

氏 名	にしむた ゆうじ 西牟田 祐 二
学位(専攻分野)	博 士 (経済学)
学位記番号	論経博第237号
学位授与の日付	平成11年5月24日
学位授与の要件	学位規則第4条第2項該当
学位論文題目	ナチズム体制の経済構造と大企業

論文調査委員	(主 査) 教授 渡邊 尚	教授 今久保幸生	教授 本山美彦
--------	------------------	----------	---------

論 文 内 容 の 要 旨

著者によれば、「運動する総体としてのドイツ資本主義との関連でナチズムを捉えること」を目指した本論文は、3部13章から構成されている。

第一部の標題と同一の標題を掲げる第1章「両大戦間期のドイツ資本主義と自動車工業の位置」では、ワイマル期およびナチス期におけるドイツの自動車工業の位置の変動が分析対象に据えられる。まず、ワイマル期における自動車工業の危機的状況をもたらした直接的および社会的・構造的諸要因が検討される。次いで、ナチス政権により本格的に展覧されたモトリズィーリング政策の下で、ドイツ自動車工業において大量生産体制が確立し、1930年代後半には鉄道に代わって自動車による国民経済的産業連関の総括が認められる段階に至ったこと、しかしこれが新たな外貨危機を生み、「広域経済」(Großraumwirtschaft)を目指す「第二次四カ年計画」策定に導いたことが分析される。

第二部「ドイツ自動車諸企業の競争関係—ダイムラー・ベンツ社、アダム・オペル社、フォルクスワーゲン社—」は5章から成る。まず第2章「1920年代のドイツ自動車市場とダイムラー・ベンツ社の成立過程」では、1920年代にアメリカ自動車企業の圧倒的な競争力に直面したドイツ自動車工業において企業集中が進み、その機運の中でドイツ銀行の主導の下、1924年に利益共同体ダイムラー社・ベンツ社が成立し、これが1926年にはダイムラー・ベンツ株式会社に転換する過程を跡づける。

第3章「1920年代におけるドイツ自動車諸企業の競争関係—アダム・オペル社 vs ダイムラー・ベンツ社」では、「小型車問題」に関する経営陣の内部対立が検討される。アメリカ車のドイツ市場支配の下で小型車の大量生産で一步先んじたアダム・オペル社を追い、ダイムラー・ベンツ社も小型車開発を目指すか否かの戦略的意志決定に時間をとられ、ついに小型車開発を断念してアダム・オペル社との合併交渉を始めた。しかし、これは1929年にGMに買収されてしまい、結局ダイムラー・ベンツ社が高級車化路線を歩むに至った経緯が明らかにされる。

第4章「ナチ政権の成立過程とダイムラー・ベンツ社 1930年-1932年」では、ダイムラー・ベンツ社が1930年代に入って全国自動車工業連盟(Reichsverband der Automobilindustrie)に拠って業界活動を活発化するとともに、トラック製造部門では価格カルテルを結成し、さらにナチスとも接触を始めたことが明らかにされる。

第5章「1930年代におけるドイツ自動車諸企業の競争関係—アダム・オペル社、ダイムラー・ベンツ社とフォルクスワーゲン社の成立」では、まずダイムラー・ベンツ社のナチス政権への食い込みぶりが明らかにされ、これが「上昇志向的生産車種プログラム」と不可分であることが指摘される。ナチス政権の発足に伴う市場環境の激変により始まった小型車・大衆車市場の急成長の中で、ダイムラー・ベンツ社も1.3リッター車の量産化計画を策定するが、結局挫折した。その結果、中級車以上の各階層に車種を揃え、中・高級車市場で支配的地位を目指す戦略が打ち出されるようになる。他方で、この間にヒトラーの呼びかけに応じてRdAが共同事業として国民車開発を行うことを決定した。しかしアダム・オペル社は自社開発を目指して共同事業から降りたため、自らの小型車開発に失敗して国家プロジェクトとして国民車計画に「小型車問題」を転化したダイムラー・ベンツ社が、この共同事業の主導権を掌握するに至った。かくて国民車製造のフォルクスワーゲン社と高級乗用車製造のダイムラー・ベンツ社はドイツ自動車工業が生んだ双子であるという著者の認識が提示される。

第6章「ドイツ自動車諸企業の軍需部門への進出—ダイムラー・ベンツ社を中心として」では、ダイムラー・ベンツ社の1934年以降の航空機エンジン、戦車、軍用トラックなどの軍需部門への進出の実態が明らかにされる。生産拡充に必須の熟練労働力確保、労働組合の弾圧、ドイツ労働戦線（Deutsche Arbeitsfront）による労務管理の実権掌握が明らかにされる。第二次大戦の勃発以降は、製造・補修工場が併合・占領地域全域に拡がり、ダイムラー・ベンツ社は総合軍需企業としてヨーロッパ大陸に君臨するに至る。熟練労働力の不足を埋めるために労働力再教育・速成訓練計画が整備され、外国人労働者の著増（とくに「東部労働者」）により、1944年には外国人労働者比率が50%に達し、ポーランド、ソ連では強制収容所から動員された実態が明らかにされる。戦時期に売上高、純利益とも増大して資本蓄積が加速し、これがダイムラー・ベンツ社の戦後の発展の前提条件となったことが、示唆される。

第三部「ナチズム体制と国際経済関係」は7章から構成されている。第7章「ナチ経済とアメリカ大企業—フォード社の場合」では、ドイツ・フォードの事例に則して、ナチス体制下でのアメリカ資本のアメリカ本社とドイツ子会社のとの関係に焦点が合わせられる。第二次大戦勃発前、勃発後、アメリカ参戦後の三段階に分けてドイツ・フォードの企業行動が検討され、第二次大戦勃発後ドイツ・フォードが軍用トラック生産で二位となり、アメリカ参戦後はドイツ政府の管理下に置かれたものの、経営陣に変化がなく、トラック、銃器類、航空機部品の生産でナチスの戦争遂行に積極的に協力したことが明らかにされる。総じてナチスとフォード・アメリカ本社とが親和的關係にあったことが確認される。

第8章「ナチ経済とアメリカ大企業—GM社の場合」では、GMを事例にフォードと同様の検討が加えられる。GMは1929年にアダム・オペルを買収し、1933年以降のドイツ乗用車市場の急激な拡張を牽引して、ドイツ小型車市場で支配的地位を獲得した。1936年には市場占有率が40%に達し、年産10万台規模のヨーロッパ最大の自動車製造業者となった。第二次大戦勃発後、リュセルスハイム本社工場は航空機部品生産、軍用トラック部品生産に転換し、アメリカ参戦後はドイツ・フォードと同様にドイツ政府の管理下に置かれたが、経営陣は変わらず、ブランデンブルク工場は軍需用トラック生産で首位に立ち、ドイツ・フォード同様にアダム・オペルがドイツ軍部の兵器廠として機能したことが明らかにされる。ナチスとアメリカ大企業との親和的關係がここでもまた例証される。

第9章から第13章までの5章は「第二次世界大戦期の国際決済銀行」という共通標題を掲げた連作である。第9章（副題「その前史：BIS設立から第二次大戦の勃発まで」）では、ドイツ賠償金問題処理のためのヤング案実現のために、1930年スイス連邦法に基づく国際賠償銀行としてバーゼルに設立された国際決済銀行（Bank for International Settlements: BIS）が、1931年フーバー大統領の賠償支払い猶予令とこれに続く連合王国の金本位制停止を契機に存在理山を失った後、ナチス・ドイツ側と対独有政策家たちとの「紳士クラブ」に転化した過程が明らかにされる。

第10章（副題「大戦中の経営陣の基本業務」）では、BISを通じた対独投資収益の確保のために、BISを戦時適応形態にした上で存続を図ろうとする英仏の妥協がなり、ドイツ側はライヒスバンクの外国為替業務の代理人としてBISを利用するという、双方の利益の一致に至る過程が明らかにされる。

第11章（副題「中央銀行間協力の組織化」）では、BISと諸中央銀行、国際赤十字委員会等との多岐に互る関係が詳述され、アメリカ財務長官モーゲンソー等のBIS批判も検討される。

第12章および第13章（副題「国際決済銀行とアメリカ経済外交の二重性（その1）、（その2）」）では、1943年に連合国が中立国にナチスの金塊受け取りを拒否するよう警告を発したことを機に、ナチス経済の金回転台としてのBISの機能が止まり、BIS銀行部門も機能停止を余儀なくされ、他方で米英におけるBIS批判勢力が力を増し、結局1944年にブレトン・ウッズ会議でBIS解散決議に至る過程が、辿られる。しかし、BISは解散の危機を脱し、1946年のIMF、世銀の年次総会でBIS解散決議取り消しが行われる。BISは活動を再開し、1948年に成立した多国間清算協定の清算センターに指定されたことをもって、BISは完全な復活を遂げる。この支払い同盟が1950年にOECE加盟国によるヨーロッパ支払い同盟（European Payments Union: EPU）に拡大したことは、いわばマーシャル計画によってBISの復活が正当化されたことを意味するとの、著者の解釈が提示される。

論文審査の結果の要旨

本論文の高く評価されるべき点は、以下の通りである。

第一に、大戦間期・戦時期ドイツ自動車工業の実態が、とりわけダイムラー・ベンツの経営の全容の解明によって、今や

格段の明確さをもって把握できるようになったことである。その実証密度の水準は従来の水準を遙かに超えている。とくに、ダイムラー・ベンツが小型車開発に失敗したため、これを国家計画に乗せる形で実現する方向に切り替えた経緯が明らかにされたことは、本論文の大きな貢献である。その意味で、ケーファー（カブト虫）とメルツェデスとが双生児であるという著者の指摘は、実に肯綮に中たると言うべきである。

第二に、ナチス期のドイツ・フォード、アダム・オペルがともにドイツの再武装、戦争政策に協力したこと、それをアメリカ本社が容認したことを実証したことは、貴重な成果である。

第三に、著者の一次史料収集の熱意が貴重な史料発掘となって結実していることである。ダイムラー・ベンツ分析では取締役会、監査役会の議事録を、ドイツ・フォード分析ではアメリカ国立公文書館の「フォード・ヴェルケに関する調査」を、アダム・オペル分析では GM 副社長にして海外事業部長であったムーニー（James D. Moony）の個人文書を、それぞれ利用しており、いずれも多大な時間と持続的努力をもってして初めて入手しうる第一級の史料である。

第四に、従来その実態が不明であった国際決済銀行（BIS）について、日本で初めて本格的な紹介を行ったことである。主として、1996 年刊行のスイスの歴史家トレップ（G. Trepp）の著書、1997 年刊行の「第二次大戦中ドイツにより盗まれ、または隠された金塊および他の財産を調査し返還させるための合衆国および連合国の努力」と題するアメリカ政府の報告書、同年 BIS 史料館公開決定を機に BIS により公表された予備的報告書等に拠って、著者は BIS を第二次大戦期に存続させ、また戦後復活させたものが、すなわちナチスに共鳴し、これを許容し、これと宥和しようとする勢力が、連合国側にも戦前、戦後を通じて一貫して存在すること、BIS はこの底流に乗り、時にはアリア化を、時には非ナチス化を機会主義的に進めることで保身を図って来たことを示唆している。BIS の実態を詳述しただけでなく、これに対する新しい見方を提示して見せたことは、評価に値する。ただし、後述のように、BIS に関する 5 章は功罪相半ばする。

他方で、本論文は以下のようなゆるがせに出来ない問題点も抱えている。

第一に問題にされるべきは、本書の構成である。本書は 3 部構成であるが、第一部は事実上、第二部の序論であり、第三部の第 7、8 章も自動車企業が分析対象なので、第 1 章から第 8 章までが内容的に相互に密接に関連している一連の論考である。しかし、第 9 章以下は自動車企業ではなく BIS が主題であり、この二つの主題は別個に論じられるべきである。そもそも本論文の標題は「ナチズム体制の経済構造と大企業」であり、スイスはナチス体制にはなく、また BIS は「大企業」ではないので、この標題の下で、BIS 分析にこれほどの紙数を割くのはおよそ不適切である。しかも第 7 章以下は最終稿と言うにはあまりに杜撰であり、内容的にも単なる叙述であって分析とは言うにはほど遠い。第 7 章以下はより完成度を高めた上で（その際とりわけ IMF との対抗関係が立ち入って検討されるべきであろう）、別の論文として発表されるべきであった。

第二に、このような章別構成上の問題が論点の拡散を招き、結果的に自動車企業分析の徹底を妨げていることである。それは何よりも、ダイムラー・ベンツの「小型車問題」ならぬ「高級車問題」に関する著者の解釈が揺れていることに看取できる。著者は一方では、「自らの積極的な方針というよりもむしろ、いわば、他社との対抗上から、しだいに上位車種・高級車へと自社の車種プログラムを増やして行くことになる」（70 ページ）として、ダイムラー・ベンツの高級車路線が本来の戦略というよりも、小型車開発の失敗の後に選択された消極的な市場対応戦術であると解釈しながら、他方で、「アメリカ自動車企業との競争関係…を通して、否定をくぐりぬけることによっていわば「戦略的」に、「市場戦略」として再指定され、確立したものなのである」（107 ページ）と言い切っている。ダイムラー・ベンツがなぜ高級車生産を志向したのかという点に関して、著者の理解はまだ曖昧さを残していると言わざるを得ない。

第三に、ダイムラー・ベンツがなぜ事実、高級車製造業者になりえたのかという点に関しても、著者の解釈に問題が残っていることである。著者は「第一次大戦期にダイムラー社はドイツにおけるそ〔航空機エンジン〕の中心的存在となり（57 ページ）」、「1932 年において航空機エンジン…を並行して生産していたドイツでは唯一の自動車企業」（79 ページ）であり、市場選択においてダイムラー・ベンツが「軍需を中心として…官公需へ傾斜を深め」（108 ページ）、「他の軍需企業との競争に打ちかつたため、研究・開発・実験部門の巨大な拡充…が平時にはまた同社の自動車技術の先進性をささえ、「高級乗用車」開発へと貢献する。こうして「高級乗用車メーカーとしての」ダイムラー・ベンツ社と「軍需企業としての」ダイムラー・ベンツ社とはまさしく研究開発部門によって結合されている」（131 ページ）ことをもって、この「高級車問題」を説明しようとしている。しかし、航空機エンジン技術等の軍事技術を駆使した自動車がどれほど高性能であろうとも、それがただちに高級車になるわけではない。高性能であることは高級車であることの必要条件に過ぎないからである。また、メル

ツェーデスの高級性がナチス体制と不可分であり、ナチスの美学の一つの結晶であるとするならば、第二次大戦後の欧米を襲った非ナチス化の大波により、メルツェーデスの高級性それ自体がナチズムの忌まわしい記憶を呼び覚ますものとして排除されていただろう。しかし、鉤十字は否定されたが、三点星は否定されなかった。それはなぜか。それはダイムラー・ベンツがナチスと密着することによって高級車への道を進んだのではなく、メルツェーデスがもともと高級車であったからこそ、ナチス的ステイタス・シンボルとしてナチスに選好されるに至ったと観るべきではないのか。その意味で、オーバー・ライン地域に生まれたダイムラーおよびベンツ両社の第一次大戦までの成長が、その後の成長のためにどのような初期条件を形成したのかという観点の導入が必須であろう。

第四に、「1933年以降の急速なドイツ乗用車市場の拡大の中でそのリーダーとなったのはほかならぬアダム・オペル社であった」(161ページ)のであるならば、ナチス体制下のモトリズィーリング政策による最大の受益者は、「ドイツ小型車市場において圧倒的な強さを発揮し」(同)たGM傘下のアダム・オペルということになる。そもそもダイムラー・ベンツの小型車開発の失敗は、この時代のドイツ自動車工業のアメリカン・システム導入能力の限界を示唆するものではないのか。ナチス体制下のドイツ自動車工業の興隆は、実はアメリカ自動車資本のドイツ大衆車市場制覇に他ならない。それではその「大衆車市場」はどのような購買者層によって形成されていたのか。この点を著者は論じていない。アダム・オペルの新型車の車名、ヒトラー・ユージェントを連想させる「カデット」や、ベルリン・オリンピックを連想させる「オリンピア」を考えれば、「大衆車市場」もまた、はたして本来の大衆車市場と呼ぶことができるものであったのかという問題が浮上して来るであろう。BISに向かう前、著者はこの問題に取り組むべきでなかったか。

第五に、そして最後に、著者の用語法について触れておく。本論文の標題は「ナチズム体制の経済構造と大企業」であるが、そもそも「ナチズム体制」という用語はなく、また不適切でもある。著者の用語法に従うならば、むしろ「ナチ体制」の方が首尾一貫しており、正確にはナチス体制と言うべきである。また、大企業というからには、石炭・鉄鋼、電機、化学などの部門が対象に入れられなければならないし、当時ドイツ自動車企業の中で「大企業」の名に値するものがどれほどあったのかも、疑問である。その前に、少なくともこの時代のドイツ企業を対象にする限り、「大企業」は無概念的用語であると言うべきである。以上を要するに、本論文の内容に即して言えば、本論文の標題は「ナチス体制下のドイツ自動車企業」とするべきであろう。

本論文は以上のようなゆるがせにできない問題を抱えてはいるが、大戦間期から第二次大戦期にかけてのドイツ自動車企業の実態を、これほどの精度と範囲とをもって解明したことは、この労作の一大貢献と言うことができる。よって、本論文は博士(経済学)の学位論文として価値あるものと認める。

なお、平成11年2月23日論文内容と、それに関連した試問を行った結果、合格と認めた。