

東部ドイツ自動車産業クラスター形成 に関する予備的研究

—旧東ドイツ自動車工業についての分析視座—

古川 澄明

*「古いもの、現存するもの、固定するものと、発展、形成、改造との戦いはいつも同じである。一切の秩序からしまいには形式拘泥が生じる。これを脱するために人は秩序を破壊する。そして暫くたつと、再び秩序を作らねばならぬことに気づく。」(ゲーテ「格言と反省」、高橋健二『ゲーテの言葉』新装版、彌生書房、1997年、157頁)。

*「内外の新市場の開拓および・・・組織上の発展は、不断に古きものを破壊し新しきものを創造して、たえず内部から経済構造を革命化する産業上の突然変異——生物学的用語を用いることが許されるなら——の同じ過程を例証する。この『創造的破壊』(Creative Destruction)の過程こそ資本主義についての本質的事実である。」(Joseph A. Schumpeter: *Capitalism, Socialism and Democracy*, 1942, 中山伊知郎・東畑精一訳『資本主義・社会主義・民主主義』[上巻]、東洋経済新報社、1962年、150-151頁)。

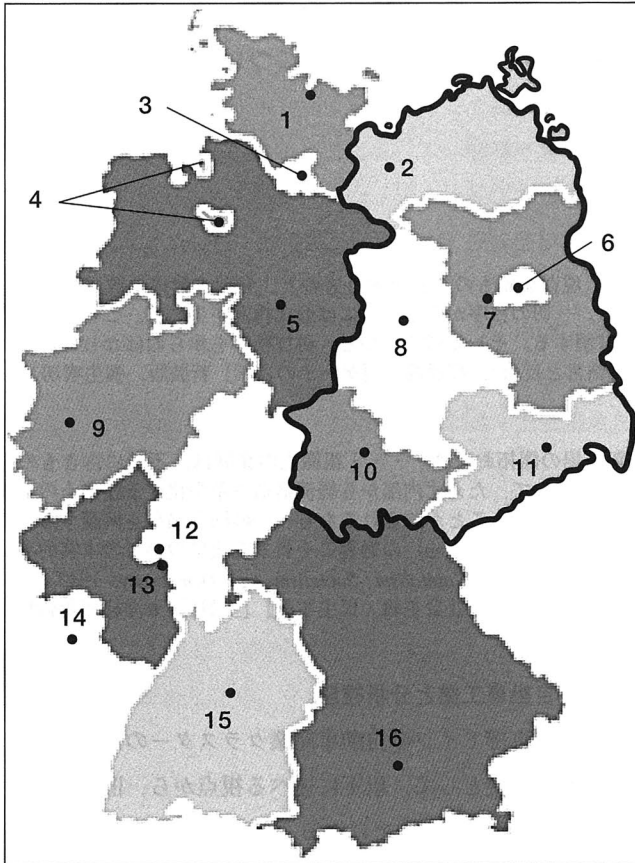
1. 旧東ドイツ自動車工業と分析視座

本稿の目的は、東部ドイツの自動車産業クラスターのダイナミズムを解明するための予備的研究として、以下に述べる視点から、旧東ドイツ時代の自動車工業¹⁾の構造を解明することにある。

東部ドイツでは、その南部地域において自動車産業クラスターが着実に発展している。ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリーでも自動車産業

1) 本稿では、自動車産業(《独》Automobilindustrie; 《米》the automobile [car] industry; 《英》the motor [car] industry)とは、狭義には自動車工業を指す。広義には自動車販売・整備、トラック物流、公共交通機関などを含める自動車に関連した産業の総体を意味する。国民経済計算(SNA)の定義に準じる。因みに、『広辞苑』には、工業とは、「(industry)原料や粗製品を加工して有用なものとする産業。」とあり、産業とは「生産を営む仕事、すなわち自然物に人力を加えて、その使用価値を創造し、また、これを増大するため、その形態を変更し、もしくはこれを移転する経済的行為。農業・牧畜業・林業・水産業・鉱業・工業・商業および貿易など。」(新村 出編『広辞苑』第4版 CD-ROM版、岩波書店、1995年)とある。

第1図 東部ドイツの地理的位置

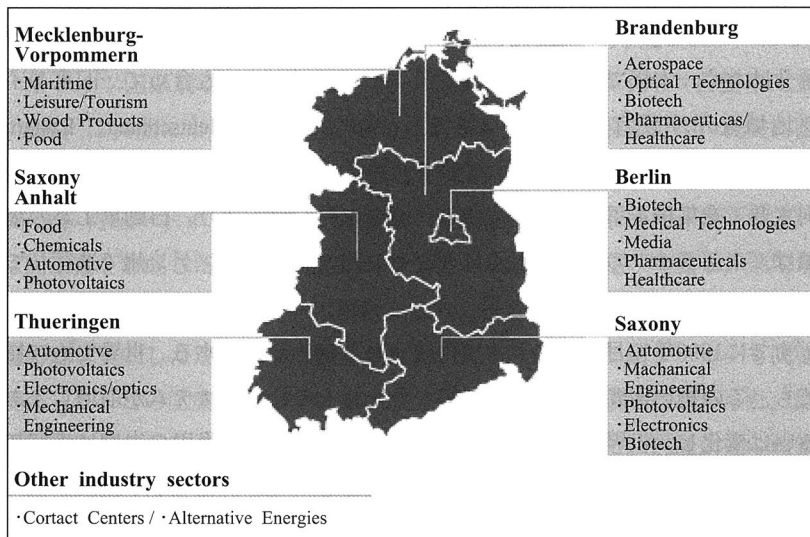


備考 東部ドイツ5州の番号2＝メクレンブルク・フォアポンメルン州 (Land Mecklenburg-Vorpommern), 6＝ベルリン (Berlin), 7＝ブランデンブルク州 (Land Brandenburg), 8＝ザクセン・アンハルト州 (Land Sachsen-Anhalt), 10＝テューリンゲン州 (Freistaat Thüringen), 11＝ザクセン州 (Freistaat Sachsen)

資料 このドイツ連邦共和国16州 (2003年12月31日現在) 地図は「ドイツの市町村一覧」、フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』から転載、東部ドイツ領域を示す黒線は筆者が加筆 (http://upload.wikimedia.org/wikipedia/ja/d/d3/Germay_gyoseikukaku.png)。

は市場経済の発展を牽引する重要産業と位置づけられており、東部ドイツにとっては企業誘致の競争相手でもある。東部ドイツの南部地域は自動車工業の古い歴史をもっており、東ドイツ時代にも自動車工業が発展していた。し

第2図 東部ドイツの工業集積図



資料 IIC The Industrial Investment Council GmbH Berlin の公式 Web サイト <http://www.iic.de/industry.0.html> から転載。

かし20世紀末の政治的激変は同地域の自動車工業を破壊し、その後の新しい社会の中で自動車工業の再建が追及されてきた。そうした中で生成してきた自動車産業クラスターのダイナミズムは当該産業の変動原動力であって、静態的たりえないものである。このダイナミズムを筆者は、「東(東部)ドイツ自動車産業の創造的破壊²⁾」と呼ぶことにする。その歴史的背景を簡単に振り返っておきたい。因みに、第1図は、再統一ドイツ16州を示したものであ

2) シュムペーター(Joseph Alois Schumpeter, 1883—1950)は、経済活動における新陳代謝を「創造的破壊」という言葉で表し、企業者による不断のイノベーションだけでなく、それにかかわるような「新産業組織形態」もまた経済変動の根源的動因となつた。「資本主義のエンジンを起動せしめ、その運動を継続せしめる基本的衝動は、資本主義的企業の創造にかかる新消費財、新生産方法ないし新輸送方法、新市場、新産業組織形態からもたらされるものである。」(Joseph A. Schumpeter: Capitalism, Socialism and Democracy, 1942, 中山伊知郎・東畑精一訳『資本主義・社会主義・民主主義』[上巻], 東洋経済新報社, 1962年, 150頁)。

3) 本稿では、東部ドイツとは、ドイツ再統一(1990年10月3日)後の旧東ベルリンを含む旧東ドイツ地域を指す。この地域は、再統一により、正式にはドイツ連邦共和国(Bundesrepublik Deutschland, BRD)の「新連邦諸州」(neue Bundesländer)と呼ばれ、

る。東部ドイツ³⁾は、単独で連邦州 (Bundesland) をなすベルリンを含めれば、6州(第1図の黒太線内)で成り立つ。しかし東部ドイツという行政上の区分はなく、本稿で使用する東部ドイツとは、ベルリンも含めて、旧東ドイツ地域を示す便宜上の呼称である。ドイツでは Ostdeutschland, Eastern Germany という呼称が常用されている。第2図は、東部ドイツにおける地域別主要工業集積を示したものである。同図に見られる通り、自動車工業の集積は、東部ドイツの南部、とくにザクセン州とテューリンゲン州で進行している。

すでに1990年10月3日のドイツ再統一から16年が経過する。世界史的に見ても、この短い期間に、20世紀に築かれた様々の社会システムが崩壊し、あるいは変化し、世界は激変してきた。とりわけ社会主義世界の崩壊は世紀転換期の最大の出来事であった。20世紀の歴史は市場経済社会が不断に拡大・深化する一方、また他方でそれを否定する社会主義社会が出現し世紀後半には世界を二分して勢力の扶植を図った歴史であった。そして世紀末には、社会主義国家の大半が体制の制度疲弊や歪みを防ぐことができず崩壊に至り、一部が市場経済システムの導入へ軌道修正をした。ソ連・東欧社会主義勢力圏において「優等生」を誇示した東ドイツ (ドイツ民主共和国 Deutsche Demokratische Republik, DDR) では、1989年11月に東西ベルリンの国境が内側から開かれ、同国が1961年に構築し戦後冷戦体制の象徴となっていた「ベルリンの壁」が瓦解した。東ドイツの体制崩壊は社会主義圏の防波堤の決壊となってソ連・東欧諸国でも体制転換と民主化の嵐が吹き荒れた。それとともに冷戦体制が覆い隠しそれまで伏在していた民族問題や宗教問題も表面化ようになった。あるいは前世紀から市場経済が生産の飽くなき拡大と大衆消費への盲進によって、その物的基盤である自然を資源として過度に消耗し、それによってもたらされた資源枯渇や環境破壊の問題を直視する経

ベルリンを別にすれば5州で形成され、再統一以前のドイツ民主共和国 (Deutsche Demokratische Republik, DDR, 旧東ドイツ, 以下「東ドイツ」と呼び、「東部ドイツ」と区別する。西ドイツも同様) であった。西ベルリンは東ドイツ内の浮島のような存在であったが、再統一により東ドイツの首都であった東ベルリンと統合し、1991年には再統一ドイツの首都と定められた。地理的にはベルリンは東部ドイツ地域に入る。

済倫理的問いかけが浮上している⁴⁾。今日、あの激動の時代はすでに歴史となり、東欧地域では市場経済社会が定着し EU 経済圏へ取り込まれつつある。

東ドイツ国家崩壊の時点に立ち戻って再考すると、東ドイツ自動車工業(狭義)は突然に市場経済の国際競争に晒され、それに耐え得ない現実に直面した。旧東ドイツ国有企業の民営化を推進した信託公社(Treuhandanstalt Berlin, 再統一ドイツ政府の公法機関, 活動期間:1990年10月~1994年末)は同工業を形成した自動車製造コンビナートの解体を決定・実施し、乗用車メーカーやトラックメーカーは解散となり、一部は西側企業が工場設備や工場用地を買収したが、残部は整理された。大半の自動車部品メーカーも同様であった。この工業破壊のプロセスは、しかし単なる破壊ではなかった。既存工業構造の破壊を進める中での工業再生の推進であった。信託公社の政策では、西側企業による買収、資本提携、技術提携などが積極的に推進され、また自力存続を試みる企業への資本や人材の支援が行われた。中央政府や地方政府による様々な支援、あらゆるインフラストラクチャーへの巨額投資、産官学が連携した積極的な経済再建への取り組みが工業再建を推進した。今日、東部ドイツのインフラストラクチャーは旧物破壊と新設によって拡大 EU の中で随一の水準にあるとすら評価されている。これは、文字通り、工業のイノベティブな創造的な活動であった。それゆえに筆者は、かかるプロセスに「産業の創造的破壊」の動態を見詰めるのである。

今日の自動車メーカーの事業活動はトランスナショナルなネットワークを通じて、シュムペーターが生きていた時代とは違って格段に進化した事業コンプレックス・システムとなっている。それゆえにグローバルな事業展開においては、事業拠点が置かれる世界各所のローカルな社会との連携なくして事業活動は成り立たない。様々なステークホルダーへの配慮なくしては、健全な事業を継続しえない。とりわけ地域社会の資源(天然資源、労働力、産業集積、税制等の優遇措置など)を利用して競争優位を獲得することが重要となっている。地域社会から見れば、国境を超えて地域間経済競争が高まっ

4) 例えば、野尻武敏『転換期の政治経済倫理序説 - 経済社会と自然法 -』ミネルヴァ書房, 2006年。

ており、その基盤である工業立地の優劣が地域経済の発展を左右するようになっている。同種・異種の事業所の集積による規模の外部経済性、つまり集積の経済性が地域経済の競争力となり、さらにそれを産官学的連携の形で具現する産業クラスターの活気あるダイナミズムが地域社会の繁栄を約束するであろう。こうして地域間国際競争の優位性をもつ地域が劣弱な地域を淘汰していくであろう。したがって地域社会もまた産業・企業誘致を繁栄の条件として推進する限り、その創造的破壊が不可避となるのである。東部ドイツの自動車産業クラスターの発展⁵⁾はそれを如実に示している。

1.1. 自動車工業と東ドイツ

東部ドイツ自動車産業クラスターの形成を取り上げる場合に、その前史として東ドイツ社会主義時代に自動車工業がどのような発展を見ていたのか、さらにそれが体制崩壊という政治的出来事によっていかなる変転を遂げ、その後の発展に対していかなる意味を持っていたのか、といった点を考察する必要がある。ドイツ再統一後に西側自動車メーカーや部品サプライヤーが東部ドイツへ進出し、またMBO (Management Buy-Out⁶⁾)などの形で、旧国

5) 産業クラスターとは、日本経済産業省は「我が国産業の国際競争力を強化するとともに、地域経済の活性化に資するため、全国各地に企業、大学等が産学官連携、産産・異業種連携の広域的なネットワークを形成し、知的資源等の相互活用によって、地域を中心として新産業・新事業を創出される状態」であると定義し、産業クラスターの形成を図ることで地域経済を活性化させ、延いては経済成長を促すとしている(同省地域経済産業グループ産業クラスター計画推進室サイト「産業クラスターとは」<http://www.cluster.gr.jp/about/index.html> から引用)。経済辞典によれば、「特定分野における関連企業、専門性の高い供給業者、サービス提供者、関連業界に属する公的・私的機関が、クラスターの語源である花や果実の房のように、ある国、州、都市に地理的に集中し、競争しつつ同時に協力している状態のこと」とある。また類似概念の「産業集積」とは、「特定の地理的範囲に企業の事業所や関連諸組織(たとえば、公的研究機関や業界団体)が集中して立地していること。地域内での組織間の競争と協同を通して、経済活動に効率性や柔軟性が生まれるとともに、相互学習を通してイノベーションが生まれる」とある(金森久雄・荒憲治郎・森口親司編『有斐閣経済辞典』第4版CD-ROM版, 2002年)。産業クラスターはその不断の創造的破壊によってダイナミズムの活力を生み出すものといえる。因みに、上記経済産業省のクラスター計画に欠如している決定的な問題点は産業クラスターのダイナミズムへの動態認識、つまりクラスター・マネジメント認識である。

営企業で働いていた有志が出資し合って買収を行い、新事業を立ち上げるケースも見られた。継承と断絶という視点からではなく、産業（工業）の破壊と創造という視点から、東部ドイツでの自動車工業の再生条件を確認するために、個別企業レベルでは、会計上の資産（固定資産：建物、土地、機械設備、営業権など、流動資産：現金・預金など）、負債について、さらに会計上で計上できないような製品技術、生産技術、経営ノウハウ、また労働力について、それらが工業再生へのいかなる出発条件となっていたかを考察することは可能であろう。工業全体のレベルでは、立地条件として、交通、通信、電力、教育など、工業再生の基盤となっていたインフラストラクチャーを取り上げることが出来るであろう。

製造施設、自動車製造に関った人材の存在、自動車工業の再生基盤としてのインフラストラクチャーなどの面で、社会主義時代の経験がその後の東部ドイツ自動車産業の再生にいかなるポジティブないしネガティブな影響を及ぼしていたのかを検討することは、同産業クラスターのダイナミズム生成を明らかにする上において重要である。

1.2. 自動車と社会体制

東ドイツでは、2つのモデルの量産型乗用車が製造されていた。東ドイツでもっとも人気を得ていた乗用車モデル「ヴァルトブルク」(Wartburg) はアイゼナーハの国有自動車製造企業 VEB Automobilwerk Eisenach (1948-1991) で、例えば1988年に約7.2万台、生産された。このモデルは3気筒2サイクル992ccエンジン (FF式) 搭載、最高速度130km/h、定員4名の中型乗用車であった。ドイツ再統一後に、このモデルを製造した企業資産の一部

- 6) マネジメント・バイ・アウト (MBO, Management Buy-Out) とは、会社の経営陣が出資者 (株式会社の場合には株主、有限会社の場合には社員) から自社の出資者持分権 (株式ないし社員権) を譲り受けたり、あるいは会社の事業部門のトップが当該事業部門の営業権の譲渡を受けたりする形で経営権を取得して独立する行為のことを意味する。MBOの派生的な形態として、企業外部の者が出資し買収を行って経営権を取得する MBI (Management Buy-In) や、従業員のみによる買収 EBO (Employee Buyout) も見られる。ドイツ再統一後には、旧東独国営企業に対する MBO が信託会社によって推奨され、また数多くの事例が見られた。

はGMグループのドイツ法人オペル社 (Adam Opel AG, Rüsselsheim) に買収され、今日同社の東部ドイツ工場 (Opel Eisenach GmbH, 1992-) となっている。もう一つは、直列2気筒2サイクルの595cc空冷エンジンを横置き (FF方式) に搭載した、最高速度105km/h、定員4名の小型乗用車「トラバント」 (Trabant) であった。「トラビ」 (Trabi) の愛称で呼ばれたトラバントとは、ドイツ語では「衛星」や「護衛兵」などを意味する。このモデルはツピッカウの製造工場 VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (1949-1991) で、例えば1988年に約14.5万台、製造された。両モデルの合計生産台数は1988年に21.7万台であったが、約7万台 (48%) は輸出に回されていた。1990年に西ドイツでは466万台の乗用車が製造され、スポーツカー・メーカーのポルシェ社 (Porsche AG) を別にすれば、西ドイツの乗用車メーカーの中で生産量では最下位であったVWグループのアウディ社 (Audi AG, Ingolstadt) 単独でも約42万台を製造していた⁷⁾。

さて、社会主義社会において、自家用乗用車とは、どのような存在であったのか。この疑問に答えるには、20世紀に入って大衆社会の中で普及していった乗用車それ自体の社会的性格を考えてみる必要がある。乗用車は消費財としては、耐久消費財 (durable consumer goods) のカテゴリーに入る。

東ドイツで刊行された『経済辞典⁸⁾』 (1973年) には、次のように書かれている：「消費財 (Konsumgüter) とは、その利用特性にもとづいて個人的消費あるいは社会的消費のためのものと定義されている商品 (Ware) である。消費財は人間の欲求を満足させるための決定的な物質的基礎をなす。その生産は社会主義の経済的基本法則に応じて、労働者階級と他のあらゆる勤労者の物質的および文化的な生活水準を高める目的をもって発展する。SED (ドイツ社会主義統一党 Sozialistische Einheitspartei Deutschlands, 引用者挿入) の

7) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所編『自動車年鑑ハンドブック2002~2003年版』日刊自動車新聞社、2002年、355頁；Vgl. Werner Oswald: *Kraftfahrzeuge der DDR*, Motor Buch Verlag, 1998; Eberhard Kittler: *Typen Kompass. DDR-Personenwagen 1945-1990*, Motor Buch Verlag, 2000.

8) *Wörterbuch der Ökonomie Sozialismus*, hrsg. von Willi Ehlert und anders, Dietz Verlag, Berlin 1973.

第8回党大会によって決議された主要課題に応じて、消費財生産はDDRの国民経済における不可欠な、より大きな重要性をもっている。消費財産業の発展のための長期的な構想の立案によって、国民経済の力と可能性を消費財生産に向けて体系的に(systematisch)に開くための方法や対策が決められる⁹⁾。」

このように社会主義社会における消費財は、生産面では企業間の自由競争の中で製品開発され市場へ自由に供給されるような商品ではなかった。消費財を生産する産業は、国家的な経済計画によって統制されていた。東ドイツの産業統制は、実際には、コンビナートのような企業複合体の形態での産業統制組織を通じて行われた。消費面でも、自由ではなかった。とりわけ耐久消費財は購買者の経済力に応じて自由に購買欲を満たせるわけではなかった。

以上のことから明らかになることは、消費財はそれが生産され消費される社会によってその性格を与えられることである。したがって、資本主義的市場経済社会で生産されてきた乗用車と、社会主義的計画経済社会で生産されていた乗用車とは、社会的性格を異にしているので、この耐久消費財の物質的特性を比較して優劣を評価する歴史的意義は、その社会的性格の相違を確認するそれに比べれば、きわめて小さいであろう。事実、東ドイツ時代に国産乗用車は市民の羨望する高級耐久消費財であったが、「ベルリンの壁」崩壊に伴って西側製乗用車が東ドイツに流れ込み、その品質の良さによって古色蒼然とした東独製乗用車への東ドイツ市民の関心を奪い去ってしまった。東独製乗用車は一夜にして有害排気ガスを撒き散らす粗悪品という市民評価に転落し、駄物となってしまったのである。

歴史的には、自家用自動車、つまり乗用車は、かつてガルブレイス(Galbraith, J.K.)が「豊かな社会」(affluent society)と表現し、ロストウ(Rostow, W. W.)が「高度大衆消費時代」(age of high mass-consumption)と呼び、またカトーナ(Katona, G.)が「大衆消費社会」(mass consumption society)という言葉を用いて描いて見せた20世紀初頭来の社会¹⁰⁾を象徴する

9) *Ebenda*, S.486.

10) Galbraith, John Kenneth: *The Affluent Society*, Hamish Hamilton, London 1958 (ガルブレイス, 鈴木哲太郎訳『ゆたかな社会』岩波書店, 2006年); Rostow, Walt Whitman: *The stages of economic growth: a non-communist manifest*, Cambridge University Press,

耐久消費財と理解されている。しかし東ドイツで製造されていた2つのモデルの大衆向け乗用車は、そうした耐久消費財の性格とは違っていた。社会主義社会は「大衆消費社会」を否定する社会¹¹⁾であった。

「大衆消費社会」とは、「さまざまな物的財やサービスが広く一般大衆に普及し、大量に消費されている社会」であり、「大衆広告による大量消費の誘導を伴うことが多い。現代資本主義社会の一特徴を捉えた社会学概念¹²⁾」であるとされる。ロストウは経済成長を伝統社会、離陸（テイクオフ）の先行条件期、離陸、成熟期、高度大衆消費社会の5つの段階に分けて捉え、その5番目の段階に高度大衆消費社会を位置づけた。「その特徴は、①所得面だけでなく福祉や労働時間の面でも成長が見られ、②耐久消費財とサービスが産業の主導部門となり、③各経済主体の態度としては生産よりは消費、さらには福祉により多くの比重がおかれる」¹³⁾とした。逸早く1920年代には大衆消費社会を迎えたとされるアメリカ合衆国では、全国市場や商標を介して、様々な大量生産商品の大量消費が始まっていた。T型フォードの量産を契機にして家用車が急速に普及し、それに伴って幹線道路が整備され、郊外型の都市開発が進んだ。大衆車の普及はモータリゼーションの時代を到来させ、人々の社会生活を激変させたのである。

東ドイツにおいては、ベルリンの壁崩壊前は一般市民向けの小型乗用車（モデル名「トラバント」）が年間14万台の規模で生産されていたが、市民には極めて入手し難い「高嶺の花」であった。自家用車の普及率も低く、市民

London 1960 (W.W.ロストウ, 木村健康[他]訳『経済成長の諸段階：一つの非共産主義宣言』ダイヤモンド社, 1961年) ; George Katona: The mass consumption society (G.カトーナ, 社会行動研究所訳『大衆消費社会』ダイヤモンド社, 1966年) ; 伊東光晴『大量消費時代：消費革命・流通革命・産業構造』河出書房, 1964年などを参照。

11) 「大衆消費の特徴は、生産活動と消費活動の完全な分離、大量に売られる規格化された商品の普及、新しい商品の普及、新しい製品の絶え間ない登場、金銭と信用貸しに対する信頼の広がり、そしていたるところに現れる広告である。」(Williams, Rosalind H.: *Dream Worlds - Mass Consumption in Late Nineteenth Century France*, University of California Press, 1982, 吉田典子, 田村真理訳『夢の消費革命：パリ万博と大衆消費の興隆』工作舎, 1996年, 10頁)。

12) 金森久雄・荒憲治郎・森口親司編『経済辞典』（新版）有斐閣, 1986年, 454頁。

13) 前掲, 有斐閣, 1986年, 216頁。

の自動車利用に対応した交通網も西ドイツに比較すれば限定的であった。ナチ時代に建設された高速道路 (Autobahn) が引き継がれ、東ドイツの主要都市を結んでいたし、地方道路網も普及してはいたが、道路整備は滞っていた。東西ドイツ再統合後は、東ドイツ市民が西側製の自家用乗用車を購入し、自動車利用が一気に拡大したことによって、しばしば大規模な渋滞が発生するようになった。再統一後、西側からの投資誘致を加速させ、産業再生を促進するために、きわめて粗悪であった通信網とともに、道路など、インフラストラクチャーの整備が推進され、今日の東部ドイツは西部ドイツと変わらない美しい地域へ変貌している¹⁴⁾。

社会主義社会は、理想的には個人的な消費満足感と社会的な利益を実現するはずの社会であったが、現実的には市民の消費を直接に満たす財の生産を抑制して投資財や軍需財への投資が優先された。東ドイツの前掲『経済辞典』によれば、「消費」(Konsumtion)の概念は次のように定義されている。「生産と消費との間には、緊密な相互関係がある。この関係の特徴は、支配的な生産関係と、それを基盤とする経済的法則によって規定される。生産手段の私有を基盤とする社会秩序では、生産と消費との間には相反する矛盾が生れ、この矛盾は経済危機や資本主義の全般的危機において顕現する。それは社会主義的生産関係の創出によってのみ克服されることができ。社会主義においては、生産は全国民の欲求をより良く満たすために直接に貢献する。消費は生産の推進力である。勤労者の物質的および文化的な生活水準を不断に高めることは、社会主義諸国のマルクス・レーニン主義的政党の明白な経済・社会政策的目標である。消費の発展は、社会主義では、全般的に発展する社会主義的人格の形成に貢献する。それは資本主義における巧妙に操作された

14) 1990年11月から2年間、筆者がベルリンに長期滞在して東ドイツ国営企業の民営化に関する調査に取り組み、各地域の企業へ乗用車を自ら運転して訪問インタビューを実施したが、例えばベルリンードレスデン間の高速道路にはソフトボール大の穴が数多く空いていた。殆どの自動車が穴を避けることもなく、大胆にもその上を時速160キロくらいで高速走行していた。都市内だけでなく地方の郊外にも石畳の道路があって、中世時代の馬車路に思いを馳せながら走った。ドイツ再統一後は、インフラストラクチャーが抜本的に整備されていき、今日の都市や高速道路では東ドイツ時代の面影すら消失している。

小市民的な所有希求・思考—その基盤は消費社会という考え方(Konzeption)である—とは相容れない。生産的消費と非生産的消費とを区別することができる。生産的消費は物的財を生産するか、あるいは生産上の業績を成し遂げるための、物的生産過程における生産手段の消費(Verbrauch)である。社会主義社会では、生産手段は計画的に利用され、合理的に投入される。製品単位あたりの消費は下げられる。具象化された労働の経済がきわめて重要である。効果的な価格政策によって、生産ファンド¹⁵⁾の統一的な評価、現実的な償却基準および生産ファンドによって、具象化された社会的労働の節約が促進される。非生産的消費とは、物的財、サービス給付、物的生産には直接に役立たない目的のための生産的成果についての消費と理解される。非生産的消費を通じて、社会の個々の構成員の個人的な欲求も、全体としての社会のそれも、充足される。非生産的消費に属するのは、個人的消費と非生産的な社会的消費である。個人的消費は直接的に、とりわけ物質的および文化的な生活水準を規定する一方で、非生産的な社会的消費は、一部は直接的に、また一部は間接的に、勤労者の生活水準に影響を及ぼす(健康に役立つ、社会的、文化的な厚生的发展)、あるいは社会的関係の保全と発展に貢献する(国家装置や防衛のための任務)¹⁶⁾。]

また次のように書かれている：「社会主義的生産関係を基礎として、個人的消費の発展 — したがって本来の消費 — は、直接には、いかに社会主義的社会秩序の利点が計画的に生産と消費の増加のために利用されるかに依存している。生産と消費の健全な関係は、計画機関が欲求の成長を入念に、不断に分析し、そこから生産の成長のための相応の結論を引き出すときに生み

15) 根本道也『東ドイツの新語』(同学社、1981年)によれば、東ドイツの生産基金とは、文字通りに「生産のための基金」であり、「生産設備基本財産」ないし「設備資産」(Grundfondsと呼称され、「生産に不可欠の工場家屋やその内部装備および機械装置などの総称」で、Anlagefondsとも呼ばれた)と、「商品流通基金」(Zirkulationsfondsと呼称され、「商品流通のための物的・金融的基本財産。供給企業の完成品在庫高と卸商・小売商の商品在庫高ならびに清算取り引き(原文のママ)あるいは銀行口座にある資金がそれに属する)」とから成る(同書、72~73頁)。

16) *Wörterbuch der Ökonomie Sozialismus*, hrsg. von Willi Ehlert und anders, Dietz Verlag, Berlin 1973, S.488.

出され、保持される。生産の達成される水準と住民の増大する欲求との非相
 反的矛盾 (nicht-antagonistischer Widerspruch) は計画的に解消されるが、それ
 も欲求の発展に積極的に影響を及ぼす社会主義的生産の発展によって、であ
 る。生産と消費の計画的な発展にあっては、計画化機関は生産手段の生産と
 消費手段の生産との、並びに、住民の購買力の発展とその実現の可能性との
 成長関係に対する具体的な諸条件を、規模と構造に応じて、顧慮する¹⁷⁾。」
 第3図は、東ドイツにおいて「個人的消費」が国家的「消費」枠組みの中で
 どのように位置づけられていたかを見たものである。

換言すれば、社会主義社会での個人的消費は、国家的計画に従った製品の
 生産と供給によって制限されていた。製品の生産量や品質の程度は、中央政
 府の経済計画に縛られていて、製造企業レベルで自由に決定されたわけでは
 ない。また国民に供給される製品の購入においては、とくに自動車のよう
 に供給量に限りがあって、高価で、社会的に高級財と扱われた耐久消費財の場
 合には、個人的消費は、実際には、個人の購買資金力の如何に左右されただ
 けでなく、社会的地位にも依存した。

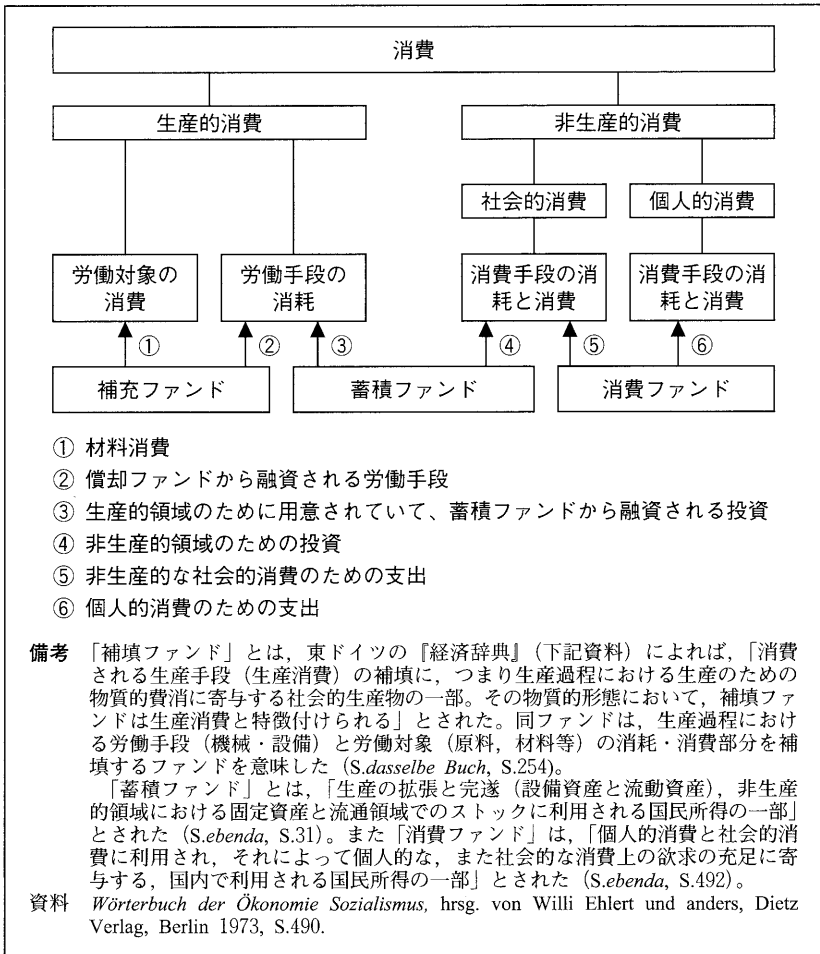
社会主義社会は特定の商品の多様性を否定し、その画一化に経済的合理性
 を見出しそうとしたが、市場経済社会では製品の多様性が個々の企業の製品
 戦略によってもたらされ、消費財は様々な形や彩で消費者を魅惑する。計画
 経済社会では、企業間の市場競争は否定され、製品の品質、生産と販売、消
 費は国家的経済計画によって制約されていたので、製品の形状や色彩は市場
 経済的な多様性とは無縁であった。西ドイツを経由して東ドイツを訪れた人
 が製品の素朴さや色彩の単調さに驚いた覚えがあるのは理由の無いことでは
 なかったのである。

個人的消費 (individuelle Konsumtion) の規定因について、前掲『経済辞
 典』は次のように述べている：「社会主義社会では、個人的消費は計画的に
 発展する。その成長は、主として、国民所得の増大（とりわけ労働生産性の
 増大を介した）によって、また蓄積の規模と効率によって規定される。階級

17) *Ebenda*, S.489.

と階層に応じた個人的消費の配分に対する主要な影響力は、所得政策と価格政策に根差している。東ドイツでは、住民一人当たりの個人的消費は1950年の1,315マルクから1972年の4,900マルクへと増大した。個人的消費の最大部分は小売業を通じて実現された。住民一人当たりの小売業売上高は同じ期間に939マルクから4,138マルクへ増大した¹⁸⁾。

第3図 東ドイツ国家「消費」概念の相関関係図



18) Ebenda, S.402.

以上の考察から明らかになるように、東ドイツで製造された耐久消費財の自動車やそれを生産した自動車工業が市場経済社会のそれらとは違った製品特性ないし工業特性を有していた理由は、社会制度の相違に深く根差していた。また製品の購買者である消費者も、社会主義社会では、市場社会の消費者とは違った位置づけを付与され、消費を国家的に制約されていた。

社会主義社会は労働者階級だけが国民全体を構成する社会ではなかった。実際には、「階級と階層」(Klasse und Schichte)が存在した。それらの頂点には、国家権力を握っていた支配政党と政府の政治指導層が存在し、国民社会を支配する政治的ヒエラルヒーが形成されていた。東ドイツの上掲『経済辞典』は、次のように、明記している。

「東ドイツの社会主義的社会的階級構造 (Klassenstruktur) は、労働者階級 (Arbeiter-Klasse)、協同組合農民 (Genossenschaftsbauer) の階級、知識人の社会的階層 (Soziale Sicht) およびその他のこれに類する階層を識別することによって形成される。階級の区別は、種々の社会主義的な所有諸形態や、それに由来する社会的生産における役割、ならびに、社会的富への持分の獲得のやり方から生れる。労働者階級は国家的な社会主義的所有を通じて、その他の勤労者と共同で、決定的な生産手段の所有者であり、協同組合の構成員は重要な生産手段を集団所有として所有し、個々の個人所有者 (Privateigentümer) は今なお生産手段の個人的所有権を持つ。社会主義社会の階級と階層は、社会の指導的な階級、つまり労働者階級の社会的根本利益と一致し、その結果として、これを基礎に労働者階級のマルクス・レーニン主義的指導の下で、国民の緊密な協力と政治的・道徳的統一が生み出されることが出来る¹⁹⁾。」このように、東ドイツには社会的な階級と階層が存在していたし、そうした階級や階層の違いによって、所得や高級耐久消費財の購入優先度も違っていたのである²⁰⁾。

19) *Edenda*, S.466-467.

20) 筆者が1990年11月から2年間の旧東ドイツ企業調査で旧東ドイツ国営航空会社「インターフルーク」(Interflug)の元パイロットから聴取した話しでは、高級・中級官僚、企業幹部、パイロット、大学教授などの相対的に社会的地位の高い階層の人々は、電話

2. 中央計画経済と自動車工業

2.1. 東ドイツの「自動車工業」定義

東ドイツでは、自動車工業 (Kraftfahrzeugindustrie) は「工業部門分類」(Industriezweigsystematik) によって「道路交通手段・トラクター製造工業部門」(Industriezweig des Straßenfahrzeug- und Traktorenbaus) として工業の範囲を定義され、政府の統括下に置かれていた。具体的には、商用車 (Nutzkraftwagen, NKW) 製造業、乗用車 (Personenkraftwagen, PKW) 製造業、トラクター製造業、トレーラー製造業が分類された。さらにこの経済グループには、オートバイ (Motorräder) 製造業も含まれた。

東ドイツの自動車工業では、西ドイツの東西両ドイツ関係連邦省の『東ドイツ・ハンドブック²¹⁾』(1985年) によれば、1982年時点で、約9万5,000人の労働者 (Arbeiter) と職員 (Angestellte)²²⁾ が働いていたが、その歴史は出

器や自動車の購入で優先権を得ていた。電話機も自動車も、一般市民にはなかなか手の届かない高級消費財であった。とくに知識層に属する者 (Angehörige der Intelligenz) は企業や国家機関との個別契約 (Einzelvertrag) によって特別の権利と義務、莫大な俸給その他の特権を与えられたとされる (山田晟『ドイツ民主共和国法概説』上, 東京大学出版会, 1981年, 335頁)。

- 21) Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.), *DDR-Handbuch*. Bd.1, Verlag Wissenschaft und Politik, Köln, 1985, S.746. 因みに、「連邦東西両ドイツ関係省」(Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen) は1949年に「連邦全ドイツ問題省」(Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen) の名称で設立され、1969年に同省に改称されたが、1990年10月のドイツ再統一に伴ってその任務を終了し、1991年に解散された。
- 22) 東ドイツでは同国家に固有の用語が使用された。勤労者 (Werk tätige) カテゴリーには、労働者階級 (Arbeiterklasse)、協同組合農民 (Genossenschaftsbauer)、知識階級 (Intelligenz) から構成される「支配的階級」と、その他の勤労者 (個人手工業者など) が入るものとされた。労働法上、労働者階級は労働者 (Arbeiter) と職員 (Angestellte) に分けられ、ともに被用者 (Arbeitnehmer) として使用者 (Arbeitgeber) と労働関係 (Arbeitsverhältnisse) を形成した。英語表現では、労働者は wage worker, shop floor workers, blue-collar worker, laborer [labourer] の、職員は salaried employee, salary worker, office worker, white-collar worker の用語を当てることができるであろう。職員には、マイスター (Meister)、技術者 (Ingenieurtechnisches Personal)、経済運営職員 (Ökonomisches Personal)、管理職員 (Verwaltungspersonal) などが位置づけられた。労働者には賃金 (Lohn) が、職員には俸給 (Gehalt) が支払われた。田沢五郎『独=日=英ビジネス経済法制辞典』郁文堂、1999年、40頁、52頁；見沢俊明『ドイツ民主共和国労働法の研

発点から安易な道ではなかった。東ドイツの自動車工業は戦後とくに企業解体によって西ドイツの同工業部門に対比してその存在意義を著しく落とした。その後も自動車企業には十分な投資資金が回されなかった。市民の自動車需要の増大に応えるために、東ドイツは自動車生産の拡大に関心を寄せいていたといわれるが、生産は部分的に需要を充足したにすぎなかった。自国製乗用車の購買には、通常、数年間の待機期間が必要であった。東ドイツで生産され、もっとも好評を得ていた乗用車モデル「ヴァルトブルク」(Wartburg)にいたっては、しばしば10年も待たなければならなかった。東欧製外国車の場合には待機期間が短かったが、東独製よりも故障が多かったといわれる。東ドイツでも乗用車は購入費や維持費(燃料費等)が相対的に高額であったにもかかわらず、ステータス・シンボルになっていた²³⁾。因みに、「ヴァルトブルク」という車名は、ドイツのテューリンゲン州、アイゼナーハ郊外の山頂にある古城、ヴァルトブルク城に因んでいる。この古城は16世紀に宗教改革者マルチン・ルターが隠れ住み、聖書を翻訳した場所としても知られている。

戦後東西ドイツ分断によって、東ドイツ地域にはどの程度の自動車工業の能力が残ったのであろうか。前掲『東ドイツ・ハンドブック』によれば、東ドイツ領土は戦前ドイツ領土の約25%程度であったが、東ドイツ地域に残った自動車工業は1975年時点で戦前ドイツ自動車工業の約6%程度であったといわれる。SED(ドイツ社会主義統一党 Sozialistische Einheitspartei Deutschlands)指導部は自動車工業の脆弱な発展について、社会主義国での住民のモータリゼーションの度合いは生活水準の指標ではないと長い間、説明してきた。東ドイツ政府はあらゆる運輸計画において公共の人員運輸に絶対的な優先性を与え、個人交通を犠牲にしてきた。1970年代中葉以降、燃料

究』法律文化社、1978年；宮崎鎮雄、大橋範雄『激動期・終焉期のドイツ民主共和国(DDR)労働法』創土社、2001年；Vgl. Annemarie Langanke: *Arbeitsgesetzbuch der DDR und Kündigungsschutzgesetz*, Verlag C.H.Beck, 1991; Joachim Michas usw.: *Arbeitsrecht der DDR*, Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1968.

23) Vgl. Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen(Hrsg.), *DDR-Handbuch*. Verlag Wissenschaft und Politik, Köln, 1985, S.746.

調達難とそれに起因した石油製品の消費の削減に直面して、乗用車生産はその大きな需要にもかかわらず徐々に増加されたにすぎなかった。しかも自動車工業の小規模生産シリーズは収益性の限界を下回っていて、補助金によって維持された。補助金の一部は乗用車の販売価格に上乗せされて自動車の個人購買者から調達された²⁴⁾。

東ドイツには、2つの乗用車メーカー、2つのオートバイ・メーカー、5つの商用車・メーカー、1つのトラクター・メーカーが存在した。乗用車メーカーは、VEB Automobilwerk Eisenach (1980年現在、従業員数9,000人、主力製品：乗用車タイプ「ヴァルトブルク」Wartburg-353, 3気筒2サイクルエンジン・50PS・992 ccm搭載、最高速度130km/h, 前輪駆動=FF方式, 独立懸架方式, ディスクブレーキ, 価格：約2万マルク, 年産約6万台)と、VEB Sachsenring Zwickau (従業員1万人、主力製品：小型乗用車「トラバント」=1958~1990年間製造, 2気筒2サイクル空冷エンジン・26PS・600 ccm・横置き搭載, 最高速度100km/h, 熱可塑性プラスチック・ボディ, 価格：装備に応じて8,000から1万マルク, 年産約11万5,000台)であった。オートバイ・メーカーはVEB Motorradwerk Zschopau in Zschopau / Sachsen (通称MZ)とVEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson in Suhl / Thüringen (通称「Simson」)であった²⁵⁾。

1970年代後半に100年の歴史を刻むチェコスロバキアの名門自動車メーカー、Škoda-Auto (2006年現在、Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav, Czech Republic, VWグループ傘下)とVEB Automobilwerk Eisenachとの間で、一つの国際的な事業提携が計画されたが、実現を見なかった。計画では、Skoda製エンジンと東ドイツ製トランスミッションを搭載し、ボディは両国それぞれに独自のものを使用する共同製品を開発することになっていたが、東ドイツ側が1980年まではモータリゼーションや自動車生産の拡大を念頭に置かない大型プロジェクトが投資資金を必要とするとして計画は断念された。コメ

24) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.1, S.746.

25) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.1, S.746.

コン (COMECON, the Council for Mutual Economic Assistance, RGW Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe) において多くの製品グループで生産分担や専門化が計画されたが、乗用車生産についてはほとんど取り組まれなかった。したがって、ほとんどすべてのコメコン加盟国が独自の乗用車を製造した。東ドイツは1980年代初頭までの15年間、乗用車の輸出入では輸出超過であった。1966～1970年間の5カ年計画期間に輸出超過は約4万3,000台であったが、1971～1975年間に1万5,000台、1976～1980年間には約3万2,000台であった。とくに1981～1982年間には乗用車の輸出超過は輸入の激減により8万6,000台を超えることとなった。東ドイツは自国製乗用車の大部分を東側諸国へ輸出した。乗用車の輸出比率(台数)は1966～1970年間にほぼ40%、その後10年間は50%、1982年は46.4%であった²⁶⁾。

モータリゼーションの水準について見ると、1982年に東ドイツでは292万2,000台の乗用車が許可されていて、住民一人当たりの乗用車保有率は5.7台であった(西ドイツは2.5台)。1970年に対比すれば、それは125%の増加であった。100所帯当たりの乗用車保有率は、1970年に15.6台であったが、1982年には40台に増加していた。東ドイツはコメコン諸国の中では群を抜いて高いモータリゼーションを達成していた。しかし自動車の維持では、交換部品の品揃えや納品期間などで著しい不便を甘受しなければならなかった²⁷⁾。

トラックの製造については、東ドイツでは他のコメコン諸国との取り決めにもとづいて、5つのメーカーが最高5トンまでの許容積載量をもつトラックを製造した。トラックの製造はVEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt (ドイツ再統一に伴って旧都市名ケムニッツ Chemnitz に復帰)によるキャブオーバーエンジン方式²⁸⁾の1トン・トラック B-1000 (2気筒エンジン, 42PS) の製造とともに始まった。1960年初め以降、VEB Robur-Werke in Zittau / Sachsen が種々の目的に応じて3トン・トラック (11種の基本タイプと30種

26) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.1, S.746.

27) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.1, S.746.

28) Frontlenker (COE, cab-over-engine)とは、運転台の下にエンジンが配置された車の総称。ボンネット型(CBE, cab-behind-engine: 運転台をエンジン後方に配置)に対する用語。

の変形タイプ)を製造した。VEB Kraftfahrzeugwerk Ernst Grube in Werdau / Sachsen では4トン・トラックが製造された。1965年7月にVEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde in Ludwigsfelde (Kreis Zossen) で5トン・トラック W50L (4気筒ディーゼルエンジン搭載, 125PS)の製造が開始され, 1982年現在で53種の基本タイプと200種の変形タイプが製造され, 1984年4月には製造開始以来の総生産台数は40万台になっていた。年産台数は約3万台であった。さらに「マルチカー」(Multicar)の名で知られた積載量2トンの小型多目的特殊トラック (45PS ディーゼルエンジン搭載, 15種の変形タイプ)がVEB Fahrzeugwerk Waltershausen in Waltershausen / Thüringenによって製造された。東ドイツでは, トラックの主要タイプ数は多くなかったが, 様々な目的に対応する多数の変形タイプが製造された。トラックはコメコンの取り決めに従って, 重量トラクターやダンプカーとともに輸出されなければならなかった。バスについてもコメコンの取り決めにより, 東ドイツはトラック諸タイプの部品を利用して小型モデルの製造に特化した。大型バスは, 東ドイツでは開発も製造もされなかった。同様に大型トラクターの製造も東ドイツは他のコメコン諸国に製造を譲った。1967年9月までVEB Traktorenwerk Schönebeck in Schönebeck / Elbe (1982年現在, 従業員4000人)で20PSのトラクターが製造されたが, 東ドイツでの大規模耕地には適していなかったため, その大部分は輸出された²⁹⁾。

1978年1月1日以降, 自動車生産は, 乗用車, トラック, 特殊自動車, オートバイといった4つの分野に分けて, 新コンビナートに編成された。乗用車製造分野には「IFA乗用車製造コンビナート」(VEB IFA-Kombinat Personenkraftwagen, 略称IFA-Kombinat PKW, 総従業員約5万人)が設けられ, その傘下に13工業企業と10販売企業(Handelsbetriebe)が属した。3つの完成車製造企業, つまりVEB Automobilwerk Eisenach (中型乗用車「ヴァルトブルク」製造), VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (小型乗用車「トラバント」製造), VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt (「基幹企業」

29) Vgl. DDR-Handbuch, Bd.1, S.747.

Stammbetrieb³⁰⁾、小型トラック「パルカス」製造)がグループの中核をなしていた。さらにトラック製造分野には「IFAトラック製造コンビナート」(VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen, 略称 IFA-Kombinat NKW, 総従業員約4万人)が設けられ、その傘下にも3つの完成車製造企業、つまり VEB Automobilwerke Ludwigsfelde (「基幹企業」)、VEB Robur-Werke Zittau, VEB Fahrzeugwerk Waltershausen を中核にして、14のエンジン・付属部品製造企業および販売企業がコンビナートを構成した。また特殊自動車製造分野には「IFA特殊自動車・トレーラー製造コンビナート」(VEB IFA-Kombinat „Ernst Grube“ Spezialfahrzeuge und Anhänger)が設けられ、それを「基幹企業」の地位を持つ VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau と他の9企業が構成した。そしてオートバイ製造分野では「IFAオートバイ製造コンビナート」(VEB IFA-Kombinat Zweiradfahrzeuge)が設けられ、それを VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann“ Suhl, VEB Motorradwerk Zschopau, VEB Mifa-Werk Sangerhausen, VEB Blechformwerke Erzgebirge といった企業が構成した³¹⁾。

4つのコンビナートは、政府の11工業省の中の一つ、「一般機械・農業機械・自動車製造工業省」(Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau, 略称 MALF, 以下「機械・自動車工業省」)の直接管理下に置かれた。これらのコンビナートの新設によって、「人民所有企業連合自動車製造」(Vereinigung Volkseigener Betriebe [VVB] Automobilbau, 1958—1977)、「IFA販売事業」(IFA-Vertrieb), Kombinat VEB Barkas-Werke は解散された。VEB IFA-Karosserie Dresden(ボディ製造)の4つの分工場(Betriebsteile: Halle, Aschersleben, Meerane, Erfurt)は独立企業となった。VEB Dieselmotorwerk Schönebeck(ディーゼルエンジン製造)は「農林業機械製造コンビナート」(VEB Kombinat Forst- und Landmaschinen Neustadt / Saale)へ組み込まれた。このコンビナートもまた機械・自動車工

30) コンビナートは基幹企業(Stammbetrieb)によって管理された。基幹企業は、通常、コンビナート内の最も大きな企業(VEB)であった。

31) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.1, S.747.

業省の管理下に置かれた³²⁾。

2.2. 国家的工業管理

自動車工業は、第4図に見られる通り、中央政府の「機械・自動車工業省」の管轄下に置かれていたが、同省は自動車工業以外に、第5図の通り、農業機械製造業やその他の機械製造業などの分野のコンビナートや企業、さらに工業系学校等を管轄下に置いて、これらの工業分野等の計画化や管理を行った。同省の管轄下に置かれた企業の分野での工業商品生産は1976年に149億4,610万マルクで、総工業商品生産の6.5%であった。担当相はクライバー (Günter Kleiber, 1973-86年間在任, SED 党员), 同省次官は Christian



32) Vgl. DDR-Handbuch, Bd.1, S.747.

33) Vgl. DDR-Handbuch, Bd.2, S.899.

Scholwin (SED 党员)という人物であった³³⁾。クライバーは一介の電気工から工業相へ栄進を果たし、ミッターク (Günter Mittag) と共に東ドイツの経済指導者として重要な役割を担い、1986~89年間にコメコンの常任委員に就任している。

東ドイツでは、経済の組織構造には全部で5つの経済単位があった。人民所有コンビナート (Volkseigenes Kombinat)、コンビナート企業 (Kombinatsbetrieb)、人民所有企業 (Volkseigener Betrieb, VEB)、人民所有企業連合 (Vereinigung volkseigener Betriebe, VVB)、協力・経済団体 (Kooperations- oder Wirtschaftsgemeinschaften) がそれらである。コンビナートは中央政府各省ないし地方行政の管轄下に置かれ、科学技術的・経済的に密接に関連し合っている種々の産業部門の生産過程を統合する形で編成された企業複合体であり、物的生産の「基礎的経済単位」として東ドイツの経済システムにおけるキー・ポジションを付与され、経済活動を行うと共に「経済管理の国家的機能」を遂行するものとされた。責任者として総裁 (Generaldirektor) が置かれた。自動車工業分野には、第5図の通り、4つのコンビナートが機械・自動車工業省の管轄下に置かれていた。コンビナートを構成する複数の企業は経済的にも法的にも自立した単位であった。企業の最高責任者 (Direktor) はコンビナート総裁の直轄下にあった。企業 (VEB) は1960年代まで企業連合 (VVB) に編成されていた。自動車工業の場合は、「自動車製造企業連合」 (VVB Automobilbau, 1958-1977) に編成されていたが、これは1977年末に解散され、上記3コンビナート (商用車、乗用車、オートバイ, 1978-1991) に再編成された³⁴⁾。こうした一種の企業・工場ネットワークは工業のダイナミズムを計画的・組織的に構築しようとした試みであったといえるが、1990年10月3日のドイツ再統一と市場経済の導入に伴って、信託公社によって解体・民営化され、西側自動車・部品メーカーのトランスナショナルな事業ネットワークに取って代わられることになった。

34) Vgl. *DDR-Handbuch*, Bd.2, S.1509-1510; Reinhold Bauer: *Pkw-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwache von Zentralverwaltungswirtschaften*, Peter Lang, Frankfurt/M 1999, S.34ff.

*本稿は、次の研究助成に基づく研究成果の一部である。関係助成機関に対して感謝の意を表すものである：日本学術振興会平成12～14年間研究助成「日独科学協力事業」(共同研究・代表)、文部科学省科学研究費補助金平成14～15年間(基礎研究B(1)海外調査、共同研究・代表)及び山口大学経済学部学術振興基金平成14年度研究助成(個人研究)。

(脱稿, 2007年1月5日)