

ビスマルクの経済政策と鉄道

——「ビスマルク的国有」をめぐって

山 田 徹 雄

要 旨

「経済的必然性」をもたない国有化とエンゲルスによって規定が与えられた「ビスマルク的国有」なる概念は、ドイツ資本主義或いは日本資本主義の研究に、重要な視角を与えてきたが、逆に、その概念への固執によって「ビスマルクによる鉄道の国有」を多面的かつ、広く全ドイツ的にみる視野が失われてきた。本稿においては、「ドイツ帝国」と「プロイセン邦」という複眼を持って、この問題にアプローチする。

Key Words: Bismarck, Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen

はじめに

1879年末からプロイセンにおいて行なわれた私有鉄道の大規模な買収は、「ビスマルク的」(Bismarcksche) 国有という規定が与えられ、我が国における鉄道国有化の問題に対する一視角をも含め、論争が行なわれた。この議論の論点は、専らプロイセン政府による鉄道の国有化が、エンゲルスの指摘するように「経済的必然性」が与えられないままに実現されたか否か、ということにあった。

本稿においては、まず、エンゲルスの規定自体の検討を行い、また研究史上におけるその扱いを批判的に検証しつつ、ビスマルクのもとで進行した鉄道政策の性格づけを行う。その際、「ビスマルク的」国有が、「ドイツ」の鉄道の国有化ではなく、「プロイセン」の鉄道の国有化であった点に、十分な配慮が払われねばならない。

(1) エンゲルスの規定

「ビスマルク的」国有に関するエンゲルスの規定は『反デューリング論』(Anti-Dühring)にみられる「何らの経済的必然性もなしに」(ohne jede ökonomische Notwendigkeit) プロイセンの鉄道幹線をビスマルクが国有化した、という指摘に論拠が求められている。

エンゲルスの規定を理論的根拠とする以上、①エンゲルスは、いかなる脈絡の中でこのような規定を行っているか、②エンゲルスは、ビスマルクが「何らの経済的必然性もなしに」鉄道を国有化した、と考えていたのか、以上二点の整理から始めよう。

『反デューリング論』の第三章は「社会主義」(Sozialismus)を標題としていることを念頭に考えて行く。

エンゲルスはここで、「国有化」(Verstaatlichung)を、二類型に分け考察している。

「おそろしく増大しつつある生産諸力が自己の資本的性質にたいしてなすこの反逆、自分の社会的性質の承認をますますせまるこの強要は、資本家階級そのものをして、いやしくもそれが資本関係の内部で可能なかぎり、ますますこれらの生産力を社会的諸力として取り扱うことを余儀なくさせる。際限のない信用膨張をともなう産業的好況時代にしろ、または大きな資本主義的諸事業の崩壊による恐慌そのものにしろ、それは、いま諸種の株式会社において現われつつあるような、いっそう多くの生産手段を社会化するところの型態をもたらす。これらの生産手段および交通機関の多くは、たとえば鉄道のごとく、これ以外の他のいかなる資本主義的搾取型態をも許さないほど初めから歴大なものである。ところが、ある一定の発展段階に達すると、もはや、この型態でも追いつかなくなる。資本主義社会の公けの代表者たる国家が、その管理を引きうけざるをえなくなる。* かような国有化の必要は、郵便、電信、鉄道のごと

き大規模な交通機関において、まず現われる。」⁽¹⁾（傍点，引用者）

以上の引用の示すところは、資本主義社会のもとで生産諸力が高度に発展をとげた結果としての、生産手段の社会化→国家による生産手段、交通機関の管理をとりあげている。さらに、この章の標題が「社会主義」であることを念頭に*に付く〔注〕を読み進むと、エンゲルスの意図が明確となろう。

「生産手段または交通機関が、實際上、株式会社による管理の手におえなくなって、国営が経済上いとなみがたいものとなった場合にのみ、ただ、この場合にのみ、国営は、たとえ今日の国家がこれを行っても、一つの経済的進歩を、社会そのものによるあらゆる生産諸力の掌握への一つの新たな前段階の達成を、意味するからである。」⁽²⁾

エンゲルスがここで想定している「国有化」は、「社会主義」を展望した上での「国有化」——エンゲルス自身の言に従えば「一つの経済的進歩」「社会そのものによるあらゆる生産諸力の掌握への一つの新たな前段階の達成」——を意味していることは、明白であろう。

さて、この〔注〕は、さらに次のような指摘をこのあとに従えている。

「近ごろビスマルクが国営に力を入れて以来、一種のえせ社会主義が現われ、しかも、これは、ともすれば、おべっか根性にまで墮落して、すべての国営を——ビスマルクのそれをすらも——そのまま社会主義的だと宣言するにいたった。なるほど、たばこの国営でも社会主義的だとすれば、ナポレオンやメッテルニヒも社会主義の建設者のうちに数えられよう。たとえ、ベルギー国が、まったく有りふれた政治的および財政的の理由から、その主要諸鉄道をみずから建設したところで、あるいは、また、ビスマルクが何らの経済的必然性もなしに、ただ戦争のばあいを考えて一そうよく整頓し利用しうるために、鉄道官吏を政府党の投票家畜に育て上げるために、かつ、主としては、議会の決議に拘束されない一新財源を作るために、プロシアの主要鉄道線路を国営にしたところで——それらは、しょせん、直接的にも間接的にも、意識的にも無意識的にも、けっして社会主義的進歩ではなかった。でないとなれば、王室海運会社や、王室陶器製造や、また、陸軍の隊づき裁縫師さえも、社会主義的の制度だということになろう。」⁽³⁾

以上の指摘を手懸りに、エンゲルスの「ビスマルク的」国有の性格づけを考えて行く。

まず、プロイセンの鉄道の国有化に関する言及が〔注〕の中の所論として語られていることに注目したい。エンゲルスは、「ビスマルク的」国有を、積極的に定義してはいないことは明白だ。

つまり、「一つの経済的進歩」としての国有化＝社会主義を展望した上での国有化を説明する必要上、それとの対比でビスマルクによる国有化に言及していると考えて、まず誤りはなからう。どうやら、我が国では「ビスマルク的」国有という概念が一人歩きし、それも大手を振って一人歩きしてしまったようである。しかも、エンゲルスの意図とは、かけ離れたところで。

この〔注〕の脈絡からすると、ビスマルクによる国有は、「社会主義的進歩ではなかった」事例のひとつとして、とりあげられているにすぎない。

〔資料 I〕

*Ich sage. muß. Denn nur in dem Falle, daß die Produktions- oder Verkehrsmittel der Leitung durch Aktiengesellschaften *wirklich* erwachsen sind, daß also die Verstaatlichung *ökonomisch* unabweisbar geworden, nur in diesem Falle bedeutet sie, auch wenn der heutige Staat sie vollzieht, einen ökonomischen Fortschritt, die Erreichung einer neuen Vorstufe zur Besitzergreifung aller Produktivkräfte durch die Gesellschaft selbst. Es ist aber neuerdings, seit Bismarck sich aufs Verstaatlichen geworfen, ein gewisser falscher Sozialismus aufgetreten und hier und da sogar in einige Wohldienerei ausgeartet, der *jede* Verstaatlichung, selbst die Bismarcksche, ohne weiteres für sozialistisch erklärt. Allerdings, wäre die Verstaatlichung des Tabaks sozialistisch, so zählten Napoleon und Metternich mit unter den Gründern des Sozialismus. Wenn der belgische Staat aus ganz alltäglichen politischen und finanziellen Gründen seine Haupteisenbahn selbst baute, wenn Bismarck ohne jede ökonomische Notwendigkeit die Hauptbahnlinien Preußens verstaatlichte, einfach um sie für den Kriegsfall besser einrichten und ausnützen zu können, um die Eisenbahnbeamten zum Regierungsstimmvieh zu erziehen und hauptsächlich, um sich eine neue, von Parlamentsbeschlüssen unabhängige Einkommenquelle zu verschaffen—so waren das keineswegs sozialistische Schritte, direkt oder indirekt, bewußt oder unbewußt. Sonst wären auch die königliche Seehandlung, die königliche Porzellanmanufaktur und sogar der Kompanieschneider beim Militär sozialistische Einrichtungen.

Engels, F., Anti-Dühring S. 259.

〔資料 I〕に従って言うなら、Wenn Bismarck ohne jede ökonomische Notwendigkeit die Hauptlinien Preußens verstaatlichte, ……so waren das keineswegs sozialistische Schritte (たとえ、ビスマルクがいかなる経済的必然性もなしに、プロイセンの幹線を国有化したとしても、………そんなことは決して社会主義的な進歩ではなかった) というのが主旨であり、「ビスマルク的」国有という概念規定をエンゲルスが行っているとは考えられない。

ところで、エンゲルスがこの部分で想定しているプロイセン国有化の理由は、①「戦時のために鉄道幹線を一層整備し利用できるため」(um sie für den Kriegsfall besser einrichten und ausnützen zu können)②「鉄道官吏を政府に有利な投票をする家畜に育ててしまうため」(um die Eisenbahnbeamten zum Regierungsstimmvieh zu erziehen)及び、主として③「議会の議決に拘束されない新財源を作りだすため」(um sich eine neue, von Parlamentsbeschlüssen unabhängige Einkommenquelle zu verschaffen)である。しかし、だからといって、エンゲルスがビスマルク

による鉄道国有に「経済的必然性」をみとめていなかったと断言することはできないであろう。⁽⁴⁾

(2) ビスマルク的国有と日本の鉄道国有化

エンゲルスの規定を論拠とし、これを日本の鉄道の国有化及びそれに関連した日本資本主義の性格規定を行おうとする研究は数多い。

さしあたって、我が国の鉄道国有化を「ビスマルク的国有」と規定する考え方の典型を我々は戸田慎太郎氏の主張にみることができる。

戸田氏は「国鉄資本貸借対照表」を検討し、その資本総額の大きさに注目して、次のように指摘する。

「天皇制的な日本資本主義の諸企業に対して占める国鉄の、この巨大な資本家的比重こそ、凡てが軍事的国家を中心として発展した日本資本主義の顛倒的軍事的姿であると共に、注意すべきは、この巨大な資本集積の上に立つ企業が人民により何等制約されざる軍事的官僚の下に所有され、それによって、天皇制的官僚支配が他の条件と共に又、一つの特殊な経済的基礎を与えられている事である。従ってその本質は、資本主義社会に於てその生産力の増大の結果、その経営を国家が『引受けざるを得なくなった』種類の国有ではなくて、むしろ『ビスマルク的な国营』であり、プロイセン的な官僚支配の為めの鉄道国营である。」⁽⁵⁾ (傍点，引用者)

つまるところ、日本の鉄道の国有化は、エンゲルスの言うところの「一つの経済的進歩」「社会そのものによるあらゆる生産諸力の掌握への一つの新たな前段階の達成」ではなく、「経済的必然性」をともしなわない、ビスマルク的な、官僚支配のための国有化ということになる。

このように日本の鉄道の国有化を、一義的に「ビスマルク的国有」のカテゴリーに収める主張は、井汲卓一氏、広岡治哉氏にもみることができる。井汲氏の主張はこうである。

「日本の国有鉄道も代表的なビスマルク型である。それは絶対主義国家の家父長的保護政策として発足し、軍閥の戦争計画によって飛躍的に発展し、国家官僚によって護持され、各地方におけるブルジョア地方的利害との取引手段となり、また諸財閥資本との結びつきの物質的地盤ともなった」⁽⁶⁾

また広岡氏は、国家資本発展のコースにもとづく鉄道政策の二つの形態——イギリスのグラッドストーンによる鉄道政策とビスマルクによる鉄道政策を区別する。

「財政専売制度の成立は、対外進出によってさらに次の進出の準備が必要となり、増大する軍事支出を賄うためにおこなわれた『ビスマルク的国有』であったが、八幡製鉄所創設、鉄道国

有化についても軍事的性格は貫徹していた。……鉄道国有化については、たんに軍事的理由ではなく、より発展した資本主義的矛盾が問題の基礎に存在していた。』⁽⁷⁾

井汲、広岡両氏同様に、日本の鉄道の国有化を「ビスマルク的国有」とする考えは、大島藤太郎氏にもみられる。氏は、封建制が残存する後進国における資本の育成者としての国家の必然的な政策を重視し、日本およびドイツにおける鉄道の国有化を「ビスマルク的国有」と規定している。⁽⁸⁾

鉄道国有化を独自の観点から類型化しているのが、島恭彦氏である。氏は、資本主義諸国における国有化には様々な型態——本源的蓄積の意味を持つ国有化、資本蓄積の不十分な後進国における国有化、ビスマルク的国有化、経済的に必然化された国有化等々——があるとして、我が国の鉄道国有化を直ちに「ビスマルク的国有」と一義的に規定できない、という。即ち

「明治初期から20年までの国有鉄道創設時代は、国鉄を中心とする鉄道哺育政策の時代であり、本源的蓄積の意味を持つ国有化の問題の領域に入る」⁽⁹⁾

また、

「鉄道企業においては、明治20年前後よりめざましい私有鉄道拡大の時期が始まり、30年代の末期には既にこの国内鉄道網の整備と国内市場統一とを足場として、更に大陸市場に進出せんとするわが独占資本の利害が、軍事的要求に裏づけられて、在来の特権的鉄道資本を圧して一気に鉄道国有を実現するほどの力を有するに至ったのである。こういう点ではわが国の鉄道国有もある意味では『経済的必然性』を持っていると云えるのである」⁽¹⁰⁾

要するに、島氏は、独占資本の利害に基づく海外進出という「経済的必然性」を根拠に、我が国の鉄道の国有化を、「ビスマルク的国有」と規定するのを回避している。

以上、諸説の論じるところは、いずれの場合も「経済的必然性」をメルクマールに、「ビスマルク的国有」であるか否か、であった。ところが、「ビスマルク的国有」という本質理解のうちに、なお「経済的必然性」の余地を見いだそうとする議論もみられる。

鈴木武雄氏は、日清戦争前より日露戦後にいたる時期における国家資本は「ビスマルク的」な国有の性格が濃厚であるとし、⁽¹¹⁾「鉄道国有はビスマルク的国有としての超経済的特質をもったものであるにもかかわらず、同時にその性格の中に資本主義的特質をもすでに相当有している」⁽¹²⁾と指摘した。

中西健一氏も同様に、明治39—40年の我が国における鉄道の国有化の本質をビスマルク的なものとしつつ、経済的理由をもあわせて認めている。ところが、中西氏の場合、

「多分に経済的理由をもっていたビスマルク的国有と基本的に同一の性格」(傍点、引用者)を日本の場合にも、みとめている点が特徴であろう。⁽¹³⁾

(3) プロイセンの鉄道国有化をめぐる

プロイセンの鉄道国有化を「ビスマルク的国有」論議の中で、史実に際して検討を加えているのは、石井彰次郎、中西健一の両氏である。

石井氏は、「ビスマルク的国有」を「経済的必然性にもとづく国有化」の対立的概念としてとらえ、「プロシアの鉄道国有を一義的に『ビスマルク的』国有とすることには、多大の疑問が生ずる」⁴⁴ という。

即ち、

「その成立当初より独占的性格をもつ鉄道と、そうでない煙草専売とは、国有化に当って、共通の側面をも持ちうると同時に、又根本的に異なる面をも持つのではあるまいか。即ち煙草の場合には、『ビスマルク的』国有の諸特徴が妥当しうるも、鉄道の場合には、『経済的必然性』の要素もみられるのではないであろうか。此の事が是とすれば、鉄道国有に関しては、『ビスマルク的』国有という型態規定は妥当せず、放棄されねばならないであろう。」⁴⁵

石井氏は、鉄道国有化に至る経済過程を詳細に検討し、プロイセンの鉄道国有化に「経済的必然性」をみる。とりわけ「鉄道賃率の統一」をめぐる議論のうちに、「経済的必然性」を実証しようとする。

これに対して、エンゲルスの規定自体を再検討することによって、プロイセンの鉄道の国有化に「経済的必然性」をみとめつつも、「ビスマルク的国有」の概念の再考を促したのが、中西氏である。

「『なんの経済的必然性もなしに』というのは、誇張された修辞であって、文字どおりにうけとってはならないということである」⁴⁶

「ビスマルクの鉄道国有の分析から導かれる結論は、これが多分にプロイセン＝ドイツに特殊な軍事的・封建的・官僚制国家の権力的目的の必要から生まれ、それに主導されたものでありながら、金融資本制への移行期にあったドイツ資本主義の経済的必要を充たし、ブルジョア的要求を反映したものであって、けっして超経済的特質のみをもつものではないということである」⁴⁷

中西氏は、鉄道国有化における対立的な二つの形態——イギリス型（グラッドストーン的）とプロイセン型（ビスマルク的）——を指摘し、次のように述べる。

「もっぱら経済的必然性に基づいたイギリス型と、経済的必然性を有しながらも国家権力の政治的必要が前面に現われる過程をリードしたプロイセン型、ビスマルク的国有化の対立とし

て」⁹⁹

把握する。以上の議論においては、①ビスマルクの国有に関する、エンゲルスの規定には誇張があること。②ビスマルクの鉄道国有は、非経済的側面を中心としつつも、ブルジョア利害の反映という面も存在したことが確認される。

以上の二点に関して、筆者も同意するものであるが、では、「ビスマルク的国有」という概念が存在しうるのであろうか。少なくとも『反デューリング論』に依拠する限り、エンゲルスの主張には、「ビスマルク的国有」という積極的主張はみられない。

確かにエンゲルスは、国有化の二類型を指摘してはいるが、これはあくまで、社会主義を展望した上での国有化を論証する上で、「ビスマルクによる国有化」を〔脚注〕の形で提示したにすぎないものだ。我が国の学界では「ビスマルク的国有」という言葉自体が一人歩きし、しかも概念として成長しすぎてしまった感がないでもない。

(4) 「ビスマルクの国有化」の本質

我々はここで、「ビスマルク的国有」という概念をひとまず捨て、「ビスマルクによる鉄道の国有化」を性格規定しておこう。ドイツ資本主義の発展との連関において、プロイセンの鉄道政策史の中にこの問題を位置づけると、次のようないくつかの特徴が析出できる。

①プロイセン政府は、必ずしも首尾一貫して鉄道国有化を推進した訳ではなく、国家の鉄道に対する規制はかなりの振幅を経験し、民間企業が相当程度力を持ち得た時期があったこと。⁹⁹ このことは、産業資本の発展段階に応じた政策展開を展望しうることにもなる。

②民間の鉄道企業が、プロイセン政府による官僚支配を許しつつも、少なくとも株主＝資本家の利害は経済的に保証されていたこと。¹⁰⁰ また、このことによって「国営私有」という変則的な鉄道が誕生したが、それは「経済的」でもあり「非経済的」でもある政府と民間企業の関係のまさに象徴といえる。

③ドイツの鉄道政策には、帝国レベルの政策と支邦のレベルの政策が複雑に絡みあっており、プロイセンの鉄道政策は常に帝国の強化の問題との結びつきを考慮に入れなければならないこと。¹⁰¹

④ビスマルクによる「プロイセンの鉄道国有化」の背景には、「帝国鉄道」構想の挫折があること。とりわけ支邦レベルにおける反対は、連邦主義の原理が依然として帝国内で維持されていたことの象徴である。¹⁰²

⑤ビスマルクによる鉄道国有化には、プロイセン内秩序の形成を目的とする1879年の立法と全ドイツ的影響力の行使を目的とする1882年の立法が存在したこと。¹⁰³

⑥またそれが、ドイツ帝国財政ではなく、プロイセン邦財政を通じて全ドイツ的に影響力を持ちえたこと。¹⁰⁴

⑦鉄道国有化は、プロイセン財政にきわめて大きな収入をもたらしたこと。⁸⁹

⑧国有化を促した直接的な動機には、私鉄株の投機にともなう混乱や賃率の不統一に対するノルジャージーの不满があったこと。⁹⁰

以上の点から明らかとなることは、次のことであろう。ビスマルクによる国有化が全ドイツ的に適用されなかったのは、いいかえると、帝国憲法の一側面でもあった連邦分位主義が依存として健在であることを示している。であるが故に、ビスマルクは1882年の立法によって、対支邦→帝国に対する支配を意識していたといえる。このことは、ドイツ帝国が一つの完全な統一的市場に収斂していないことと密接な関係がある。

だからといって、「ビスマルク的国有」はドイツ国民経済の未成熟と結びついていた、と簡単に結論を下すことはできない。プロイセン内部にあっても、かなり民間資本が成長していたことは確認されていることから、「ビスマルク的国有」の本質を、専らプロイセン経済の後進性に求めることはできない。

むしろ大切なのは、分立的な経済のあり方なのであり、これを単に「国民経済」の未形成とたたずけることはできないであろう。

おわりに

以上の分析を通じて、我々はもはや「ビスマルク的国有」という概念にこだわることなく、「ビスマルクによる鉄道の国有化」にアプローチすることによって、その多面的な性格を確認することができた。「帝国鉄道」構想との関連で立体的に考察することにより、ドイツ内の分立的傾向にプロイセン的な秩序を意図したビスマルクの意図が浮かびあがるが、これはまさに「ドイツ」資本主義の内包する地帯構造を反映したものといえる。従って、こういった視角を深化させるために、プロイセンにとどまらず、ザクセン、ヘッセン、バイエルン等に支邦の動向を経済政策的に明らかなすべきであろう。

〔注〕

- (1) Engels, F., Herrn Eugen Dührings Umwälzung der Wissenschaft エンゲルス『反デューリング論』林要訳、大月書店（昭和23年）240-1ページ。
- (2) 同、241ページ。
- (3) 同、241-2ページ。
- (4) この点について中西健一氏は、エンゲルスのいう「経済的必然性」は誇張された修辞であって、エンゲルス自身、ビスマルクの鉄道国有について経済的必然性をみとめていたことを、エンゲルス「ビスマルクの社会主義」（『マルクス、エンゲルス全集』大月書店、第19巻、175-8ページ）を典拠に論じている。とりわけエンゲルスが恐慌を国有化実施に際しての重要なモメントと考えていることを氏は指摘している。
- (5) 戸田慎太郎『天皇制の経済的基礎分析』三一書房、177ページ。

- (6) 井汲卓一『日本資本主義論』くれは書店（昭和23年）72ページ。
- (7) 広岡治哉「日本における国家資本の発展と特質」今井則義他著『日本の国家独占資本主義』（昭和25年）201ページ。
- (8) 大島藤太郎『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』伊藤書店，19-20及び42ページ。
- (9) 島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』日本評論社，1950年，82ページ。
- (10) 同，83-4ページ。
- (11) 鈴木武雄『帝国主義段階における国家資本の役割と推移（上）』白日書房，38ページ以降。
- (12) 同，79ページ。
- (13) 中西健一『日本私有鉄道史研究』日本評論社，昭和38年，123-5ページ。
- (14) 石井彰次郎「ビスマルク的国有について——プロシアの鉄道国有——」『経済理論』41号，24ページ。
- (15) 同，28ページ。
- (16) 中西，前掲書144ページ。
- (17) 同，172ページ。
- (18) 同，173ページ。
- (19) 拙稿「ドイツ産業革命期におけるプロイセン鉄道政策の展開」『社会経済史学』16-1。
- (20) 拙稿「プロイセンにおける鉄道と国家」『経営史学』16-4
- (21) 拙稿「帝制ドイツにおける経済政策の二元性——諸邦の鉄道政策と帝国鉄道問題」『研究報告』（跡見学園女子大学）第2号。
- (22) 拙稿「ドイツにおける鉄道の国有化——プロイセンの事例と財政——」『研究報告』（跡見学園女子大学）第3号
- (23) 同
- (24) 同
- (25) 同
- (26) Jagtiani, H. N., The Role of the State in the Provision of Railways, 1924, p. 60
- (27) 石井彰次郎「ビスマルク的国有化について(2)」『経済理論』42号，68-70ページ。

[1987年11月6日受理]