

ドイツ資本主義と東・西ドイツ

山田 徹雄

はじめに

ソ連におけるペレストロイカ、東欧諸国における「自由化」の波は、東側陣営でもっとも「保守的」であると思われるDDDR（ドイツ民主共和国＝東ドイツ）の政権基盤をも揺るがし、東西ベルリンの壁を開放させるに至った。現在のマスコミの論調は、あたかもこの事件が「ドイツ」再統一への第一歩であり、ドイツの「再統一」が、ドイツ民族の悲願であるかの印象を与える。確かに、第二次大戦以降、欧州を支配してきたヤルタ体制に修正を迫る大異変であることを認めるにせよ、だからといって、旧ドイツ帝国のモデルの中にドイツ像を求めることはあまりに短絡的な結論ではなからうか。

本稿においては、ドイツ資本主義研究の成果を踏まえて、ドイツという国家のモデルを模索する問題を提起して行きたい。

一、ドイツ経済史研究にみるドイツ像

我が国のドイツ研究者のみるドイツ像は、いかなるものであるうか？ 試みに、ドイツの通史を扱った文献の目次をひもといてみよう。

ドイツの統一過程は、一九世紀初頭における政治的分立状態を前提に、関税線の統一という経済的統一の方向に進み、プロイセンを中心とする「ドイツ関税同盟」を生む。世紀後半には、ビスマルクの主導のもとに「ドイツ帝国」が成立するという図式がみられる。¹⁾

その際、「ドイツ帝国はプロイセン王国が支配し、プロイセン王国はウンカーが政治的に支配していた」として、ドイツ帝国におけるプロイセンの圧倒的優越が強調されてきた。

ドイツがプロイセンの秩序のもとに統一されてきたという認識は、ドイツ史がプロイセン中心の史観に収斂されて

きた事実を否認しないものにしてゐる。

しかしながら、ドイツ統一が『民族国家』に近い『ドイツ連邦』領域ではなく、『関税同盟』領域に近いかたちで成立した⁽³⁾ことよつて、それ自体ドイツ「民族」の分断という側面を含んでいたことに、改めて目を向ける必要があろう。

ドイツ資本主義研究にみられるドイツ像を検討するため、我が国の経済史研究に焦点をあてて行きたい。

さしあたり「ドイツ農業の近代的進化は、エルベ河以西の西エルベ地域と、以東の東エルベ地域との、空間的にも異つた二つの地域においては、別個の階級が、別個の形態によつて遂行した⁽⁴⁾」という認識から出発しなければならぬ。即ち、ドイツ資本主義はユンカー的土地所有の東エルベ、農民的土地所有の西エルベの對抗関係のうちに、性格が規定され、この二つの経済循環を統一する経済的契機として「西ドイツの工業製品と東ドイツの農産物との交易」、「東ドイツのユンカーの剰余価値の西ドイツ工業への投下および西ドイツ工業の産業利潤の一部の東ドイツの土地所有への投下」⁽⁵⁾「東ドイツから西ドイツへの労働者の移動」が指摘されてきた。

ところで、西部と東部にみられる基礎条件に立ちながらも、自生的に進行したバーデン・ヴュルテンベルクの経済発展、即ち「資本主義の南ドイツ的基盤」を西部ドイツが

内包していることには、「戦後期に至つて、石炭と鉄に拠つて立つルール地帯ではなく、却つて加工工業の古典的な地帯である南ドイツの発展が促進され、しかも、ルール地帯と南ドイツは對抗関係においてではなく、補完的な関連部分となつた⁽⁶⁾」という展望が与えられる。このことは逆に、工業化過程において、小農制・手工業制を存続させつつ、農・工業の纏れ合いがみられたバーデン・ヴュルテンベルクが高度の経済的自立性を持ちえたことになる。

こうした問題意識を一層深化させ、地帯構造論の立場から、ドイツ経済の分裂性に関心を寄せるのが渡辺尚氏の研究である。

渡辺氏は、我が国のドイツ研究が「すぐれて連邦主義的・分権主義的体質をもつ『プロイセン・ドイツ』を、それから、プロイセンの対錘をとりさることによつて、すぐれて単一国家的・中央集権的「大プロイセン像に顛倒してしまつた」として、ドイツ内の自立的な四つの経済圏——東部ドイツ、中部ドイツ、西部ドイツ、西南ドイツ——を提起する。

この議論においては、

- (1) 四つの経済圏が相似的な構造をもっていること
- (2) この経済圏が時には単独で、時には相互に結合して一つの社会をつくりあげること
- (3) プロイセン—ドイツが再生産圏の同盟であるために、

分解可能を特質としてもっていたこと⁽⁷⁾以上である。

ここで我々は、東部ドイツ経済圏を内包するドイツ民主共和国と、西部ドイツ経済圏と西南ドイツ経済圏を内包するドイツ連邦共和国の統一が、ドイツ帝国という四つの経済圏を有する国家のモデルと齟齬があるばかりでなく、オーストリーを排除することによって民族としてのドイツモデルとも差異がある点を確認しておきたい。

二、ドイツ資本主義と政治過程

「鉄道制度と関税同盟とはシャム双生児である。……両者はドイツ民族を一つの大きな、教養ある、豊かで強力で侵略されない国民に統一しようとする一つの同じ大きな目標にむかって努力している。」⁽⁸⁾

フリードリッヒ・リストのこの指摘ほど、「国民経済」の形成過程にあるドイツ人の悩みを雄弁に語るものはないであろう。東部の農産物と西部の工業生産物の交換という図式が容易に実現しえず、関税同盟という経済外的条件によってしか、国内市場の展望がえられないということ⁽⁹⁾、またそれと並んで鉄道建設が「ドイツ」国内市場の創出の前提条件であるということ⁽¹⁰⁾を伝えている。

しかしここで、ウィーン会議によって成立した「ドイツ連邦」がオーストリー、プロイセンを含んだドイツ民族に

よる同盟 (Bund) でありながら、リストの国民経済構想には関税領域に基く、いわば経済的国境が念頭に置かれていたこと、関税領域の解決が関税同盟という政治過程を基盤としていることの中に「ドイツ」統一のもつ矛盾をみることができるであろう。

さらにまた、関税同盟の基本線に沿った統一、ドイツ連邦による統一の可能性の他、プロイセンとオーストリー両邦の統一という「ミッテルオイローパ構想」が論理的に構想されていたことは、⁽¹¹⁾国境線の意義を相対化する必要を生む。

さてここでリストによって、ドイツ国民の統一の契機とされた鉄道を経済政策の視点から整理しておこう。

ドイツにおける鉄道政策は支那レベルで始まる。その過程において、「プロイセン主導のもとに、北ドイツ連邦の憲法において「ドイツの鉄道」の統一構想が与えられた一方で、バイエルン主導のもとに、南ドイツ四邦(バイエルン、バーデン、ヴュルテンベルク、ヘッセン)を中心とする鉄道網統一の構想が現われた。ドイツ帝国の成立を期に、「帝国鉄道」の構想がプロイセンから提案されたが、非プロイセン諸邦の反対にあい、結局、ドイツ帝国の経済政策が連邦主義的特質を確認するにとどまる。こうして、統一的な鉄道政策は、ワイマール時代まで待たなければならなくなったのである。⁽¹²⁾

他方、プロイセン政府とラインの鉄道企業とは、政府官僚の鉄道企業への関与とラインブルジョア階級のダイナミズムの喪失によって結びつきを強め、プロイセンの鉄道国有化へと進むことになる。しかしながら、こういった動向が、あくまでもプロイセン内での秩序形成に過ぎず、他の支那に対する影響力を持ちえなかったことに注意する必要がある。

おわりに

以上の分析を通じて明らかになった点をまとめておこう。まず第一に、ドイツ帝国はドイツ民族の統一を意味することではない、ということだ。民族の統一を基準に、ドイツのモデルを描く場伝には、ナチス・ドイツを想定せざるをえないのであって、民族的悲願という視点から東西ドイツの「再統一」を考へることはできない、ということである。

第二に、純粹な経済的モデルでは、西ドイツ内に、二つの経済圏が存在し、ほぼ一つの経済圏から成る東ドイツを統合した形で「ドイツ」という経済モデルを描く必然性は存在しないということだ。

第三に、経済モデルと政治過程にみられる差異、即ち東・西ドイツの分断という経済モデルにみられる特徴とライン・プロイセンとプロイセン政府の結合という政治的契機

によるモデルが歴史上存在しえた、ということである。

注

- (1) 例えば、林健太郎編『ドイツ史』(山川出版社、一九五六年)、村瀬興雄『ドイツ現代史』(東大出版会、一九五四年)。
- (2) 村瀬、前掲書、一〇〇ページ。
- (3) 松本 彰『ドイツ近代における『民族と国家』』(一九八一年度歴史学研究会報告)。
- (4) 松田智雄『新編「近代」の史的構造論』(新泉社、一九六九年)、二六五ページ。
- (5) 大野英二『ドイツ資本主義論』(未來社、一九六五年)、四四七ページ。
- (6) 松田智雄『ドイツ資本主義の基礎研究』(岩波書店、一九六七年)、四七〇ページ。
- (7) 渡辺 尚『ドイツ資本主義と地帯構造』、大野英二、住谷一彦、諸田實編『ドイツ資本主義の史的構造』(有斐閣、一九七七年)一五四ページ。
- (7) 同論文、一五八一―一七一ページ。
- (8) List, Friedrich, Das deutsche Eisenbahnsystem [III], in *Friedrich List Schriften / Reden / Briefe*, Bd. III, S. 346
- (9) 松田智雄『ドイツ資本主義構造論に寄せて』、川島武宜、松田智雄編『国民経済の諸類型』(岩波書店、一九六八年)、四七二―三三ページ。
- (10) 諸田 實『ドイツの産業革命』大塚久雄編『西洋経済史』

(筑摩書房、一九七七年)

(11) 松本 彰、前掲論文、五ページ。

(12) 拙稿「帝政ドイツにおける経済政策の二元性」跡見学園女子大学一般教育紀要『研究報告』第二号。

(13) 拙稿「プロイセンにおける鉄道と国家」『経営史学』一六卷一号。

(やまだ てつお・西洋経済史)