

# フォルクスワーゲンヴェルクの 成立過程（1）

古 川 澄 明

1. 序
2. VW計画の史的展開
  - 2.1. 計画前史
  - 2.2. 政府と企業の計画協議
  - 2.3. 計画をめぐる企業間の確執
  - 2.4. 企業側の計画放棄（以上本号）
3. VWの設立過程
  - 3.1. ナチ党機関の計画引受
  - 3.2. 企業設立と生産体制
  - 3.3. 設立・運転資金の源泉
4. 小 結

## 1. 序

現代公企業は、先進資本主義諸国においては、国家の諸政策を媒介にして、独占企業の資本蓄積、経済的支配および体制維持との重要不可分の関係において、その機能と役割を果たしており、また、経済に占めるその比重を傾向的に増加させつつある。したがって、現代公企業の機能と役割の分析は、言うまでもなく、現代企業の研究の重要な環をなすものであるが、<sup>(1)</sup>一般にそれは、各国の資本主義発展のそれぞれの時期における公企業の歴史的特徴を

- (1) 今日、わが国における公企業の研究は、論理的・実証的に、一層深められつつある。例えば、饒我状一郎編著『現代企業と国有化問題』世界書院、1978年；加藤睦夫・古川哲・良知力・鷲見友好編著『現代資本主義と国家』有斐閣、1976年；堀田和宏著『フランス公企業の成立』ミネルヴァ書房、1974年；小谷義次編著『国家資本の理論』大月書店、1974年；独占分析研究会編著『日本の公企業』新日本出版社、1973年；佐々木弘著『イギリス公企業論の系譜』千倉書房、1973年；遠山嘉博著『イギリス産業国有化論』ミネルヴァ書房、1973年；蔵園進著『地方公営企業の研究』法政大学出版局、1970年など。

担っており、それゆえそれらの解明および歴史的な位置づけの準備作業の1つとして、その成立過程を、特殊的・具体的に、明らかにすることが必要であると思われる。

ところで、一般に先進資本主義諸国における公企業の成立についてみると、その成立の諸条件ならびに歴史的役割は、資本主義の独占段階以前と独占段階には違ってからとでは、基本的に異なっており、小稿は、独占段階にはいつてからのドイツ公企業を対象としており、そのなかでもとくにフォルクスワーゲンヴェルク (Volkswagenwerk, 以下、VWと略称<sup>(2)</sup>) を取上げようとするものである。そこで、まず第二次世界大戦終結に至るまでのドイツ公企業の発展過程<sup>(3)</sup>についてみると、およそ5つの時期に区分して考察することができ、それぞれの時期におけるその主要な歴史的特徴を概観すれば、次のようである。第1の時期は、ドイツ資本主義の独占段階への移行期であり、重工業独占体の発展によるその原料・燃料需要と供給との間の不均衡＝原料問題の増大に伴う公企業の成立・拡大、鉄道の公有化、既存の郵便通信の国営および軍需公企業の成立等である。第2は、第1次世界大戦期であり、軍需の増加による原料問題の激化のもとでの、アルミニウム、窒素、電力部門における公企業の新設と企業国有化、軍需公企業の拡大および公企業所有者としての中央国家権力の現出である。第3は、戦後恐慌・インフレーション期とその後の「相対的安定期」であり、軍需企業の整理・統合・国有化および公企業の大規模な再編成による、VIAG や VEBA のような持株会社方式での巨大垂直的国家コンツェルンの形成＝公企業の資本集積・集中運動の高度化、鉄道国有化および社会化要求にもとづく若干の企業国有化である。第4は、世界恐慌とその後の不況期であり、恐慌によるドイツ経済の再編成過程への国家の介入、とくに破産企業の国有化である。最後に、第5は、ファシズム支配の時期であり、経済の軍事化に伴う、経済・企業統制の一環としての基幹・軍需産業部門における公企業の新設、例えば、ヘルマン・ゲーリング・コンツェルン (Hermann-Göring-Konzern, 1937年) や VW (1938年)、さらに若干の企業国有化および公企業の中央国家権力への編成・統合である。これらの各々の時期に共通した1つの特徴は、ドイツ特有の原料問題すなわち原料・燃料基盤の内容的・地理的

(2) 小稿では、Volkswagenwerk は、VW と略称し、また自動車 Volkswagen は、「フォルクスワーゲン」と訳出して、用語上の区別を行い、両者の混同を避けるべく努めた。なお、その他の略称については、それぞれ稿中で示した。

(3) 西ドイツ公企業は、戦後の再編成をへて、とくに鉄鉱石 (52.9%)、石炭 (28%)、電力 (40.2%)、アルミニウム (72%)、窒素 (65%)、乗用車 (47.3%)、造船 (27.2%) 等の基幹産業部門において、かなり大きな比重を占めるに至っている——括弧内の数値は、西ドイツの各産業部門総生産に占める割合 (1963年、但し造船は1964年) である——。その大多数は、敗戦以前に成立し、一般にイギリスの衰退産業国有化やフランスの企業国有化とは、その成立の過程および諸条件を異にしていた (DWI-Berichte, 15・16/1963; Hans Horak, *Die Wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand in der Bundesrepublik Deutschland und ihre Probleme*, 1964, S. 32)。

不均衡の克服のための公企業の成立・発展であった。また、これに対する経済の軍事化の側面も、とくに注目を要する。<sup>(4)</sup>さらに加えて、これらの時期におけるドイツ公企業の成立・発展過程は、ドイツ資本主義の産業構造の特殊性、その変化・再編成と密接な関係をもっており、1つの分析・研究視点として、それらとの係り合いのなかで考察されることが必要であると思われる。

以上において、5つの時期区分について、ドイツ公企業の発展過程の主要な歴史的特徴を考察したが、小稿では、したがって、第5の時期に成立したVWが、この時期におけるドイツ公企業の成立の重要事例として取上げられることになる。またVWを取上げる理由の1つは、とくに上記分析・研究視点をふまえて、先進的製造工業部門における公企業の成立要因を解明することにある。<sup>(5)</sup>すなわち、VWの成立は、ドイツの基礎原料工業・運輸・通信部門における公企業の成立とは、その成立条件が相違していた。自動車製造工業におけるVWの成立は、1つには、とくに第1次世界大戦後のドイツ自動車工業の発展の、国内的には重化学・電機工業に対しての、また国際的にはアメリカ・イギリス・フランス自動車工業に対しての相対的な立後れを反映するものであり、それに対応する形で、VWは設立された。VWの成立の背景について要約すると、以下のようである。

第1次世界大戦後のドイツ独占企業は、とくにインフレーション終息後の「相対的安定期」(1924—29年)において、「ドーズ・プラン」の発効を契機とした外国、とりわけアメリカ

(4) Vgl. Lutz Maier/Ladislav Ivánek, *Unternehmer Staat*, Dietz Verlag Berlin, 1962, SS. 13-85; 東亜経済調査局編著『独逸の国家企業』東亜経済調査局, 1933年; 神戸正一著『公企業論』専売協会, 1938年; 広部忠彦稿「ドイツにおける公営企業の史的概観」(上), (中), (下), (補稿), 『都市問題』第47巻第8, 10, 12号, 1956年8, 10, 12月および第48巻第3号, 1957年3月参照。

(5) 現代公企業の活動領域は、衰退産業部門においてだけでなく、原子力産業, 宇宙開発, 航空機・自動車製造工業などの先進的産業部門においても, みられる。しかし, 先進的産業部門における公企業の成立の理論的把握は, 充分に行われてきたとは思われない。この点について, 例えば, 竹林真一助教授は言われる。「したがって, 原子力産業などの先進部門における公企業の成立をどう理論的にとらえるのかという問題がのこる。ここでは, 私的所有諸形態ではどういつつききれない高度の社会的生産力の研究・開発が問題となっている」と。さらに, 「それは, 経済学ではとらえきれない問題を含むであろう」とさえ, いわれる(竹林真一稿「現代公企業の機能と役割」, 谷田庄三・前川恭一編著『現代企業の基礎理論』ミネルヴァ書房, 1978年所収, 261頁)。なお, 一般に公企業の成立は, 私企業の国有・公有化と, 国有・公有企業の新設との形において現出するが, 両者の要因は同じではなく, 区別した把握をおこなうことが必要であると思われる。この点については, 佐藤昌一郎稿「資本主義の国有化の基本的要因に関する覚え書」(加藤・古川・良知・鶴見編著, 前掲書所収) 68頁; 角谷登志雄著「現代帝国主義と企業」汐文社, 1975年, 185頁; 玉村博巳稿「公企業研究の諸課題」(角谷登志雄編著『マルクス主義経営学論争』有斐閣, 1977年所収) 196頁などを参照されたい。

の資本援助を楯杆として、なによりもまず、重化学・電機工業部門を中心に、企業の生産力強化（生産費の引下げ）・国際的競争力の回復・強化のために、企業集中化・経営の「合理化」を強力に推し進め、復活・強化した。この企業集中化の担い手であった石炭・鉄鋼・化学・電機独占企業は、敗戦後の一時期には、原料資源・生産設備・海外資本の喪失や強度のインフレーションによる資産の有利な再分配を重要な要因として、その復活のための企業集中化を促進させ、主として原料不足にもづく垂直的企業結合＝コンビネーションを形成したが、マルク安定（1924年）以降のこの時期においては、国際的地位・競争力の回復・強化、経営の「合理化」・拡大のために、水平的企業結合＝フジョーンによるトラストを形成するに至った。ことに、石炭・鉄鋼業では、合同製鋼（1926年）が、化学工業では、イー・ゲー・ファルペン（1925年）が形成され、さらに電機工業では、2大コンツェルン、アー・エー・ゲーとジーメンスの絶対的支配体制が確立された。しかし、敗戦後のこうしたドイツ資本主義の重化学工業化は、産業部門間の不均等な発展を一層強め、それは、生産財・消費財、新・旧工業部門間（例えば、化学・電機の工業生産の石炭・鉄鋼に対しての急速な発展）においてだけでなく、新工業部門間（例えば、自動車・航空機製造業の化学・電機工業に対しての相対的な立後れ）<sup>(6)</sup>においても現出した。

敗戦前のドイツ自動車工業は、財政収入の一部分としての「自動車税」(Kraftfahrzeugs-teuer) によってその発展を阻まれていたが、さらに敗戦後には、ナチス体制下に至るまで、極度に不利な経済的發展諸条件のもとに置かれた。すなわち、戦後のドイツ自動車工業の発展の相対的な立後れは、(1) ドイツの産業構造の重化学工業化のための産業基盤の整備費用、とくに道路建設・維持費用の負担＝「自動車税」の重荷、(2) 自動車道路の発展の遅れと鉄道運輸の競争上の優位、(3) 戦争・敗戦後の強度のインフレーション・その後の産業合理化の重負担によって疲弊させられた労働者階級の自動車需要に対する不利な影響、(4) 貧弱な需要状況や資本不足などによる経営規模の拡大・生産の合理化・大量生産技術の導入などの困難性等を、その主要な要因としていた。それゆえ、「ドイツでのモータリゼーションはまず自動二輪車の普及、ついで乗用車の普及という形をとってすすんだ。」<sup>(7)</sup> たしかに、1925年には、自動車工業の育成・保護関税が設置され、さらに1927年には、「自動車税」の一定の改善がみられたが、それらは外国とくにアメリカ自動車独占資本のドイツへの侵入を阻止す

(6) 吉田和夫著『ドイツ合理化運動論』ミネルヴァ書房、1976年；G. W. F. ハルガルテン著、富永幸生訳『ヒトラー・国防軍・産業界』未来社、1975年 (Georg W. F. Hallgarten, *Hitler, Reichswehr und Industrie, Zur Geschichte des Jahre 1918-1933*, Europäische Verlagsanstalt, 1955)；塚本建著『ナチス経済』東京大学出版会、1964年；前川恭一著『ドイツ独占企業の発展過程』ミネルヴァ書房、1970年；桂芳男著『証券と資本主義』千倉書房、1972年；加藤栄一著『ワイマル体制の経済構造』東京大学出版会、1973年参照。

(7) 奥村宏・星川順一・松井和人共著『自動車工業』東洋経済新報社、1965年、53頁。

ることはできず、1925年にはフォードがドイツで子会社を設立し、さらに1929年にはジェネラル・モーターズが、当時ドイツ最大の自動車企業アダム・オペル (Adam Opel AG) を買収した。そうしたなかで、ドイツ自動車工業も、とくに1926年のダイムラー・ベンツ (Daimler-Benz AG) の形成以降、企業集中化を指向する局面を迎え、徐々に生産の合理化、大量生産技術の導入を展開した。しかし、それが少数企業による独占的支配・大量生産体制の確立をもってその形成期を終えるのは、1930年代の後半においてであった。これに対して、アメリカ自動車工業は1910年代の初めに、またイギリス・フランス自動車工業は1920年代の末には、その形成期を終えていたのである。因みに、アメリカ自動車工業のヨーロッパ諸国のそれに対しての発展過程の格差を齎らした一要因は、「アメリカ工業史の歴史的遺産」<sup>(10)</sup>である、とくに「互換性生産方式」が早くから発展し、自動車工業の大量生産体制の確立のための技術的基礎が、すでに形成されていたことである。また、アメリカでは、自動車工業を中心に流れ作業方式とその条件としての規格化が各産業部門に普及したが、これに対して、ドイツでは、その普及は重化学・電機工業部門を中心とした「合理化」運動として展開され、自動車工業においては一般に相対的に遅れたことが、指摘されなければならないであろう。

さて、1929年に始まる世界恐慌とその後の不況期において、「合理化」の矛盾が激化し、その克服のために、ことに石炭・鉄鋼独占企業は、ファシズムへの移行＝ヒトラー政権の擡頭を後押ししたが、それゆえ、ナチス体制下 (1933—45年) においても、経済の軍事化のなかで、産業部門間の不均等な発展が極端に押し進められ、産業構造の重化学工業化が一層強

(8) 同書、42-45頁参照；Vgl. J. A. Stölzle, *Staat und Automobilindustrie in Deutschland*, Diss., 1959, SS. 8-39; M. Raisch, *Die Konzentration in der deutschen Automobilindustrie*, Dunker & Humblot/Berlin, 1973, SS. 33-43. ドイツ自動車工業における資本集中化運動は、1920年代中葉以降、ドイツへの外国資本の侵出とそれに対抗する形でのドイツ企業間の相次ぐ合併をもって展開され、さらに世界恐慌とその後の不況期において多数の弱小資本の淘汰が行われた。1924年から1930年にかけて、乗用車製造企業数は86から16へ、またその自動車タイプ数は146から48へと激減した。なお、ジェネラル・モーターズによるオペル買収の経緯については、A. P. Sloan, Jr. 著、田中融二・狩野貞子・石川博友共訳『GM とともに』ダイヤモンド社、1970年 (A. P. Sloan, Jr., *My Years with General Motors*, Doubleday & Company, Inc., 1963) 416頁を参照されたい。

(9) 奥村・星川・松井、前掲書、3-53頁参照。

(10) 塩見治人著『現代大量生産体制論』森山書店、1978年、184-185頁。

(11) 同書、181頁以下参照。

(12) 塚本、前掲書、24頁。

(13) (6)に同じ。

化された。<sup>(14)</sup>そしてドイツ自動車工業は、1933年以降、ナチスの不況対策としての雇用創出政策と関連した、ドイツにおけるモータリゼーションの立後れを克服するための大規模な自動車交通政策、とりわけ自動車道路建設政策と自動車に対する減免税措置などの間接的な自動車工業振興政策のもとで、急速な発展を示した。<sup>(15)</sup>またそうしたなかで、この軍事目的を秘めた自動車交通政策の一環として、自動車フォルクスワーゲンの製造計画＝「フォルクスワーゲン計画」(Volkswagenpläne, 以下、「VW計画」と略称)が、現出してきたのである。

なお、VWを取上げるいま1つの理由は、第2次世界大戦後の西ドイツ自動車独占企業のなかでも、とくに急速な復活と最も飛躍的な発展を遂げ、「経済奇蹟のシンボル」とまで誇称され、さらに1962年には、西ドイツの工業企業最大の売上高を達成するまでに至ったVWが、西ドイツの工業諸部門のなかでも、とりわけ大きな発展を示した自動車工業部門における公・公私混合企業(1961年に、部分的私有化)として演じた機能と役割を、今後、戦前・戦時におけるその成立・発展過程との係わり合いにおいて、歴史的・系統的に一貫して、究明することにある。

そこで、小稿は、以上のような理解のもとにVWを取上げ、その成立過程を、国家の経済過程への介入、経済の軍事化、国家機関と企業・企業者団体との諸関係、VWの企業組織・規模・管理・運営、生産体制・内容、資本調達とその方法および独占企業の寄生性などの係わり合いにおいて、明らかにしようとするものである。<sup>(16)</sup>

(14) 塚本, 前掲書, 参照。

(15) Vgl. Stölzle, a. a. O., SS. 40-85.

(16) VWの成立過程に係る研究, あるいは一般的出版物として, 小稿が利用・参照した限りで, 次のものを挙げることができる。

① Horst Handke, Zur Rolle der Volkswagenpläne bei der faschistischen Kriegsvorbereitung, *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1/1962 (この論文は, *Der Deutsche Imperialismus und der zweite Weltkrieg*, Hrsg. von der Kommission der Historiker der DDR und der UdSSR, Bd. II, 1961 所収の同題名の論文が加筆されたものである); ② Bernd Wiersch, *Die Vorbereitung des Volkswagens*, Diss., Hannover 1974; ③ Fritz Holzapfel, *Volkswagenwerk — Demagogie und Wahrheit*, Verlag Tribüne, Berlin 1962; ④ F. Holzapfel, *Volkswagenwerk — Werk des Volkes?*, Verlag Tribüne Berlin-Treptow 1968; ⑤ Walter H. Nelson, *Small Wonder*, Little, Brawn and Company 1967 (初版〔1965〕に加筆されており, 小稿では, 初版ドイツ語翻訳版 W. H. Nelson, *Die Volkswagen-Story*, R. Piper & Co Verlag, 1965 と区別して, 併用した); ⑥ Paul Kluge, Hitler und Das Volkswagenprojekt, *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*, Jg. 8, 1960; ⑦ *Um die Zukunft des Volkswagenwerkes*, *Sechs Diskussionsbeiträge*, A. V. G. Allgemeine Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin 1958; ⑧ K. B. Hopfinger, *Volkswagen Story*, Robert Bentley Inc., 1971; ⑨ Dan R. Post, *Volkswagen, Nine Lives Later*, Horizen House, 1966; ⑩ 田口憲一著『VW 世界を征す』新潮社, 1962年; ⑪ 『フォルクス・ワーゲン物語』『世界週報』第36巻第27号, 1955年9月。これらのうち, VWの成立

## 2. VW計画の史的展開

VWの成立過程は、ヒトラーによるVW計画の提唱に始まり、自動車工業によるその引受までの時期（1933—34年）、さらに計画実現をめぐる主要自動車企業間の拮抗・確執と計画進展の遅延の時期（1935—36年）および同工業における計画実現の挫折の時期（1936—37年）の3時期をへて、最終的に、国家による計画実現＝VW設立（1938年9月）に至るまでの過程であった。そしてこの過程は、国家の経済・企業統制、指導・調整・指示等の諸機能の強化との不可分の関係において、とくに経済の軍事化に強く影響され、また独占企業のこの計画に対する寄生的側面を顕現化させた。<sup>(17)</sup>

以下、本節は、まずVW計画現出の思想的背景を考察した後、その現出からVW設立に至るまでの、この計画の歴史的変遷過程を明らかにすることにする。

### 2.1. 計画前史（1933年以前）

VW計画の発端は、1920年代の中葉におけるナチズムの運動にまで溯ることができる。ヒトラーが当初から党の組織的活動において大きな関心を払っていたものは、「宣伝と大衆教化の技術」<sup>(18)</sup>であった。「ヒトラーは、彼が大衆心理に訴える煽動と強固な組織を政治的成功のもっとも重要な前提とみなし」<sup>(19)</sup>、「集会と宣伝の技術において、巨大な大衆を《掌握》<sup>(20)</sup>するための新しい手段に対しては直ちにとびついた」、といわれる。それゆえ、「ドイツ国民のモ

(121頁よりつづく)

過程を歴史的に、とくに軍事的側面から位置づけようとしたものとして、ハンドケの論文①を挙げることができるであろう。しかし、彼は、資料的制約（その後、西ドイツにおいて新しい資料が発見・公開されており、例えば、ヴィールシュ②を参照されたい）のもとに、とくに軍事的側面に重点を置くなかで、それを「統一的」・「多面的」に扱おうとしたので、その、ドイツ資本主義の産業構造の特殊性との係り合いは論及されておらず、またその、国家機関・企業・企業者団体等との諸関係や資金調達過程・その方法などは、必ずしも十分に解明・論及されているとは、いえないように思われる。したがって、小稿は、上掲の論文・著書等を利用・参照するなかで、前述の分析・研究視点をふまえて、VWの成立過程を明らかにしようとするものである。

- (17) ファシズム国家の経済生活への介入、とくに経済の軍事化過程は、ヒトラー政権獲得後の景気回復・失業解消のための雇用創出政策が、1934年8月の秘密再軍備宣言以降、漸次に再軍備強化政策へと転換され、さらに1936年の「第2次4カ年計画」の発表以降、本格的な、公然の再軍備が開始され、国家的経済生活・企業・労働統制が、一段と強化されるという形で、進行した（塚本，前掲書，235頁以下；F. ノイマン著，岡本友孝・小野英祐・加藤榮一共訳『ビヒモス』みすず書房，1963年参照。
- (18) (19) K. D. フラッハー著，山口定・高橋進共訳『ドイツの独裁Ⅰ』岩波書店，1975年（K. D. Bracher, *Die deutsche Diktatur*, Verlag Kiepenheuer & Witsch, 1969），170頁。
- (20) 同書，169頁。

「オートリゼーション」も、1つには、そのための手段として利用され、最大限を活用されたのである。例えば、1932年にベンツの<sup>(21)</sup>ミュンヘン販売代理店ヤーコブ・ヴェルリン (Jakob Werlin, 1886-1965) から競争用自動車メルツェデス (Mercedes)<sup>(22)</sup> を購入し、それを政治的活動のために利用すると共に、さらに後年、ベンツに自動車開発のための資金援助を行った<sup>(23)</sup> ほど、彼は自動車に対して強い関心を持っていたようである。<sup>(24)</sup> またヒトラーは、周知のように、1924年4月から5年間の禁固刑を宣言され、服役中に『わが闘争』を作成するが、同時にヘンリー・フォードの伝記を読んでこれに強く感化されたといわれ、この時期以降、彼の自動車に対する関心は、一層強められたようである。

ヒトラーは、したがって、党運動の推進のために、党の自動車化 (Automobilisierung) を命令し、周知のナチス突撃隊に独自の自動車部門を設置した。それは、工兵少佐アドルフ・ヒューンライン (Adolf Hühnlein, 1881-1942) の指揮下に、やがてナチス自動車隊 (Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps=NSKK)<sup>(26)</sup> に発展した。政治的活動が武装化をもって行われた過程を、いま少し詳細にみておこう。この過程は、いわばVW計画現出の前段階であった。

1930年春に、「完全自動車化部隊」の編成によって、「ナチス・アウトモビル隊」 (Nationalsozialistische Automobil-Körps) が創設され、同年12月以降、ヒューンラインによる「自動車関係全般の指揮」下に党の自動車化が推進された。1934年4月上旬には、同隊は「ナチス自動車隊」に改称され、さらに「6週間後には、自動車中隊及大隊の編成」および「自動車突撃隊 (Motor-Sturm-Abteilung)」の設置をもって、党の武装化は、著しく拡大された。<sup>(27)</sup> そして同年10月の「ブラウンシュヴェイク突撃隊大会」において行われた、ヒューンラインのいう「自動車化の意志を顕現せる最初の一大デモンストレーション」<sup>(28)</sup> とは、その後のV

(21) ベンツ (Benz & Cie., Rheinische Automobil-und Motorenfabrik AG) は、1926年に、ダイムラー (Daimler Motoren-Gesellschaft AG) と合併し、その結果、ダイムラー・ベンツ株式会社 (Daimler Benz AG) が形成された (Vgl. Raisch, a. a. O., S. 37)。

(22) Wilhelm Bittorf, *The Story of a Motor Car* (本書は、VWの社史であり、戦後『シュピーゲル』誌に発表された一連の記事・論説を基礎にして、ビットロフによって加筆・編集されたものである。出版年度不明)、p. 22; Nelson, op. cit., p. 30.

(23) Vgl. Nelson, a. a. O., S. 54; ダイヤモンド社編著『自動車』ダイヤモンド社、1974年、32頁参照。

(24) Bittorf, op. cit., p. 22.

(25) Ibid., p. 22; Nelson, op. cit., p. 30.

(26) (27) ブラッハー、前掲訳、169頁; ランメルス編著、二荒芳徳編訳『新独逸国家大系』第4巻政治編4、日本評論社、1940年 (*Grundlagen, Aufbau und Wirtschaftsordnung des Nationalsozialistischen Staates*, Hrsg. H. H. Lammers, etc. Industrieverlag, Staeth & Linde, Berlin, 1939) 249頁。

(28) 同書、250頁。



W計画の軍事的側面の表面化の兆であった、といってもよいであろう。

こうして党の武装化を遂行するなかで、ヒトラーは、政権獲得(1933年1月30日)後直ちに、「ドイツ国民のモータリゼーション」、「フォルクスワーゲン」の製造ということをも、唱道し始めた。これは、1つには、「大衆教化」の手段として政治的・宣伝的効果を狙ったものであるが、しかしより重要な任務を担っていた。第1は、すでに概要された、第1次世界大戦後のドイツにおける自動車工業およびモータリゼーションの立後れを克服すること、また第2は、軍隊の機動化・自動車化であった。第2の点について、キルヒベルクは言う。「ドイツのファシストにとって、モータリゼーションの問題は、とくに、第1に彼らの侵略的な電撃戦略のために、自動車化され機械化された陸上部隊(Verbände zur Lande)ならびに空軍の数量的兵力および質が決定的に重要であったこと、また第2に広範囲に及ぶ帝国主義的略奪戦争諸計画と、ドイツが1933年にその他の資本主義諸国に対しておかれていた、モータリゼーションの著しい立後れとの間に、感じうる(empfindlicher)矛盾があったこと<sup>(29)</sup>によって、緊急になっていた」と。したがって、その後のナチス政府の自動車交通政策は、やがて軍事目的に規制された「軍隊のモータリゼーション」の性格を表面化することになった。しかし、とくに第1の、国家の経済政策的側面が見落されてはならない。また、VW計画は、思想的には、1920年代の中葉から1930年代の初めにかけて、ナチズムの運動の中で醸成されてきたといってもよいであろう。

## 2.2. 政府と企業の計画協議(1933—34年)

VW計画は、1934年3月に政府による恐慌脱出策としての自動車交通政策の一環として、「ドイツ国民のモータリゼーション」なる政治的意図をもち、軍事的性格を秘めて登場した。そしてその実現は、自動車工業の企業者団体である「ドイツ自動車工業連盟」(Reichsverband der Automobilindustrie, 以下、RDAと略称)に委ねられ、そこにおいて計画実現のための一定の諸方策が決議された。しかし、この計画に対する主要自動車企業の利潤関心と自動車開発をめぐる確執は、計画のより一層の進展を阻み、それを複雑なものにした。

### 2.2.1. ヒトラーによるVW計画の唱道

1933年2月11日に、ベルリンにおいて開催された「国際自動車・オートバイ展示会」(Internationale Automobil- und Motorradausstellung, 以下、自動車展示会と略称)の開場演説の折に、ヒトラーは、「モータリゼーション計画」(Motorisierungspläne)を発表した。これは、直ちに政府による自動車交通政策、とくに自動車道路建設と自動車の減免税措

(29) Peter Kirchberg, Typisierung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie und der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen, *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 11/1969, SS. 117-118.

置などをもっての間接的な自動車工業振興政策として、実施された<sup>(30)</sup>。そして、同じくベルリンにおいて翌年3月8日に開催された自動車展示会の開場演説の折に、ヒトラーは、フォルクスワーゲンの製造に関する最初の公式発表を行った<sup>(31)</sup>。こうして、VW計画の幕が上げられ、まず同年4月11日に、運輸省 (Reichsverkehrsministerium) において、同省局長エルンスト・ブランデンブルク (Ernst Brandenburg, 1883—1952) の主宰のもとに、総理府 (Reichskanzlei)、経済省 (Reichswirtschaftsministerium)、国民啓蒙宣伝者 (Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda) ならびにRDAの代表者の参加をもって、フォルクスワーゲンの製造に関する協議が行われ、「調達価格」(Anbeschaffungspreis)、維持費、座席、燃料消費、最高速度および悪路走行性等の、この自動車に対する諸条件が決定された。しかし、まだその具体的な生産方法は、決定されるに至らなかった<sup>(32)</sup>。ところで、これらの諸条件のうち、とくに「調達価格」は、協議の焦点になっていた。政府の政治的意図からして、それはこの計画の要であったが、同時に企業側のこの計画に対する利潤関心からしても、決して譲歩を許さぬものであった。というのも、政府によって提示された自動車の「調達価格」は、当時のドイツ国民の平均的所得水準を考慮した、破格的なものであり、この時期におけるドイツ製自動車の50パーセント以上もの価格引下げを意味するものであったからである。しかも、従来ヨーロッパにおける自動車生産・価格状況からして、この条件に適合するものは、存在していなかった<sup>(33)</sup>。それゆえ、企業側には、必要な投資費用と価格引下げのもとでの、その生産の収益性が焦眉の問題であった。したがって、この協議以降、RDAにおいて主導的な地位を占めていた自動車企業は、一方では、その利潤関心から政府のVW計画に対して躊躇を示すが、しかし他方では、秘密裡に、政府案に適合するものを独自に開発することによって、政府との軍需取引を独占しようとし、企業間の競争・対立が、一層激化されることになった。

さて、この4月11日の協議の結果は、同年5月1日の「ドイツ鉱油調査会社」(Deutschen Gesellschaft für Mineralölforschung)<sup>(34)</sup>の幹部会議の席で、ブランデンブルクによって公

(30) Vgl. Wiersch, a. a. O., S. 75; Handke, a. a. O., S. 25.

(31) Vgl. *Völkischer Beobachter*, 9. März 1934; Wiersch, a. a. O., SS. 76-79.

(32) Vgl. Wiersch, ebenda, S. 86; Kluge, a. a. O., SS. 366-368.

(33) Vgl. Handke, a. a. O., S. 31; なおドイツの当時最も廉価な自動車タイプ(1933年)についてみると、Opel 1.81 „Regent“=3350ライヒス・マルク(RM), BMW 303 1.21=3600RM, Mercedes-Benz 170=4400RM, Wanderer W35=4490RM, Brennaber Juwe16=4600RM, Adler Standard 6A=4800 RM を挙げることができる (H. C. Graf von Seherr-Thoss, *Die deutsche Automobilindustrie*, Deutsche Verlags-Anstalt, 1974, S. 320)。

(34) この会社は、ドイツにおける燃料自給を目的として設立され、後年「ドイツ石油調査会社」(Deutschen Gesellschaft für Erdölforschung)と改称された (Handke, a. a. O., S. 29)。

表された。<sup>(35)</sup>この時点では、政府は、自動車の開発費それ自体を引受けるのではなく、ただ方向づけを与えたにすぎない。つまり政府の基本的な態度は、「『フォルクスワーゲン諸タイプの開発を自由な競争において工業に任せる』<sup>(36)</sup>」、という点にあったのである。それゆえ、その後、計画協議の場合は、政府側から自動車工業側に移され、RDAにおいて、同年5月8日と28日の二回にわたって協議が行われ、その設計・製造のための具体的な手続きが決定された。そこで、VW計画に対する政府の意図と企業側の関心の在処を一層鮮明ならしめるために、次に、政府諸当局の見解と企業側の対応を考察することにする。

### 2.2.2. 運輸省における計画協議

1934年4月11日の運輸省における協議は、すでに瞥見されたように、同省局長ブランデンブルクの主宰によって行われた。主要な代表者として、政府側からは彼以外に、総理府のウィルーン (Willuhn)、経済省のルエルベルク (Ruelberg) および国民啓蒙宣伝省のキューケ (Küke) などが、また自動車工業側からは、RDAのショルツ (Scholz) が出席した。<sup>(37)</sup>

以下、総理府によって作成された「記録覚え書」(Aktenvermerk)<sup>(38)</sup>によると、まず議長のブランデンブルクによって、同年3年8日の自動車展示会でのヒトラーの演説が取上げられ、一層具体化された。ブランデンブルクは、1000ライヒス・マルクの調達価格、キロメートルあたり6ライヒス・ペニヒの維持費および大人3人と子供1人のための空間の提供を挙げた。これに続いて、「運輸省の専門担当官 (Sachreferent) は、そのような自動車の製作のための設計上の可能性を討議した。1つの具体的な解決として、前に2輪、後に1輪およびリアエンジンを有する3輪車構造が現出する。長所として彼の強するところは、均整のとれた起動力、優れた悪路走行性、4輪車に対比しての僅かな回転損失、軽重量、自然の流線型であった。」<sup>(39)</sup>さらに総理府の代表者は、ブランデンブルクの見解を確認した上で、「工業は、広範な国民諸階層の所得事情に相応しない高価な自動車を多く製造する。フォルクスワーゲンの価格は、1000ライヒス・マルク以上であってはならない。やむなき場合には、工業のリスクは国側の援助を通して縮小されることができる」と述べる。<sup>(40)</sup>宣伝省の代表者は、運輸省の見解に同意する。また経済省の代表者は、工業側のリスクを認めながらも、「大量生産の方法でのみ、廉価なフォルクスワーゲンが製造されることができる」と主張した。<sup>(41)</sup>このように、政府は、まだ計画の直接の担い手として現われていなかった。その限りで、とくに政府には、その政治的意図からして主要な問題であったのは、「調達価格」であり、それに相応

(35) Vgl. ebenda, SS. 29-30; Wiersch, a. a. O., S. 38.

(36) Wiersch, ebenda, S. 88.

(37) Vgl. Kluge, a. a. O., S. 367ff.

(38) (39) (40) (41) (42) Ebenda, S. 366.

した自動車を開発・製造させることであった。

政府側の見解に対して、自動車工業側は、かなり否定的であった。同工業側にも、決定的な問題はこの価格であった。それゆえ、RDAの代表者をして、すでに自動車工業はフォルクスワーゲンの問題を取上げているが、設計者の見解がまちまちであるために最終的な答えが出されていない、といわせた。さらに、「また工業に対するリスクが見落されてはならない。工業に設計上の指図を与えることは、完全に誤りである。むしろ問題の解決は、工業に委ねられたままでなければならない」、と強調させた。<sup>(42)</sup> すなわち、自動車工業側は、自動車の設計・製造の全面的な引受けを望み、政府指定の「調達価格」を拒否しようとしたのである。しかし、この協議の結果、政府側の要求が前面に押し出され、自動車に対する諸条件として、1000ライヒス・マルクの「調達価格」、キロメートルあたり6ライヒス・ペニヒの維持費、大人3人と子供1人のための座席、10キロメートルあたり4ー5リットルまでの燃料費、80Km/Hの最高速度、サイドカーを有する強力なオートバイに比肩する悪路走行性および最高地上高が、決定された。<sup>(43)</sup> ところで、これらの諸条件には、軍事的意図が隠されていた。それは、例えば、この協議に関するブランデンブルクの「記録覚え書」のなかでも、明らかになる。彼は、大人3人と子供1人のための座席に対して、「この条件は、ボディの間隔に従って、3人の人間、1挺の機関銃および弾薬が納められるので、軍事的要件にも適っている」、<sup>(44)</sup> と述べている。

さて、その後のRDAにおける協議は、この計画が一時的に私企業によって担われ、ある程度進展したことを示すが、また同時に、何故VWは、特殊な公企業として成立せざるをえなかったのかを、解明するための手懸りを与えてくれる。

### 2.2.3. RDAにおける計画協議

政府の提案を再吟味することに同意したRDAは、自動車の研究・開発のために50万ライヒス・マルクの暫定的な資金を用立て、その任務を独立の設計事務所に委ねる考えをとった。そして1934年5月8日と28日に、RDAにおいて、とくにアダム・オベル、ダイムラー・ベンツ、アドラー・ヴェルケ (Adler-Werke AG) およびアウト・ユニオン (Auto-Union AG) の代表者の参加のもとに協議が行われ、ヒトラーの考えと政府諸当局の見解、なかでもこの計画に最も強く関係した運輸省局長ブランデンブルクならびにナチス自動車隊全国指導者ヒーンラインの見解が討議された。<sup>(45)</sup>

ヒトラーの考えは、後にフォルクスワーゲンの設計者となるフェルディナント・ポルシェ

(43) Vgl. ebenda, SS. 366-368.

(44) Ebenda, S. 367.

(45) Vgl. Handke, a. a. O., SS. 28-38.

(Ferdinand Porsche, 1875—1951) とダイムラー・ベンツのヴェルリン<sup>(46)</sup>に強く影響されたと思われる。例えば、ヒトラーが初めてポルシェと正式に会うのは、1933年5月に、アウト・ユニオンがヒトラーに助成金を要求して行われる会談の席でであった。その後、ヒトラーは、彼の自動車政策顧問であり、かつポルシェの旧知であったヴェルリンを介して小型自動車構想を聞くに及び、翌年5月にベルリンのホテル、カイザーホーフにおいて、ポルシェと会談を行っている。この時点では、ヒトラーは家族向きで、4座席、空冷式およびディーゼル<sup>(47)</sup>起動力の4輪自動車をフォルクスワーゲンとして望んでいたことが、確認されている。

さらに、ヒューンラインの考えは、国防相ブロンベルク (W. von Blomberg) の考えと一致し、とくに自動車の軍事的側面にその重点が置かれていた。またその生産方法については、彼はアダム・オベルとアウト・ユニオンとの両企業の「健全な競争」によって漸次に廉価な自動車が生みだされる、という楽観的な見方にたっていたようである。<sup>(48)</sup>

ブランデンブルクの考えは、すでに明らかにされた。なお、彼は、自動車工業における「労働共同体」(Arbeitsgemeinschaft) の形成を提案していた。<sup>(49)</sup>

さて、両日にわたるヒトラーおよび政府諸当局の見解の討議と相俟って、5月8日の提案が、さらに28日の協議において決議され、次のものを設立することが予定されていた。

- (1) 「利害関係のある全製作所の労働共同体」—— R D A に加盟する全製作所を包括する——
- (2) 「技術的諸問題の決定のための一小委員会」—— 4大企業の全提案は、R D A の代表者との合同で審議される——
- (3) 「一『独立の』設計者の管理下における中央事務所」。<sup>(50)</sup>

これらのうち、実際に実現されたのは、(3)の「中央事務所」だけであった。同年6月22日に、R D A とポルシェとの間でフォルクスワーゲンの設計・開発に関する契約が締結され、ポルシェの設計事務所がこの「中央事務所」となったのである。また、ここで持出された「労働共同体」の概念は、具体的に、如何なる組織あるいは機関を示すものであったのかは、明らかでない。とまれ、具体的な組織・機関は、形成・設立されるに至らなかったのである。

(46) ヴェルリンは、1934年にダイムラー・ベンツ取締役会の取締役となり、またヒトラーの自動車交通政策の顧問として、VW計画やナチスの自動車企業統制において、大きな役割を演じた (Vgl. Seherr Thoss a. a. O., S. 281ff)。

(47) Vgl. Nelson, op. cit. pp. 32-37; Handke, a. a. O., S. 38; Kuke, a. a. O., SS. 368-369.

(48) Vgl. Handke, ebenda, SS. 28-29.

(49) (50) Ebenda, SS. 37-39.

## 2.3. 計画をめぐる企業間の確執 (1935—36年)

1934年5月のRDAでの協議の結果、自動車工業において、「労働共同体」、「小委員会」ならびに「中央事務所」の設立が、予定されていた。しかし、「中央事務所」を除いて、それらは単なる決定に留った。フォルクスワーゲンの生産を目的とする「労働共同体」の設立なる考えは、主要自動車企業による一致した決定に反し、具体化されるに至らなかった。そのうえ、決議は、中小自動車企業の参加なしに、4大自動車企業によって行われたことは、注目を要する。というのも、1934年2月の「ドイツ経済有機的構成準備法」(Gesetz zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft)の発効以降、国家的産業・企業統制および企業者団体の編成・組織化が実施され、一層強化されたが、それらは、独占企業の独立性を完全に奪うものではなく、むしろその資本蓄積を有利にさえしたからである。このことは、例えば、1937年以降、自動車工業生産の国家的統制を目的とした自動車タイプの制限・規格統一(=国家的自動車工業合理化)の過程において、主要自動車企業(とくにダイムラー・ベンツ、アドラー・ベルケなど)が推進的役割を演じ、それを自己に有利に行うとき、一層明白になる。<sup>(51)</sup>

ところで、VW計画を国家機関が自分で実現するには、時機が尚早であった。この時期は、そのための経済的・政治的・軍事的諸条件が準備される時期であったといえる。<sup>(52)</sup>

## 2.3.1. ポルシェのフォルクスワーゲン開発

1934年6月22日に、RDAと「F・ポルシェ 名誉工学博士有限会社」(Dr.-Ing. h. c. F. Porsche GmbH)との間で、RDAの資金提供にもとづくフォルクスワーゲンの設計・開発についての契約が、10カ月間の期限をもって締結された。ポルシェは、直ちにシュトゥットガルトの別邸のガレージを作業場に、自動車の設計・開発を始めた。彼の任務は、とくに1000ライヒス・マルクの「調達価格」を可能ならしめる自動車開発であった。しかし、彼の仕事は、契約期限を遙かに超過して遅延し、莫大な開発費用を費して、漸く1936年7月3日に、2台のフォルクスワーゲンを示すに至った。しかも、それは要求を満たすものではなかったといわれる。<sup>(53)</sup>

(51) 塚本、前掲書；高官晋著『企業集中論』有斐閣、1942年、341頁；岩崎松義著『自動車工業の確立』伊藤書店、1941年、251-252頁；檜崎敏雄著『独逸国交通政策』恒春閣、1944年、148-149頁参照；Vgl. Seherr-Thoss a. a. O., SS. 323-324.

(52) この時期の政治的・経済的発展については、塚本、前掲書、村瀬與雄著『ドイツ現代史』東京大学出版会、1954年、林建太郎編著『ドイツ史』山川出版社、1956年などを参照されたい。

(53) Vgl. Handke, a. a. O., S. 43; Wiefsch, a. a. O., SS. 94-98; Nelson, op. cit., pp. 38-39. なお、ポルシェの伝記として、R. v. フランケンベルグ著；中原義浩訳『F・ポルシェ』二玄社、1972年(R. v. Frankenberg, *Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche*, Motor Presse Verlag, 1961)がある。

この点については、RDA 理事会議長ロベルト・アルメルス (Robert Allmers, 1872—1951) が、1936年2月8日付の総理府のハンス・ハインリヒ・ラムメルス (Hans Heinrich Lammers) にあてた書簡と、それに添付されたヒトラーへの「内密報告書」<sup>(54)</sup>のなかで明らかになる。また、それによると、彼は、ポルシェの仕事に苦情を述べている。ポルシェによって開発された自動車は、1600ライヒス・マルクを下らず、かかる程度の自動車は、アダム・オペルやアウト・ユニオンによって製造されている、と。ここでは、政府指定の「調達価格」と製造原価の問題は、自動車開発における焦点であった。さらに、アルメルスは、同報告書のなかでVW計画の不必要性さえも説いた。彼はいう。「目下、小型自動車の販売は、わが乗用車工業の総販売のほぼ60—70%をなしており、したがって、そのバックボーンを形成している。それを国民経済的に揺るがすことは、実際に、かなり著しい設計の進歩を示す設計が提示され、その生産価格が極めて低く、その結果、実際にも、自動車を住民の最も広い、新しい諸階層のために生み出すことという目的が達成されるであろうときにのみ、申し開きされることのできるであろう」と。<sup>(55) (56)</sup>

以上のように、VW計画は、一般に自動車企業に対して、当初のような新しい利潤源泉としての関心の誘致を、一般的な自動車需要の回復と秘密再軍備の拡大を一契機とする軍需増加に伴い、相対的に弱めていったといえる。このことは、1933年以降の自動車工業の生産指数をみると、一層明瞭になるであろう。乗用車生産は、1928年を100として、1935年の144.9から1936年の202.2、さらに1937年の264.9へ、また貨物自動車・乗合バスは、1935年の130.4から1936年の198.1、さらに1937年の297.9へと、著しい増加を示している。この増加は、自動車の減免税措置、中古車適正価格指定、自動車保険料金引下げ、運転免許の簡易化等の間接的な自動車工業振興政策ならびに公共土木事業の主要部分をなした自動車道路建設・改善などの結果であった。また、秘密再軍備政策による軍需増加の結果でもあった。したがって、自動車工業は、ナチス体制下において、はじめて主要工業部門へと成長するに至

(54) 1936年11月12日の RDA 理事会会議において、政府がフォルクスワーゲンの開発・製造を行うことを、提案することが決議され、翌年2月5日に、RDA 理事会議長アルメルスによって、ヒトラーへの「内密報告書」を添えた1書簡が政府に提出された (Kluge, a. a. O., SS. 366-368)。

(55) Ebenda, S. 369.

(56) Vgl. ebenda, SS. 367-369.

(57) Handke, a. a. O., S. 44.

(58) Seherr-Thoss, a. a. O., S. 557の表より算定。

<sup>(59)</sup>  
 ったのである。

しかし、かかる自動車企業のVW計画に対しての一般的傾向に反し、少数の企業は、軍需取引の獲得を放棄せず、自動車開発を独自に、執拗に続行した。

### 2.3.2. 少数企業のフォルクスワーゲン開発

少数企業、とくにアダム・オベル、ダイムラー・ベンツおよびアウト・ユニオンは、各々独自に、しかも秘密裡に、要求されたフォルクスワーゲンに近い自動車を設計・製作することを、続行した。もっとも、小型自動車開発への傾向は、VW計画現出を契機に惹起されたわけではなく、ドイツ自動車工業における大衆車生産への一般的傾向と相俟っていた。しかし、政府指定の「小型」かつ「廉価」な(1000ライヒス・マルク以下の)自動車開発の場合、これらの企業は、販売価格を、しかも市場価格を大きく下回って、指定されていたので、如何なる方法をもってにせよ、製造原価を引下げなければならなかった。そうしたなかで、例えば、アダム・オベルは、販売価格からみて、当時最も廉価であり、政府が要求した自動車に最も近いものと看做された小型自動車「P.4」をもって、それをフォルクスワーゲンに代えるべく、その価格を1450ライヒス・マルクまで引下げたが、結局は政府によって拒否された。<sup>(60)</sup>

かくて、ポルシェによる自動車開発の著しい遅延とその不出来、一般自動車企業のVW計画からの離脱、少数の主要自動車企業による秘密裡のフォルクスワーゲン開発の失敗・開発競争の衰退を背景にして、自動車工業における「労働共同体」の設立なる構想は破綻し、VW計画は、新しい局面を迎えることになったのである。

### 2.4. 企業側の計画放棄 (1936—37年)

1936年は、政府の諸政策においても、またVW計画においても、一質的变化が現出した年である。シャハトの「新計画」によって政権を安定させたナチスは、この年以降、「第2次4カ年計画」にもとづき、本格的な軍事力増強・原料自給化政策による公然の戦争準備を開始した。そうしたなかで、VW計画は、ポルシェに自動車開発が委託されたことを除いて、ほとんど具体化されるに至らず、この年の7月に、主要自動車企業の代表者によって行われた「コブレンツ協議」(Besprechung in Koblenz)をへて、自動車工業側から党機関「ドイ

(59) 岩崎, 前掲書, 240頁; 塚本, 前掲書, 314頁参照; Vgl. Seherr-Thoss, ebenda, S. 318; Stölzle, a. a. O., SS. 40-47.

(60) Vgl. Handke, a. a. O., S. 44; Seherr-Thoss, a. a. O., S. 330; Nelson, op. cit., p. 48.



ツ労働戦線」(Deutsche Arbeitsfront, 以下, DAF と略称)<sup>(61)</sup>に全面的に委ねられるに至った。すなわち, VW計画は, 1つの新局面へと, 進んだのである。以下, 「コブレンツ協議」<sup>(62)</sup>の内容を検討することにする。

#### コブレンツにおける計画協議

1936年7月27日に, コブレンツにおいてRDA・主要自動車企業の代表者ならびに設計者ボルシェの列席のもとに, 計画協議が行われた。【企業側からは, ダイムラー・ベンツ, アドラー・ヴェルケ, アウト・ユニオン, BMW (Bayerische Motorenwerke AG) および MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG) の代表者が参加した。また, 「この重要な会議への参加者の構成から, だが, VW計画のより一層の発展にとって決定的なラインを決めたかを, 推察することができた」<sup>(63)</sup>。というも, ダイムラー・ベンツとBMWは, ドイツ銀行集団によって支配され, さらにアドラー・ヴェルケは, ドレスデン銀行の利害領域に属し, MANは, 圧倒的な資本部分がハニール・コンツェルンの手中にあり, アウト・ユニオンは, ザクセン州の資本参与下にあったからである。ところで, ここで注意を引くのは, アダム・オベルとフォード・ヴェルケの協議への不参加である。これまで, とくにオベルは, 独自にフォルクスワーゲンに代る小型自動車の開発に力を入れ, 「国家的フォルクスワーゲン・プロジェクトの, 今までに最も強い反対者」<sup>(64)</sup>であったが, 最終的にそれを放棄せざるをえなかったのであった。この協議以降の国家的計画実現＝「国家企業」新設にさいし, 利害関係を確保していたのは, とくにダイムラー・ベンツであった。

さて, このコブレンツ協議において, 次の3事項が決議された。すなわち,

(1) 「新工場は, 現代の自動車工業の外部で創設されるべきであり, 政府の影響以外の影

(61) DAF は, ナチスによって, 1933年5月10日に, 暴力的に解散させられた労働組合に代ってつくられた, 工業・商業・手工業にわたる労働者・職員・資本家を包括するナチス党の「1分肢」であり, 労資対立の阻止・労資協力の「経営共同体」の実現を目的とし, したがって, 如何なる意味においても労働組合ではなく, 労働者の階級的利益の擁護・増進を計るものではなかった。しかし, 企業経営者は, それから「有力な協力」を得ることができた。またそれは, その経営内組織と, 以前の「経営協議会」に代って設置された, 「企業経営者の諮問機関」であったにすぎないところの, 「信任協議会」(Vertrauensrat)への参加を通して企業経営と結び付き, さらに自らも, 銀行企業や労働科学研究所などをもっていた。なお, DAF については, 上林貞治郎著『ドイツ社会主義の成立過程』ミネルヴァ書房, 1969年; 独逸労働戦線中央事務局編著・高橋文雄訳『独逸労働戦線』日本電報通信出版部, 1942; 協調会編著『ナチス労働法』協調会, 1936年; 古林喜楽稿『独逸労働戦線と企業経営の制度的関聯』(上田貞次郎博士記念論文集第1巻『経営経済学の諸問題』科学主義工業社, 1942年所収)などを参照されたい。

(62) Vgl. Handke, a. a. O., SS. 45-48; Wiersch, a. a. O., S. 98.

(63) (64) Handke, ebenda, S. 46.

響下に置かれるべきではない」こと、

(2) 「目論まれた工場のための資金の額は、どうにでもなるべきである」こと、

(3) 「生産開始は、1938年までに行われるべきである」<sup>(65)</sup>こと。

これらが意味する内容は、国家による新企業設立に収斂される。(1)の「条件は、自動車工業において支配的な対立の一表現であった。」これは、主要自動車企業は、企業間で「協調」<sup>(66)</sup>を達成することも、また一企業が他企業の競争を排除し、計画を独占することもできなかったことを、意味する。(2)は、企業は、政府をして必要な「資金の額」を調達させ、そのことによって、自己の生産・投資計画が危険に晒されることを回避しようとしたこと、したがって、財務的責任と投資・利潤危険を国家に転嫁しようとしたことを、意味する。そして(3)は、新工場は、計画実現の著しい遅れから、最短期間において建設されるべきことが要請され、したがって、企業の全生産体制を一変するような、大規模な計画を短期間に実現する力は、民間企業にはなかったことを、意味する。<sup>(67)</sup>

かくて、VW計画は、党機関DAFに委ねられ、民間企業の直接的利害領域を離れるに至った。すなわち、1937年2月21日の自動車展示会の前夜に、ヒトラーは、ベルリンのホテル、カイザーホーフにおいて400人の自動車関係者からなる晩餐会を開き、その席でDAFの統帥者(Führer)ロベルト・レイ(Robert Ley, 1890—1945)に計画実現を委ねたことを、<sup>(68)</sup>明らかにした。したがって、VW計画の直接の担い手は、DAFとなったのである。

(65) Ebenda, SS. 46-48.

(66) Ebenda, S. 46.

(67) Vgl. ebenda, SS. 46-48.

(68) Vgl. Wiersch, a. a. O., S. 99; Seherr-Thoss, a. a. O., S. 329.