

III 研究ノート III

旧東ドイツ商用車製造コンビナートに 関する若干の考察

：東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌を
探る—コンビナート基幹企業を中心に

古川 澄明

はじめに

東部ドイツ¹⁾では、自動車産業クラスターが成長している。それを有機的な連携組織網として成り立たせる中核的組織、すなわち「東部ドイツ自動車産業クラスター」(Automotive Cluster Ostdeutschland, ACOD)という組織が東部ドイツにおける自動車産業の持続的な発展のための新連邦5州横断的イニシアチブとして、自動車製造企業(OEM)、部品サプライヤー、サービス企業、研究機関、各種団体やその他の機関をメンバーにして形成されている。ドイツ再統一(1990年10月3日)後の東部ドイツ、とりわけドイツの自動車製造業の長い歴史に深く関わってきた南部地域(ザクセン州、テューリンゲン州)では、経済の再建のために、地方行政機関やその外郭団体(例えば経済振興機関)によって西側自動車工業企業の積極的な誘致による地域経済振興が熱心に推進され、それに呼応するかのよう²⁾に逸早く世界大手自動車メーカーや関連部品メーカーなどが進出し、産業集積が進んできた。そうした歴史的背景をもつ自動車産業クラスターの形成土壌を検討することは、少な

1) 1990年10月3日、ドイツ民主共和国(東ドイツ)はドイツ連邦共和国に吸収される形で消滅し、旧東ドイツ地域には5つの「新連邦州」(neue Bundesländer)が誕生した。「新連邦州」に対して、旧西ドイツ地域は「旧連邦州」(alte Bundesländer)と呼ばれる。本稿では、前者を東部ドイツ、後者を西部ドイツと呼称することとする。またドイツ民主共和国(Deutsche Demokratische Republik、首都ベルリン、DDRと略称されてきた)については、東ドイツと略称し、適宜、東独、DDRとする。

らず学術的に有意義であろう。

ところで、東ドイツは、第二次世界大戦終結後の「東西冷戦」が産み落とした「落し子」であった。ソ連軍占領区域(Sowjetische Besatzungszone)に位置したドイツ地域において、1949年7月10日に東ドイツは誕生し、建国後41年をへて、1990年10月3日に西ドイツ²⁾と再統一する形でドイツ連邦共和国へ吸収されて、独立国家としては消滅した。建国当事に20歳であった青年は国家消滅時には61歳、建国時に生れた子供は41歳ということになる。そしてドイツ再統一の年に生れ孫は、2008年現在では17歳になっていて、再統一時代に親世代が体験した歴史のドラマの断片すらも記憶にないであろう。つまり東ドイツ時代を青年期や壮年期に過ごしてきて「社会主義社会」の体験を共有できる世代は、凡そ、二世帯ということになる。また建国時に20歳だった青年は、ヴァイマル共和政(Weimarer Republik, 1919-1933年)下の世界大恐慌の年(1929年)に生れて、ヒトラー支配体制(1934-1945年)下のナチ時代に思春期を送ったことになるのである。

東ドイツ建国の時代に親となった世代はナチ時代の価値観を否定して「社会主義的」価値観を受け入れたであろうが、その価値観を受け継いだ「子」の世代は、壮年期に至って既存の価値観を捨てて新しい「市場社会的」価値観を受け入れなければならなかった。東ドイツに生きてきた二世帯が体験した「社会主義社会」における自動車工業とは、どのような存在であったのだろうか。そこで、本稿は、「東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌」に関する筆者の一連の研究³⁾の一部として、商用車製造コンビナートについて、歴史的な概見を描こうとするものである。

ドイツ連邦共和国の新連邦州 (Neue Bundesländer) こと東部ドイツの自

2) ドイツ連邦共和国 Bundesrepublik Deutschland, 首都ボン Bonn(1949-1991年間)、再統一ドイツの首都ベルリン(1991年6月20日、連邦議会決議)、BRDと略称されてきた。以下、西ドイツと略称し、適宜、西独、BRDとする。

3) 次の拙稿を併せて参照のこと：「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-」『山口経済学雑誌』第55巻第6号、2007年3月；「東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌：アイゼナーハ地域の自動車製造業史(1)」同誌第56巻第2号、2007年7月、「同(2)」同誌第56巻第3号、同年9月、「同(3:完)」同誌第56巻第4号、2007年11月。

自動車工業は、第二次世界大戦前・戦中期のドイツ自動車工業の生成・発展、戦後の東西ドイツへの同工業の分断、東ドイツ時代の同工業再建をへて、ドイツ再統一に伴うその解体と西側自動車工業の進出による同工業の再生によって、今日の再興に至っている。東ドイツ時代には、同工業は、国家的工業管理という限定的な枠内でみれば、乗用車製造コンビナート（VEB IFA-Kombinat Personenkraftwagen⁴⁾、略称 IFA-Kombinat PKW、総従業員約 5 万人）、商用車製造コンビナート（VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen、略称 IFA-Kombinat NKW、総従業員約 4 万人）、オートバイ製造コンビナート（VEB IFA-Kombinat Zweiradfahrzeuge）、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）から成り立っていた⁵⁾。本稿では、それらのうち、商用車製造コンビナートを概観し、東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌を解析するための予備的研究とするものとする。

1. 旧東ドイツ自動車工業

(1) 自動車工業の戦後条件

では、社会主義国家東ドイツの自動車工業とは、どのような存在であったのであろうか。かつて経済的に後進国であったソビエト連邦では消費財産業よりも生産財産業、とくに重化学工業に重点を置いた工業化が推進されたが、東ドイツでも同様に、重化学工業の発展が重視された。

西ドイツ内務省（Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen）が編集した『東ドイツ・ハンドブック⁶⁾』によれば、ドイツ分断以前の東ドイツ領域には、西ドイツ領域における工業化とほぼ同じ規模で工業化が実現していたといわれる。しかし、戦後東ドイツの工業条件は、西ドイツのそれとは

- 4) VEB = Volkseigener Betrieb（人民所有企業）、IFA = Industrieverband（or.-vereinigung）Fahrzeugbau（自動車製造工業連合）。
- 5) 前掲拙稿「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」を参照のこと。「自動車製造工業連合」（IFA: Industrieverband Fahrzeugbau）については、後述。
- 6) Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen（Hrsg.）, *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, S.606.

相違していた。戦後西ドイツの工業条件については、「アーベルスハウザー論争」としてよく知られている。戦後東ドイツのそれについても研究実績がなくはないが、本稿では、戦後東ドイツでの自動車工業の発展条件を確認する限りで触れるので、下記の紹介に留める⁷⁾。

1985年現在の東ドイツ領にあたる地域が第二次世界大戦前の平時生産(Friedenproduction)の最後の年、つまり1936年の工業生産に占める割合を見ると、同地域はドイツの工業生産の約30%を占めていた。因みに、東ドイツ領土(10.8万sq.km)は西ドイツの領土(24.8万sq.km)の半分以下であった。1939年に、戦後の東ドイツ領域にあたる地域には、16.7百万人の住民が暮らし、西ドイツ地域には43.0百万人が住んでいた。戦後の西ドイツには、原材料工業と重機械製造工業が集中していた。戦前の中部ドイツには、とくに繊維機械製造業、印刷業、精密機械工業、光学機器工業、軽工業および食品工業が主要生産拠点を置いたが、これらの工業部門は戦後圧倒的にソ連占領地域(Sowjetische Besatzungszone, SBZ)、つまり東ドイツ領の南部地域に集中した。一方、戦前の北部ドイツは農業地帯であったので、同地域では原材料工業や原材料に直結した重機械工業がほとんど発達していなかった。この地域には、地下資源がなかったからである。1945年までのドイツ領土での鉱物産出量に占める戦後東ドイツ領域の比率は、1936年時点では、鉄鉱石で5%、石炭で2.3%であった。つまり、重工業が発達するための出発点が欠如していたのである。コークス、銑鉄、粗鋼、圧延製品の生産は西ドイツ領域に集中した。カリ塩と褐炭の資源だけは東ドイツ領域に属したので、戦後その産出量は著しく伸びた⁸⁾。

7) 「アーベルスハウザー論争」については、ヴェルナー・アーベルスハウザー『現代ドイツ経済論：一九四五-八〇年代にいたる経済史的構造分析』(酒井昌美訳)朝日出版社、1994年(Werner Abelshäuser: *Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1980*, Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1983); 工藤章『20世紀ドイツ資本主義-国際定位と大企業体制』東京大学出版会、1999年、446-465頁以降; 戦後東ドイツの工業条件については、例えば上杉重二郎『東ドイツの建設』北海道大学図書刊行会、1978年; 金鍾碩『東ドイツ経済の構造』ミネルヴァ書房、1973年、21-22頁; H.ヴェーバー『ドイツ民主共和国史: 「社会主義」ドイツの興亡』(斎藤哲、星乃治彦訳)日本経済評論社、1991年(Hermann Weber: *Die DDR 1945-1990*, München: R. Oldenbourg, 1988)などを参照。

第1表 1936年時点のドイツ領土工業生産で見た
1970年現在東ドイツ領の工業比率（%）

製鉄業	7
工作機械製造業	50
繊維機械製造業	68
事務機器製造業	82
精密・光学機器工業	33
繊維工業	37
衣料製造業	45

資料 Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen
(Hrsg.): *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, S.605 (原
資料: Werner Bröll: *Die Wirtschaft der DDR,
Lage und Aussichten*, München 1970, S.11).

第1表に見られる通り、東ドイツ領域には、戦前1936年当時、冶金工業基盤は脆弱であったが、それに対比して、高度に専門化された労働集約的な金属加工工業が発達していた。

東ドイツ領域に残った工業は、同領域に相当する1936年当時のドイツ領域の国民総生産高（Bruttosozialprodukt BSP, GNP）の約27%であったといわれる。第2表に見られる通り、戦争損害や戦争賠償によって、東ドイツ領域は1936年当時の同領域の生産能力の半分以上を喪失したとされる。筆者の資料調査の限りでは、戦後東ドイツの詳細な戦争損害統計が見当たらないので、戦争賠償に起因した正確な損害実態を把握することができないが、東ドイツの戦争賠償損失については、西ドイツの工業生産能力の同損失の2倍とする評価に至るまで、種々の評価があるといわれる⁹⁾。同表が示すとおり、自動車製造業では、戦中期の爆撃損害に加えて連合軍とくにソ連軍による戦争賠償接収による損害が大きかったものと思われる。企業レベルでの自動車製造業再建史を検討することで、その実態に迫ることができるかもしれない。そ

8) Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.): *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, S.605; Vgl. Werner Bröll: *Die Wirtschaft der DDR, Lage und Aussichten*, München 1970, S.11).

9) Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.): *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, S.606.

の作業は別の機会に譲ることとする。

第2表 東ドイツ工業の工場解体損害 (%)

製鉄業	80
ゴム工業	80
精密・光学機器工業	60
機械製造	55
自動車製造	55
パルプ・製紙工業	45
エネルギー生産	35
褐炭採鉱	20
練炭製造	20

資料 Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen
(Hrsg.), *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, S.606.

(2) 戦後経済再建の重点と自動車工業

1945年後の工業再建は政治的観点を優先する計画に従って行われた。計画はソ連によって決定され、SED 指導部 (Sozialistische Einheitspartei Deutschlands¹⁰⁾) によって実施された。ドイツの分断は、中部ドイツの加工工業を西ドイツにおける原料や半製品の伝統的な購入元と主要な販売市場から切り離れた。そのことに起因した困難は、個々の工業諸部門が戦争とソ連戦争賠償政策によって様々な生産能力損失を被ったよりも大きかったといわれる。したがって、東ドイツの工業は外部からの支援を必要とした。SED 指導部は

10) SED こと「ドイツ社会主義統一党」は第二次世界大戦後のソ連軍占領地域で1946年にドイツ社会民主党 (SPD) とドイツ共産党 (KPD) を継承する形で生れ、ソ連占領軍の強い影響力の下に指導政党、つまり「国家政党」(Staatspartei) となり、東ドイツ政治システムの権力頂点にあって政党独裁政治を行った。1980年代末にはソ連の覇権に支配されてきた社会主義世界が崩壊しはじめ、東ドイツ (1949年10月7日誕生) は40年間の社会主義時代をへて体制転換の宿命を受け入れなければならなかった。1989年11月9日に東西冷戦の象徴であった「ベルリンの壁」が開放され、同年12月1日の人民議会で東ドイツ憲法から SED の国家指導的役割条項が削除された。1990年2月に SED から新党「民主主義的社会主義党」(PDS, Partei des Demokratischen Sozialismus) が生まれ、ドイツ再統一 (1990年10月3日) 後の変遷をへて、2007年6月には他の左翼政党と合併して新党「左派」(Die Linke) となっている。

ソ連に支援を求め、ソ連の経済システムを採用した。その際に、原材料工業諸部門（褐炭工業、エネルギー、製鉄業、化学原料工業）の増強と、中部ドイツではそれまで根付いていなかった重機械工業の育成への着手が最重要課題とされた。中部ドイツの脆弱な工業部門を育成・強化する工業増強政策のために、部分的に国民の消費を犠牲にして巨額の投資資金が投入されたといわれる。工業は東ドイツのもっとも重要な経済領域であった。かくて、国民総生産高に占める工業の比率は1982年に70%を超えた（工業生産に従事する手工業を含み、建築関係の手工業を除く）。工業の従業員比率は1982年に38%を占め、他の全経済諸分野から抜きん出ている。同年に経済全体の総設備投資額の56.7%が工業に投下された。この比率は、1970～1980年間に、1975～1977年間に例外として、常に50%を超えていた¹¹⁾。

東ドイツの軽工業（繊維工業を含む）は、1950年に全工業の生産の25%弱を占める代表的工業であったが、一方、冶金は6%、機械・自動車製造は17%を占めたに過ぎず、相対的に低い比率であった。しかし工業の部門構造は独自の重機械製造業の確立、冶金工業や化学工業の拡大の過程で重化学工業の比重増大へと変化していった¹²⁾。

（3）国家的生産集中化と自動車工業

産業構造の変化とともに、生産の集中化が推進された。1950年代末にほぼ2万企業を数えた工業企業数は、1982年には4,029企業に減少していた。とくに原料工業では少数の大企業に生産が集中された。1970年には全工業労働者の三分之一が工業各省の直接管理下に置かれる35コンビナートで雇用されていたが、1982年には中央管理下に置かれる工業（Zentralgeleitete Industrie）の全従業員数の98%が133コンビナートで働いた。小規模工業企業とくに地方自治体工業企業（kommunaler Industriebetrieb）の大半は県管理下の工業に所属した。東ドイツには、第1図の通り、1952年に定められた15の県（Bezirk）¹³⁾

11) Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.), *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, S.606.

12) *Ebenda*, S.606-607.

が1990年のドイツ再統一まで存在した。その最高行政機関は「県議会」(Rat des Bezirks)であった。15の県とは、ロストック (Rostock)、シュベリン (Schwerin)、ノイブランデンブルク (Neubrandenburg)、マクデブルク (Magdeburg)、ポツダム (Potsdam)、ベルリン (Berlin)、フランクフルト・オーダー (Frankfurt/Oder)、エアフルト (Erfurt)、ハレ (Halle) ライプツィヒ (Leipzig)、ドレスデン (Dresden)、コットブス (Cottbus)、ズール (Suhl)、ゲラ (Gera)、カール・マルクス・シュタット (Karl-Marx-Stadt) であった。戦後ベルリンは東西ベルリンに分断し、東側が東ドイツ首都となった。1952年に都市名ケムニッツ (Chemnitz) がカール・マルクス・シュタットに改称され、この都市名が県名にも採用された¹⁴⁾。

中央政府の工業諸省は、たいてい2, 3の工業諸部門の中央管理・計画を担う国家機関であった。それらは、通常、幾つかのコンビナートや施設を直接の管轄下に置き、計画化セクターでは国家計画委員会 (Staatliche Plankommission) に服した。工業諸省は東ドイツ国家の創設によって形成されたが、国家機構や経済管理組織の改革に伴ってその名称を変えた。工業の管理は、1958年以降、国家計画委員会の任務であったが、1961年から1965年まで国民経済評議会 (Volkswirtschaftsrat) の任務となった。1965年末、国民経済評議会は新経済制度 (Neues Ökonomisches System) の第一段階の終了に伴って解体され、工業の管理は再び国家計画委員会へ移された。1966年1月に上記評議会の工業管理諸部門から8つの工業省が生れ、その後の改編をへて、1984年現在、10工業省が設けられていた。すなわち、県管理工業・食品工業省、化学工業省、電子・電気工学省、鋳業・冶金・カリ省、石炭・エネルギー省、軽工業省、重機械・設備製造省、工作・加工機械省、一般機械・農業機械・自動車製造省、ガラス・陶磁器製造省である。さらに地勢管理省も工業省のカテゴリーに入れられていた。また工業に関係する重要な中央経済官庁として工業や他の国民経済分野への原材料供給を管轄した原料経済省

13) Gesetz über die weitere Demokratisierung des Aufbaus und der Arbeitsweise der staatlichen Organe in den Länder in der Deutschen Demokratischen Republik vom 23. Juli 1952.

14) Vgl. Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.), *a.a.O.*, Bd.1, S.752.

第1図 旧東ドイツ15県 (1952年制定)



資料：DDR Verwaltung 060415.png, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*,
インターネットサイト http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:DDR_Verwaltung_060415.png (2007年11月23日現在) からダウンロード、カラー
色彩を白黒に変更。

が存在した。工業諸省は他の中央官庁とともに閣僚評議会（政府）の機関であったので、各工業相は閣僚評議会委員であった。彼らは、次のような任務を負った。すなわち、国家計画委員会から受け取った国家的計画を個々の工業諸部門に対して具体的な達成課題にして示し、コンビナートに対して独自の計画原案の作成を指令した。コンビナートの長期計画および年度計画の作成のさいにコンビナートを指導・監督した¹⁵⁾。

コンビナートは、東ドイツでは、鉱業、製造業、運輸交通業、放送業における基礎的な経済単位であった。1950年代以降、人民所有企業連合（VVB）と並存する形で、種々の生産諸段階を担う人民所有諸企業の連携的結合と基

15) 「東独経済運営機構図」については、前掲拙稿「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」, 224頁参照のこと。Vgl. Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.), *DDR Handbuch*, Bd.1, 1984, Verlag Wissenschaft und Politik Köln, S.612-613; Friedrich, Gerd usw (Hrsg.): *Leitung der sozialistischen Wirtschaft*. Lehrbuch. Berlin: Verlag Die Wirtschaft, 1983, S.1-2.

幹企業による統括管理といった組織形態のもとにコンビナートが編成されていった。東ドイツでは、コンビナートは、工業諸省ないし県評議会の管轄下に置かれた。前者は中央管理コンビナート (zentral geleitete Kombinate), また後者は県管理コンビナート (bezirksgeleitete Kombinate) と位置づけされた。1990年中葉に172の中央管理コンビナートと143の地方管理コンビナートが存在した。そうしたコンビナートは、ドイツ再統一(1990年10月3日)を前にしたその過渡期(1989年11月～1990年9月)に資本会社 (Kapitalgesellschaft) に転換され、再統一後に信託公社によって民営化の対象とされた。

東ドイツでの経済管理制度の改革は1958年2月以降に押し進められ、1963年以降、国家的経済管理の「新経済制度」への移行が開始され、とくに1968年11月29日の「人民所有コンビナートの形成と法的地位に関する指令」(Verordnung über die Bildung und Rechtsstellung von volkseigenen Kombinat) vom 29. April 1968) にもとづいて、工業と建設業でコンビナートが新たに形成されていった¹⁶⁾。

自動車工業分野についても、こうした国家的経済管理制度の改革のなかで、最終的に1978年1月1日付けの閣僚評議会幹部会指令にもとづいて、4つのコンビナートが形成された。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。そのうち3つの完成車製造企業、すなわち 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」Stammbetrieb, 小型トラック「バルカス」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 商用車製造コンビナート」(VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen, 略称 IFA-Kombinat NKW, 総従業員約4万人) が組織された。その傘下にも 3つの完成車製造企業、すなわち VEB Automobilwerke Ludwigsfelde (「基

16) 金, 前掲『東ドイツ経済の構造』, 160-188頁参照のこと。

幹企業]), VEB Robur-Werke Zittau, VEB Fahrzeugwerk Waltershausen が中核企業となり, それらを中心にして14のエンジン・付属部品製造企業および販売企業が同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) が組織された。「基幹企業」の地位を持つ VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau と他の9企業が同コンビナートを構成した。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) が組織された。このコンビナートは, VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann“ Suhl, VEB Motorradwerk Zschopau, VEB Mifa-Werk Sangerhausen, VEB Blechformwerke Erzgebirge といった企業から構成された¹⁷⁾。

ところで, 社会主義社会における自動車工業は計画経済システムの中に組み込まれた他律的存在であったので, 市場社会におけるそれとは社会的性格を異にしていた。歴史的に見て, そもそも自動車を製造する事業が一つの工業分野として逸早くその地位を確立するアメリカ合衆国では, 19世紀末に数多く簇生した自動車メーカーが競争によって淘汰され, やがて1908年に自動車の大量生産システムを導入したフォード社 (Ford Motor Company, 1903-) が1913年にそれを確立して自動車価格を大幅に引き下げ, また販売サービスの充実によってアメリカ自動車市場の支配的シェアを占める大企業になった。しかし1920年代に入ると, フルライン戦略とマーケティング戦略を採用したGM社に首位の座を奪われ, アメリカ自動車工業も新しい時代を迎えていった。

自動車の発明で先駆的であったドイツやフランスやイギリスでは, 自動車

17) 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。なお, 4つの自動車工業コンビナートについては, 前掲拙稿「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」で簡単に紹介したが, 詳細は次の研究書を参照のこと: Peter Kirchberg: *Plaste, Blech und Planwirtschaft. Geschichte des Automobilbaus in der DDR*. Berlin: Nicolai Verlag, 2000, S.371ff.; Reinhold Bauer: *Pkw-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 1999, S.30ff.

工業の確立はアメリカ合衆国の後塵を拝した。1930年代に入って、とくに1934年に国家政権を握るナチスが自動車工業の育成に力を入れ、アメリカ合衆国でのモータリゼーションを目標にして自動車専用道路の建設に着手し、また国家的な自動車製造事業「国民車製作所有限公司」(Volkswagenwerk GmbH)の創設により、大衆向け乗用車の大量生産・大量販売を計画し、工場建設に取り組んだ。しかしその構想は戦争によって頓挫し、ドイツにおいて大衆向け乗用車の本格的な大量生産・大量販売が始まったのは、第二次世界大戦後であった。日本もまた、第二次世界大戦後に欧米から製品・生産技術を学び政府の支援を受けながら、独自の自動車工業を確立することになった。

市場経済社会において自動車工業の確立で後発であったドイツ、フランス、イギリス、日本などにおいては、たしかに政府による工業振興策の支援を得て、自動車工業を確立していったが、いずれにおいても、政府が自動車工業の確立への全面的な主導権を握って投資を行い、組織的編成に取り組んだわけではなかった。たしかに政府は第二次世界大戦前や戦中期に自動車工業に対して、同工業の軍事的重要性への政治的認識から、自動車モデルや部品などに対する規格統廃合政策を実施し、工業育成を図った。そうした政策がその後の自動車工業の発展に少なからず影響していることも否定できない。しかしそうした政策は、政府が直接に工業確立に取り組んだ社会主義社会での工業化政策とは事情が違っていた。社会主義計画経済では、経済資源の配分を市場の価格調整メカニズムに任せるのではなく、国家が計画的配分と生産・分配・流通・金融を統制したので、自動車工業は国家の計画経済政策の枠内において、その存在を位置づけられていた。

2. 自動車工業コンビナートの形成

(1) コンビナート全体構造

東ドイツ自動車コンビナート(IFA-Kombinat)¹⁸⁾の形成への経緯については、上述において触れた。自動車製造工業連合の略称 IFA (Industrieverband

Fahrzeugbau) は、後述の通り、1948年7月に、それまでソ連占領下のザクセン地域で始まった自動車製造業の政治的統括管理（「第19工業管理部自動車製造業」Industrieverwaltung 19 Fahrzeugbau, 1946年7月設立）が、ソ連占領地域の全土に拡大されたさいに用いられた呼称であった。東ドイツの自動車製造業を担う完成車製造企業や部品製造企業や自動車販売・サービス企業の連合体であった。これは1958年に自動車製造業の人民所有企業連合（VVB Automobilbau）として再編成され、その後1978年のコンビナートへの自動車工業の再編成まで存続した¹⁸⁾。換言すれば、自動車工業におけるコンビナート組織形態での企業間関係と生産システムは、その編成（1978年）からドイツ再統一（1990年）までの、ほぼ10年間における計画経済的工業統括管理の試みであった。IFA 自動車コンビナートから生み出された社会主義時代の乗用車モデルは、今日では東部ドイツの街路でも珍しくなったが、自動車ミュージアムに保存されている。例えばツピッカウ市の「アウグスト・ホルヒ・ミュージアム」（August Horch Museum Zwickau：東ドイツ時代に乗用車「トラバント」を製造した国営自動車製造企業 VEB Sachsenring Zwickau の企業附属ミュージアムを継承）や、アイゼナーハ市の「社団法人・自動車製造ミュージアム」（Automobilbau-Museum Eisenach e.V.：東ドイツ製中型乗用車モデル「ヴァルトブルク」を製造した国営自動車製造工場 VEB Automobilwerk Eisenach が同地に存在した）、あるいは「ドイツ自動車歴史ミュージアム」

18) 「コンビナート」は、根本道也『東ドイツの新語』（同学社、1981年）では「国営複合企業」とも訳され、次のような説明が付けられている。「科学技術上および経済的に密接に関連しあっている種々の産業部門の生産過程を、一つにまとめている大規模な国営企業体。ロシア語 *kombinat* の借用語である。日本でも石油化学系の産業分野ではこの言葉が使われているが、東ドイツでは各種産業分野にコンビナートと称する企業がある。1960年代後半にたくさん作られた。いわば国営企業の複合体であるから、国営企業の場合と同じ規則が通用する。Kombinat を基礎語とした合成語も多いが、それらはみなロシア語からの借用語である。」（同書、56頁）。例えば、Baukombinat「建設業コンビナート」、Braunkohlenkombinat（BKK）「褐炭採掘業コンビナート」、Chemiecombinat「化学工業コンビナート」（同頁）。

19) Reinhold Bauer: *Pkw-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungen*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 1999, S.30ff.

(EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte, Amerang, 西部ドイツ²⁰⁾)などで鑑賞することができる。そうした乗用車モデルは、西側製モデルを仰望するべくもない社会的存在であったのである。

(2) 自動車工業コンビナート前史

東ドイツの自動車工業においてコンビナートが形成されるのは、上述の通り、1978年1月のことである。それ以前には、企業連合の形態で緩やかな企業間連携関係が形成されていた。工業・企業に対する国家的管理統制の始まりは、第二次世界大戦終結後のソ連占領時代まで遡る。戦後1945年秋にはソ連軍占領地域、とくにザクセン地域において仮差押え、ないし、没収された工業企業を管理する新組織形態が採用されはじめている。その後、ドイツにおけるソ連軍政府(Sowjetische Militäradministration in Deutschland, SMAD)の命令に従って、接収企業は全部で65の工業管理部(Industrie-Verwaltungen)の下に編成された。これらの工業管理部は、開発・材料確保・生産から販売に至るまで、工業生産に対するソ連軍政府の強権的影響力を確保しようとするものであった。

少し詳細に見てみよう。ソ連占領地域では、同軍政府(Sowjetische Militäradministration in Deutschland, SMAD)の指示(Anordnung)によって最終的に収用された企業が、1946年夏に創設された全部で65の工業管理局(Industrie-Verwaltungen)に統合されたが、ソ連軍による工業企業の仮差押えと管理はザクセン地域で始まった。それは、1946年1月に収用企業の信託管理を発端

20) ドイツ自動車歴史ミュージアムは、ドイツ・バイエルン州のアメランク村(Dorf Amerang)にあるドイツ製クラシックカー(deutsche Oldtimer)を収集した自動車ミュージアムである(EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte in Amerang/ Chiemgau, Wasserburger Straße 38, 83123 Amerang / Chiemgau)。同ミュージアムには、220台以上のドイツ製クラシックカーが展示されている。加えて、自動車産業界、ミュンヘンの「ドイツ・ミュージアム」(Deutsches Museum München)、ベルリンの「ドイツ技術ミュージアム」(Deutsches Technikmuseum Berlin)や個人収集家からの貸出によって、展示品の充実が図られている。ミュージアムはその創設者 Ernst Freiburger sen. という人物によって、彼の故郷 Amerang に設立された(典拠は同ミュージアムのインターネット・サイト、<http://www.efa-automuseum.de/geschichte/automobilgeschichte.htm>)。

としていた。1946年7月1日、ケムニッツに本部を置く「第19工業管理局自動車製造」が設立され、これがザクセン西部地域 (Westsachsen) にあった18の自動車製造企業を掌握下に置いた。18企業の内訳は、5つの自動車・エンジン製造企業、9の部品製造企業、および4つの自動車修理工場であった。ザクセン東部地域については第17工業管理局 (本部ドレスデン)、ザクセン中部・東部については第18工業管理局 (本部ライプツィヒ) が設けられた。第17、第18工業管理局は1947年末に解消され、それらの所管にあった企業はすべて第19工業管理局の管轄下に置かれた。それによって、第19工業管理局は1948年1月1日の発効をもって全部で17自動車製造企業、8ボディ製造企業、22自動車修理企業を統括した。中央集権化の軍政的強行により、接收企業を管理する機関として「第19人民所有企業連合」 (19 Vereinigungen Volkseigener Betriebe, VVB) が創設された。1948年7月1日、「ドイツ経済委員会」 (Deutsche Wirtschaftskommission) の指令に従って、この第19工業管理部は、ザクセン地域に限定された組織から、ソ連軍占領地域全土を管轄する「IFA 人民所有自動車企業連合」 (IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke) に吸収された²¹⁾。

こうして1940年代末、軍政的中央集権化を強化する過程で、全部で19の人民所有企業連合 (Vereinigungen Volkseigener Betriebe, 略称 VVB) の創設が行われた。「IFA 人民所有自動車企業連合」は1951年に、国家的中央管理 (staatliche Hauptverwaltung) のもとに置かれた後、1958年にカール・マルクス・シュタット (Karl-Marx-Stadt [東独時代], 現Chemnitz) において新しく創設された「自動車製造人民所有企業連合」 (VVB Automobilbau) に組み込まれた²²⁾。因みに、それぞれ企業連合には、IFA, IKA, NAGEMA, VEM, RFT といった略称に冠された。それらの略称は、たいてい東ドイツの終焉による工業解体に至るまで用いられた。略称 IFA は、東ドイツ時代に人民所有企業連合からコンビナートへ移行してもその名称に冠されて残された²³⁾。

21) Vgl. Bauer: *a.a.O.*, S.35ff.; Kirchberg: *a.a.O.*, S.54-55, S.371ff.

22) Vgl. Bauer: *a.a.O.*, S.35ff.; Kirchberg: *a.a.O.*, S.54-55, S.371ff.

自動車製造企業連合は、その結合度が相対的に緩く、党指導部と国家指導部の権限行使に十分に対応するものではなかったため、上述の通り、その結成から10年後の1978年1月に、国家的経済管理制度の改革のなかで、完成製品カテゴリーに応じて、商用車 (NKW)、乗用車 (PKW)、バス (Busse)、オートバイ (Motorräder)、自転車 (Fahrräder)、エンジン (Motoren)、トラクター (Traktoren)、トレーラー (Anhänger)、自動車付属品 (Zubehör) およびその他のカテゴリーに応じて、IFA という、意味を失った略称を冠した4つの「人民所有コンビナート」(volkseigenes Kombinat)に転換された。コンビナートは基幹企業(Stammbetrieb)によって管理され、たいていは主力企業が基幹企業であった²⁴⁾。

3. 商用車コンビナートの概観

(1) 全体構造

商用車コンビナート、すなわち「人民所有企業 IFA 商用車コンビナート、ルートヴィヒスフェルデ」(VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde)は、上述の通り、1978年1月に編成された。コンビナートの傘下には、筆者の調査の限りでは、3つの完成車製造企業、22部品製造企業、1輸入企業が所属していた。基幹企業(Stammwerk)はベルリン南部郊外に位置する小さな街ルートヴィヒスフェルデに本拠を置く「ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB Automobilwerke Ludwigsfelde, AWLと略称)で、トラック製造企業(製造モデル:トラック W50, L60)でもあった。その他に完成商

23) IKA=Vereinigung Volkseigener Betriebe für Installationen, Kabel und Apparate Leipzig (ライプツウィヒ配管配線設備企業連合)。NAGEMA=Nahrungs- und Genussmittelmashinen (食品・嗜好品製造機械企業連合)は、主としてチョコレートやボンボンなどの製菓製造工業へ向けた機械や装置を製造した。VEM=VVB des Elektromaschinenbaues (電動機械製造企業連合)。RFT=Rundfunk- und Fernmelde-Technik (ラジオ・電信電話技術企業連合)は、通信技術に関わる多様な企業の連合体であった。

24) Vgl. Industrieverband Fahrzeugbau, in: Wikipedia. Die freie Enzyklopädie, Internetauftritt, http://de.wikipedia.org/wiki/Industrievereinigung_Fahrzeugbau (am 28.Nov.2007). なお、本稿では、資料的制約からインターネット上の『ウィキペディア (Wikipedia)』をその信憑性に疑念を残しながら便宜的に傍証的資料として利用していることを断っておく。

用車メーカーとして、「ロブーア製作所チッタウ」(VEB ROBUR-Werke Zittau, 製造モデル: フェノーメン [Phänomen:トラック], ロブーア [Robur:トラック, マイクロバス]), ヴァルターズハウゼン自動車製作所」(VEB Fahrzeugwerk Waltershausen: 多目的商用車 Multicar) が傘下に属した。本稿では、以下、「ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」について概観を紹介するものである。

この企業の本拠地はポツダム県 (Bezirk Potsdam, 現ブランデンブルク州 Brandenburg) に位置した(前掲第1図参照)。製造車種はトラック(Lkw W50 と LKW L60)であった。この企業は、旧メルセデス・ベンツ社の航空機用エンジンの組立工場を継承して生まれた。1945年以降、「ルートヴィヒスフェルデ工業製作所」(VEB Industrierwerke Ludwigsfelde)という企業名のもとに、工場では、ディーゼル車(Dieselskarre DK 3), その後、スクーター(Motorroller, Troll, Berlin, Pitty および Wiesel) が製造された。エンジンは、MZ こと「VEB オートバイ製作所ツショッパウ」(VEB Motorradwerke Zschopau) から供給された²⁵⁾。なおコンビナート編成以前の商用車製造工業全般の歴史については、別の機会に検討することとする。

(2) 「ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」

「ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde) は1952年3月1日、ポツダム県のルートヴィヒスフェルデ(現ブランデンブルク州)において、「人民所有企業ルートヴィヒスフェルデ工業製作所」(VEB Industrierwerk Ludwigsfelde)として創設された。戦後編成された「自動車製造工業連合」(Industrieverbands Fahrzeugbau: IFA)の内部では、商用車生産の基幹工場(Stammwerk)であった。

ルートヴィヒスフェルデは、今日、ベルリン南部郊外に隣接する位置にあっ

25) Vgl. Achim Gaier: *Nutzfahrzeuge in der DDR*, Stuttgart: Schrader Verlag, 1999, S.32-43; Industrieverband Fahrzeugbau, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*, Internetauftritt, http://de.wikipedia.org/wiki/Industrievereinigung_Fahrzeugbau (am 28.Nov.2007); Robur, in: *ebenda*, <http://de.wikipedia.org/wiki/Robur> (am 28.Nov.2007).

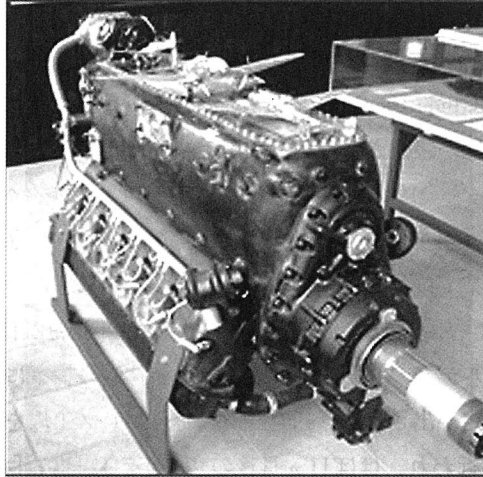
て、現在のブランデンブルク州ポツダムから南東に18kmの距離にあって、同州 Teltow-Fläming 郡 (Landkreis) における都市であり、ベルリン周囲を走る環状高速道路 (Berliner Ring) に近接して産業上の有利な交通条件を備えている。とくにドイツ再統一後のインフラストラクチャーの充実とダイムラー社をはじめとする西側企業の工場進出によってその発展を見ている²⁶⁾が、その始まりは第二次世界大戦前の1936年にダイムラー・ベンツ社 (Daimler-Benz AG) が航空機エンジン製造工場を設立した時代まで遡る。東ドイツの自動車製造企業が戦前にまで系譜を辿れることを確認しておくことは、東ドイツ時代とドイツ再統一後の自動車工業における物造りの歴史を捉える上で意味深いことであろう。

①1936—1945年

1936年、ダイムラー・ベンツ社 (Daimler-Benz AG Berlin)²⁷⁾ は、ルートヴィヒスフェルデにおいて375ヘクタールの工場敷地をもつ大規模な航空機エンジン製造工場、すなわち「ダイムラー・ベンツ・エンジン製作所」(Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen/Ludwigsfelde) を設立した。それに伴って、労働力需要により住民数が増大した。この企業は戦中に「ナチ模範企業」と賞賛された。1943/44年にザクセンハウゼン (Sachsenhausen) とラーフェンスブリュック (Ravensbrück) の強制収容所から1万1,000人の女性強制収容所抑留者がこの企業の航空機エンジン工場に投入されている。この企業には、「ドイツホール」(Deutschlandhalle) と呼称される強制収容所の外部収容所が設けられていた²⁸⁾。

26) 筆者は、1991年春、ダイムラー・ベンツ社がドイツ再統一直後に同地に進出して商用車のSKD生産を開始した生産ラインを視察し、業務責任者をインタビューしたが、当時、同社は同地で生産ラインの構築に着手したばかりであった。今日、同社工場はルートヴィヒスフェルデ地域において地域経済の浮揚に貢献している。

27) Daimler-Benz AG Berlin は、1926年6月、Daimler-Motorengesellschaft AG Stuttgart-Untertürkheim と Benz & Cie. AG Mannheim が合併して誕生した。Vgl. H.C.Graf von Seherr-Thoss: *Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886 bis heute*, Stuttgart: Deutsche Verlag-Anstalt, 1974, S.137f; Max Kruk, Gerold Lingnau: *Daimler-Benz. Das Unternehmen*, Hase & Koehler, Mainz 1986; Hans Pohl, Stephanie Habeth, Beate Bruninghaus: *Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945*, Stuttgart: Steiner, 1986; Dennis Adler: *Daimler & Benz. The Complete History. The Birth and Evolution of the Mercedes-Benz*, Collins 2006.



Ludwigsfelde で50年以上も前に製造された航空機エンジン (地中 6 m から発見), <http://www.ludwigsfelde.de>.

②1952—1990年

東ドイツ時代に入ると、1952年に「VEB ルートヴィヒスフェルデ工業製作所」(VEB Industrierwerke Ludwigsfelde) が設立され、1955～1964間存続、約25万台のスクーター (Roller) を製造した。スクーターは、ピティ (Pitty)、トロール (Troll)、ヴィーゼル (Wiesel)、ベルリン (Berlin) などのモデル名で製造された²⁸⁾。1965年に「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde) に改称され、この企業ではトラック W50や、1986以降、同 L60 が製造された。体制転換後、需要減退と Daimler-Benz 社による企業引き受けのもとで生産は停止された。少し詳しく見てみよう。

28) Vgl. Industrielle Entwicklung Ludwigsfeldes, in: Offizielle Internetauftritt der Stadt Ludwigsfelde, <http://www.ludwigsfelde.de/stadtinformationen>; Barbara Hopmann usw.: *Zwangsarbeit bei Daimler-Benz*, Steiner, 1994; Automobilwerk Ludwigsfelde, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*, Internetauftritt, http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerke_Ludwigsfelde (am 28.Nov.2007).

29) Ludwigsfelde, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*, Internetauftritt, <http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwigsfelde>

戦争終結まで航空機エンジンを製造した旧「ダイムラー・ベンツ・エンジン製作所」の工場敷地において1952年に「VEB ルートヴィヒスフェルデ工業製作所」(VEB Industrierwerke Ludwigsfelde)が設立され、第1に始まって第12までの工場棟が建築された。船舶用ディーゼル・エンジンと機械製部品が主要製品であった。1954年から1962年まで、ヴィーゼル、ベルリン、トロールといったモデル名のスクーター、総数23万3,215台を製造した。また1957年以降、この企業では、ジェットエンジンの製造と修理が行われ、東ドイツ航空機工業においても重要な役割を果たした。1962年12月21日、生産拠点ルートヴィヒスフェルデでの商用車(トラック)生産体制の構築に関する東ドイツ閣僚評議会の決定が出された。1964年6月5日、プレス工場を備える商用車組立工場の定礎が行われ、ほぼ11ヵ月後の1965年7月1日に「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde)と改称され、商用車(トラック)タイプW 50とL 60の生産が開始された。同月17日、商用車W50 第1号車がラインを離れた。同日、ルートヴィヒスフェルデは都市権(Stadtrecht)を授けられた³⁰⁾。

この企業が船舶用ディーゼル・エンジンやスクーターの製造の他に、1965年から農業用トラクタの製造を開始したが、その背景には、東ドイツ特有の事情があった。1962年の東ドイツ第7回農民会議(7. Bauernkongress der DDR)が農業集団組合(LPG)向けの高性能な運送用トラックを求めたことで、トラック生産が開始されたといわれる。1965年、5トン・トラックの生産が始まり、1970年には、5万台のW50が生産され、1987年中葉には、その総生産台数は50万台に達した。東ドイツ製トラックは60種ものモデル基本バリエーションをもち、世界40カ国に輸出された。W50の総生産台数は1990年12月に生産終了されるまで、57万3,339台であった³¹⁾。

30) Automobilwerke Ludwigsfelde, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*, Internetauftritt, http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerke_Ludwigsfelde

31) 東ドイツ時代のルートヴィヒスフェルデ自動車製作所で製造されたトラックはまだ2,000～3,000台が使われており、アンゴラ、ヴェトナム、キューバへと輸出されていた(Märkische Verlags- und Druck-Gesellschaft mbH, Potsdam: *maerkischeallgemeine.de*, 18.07.2005, Internetauftritt, <http://www.maerkischeallgemeine.de/>)。



注記：このスクーターはルートビフイスフェルデ市立博物館に展示されている。独自設計モデル。

出所：Industrielle Entwicklung Ludwigsfeldes, in: Offizielle Internetauftritt der Stadt Ludwigsfelde, <http://www.ludwigsfelde.de>



注記：1987年、最後のトラック W50が組立ラインを離れる。その後、生産はトラック L60に切り替えられた。

出所：Industrielle Entwicklung Ludwigsfeldes, in: *Ebd.* (<http://www.ludwigsfelde.de>).

この間、1978年1月1日に「商用車コンビナート」(VEB-IFA Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde) が結成され、「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB Automobilwerke Ludwigsfeld) はその傘下に組み込まれた。そのさい、コンビナートと「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」とは分離して、管理されていた。1979年9月1日、同自動車製作所はコンビナートの「基幹企業」(Stammbetrieb) となった。

1965年から1990年まで、LKW W50 と L60は、60種の基本バリエーションと、204種の需要先各国に特有の設計で製造された。1965年に851台のW50が、1985年に32.518台のW50が製造された。モデル L60の生産中止は1990年8月に行われた。同年12月にモデル W50が生産中止された。

③1990年以降

1990年6月27日、「商用車コンビナート」は信託公社により解体され、それによって「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」は有限会社(GmbH)へ転換され、その後1991年2月、資本金会社転換法³²⁾に従って「ルートヴィヒスフェルデ商用車製作所有限会社」(Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, NLG) と「ルートヴィヒスフェルデ自動車技術開発有限会社」(Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik Ludwigsfelde mbH, EGL) が設立され、またプレス工場は当時のティッセン社(Thyssen AG)に移譲された。1994年、「ルートヴィヒスフェルデ商用車製作所有限会社」はダイムラー・ベンツ社(Daimler-Benz AG)の100%所有となる³³⁾。

すなわち、体制転換以降、「ルートヴィヒスフェルデ商用車製作所有限会社」は1994年にダイムラー・ベンツ社に移譲の形で返還されたことになる。

32) 「東独企業の資本金会社への転換に関する行政命令」(Verordnung zur Umwandlung von volkseigenen Kombinat, Betrieben und Einrichtungen in Kapitalgesellschaften vom 1. März 1990, 同政令原文収録先については、前掲拙稿「東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌：アイゼナーハ地域の自動車製造業史(3・完)」を参照のこと。

33) Automobilwerk Ludwigsfelde, in: *Wikipedia. Die freie Enzyklopädie*, Internetauftritt, http://de.wikipedia.org/wiki/VEB_Automobilwerke_Ludwigsfelde; Daimler AG: Mercedes-Benz Werk Ludwigsfelde, in: offizieller Internetauftritt, <http://www.daimler.com/>; Industrielle Entwicklung Ludwigsfeldes, in: *a.a.O.*, Internetauftritt, <http://www.ludwigsfelde.de/wirtschaft/index.php>.

NLG と EGL の両社は1997年6月に「ダイムラー・ベンツ・ルートビッヒスフェルデ有限会社 (Daimler-Benz Ludwigsfelde GmbH) に新設合併され、1999年7月に「ダイムラー・クライスラー・ルートビッヒスフェルデ有限会社」 (Daimler Chrysler Ludwigsfelde GmbH) に改組されたのち、「メルセデス・ベンツ・ルートヴィヒスフェルデ」 (Mercedes-Benz Ludwigsfelde) となっている。今日、元「ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」の工場敷地はルートヴィヒスフェルデ工業団地 (Industriepark Ludwigsfelde) となり、Mercedes-Benz 工場の他に、30社を超える企業が工場進出している。代表的進出企業は、Thyssen-Gruppe に属す Umformtechnik Ludwigsfelde + Guss GmbH や Daimler-Benz Aerospace の子会社 Motoren- und Turbinen-Union Ludwigsfelde (MTU) などである。さらに2つの工業団地も建設され、インフラストラクチャーの整備やアウトバーンへ直結する有利な交通接続などを好立地条件として、多くの企業が進出している³⁴⁾。

1991年2月、「ルートヴィヒスフェルデ商用車製作所有限会社」 (NLG) と「ルートヴィヒスフェルデ自動車技術開発有限会社」 (NLG) の設立後、同月にベンツ社トラック LT の生産が始まる。1994年1月、NLG/EGL がダイムラー・ベンツ社の100%子会社となったのち、1996年7月、トランスポーター・ヴァリオ (Vario) のシリーズ生産が始まる。その後1997年6月に NLG/EGL が「ダイムラー・ベンツ・ルートビッヒスフェルデ有限会社 (Daimler-Benz Ludwigsfelde GmbH) に新設合併されたのち、1998年12月にトランスポーター・ヴァネオ (Vaneo: コンパクトバン) の生産が決定され、1999年4月、製造準備が始まる。1999年7月、「ダイムラー・クライスラー・ルートビッヒスフェルデ有限会社」への改称をへて、2001年9月にコンパクトバン・ヴァネオの生産開始。2003年11月、同工場でNCV3を製造することが決定される。2004年9月、NCV3の生産手続きが始まる。「ダイムラー・クライスラー・ルートビッヒスフェルデ有限会社」は Daimler Chrysler Nutzfahrzeuge の傘下に入ったのち、今日、「メルツェーデス・ベンツ・ルートヴィヒスフェルデ」

34) <http://www.is-appelt.de/ludwigsfelde.html>.

(Mercedes-Benz Ludwigsfelde) となっている。同企業は、モデル・ヴァリオを製造し、2001年9月から2005年7月まで屋根高コンビ商用車を、2006年以降、モデル・シュプリンター (Sprinter：荷台型車体とボックス型車体) の後継モデルを製造する³⁵⁾。

終わりに代えて

当初、IFA 商用車コンビナートとダイムラー・ベンツ社との間で合弁事業 (Joint Venture) が計画されたといわれるが、これは破綻した。それに代えて、ダイムラー・ベンツ社がルートヴィヒスフェルデにおいてほぼ1,500人を雇用した。東ドイツのモデル企業とされ、9,760人の従業員が働いた「VEB ルートヴィヒスフェルデ自動車製作所」(VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde) は解体されたが、今日、IFA の名称を残す会社 IFA Gesellschaft für internationalen Fahrzeughandel が存続している。この会社は、旧 IFA Automobilwerk Ludwigsfelde の補充部品販売部門を引き継いで、1992年6月3日、上記製作所の部分民営化によって設立された。営業内容は、1966年から1991年間に東ドイツで製造され国内外に供給された59万1,500台のトラック IFA W50 と IFA L60のオリジナル交換部品の販売である³⁶⁾。また W50は、今でもアンゴラ、ヴェトナム、キューバで所有されている。連邦自動車局 (Kraftfahrzeug-Bundesamt) によれば、2005年始めに、ドイツではまだ7,468台の IFA 製トラック (Lkw) が認可され、ザクセン州がもっとも多く、2,294台で、ブランデンブルク州にはまだ1,718台があり、そのうち224台はトレーラーハウスとして届け出られているといわれる³⁷⁾。

1990年代中葉以降、ルートヴィヒスフェルデにおいては、生産は小型トラッ

35) Daimler AG: Mercedes-Benz Werk Ludwigsfelde, in: offizieller Internetauftritt, <http://www.daimler.com>; Automobilwerk Ludwigsfelde, in: ebenda.

36) 同社公式 インターネット・サイト, http://www.ifa-spareparts.com/german/frame/d_index.html を参照。

37) „Auch heute sind noch ein paar tausend unterwegs. Vor 40 Jahren rollte der erste W 50 vom Band / Der Kult-Lastwagen wurde bis nach Angola, Vietnam und Kuba exportiert“. In: Märkische Verlags- und Druck-Gesellschaft mbH Potsdam: [maerkischeallgemeine.de](http://www.maerkischeallgemeine.de), 18.07.2005, <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/10525759/62249/0?print=J>.

ク (Vario, Van Vaneo) に集中された。それらの生産は2005年夏には中止された。2006年以降、シュプリンターの後継モデルの生産が始まる。因みに、ルートヴィヒスフェルデには、ドイツを代表する航空機エンジン・メーカー、MTU Aero Engines, München の子会社 MTU Maintenance Berlin Brandenburg GmbH や、Thyssen, Coca Cola, 種々のロジスティックス会社が進出している。2006年、VW グループ (Volkswagen-Konzern) がオリジナル部品用のロジスティックスセンター (OTLG, Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal) を設けた。この町は、今日、ブランデンブルク州による経済振興政策の支援に与って同州経済の成長の中心地をなしている。

以上において、旧東ドイツ商用車コンビナートの生滅についての若干の考察を通じて、東部ドイツ自動車産業クラスターの形成土壌の一端を見てきた。今後、同コンビナートの全体像を浮き彫りにする作業を継続することにする。

(2007年11月29日、攔筆)

(山口大学平成19年度研究主体教員助成にもとづく研究成果の一部である。)