Lippe-Detmold, Waldeck (Arolsen) を含む。Rheinprovinz の左岸地域には Fst. Birkenfeld が含まれ、Rheinprovinz の右岸地域には Kr. Wetzlar は含まれていない。Ruhrrevier は Hamm-Holtern-Dorsten, Dinslaken-Homberg-Düsseldorf-Burscheid-Meinerzhagen-Hemer-Hamm によって区切られる地域である。但し Holtern 自体は含まない。
- (7) 中部ドイツに区分した地域は、ザクセン王国、ヘッセン・ナサウ州(但し、カッセル県の Rinteln 郡は北部ドイツに含めた)、オーバーヘッセン、マグデブルク、アンハルト公国、メルセブルク、エアフルト、チューリンゲン等である。
- (8) 西南ドイツに含めた地域は、バーデン大公国、ヴュルテムベルク王国、ヘッセン大公国(但し、オーバーヘッセン州を除く)、バイエリッシュ・プファルツ及びホーエンツォレルンである。
- (9) フランスとの国境に位置するこの地域は他の地域に帰属させず、ひとまず独立して集計した。
- (10) 例えば、ライン・ヴェストファーレンやザクセンでさえ、オーストリーの穀物生産との市場関係を見ることができる。(拙稿「帝国再建期におけるライン・ヴェストファーレンの鉄道と商品流通の展開」『歴史学研究』472号、40ページ、Zorn, HZ, a. a. O.)

〔5〕 おわりに

以上、フランケン地方を中心とする商品流通を地域間連関という側面から考察してきた。以下、〔第13表〕及び〔第14表〕をも参照しつつ、同地方の市場構造を確定しよう。

当地方は内部に炭田を持たないために、工業原料である石炭及びコークスをほぼ完全に、外部へ依存しなければならなかった。こういった商品は、ベーメン、ヘッセン、ザクセン、シュレージエン、ザール、ルールなどの炭田地帯に供給を仰いでいたのであるが、どの地域との関係も相対化しうるほど、移入先が分散的であった。石炭産地との関係は、単に工業原料の調達先として重要であるばかりではなく、工業製品である鉄鋼や鉄鋼製品の移入先としての意義をも有していたのである。

他方、消費資料生産部門における市場連関は、これと異なり、比較的近接した地域に限定されている。例えば、木綿の移入先をみると中部ドイツのザクセン、西南ドイツのヴュルテムベルク、ベーメンなどを指摘することができる。

飲・食料品部門のうちでは、ビールが最大の移出品に数えられる。この商品の地域内における流通比率は20%にすぎず、中部ドイツを筆頭に、ベルリン、北部ドイツなど地場産業としてビール部門がほとんど存在しないか、あっても生産量が限られている地域へ移出されていたのである。ビールの原料となるホップは、ほぼドイツ全体を市場として射程に入れていた一方で、ホップ生産地をも商業活動の対象下に収めていた。ここに、南バイエルンを始めとして、西南ドイツ、エルザス、ベーメン等の産地と結びついたニュールンベルク商人の活躍を想起すべきであろう。

〔第13表〕 主要商品の移出入先（ニュールンベルク）

		移 入 先	移 出 先
木	綿	中部ドイツ, 西南ドイツ, フランケン, ベーメン	
ビ	ール		中部ドイツ, フランケン, ベルリン, 北部ドイツ, 仏
ホ	ッ	南バイエルン, 西南ドイツ, エルザス, ベーメン	帝国内全域
大	麦	フランケン, ベーメン, 南バイエルン	
小	麦	フランケン, 南バイエルン	
オ	ート	フランケン, 中部ドイツ	
小	麦	西南ドイツ, 中部ドイツ, フランケン	フランケン
麦	芽	フランケン, ベーメン	フランケン
じゃがいも		フランケン, 南バイエルン	
果物, 野菜		フランケン, 南バイエルン, 中部ドイツ, イタリー, オーストリー	
油	脂	中部ドイツ	
	塩	中部ドイツ, 西南ドイツ	
砂	糖	西南ドイツ, 中部ドイツ	
材	木	南バイエルン, フランケン, 西南ドイツ, オーストリー	西南ドイツ
砂	利	フランケン, 南バイエルン, 中部ドイツ	
セ	メント	フランケン, 中部ドイツ	
れ	ん	フランケン, 南バイエルン	
石	炭	西南ドイツ, 西部ドイツ, 中部ドイツ, ザール	
亜	炭	ベーメン	
銑	鉄	中部ドイツ, 西部ドイツ, 西南ドイツ	
く	ず	フランケン, 西南ドイツ, 中部ドイツ	フランケン, 南バイエルン, オーストリー, 西部ドイツ, シュレージエン
鉄	鋼	フランケン, 西部ドイツ, ザール・ロートリンゲン	フランケン, 南バイエルン
レ	ール	フランケン	フランケン, 南バイエルン, エルザス
鉄	鋼	西部ドイツ, 西南ドイツ, フランケン	中部ドイツ, フランケン, 南バイエルン
蒸	気	中部ドイツ	北部ドイツ, 西部ドイツ, 中部ドイツ, 西南ドイツ
車	両	フランケン	フランケン
紙	製	中部ドイツ, 西南ドイツ, フランケン	フランケン
ガラス	製	中部ドイツ, フランケン	
肥	料		フランケン
薪		フランケン	
生	石	フランケン	

製パン用穀物は全体として、かなりの程度まで、フランケン地方内部、もしくはせいぜいバイエルン内部で賄うことが可能であった。例えばライ麦、オート麦は同地方内部の流通が支配的であり、また、小麦についてはバイエルン全体にまで地域を広げてみれば、自給率はかなり高くなる。しかしながら、バイエルン外の比較的近接した穀物産地との連関がみられるケースも若干あった。例えば、大麦、麦芽はベーメンへの、また小麦粉は西南ドイツ及び中部ドイツへの依存度

〔第14表〕 バイエレン内部の商品流通

	南 バ イ エ ル ン		フ ラ ン ケ ン	
	移 入	移 出	移 入	移 出
全 商 品	126,483	28,811	643,034	160,649
ビ ー ル	118	23	462	6,278
ホ ッ プ	6,027	586	1,447	1,251
小 麦	3,669	47	5,454	228
ラ イ 麦	144	—	906	196
オ ー ト 麦	118	—	10,028	404
大 麦	1,781	—	9,202	157
麦 芽	134	178	4,607	1,321
小 麦 粉	1,267	179	1,802	1,513
じ ゃ が い も	1,382	1	3,830	85
果 物, 野 菜	2,095	57	2,247	307
食 料 品	2,012	248	547	436
砂 糖	212	17	1,043	140
塩	791	3	99	62
セ メ ン ト	512	—	12,712	1,295
砂利, 土, 粘土	7,573	156	13,510	5,024
丸 太	13,542	21	57,550	1,597
材 木	33,989	179	20,253	4,084
れ ん が	3,971	35	223,649	1,483
く ず 鉄	4,840	1,147	18,220	11,756
レ ー ル	377	2,279	1,961	4,578
鉄 鋼	279	7,095	18,401	9,362
鉄 鋼 製 品	689	3,045	4,164	4,013
蒸 気 機 関	871	1,520	1,876	2,358
肥 料	6	59	75	56,984
生 石 灰	657	—	9,644	184
車 両	603	267	2,468	4,542
ター, ピッチ	193	701	263	6,561
薪	8,571	24	38,275	390
亜 炭			2,494	312
亜 炭 練 炭	71	—	7,181	248
石 炭	1,297	8	8,317	1,312
石炭 コークス	94	—	6,604	3,281

が高い。

その他に、果物、野菜、油脂（主としてマーガリンであり、バターも若干含まれる）、塩、砂糖といった商品も、中部ドイツや西南ドイツ、或いはオーストリーとの関係を認めることができる。

こういった傾向は建設資材にも見られる。れんがは地域内でほぼ完全に自給しえたが、建設用木材、砂利はバイエレン内部での流通が支配的であるとはいえ、前者は西南ドイツ、オーストリーからの移入によって、また後者は、中部ドイツからの移入によって補填されていた。また、セメントは自給率が6割強であったが、中部ドイツ、とくにヘッセン＝ナサウとの連関もかなり大きかった。

次に、ニュールンベルク機械工業の市場関係を検討すると、二系列の関係がみられる。ひとつは、帝国全域を市場として捉えていた蒸気機関生産であり、もうひとつは、フランケン地方内を専ら販路とする車両生産である。とりわけ前者が、ライン・ヴェストファーレンやシュレージエンなどの工業地帯をも射程に入れていたことは注目に値しよう。

上記二商品を除けば、工業製品は全般に、地域外への依存度が高い。例えば化学製品は西南ドイツ、中部ドイツから、紙製品は中部ドイツ、西南ドイツ、西部ドイツから、またガラス製品は中部ドイツ、西部ドイツから移入されていた。

さて、このような市場関係によって規定されるフランケン地方の性格はいかなるものであろうか。

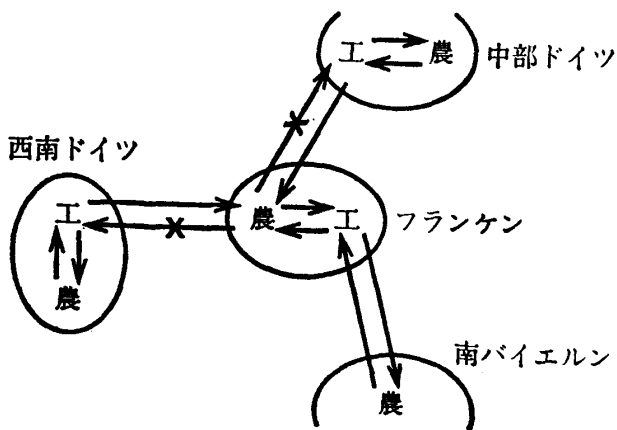
同地方の中心地であるニュールンベルクは、工業製品や穀物を移入する消費都市としての側面を有していたのであるが、それと同時に、ホップ取扱商人の活動に典型的に表われている流通過程の担い手としての機能は、同市を商業都市たらしめていたのである。こういった二つの側面と較べれば、生産過程としての働きは副次的なものとはいえ、産業革命を経過して急激に成長してきた機械工業の意義は過少評価されてはならない。消費都市としての性格を有しつつ機械工業が急速な発展を示しているという点に、我々は首都ベルリンとの類似性を見ることができる。首都経済圏との市場関係が稀薄であったのは、相互に補完しあう商品が存在しない為であろう。

ニュールンベルクとフランケン地方の農村地域との関係は、農村における穀物生産、都市における肥料及び工業製品の生産を通じて、相互補完的な分業関係が成立していた。一般に、ミュンヘン、ニュールンベルクのように都市を中心として放射線状に鉄道が形成された地域は、周辺の農村部が都市を中心とする市場のうちに再編される傾向があった¹⁾。こうした都市と農村との関係を背景として、フランケン地方の商品流通構造は、当該地方内部の流通比率が高いのが特徴である。しかしながら、同地方と隣接した地域、即ち中部ドイツ、西南ドイツ、南バイエルンとの市場関係——とりわけ、南バイエルンの穀物及び中部ドイツの工業製品に見られる市場関係——は、この地方の再生産を考慮する上で重要である。

このことは又、フランケン地方を隣接したいずれかの経済単位に帰属させることが可能であるのか、という問題を生じさせるのである。例えば、ティプトンの記述をみると、ニュールンベルクを南部ドイツに帰属させる箇所と中部ドイツに帰属させる箇所とがあり²⁾、同地方の性格確定のむずかしさを看取できる。我々の分析においてもその帰属を明確にする積極的な根拠に乏しく、この問題は依然として未解決である。むしろ中部ドイツ、南バイエルン、西南ドイツの市場形成力がこの地方において重なりあい、衝突する（と同時に相互に打ち消しあう）という緊張関係が、同地方内の分業関係を豊かに育成せしめ、流通の収束地点としてのニュールンベルクの地位を規定していると考えの方が自然であろう。

以上の事情を考慮しつつ、同地方の市場構造を要約すれば次のようになる。①ニュールンベルクと周辺農村地域の上に農・工分業関係が成立し、それが同地方の再生産の基底をなしている。しかしこうした再生産構造は、完全に地域内で実現しうるものではなく、②工業原料の調達にあたっては、国境を越えたベーメンをも含めた広汎な地域と市場関係を結び、その関係は工業製品の移入先とも一致するものである。農村地域としてのフランケン地方の意義を強調すれば、中部ドイツ（或いは西南ドイツ）との市場連関→市場的包摂という可能性も生じうる。③穀物の地域内自給率は相当高く、これを補足するのが南バイエルンを中心とする近接地域であって、それに対しては逆に工業製品を供給する関係にある。従ってニュールンベルクと周辺農村地域との間に

〔付図1〕 フランケン地方と近接地域
の商品流通の基本的方向



みられたような分業関係は、規模は限定されてはいるが、南バイエルンとのそれにもみられ、(仮に工業地域としてのフランケン地方の意義を強調すれば)フランケン地方の再生産構造の延長線にバイエルン市場という展望をも看取することができる。地域内分業に基くこうした二面性が、同地方をして隣接市場相互の緊張関係の上に均衡せしめる結果を生ずると同時に、そうした結果が逆に地域内分業を深化させる原因ともなっているのである。

ところで鉄道は商品流通にどのような作用をもたらしたのであろうか。まず第一に工業原料、とりわけ石炭調達上の輸送費の問題は、交通の結節点(フランケン地方にあってはニュールンベルク・フルト地域)への産業立地の移動をひきおこしたことがあげられる⁽³⁾。第二に、鉄道は二つのまったく正反対の作用を及ぼした。地域間或いは遠隔地を結ぶ幹線鉄道建設は、市場圏相互間の流通を促進し、ドイツ経済を統合へと導いたのに対し、地域内の(とくに工業生産の中心地とその周辺部を結ぶ)鉄道は、周辺部を経済的に過疎化しつつ(両者を工業地域と農業地域へと持化させることによって)地域経済的循環を強めることになったものと考えられる⁽⁴⁾。第三に、鉄道の敷設が地域経済に影響を及ぼすのはせいぜい路線の左右3~5kmの地域に限定され⁽⁵⁾、「駅から3kmも離れると工業化はもうとまってしまった⁽⁶⁾」といわれる程、微妙なものであった。ここに我々は流通の結節点となり、又、生産の地域的中心地となったニュールンベルクとそれになりえなかったアウグスブルクの相違を見ることができる。

(1) Tipton, a. a. O., S. 135

(2) Ebenda, S. 135 u. 137

(3) Scheu, E., Die Stellung Nordbayerns in wirtschaftsgeographischer Sicht, in: *Die Nürnberger Hochschule im fränkischen Raum*, Nürnberg, 1955, S. 83f またフォイクト, 前掲訳書 217-8 ページ。

(4) こうした着想はフォイクトの所論に触発されたものである。即ち彼は、交通が経済発展に及ぼす影響に従って①交通が成長へ積極的に寄与する「発展地域」(Entwicklungsbereich) ②交通が発展に対して負の影響を及ぼす「過疎化地域」(Entleerungsbereich) ③交通の影響がニュートラルである「無影響地域」(Indifferenzbereich) に分類している(フォイクト, 同23ページ)のであるが、①の発展は②からの資本や労働力の流入を前提としてのみ考えられうるのであって、①と②の関係は相互連関的であろう。

(5) Voigt, F., Die Einwirkungen des Verkehrsmittel auf die wirtschaftliche Struktur eines Raums, dargestellt am Beispiel Nordbayerns, in: *Die Nürnberger Hochschule im fränkischen Raum*

(6) フォイクト, 前掲訳書 325 ページ

〈付記〉 本稿は1979年度土地制度史学会秋季学術大会自由論題報告を基にしつつも、大幅に修正、加筆したものである。