

# 琉球大学学術リポジトリ

世紀転換期のドイツにおける郊外化：  
ビーレフェルト郡のゲマインデ・シルデシエを事例  
に

メタデータ	言語: 出版者: 琉球大学法文学部 公開日: 2018-08-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 西, 圭介, Nishi, Keisuke メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.24564/0002009973">https://doi.org/10.24564/0002009973</a>

# 世紀転換期のドイツにおける郊外化

## ービーレフェルト郡のゲマインデ・シルデシエを事例に

西 圭介

### 1 世紀転換期のドイツにおける通勤の量的拡大と広範囲化

19世紀末からドイツは工業化の高度化の時期を迎え、電機工業や化学工業、工作機械工業、造船業、ミシン工業、自転車工業などが拡大を遂げていた<sup>1</sup>。1900年から1910年にかけての人口増加率はドイツ史上最も高いものとなり、10万人以上の大規模都市に居住する人口がドイツの総人口に占める割合は1870年の4.8%から1910年の21.3%に大きく上昇した<sup>2</sup>。この都市人口の増加は中核的な都市が行政上の領域を越えて周辺のゲマインデ（地方自治体）の性格を変質させる過程でもあり<sup>3</sup>、それによって毎日の通勤という現象がより大規模化ならびに長距離化していくこととなる<sup>4</sup>。

1次大戦後から1938年までにドイツにおいて通勤に関して少なくとも9本の博士論文が出版されており<sup>5</sup>、この数は毎日の通勤という現象の拡大が20世紀最初の四半世紀のドイツにおいて大きな注目を浴びていたことの証左と言えるだろう<sup>6</sup>。この20世紀最初の四半世紀のドイツにおける通勤という現象の量的拡大と長距離化は都市交通の整備によって可能となったものであり、これまでこの現象は主に市街鉄道の整備と結び付けて論じられてきたと言える<sup>7</sup>。しかし、2015年に出版されたフリスの研究の中で1890年代のアメリカでThe Cycling Cityが成立していたことが指摘されており<sup>8</sup>、世紀転換期のアメリカやヨーロッパにおいて都市交通手段として自転車が果たした大きな役割についても今後強調されるべきだろう<sup>9</sup>。

本論文ではビーレフェルト郡の郊外化について分析するわけだが、ドイツにおいてビーレフェルト郡の郊外化とはいかなる特徴を有していたか。1923年にビーレフェルト郡の郊外化に関して博士論文を著したノイハウスによると、郊外の形成には理論的に3つのタイプがあった。①工業化以前の時期に都市にのみ手工業者と商人が居住し、その周りに農業にだけ従事する農村が広がっているタイプ。そこには工業化以前の時期に商業の中心、または世俗か聖俗の権力者がいる都市が立地していた。ドレスデン、ニュルンベルク、ベルリンがこの①のタイプに該当する。②農村において広範に家内工業が営まれているタイプ。その地域の中心的な場所に領主や商人が居住していた。工業化が始まると、商人が問屋や工場主になる。③歴史や伝統を持たないが、石炭や鉄鉱石のような資源が発見されたことで急速に発展した地域。ザール地域などがこの③のタイプに該当する。ノイハウスによればビーレフェルト郡における郊外の形成は②のタイプに該当する<sup>10</sup>。

1849年にビーレフェルト郡（市+郡部）の総就業者のうち67.8%が郡部の繊維工業において就業していたが、19世紀半ばから市に大規模工場が建設されたことによって1907年になると市の就業者がビーレフェルト郡の総就業者に占める割合は76.0%に達した。19世紀半ばに郡部の繊維工業が有した非常に大きな比重は世紀転換期には失われていたのである。こうして世紀転換期のビーレフェルト郡では市=就労地、郡部=居住地という性格が強まっていた<sup>11</sup>。本論文では、ビーレフェルト市に隣接していたゲマインデ・シルデシエの住所録

(Adreßbuch) を分析することを通じて、市が就労地としての性格を強めていた世紀転換期に市に隣接したゲマインデにおいて社会階層構造がどのように変化したかを明らかにする。それによって、ゲマインデ・シルデシェの郊外化の過程を析出することが本論文の狙いである<sup>12</sup>。

## 2 ゲマインデ・シルデシェについての概説と史料、分析方法

19世紀半ばのビーレフェルト郡において問屋制家内工業を通じて繊維工業が圧倒的な比重を有していたが<sup>13</sup>、1849年のアムト・シルデシェの記録には困窮する紡ぎ工や織工の様子が報告されている<sup>14</sup>。「困窮している紡ぎ工や織工に仕事がない状況を無くすために、そして蔓延するこじきをコントロールするために、今年(1849年)5月に当地において困窮する紡ぎ工や織工に労働や収入を与えることを課題とする協会が結成された」。さらには、困窮する農村の下層民が参入したことによる「紡ぎ工の殺到」が記録されている。

表1：ビーレフェルトの郡部における人口増加(1895-1925)

年	ブラック	ジーカー	シュティ	ヘーペン	シルデ	ガッダ	ブラーケ
1895	6,595	3,213	-	2,046	4,959	6,686	-
1900	8,307	4,610	-	2,473	6,147	4,327	-
1905	9,634	5,717	1,672	3,069	7,665	5,303	1,916
1910	10,550	7,230	2,227	3,189	8,601	6,452	2,254
1925	11,943	8,118	2,560	3,643	9,048	7,036	2,814

注記：それぞれがゲマインデ。ブラックはブラックヴェーデ、シュティはシュティグホルスト、シルデがシルデシェ、ガッダはガッダーバウム。

出所：1895年、1900年の人口について *Vorläufige Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1900*, Berlin, S. 44 を参照した。1905-1925年にかけて、Stadtarchiv und landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, 130,9/Gem Gadderbaum, 0193：ビーレフェルト郡の人口調査についてを参照した。

ビーレフェルト郡に属したゲマインデの中で比較的人口規模の大きなゲマインデの人口を1895~1925年にかけて示したのが表1である。この期間のブラックヴェーデの人口規模と人口増加(1895年から1925年にかけて人口は約1.8倍に増加した)は際立っているが、このゲマインデに立地した工業の規模はそれなりのものがあつた<sup>15</sup>。ゲマインデ・ジーカーの人口は1895年から1925年にかけて約2.5倍に増加したものの、当地に居住した世帯主の職種が住所録によって判明するのは1907年からである。1895年から1925年にかけてゲマインデ・シルデシェの人口は約1.8倍に増加し、人口規模もブラックヴェーデについて大きなものに成長している。そしてシルデシェに居住した世帯主の職種は1898/1899年から明らかになっており、世紀転換期の郊外化を分析するのにゲマインデ・ジーカーより適している。

ビーレフェルト市立文書館に所蔵されている住所録には通り、居住世帯主の名前、職種が記載されており、筆者はそれをリスト化した。リスト化したゲマインデ・シルデシェの世帯主数は1898/1899年の1,031、1907年の1,540、1912年の1,905、1920年の1,975に及ぶ<sup>16</sup>。そのリストをさらに、「労働者」、「工場労働者」、「レンガ積み工」、「錠前工」、「板金工」、「旋盤工」、「倉庫係」、「簿記係」(下層職員)などによって構成される「多様な労働者を中心とした下層」と「中層以上」(工場経営者、上層職員、上層公務員、教員、商人、マイスター、司

祭、技師、食品加工の手工業者、薬剤師など)、「農民層」に分類した<sup>17</sup>。さらに寡婦、床屋、傷痍軍人、奉公人、年金生活者などの、市部への通勤に関わっていない可能性が高い職種に職業不明などを加えて「その他」とした<sup>18</sup>。

1898/1899 年から 1920 年にかけてのゲマインデ・シルデシエの通りの名前と位置を特定することは容易ではない。ゲマインデ・シルデシエは 1930 年にビーレフェルト市に合併され<sup>19</sup>、ビーレフェルト市が他のゲマインデを合併するたびに同名の通りの名前が変更されたからである<sup>20</sup>。しかし、幸運なことに 2012 年にビーレフェルト市立文書館員がシルデシエの通りの旧名を家屋居住者登録簿 (Hausbuch) からさかのぼって把握しており、それを使って住所録に記載されている通りの位置を特定することができた<sup>21</sup>。本論文の末尾に掲載されている地図には 1933 年のゲマインデ・シルデシエの主な通り、建物、ビーレフェルト駅(①)、発電所 (②)、市街電車の路線 (点線) などを記した。ゲマインデ・シルデシエはビーレフェルト市の北に隣接していた<sup>22</sup>。

### 3 ゲマインデ・シルデシエの社会階層構造

上記した分類方法に従って、1898/1899 年から 1920 年にかけてゲマインデ・シルデシエにおいて居住した世帯主の社会階層を示したのが表 2 である。まず世帯主数は 1898/1899 年の 1,031 人から 1920 年に 1,975 人に増加している。1898/1899 年から 1907 年にかけて中層以上の世帯主が 26 世帯主増加したが、労働者を中心とした下層に属する世帯主は 657 人から 1,118 人に大きく増加した。それによって、労働者を中心とした下層に属する世帯主が全体に占める割合も 63.7%から 72.5%に増加した。この傾向は 1912 年まで続いており、下層に属する世帯主が全体に占める割合はこの年に 75.3%に達している。1920 年には下層に属する世帯主数自体はそれほど変化しなかったものの、中層以上が 39 世帯主増加し、多くが「その他」に分類される寡婦の世帯主が 2 倍に増加したことによって (1912 年の 68 人から 1920 年に 136 人に) 下層が全体に占める割合は若干減少している<sup>23</sup>。農民層は 1898/1899 年から 1920 年にかけて世帯主数を微減させ、全体の世帯主数が増加したことによって彼らの全体に占める割合が減少した。表 2 から、特に 1898/1899 年から 1912 年にかけてシルデシエにおいて労働者を中心とした下層に属する世帯主が大きく増加したことが看取される。

表 2：ゲマインデ・シルデシエにおける世帯主の社会階層構成 (1898/1899-1920)

	1898/1899		1907		1912		1920	
	数	%	数	%	数	%	数	%
中層以上	201	19.4	227	14.7	286	15.0	325	16.4
下層	657	63.7	1,118	72.5	1,436	75.3	1,415	71.6
農民層	68	6.5	52	3.3	43	2.2	41	2.0
その他	105	10.1	143	9.3	140	7.3	194	9.8
計	1,031	100.0	1,540	100.0	1,905	100.0	1,975	100.0

注記：史料と分類方法については論文内に記述。小数点 2 桁以下切捨。

表3：ゲマインデ・シルデシエにおける通り別の社会階層構成（1898/1899-1920）

表3a：比率

	1898/1899					1907					1912					1920				
	a	B	c	d	計	a	b	c	d	計	a	b	c	d	計	a	b	c	d	計
A	7	84	0	7	100	0	85	0	15	100	6	86	0	6	100	10	85	0	4	100
B	11	76	1	10	100	11	82	0	5	100	5	87	0	6	100	9	83	0	7	100
C	-	-	-	-	-	3	88	0	7	100	2	92	0	5	100	6	88	0	5	100
D	-	-	-	-	-	0	66	0	33	100	0	85	0	14	100	0	83	0	16	100
E	9	82	0	8	100	8	85	0	5	100	6	86	0	7	100	9	83	0	7	100
F	6	68	9	15	100	9	73	8	10	100	6	76	7	9	100	8	75	3	12	100
G	8	72	8	12	100	4	89	0	6	100	8	86	0	6	100	8	83	0	8	100
H	5	66	12	15	100	15	67	10	7	100	22	61	8	8	100	21	51	10	17	100
I	8	61	22	8	100	11	69	11	7	100	9	75	11	3	100	7	72	12	7	100

注記：aは中層以上、bは下層、cは農民層、dはその他。史料、分類方法について表2と同じ。小数点以下切捨。

・表3b：世帯主数

	1898/1899					1907					1912					1920				
	a	b	c	d	計	a	b	c	d	計	a	b	c	d	計	a	b	c	d	計
A	1	11	0	1	13	0	17	0	3	20	2	25	0	2	29	5	41	0	2	48
B	12	80	2	11	105	17	121	1	8	147	13	192	1	14	220	17	157	0	14	188
C	-	-	-	-	-	1	23	0	2	26	1	37	0	2	40	4	52	0	3	59
D	-	-	-	-	-	0	4	0	2	6	0	6	0	1	7	0	5	0	1	6
E	7	60	0	6	73	10	104	1	7	122	10	129	0	11	150	15	137	0	13	165
F	6	62	9	14	91	9	73	8	10	100	7	83	8	10	108	9	81	4	14	108
G	2	18	2	3	25	2	41	0	3	46	4	43	0	3	50	5	50	0	5	60
H	2	26	5	6	39	6	27	4	3	40	8	22	3	3	36	10	24	5	8	47
I	3	22	8	3	36	6	37	6	4	53	5	41	6	2	54	4	39	7	4	54

注記：aは中層以上、bは下層、cは農民層、dはその他。史料、分類方法について表2と同じ。

表4：非熟練労働者が通り別全世帯主に占めた割合（1898-1920）

	1898/99	1907	1912	1920
A	69	50	48	41
B	47	45	51	37
C	-	50	50	47
E	46	44	47	38
F	36	45	53	40
G	36	47	40	45
H	15	35	38	27
I	30	39	44	40

注記：小数点1桁以下切捨。非熟練労働者の分類方法は論文内に記述。史料について表2と同じ。

ゲマインデ・シルデシエにおける産業構造の変化を示すために、織工が下層に占めた割合を確認しておこう<sup>24</sup>。織工の世帯主は 1898/1899 年に 45 人、1907 年に 34 人、1912 年に 38 人、1920 年に 23 人いた。労働者を中心とした下層に占めた割合では、1898/1899 年に 6.84%、1907 年に 3.04%、1912 年に 2.64%、1920 年に 1.62%に減少している。1898/1899 年から 1920 年にかけて織工の世帯主数は減少し、全体の下層が増加したために下層に占めた割合が減少したことが見て取れる。19 世紀半ばに困窮していた織工たちがシルデシエの就業者に占める割合は世紀転換期にさらに減少していたのである。

では次に、シルデシエのどこに、どのような人々が、どれくらい居住していたか、を明らかにしよう。末尾の地図にスードブラーク通り (A)、シラー通り (B)、ブリュヒャー通り (C)、ヘリング通り (D)、ゲーテ通り (E)、フリードリヒ通り (F)、デュペル通り (G)、ビスマルク通り (H)、アウグスタ通り (I) の位置について示した<sup>25</sup>。1898/1899 年から 1920 年にかけて、以上の通りに居住していた世帯主を中層以上 (a)、下層 (b)、農民層 (c)、その他 (d) に分類したのが表 3 である。地図を縦断する大通り (ビーレフェルト通り) の世帯主については、世帯主がビーレフェルト市から離れた場所に住んでいたか、それともビーレフェルト市の近くに住んでいたかを判別できないので、考察対象から除外した。ビーレフェルト通りの世帯主数は 1898/1899 年に 140、1907 年に 279、1912 年に 322、1920 年に 334 に増加した。

表 3 においてシラー通り (B) とビスマルク通り (H) の変化過程が対照的である。シラー通りに居住する世帯主数は 1898/1899 年の 105 から、1907 年の 147、1912 年に 220 へと 2 倍以上に増加したが、1920 年に 188 へと大幅に減少している。この通りに居住する世帯主数は 1898/1899 年から 1920 年にかけて表に挙げた通りの中ではもっとも多い。表 2 からゲマインデ・シルデシエにおいて 1898/1899 年から 1907 年にかけて下層に属する世帯主が全世界帯主に占める割合は大きく増加したが (63.7%から 72.5%)、この期間のシラー通りでは中層以上が 5 世帯主、下層が 41 世帯主増加し、中層以上の世帯主が通り全体の世帯主に占める割合は減少しなかった (下層の世帯主が全体に占める割合は増加した)。しかし、1912 年になるとこの通りに住む中層以上の世帯主は 17 世帯主から 13 世帯主に減少した一方で、下層に属する世帯主が 121 世帯主から 192 世帯主に大きく増加した。シラー通りと対照的にビスマルク通りでは 1898/1899 年から 1920 年にかけて世帯主数は微増にとどまり、通りに居住する世帯主もそれほど多くなかった。1898/1899 年から 1912 年にかけてこの通りに居住する中層以上の世帯主が増加し、通り全体の世帯主に中層以上の世帯主が占める割合は大幅に増加した (5%から 21%に)。この通りでは、農民層が世帯主全体に占める割合を一定程度維持している (1898/1899 年の 12%、1920 年の 10%)。

市の中心部や市街電車の沿線から離れ<sup>26</sup>、シラー通りと接するブリュヒャー通り (C) における人口増加が顕著である。1898/1899 年の住所録には記載がなかったものの、1907 年に 26 世帯主、1912 年に 40 世帯主、全体の世帯主数が微増にとどまった 1920 年 (表 2 参照) にも 59 世帯主に増加している。1912 年のこの通りでは下層に属する世帯主が全世界帯主に占める割合は 9 割を越えている。しかし、それよりもさらに北東に離れたヘリング通り (D) では、世帯主の増加は記載の現れる 1907 年からほとんど起こっていない。大通りにつながるゲーテ通り (E) は人口増加が顕著な通りに数えられるが、住民の社会階層構造に大きな変化があった形跡はない。そのゲーテ通りと接するフリードリヒ通り (F) では 1898/99 年

から1920年にかけて世帯主の増加はそれほど起こっておらず、住民の社会階層構造にも大きな変化が見られない。デュペル通り(G)では1898/1899年から1907年にかけて居住する世帯主数が25から46に大きく増加し、1898/1899年に農民層の世帯主が2世帯主いたものの、それは1907年から確認されなくなった。

市からさらに離れたビスマルク通り(H)では上述したように中層以上の世帯主が大きく増加したが、同じく市から離れた通りであるアウグスタ通り(I)では農民層の割合がビスマルク通りより高い水準で維持されているものの、下層に属する世帯主が通り全体の世帯主に占める割合を増加させている。織工の数はビスマルク通りでは1898/1899年4世帯、1907年1世帯、1912年3世帯、1920年1世帯となり、アウグスタ通りでは1898/1899年4世帯、1907年4世帯、1912年4世帯、1920年4世帯というように織工の世帯主数が変化していない。アウグスタ通りはビスマルク通りと比べて下層の居住比率が高く、織工も一定程度残存していたと言える。

下層の大部分を占めたのが労働者層であったわけだが、非熟練労働者に属する世帯主が通り全体の世帯主数に占める割合を示したのが表4である<sup>27</sup>。この表では、居住者の少ないDの通りについて除外した。ここでも、シラー通り(B)とビスマルク通り(H)の変化が対照的である。まず、シラー通りとそれと接するブリュヒャー通り(C)から見てみよう。シラー通りに住む世帯主数は1898/99年から1912年にかけて2倍以上に増加したが、非熟練労働者が通りの世帯主に占める割合は1898/99年から1907年にかけて微減した後、1907年から1912年まで増加に転じている。この通りでは1920年になると世帯主数が大きく減少したが、非熟練労働者の世帯主が通りに占める割合も大幅に減少している。シラー通りと接するブリュヒャー通り(C)での非熟練労働者の世帯主が全世帯主に占める割合は1907年から1920年にかけて常に高い事も特徴的である。ヘリング通り(D)の向かいで、ビーレフェルト市の北東部にあるフィンケン通りも非熟練労働者の世帯主が非常に多く住む通りとしての特徴を持つ<sup>28</sup>。ビーレフェルト市の北東部からゲマインデ・シルデシェの南東部にかけて非熟練労働者の世帯主が多く居住する区画が世紀転換期に成立したと言える。

次に、ビスマルク通りとその他の通りの変化を見てみよう。ビスマルク通りでは1898/99年に非熟練労働者が通りの全世帯主に占める割合は他の通りと比べて顕著に低かったと言える。その後その割合は1912年まで増加したものの、1920年になるとこの通りに住む世帯主数は増えたにもかかわらず、割合は1912年の38%から27%に大きく減少している。フリードリヒ通り(F)の非熟練労働者の世帯主が全世帯主に占める割合が1912年に大きくなっていることも特筆に値するが、その割合は1920年に40%へと大きく減少している。市の中心部に近いスードブラーク通り(A)では1898/99年から1920年にかけて非熟練労働者が全世帯主に占める割合は継続的に減少している<sup>29</sup>。

ビスマルク通り(H)では1898/99年から1920年にかけて通りに居住する世帯主数がそれほど増加しなかったにもかかわらず、中層以上に属する世帯主数が大きく増加している。1898/99年にこの通りで中層以上に属する世帯主は植民地物産商、仕立マイスターであった<sup>30</sup>。1920年になると、その層は銀行役員、行商人、郵政局補佐、肉屋、指物マイスター3名などによって構成されている。この通りでは1920年になると様々な中層以上の世帯主が居住し、住所録の職業表記を見る限りでは所得が高いと推測される世帯主が多く居住していたと言える。

このように、特に 1898/1899 年から 1912 年にかけてゲマインデ・シルデシエにおいて要約すると以下の現象が確認された。①多様な労働者層を中心とした下層の世帯主数が大きく増加したこと、②市に比較的近接しているものの、市街電車との接続に不便な通りにおいて非熟練労働者の世帯主が増加したこと、③市から離れた所で中層以上の世帯主が多く住む通りが出現したこと（その通りに居住する非熟練労働者の世帯主は非常に少ない）。

こうしてゲマインデ・シルデシエがビーレフェルト市に通勤する労働者の居住地としての性格を強めていた時期に、シルデシエに居住した人々はいかなる生活をおくっていたのだろうか。彼らが都市的生活を営んでいたかどうかを判断する一つの尺度はミルク消費とレストランにおける外食にあると言える<sup>31</sup>。1898/1899 年の住所録にはミルク商の職種が確認されないが、1907 年と 1912 年の住所録には 3 人のミルク商と 3 人のミルク売りが登場する。1920 年では前者が 3 人、後者が 2 人となる。1898/1899 年と 1907 年の住所録においてレストランの記載はないが、1912 年と 1920 年の住所録には 4 つのレストランの記載がある（そのうち 3 つはゲマインデ・シルデシエを縦断する大通りのビーレフェルト通りに立地していた）。世紀転換期のゲマインデ・シルデシエにおいて都市的食生活が徐々に普及し始め、当地がビーレフェルト市の郊外に変容し始めていたと考えられる。

手工業者や商人などが居住していた中世的都市では人口増加とともに汚水などの環境問題が顕在化し、19 世紀半ばごろからイギリスを筆頭にして、フランス、ドイツにおいて下水の整備が行われていった<sup>32</sup>。このような都市衛生の改善に公衆浴場の建設も含まれる。温水への入浴効果は 1800 年ごろからヨーロッパにおいて医師によって強調され始め、1830 年ごろからドイツにおいて公衆浴場が建設され始めた<sup>33</sup>。19 世紀半ばにおいてこうした公衆浴場は“豪華浴場”として劇場などの流行の建造物と並んで理解されたが、この時期から労働者の「コントロール」を目的とする労働者浴場の建設が始まる<sup>34</sup>。シルデシエでは 1911 年から公衆浴場の塗装に関して価格見積もりが出されており、1913 年にその塗装価格を「シルデシエ発電所委員会」が承認し、1915 年に入浴時間が変更された（月～金：13～20 時、土：8～21 時）。1919 年にシャワー浴：20 ペニヒ、浴槽を用いた入浴：50 ペニヒ、タオルの貸出：10 ペニヒであった<sup>35</sup>。世紀転換期のゲマインデ・シルデシエはビーレフェルト市に対する郊外化という構造変化の渦中にあり、当地に居住する労働者が労働によって生じた身体の汚れと日々の疲れを温水で洗い落としに来たであろう。

#### 4 まとめ

19 世紀末にドイツは工業化の高度化の時期を迎え、世界市場では電機工業や化学工業という当時の先進的な工業部門においてイギリスを凌駕していった。また、世紀転換期のドイツでは人口が急速に増加しており、都市居住人口が人口全体に占める割合は大きく上昇した。産業革命をいち早く達成したイギリスでは都市におけるガスの利用が 19 世紀初頭から広まったが、ドイツではこの 19 世紀末から電機工業の発展と共に都市の電化を経験することになる。この都市の電化は電灯の導入に始まり、19 世紀末からの市街電車の敷設、20 世紀前半からの個別世帯の電化というように推移していく。

このような世紀転換期のドイツにおける都市化は中核的な都市がその周りのゲマインデを郊外に変容させる過程でもあった。それを可能、または促進したのが市街電車や自転車とい



う都市交通手段であった。本論文では、ビーレフェルト市の北に隣接したゲマインデ・シルデシェにおいて世紀転換期にどのような社会階層構造の変動が起こっていたかを明らかにした。ビーレフェルト市において大規模工場が拡大していた世紀転換期にゲマインデ・シルデシェでは郊外化が進行していたのである。その特徴は以下の三つである。

- ① 多様な労働者層を中心とする下層の世帯主が増加していたこと。
- ② 市街電車との接続が悪く、かつ市に比較的近接した通りに居住する非熟練労働者の世帯主が増加したこと。
- ③ 市から離れた場所に中層以上が多く居住する通りが出現したこと。

1907年から1912年にかけて住所録にミルク商人やレストランが記載され始めており、ゲマインデ・シルデシェにおいて都市的生活が広がり始めていたことも看取された。本論文ではこのようなゲマインデ・シルデシェの郊外化の過程と特徴を析出することができたが、③の要因について明らかにすることは今後の課題としなければならない。中層以上の人々は大規模工場が拡大を遂げていたビーレフェルト市から離れて、郊外に自然と調和した生活を求めたかどうか、その生活スタイルを可能にした都市交通手段は何だったのか、は今後検討していきたい。

<sup>1</sup> ドイツにおける電機工業と化学工業の台頭について Ditt, Karl, *Zweite Industrialisierung und Konsum*, Paderborn/München/Wien/Zürich, 2011, S. 181-186, S. 194-199 を参照した。ディット氏の研究の中ではドイツがイギリスに比して工業化の高度化に成功した状況、要因などが説明されている。工作機械工業について幸田亮一『ドイツ工作機械工業成立史』多賀出版、1994年の95-119頁を参照した。造船業についてサイモン・P・ヴィル（梶本元信/野上秀雄訳）『ヨーロッパ交通史 1750-1918年』文沢社、2012年の84-90頁を参照した。ミシン工業について Eulner, Karl August, *Die deutsche Nähmaschinen-Industrie*, Mainz, 1913, Diss の S. 73-83 と、Köhler, Walter, *Die deutsche Nähmaschinen-Industrie*, München/Leipzig, 1913 の S. 29-41 を参照した。自転車工業については西「第一次世界大戦以前のドイツにおける自転車の生産と普及」『経済学論叢』（同志社大学）第61巻第3号、2010年、181-214頁、西「世紀転換期のドイツにおけるデュルコップ機械工場株式会社による自転車製造の大規模化」『経済学論叢』（同志社大学）第65巻第2号、2013年、143-161頁を参照した。

<sup>2</sup> 人口についてヨーゼフ・エーマー（若尾祐司/魚住明代訳）『近代ドイツ人口史』昭和堂、2008年、11頁を参照した。都市化について今井勝人、馬場哲『都市化の比較史』日本経済評論社、2004年、9頁、Matzerath, Horst, *Urbanisierung in Preußen 1815-1914*, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz, 1985, S. 252、Nipperdey, Thomas, *Deutsche Geschichte I*, München, 1998, S. 35 を参照した。

<sup>3</sup> 1900年12月にプロイセンによる人口調査の中でドイツにおいて初めて職住分離に関して質問された。Ott, Erich/Gerlinger, Thomas, *Die Pendlergesellschaft*, Köln, 1992, S. 21 と西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」『経済学論叢』（同志社大学）第64巻第4号、2013年、315頁の脚注31を参照した。馬場哲『ドイツ都市計画の社会経済史』東京大学出版会、2016年、224頁によると、フランクフルト市は1900年ごろから合併を見越して郊外自治体における所有地を拡大させていた。ハンブルクでは1910年に「政治的なゲマインデと経済的なゲマインデが多くの場合もはや一致せず、居住地として好まれたゲマインデが多数の労働者人口による負担をしばしば担わなければならない」という現象を背景に居住地と就労地に関する調査が行われた。Statistischer Landesamt (Hg.), *Statistik des Hamburgischen Staates Heft 30. Wohnort und Arbeitsstätte der erwerbstätigen hamburgischen Wohnbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1910*,

Hamburg, 1919, S. 1. 西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」311 頁によると、1923 年にビーレフェルトの都市化に関する博士論文が出版されたが、その著者は中核的都市を持つ「経済的」影響が周りのゲマインデを中核的都市に対する郊外に変質させていったと記述した。

<sup>4</sup> 1920 年代前半のハイデルベルクの車両工場で働いていた人々の通勤と病気や事故の関係について研究したグラーベによると、「季節労働者や、特に *Wochenaußenarbeiter* (週末を自宅で過ごし、それ以外は勤務地の近くでベットの借りていた労働者—筆者による注) は今日において数の上で通勤者の三つ目のグループに大きく離されている。それ(三つ目のグループ)は日々の通勤

(*Tagesarbeitswanderung*) であり、これが狭義の通勤である」と記述されている。Grabe, Ch., *Der Einfluß der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer*, Karlsruhe, 1926, S.3. S. 7 では「住民のあらゆる階層や全ての産業分野が通勤に参加していたが、特に労働者、その中でも工業労働者がもっともそれに関わっていた」と記述されている。*Wochenaußenpendler* については Ott, Erich/Gerlinger, Thomas, *Die Pendlergesellschaft*, S. 32-37 を参照した。この時期のドイツでは労働者の実質賃金の上昇が起こっており、労働者家計調査のデータから消費形態を分析したフィッシャーの研究の中でも彼による調査結果が「19 世紀の最後の 5 年間に労働者層でも富が増加したというイメージとまさに合致する」と記述されている。Fischer, Hendrik K., *Konsum im Kaiserreich*, Akademie Verlag, 2011, S. 232。

<sup>5</sup> Mollier, Dietrich, *Die Pendelwanderung im Spiegel der Statistik unter besonderer Berücksichtigung der Pendelwanderung in Sachsen*, Leipzig, 1938, Diss, S. 3 に 7 本の博士論文の著者とタイトルが掲載されているが、Strohschein, Kurt, *Die Pendelwanderung Stuttgarts*, Elberfeld, 1937, Diss を含め、さらに Mollier 本人のものを含めると 9 本である。

<sup>6</sup> Strohschein, *Die Pendelwanderung Stuttgarts*, S. 24-25 によると、シュトゥットガルトにおいて市外に居住しながら市内にて働いていた通勤者は 1900 年の 8,579 人から 1910 年の 15,307 人、1925 年の 23,784 人、1933 年の 23,490 人に増加した。1900 年ごろから 1920 年代前半にかけての通勤者の増加が顕著であり、1925 年から 1933 年にかけて通勤者は微減している。

<sup>7</sup> 馬場、前掲書の 165-200 頁、森宜人『ドイツ近代都市社会経済史』日本経済評論社、2009 年、125-153 頁を参照した。小池滋、和久田康夫(編)『都市交通の世界史』悠書館、2012 年に所収されている青木真美「ベルリン」の中の 127-132 頁で、20 世紀初頭のベルリンの都市交通(高架鉄道、市街鉄道)の発展について記述されている。

<sup>8</sup> Friss, Evan, *The Cycling City*, The University of Chicago Press, 2015, pp. 1-10 によると、アメリカにおける個人移動手段に対する大きな需要が 1890 年代に自転車のブームを引き起こし、自転車に乗った人々が道路の整備などを要求することで社会に大きな影響を残した。1890 年代が過ぎると、そのブームは急速に消え去った。1890 年代のアメリカでサイクリストが道路の整備に与えた影響については、McCullough, Robert L., *Old Wheelways. Traces of bicycle History on the land*, Massachusetts Institute of Technology, 2015, pp. 108-290 に詳しく記述されている。

<sup>9</sup> ドイツの都市史研究の大家マツェラートが編集した論文集に所収されているイェーガー論文によると、「人口が 2 万 5 千人以下で、大規模都市と離れて農村部に立地した中小規模の都市において自転車は極めて重要な交通手段であった」と記述されている。Jäger, Helmut, „Verkehr und Stadtentwicklung in der Neuzeit“, S. 16. In: Matzerath, Horst (Hg.), *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*, Köln, 1996. 1928 年 9 月末に人口が 16,700 人であった Heidenau の通勤に関して研究した Saak, Carola, *Die Pendelwanderung in Sachsen*, Berlin, 1929, Diss, S. 21-22 によると、この都市の通勤者の 27%が自転車を使用して通勤していた(58%が鉄道、12%が歩行、3%がバスを使って通勤していた)。Grabe, *Der Einfluß der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer*, S. 13 においても「通勤に要する大きな時間の浪費は、勤務地と鉄道による接続を持たない場所においてしばしば観察される。2 時間の歩行距離は珍しい事ではない。地形が非常に悪いということがなければ、この距離は大抵自転車によって走破される」と指摘されている。

注 8 で記述したように、自転車の普及は道路の整備と関連していたと言える。Dienel,

Hans-Liudger/Schiedt, Hans-Ulrich (Hg.), *Die moderne Straße*, Frankfurt am Main, 2010, S. 67によると、1875年から1900年にかけてドイツにおいて国道は59,024kmから96,510kmに、州道は29,097kmから32,731kmに延長された。Fest-Ausschuß (Hg.), *Der Landkreis Bielefeld in 25 jähriger Entwicklung 1878-1903*, 1903, S. 12によると、ビーレフェルトの郡道は1878年の45.5kmから1903年の139km (15kmが市内、124kmが市外の郡部)に延長された。

<sup>10</sup> Neuhaus, Karl Georg, *Die vorortlichen Beziehungen zwischen Stadt und Land im Gebiet der Bielefelder Industrie*, Breslau, 1923, Diss, S. 5-13.

<sup>11</sup> 西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」314-316頁。

<sup>12</sup> *Westfälische Neueste Nachrichten*, 1930年10月1日, Nr. 229では『農村から労働者の郊外へ』というタイトルの記事の副題が「経済的発展の必然性への理解が(成立してから)1000年のシルデッシェを大都市ビーレフェルトにゆだねた」と題されている。

<sup>13</sup> 馬場哲「地域工業化と工業都市の誕生(1)」『経済学論集』(東京大学)第64巻第4号、1999年、2-22頁。

<sup>14</sup> *Amtschronik von Schildesche*, Stadtarchiv Bielefeld Hgb 20, S. 172, S. 173。アムトは複数のゲマインデを含む広域の行政単位である。

<sup>15</sup> 1920年ごろにブラックヴェーデに立地した工業において2,585人の労働者が働いていた。Neuhaus, *Die vorortliche Beziehungen zwischen Stadt und Land im Gebiet der Bielefelder Industrie*, S. 30。

<sup>16</sup> *Adreßbuch Bielefeld*, 1898/1899, S. 368-380, *Adreßbuch Bielefeld II*, 1907, S. 155-195, *Adreßbuch Bielefeld*, 1912, S. 642-659, *Adreßbuch Bielefeld*, 1920, S. 725-743。

<sup>17</sup> 「農民層」は、Ackerer, Ackersmann, Colon, Landmann, Landwirtによって構成される。この分類に関して Ditt, Karl, „Familie und soziale Plazierung in den Bielefelder Unterschichten im 19. Jahrhundert“, S. 293。In: Kocka, Jürgen/Mooser, Josef/Reif, Heinz/Schüren, Reinhard, *Familie und soziale Plazierung*, 1980とBratvogel, Friedrich W., *Stadtentwicklung und Wohnverhältnisse in Bielefeld unter dem Einfluß der Industrialisierung im 19. Jahrhundert*, Dortmund, 1989, S. 290を参考にした。Landarbeiterは「労働者を中心とする下層」に分類した。食品加工の手工業者は手工業者層の中で所得の高い部分に属する。Lenger, Friedrich, *Sozialgeschichte der deutschen Handwerker seit 1800*, Frankfurt am Main, 1988, S. 115-143。

<sup>18</sup> 1898年の職業不明の世帯主数は14、記載あるも職業不明が4世帯主あった。1907年の職業不明の世帯主数は13、記載あるも職業不明が0世帯主であった。1912年の職業不明の世帯主数は14、記載あるも職業不明が2世帯主あった。1920年の職業不明の世帯主数は10、記載あるも不明が2世帯主あった。寡婦であっても労働者として働いていることが確認された場合は「下層」に含め、商業を営んでいる場合と教員を務めている場合は「中層」に含めた。寡婦で助産婦をしている場合は「その他」に含めた。若尾祐司『ドイツ奉公人の社会史』ミネルヴァ書房、1986年、139頁、215-216頁によると、ドイツにおいて都市化が進展し始める19世紀後半に農業奉公人は減少し、19世紀末まで家事奉公人が増加するが、その後減少に転じた。ここでは、世紀転換期のドイツにおける工業化の高度化と共に生じた郊外化を分析するために奉公人を「その他」に含めた。

<sup>19</sup> Heinrich, Cülemann, *1000 Jahre Schildesche 939-1939*, 1983, S. 33.

<sup>20</sup> Stadtarchiv Bielefeld, Bestandsnummer 130,6: Nr. 742, *Acte Schildesche-Jöllenbeck, betreffend Neubezeichnung der Straßen und Plätze in Schildesche*. Stadtarchiv Bielefeld, *Weiteres Straßenverzeichnis 1973/75, Gegenüberstellung der Straßenbezeichnung nach dem Stande vom 1.9.1973. Und der Umbenennungen nach dem Ratsbeschuß vom 20.6.1974*.

<sup>21</sup> Gieseke, Dagmar, S. 1-8, 2012, Stadtarchiv Bielefeld 104, 3, Einwohnermeldeamt 74。通り別の住環境を調査するために、筆者はこの家屋居住者登録簿を読みたい旨を文書館員に伝えたが、プライバシーの管理のためにそれはできないという回答を得た。

<sup>22</sup> ビーレフェルト市に立地した大規模工場の位置などを載せた地図については西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」、326頁を参照して欲しい。ビーレフェルト市から北(シルデッシェ)

に延びる市街電車は 1901 年に完成した。西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」、318 頁。地図の中には市から北東に延びる路線が存在するが、これは 1927 年に敷設された。よって、この路線は本論文が考察対象とする時期にはまだ存在していなかった。Kotte, Rainer, *Die Bielefelder Straßenbahn im Wandel der Zeit*, Lübbecke, 1989, S. 50。

<sup>23</sup> 寡婦の分類方法について注の 18 を参照すること。

<sup>24</sup> Ditt, „Familie und soziale Platzierung in den Bielefelder Unterschichten im 19. Jahrhundert“, S. 293 では織工 (Weber) が下層に分類され、S. 305 でダマスト織工、亜麻布織工、絹織り工が専門の織工として家内労働者 (Heimarbeiter) に分類されている。ここでは、シルデシエにおける産業構造の変化を示すために同じ分類に入れた。

<sup>25</sup> 地図の中の通りの名前は 1930 年に変更されたものが記入されている。変更前の名前と変更後の名前を以下に記述しておく (名前が変更されていないものは記述しない)。ブリュヒャー通りは Steubenstr 1-20 と Auf der großen Heide 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31。ゲーテ通りは Engersche Straße 1-77。フリードリヒ通りは Am Vorwerk 1-77。デュペル通りは Deciusstraße 4-47。ビスマルク通りは Niederfeldstraße 1-55。アウグスタ通りは An der Reegt 1-52。Gieseke, Dagmar, S. 1-8, 2012, Stadarchiv Bielefeld 104,3, Einwohnermeldeamt 74 を参照した。

<sup>26</sup> 注の 22 を参照。

<sup>27</sup> Arbeiter – 労働者、Fabrikarbeiter – 工場労働者、Handarbeiter – 手労働者、Knecht – 奉公人、Tagelöhner – 日雇い労働者を非熟練労働者に分類した。

<sup>28</sup> フィンケン通りの位置について本論文の地図や、世帯主の社会階層について西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」317 頁と 326 頁 (こちらは市の地図) を参照して欲しい。

<sup>29</sup> ビーレフェルト市の北にメラー通りがあり、その北端はスードブラーク通りと接している。このメラー通りはビーレフェルト市において比較的多くの熟練労働者の世帯主が居住していた場所である。メラー通りの位置について西「世紀転換期のドイツにおける都市化と自転車の普及」326 頁、社会階層構造について 317 頁を参照して欲しい。

<sup>30</sup> Lenger, *Sozialgeschichte der deutschen Handwerker seit 1800*, S. 138 において「しかし、既製服工業は家内工業のかたちで行われていた古い手工業の大部分を自らのコントロールのもとに置いた」と記述され、世紀転換期のドイツにおいて仕立ての手工業者の多くが家内労働者化していた。

<sup>31</sup> 南直人『<食>から読み解くドイツ近代史』ミネルヴァ書房、2015 年、83-113 頁。

<sup>32</sup> Schott, Dieter, *Europäische Urbanisierung (1000-2000)*, Köln/Weimar/Wien, 2014, S. 117-123, S. 231-245, S. 266-268.

<sup>33</sup> Frey, Manuel, *Der reinliche Bürger*, Göttingen, 1997, S. 117-118, S. 271.

<sup>34</sup> Frey, *Der reinliche Bürger*, S. 272, S. 295-296.

<sup>35</sup> Stadarchiv Bielefeld, 130, 7/Amt Schildesche-Jöllenneck 464。公衆浴場では温水が提供された。発電所の位置について地図を参照すること。入浴時間について 1915 年以前は不明である。

地図：1933年のシルデシエ



注記：①はビーレフェルト駅、②は発電所。発電所の位置について Brüggenmann, C., *Elektrizitätswerk und Strassenbahn, Bericht über den Bau und den Betrieb in den Jahren 1899-1904*, Bielefeld, S. 14 を参照した。道の位置について Gieseke, Dagmar, S. 1-8, 2012, Stadtarchiv Bielefeld 104,3, Einwohnermeldeamt 74 を参照した。Bの通りで約1.2kmの長さである。