

フォルクスワーゲンヴェルクの 成立過程（2・完）

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、第26巻第2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（以上、本号）

3. VWの設立過程

VWの成立過程は、これをおよそ2つの段階に時期区分して捉えうる。ドイツにおいて最低価格大衆車こと、フォルクスヴァーゲン（Volkswagen、以下VW車と略称）の量産・量販の提唱に始まるVW計画は、当初から新規自動車企業VWの創設を予定してはいなかった。それは、既存の私的企業活動の枠内で実現されるべきものとして、RDAを代表機関とするドイツの自動車企業により共同事業の形で押し進められ、若干の進展をみた。しかし前稿の史的分析が明らかにした如く、自動車工業側は政府による新規自動車企業の創設を提案することによって、それを放棄した。もってVWの成立過程はその前段階を終え、その後段階すなわちVW創設の段階へ移った。

3.1. ナチ党機関の計画引受

ヒトラーは、ナチ党の傍系組織DAFによるVW計画引受・実現命令を下した。そのこと

をヒトラーは1937年2月20日に明らかにした。DAFの受命日は不詳、少なくとも1937年7月27日以降、翌年2月20日以前の間である。それ以降、VW計画は、私的企業活動の枠内から国家の企業者活動の枠内へ移り、DAFがその実現を担当することになった。しかしDAFによるVW計画引受という考えは、すでに自動車工業側がその放棄を決定する1936年7月27日のコブレンツ協議以前に、同工業側から出されていた。

すなわち、1936年6月にBMWの総括取締役フランツ・J・ポップ (Franz J. Popp, 1886—1954) はミュンヘン監督区の労働管理官 (Treuhand⁽⁶⁹⁾er der Arbeit) クルト・フライ (Kurt Frey) に書簡をあて、その中でそれを提案した。⁽⁷⁰⁾ B・ヴィールシュによれば、「ポップは、工業は必要な資本を調達し得ないので、VW車の生産はDAFにより引受けられるべきであるとの見解を主張した。」⁽⁷¹⁾その後、BMWの代表者も参加するコブレンツ協議において、自動車工業側はVW計画放棄の態度を最終的に明確にし、また政府による計画実現を提案したのであった。

ところで、DAFによるVW計画実現の引受には、その背景に1つの理由があった。この計画の実現は、何よりもまず大きな企業リスクを伴う巨額の資本投資を必要とした。ハンドケによれば、国家は、とくに秘密再軍備の開始以降、多大の軍事的財政支出を負担していた。それゆえ国家には、この計画実現が必要とする資金調達が財政的に困難であった。そのうえ「大陸最大の自動車工場」VWの総建設費は、2億5,000万ライヒス・マルクに見積られていた。DAFのVW計画引受は、かかる事情を背景にしていた。およそ以上のように、⁽⁷²⁾ハンドケはそれを説明する。

さて、DAFによるVW計画実現施策を資料の上で具体的に明らかにしうるのは、1937年に入ってからである。DAFは、ヒトラーの命令により、計画実現、企業創設準備に着手した。まず1937年4月に、DAFの下部組織KdFの下部機関「旅行休暇局」(Amt Reisen, Wandern und Urlaub) は『VW車の実現』(Die Verwirklichung des Volkswagens. April, 1937.) という1つの報告書を提示した。この報告書の作成者は、KdF局長ボド・ラフェレンツ (Bodo Lafferenz) であったといわれる。その中では、VW車市場開拓の政策原案が構想され、後にその大部分が実施された。この報告書は現VW社に保管され、成立期VWの経営政

(69) 「労働管理官は、かつての労働条件決定機構が崩されたのちに、新しく国民共同体の見地から労働条件を決定し、或いは信任協議会の運営・決定された労働条件の実行を監督するものとして設けられた国家機関である。」(古林, 前掲稿, 189頁)。

(70) Wiersch, a. a. O., S. 177; Seherr-Thoss, a. a. O., S. 329.

(71) Wiersch, ebenda, S. 177.

(72) Vgl. Handke, a. a. O., S. 49.

策とくに販売政策を知る上で貴重な史料である。⁽⁷³⁾ つづいて同年5月に、B・ラフェレンツは、ダイムラー・ベンツ取締役J・ヴェルリンと自動車設計技術者F・ポルシェの協力のもとに工場建設計画を決定した。⁽⁷⁴⁾ さらに同年5月28日に、DAFは自動車生産および工場建設の準備を目的として、資本金48万ライヒス・マルクの「ドイツフォルクスヴァーゲン設立準備有限会社、ベルリン」(Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens m. b. H., Berlin, 以下、DV設立準備会社と略称)を創設した。その資本金のうち、10万ライヒス・マルクを、「DAF 経済事業信託有限会社」(Treuhandgesellschaft für wirtschaftliche Unternehmungen der Deutschen Arbeitsfront GmbH)が、さらに38万ライヒス・マルクを、「DAF 財産管理有限会社」(Vermögensverwaltung der Deutschen Arbeitsfront GmbH)が譲出した。これら2会社は、DAFが支配下に置いた企業の株式・持分保有を行い、ともにDAFの企業者活動を統括する「管理会社」⁽⁷⁵⁾であった。

DV設立準備会社の業務執行者には、J・ヴェルリン、F・ポルシェおよびB・ラフェレンツ⁽⁷⁶⁾が就任した。VW計画実現＝新規企業VWの創設事業は、この会社の設立により押し進められていった。

まず自動車開発については、DAFの受命以前に総額3,000万ライヒス・マルクもの多大⁽⁷⁷⁾の開発費を投じて、3台の原型VW車がポルシェによって開発されていた。その開発費は、民間自動車企業が当時の技術的諸条件のもとで新車開発に必要なとした資金のおよそ10倍に相当したといわれる。⁽⁷⁸⁾ しかしRDA理事会議長R・アルメルスがヒトラーに提出した前掲1936年2月8日付の「内密報告書」によれば、ポルシェによる自動車開発は、巨費の投入にもかかわらず、必ずしも政府指定の諸条件を満たすものではなかったようである。その後、ポルシェの開発になる30台の試験用VW車がダイムラー・ベンツによって製造され、ナチス親衛隊(SS)によって試験されていた。しかし1937年以降、RDAに代ってDAFが自動車開発資金を支出した。それにもとづいてポルシェの指揮下に自動車開発は続行された。

次に工場建設場所については、DAFの受命以降、工場立地の協議が開始され、多少の曲折をへて建設場所が決定された。工場建設計画には新工場都市の建設が含まれていた。新工

(73) Vgl. Wiersch, a. a. O., S. 113.

(74) Vgl. Wiersch, a. a. O., S. 105, S. 181.

(75) 「経済事業信託会社はドイツ労働戦線財産管理有限会社と共にドイツ労働戦線の財産保管会社である。」(独逸労働戦線中央事務局編, 前掲訳書, 535頁)。

(76) Vgl. Wiersch, a. a. O., SS. 181-182; Holzapfel, a. a. O., (1963), S. 38; Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 8.

(77) Holzapfel, ebenda, S. 26.

(78) Um die Zukunft des Volkswagenwerk, S. 8.

場および新都市の建設用地の決定のために候補地が検討された。候補地として、シュテンダ
ル——タンゲルミュエーデ地域、フルシュテンヴァルデ——シュトロフヴェ地域およびファ
ルレルスレーベン近郊の原野などが取上げられた。最終的に工場・都市建設場所として地理
的、交通的、戦略的理由からファルレルスレーベン地域が選ばれた。⁽⁷⁹⁾この場所選定について、
ハンドケはいう。「選定された場所は、地理的および戦略的に、非常に有利に位置していた。
それは、従来の工場中心地の外部にあった。それは、根本的な交通優位を示した。中部運河
をへて、ドイツの運河網への連絡が確立され、より廉価な運輸路が確保された。石炭業、製
鋼工業、ゴム工業およびその他の重要な供給諸工業の所在地は、新工場に対し非常に好都合
に位置していた。」⁽⁸⁰⁾ 因みに、この場所が、戦後のVW本社の所在地ヴォルフスブルクであ
る。

こうして、DAFによるVWの工場建設事業は開始され、新工場の建設と共に、新「自動
車都市」の建設が始まった。都市建設事業については、ペーター・コラー (Peter Koller)
という建築技師が主任設計者として任用され、1937年から彼による都市建設計画の準備作業
および地域調査が開始された。そして同年12月11日には、最初の工場・都市計画鳥瞰図がヒ
トラーに提出された。その後、1938年2月8日に工場敷地計画がDAF統師者R・ライに
提出され、同年2月24日から、DAFによる5,000万ライヒス・マルクの資金提供にもとづ
き、工場の基礎工事が開始された。そして同年5月26日に、ヒトラーにより、VWの定礎式
が「大国家儀式」として開催された。その際 KdF局長B・ラフェレンツがVW車製造の責
任者に任命され、VW車は、KdFの名称に因んで、「KdF車」と命名された。⁽⁸¹⁾

3.2. 企業設立と生産体制

3.2.1. 企業設立

VWは、1938年10月6日に、有限会社の企業組織形態をもって成立した。1938年9月16日
の「DV設立準備会社」の特別社員会議において、この会社を資本金5,000万ライヒス・マ
ルクの「VW有限会社」に転換することが決定され、こうしてVWは誕生した。⁽⁸²⁾その後、こ

(79) Vgl. Wiersch, a. a. O., SS. 182-200.

(80) Handke, a. a. O., SS. 54-55.

(81) Vgl. Handke, ebenda, SS. 50-55; Wiersch, a. a. O., SS. 111-112, SS. 193-194, SS. 201-202;
Scherr-Thoss, a. a. O., S. 304.

(82) ハンドケによれば、このVWの資本金は、当時ドイツ最大の自動車企業アダム・オベル株式会
社(1929年以来、ジェネラル・モーターズの子会社)の総設備資産額とほぼ同じであった。またダ
イムラー・ペンツ株式会社の設備資産額は、この時点では3,000万ドイツ・マルクであった(Handke,
ebenda, S. 50)。

の資本金は、1940年に1億ライヒス・マルク、さらに1941年に1億5,000万ライヒス・マルクに増資された。そのうち1億4,500万ライヒス・マルクを「DAF財産管理有限会社」が、残る500万ライヒス・マルクを「DAF経済事業信託有限会社」が醸出した。⁽⁸³⁾

また、設立時のVWの監査役会は、7人の役員によって構成された。そのうち5人までをDAF関係者が占めた。まず議長に「DAF国民経済中央部」(Zentralstelle für Volkswirtschaft der DAF) 部長ハインリッヒ・ジーモン (Heinrich Simon) が、また副議長に「DAF経済事務局」(Amt für wirtschaftliche Unternehmungen der DAF) 局長フランツ・シュトラウヒ (Frantz Strauch) が就任した。さらにその他のDAF関係の役員として、KdF局長B・ラフェレンツ、DAF他局の局長アレクサンダー・ハルター (Alexander Halter)、DAF所有下のドイツ労働銀行 (Bank der Deutschen Arbeit) 頭取アドルフ・ガイルホルター (Adolf Geyrharter) が就任した。そして残る2人の役員には、自動車設計者F・ポルシェとダイムラー・ベンツ取締役J・ヴェルリンが就任した。⁽⁸⁴⁾ここで注意を引くのは、ヴェルリンの役員就任である。彼は、1920年代の中葉にヒトラーの知己となり、それ以来ヒトラー寵愛の自動車交通政策顧問として働き、ポルシェと共にVW計画に深く関係した人物である。したがって、ダイムラー・ベンツのVW計画に対する利害関係は、終始一貫して、ヴェルリンを介して結びついていたことになる。

3.2.2. 生産体制

設立時のVWの生産能力、生産機構およびその組織構造などについての実態は、不詳である。というのは、それを実証しうる決定的な史料が未発見であるからである。ゾーレルシュによれば、VW設立事業の責任者であったB・ラフェレンツは独断で多くの決定を行い、それを最終的に文書で確認しなかった。それゆえ、ゾーレルシュはいう。「今日歴史家には、極度に貧しい口碑記述にもとづいてVWの創設および建設に関する諸経過の軌跡を完璧に辿ることは、極めて困難である。」⁽⁸⁵⁾

そこで、以下、今後の新史料発見を期し、既知の断片的史実より考察をすすめる。

VWの経営は、戦争勃発を契機として、会社設立後僅か1年をへて軍需経営に転換された。生産開始の時期は不詳である。既知の事実、1940年に入って軍用車の生産が開始されたことである。工場は、1939年秋に航空省 (Reichsluftfahrtministerium) により押収され、⁽⁸⁶⁾またVW車ごと、KdF車の単一車種生産・販売を予定したVWの当初の市場志向的経営方針は、軍用車製造に転換された。戦時期のVWの生産内容は、第1表の如くである。しかし問

(83) Vgl. Holzapfel, a. a. O., (1968), SS. 65-66; Handke, ebenda, SS. 54-55.

(84) Handke, a. a. O., SS. 55-56; Seherr-Thoss, a. a. O., S. 304.

(85) Wiersch, a. a. O., S. 171.

(86) Ebenda, S. 211.

第1表 戦時期のVWの生産

車種 \ 年次	1940年	1941年	1942年	車種別合計
軍用小型トラック	836	4121	5564	10521
無線車	125		350	475
通信車	24	176	1309	1509
修理車	20	305	1322	1647
KdF車		41	157	198
野戦軍用車			21	21
水陸両用車			511	511
合計	1005	4643	9234	14882

資料 Um die Zukunft des Volkswagenwerkes. S.10.

題は、戦時下のVWの実際の生産量が直ちにその本来の生産能力を示すものではなかったと思われることにある。というのは、すでに軍需生産の開始以前に単一車種生産を予定してほぼ完成していたといわれるVWの生産機構は、多車種の軍用車生産によって本来の生産能力を生産量に反映しえなかったと思われるからである。この点は、戦後のVWの急速な復興・発展の生産技術的基盤がその設立時に形成されたという意味で、重要である。1944年以降、VWの工場設備は爆撃破壊によってその60%を超える損害を受け、金額にして1億5,600万ライヒス・マルクもの莫大な純戦争損害を被ったといわれる。⁽⁸⁷⁾ それにもかかわらず、戦後1946年には1942年の総生産台数を超える1万台を、1948年には1.9万台、さらに1950年には8.2万台の乗用車を生産している。⁽⁸⁸⁾

VWの生産能力については、1938年8月2日付の『ベルリン株式新聞』(Berliner Börzen-Zeitung)によれば、DAF統帥者R・ライは、前日の8月1日にIGファルベン・レーヴェン工場創業第75周年を機会に「経営アピール」を行い、その中で豪語している。「フォードは年間に100万台の自動車を生産するが、フォルクスワーゲン製作所は年間に150万台の自動車を生産することができる。」⁽⁸⁹⁾しかしこのライの発言は、過度の誇張であるように思われる。

VWの工場建設後1939年の第2・4半期に初めて840人の労働力が雇用され、さらに第4・4半期には3,330人に増加された。この労働力をもって同年後半の5箇月間に1万台、翌1940年には労働力の増加によって12万台の自動車を生産することが計画されていた。では工

(87) Ebenda, S.197.

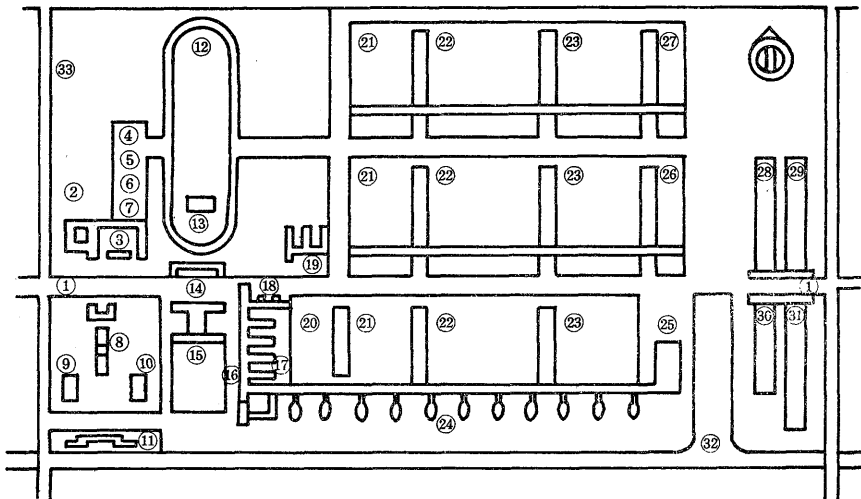
(88) Seherr-Thoss, a. a. O., 444 より算定。

(89) Berliner Börzen-Zeitung, 2. Aug. 1938.

場建設・生産技術面を担当したF・ボルシェは、どの程度の生産能力を体現する企業生産機構を予定していたのであろうか。彼は、1941年3月27日にP・カラーと協議を行い、その際、工場建設の第1段階において2交替制を採用し、1万7,500人の労働力、そのうち第1交替に1万人、さらに第2交替に7,500人の労働力を投入して、VWは年間に40~50万台の自動車生産を行うとの考えをもっていたといわれる⁽⁹⁰⁾。

VWの生産機構の完成態は不詳である。しかし1937年12月11日にヒトラーに提出された最初の工場計画鳥瞰図(第1図参照)から工場のレイアウトを概観しうる。この鳥瞰図の工場レイアウトから、実際の工場建設の第1段階において南側の工具製造工場・プレス工場・ボディ

第1図 VWの最初の工場計画鳥瞰図(1937年12月11日)



- | | | |
|------------|--------------|----------|
| ① 工場入口 | ⑫ 自動車試乗路 | ⑳ 機械工作工場 |
| ② ホテル | ⑬ 修理作業場 | ㉑ 食事ハウス |
| ③ サービス部 | ⑭ 消防詰所 | ㉒ 発電所 |
| ④ 荷積ホール | ⑮ 従業員ハウス・式典場 | ㉓ ゴム工場 |
| ⑤ 洗車ホール | ⑯ 管理部建物 | ㉔ ガラス工場 |
| ⑥ 自動車入庫ホール | ⑰ 技術事務局 | ㉕ 鍛造工場 |
| ⑦ 修理工作場 | ⑱ 見習工用宿舎・学校 | ㉖ 鋳造工場 |
| ⑧ 屋外プール | ⑲ 病院 | ㉗ 製鋼工場 |
| ⑨ スポーツ用ホール | ㉑ 工具製造工場 | ㉘ 圧延工場 |
| ⑩ 屋内プール | ㉒ プレス工場 | ㉙ 運河 |
| ⑪ ボートハウス | ㉓ ボディー製造工場 | ㉚ 工場住宅局 |

備考 1:25000の縮図。

資料 Wiersch, a. a. O., S.192 所載。

(90) Wiersch, a. a. O., SS.207-208.

一製造工場・機械工作工場列が削除され、南北に2列の工場列＝工場結合体が形成された。⁽⁹¹⁾それは、若干の変更を別にすれば、戦後のVWの工場レイアウトにはほぼ相応するといわれる。

3.3. 設立・運転資金の源泉

DAFは、VW車の量販政策として、「VW車貯蓄制度」(Volkswagen-Sparsystem)という一つの前納賦払方式を採用・実施した。この制度の採用は、ドイツの既存自動車企業が未だ嘗て達成しえない低価格大衆車ことVW車の市場を低所得階層に向けて開拓するという意図をもつものであった。しかし、また同時に、この制度がVWの資本調達に寄与したことも否めない。自動車の販売価格は、990ライヒス・マルクに決定された。この価格は、当時としては極めて低い価格ではあったが、しかし一般に当時の労働者の所得水準からして、それは現金で支払いうるものではなかった。この制度が採用された理由は、ここにあった。

このVW車貯蓄制度の原案は、1937年4月付の既述『VW車の実現』という報告書の中で提示された。それは、VWの販売政策の基本的な指導原理を提示するものであった。⁽⁹²⁾その作成後、KdFにより販売政策実施の準備が押しすすめられた。VW車貯蓄制度の大要が初めて国民に発表されたのは、1937年10月23日開催の「全国経営共同体第2回大会」(2. Reichstagung der Reichsbetriebsgemeinschaften)においてであった。それはR・ライによって発表された。それが再び発表されたのは、翌1938年5月26日開催のVWの定礎式においてであった。それは、B・ラフェレンツによって発表された。そしてこの制度の委細および実施開始が発表されたのは、1938年8月1日にIG・フェルベン・レーヴァークーゼン工場の第75周年を機会にR・ライが行った既述の「経営アピール」の中であつた。翌8月2日付前掲『ベルリン株式新聞』所載の記事によれば、ライの発表内容は次の通りであった。

- (1) すべてのドイツ人は、階級、身分および財産の如何にかかわらず、VW車の買手になることができる。
- (2) 保険料を含む最低貯蓄額は、週当たり5ライヒス・マルクとなる。この貯蓄額の規則的な厳守は、いずれ確定されねばならない時期をへて、1台のVW車の獲得を保障する。この時期は、生産開始の際に確定される。
- (3) VW車の貯蓄活動への申込みは、DAFおよびKdFの全役所で取扱われ、そこで委細を聞くことができる。⁽⁹⁴⁾経営は、一括注文を提出することができる。

(91) Ebenda, S.192ff.

(92) Vgl. Ebenda, S.135.

(93) 「全国経営共同体」は、DAFの経営外上部組織である。なお、この点については、古林教授の前掲稿を参照されたい。

(94) Berliner Börsen-Zeitung, 2. Aug. 1938.

以上のような貯蓄者要件のもとに、VW車貯蓄者は、KdF組織の下部役所において一定の資格審査を受け、それに合格したのち「KdF車貯蓄通帳」(KdF-Wagen-Sparkarte)を手渡された。販売価格990ライヒス・マルクおよび保険料200ライヒス・マルクのVW車を獲得するためには、最終的に週当たり5ライヒス・マルク以上の「貯蓄印紙」(Sparmarken)を買って貯蓄通帳に貼付け、定期的な積立を行うものとされた。当時の予定では、自動車の供給は1940年ないし41年には可能であるとされていた。しかし貯蓄者は、VW車の供給を請求しうる条件として、販売価格の最低75%の積立を課された。契約破棄は、原則として認められなかった。しかし、一定の例外的事情に対してのみ、払戻しの可能性が残されていた。それは、貯蓄者が自動車引渡し前に死亡した場合、厳重な調査の上、貯蓄額の20%が管理手数料として控除され、残額が相続人に返還されるというものであった。⁽⁹⁵⁾ こうして、僅かの払戻しの可能性を残す「強制貯蓄制度」が形成され実施されることになった。⁽⁹⁶⁾⁽⁹⁷⁾

VW車貯蓄者の積金は、全国を網羅するDAF・KdF組織を通じて集められ、「ドイツ労働銀行」の特別口座に振込まれた。⁽⁹⁸⁾ ヴィールシュはいう。「戦争終結までに、VW車貯蓄制度の枠内において総計33万6,638人の労働者、職員および自由職業者が1台のVW車に対し貯蓄をした。この比較的高い数値は、VW車貯蓄制度の発表後ほぼ1年目に戦争が勃発し、VW車のための悉くの宣伝が見捨てられただけに注目に値する。この貯蓄活動の枠内でドイツ労働銀行に預け入れられた金額は、2億6,786万7,937.3ライヒス・マルクであり、それには総価額で3,462万6,390.35ライヒス・マルクの利息がついた。この積金は、長期的投資として活用され、国家の財政融資において重要な位置を占め、過剰購買力の汲み上げを通して通貨および価格の安定化のために働いた。⁽⁹⁹⁾」(第2図参照)。

ところで、国民のどのような所得者層が、VW車貯蓄制度の対象と見做されたのであろうか。ヴィールシュによれば、政府作成の報告書『KdF車貯蓄制度』(Das Sparsystem für den KdF-Wagen. ohne Ort und Jahr.)の中で販売予測が行われている。

(95) 外国人については、ドイツに永住しているもののみ、申込みが許可された(Wiersch, a. a. O., S.158)。

(96) Vgl. ebenda, SS.151-157.

(97) この点について、ネルソンはいう。「契約の最も卑劣な部分は、取消および譲渡のできない性質であった。義務的な毎週の支払いを逃したり、あるいははや如何なる支払をもなさないとした労働者は、彼らが計画に入れてきた唯の1マルクをも、ことごとく失う危険があった。国家は、例外的な場合には取消しを認めたかもしれないが、しかし、全くそうする義務をもたなかったし、どんなことがあっても、払込金額の20パーセントの没収を常とした。契約は譲渡ができなかったため、実際に支払通帳(payment books)は、VW車の購入のためのほか、何ら固有の価値を持たなかった。」(Nelson, op. cit., p.63)。

(98) Holzapfel, a. a. O., (1963), S.41.

(99) Wiersch, a. a. O., SS.158-159.

1936年末に3,210万人の所得者(=100%)があった。そのうち、2,267万6,000人(70.6%)は、月額所得が125ライヒス・マルク以下のものであった。この階層はVW車の買手と看做されなかった。125から250ライヒス・マルクまでの所得者は653万7,000人(20.4%)、さらに251から415ライヒス・マルクまでは193万人(6%)、そして416から666ライヒス・マルクまでは71万人(2.2%)であった。残る24万7,000人(0.8%)は125ライヒス・マルクのものと同じくVW車の買手と看做されなかった。つまり既存自動車企業の市場に割込まないとの前提のもとに、VWの販売政策は高所得階層をその対象から除外していたのである。

次に、貯蓄者となったものの職業分類についてみると、同報告書から明らかになることは、次の通りである(第2表参照)。

1942年1月20日現在で、貯蓄者の圧倒的部分を占めたのは、俸給所得者(46%)および自営業者(31%)であった。とくに俸給所得者のなかでも職員および官吏の割合が高く、それに対し労働者の割合は低かった。すなわち、VW車貯蓄制度を介してのVWの量販政策の主

第2表 VW車預金者の職業別分類

俸給所得者	職員	29	46
	官吏	17	
自営業者	商業	10	31
	手工業	9	
	農業	6	
	工業	3	
	その他	3	
賃金所得者	商工業労働者	5	10
	農業労働者	5	
その他	自由職業者	5	13
	ツドイ軍	3	
	会社	2	
	無職者	1	
	その他	2	
合計		100(%)	

資料 Wiersch, a. a. O., S. 165 より作成。

要な対象となった国民階層とは、125から415ライヒス・マルクまでの所得者層（26.4%）であり、中間階級といわれる職員・官吏・自営業者層であった。⁽¹⁰⁰⁾つまりVW車市場の開拓を目標とするVWの販売政策は、この階層に向けられたのである。またそれは、戦前・戦時のドイツにおける大衆車市場の発展水準を示すものであったともいえる。ヒトラーがモータリゼーションを行うと高唱してやまなかったところの「勤勉にして有能なる」ドイツ国民の大部分は、依然乗用車を獲得しうる状況にはなかったのである。

4. 小 結

VWの成立過程は、第2次世界大戦前にドイツ自動車工業の発展が到達した一つの歴史的発展段階を特徴づけているように思われる。またそれが既存のドイツ自動車企業の私的企業者活動の枠内を超え、国家の企業者活動の一つの形態として実現されたという点では、VWは、その所有と支配の構造あるいは管理と組織の構造を分析する上において看過しえない特異性をもっている。小稿は、今後それをさらに掘下げて研究するためにこそ必要なものとして、VWの成立史を、その成立要因の究明に一つの史的分析視点をすえて明らかにした。したがって、小稿の研究は、例えば自動車企業の量産・量販体制の生成・発展をめぐる諸問題を国内的・国際的比較研究の形で検討する上において、これまでに蓄積されてきた、またされつつある経営史研究の成果を念頭におき、さらになお個別的に検討されるべき史的課題を残している。

(1978年12月稿)

(100) Ebenda, S.161, S.165.