

ナチスドイツの経済回復

川瀬 泰史

1. はじめに
2. 雇用創出政策の展開
3. 自動車工業と経済回復
4. むすび

1. はじめに

「1930年代のドイツの『経済奇蹟』は、[同時代の] アメリカ合衆国、イギリスが緩慢に、恐慌を克服しただけに、内外の同時代人の注目を集めた」¹⁾。この「経済奇蹟」の内容としては、「世界恐慌の急速な克服」や、「大量失業や大量貧困の急速な除去」といった要素が挙げられよう²⁾。これは、ナチスが政権を掌握した後に、経済回復が起こったことを意味した。

ナチスドイツの経済回復の原因・背景として、従来の研究では、ナチス政権の経済政策が、注目されてきた。研究史の上では、ナチス政権の経済政策について、2つの見方があった。

第1は、(第2次世界大戦以前の) 1930年代のナチス政権の経済政策を、雇用創出政策期と再軍備期の二段階に分ける議論である。この見解の代表としては、欧米の研究者では、クロール (Gerhard Kroll)、クライン (Burton H Klein)、日本の研究者では、後藤俊明氏及び、原信芳氏が挙げられる。オーバリー (Ricard J Overy) も、再軍備期以前と再軍備期以後の二段階に、ナチスの経済政策の時期区分を行なう認識を示していた³⁾。

1) Bernd Jürgen Wendt, *Das nationalsozialistische Deutschland* (Opladen, 2000), S. 52. なお、同時代人の同様の認識として、以下の文献を参照。Hans E Priester, *Deutsche Wirtschaftswunder* (Amsterdam, 1936).

2) Wendt, *a. a. O.*, S. 52. なお、ヒルデブランド (Klaus Hildebrand) も、「[ナチスの] 権力掌握後の」、ドイツ経済が肯定的に展開した側面として、「失業減少」を挙げている。Klaus Hildebrand, *Das Dritte Reich* (München, 2003), S. 10.

3) Gerhard Kroll, *Von der Weltwirtschaftskrise zur Staatskonjunktur* (Berlin, 1958). Burton H Klein, *Germany's Economic Preparations for War* (Cambridge/Massachusetts, 1959). 後藤俊明「ナチ雇用創出政策と再軍備問題」(『京都大学経済論叢』第130巻第3・4号, 1982年9月, 所収)。同「ナチ・レジーム初期の雇用創出政策 ラインハルト計画を中心に (上) (下)」(『京都大学経済論叢』第130巻第5・6号, 1982年12月, 所収, 第131巻第3号, 1983年3月, 所収)。原

第2は、1930年代のナチス政権の経済政策を、一貫して、再軍備により貫徹されていると見る一段階説を唱える議論である。この見解の代表としては、ドイツの研究者では、フィッシャー (Wolfram Fischer)、ザウアー (Wolfgang Sauer)、日本の研究者では、大島通義氏が挙げられる⁴⁾。

以上の2つの研究潮流は、ナチス政権の経済政策の本性をどう捉えるかを巡って、対立する点、ニュアンスの相違点があった。しかし、これらの研究の殆んどは、1930年代のナチスドイツの経済回復を、ナチス政権の経済政策の成果と見る点では、一致していたし、後述するように、「国家景気」(Staatskonjunktur)に、ナチスドイツの経済回復の鍵を見出していた⁵⁾。

しかし、オーバリーは、ドイツの経済回復の原因として、自動車工業の発展を挙げている。後述するように、失業減少 雇用吸収の点でも、自動車工業やその関連産業が重要な役割を果たしたとオーバリーは主張している。オーバリー説は、第3の見解と言ってよいだろう。

本稿の課題は、様々の文献史料に依拠しつつ、1930年代のナチス政権の経済政策の展開を追求し、ナチスドイツの経済回復の実態を明らかにすることにある。1930年代のナチス政権の経済政策の性格として、前述した第1の見解と第2の見解のどちらが正しいか、あるいは、オーバリーの見解、第3の見解が正しいのか、または、全く別の見解、第4の見解が可能か否か、考察を進めてみることにする。章の構成としては、雇用創出政策の展開、自動車工業と経済回復に分けて、前者では、ナチス経済政策としての雇用創出政策の展開を概観し、後者では、自動車工業と経済回復の関連についてのオーバリー説を検討することにより、分析を行なおうと思う。

信芳「ナチス・ドイツの雇用創出政策 (1933 1935年) (上) (下)」(『慶応大学史学』第57巻第1号, 1987年5月, 所収, 第57巻第2号, 1987年9月, 所収)。同「ナチス・ドイツの再軍備と金融動員」(『歴史と社会』第14号, 1993年5月, 所収)。R J Overy, *Nazi Economic Recovery 1933 1938* (London, 1982). Ders.: *War and Economy in the Third Reich* (Oxford, 1994). Ders.: Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany 1932 1938, in: *Economic History Review* 28 (1975). Ders.: The German Motorisierung and Rearmament: A Reply, in: *Economic History Review* 32 (1979).

- 4) Wolfram Fischer, *Deutsche Wirtschaftspolitik 1918 1945* (Opladen, 1968). 加藤栄一訳『ヴァイマルからナチズムへ ドイツの政治と経済 1918 1945』(みすず書房, 1982年)。Karl D Bracher, Wolfgang Sauer, Gerhard Schulz, *Die nationalsozialistische Machtergreifung. Studien zur Errichtung des totalitären Herrschaftssystem in Deutschland 1933/34* (Köln/Opladen, 1960). 大島通義「第三帝国における軍事費の手形金融」(『三田学会雑誌』第79号, 1986年, 所収) 後に、大島通義著『総力戦時代のドイツ再軍備 軍事財政の制度論的考察』(同文館, 1996年)に収録。
- 5) なお、この他に、ナチスの経済政策を扱った研究として、以下のものがある。Rene Erbe, *Die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik 1933 1939 im Lichte der modernen Theorie* (Zürich, 1958). 加藤栄一「ナチス財政」(東京大学社会科学研究所編『ファシズム期の国家と社会3・ナチス経済とニューディール』, 東京大学出版会, 1979年, 所収)。戸原四郎「ナチス経済」(東京大学社会科学研究所編, 前掲書, 所収)。

2. 雇用創出政策の展開

本章では、雇用創出政策の展開について、概観する。雇用創出政策の展開と、失業減少あるいは、経済回復との関連について、以下、検討してみよう。

1929年から1936年までの景気後退期・景気回復期のドイツの失業問題は、ドイツの政治と密接に関連しており、世界恐慌後の1930年以降の政治危機と国民の窮乏化をもたらした失業が、ナチスの台頭と権力掌握の背景にあった。ヒトラー (Adolf Hitler) の権力獲得は、ヒトラーの世界観の成果ではなく、世界恐慌による困窮・貧困のおかげだった。ヒトラーは絶えず、貧困の終焉を約束したし、ヒトラー政府の成功 [あるいはその存続] は、この目標が達成されるかどうかにかかっていた⁶⁾。

このように、失業問題が当時、重大な政治的経済的社会的問題だったことは、研究史が一致して、指摘していることである。ナチス政府は、公式の官庁統計上の失業者 登録失業者数を減少させるため、様々の政策措置を行なった。

表1は、1929年から1940年にかけてのドイツの登録失業者数の推移を表わしている。ここから、ドイツの登録失業者数が徐々に低下していったことを、読みとれよう。

公式の官庁統計は、1934年の年間平均失業者数を [約] 2,70万人としたが、1935年には、その数が2,20万人 [以下] にまで減少し、既に幾つかの工業部門では、熟練工不足が起こっていたし、1936年には、1,60万人 [以下] にまで低下し、1937年には、1,00万人以下に抑えられた。1938年には、年間平均失業者数は40万人 [前後] にまで減少したが、労働力需要は、それよりも、より高かった。事実上、[ナチス政権は] 失業を4年以内に、完全に除去し、1937年に、ほぼ完全雇用が達成された⁷⁾。

表1に表わされているような、公式の官庁統計上の失業者 登録失業者の数を減少させるために、ナチス政府は、出来るだけ早く、国民に対して、失業登録離脱を促したり、「代替雇用」を提供しようとすることを決定したし、利用出来る労働力を増大させるために、週労働時間を減少させようとするキャンペーンを行なった。失業統計から、労働者を除去する上で、大変より重要だったのは、若い人々への「代替雇用」の企画、特に「勤労奉仕」(Arbeitsdienst) だった。ナチスは、このような企画に熱心で、様々の形態の「勤労奉仕」の導入は、1933年以前に、ナチスの主要な選挙公約になっていた。「勤労奉仕」は、極めて異なる職業の若い男女を

6) 以下、主として、段落ごと一括して、引用文献を記すこととする。Overly, *War and Economy*, p. 37. Wolfgang Benz, *Geschichte des Dritten Reiches* (München, 2000), S. 95. Christian Zentner, *Drittes Reich und II. Weltkrieg* (Rastatt, 1998), S. 177.

7) Ludorf Herbst, *Das nationalsozialistische Deutschland 1933 1945* (Frankfurt am Main, 1996), S. 89 90.

表1 ドイツの登録失業者数の推移 1929 - 1940年^{a)}

(千)

月末	1929	1930	1931	1932	1933	1934
1月	2,850.2	3,217.6	4,886.9	6,041.9	6,013.6	3,772.7
2月	3,069.7	3,365.8	4,971.8	6,128.4	6,000.9	3,372.6
3月	2,483.9	3,040.7	4,743.9	6,034.1	5,598.8	2,798.3
4月	1,711.6	2,786.9	4,358.1	5,739.0	5,331.2	2,608.6
5月	1,349.8	2,634.7	4,052.9	5,582.6	5,038.6	2,528.9
6月	1,260.0	2,640.6	3,953.9	5,475.7	4,856.9	2,480.8
7月	1,251.4	2,765.2	3,989.6	5,392.2	4,463.8	2,426.0
8月	1,271.9	2,882.5	4,214.7	5,223.8	4,124.2	2,397.5
9月	1,323.6	3,004.2	4,354.9	5,102.7	3,849.2	2,281.8
10月	1,557.1	3,252.0	4,623.4	5,109.1	3,744.8	2,226.6
11月	2,035.6	3,698.9	5,059.7	5,355.4	3,714.6	2,352.6
12月	2,850.8	4,383.8	5,668.1	5,772.9	4,059.0	2,604.7
平均	1,898.6	3,075.5	4,519.7	5,575.4	4,804.4	2,718.3

月末	1935	1936	1937	1938	1939	1940
1月	2,973.5	2,520.4	1,853.7	1,051.7	301.8	159.7
2月	2,764.1	2,514.8	1,610.9	946.3	196.3	123.8
3月	2,401.8	1,937.1	1,245.3	507.6	134.0	66.2
4月	2,233.2	1,762.7	960.7	422.5	93.9	39.9
5月	2,019.2	1,491.2	776.3	338.3	69.5	31.7
6月	1,876.5	1,314.7	648.4	292.2	48.8	26.3
7月	1,754.1	1,169.8	562.8	218.3	38.3	25.0
8月	1,706.2	1,098.4	509.2	178.7	33.9	23.1
9月	1,713.9	1,035.2	469.0	155.9	77.5	21.9
10月	1,828.7	1,177.4	501.8	163.9	79.4	
11月	1,984.4	1,197.1	572.6	152.4	72.5	
12月	2,507.9	1,478.8	994.7	455.6	104.4	
平均	2,151.0	1,592.6	912.3	429.4	104.2	43.1

a) 1935年3月から、ザールラント、1939年3月から、ズデーデンラント、同年6月からメーメルを含む。

Statistisches Reichsamt (Hrsg.), *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* 1939/40 (Berlin, 1940), S. 389.

R J Overy, *War and Economy in the Third Reich* (Oxford/New York, 1994), p. 39. より作成。

8) Overy, *War and Economy*, p. 45, 46. なお、「勤労奉仕」の起源は、第1次世界大戦期に逆上り、兵役の終了した若いドイツ人の連帯と戦友意識を維持するための地域奉仕の提案からだったという。*Ibid.*, p. 46. また、ヒトラー・ユーゲントとは、10~18歳までのドイツの青少年・少女を統括するナチス党の青少年組織のことである。ヒトラー・ユーゲントについては、以下の文献を参照。原田一美『ナチ独裁下の子供たち ヒトラー・ユーゲント体制』（講談社、1996年）。平井正『ヒトラー・ユーゲント 青年組織から戦闘組織へ』（中公新書、2001年）。Herbert Taege, *Die Hitler Jugend Geschichte einer betrogenen Generation* (Graz Stuttgart, 2002).

表2 代替雇用 1932 - 1936年^{a)}

	勤労奉仕		農村補助労働	農村年季公	農村奉仕	家事奉仕 ^{b)}	合計
	男性	女性					
1932	285,494						285,494
1933	252,780	10,212	155,939				418,931
1934	237,451	11,556	123,551	22,000	500	5,000	398,058
1935	230,195	12,659	139,232	31,000	3,500	5,000	421,586
1936	265,214		49,441	35,000	14,888	25,000	389,543

a) 年間の最高数値

b) 追加的な女性の勤労奉仕

Overy, *War and Economy*, p. 47.

集め、共同の労働環境を共有するように強制することにより、民族共同体への忠誠の絆を固める手段と看做されていた。ナチスは、「勤労奉仕」を、「ヒトラー・ユーゲント」(Hitler Jugend) 活動と連結させ、最終的に、1935年に、若いドイツ人 [19~25歳] 全員に、「勤労奉仕」により、民族に奉仕することを強制する法律を導入した。1935年以前に、[既に]「勤労奉仕」は、幾つかの追加的な企画の導入を伴う強制的なものだったという⁸⁾。

表2は、「代替雇用」の実態として、「勤労奉仕」及び、その様々の追加的な企画活動を表わしている。「勤労奉仕」は、若い人々に、土地開拓・道路建設・建築での幾らか限定的な仕事を提供する自発的奉仕として、実施された。「農村補助労働」(Landhilfe)は、1933年半ばに設立され、その規定の下で、16~21歳までの青少年は農作業を行なわねばならず、その見返りに、食事や宿舎、小遣い銭を得た。これは「自発的」なものだったが、正当な理由なく、これを拒否した人々は、失業手当を失なうこととなった。1933年7月と1934年3月の間に、「農村補助労働」に従事した人々の数は、平均15万9,000人(その内、3万6,000人は女性)で、16万人分が固定されていた。1936年に、雇用市場が改善されると、「農村補助労働」は急速に衰退し、1938年には、比較的正規の賃労働に基づいて雇用されていた4万人がいただけだった。ヒトラー・ユーゲントにより運営されていた「農村奉仕」(Landdienst)の参加者の大半は16歳以下の人々で、夏期に、農作業支援のため、[農村に]派遣され、[農]作業、政治教育[ナチズムのイデオロギー教育]、軍事訓練を行なった。「農村年季奉公」(Landjahr)はプロイセン州だけを対象としたもので、その下で、14歳の少年は9カ月間、農業に従事しなければならず、60~150人の子供ごとにキャンプを組織して進め、政治教育を受けた都市の志願者から限定的に選抜された。表2が示しているように、「勤労奉仕」、「農村補助労働」、「農村年季奉公」、「農村奉仕」までの企画には、約40万人の若い人々が参加し、主に土地開拓に従事し、1936年までに、53万ヘクタールの土地開拓を完了していた。彼らへの宿泊費・小遣い銭・物納の財源としては、失業保険財政・国庫が挙げられる。「家事奉仕」は、特別の形態の「勤労奉仕」として、若い少女たちに、低賃金の家内奉公人[女中]としての雇用を提供するもので、追加的に、お手伝いを雇った雇用者には、減税の特典が与えられた。「ドイツ少女団」(Der Bund

Deutscher Mädel) は、「家事奉仕」に応募した団員を、適当な家庭に、家事使用人として送り込み、職業として、その家庭に留まる [定着させる] ことをねらった [目指した] という。表2からは、年々、「家事奉仕」の応募者が増大していることが窺われる⁹⁾。

ナチス政府は、最初から、女性労働力を解雇し、その職を、失業男性 既婚男性と入れ換えるように努めていた。1933年以後、解雇された女性労働力が失業者層を増大させないようにするために、女性を失業統計から除外する努力、また、女性を雇用市場から遠ざける努力が行なわれた。女性雇用を減少させる主要な方策は、「結婚貸付」(Ehestandsdarlehen) だった。ナチス国家は、民族的・政治的に容認出来る新婚夫婦に、1,000ライヒスマルクの無利子貸付を提供したが、その条件は、夫の賃金が月間125ライヒスマルク以下であること、貸付が全額返済されるまで(月間10ライヒスマルクの割合で、8年間かけて)、女性が職を放棄し、再び、職を求めない [女性が就労を断念する] ことだった。貸付は証券の形式で、家具・家庭必需品を販売している小売店で償還出来た。この企画は大変人気があることがわかったので、その結果、各々の貸付の平均額は減少されねばならなかった。1934年末までに、約36万5,000分の貸付が返済され、(その内) 18万3,000分は、この企画の最初の5カ月の間に、返済された。家具・家庭必需品への需要充足証券という形で、新婚夫婦に「結婚貸付」が与えられ、1935年1月31日までに、「結婚貸付」に2億ライヒスマルク支出されたが、これにより刺激された結婚後の個人の家具・家庭必需品の購入額はその数倍に達したであろうし、そのため、家具・家庭必需品関連の産業は目に見えて、活気づいた。この「結婚貸付」の財源は、男性独身者への所得税引き上げから出た¹⁰⁾。

オーバリーは、「農村補助労働」、「農村年季奉公」、「農村奉仕」といった「代替雇用」の参加者が在学中 [の年少者] で、失業者として数えられず [登録されず]、これらの企画の支払いは [小遣い銭程度の] 小額 [低賃金労働] で、部分的に物納だったので、殆んど需要を押し上げなかったことを指摘して、これらの様々の「代替雇用」の失業減少や、経済回復への効果を疑問視した。オーバリーはまた、女性雇用減少のためのナチス政府の「結婚貸付」政策の効果についても否定的で、これらの政策が1933~35年の間に、[一定の] 限定的な成功を収めた

9) Overy, *War and Economy*, p. 46, 47, 49. 原田, 前掲書, 97頁. Fischer, *a. a. O.*, S. 64. 前掲邦訳書, 93頁 (以下, 必ずしも, 邦訳と一致しない). 芝健介「第三帝国の編成」(成瀬治・山田欣吾・木村靖二編『ドイツ史3』(山川出版社, 1997年, 所収), 224頁. 原「ナチス・ドイツの雇用創出政策(上)」, 42頁. なお, 「農村年季奉公」は, プロイセンの模範に則って, 1935年に, バイエルン, プレーメン, ザールラント, 1936年に, ブランデンブルクとザクセン, 1939年に, ドイツの他の諸州で導入されたという. Claudia Brunner, *Arbeitslosigkeit im NS Staat. Das Beispiel München* (Pfaffenweiler, 1997), S. 174. また, 「ドイツ少女団」については, 以下の文献を参照. Martin Klaus, *Mäuschen im 3 Reich. Der Bund Deutscher Mädel* (Köln, 1998).

10) Overy, *War and Economy*, p. 48, 49. Fischer, *a. a. O.*, S. 64. 前掲邦訳書, 93頁. 原「ナチス・ドイツの雇用創出政策(上)」, 44頁.

ことを認めつつ、その成果は失業の僅かな減少にすぎない旨、示唆している。これに対して、原氏は、これらの「勤労奉仕」や「結婚貸付」の政策を、「[工業生産過程外に] 失業労働力を吸収して労働市場の過密を緩和させるための諸措置」としての「労働力供給削減策」として位置づけ、「社会政策的体系の中で把握すべきもの」と定義されている。原氏はまた、これらの政策が恒常的な雇用の創出につながらなかったし、追加雇用された失業労働者が給与とされるだけの賃金を受けとっておらず、雇用期間も限定されていたので、ここからインカムクリエーションを期待することは出来なかったと記述しつつ、彼らが都市部の労働市場に登場するのを[一定期間] 延期させたし、その意味で、労働市場の過密緩和を図ったものと位置づけて、一定の評価を与えている¹¹⁾。

前述のように、オーバーリーは、表2の示す「代替雇用」の参加者が少年少女で、元々失業者として数えられない[失業者として、登録されていない]旨、示唆しているが、これは「農村奉仕」、「農村補助労働」、「農村年季奉公」などには該当するが、「勤労奉仕」には、必ずしもあてはまらないであろう。「代替雇用」(「勤労奉仕」)は新たな雇用の創出でなく、雇用の移転にすぎず(オーバーリー)、労働市場の過密緩和策としての労働力供給削減策に他ならなかった(原氏)が、「結婚貸付」と並んで、登録失業者数の減少にかなり貢献したことは、否定出来ないように思われる。このことは、表2によれば、「勤労奉仕」で、年間約20万前後の若者が、また、「結婚貸付」により、約数十万の女性が、労働市場から遠ざけられる結果となったことから、明らかであろう¹²⁾。

だが、ドイツの真の失業者数減少 新規雇用の創出 ドイツの経済回復には、こうした「代替雇用」だけでは、不十分だった。そうした課題のためには、本格的な雇用創出政策が必要とされた。

1933年2月1日に、ヒトラーは既に、ラジオ演説で、「失業に対する強力なかつ、包括的な

11) Overy, *War and Economy*, p. 48, 50. 原「ナチス・ドイツの雇用創出政策(上)」, 41, 42, 43頁。なお、「農村奉仕」、「農村年季奉公」、「農村補助労働」といった一連の「代替雇用」の目標として、労働市場での若い失業者の負担軽減と共に、農村の労働力[不足]問題解決が挙げられ、これらは失敗したという評価がある。Brunner, *a. a. O.*, S. 176. また、「結婚貸付」の目的についても、[需要充足証券による]不況に弱い[洗剤などの]日用品産業の経済部門の助成という景気政策だけでなく、結婚増大による人口[増大]という長期的な政策目標も、挙げられるという。Ebenda, S. 309. なお、ナチスの農業政策については、以下の研究を参照。古内博行『ナチス期の農業政策研究 1934-36. 穀物調達措置の導入と食糧危機の発生』(東京大学出版会, 2003年)。

12) 「勤労奉仕」により、わずかな報酬で、農業に斡旋された青少年は、正規の条件では、就業者ではなかったにもかかわらず、もはや失業統計では、[失業者として]扱われなかったという。Benz, *a. a. O.*, S. 97. なお、1937年のナチス党全国大会では、「勤労奉仕」はドイツ国民に対する名誉ある奉仕であり、全ての若いドイツ人男女には、ドイツ国民に「勤労奉仕」する義務があり、「勤労奉仕」はナチズムの思想により、ドイツの青少年に、民族共同体・真の労働制度・特に手労働の尊敬といったことを教育すべしと訴えられたという。Ebenda, S. 99.

攻撃によるドイツ労働者の救済」を唱え、「4年以内に、失業を最終的に、克服しなければならない」と宣言していた。同年2月8日に、雇用創出についての協議が、閣内で行なわれていた。ヒトラーはその際、「あらゆる公的な雇用創出措置助成は、ドイツ民族の再武装化にとって必要か否かという観点から判断されるべきであり、この考えが、何時でも何処でも、中心にされねばならない」と説き、「全てを国防軍へということが、今後4～5年間の至上原則であるべきだ」と言明している。ヒトラーは同年5月³¹日に、ドイツの指導的経済人とも、雇用創出についての協議を行っていた。ヒトラーはその際、雇用創出の2つの出発点として、減税による個人の持ち家所有助成及び、全国の道路網拡充を挙げて、理想的やり方で、アウトバーン (Autobahn) 建設は雇用創出や戦略的可能性と繋がっていると述べている。ヒトラーは、この協議の後、[同じ日の内に] 行なわれた閣内協議で、企業の収益能力 [増大] は租税負担軽減により惹起されねばならず、企業の税負担は今後5年間、1932年の租税額を越えてはならないし、増税は許容出来ないと述べ、予算は支出削減、特に社会支出減少により、均等化されねばならないと力説しているが、これらは大企業の要望に応じたものだった (この内、最後の社会政策支出削減の項目は、企業の要望を越えたものだったという)¹³⁾。

ナチス政権の雇用創出措置としては、1933年6月1日、同年9月21日付の失業減少のための法律 ラインハルト計画 (財務省次官ラインハルト Fritz Reinhardt にちなむ計画) 及び、同年6月27日付のアウトバーン設立法、同年7月15日付の租税軽減法、同年4月10日付の自動車税廃止措置といったことが、挙げられる。第2次ラインハルト計画は主に、住宅建設、農業に向けられ、国鉄・国有郵便・アウトバーン建設用の特別計画を付随していた¹⁴⁾。

表3は、雇用創出計画で使用された財政の詳細及び、これらの事業に携わった人々の数を、表わしている。1934年3月に、[新規雇用数は] 63万人の労働者で、その絶頂に達した。しかし、資金が徐々に、1934年の間に、使い果たされるにつれて、これらの雇用創出計画で雇用された人々の数は、1935年までに、20万未満になる程に減少した。比較的高水準の雇用を促進するために、全ての雇用創出契約は、他の公共事業と同様に、週40時間労働を強制したし、時間外労働は禁止された。雇用創出計画による雇用の大半が、1933～34年春・冬に集中していたに

13) Max Domarus, *Hitler. Reden und Proklamation 1932 1945. Band I* (Leonberg, 1973), S. 193. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.), *Akten der Reichkanzlei Regierung Hitler 1933 1938. Die Regierung Hitler Teil I 1933/34 Band I* (Boppard am Rhein, 1983), S. 50 51, 530. Herbst, a. a. O., S. 96ff. Dietmar Petzina, *Die deutsche Wirtschaft in der Zwischenkriegszeit* (Wiesbaden, 1977), S. 110ff. 芝, 前掲論稿, 222 223頁。

14) Fischer, a. a. O., S. 64. 前掲邦訳書, 92頁。Herbst, a. a. O., S. 96. ドイツ国鉄役員会は、1933年7月3/4日に、5億ライヒスマルクを追加雇用創出に投入することを決定したが、それらは軌道・全車両・全機関車・橋・工作機械の修復に利用した。国有郵便も、1933年8月に、76,60万ライヒスマルクの追加雇用創出計画を決定し、その内の55,00万ライヒスマルクは電気通信の技術的改善に用いられたという。Kroll, a. a. O., S. 472.

表3 雇用創出資金と雇用

支出 (百万ライヒスマルク)		(1932~35年)	
		新たに雇用 された雇用数	
1932~33年	1,455	1933年1月	23,665
1934年	1,985	1933年7月	140,126
1935年	593	1933年11月	400,847
		1934年1月	385,275
		1934年3月	630,163
		1934年6月	392,433

Overy, *War and Economy*, p. 53.

もかわらず、雇用創出計画による雇用は、1933~34年期の2,80万の雇用増大の内の20パーセント分に寄与したという¹⁵⁾。

表4, 5, 6, 7は、雇用創出政策措置の内実を表わしている。これらの表の数字は、若干の食い違いを示しているが、主要な点でほぼ一致しており、ここから、大まかな傾向が読みとれると言ってよいであろう。ナチス政権以前時の政権の決定した雇用創出政策措置の「パーペン計画」(Papen Programm)と「緊急計画」(Sofort Programm)がこれらの表に含まれているのは、これらの支出が1933年以後に行なわれたからに他ならなかった。

バルカイ (Abraham Barkai) の研究によると、表6の項目の内、1の公的建設投資では、水路や道路の建設、地表 [地下] 建造物・公的建造物・橋の建設などに費やされたという。また、4の農業への支出の中には、漁業や農業の入植 [内地植民] の費用も含まれていたという。また、この期間中の雇用創出資金の総額として、5,1億ライヒスマルクが挙げられているが、その間の軍事費の総額は約6,1億ライヒスマルクだったという¹⁶⁾。

表5は、大島氏が原史料から再構成したもので、本稿では、紙数の関係から、一部省略せざるを得なかった。雇用創出計画の中に、軍事費が含まれていることが、ここから、読みとれよう。筆者が入手した別の史料では、「緊急計画」の6億ライヒスマルクの内容として、一般的なこと [への支出] に2億5,20万ライヒスマルク、水路に5,80万ライヒスマルク、陸軍に89,30万ライヒスマルク、海軍に35,70万ライヒスマルク、空軍に65,00万ライヒスマルク、土地改良 [排水灌漑] に1億79,00万ライヒスマルク、郊外への小規模入植 [小規模の内地植民] に20,00万ライヒスマルクと記述されており、表5とおおまかな点で一致している¹⁷⁾。

これらの表から、雇用創出政策の総費用が約6,0億ライヒスマルクに昇り、約7億90,00万

15) Overy, *War and Economy*, p. 52, 53.

16) Abraham Barkai, *Das Wirtschaftssystem des Nationalsozialismus. Ideologie, Theorie, Politik 1933 1945* (Frankfurt am Main, 1988), S. 234.

17) in: Bundesarchiv Berlin Lichterfelde, R2 Reichsfinanzministerium (R2/18656).

表4 1933/34年度及び、1934/35年度のドイツ国における雇用創出措置と、その資金調達

(単位:10億ライヒスマルク)

措置の種類	1933/34年度	1934/35年度	枠外	資金調達の方法	
				予算 ²⁾	前借
1 価値創造的失業救済	0.2	0.3		0.5	
2 ドイツの勤労奉仕	0.2	0.4		0.6	
3 国家の措置	0.9	1.6	0.6	1.2	1.9
a) パーベン計画	0.2	0.1	0.0		0.3
b) 緊急計画 (拡大分含む) ¹⁾	0.4	0.2	0.0		0.6
c) 第1次ラインハルト計画	0.1	0.7	0.2		1.0
d) 住宅建設措置	0.2	0.0	0.0	0.2	
e) 需要充足証書	0.0	0.1		0.1	
f) 第2次ラインハルト計画		0.5	0.4	0.9	
4 その他の法人の措置	0.7	1.1	0.2	0.8	1.3
a) 国鉄	0.5	0.5		0.1	0.9
b) 国有郵便	0.1	0.0		0.0	0.1
c) アウトバーン	0.0	0.2	0.1	0.1	0.3
d) 職業紹介・失業保険の国家機関	0.1	0.4	0.1	0.6	
合 計	2.0	3.4	0.8	3.1	3.2
		6.2		6.2	

1) 1932年に決定された措置は、1933年になって初めて実施。

2) 社会保険負担者予算含む。Willi Albers, Finanzpolitik in der Depression und in der Vollbeschäftigung, in: Deutsche Bundesbank (Hrsg.), *Währung und Wirtschaft in Deutschland 1876 1975* (Frankfurt am Main, 1976), S. 350. 日本銀行金融史研究会訳『ドイツの通貨と経済(上)』(東洋経済新報社, 1984年), 431頁。

ライヒスマルクの減税が行なわれたこと、その大半が非軍備部門に集中していたとはいえ、わずかながら、軍事部門への支出も行なわれたことが、明らかになったと言えよう。なお、表7の不動産税Bは、1924年から1930年までに建設された建物に対する税を指すという¹⁸⁾。

また、これらの表から、雇用創出計画が、手形金融によっても、賄われていたことが、読みとれよう。雇用創出手形 (Arbeitsbeschaffungswchsel) は、以下の機関により、振り出され、1934年12月時点で、その限度額は、次の通りだった。(1) ドイツ公共事業公社 (Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten), 1,3億ライヒスマルク, 重点: 公共建設投資。(2) ドイツ建物・土地銀行 (Deutsche Bau und Bodenbank), 3億ライヒスマルク, 重点: 住宅建設。(3) ドイツ地代銀行・信用機関/ドイツ入植銀行 (Deutsche Rentenbank Kreditanstalt und Deutsche Siedlungsbank), 2億ライヒスマルク, 重点: 農業。(4) ドイツ交通信用銀行 (Deutsche Verkehrs Kredit Bank), 7億ライヒスマルク, 重点: 交通投資。雇

18) Willi Albers, Finanzpolitik in der Depression und in der Vollbeschäftigung, in: Deutsche Bundesbank (Hrsg.), *Währung und Wirtschaft in Deutschland 1876 1975* (Frankfurt am Main, 1976), S. 356. (日本銀行金融史研究会訳『ドイツの通貨と経済(上)』, 東洋経済新報社, 1984年), 437頁 (以下, 必ずしも, 邦訳と一致しない)。

表5 雇用創出計画の概要 (計画別, 目的別)

(百万RM, 括弧内: パーセント)

支出目的	手形金融				国家歳出	その他	総計
	パーベン 計画	緊急計画	第1次ラ インハル ト計画	合計			
・ 運輸	166.2	143.0	238.5	547.7	1,055.7	1,877.6	2,425.3
交通	(57.9)	(23.9)	(23.9)	(29.1)			
・ 住宅	19.8	19.7	177.7	217.2			
国土開発	(6.9)	(3.3)	(17.8)	(11.5)			
・ 農業	76.8	178.2	154.4	409.4			
	(26.8)	(29.8)	(15.5)	(21.8)			(7.1)
・ 経済振興	24.3	67.4	381.9	473.6			473.6
	(8.5)	(11.3)	(38.3)	(25.2)			(8.2)
・ 軍事:							
1. 陸軍		89.3		89.3			
2. 海軍		35.7		35.7			
3. 空軍		65.0	22.0	87.0			
4. 国家 防衛措置 計		190.0	44.1	234.1			234.1
		(31.8)	(4.4)	(12.4)			(4.1)
・ 社会保障					68.9	874.9	943.8
							(16.4)
合計	287.1	598.3	996.6	1,882.0	1,124.6	2,752.5	5,759.1
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)			(100.0)

資料出所: Tabellen über den Stand der wöchentlichen Bewilligungen und Auszahlungen im Rahmen des Papen, Sofort, und I. Reinhard Programms bei den einzelnen Kreditinstituten, in: BA Koblenz: R2/18656, 18656a, 18656b; 大島通義「第三帝国における軍事費の手形金融」(『三田学会雑誌』第79巻第1号, 1986年4月, 所収), 64頁。

用創出手形は、公共事業を請け負った企業が、その代金を国庫から支払ってもらう代わりに、上述の政府関与の特殊金融機関宛に振り出す手形のことであり、1933~34年度の雇用創出事業の40パーセントは国鉄・国有郵便・公共職業安定所などの国営企業の担当で、その財源の63パーセントがこの雇用創出手形だったという¹⁹⁾。

1932年に最低水準だった国民総生産が1936年までに約50パーセント上昇したこと、[1936年に]物価安定の下で、失業が克服されたこと[完全雇用の達成]²⁰⁾及び、1936年時点の国民所得(時価)、工業・商工業の生産指数(時価)、財・サービスへの国・州・市町村の公共支出(時価)、民間消費(時価)が1932年時の各々に対して、46パーセント、88パーセント、130パ

19) *Ebenda*, S. 352. 前掲邦訳書, 430-432頁。芝, 前掲論稿, 232頁。

20) *Albers, a. a. O.*, S. 357. 前掲邦訳書, 437頁。

表6 1934年12月31日までに、承認された部門別雇用創出資金
(単位：10億ライヒスマルク)

投資部門	
1. 公的建設投資	1.0
2. 住宅建設	1.3
3. 交通投資	
a) 国家	0.2
b) 国鉄	1.0
c) 国有郵便	0.1
d) アウトバーン	0.4
4. 農業	0.4
5. 消費促進	0.1
6. 職業紹介及び、失業保険 関連の国家機関への助成金 ¹⁾	0.6
7. 総計	5.1 ²⁾

1) 分類不能分

2) 金額は、表4で示された金額と異なっているが、これは、会計年度ベースではなく、歴年ベースで示されているため及び、区分範囲が完全に一致しないためである。

Albers, *a. a. O.*, S. 351. 前掲邦訳書, 433頁。

ーセント、16パーセントの増大を示したという事実²¹⁾は、1936年に、ナチスドイツが経済回復したことを表わしている。1936年のドイツの経済回復は、ナチスの経済政策の成果と言ってよいであろう²²⁾。

所で、ナチスの経済政策の性格を巡っては、前述のように、研究史の上では、雇用創出政策再軍備の二段階説と、再軍備貫徹の一段階説の2つの潮流があった。この点について、検討してみよう。

二段階説では、雇用創出政策を非軍事的なものとして看做し、1934年に初めて、再軍備が本格的に開始されることが力説された²³⁾。それに対して、一段階説では、雇用創出政策の中に、既に軍事費が含まれていたことが指摘され、一見非軍事的支出に見えるもの（自動車への優遇措置、アウトバーン建設、民間の防空対策措置など）の中に、ナチスの秘密再軍備の現実化が見出された²⁴⁾。研究史の上では、ナチス政権発足時から第2次世界大戦開始時までのドイツの軍事費は、1933年7億46,00万ライヒスマルク、1934年4,1億97,00万ライヒスマルク、1935年5,4億87,00万ライヒスマルク、1936年10,2億73,00万ライヒスマルク、1937年10,9億61,00万ライヒスマルク

21) Barkei, *a. a. O.*, S. 232.

22) アルバースは、「金融政策に支援された財政政策が成功を収めた」と評している。Albers, *a. a. O.*, S. 357. 前掲邦訳書, 437頁。

23) Brunner, *a. a. O.*, S. 139. Kroll, *a. a. O.*, S. 467, 562. Klein, *op. cit.*, pp. 76-82.

24) Fischer, *a. a. O.*, S. 67-68. 前掲邦訳書, 97-98頁。Bracher/Sauer/Schulz, *a. a. O.*, S. 799-801.

表7 1933年と1934年に導入された租税減免措置

(単位：100万ライヒスマルク)

租税の減免	
新車の自動車税減税	100
家事手伝い [雇用] への租税減免	40
農業取引税の引下げ	100
農業不動産税の引下げ	100
不動産税Bの引下げ	50
失業保険分担金の引下げ	300
卸売段階での取引税の引下げ	100
合 計	790

Albers, *a. a. O.*, S. 357. 前掲邦訳書, 439頁。

ク、1938年17,2億47,00万ライヒスマルク、1939年11,9億6,00万ライヒスマルクで、戦前期の軍備支出の総額は約60,0億ライヒスマルクに昇ったと評価されている²⁵⁾。だが、一段階説では、ナチスドイツの軍事支出はそれ以上に膨らむこととなろう。

1933～36年期のナチス政権が近未来目的として、失業克服と軍拡開始の2つを同時並行的に追求し、[1936年の]完全雇用達成後に、戦争準備強行を次の目標にした²⁶⁾というのが、真相に近いのではないと思われる。その意味で、軍事支出をも含んだ雇用創出政策と再軍備がナチスの経済政策の中に同時存在し、ナチスドイツの経済回復に貢献したと言ってよいのではないだろうかと思う。

3. 経済回復と自動車工業

本章では、ナチスドイツの経済回復と自動車工業の関連についてのオーバリーの見解を検討する。以下、オーバリーの議論を再構成してみよう。

オーバリーは、次のように論じる。1933年以後のドイツの自動車車両と自動車輸送の普及の数値は、あまり知られていないが、その成長は相当顕著である。1933年と1938年の間に、年間の車両生産は3倍増大し、他方、自動車と商業用車両の生産はこの間に、年間、前者が40パー

25) Barkai, *a. a. O.*, S. 240. 雇用創出政策がその財源を部分的に、「雇用創出手形」に負っていたように、再軍備の資金調達も、中央銀行のライヒスバンク (Reichsbank) のダミー会社、冶金研究会社 (Metallurgische Forschungsgesellschaft m. b. H.), 通称メフォ (Mefo) の発行した手形、メフォ手形 (Mefo Wechsel) に頼り、この戦前期のナチスドイツの軍事費約60,0億ライヒスマルクの中に、12,0億ライヒスマルクのメフォ手形 (ライヒスバンク総裁兼経済大臣のシャハト: Hjalmar Schacht の考案による) も含まれている。メフォ手形については、拙稿「シャハトのメフォ手形」(『社会経済史学』第60巻第5号, 1995年1月, 所収) を参照。

26) Barkai, *a. a. O.*, S. 209.

表8 選抜された国々の自動車車両生産 1933 - 38年

(千台)						
国	1933	1934	1935	1936	1937	1938
カナダ	65	117	173	162	207	166
フランス	189	181	165	204	201	227
ドイツ	118	186	248	303	331	340
イタリア	40	45	48	45	71	67
イギリス	286	342	404	461	507	447
アメリカ	1,920	2,753	3,946	4,454	4,808	2,489

Overy, *War and Economy*, p. 71.

Ders., *Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany, 1932-38*,

in: *Economic History Review* 28 (1975), p. 469.

セント、後者が49パーセント増大した。断然最も重要な変化は、全体の中での自動車の比重増大だった。1929年時点では、オートバイ生産は19万5,000台なのに対して、自動車生産は9万5,000台にすぎなかったが、1937年時点では、前者は15万9,000台なのに、後者は27万台と、状況は逆転していたという。このことは、表8からも、窺える²⁷⁾。

こうした自動車輸送の繁栄の変化の理由は沢山あり、その幾つかは1920年代後半に既に起こった変化に起源があった。オーバリーは、自動車工業繁栄の上での最も重要な要素として、良質な道路の奨励や全般的なモータリゼーション (Motorization: Motarisierung) 熱狂でのナチス政府の影響を挙げている。オーバリーは、ナチス政府の自動車工業助成の原因・理由として、ナチス政府への支持を獲得するために、経済回復を生じさせる必要性が大きかったこと、自動車車両技術やドイツ社会での自動車車両の役割に対して、ヒトラーが大きな関心を持っていたことを挙げている。しかし、オーバリーは、自動車工業繁栄の原因として、ナチス政府の支援・助成だけでなく、1932年以後の供給・需要状況の大きな変化をも挙げている。1930年代に、道路運搬業が急速に発展し、1935年に、自動車経営全国連合 (Reichskraftwagenbetriebsverband) が結成され、1937年までに、ほぼ35,000の企業が入っていた²⁸⁾。

オーバリーはさらに、続けて言う。1933年以後、巨大工業や、軍隊を含んだ公的部門からの [自動車への] 需要が拡大され、農村のモータリゼーションの過程も継続したが、医者・弁護士・中小企業や中小農のような専門職のグループも、[自動車] 市場に参入するようになった。自動車への需要を、農業も拡大させ、トラクター生産が1929年に6,000台以下で、1932年に1,500台だったのが、1938年までに28,000台に上昇し、農業で利用される商業用車両は急速に増大した。1937年に、経済集団「職人」による自動車購入は大きな比重を占めて、全体の40パーセントに昇ったという。同時に、個人向けの自動車販売の上昇があり、1930年代に、オートバイ需

27) Overy, *War and Economy*, p. 71 72.

28) *Ibid.*, pp. 72 73.

表9 自動車と商業用車両の価格変動 1925 - 1936年

(1925年 = 100)

	自動車	商業用車両		自動車	商業用車両
1925年 1月	105.0	97.0	1931年 1月	59.5	74.5
6月	102.0	101.0	6月	57.5	72.5
1926年 1月	90.0	100.0	1932年 1月	56.0	71.0
6月	79.0	77.0	6月	55.0	70.5
1927年 1月	70.5	76.0	1933年 1月	53.0	68.0
6月	68.0	76.0	6月	52.0	66.5
1928年 1月	66.0	75.0	1934年 1月	51.0	64.5
6月	64.5	75.0	6月	50.0	64.5
1929年 1月	63.0	75.0	1935年 1月	49.0	63.5
6月	62.0	75.0	6月	49.0	63.0
1930年 1月	62.0	75.0	1936年 1月	46.5	63.0
6月	60.0	75.5	6月	46.5	62.5

Overy, *War and Economy*, p. 74.Do, *Cars, Roads, and Economic Recovery*, p. 471.

要が収縮したのに対して、自動車への個人の需要は、どの別の範疇、特に小型車への需要よりも、より早く増大し、1937年までに、自動車への個人需要は、全購買者の29パーセントを占めた²⁹⁾。

オーバリーは、自動車車両部門の回復の原因として、需要面だけでなく、供給サイドの変化が重要な役割を果たしていると指摘している。表9が示しているように、1926年以来、車両価格が継続的に減少していったとオーバリーは述べて、その原因として、合理化、多くの基本的原料の価格が比較的低くなったこと、財務状況の緩和化といったことを挙げている。価格減少と販売拡大は、研究や技術的改善（例えば、鋼製合金、アルミニウムやベークライト、他のプラスチックの利用）を促進し、こういったことが自動車工業の発展に、全体として、良い効果をもたらした。比較的低い価格は、ドイツの車両貿易にも、有利な効果を生み出したし、車両の貿易黒字は続き、1936年までに、ドイツは世界第3位の自動車輸出国になった。1928年に、ドイツ市場で売られた外国車の比重は40パーセントだったが、1934年には、9パーセントだった³⁰⁾。

オーバリーは勿論、自動車工業発展の原因・背景として、ナチス政府の経済政策をも挙げている。実際に、1932 - 35年の雇用創出計画は主に、インフラストラクチャーの更新・拡大、特に道路網に集中し、道路は失業労働者の一団に修理された。道路の建設・修理は、雇用創出事業の中で相当の比重を占めて、1932年と1935年の間に、雇用創出用公共事業の資金の約60パー

29) *Ibid.*, pp. 73-75.30) *Ibid.*, pp. 75-76.

表10 道路・自動車により、創出された雇用の見積み数 1938年^{a)}

アウトバーン	120,000
一般道 (1936年)	40,000
自動車工業 (部品メーカーを除く)	170,000
部品メーカー	150,000
自動車修理業 (1935年)	100,000
道路関連産業	250,000
自動車小売業	60,000
おかかえ運転手、運転手等 (1934年)	260,000
合計	1,150,000

a) この雇用の見積み数値では、1938年の数値がわからない所では、それ以前の時期の数値を用いた。

Overy, *War and Economy*, p. 83.

Ders., *Cars, Roads, and Economic Recovery*, p. 478.

セントは、輸送事業、主に道路に向けられ、公共投資がこの間の全投資の77パーセントを占めて、そこで、道路建設がドイツの投資回復の上で、大きな役割を果たしたという。1934年に開始されたアウトバーン建設は、雇用創出だけでなく、同時に、自動車の普及促進をも企図したものだ³¹⁾。

オーバリーはさらに、議論を続ける。雇用創出計画に次いで、ナチス政府が自動車と経済回復への傾向を結んだ第2の方法は、広範な減税の承認だった。1920年代には、高い水準の車両と燃料への税が、自動車工業の拡大を妨げていた。1933年春に、減税は開始された。1933年4月10日に、新車税が廃止された。これは、10パーセントないし、15パーセントの維持費削減を意味した。自動車の普及にとっての中古車市場の重要性が認識されていたので、1933年5月26日付のさらなる法令により、中古車所有者は、1回限りの支払いと引き換えに、将来の自動車税支払いが免除されることとなった。この措置の結果として、120,000台の自動車・商業用車両が、その後の自動車税支払いから免れることとなった。この措置の効果は大きく、1933年の間に、自動車販売は急成長した³²⁾。

オーバリーは、雇用創出事業と [自動車向け] 減税措置が、ナチス政府への経済界の信頼を獲得させたこと及び、当時、これらの措置が起爆 (Initialzündung) の構想と結びつけられ、ナチス政府がモータリゼーションを選択した理由も、ここにあると記述している。モータリゼーションの利点の1つとして、自動車工業部門が他の工業部門にも影響を与えることが指摘され、車両工業、部品メーカーの直接的部門から、自動車修理工場・サービス部門の間接的部門への波及を示唆している。オーバリーはさらに、自動車の発展が企業の信用の回復に寄与し、重工業 (セメント、鉄鋼業、工作機械) の拡大を助成したこと、ドイツの景気上昇がこの展開

31) *Ibid.*, pp. 77-78.

32) *Ibid.*, pp. 78-79.

表11 自動車輸送と自動車車両生産：統計 1928 - 1939年

年	車 両 生 産				車両販売 (百万 R M)	自動車 工業の 雇用 ^{a)}	農業用 車両 ^{b)}
	合計	自動車	オートバイ	商業用車両			
1928	295,929	101,701	162,212	20,960	1,089.0	83,751	19,007
1929	335,553	96,161	195,686	31,577	994.0	76,441	25,095
1930	189,509	71,960	104,352	9,985	676.0	54,153	25,902
1931	129,424	58,774	59,486	8,734	475.0	46,134	26,686
1932	100,639	43,430	36,262	8,234	309.0	34,392	27,500
1933	158,894	92,160	40,534	13,261	483.5	51,036	28,200
1934	274,684	147,350	88,312	27,325	780.0	80,858	31,000
1935	366,072	205,092	117,651	41,528	1,148.5	100,937	35,000
1936	449,224	244,289	145,916	57,312	1,414.7	110,148	45,000
1937	491,224	269,005	159,815	62,404	1,636.5	123,092	60,833
1938 ^{c)}	530,737	276,592	190,018	64,127	2,017.0	140,756	74,943
1939	289,271 ^{e)}	143,602 ^{e)}	112,675 ^{e)}	32,994	2,096.5		82,077

a) 年間の雇用の最高数。b) トラクターのストック。c) オーストリアを含む。

e) 1939年の1 - 6月間の生産台数のみ。

Overy, *War and Economy*, p. 88. より作成。

Ders., *Cars, Roads, and Economic Recovery*, p. 483.

に依存していることを指摘し、自動車と道路がこの発展の鍵であることを示唆している³³⁾。

オーバーリーは、自動車工業の発展の重要性を次のように論じている。自動車工業は、個人と企業の購買への一連の減税により、助けられた。この減税は、他のどの産業よりも、自動車工業を、不況から脱出せしめた。表11が示しているように、全車両生産は1929年と1932年の間に、三分の一まで減少したが、1935年には、1929年時に達成した以前の生産の最高額を超過し、1934年には、1928年に達成した自動車生産の最高額を47パーセント超過し、1935年には100パーセント以上超過した。この自動車生産増大の原因として、不況期に自動車により安価になったので、オートバイ販売から自動車販売への転換が生じたことをオーバーリーは指摘している。また、表11が表わしているように、企業と農民の買い手に支えられた車両販売ブームは、自動車工業の雇用の急速な拡大を助成し、自動車工業の雇用数は、1934年に1928年時に達した最高数に達し、1935年にこの最高数をも超過した。もし1933年と1934年に、ドイツ工業経済を不況から脱出せしめるのに貢献した単一の工業部門があるならば、自動車工業には、その十分な資格があるとオーバーリーは強調している。ヒトラーは1935年に、道路や自動車による雇用に10,00万と評価していたし、表10は1938年にこの数値を1,50万 (1,15万の誤記) にまで増大させたとオーバーリーは記述している³⁴⁾。

33) *Ibid.*, p. 80, 81.

34) *Ibid.*, p. 64, 82 83.

表11は、自動車車両の生産台数増大だけでなく、その販売額の増大をも示している。オーバーリーによると、自動車車両の総売上高は、1933年の4億83,00万ライヒスマルクから、1934年の7億ライヒスマルク、1935年の1,1億48,00万ライヒスマルク、1936年の1,4億14,00万ライヒスマルク、1937年の1,6億36,00万ライヒスマルク、1938年の2,0億17,00万ライヒスマルクへ増大していったし、車両の輸出額も、1934年に94,50万ライヒスマルクだったのが、1935年に1億20,00万ライヒスマルク、1936年に1億71,20万ライヒスマルク、1937年に2億69,70万ライヒスマルク、1938年に2億59,40万ライヒスマルクと上昇傾向を示していた。表11は、紙数の関係で、部分的にししか示していないが、オーバーリーによれば、商業用車両は1925 - 30年にかけて、8万9,000台しか生産されていないが、1933年以後の5年間で、26万5,000台も生産されたし、農業用車両 トラクターも、1929年に2万5,000台利用されていたのが、1939年には8万2,000台利用されていた。ドイツの農村にバス交通網が普及したので、道路輸送機関の乗客数が大変増大した一方、個人旅行用の自動車車両に有利な交通体系への顕著な構造的転換が起こった。量的にも質的にも、1930年代のドイツのモータリゼーションはドイツの経済回復やドイツの工業・輸送の長期的な技術開発に貢献したし、それ故に、1938年までに、ドイツ経済は次第に自動車に依存するようになり、自動車工業はドイツ工業の中心になり、自動車輸送は贅沢的な事柄から日常的な事柄に転換した³⁵⁾。

1930年代の自動車工業の再生と自動車輸送の振興が、全般的な経済再生の速度を早める上で、また、多くの失業者を吸収したり、最初の景気上昇後の経済回復を支える上で、大きな貢献を行なった。1939年に戦争 [第2次世界大戦] が起こった時に、自動車車両と道路は両方共、さらに一層経済的により重要になった。1950年代、アウトバーンの交通網の完成とドイツ自動車工業のめざましい成長は、1930年代に開始された構造的転換を完了したとオーバーリーは結論づけている³⁶⁾。

我々は以上、簡潔に、オーバーリーの議論を概観してきた。ここから、オーバーリーが、ナチスドイツの経済回復と自動車工業を関連づけて、減税などによるナチス政府の自動車工業支援政策及び、雇用創出政策の道路建設による自動車工業助成政策により、自動車工業が急成長し、その結果、ナチスドイツは経済回復を達成したという認識を示していることを、我々は改めて、確認出来よう。ここでのオーバーリーの議論から、ナチス政権の経済政策により助成された自動車工業の発展がナチスドイツの経済回復 (実現) に、一定の大きな役割、貢献を果たしたことは、否定出来ないように思われる。

前述のように、オーバーリーは、自動車と道路に、ナチスドイツの経済回復への発展の鍵を見出した。だが、オーバーリーは逆に、再軍備が1930年代後半に効果を発揮し始めると記述し、

35) *Ibid.*, p. 84, 86 87.

36) *Ibid.*, p. 89.

1936年の経済回復への再軍備の影響を疑問視ないし過小評価しているように思われる³⁷⁾。オーバリーはまた、自動車と道路の関連を強調するが、ナチス期初期における自動車と再軍備の関連には一切言及していない。

ナチス政府が自動車工業助成を推進した背景には、再軍備との関連があったし、戦前期（ナチス期）の自動車工業の発展には、民需だけでなく、軍需も少なからぬ比重を占めたことは、間違いないであろう。自動車工業は、ナチス期（戦前期）に既に、民間用乗用車だけでなく、軍用車 [ジープ]、トラック、飛行機エンジンといった軍事財を生産・販売し、当時の代表的な自動車企業ダイムラー・ベンツ (Die Daimler Benz AG) は「軍事コンツェルン」と言われる程だった³⁸⁾。また、前章で見てきたように、ナチスドイツの経済回復に、再軍備が少なからぬ貢献を果たしたことも、否定出来ないように思われる。そして、燃料の高騰故に、乗用車の購買者層は工業、商工業、上級官吏・職員に留まり、労働者層による乗用車購入「大衆モータリゼーション」について、語れないことは明記すべきであろう³⁹⁾。

オーバリーの自動車工業論の独自性は、雇用創出政策の道路建設と自動車工業発展を関連づけて、ナチスドイツの経済回復（実現）の上での自動車工業の役割・貢献を明らかにした点にあると言ってよいであろう。今後は、再軍備と自動車工業の関連をも、分析の対象とすることで、ナチズムとモータリゼーションの全体像を明らかにすることが、課題となるように思われる。

4. むすび

我々は以上、簡潔に、ナチスドイツの経済回復について、雇用創出政策、経済回復と自動車工業の2点に分けて、概観してきた。本稿での検討を通じて、雇用創出政策と再軍備という2つのナチスの経済政策が同時並行的に展開し、自動車工業がその両方に関連して、急成長し、ナチスドイツの経済回復を実現していったことが、明らかになったように思われる。

最初に、記述したように、研究史の上では、ナチス経済政策について、雇用創出政策と再軍備の二段階に分ける二段階説と、再軍備が一貫して貫徹していったと見る一段階説、基本的には雇用創出政策と再軍備の二段階に分けるのだが、道路と自動車にナチスドイツの経済回復へ

37) *Ibid.*, pp. 60-61.

38) 拙稿「ナチス期のダイムラー・ベンツ」(『立教経済学研究』第52巻第3号, 1999年1月, 所収), 26, 27, 32頁。また、以下の研究も参照。西牟田裕二著『ナチズムとドイツ自動車工業』(有斐閣, 1999年)。大島隆雄「両大戦間期のドイツ自動車工業 とくにナチス期のモータリゼーションについて (1)・(2)・(3)」(『愛知大学経済論集』第126・127・128号, 1991年7月, 12月, 1992年2月, 所収)。

39) Heidrum Edelmann, *Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland* (Frankfurt am Main, 1989), S. 183, 193, 237.

の発展の鍵を見出すオーバーリーの見解の3つの見方に分かれていた。この三者共に、ナチス経済政策の成果として、ナチスドイツの経済回復が実現したという点では、一致している。

本稿での検討により、雇用創出政策が二段階説の論者の想定するような完全に非軍事的性質のものではなく、部分的に軍への支出を含んでいることが、明らかにされた。また、一段階説論者が、軍事支出を純粹の軍事費（軍事予算：軍隊への支出）だけでなく、民間の防空対策措置の費用やアウトバーン建設費なども含んで理解していることも、判明した。ナチス経済政策は、軍事費をも含む雇用創出政策と再軍備が同時並行的に展開したと見るのが妥当ではないかというのが、我々の結論である。

基本的には、非軍事的な雇用創出政策と再軍備の二段階説の上に立って、オーバーリーは、自動車と道路が発展の鍵となり、雇用創出政策や減税などにより、ナチス経済政策により助成された自動車工業が経済回復への道を開いたとする議論を展開した。だが、オーバーリーの議論には、自動車工業が民需だけでなく、軍需にも依存しており、軍事企業である側面 その意味で、再軍備によって利益を得ていた側面が抜け落ちていたように思われる。

以上の検討から、ナチス経済政策において、雇用創出政策と再軍備が同時並行的に展開して、ナチスドイツの経済回復を実現せしめたこと及び、オーバーリーの主張するように、自動車工業は雇用創出政策としての道路建設や、減税などの優遇措置により、助成されただけでなく、再軍備によっても、支援を得て、発展し、この経済回復（実現）の上でも、大きな役割を果たしたことが、明らかになったと言えよう。従来の二段階説の論者が、オーバーリーをも含めて、雇用創出政策の非軍事的性を強調するのに対して、我々の立場は、非軍事的な側面と軍事的な性格を両方含んだ雇用創出政策と再軍備が同時並行的に展開して、1936年の経済回復を実現させて、その後、再軍備が本格化していったというものであり、そうした流れの中で、自動車工業が雇用創出政策と再軍備の両方に大きく関わり、経済回復にも相当貢献したという理解であり、その意味で、第4の見解と言ってよいであろう。

本稿においては、ナチスドイツの経済回復を実現せしめたナチス経済政策の問題、あるいは、その性格⁴⁰⁾を巡って、概観してきた。「20世紀ドイツ資本主義」⁴¹⁾の中で、ナチズムをどう位置づけるべきかということが、今後の課題として、挙げられよう⁴²⁾。オーバーリーの提起した自動車工業の問題も、そうした中で、把握する必要があるように思われる⁴³⁾。

40) 雇用創出政策や再軍備といったナチス経済政策を目して、ケインズ主義的経済政策と捉える見解がある。Vgl. Werner Abelshäuser/Anselm Faust, *Wirtschafts und Sozialpolitik. Eine national-sozialistische Sozialrevolution ?* (Tübingen, 1983). ナチス経済政策がケインズ主義でないことについては、以下の議論を参照。Vgl. Erbe, a. a. O., S. 167ff. Overy, *The Nazi Economic Recovery*, pp. 52-53.

41) 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)を参照。

42) 田野慶子「ドイツ資本主義とナチズム」(加藤栄一・馬場宏二・三和良一編『資本主義はどこに行くのか 20世紀資本主義の終焉』, 東京大学出版会, 2004年, 所収)を参照。

43) 西牟田氏のドイツ自動車工業研究も、様々の点で、示唆的である。西牟田前掲書を参照。

(付記)

本誌の小笠原教授退職記念号への執筆依頼を受けてから、ベルリン リヒターフェルデ連邦文書館 (Bundesarchiv Berlin Lichterfelde) 及び、コブレンツ連邦文書館 (Bundesarchiv Koblenz) 付の文書館サービスのゼルケ社 (Selke GmbH), オルデンプルク大学図書館 (Universitätsbibliothek Oldenburg), オゼアンダッシュ・ブックセンター (Die Osiandersche Buchhandlung GmbH) といったドイツの諸機関と幾度も手紙のやり取りを行ない、学習院大学法経図書館, 立教大学中央図書館, 人文科学系図書館, 社会科学系図書館といった日本国内の図書館に足繁く通い、本稿執筆に必要な文献史料収集に慌ただしい日々を過ごした。前述の機関には、厚く御礼申し上げます。

筆者が小笠原教授から受けた学恩は、数知れない。このつたない本稿で、せめてその学恩に幾分なりとも、お返しが出来ればと思う。