

博士学位論文審査要旨

2010年1月28日

論文題目：第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及
学位申請者：西 圭介

審査委員

主査：経済学研究科 教授 川越 修
副査：経済学研究科 教授 布留川 正博
副査：経済学研究科 准教授 菅 一城

要 旨：

本論文は、幅広い同時代文献や文書館史料に基づいて、第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車産業の歴史を、生産・販売・普及という3つの側面から跡づけることを課題としている。自転車は、工業化の歴史において、多かれ少なかれ手工業的な熟練技術に依存した19世紀的な工業製品と大量生産による20世紀的な工業製品をつなぐユニークな位置を占め、また通勤や余暇といった新しい生活スタイルを具現している極めて興味深い研究対象であるが、ドイツの事例をめぐる社会経済史的な視点からの研究は、日本はいうまでもなくドイツにおいても、決して十分とは言えない。

本論文は、序章においてこれまでのイギリスやアメリカを含めた研究文献を検討すると共に、それらに依拠しながら、欧米の各地で様々な工業技術や新たな工業製品が組み合わせられ、最終的に現在の自転車の原型が出来上がる過程を概観している。その上で第I章は、当初主としてイギリスから輸入されていた自転車が、販売不振となったミシンにかわる新たな製品として生産されはじめた1880年以降のドイツにおける「工場内生産技術・組織」の発展過程を、ドイツにおける自転車生産の中心地の一つであったビーレフェルトの個別企業の史料等を使って分析している。

続く第II章では、大量に生産された自転車がどのように消費者の手に渡ったかが検討される。19世紀から20世紀への世紀転換期におけるドイツでは、自転車は地方におけ

る「顧客密着型」の小売業者、新たに整備された郵便事業を活用した通信販売会社、さらには主として労働者層をターゲットとした購買協同組合という様々なルートで販売され、相互の対立・競争によって価格の低下と修理などのサービスの拡充に拍車がかかり、自転車に限られた顧客の枠を超えて普及し始める過程が明らかにされている。

生産・販売について、自転車を一体誰がどんな目的で購入したかを分析した第Ⅲ章では、20世紀初頭から市民層に続いて労働者層にも自転車が普及しはじめたことが、各種の「サイクリスト」協会の機関誌等の史料を通じて明らかにされている。さらに本章では、ビーレフェルトの事例に基づき、こうした労働者層への自転車の普及が、彼らの生活水準の上昇と、職場と住居の距離の拡大（通勤という現象の広がり）といった日常生活での大きな変化と対応していることが指摘されている。

本論文の意義は、自転車という19世紀社会と20世紀社会とを橋渡しする工業製品の歴史を、生産・販売・普及という側面から、経済史・商業史・社会史をクロスさせる形で総合的に明らかにした点にある。販売面でビーレフェルトをめぐる事例の分析が欠如している点や、ドイツにおける当該時期の社会階層分析をめぐる膨大な研究蓄積が十分に活かされていない等の問題点はあるが、本論文が繰り返し主張している大量生産へのドイツ的な道（生産・販売・普及の何れをとっても手工業的熟練工ないし多様な手工業者が重要な役割を演じている点など）という論点は、今後の近現代ドイツ社会経済史研究に対しても重要な問題提起となるものと思われる。

よって、本論文は、博士（経済学）（同志社大学）の学位論文として十分な価値を有するものと認められる。

総合試験結果の要旨

2010年1月28日

論文題目：第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及

学位申請者：西 圭介

審査委員

主査：経済学研究科 教授 川越 修

副査：経済学研究科 教授 布留川 正博

副査：経済学研究科 准教授 菅 一城

要 旨：

本論文提出者は、2010年1月26日16時45分より約2時間にわたって行われた試問会において、提出された論文に関する研究の概要や意義、その学術的貢献について説得力のある説明を行い、また審査委員との質疑・討論を通じて当該分野に関する高い学識と幅広い研究能力を有していることを証明した。

また、ドイツ語とともに、英語についても十分な学力を有していることが認められた。

よって、総合試験の結果は合格であると認める。

博士學位論文要旨

論文題目： 第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及

氏名： 西 圭介

要 旨：

19世紀末に開発され、世紀転換期にアメリカをかわぎりに大量に生産・販売され、普及していった自転車は、時代の変化を象徴するものであった。世紀転換期にヨーロッパ自転車市場に安価なアメリカ製自転車が流入し、自転車価格は下落した。ドイツ自転車工業はアメリカとイギリスに後れて発展を開始したが、世紀転換期にドイツにおいてもアメリカ製品の流入によって自転車価格は下落し、その下落は生産サイドにおける工場内生産技術・組織の発展と、販売サイドにおける販売サービス網の拡充によってさらに促進された。世紀転換期は労働者の生活改善が起こった時期にもあたり、第一次世界大戦以前のドイツにおける労働者は自転車を購入し、それを実用目的（通勤手段）としてのみならず、娯楽手段（週末のサイクリング）としても利用したのである。このように、自転車は実用性と娯楽性を共に兼ね備えた最初の大衆消費財と言える。本論文では、このような第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及を具体的に検討することによって、20世紀的な大量生産・大量消費社会への道が同質性と多様性を共に内包していたことを示す。

自転車に関しては技術史的観点を中心としてすでに多くの研究がなされているが、第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及を総合的に検討した研究は管見の限りでは存在しない。そして、世紀転換期におけるドイツ小売業の発展について考察した研究は存在するが、その中においても自転車小売業について明らかにされていない。さらに、近代ドイツ市民社会、労働者の生活改善についても日本とドイツにおいて膨大な研究が蓄積されているが、その中でも自転車の普及について考察しているものは存在しないようである。このように、今までの研究の中でほとんど注目されてこなかった自転車は、実用性と娯楽性を共に兼ね備えた大衆消費財の嚆矢であり、その生産・販売・普及を総合的に考察することは、20世紀的な大量生産・大量消費社会への道がどのように現れたか、を明らかにすることなのである。以下では、本論文の構成と要旨を述べる。

本論文のI-1(1)とI-1(2)では、ドイツ自転車工業の発展過程を明らかにする。ドイツ自転車工業は1880年代末から拡大し、世紀転換期に販売危機が起こるものの、1900年代に工業規模を拡大させていた。1900年代の工業規模の拡大には、一部企業の大規模化と部品専門企業群の形成という特徴がある。世紀転換期におけるアメリカ製自転車との価格競争の中で一部企業は特殊工作機械を導入し、大規模化したと考えられる。部品専門企業群とは、例えば自転車用部品のみならず、原動機付自転車用部品や自動車用部品なども製造するという、部品のみを製造する企業を指す。この部品専門企業群は輸出を中心として販路を拡大し、製品を多角化することによって、自動車、原動機付自転車工業のような幅広い工業の裾野を形成したと考えられる。

本論文のI-1(3)では、第一次世界大戦以前におけるドイツ自転車工業の工場内生産技術・組織の発展と、手工業的熟練工と専門工の工場内配置を明らかにする。そしてI-1(4)では、ドイツにおける自転車生産のパイオニアと位置づけることができるアドラー社の工場内生産技術・組織を検討する。それによって、第一次世界大戦以前のドイツ自転車工業において特殊工作機械の導入と、手工業的熟練工の専門工による代替が進展しつつも、組立工程などの様々な工程に手工業的熟練工が投入されていたことが明らかとなる。アドラー社においても特殊工作機械の導入と組立工程の分割が確認される。

1880年代末にミシン工業から自転車生産に参入する企業が相次いだことなどによって、ドイツ自転車工業は拡大を遂げる。第一次世界大戦以前のドイツにおけるミシン・自転車生産の中心地のひとつとしてビーレフェルトという都市が挙げられる。本論文のI-2では、当地の工業化と自転車工業の

関連、当地の自転車工業の発展過程を考察する。19世紀半ばまでビーレフェルトにおいて繊維工業が大きな比重を有していたが、世紀転換期に産業構造の変化が起こり、被服・縫製業と機械・機器工業が大きく成長した。そして機械・機器工業内部においても変化が起こり、この時期にミシン工業から自転車生産に参入する会社が相次いだことによって自転車工業は拡大するのである。この参入が起こった要因として、ミシンと自転車の技術的類似性（ハンドル、クランクなど）と、ミシン生産における手工業的熟練工が自転車製造に引き継がれたことが挙げられる。当初のミシン生産から、1880年代に自転車生産、世紀転換期に原動機付自転車、自動車生産に参入することによって、20世紀初頭まで当地においてもっとも大きな会社のデュルコップ社が発展する。本論文のI-2(2)では、この会社の発展過程を明らかにする。

19世紀初頭から第一次世界大戦前までは、ドイツ小売業が人口増加を上回って拡大する時期にあたる。そして1890年代初頭から第一次世界大戦前には、生活必需品の小売業のみならず、新しい消費財（自転車、蓄音器）を取り扱う小売業が顕著に拡大するのである。第一次世界大戦以前のドイツ自転車小売業は、地方顧客密着型小売業と通信販売会社のような大規模小売業の競合によって特徴づけられる。本論文のII-1では地方顧客密着型小売業について検討するが、この地方顧客密着型小売業とは、全国展開する大規模小売業との厳しい競争にさらされた自転車小売店主たちが、顧客との距離の近さという特徴を強調することによってその競争の中で生き残ろうとする状態から生じたものであった。都市以外に居住していた金属加工の手工業者がこの地方顧客密着型小売業に参入し、彼らは自転車以外の様々な商品を販売し、空気タイヤに大きな穴ができた際に修理を行うことができる店舗も存在した。彼らと激しい競争を展開していた自転車の通信販売会社については本論文のII-2において考察する。この会社は19世紀半ばからの郵便制度の改善を背景として設立され、世紀転換期に比較的安価な自転車を販売することによって大きく成長した。この会社による自転車販売台数は1906年に頂点に達した後に減少していったが、それと入れ替わるように自転車を主商品とする労働者による購買協同組合が1905年から大きく発展する（本論文のII-3）。この購買協同組合は第一次世界大戦以前のドイツ各地に支店を建設し、支店内には貯蓄銀行が併設され、自転車を含む様々な商品が販売されたのである。このように、第一次世界大戦以前のドイツ自転車小売業において競合する多様な販売方法が成立したことによって自転車価格はさらに下落し、在来の金属加工手工業者が修理業と小売業に参入することによって自転車に乗る人々が必要な際に修理サービスを楽しむことはより容易になったと考えられる。

1900年代初頭までドイツでもっとも大きなサイクリスト協会は代表的市民サイクリスト協会ドイツ・サイクリスト連合（以下はDRBと表記）であった（本論文のIII-1）。しかし1906年には労働者サイクリスト連盟Solidaritätの構成員数がDRBのそれを凌駕し、例えば同年からマンハイムにおいて労働者による自転車登録が顕著に増加する。世紀転換期に行われた労働者家計調査においても労働者による自転車所有が確認される（本論文のIII-2）。本論文のIII-3では、ビーレフェルトにおける自転車の普及と都市化の関連を考察する。ビーレフェルトでは1900年代初頭にミシン・自転車製造企業における労働者の賃金上昇が確認され、住居環境も他の大都市、中小都市と比較して良好であった。こうして、この時期には一部の労働者が郊外の良質な住居を探し始め、鉄道と並んで自転車が移動手段として考えられていた。そして、ビーレフェルト市に近接していた地方自治体ガッターバウムでは住民による自転車所有が確認され、その所有者のうちかなりの部分は労働者によって占められていた。

このように、第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産・販売・普及を具体的に検討したことによって、小売業も含めたドイツ自転車産業が新たな時代状況（安価なアメリカ製品の流入）に積極的に対応することによって後の大量生産システムに連なる工場内生産技術・組織を発展させつつ、在来の手工業で訓練された労働力が工場内に配置され、さらに彼らは小売業、修理業にも参入したことが明らかとなる。こうして20世紀的な大量生産・大量消費社会への道が同質性と多様性を共に内包していたことが示されるのである。