

大島隆雄著

『ドイツ自動車工業成立史』

古川 澄明

ドイツ自動車産業史に関する本格的な著作は、我が国においては長い間公表を見ていなかったが、近年、ナチ期の自動車産業史について、西牟田祐二著『ナチズムとドイツ自動車工業』（有斐閣、1999年）が刊行され、この研究分野での面目を一新し、それに引き続いて、この度ドイツ自動車産業の黎明期から成立期（1914年頃）までを取り扱った意欲的な大部の労作、大島隆雄著『ドイツ自動車工業成立史』（2000年）が上梓され、一気に研究史の空白が埋められ始めた観がある。著者は、このテーマと関わって長年にわたって研鑽を積み、広く内外のドイツ自動車関連図書だけでなく、ドイツの自動車関係文書館を訪ねて史料を渉猟されており、本書は、そうした彫心鏤骨の作品であることを特筆しておきたい。現代のドイツ自動車産業の発展方向を、例えば国際比較の視点から取り上げる場合でも、過去の同産業発展史を振り返って、何が歴史の連続線上に受け継がれているのかを問うことが、屢々、避けて通れない問題として浮上する。何れの意味においても、本書は、西牟田氏の力作とともに、この分野の二大傑作の一つとして、我が国のドイツ自動車産業史研究において、一つの金字塔を打ち建てたといわねばならない。

本書は、著者が「はしがき」で述べている通り、「ガソリン自動車の発明国であるドイツの自動車工業成立史を、19世紀末・20世紀初頭の国際的視野にたちつつ、できるだけ具体的なドイツ経済史の発展のなかに位置づけて、解明しようとしたものであ

る」(6頁)。文字通りに、ドイツ自動車産業の黎明期の歴史の解明に取り組んだ労作である。それは、「独占資本主義の特殊ドイツ的な形成・展開過程と関連させつつ、そのなかでの自動車工業の成立過程を、さしあたり第一次世界大戦までの時期について考察していくことを目的として」(10頁)、編まれている。その理由として、著者は、「自動車工業が世界的にみて、19世紀末・20世紀初頭の独占資本主義成立期に、主要な工業諸国において、ほぼあい前後して成立し、その後、国によって多少の遅速はあれ、急速に発展し、基幹産業の一つとなり、その国の生産力を象徴する代表的産業の一つとなっていたからである」(10頁)と述べる。

本書は、「はしがき」に続いて、第1篇の「技術史的考察」と第2篇の「企業史的・産業史的考察」の、大きく2つの篇に分けられており、第1篇は序章と3つの章で、第2篇は3つの章と終章「むすびに代えて」で、構成されていて、最後に「あとがき」と「参考文献」が配置されている。2つの篇の章別構成を見ると、以下の通りである。

まず、第1篇「技術的考察」は、「はじめに」に続いて、序章「独占資本主義と自動車工業」、第1章「内燃機関自動車の前史」、第2章「ドイツ自動車工業成立の歴史的背景」、第3章「パイオニアたちの開発活動」の各章からなり、「1882～84年頃、後に自動車の原動力となる……ガソリン・エンジンが、どのような経済的背景のもとで発明されるか、ついで1885/86年頃にそれを搭載した最初のガソリン自動車がかどのように開発されるか、さらにその初期的な自動車が、1901/02年頃には、いかに現代型の自動車に転成していったか、の諸過程を主として技術史的に分析している」(6頁)。

第2篇「企業史的・産業史的考察」は、第4章「自動車工業の萌芽の成立期」、第5章「自動車工業の本格的成立期」、第6章「ドイツの初期モータリゼーション」および終章「むすびに代えて」からなり、「ドイツ自動車工業成立史を、その萌芽の成立期(1885/86～1901/02年)と、本格的成立期(1901/02～1913/14年)に段階区分して、企業史的ならびに産業史的に分析している」(7頁)。この篇では、ドイツの2つの先発自動車メーカー、ダイムラー社とベンツ社を中心にして、後発メーカーのなかでもとくに、オーベル社、アドラー社、ホルヒ社、ビュッシング社などを代表的メーカーとして取り上げ、それらの企業史的発展を辿りながら、総体的に産業史的な分析を試みている。

本書が我が国でのドイツ自動車産業史の研究史上で果たす貢献は、極めて大きなものがある。過去に論文等で研究の空白を埋める試みはあったが、初めて本格的な著作の出現を見たからである。一貫して精緻な叙述に徹して、史実に忠実に、同産業成立史のドラマが描かれている。

著者は、まず序章で、本書を貫く基本的視点を設定している。「特定の国の独占資本主義の発展過程を明らかにするために、なぜその国の自動車工業の分析が必要になるかを」(13頁)、叙説している。

著者は、第1篇の第1章では、「自動車の定義」から始めて、「内燃機関自動車」の前史として、「蒸気自動車」と「電気自動車」を取り上げる。第2章では、第二帝政期の経済・社会・産業史に触れ、内燃機関や自動車の開発を生み出す土壌ともいえるべき工業上の諸条件に迫っていくなかで、後にガソリン・エンジンの登場に道を開くガス・エンジンの開発史を追っている。そして第3章で、ガソリン内燃機関の開発とそれを搭載した自動車製作の歴史に移っていく。ダイムラー、マイバッハ、ベンツらの、自動車のパイオニアたちを叙述の舞台に登場させ、かれらが熱い情熱を傾けた自動車開発の歴史を生き生きと蘇らせる。パイオニアたちの躍動が、巧みな筆致から伝わってくる。

第2篇に入ると、舞台は「企業者史的・産業史的考察」の場に移る。著者は、パイオニアたちの活躍が、どのような形で、事業活動として展開されていくのかを描写する。まず第4章で、ダイムラー社とベンツ社という、2つの「先発企業」を取り上げ、さらに後続メーカーの簇生を縷述して、ドイツ自動車産業成立の、他国に比較しての「一定の先進性」の原因を、「第二帝政期の特殊ドイツ的経済構造」と、工学分野での高等教育を促進した「科学技術政策」に求め、「萌芽期ドイツ自動車工業の全体像」を浮かび上がらせることに成功しているといえる。

著者は、続いて第5章で、第一次世界大戦までの時期に、同工業が、どのように本格的に成立していくかを考察している。100社を超えるメーカーの盛衰の背景を探り、なかでも、史上にその名声を刻む企業の事業史を検討する。ダイムラー社、ベンツ社、アダム・オーベル社、アドラー社、プレナボール社、シュテーヴァー兄弟社、NGA社、NSU社、ホルヒ社、アウディ社、ヴァンデラー社、ビュッシング社などが、そうした企業である。それを踏まえて、自動車産業の国際比較を行い、ドイツがアメリカ、フランス、イギリスの後塵を拝するに至る事情

を明らかにしている。

そして第6章で、その原因を追及する。すなわち、ドイツが最初にガソリン自動車を発明しながら、20世紀への世紀転換期頃には、フランス、アメリカ、イギリスに次いで、第4位の地位に滑り落ち、その後第一次世界大戦前においても停滞的な発展を示さねばならなかったところの、「特殊ドイツ的な性格に貫かれた五つの阻止要因」を抽出している。それと同時に、「三つの促進要因」も、確認している。「阻止要因」としては、著者は、(1)「抑制的な自動車行政」、(2)「国民の所得水準の低さ」、(3)「重たい自動車関連税」、(4)「自動車損害賠償責任法の導入」、(5)「発達した鉄道網」の五つを、また「促進要因」としては、(1)「道路建設」、(2)「公共交通機関(タクシー、バス)の進展」、(3)「軍用トラック補助金制度」の3つを上げて、検討している。終章「むすびに代えて」では、本書の骨子を簡潔に論述している。

評者が本書の内容に容喙する資格は、きわめて疑わしいが、いささか望蜀の感がなくもないので、敢えてそれをお許しを頂くこととしたい。

まず第1に、「技術史的考察」の領域について指摘したい所望点は、内燃機関の前史に存在した蒸気機関の高度な発達史である。著者は、蒸気機関については、蒸気自動車の歴史に簡単に触れているにすぎない。しかし、蒸気機関を構成するシリンダーやピストン、その他のメカニズムの技術や原理が内燃機関の開発に技術的に多くの点で継承されている。さらに、蒸気機関やそれを搭載する蒸気機関車の製造技術、そして機械加工技術が、内燃機関の開発とその後の自動車の製造に、いかに大きな影響を与えたかは、例えば、ニュルンベルクの交通博物館や、著者も訪れておられるミュンヘンのドイツ博物館で再発見できるであろう。第二帝政期のドイツにおいては、著者が指摘する通り、工業技術が高いレベルに発達していた。自動車産業の発達との関連では、それに先行する蒸気機関車製造工業の発達を無視できないのである。第2に、これは「企業史的・産業史的考察」の領域と関わる問題であるが、馬車製造工業や自転車製造工業の技術が自動車製造工業の発達に継承された技術的側面も、触れられているにすぎない。つまり自動車産業を生み出す背景となった技術継承のダイナミズムが描かれなかったのは、著者が本書を、狭義の「自動車の定義」から始められ、論述を展開された、方法論に起因しているといわざるをえないであろう。第3に、その方法論にお

いては、経営学的側面、とりわけ企業組織や生産技術の発達史を一貫して追跡する視点が脱落せざるをえなかったのは、已むを得ないことであらう。第4に、ドイツでは、自動車の歴史とともに自動車産業の研究史も厚いものがあるといえるが、本書がそれを絮説していないのも、方法論に近因があるといわざるをえないであろう。とはいえ、これらの瑣細な指摘が、本書の放つ光彩を少しも減じるものでないことは、言うに及ばないことである。

最後に、書評引き受けの仕儀に触れることを、お許し頂きたい。2000年11月初め、突然、本書に対する書評依頼が社会経済史学会事務局から届き、大きな戸惑いを覚えた。それには、2つの理由があった。一つは、大島氏の労作が、612頁をも数える分厚い大作であり、そこには、著者の長年の御研究の成果が収録されていることである。評者は、少しばかりVolkswagen社の誕生史研究に取り組んできたにすぎない。余りにも僭越である、との思いに苛まれてきた。二つ目には、評者は2000年12月から10ヵ月間、ドイツに客員身分で滞在することになっていたのである。まさにドイツ出発の直前に、ご依頼を受けたことになる。ドイツでは、自動車に関する日独共同研究プロジェクトと研究報告が待ち受けていた。したがって、書評の引き受けには、相当に戸惑うものがあった。しかしながら、本書を耽読するうちに知的好奇心を掻き立てられ、そこに薫染を得るといふ、きわめて魅力的な仕事への誘惑に抗し難くなった次第である。

かくて、本書の書評に挑戦をさせて頂くことになったが、そこでドイツ滞在の機会を利用して、本書と一緒に、ドイツの歴代の自動車たちに巡り会うミュージアム散策を楽しむことにした。因みに、今回、訪れたミュージアムは、ニュルンベルク交通博物館の他、VW社(Wolfsburg)、AUDI社(Ingolstadt)、Daimler-Chrysler社(Stuttgart-Untertürkheim)、BMW社(München)、Skoda社(Mladou Boleslav)の各自動車ミュージアム、それにミュンヘンのドイツ・ミュージアムである。これらのミュージアムでは、まさに本書に登場する自動車に出会い、本書の案内を得て、歴史認識を新たにさせられるのであった。2001年4月、Erlangenにて、評者。

(創土社、2000年6月、612頁、5,800円)