

# ナチス期ドイツの自動車企業

—— 研究史の批判的検討 ——

川 瀬 泰 史

1. はじめに
2. ナチス研究史の動向
3. 1980年代後半から1990年代前半までの研究史
4. 1990年代後半から現在までの研究史
5. むすび

## 1. はじめに

イギリス人の経済史家オーバリー (R J Overy) は、ナチス期のドイツ自動車工業について、次のように、評している。「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」。オーバリーは、自動車工業がナチス政府の減税措置により、助けられ、他の製造業部門よりも、より早く、不況から脱出出来ただけでなく、中心的な成長分野として、工業経済の残余の重要な部門をも、不況から抜け出させることに貢献したことを指摘している<sup>1) 2)</sup>。

1) 以下、主として、段落ごとに、一括して、引用文献を記すこととする。R J Overy, *War and Economy in the Third Reich* (Oxford, 1994), p. 89. Ders, *Unemployment in the Third Reich*, in; *Business History* 29 (1987), p. 273. Ders, *The Nazi economic recovery*

このように、オーバリーは、ナチスドイツの経済回復における自動車工業の重要性を明らかにしているが、個別の自動車企業については、言及していない。ナチス期ドイツの自動車工業の全体像を把握するためには、また、ナチスドイツにおける自動車工業の果たした役割を明らかにするためには、個々の自動車企業についても、おおまかに見ていく必要があるように思われる<sup>3)</sup>。

そこで、本稿では、ナチス期ドイツの自動車企業について、その研究史を概観・検討していきたいと思う。しかし、ナチス期ドイツの自動車企業に関する研究史を見ていく上では、そうした研究史に影響を与えたであろうナチス研究史の動向の存在を無視出来ないように思われる。それ故に、本稿の章の構成・編成としては、先ず、ナチス研究史の動向に触れて、その後、ナチス期ドイツの自動車企業の研究史について、1980年代後半から1990年代前半までの研究史、1990年代後半から現在までの研究史に分けて、考察を進めていこうと思う。

1932-1938, Second Edition (London, 1996), p. 46.

2) 筆者は、かつて、オーバリーの議論を検討したことがある。拙稿「ナチスドイツの経済回復」(『立教経済学研究』第58号第4号, 2005年3月, 所収)を参照。  
3) 西牟田祐二著『ナチズムとドイツ自動車工業』(有斐閣, 1999年)を参照。

## 2. ナチス研究史の動向

本章では、ナチスについての研究史の動向に関して、簡潔に概観する。ナチス研究史の動向・潮流を、おおまかに、見ていこうと思う。

ナチス研究史は、主として、ナチス第三帝国を、専制的な独裁者ヒトラー (Adolf Hitler) の一元的支配体制と捉え、ヒトラーの意志 [あるいは、プログラム] が貫徹されたと見る「意図派」と、ナチス第三帝国の権力構造を、様々の諸集団による多元的な権力構造と考え、「意図派」とは逆に、「弱い独裁者ヒトラー像」を想定し、ヒトラーはそうした諸集団の調整役にすぎなかったと説く「機能派」の間で、論争が展開されてきた。ここでは、「意図派」、「機能派」双方の代表的な論客の議論を、簡潔に見ていこうと思う。

まず、「意図派」の議論について。

イエッケル (Eberhard Jäckel) は、「1933年にドイツで権力を掌握した体制が、ヒトラーという唯一の人間が重要な政治決定を行なう独裁である点で、過去の体制や他の政体と区別される」と捉え、「ヒトラーは、1920年代以来、ロシアに対する征服戦争及びユダヤ人絶滅を計画し、その統治の全期間を通じて、この両方の目標実現を追求した」と述べている。イエッケルは、また、「東方の生存圏」獲得とユダヤ人絶滅 (外交政策・人種政策上の目標) をヒトラーの主要目標と看做し、その他の事柄 (国内政策・経済・社会政策など) を、「この二大目標 [実現] のための手段」と位置づけた。イエッケルは、さらに、「ヒトラーは、一人で計画し、一人で決断を下し、一人で支配した」と結論づけている。イエッケルの議論からは、ナチス第三帝国で、ヒトラーの意志が貫徹したという認識が窺われる<sup>4)</sup>。

4) Vgl. Eberhard Jäckel, *Hitlers Weltanschauung*:

ヒルデブランド (Klaus Hildebrand) は、ヒトラーの外交政策・戦略を独自の現象として捉え、ヒトラーの「プログラム」を相対的に高い独自性を有するものと見て、「『プログラム』の内容上の目標が、独裁者の意志として、形成・実現された」し、「ヒトラーは、根本的に、現存の支配・社会体制の維持でなく、その転覆を望んでおり」、「ヒトラーの反ユダヤ主義と反ボルシェヴィズム [反共産主義] は、第一の、かつ独自の政治目標として評価すべきだ」と述べている。ヒルデブランドは、さらに、「『最終解決』 [ユダヤ人絶滅] は、ずっと以前から、ヒトラーのプログラム上の考えの中にあり、ヨーロッパのユダヤ人絶滅は、ナチスの世界観の現存の人種イデオロギーの教義に帰せられた」と見て、「ナチスのジェノサイド [ユダヤ人の大虐殺] の原因は、ヒトラーの人種教義」であり、「第三帝国のユダヤ人政策の原因・動機・目標」として、「ユダヤ人絶滅や人種支配についてのヒトラーのプログラムの上での考え」を挙げている。ヒルデブランドの議論では、ナチスドイツの外交・戦争政策、ホロコースト [ナチスのユダヤ人絶滅政策] に結果するユダヤ人政策を、ヒトラーのプログラムの現実化と捉える見方が提示されている<sup>5)</sup>。

次に、「機能派」の議論について。

ブロシャート (Martin Broszat) は、「ナチスのイデオロギーの否定面 (ユダヤ人・マルクス主義・平和主義・民主主義『体制』への闘争強化) だけが、具体的・明確に定着し

*Entwurf einer Herrschaft* (Stuttgart, 1981).

滝田毅訳『ヒトラーの世界観』, 南窓社, 1992年. 参照 (以下, 必ずしも, 邦訳文と一致しない)。

5) Vgl. Klaus Hildebrand, *Monokratie oder Polikratie?* in; Gerhard Hirschfeld/Lothar Kettenacker (Hrsg), *Der Führerstaat. Mythos und Realität. Studien zur Struktur und Politik des Dritten Reiches* (Stuttgart, 1981).

た」のに対して、「新体制構想がかなりあいまいで、矛盾に満ちていた」と述べている。プロシャートは、また、ヒトラーが独立して決断出来ず、「ヒトラーの自発的な決断は、ナチス体制の国内の状況や外的立場の反映・成果である」と評価している。プロシャートは、さらに、「ヒトラーの国家は、累進的急進化 [プロシャートは、これを、自己破壊と同義だと指摘し、ナチスの闘争運動への退化と位置づけている] に陥っている」し、「ナチス体制は、そのユートピア的な社会像を現実化出来なかった」し、「旧 [社会] 構造は手つかずのまま」であり、これは「国防軍・官僚・教会、古いタイプの教師・企業家に当てはまる」と指摘している。フライ (Norbert Frei) も特に、第2次世界大戦やホロコーストと第三帝国の急進化との関連を記述している<sup>6)</sup>。

ハンス・モムゼン (Hans Mommsen) は、「[行政上の] 暫定的に、うまく作られたカオス」を強調し、その背景・原因として、ヒトラーが国家の官僚制に不信の念を持ち、現存の管轄を無視して、新たな臨時の官僚機構・行政機関を設立したことを指摘している。ハンス・モムゼンは、さらに、独ソ戦中のロシア人捕虜の餓死の問題を取り上げ、これは、ヒトラーの介入・命令により、引き起こされたのではなく、SS (Schutzstaffel: ナチス親衛隊) やナチス党との協力下で、[ロシア戦線の現地での] 国防軍司令部が関与したことであり、「最終的解決政策」[ユダヤ人絶滅を目指したユダヤ人大量虐殺政策] では、ヒトラーの命令がその唯一の根本原因ではなく、極めて多くの軍人・官僚・テクノクラート・

大工業家がこの [ユダヤ人政策の] 累積 [的急進] 化に係わったことを指摘している<sup>7)</sup>。

我々は、以上、簡潔に、「意図派」・「機能派」双方の代表的な議論を見てきたが、ここから、改めて、「意図派」がナチス第三帝国を、独裁者ヒトラーの意志・プログラムが貫徹する過程と看做しているのに対して、「機能派」がナチス国家の政策への軍部・官僚・企業家の関与を強調していることが、読みとれよう。しかし、この両者の議論を読み比べてみると、ヒトラーが自らの意図・プログラムの実現を図った側面と、軍部・官僚・企業家とその実現に協力・関与した側面が明らかになったように思われる。その意味で、この両者の議論は、相互補完的に、補い合う面を有していることに、我々は、気づかざるを得ないように思う。

なお、こうした議論の延長線上のものとして、ナチス党と経済界・大企業との関係、特に、ナチスの権力掌握への経済界の関与に関して、限定的・消極的で、部分的なものにすぎなかったと主張する研究者と、経済界・大企業の積極的役割を強調し、その関与を全体的なものとする研究者との間に、論争が展開された。前者を大企業の部分関与論、後者を大企業の全体関与論と、我々は名づけよう。以下、簡潔に、双方の代表的な論者の議論を、再現して、この論争を見てみよう。

まず、大企業の部分関与論について。

ターナー (Henry Ashby Turner Jr) は、ドイツの大企業がヒトラーの権力掌握を支援したというテーゼを「伝説」視し、「中小企業がヒトラーにかなりの財政支援を行なったこと」を強調する。ターナーは、確かに、幾人かの工業家・大企業家がナチスに資金を供与した事実を認めるが、これを「例外」視す

6) Martin Broszat, *Der Staat Hitlers* (München, 1969). Norbert Frei, *Der Führerstaat. Nationalsozialistische Herrschaft 1933 bis 1945* (München, 1987). 芝健介訳『総統国家 ナチスの支配 1933 1945年』(岩波書店, 1994年) 参照。

7) Vgl. Hans Mommsen, *Hitlers Stellung im nationalsozialistischen Herrschaftssystem*, in; Hirschfeld/Kittenacker (Hrsg.), *a. a. O.*

るか、政治的保険金と看做し、ナチスに対してだけでなく、他の右翼・中道政党にも資金が与えられていたことを指摘している。ターナーは、また、[ナチスの政権掌握の契機となった] ヒトラーとパーペン (Franz von Papen) の会談を仲介したケルンの銀行家シュレーダー (Kurt von Schroeder) は経済界の代理人として行動した訳ではなく、[シュレーダーの] 経済界への影響力が小さかったことを強調している。ターナーは、さらに、ドイツの大企業家の大多数がヒトラーの勝利を望んでいなかったし、財政支援により、ヒトラーの勝利に貢献した訳でもなかったと結論づけている<sup>8)</sup>。

次に、大企業の全体関与論について。

シュテークマン (Dirk Stegmann) は、重工業家がヒトラーをナチス左派に対する対抗者・ナチス党内の国家主義的「資本主義翼」の特別代表視していたことを指摘し、保守的な支配層の戦術がナチス左派に対抗して、ナチス党内の私的資本主義路線の代表としてのヒトラーを支援する抱き込み戦術、ないし、「囲い込み構想」だったことを明らかにした。シュテークマンは、また、保守的な支配層 [大企業を含む] がヒトラー内閣を「より小さい悪」視して、大衆的基盤を有した権威主義的政権を目指し、ヒトラーへの首相任命を請願したことを指摘している。シュテークマンは、さらに、ターナーとは逆に、ケルンの銀行家シュレーダーは経済界首脳と親密な関係を有しており、ヒトラー首相誕生に関して、経済界首脳と密接に連絡を取り合っていたことを明らかにし、ヒトラーの権力掌握を保守的支配層の囲い込み政策の成果と位置づけ、[ナチス期に] 大工業が軍拡の優位下で勝利

したと結論づけている<sup>9)</sup>。

我々は、以上、簡潔に、この論争を概観したが、ナチスの権力掌握への経済界・大企業の関与について、これを限定的・消極的なものと看做す大企業の部分関与論の論者 (ターナー) がナチスへの大企業の財政支援の問題に的を絞っているのに対して、これを全面的・積極的なものと見る大企業全体関与論の論者 (シュテークマン) が大企業のヒトラーへの支援を、ナチス左派への対抗、権威主義的独裁に大衆的基盤を付与するための戦術の一環として、押し進めたことを強調していたことが、読みとられよう<sup>10)</sup>。

だが、この両者の議論を比較検討してみると、ターナーの議論は、ナチスが近代化・大恐慌の敗者たる [旧] 中間層を支持基盤として、発展成長した側面を浮き彫りにしたのに対して、シュテークマンの議論は、ナチスの権力掌握の最終局面が経済界・大企業をも含む保守的支配層の支援により、実現したことを明らかにしたというように読みとられ、案外に、この両者の議論が、相互補完的な意味合いを有していることに、我々は、気づかざるを得ないように思われる。

9) Vgl. Dirk Stegmann, Zum Verhältnis von Großindustrie und Nationalsozialismus 1930-1933. Ein Beitrag zur Geschichte der sog. Machtergreifung in; *Archiv für Sozialgeschichte* Bd XIII (1973).

10) ナチス体制成立へのドイツ経済界の関与を解明したものとして、以下の研究は貴重な示唆に富んでいる。栗原優『ナチズム体制の成立 ワイマル共和国の崩壊と経済界』(ミネルヴァ書房, 1981年)。また、次の研究は、ナチスの権力掌握以前に、ドイツ経済界、特に重工業がナチスを財政支援していたことを明らかにしている。George Hallgarten, *Hitler, Reichswehr und Industrie. Zur Geschichte des Jahr 1918-1933* (Frankfurt am Main, 1955)。富永幸生訳『ヒトラー・国防軍・産業界 1918-1933年のドイツ史に関する覚書』(未来社, 1969年)。

8) Vgl. Henry Ashby Turner, *Faschismus und Kapitalismus in Deutschland. Studien zum Verhältnis zwischen Nationalsozialismus und Wirtschaft* (Göttingen, 1972)。

では、こうしたナチス研究史の動向—特に、経済界・大企業とナチスとの関係についての議論を受けて、ナチス期ドイツ自動車企業についての研究史がどう展開されていったのか、章を改めて、考察を進めることとしよう。

### 3. 1980年代後半から1990年代前半までの研究史

本章では、1980年代後半から1990年代前半までのナチス期ドイツの自動車企業についての研究史を、簡潔に概観しようと思う。ナチス研究史の動向、特に、経済界・大企業とナチスとの係わりについての論争を踏まえて、この時期のドイツ自動車企業史の特徴を捉えることとする。以下、代表的な研究を取り上げる。

『1933 1945年までのダイムラー・ベンツ』は、ダイムラー・ベンツ社 (Die Daimler-Benz AG) を取り上げたものだが、一方で1933年 [ナチスの権力掌握] 以後、ダイムラー・ベンツの13人の役員の大部分がナチス党に加入したり、NSKK (Nationalsozialistische Kraftfahrkorps: ナチス自動車隊) や SS [ナチス親衛隊] といったナチス党の関連団体に入ったことや、監査役会メンバーの中のユダヤ人銀行家が辞職させられたことや、ダイムラー・ベンツ社が重要な軍事納入業者として、国防軍の受注による軍事財生産を通して、売上高を倍増させていたことを明らかにしたが、他方で、「[社長の] キセル (Wilhelm Kissel) のナチスに対する態度の判定は、困難だ」とか、「[ヒトラーとの仲介役の] ヤコブ・ヴェーリン (Jakob Werlin) が、ナチス的意味で、企業指導の措置に重要な影響を及ぼすために、役員としての自己の立場を利用したという証拠はない」と記述し、さらに、外国人労働者の問題に対するダイムラー・ベンツ社経営陣の責任に対して、否定的な評価を述べている<sup>11)</sup>。

11) Vgl. Hans Pohl/Stephanie Haebeth/Beate

20世紀ハンブルク社会史財団編集の『ダイムラー・ベンツの本』は、『1933 1945年までのダイムラー・ベンツ』のこうした後者の点を批判し、監査役会会長 (かつドイツ銀行頭取) のシュタウス (Emil von Stauß) の影響下で、ダイムラー・ベンツ社が軍事生産に邁進し、ナチスに接近していったこと、ダイムラー・ベンツ社の役員の大部分がナチス党に加入し、会社のナチ化が進展し、会社自体のナチスへの編入が示唆される程だったこと、ナチス期に様々の軍事財提供により、ダイムラー・ベンツ社が売上や利益を倍増させ、軍事コンツェルンとして、発展していったこと、また、この間 (ナチス期) に、労働力の比重中、強制労働者 (外国人)・強制収容所囚人 (ユダヤ人) の割合が増大し、1940年代には、その半分を占めるに至り、これらの人々が極めて過酷な環境・状況下に置かれたこと、ダイムラー・ベンツ社が第2次世界大戦後も、軍事コンツェルンとして、存続し続け、南アフリカのアパルトヘイト政権と取引を行っていたことを、明らかにした<sup>12)</sup>。

また、同じ20世紀ハンブルク社会史財団編集の『ダイムラー・ベンツ 1916 1948年コンツェルン史にとっての重要文書』は、いわば、『ダイムラー・ベンツの本』の姉妹編を成す史料集で、ダイムラー・ベンツ社とドイツ銀行との結びつきを示す文書や、ダイムラー・ベンツ社首脳陣とナチス党との繋がりを表わす史料、ダイムラー・ベンツ社がナチス期に軍拡に邁進したことを証明する書類、過酷な状況下にあった元強制労働者の証言、ダイムラー・ベンツ社の戦後史を示す史料が含まれており、ナチス期におけるダイムラー

Brüninghaus, *Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945* (Stuttgart, 1987).

12) Vgl. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts (Hrsg), *Das Daimler-Benz Buch. Rüstungskonzern im Tausendjährigen Reich* (Nördlingen, 1987).

・ベンツ社の役割を解明する上で、大変示唆的である<sup>13)</sup>。

ベロン (Bernhard Bellon) の『平和時・戦時期のメルセデス ドイツの自動車労働者 1905 1945年』は、1905年から1945年までのダイムラー・ベンツ社の労働者の状況を叙述したもので、ナチス期についても、十分な頁を割いている。ベロンは、(ナチスの権力掌握後) ダイムラー・ベンツ社がドイツ軍の自動車化を進め、航空機エンジンの大量生産を再開し、新工場建設・旧工場再開・契約と利益の増大を進展させたこと、こうしたダイムラー・ベンツ社の成功はナチス国家の軍備拡大のおかげであり、ダイムラー・ベンツ社の利益・拡大への欲求がナチス体制の侵略戦争準備と符合したことを指摘している。ベロンは、また、ナチス期のダイムラー・ベンツ社の労働者の状況を、労働組合・[労働者政党である] 社会民主党・共産党が解体され、業績がダイムラー・ベンツ社の経営共同体的な日常的な命令になり、[ナチス国家による] テロと再教育は労働者階級の第三帝国への統合を達成しなかったが、労働者階級の解放・社会主義への政治構想を決定的に挫折せしめたこと、1936年以後、軍備拡大が金属労働者・機械工への需要を作り上げたので、ダイムラー・ベンツ社では、賃金が急速に増大したが、労働時間は長時間で、「歓喜力行団」(Kraft durch Freude) による会社のコンサート・観光旅行の料金が賃金から、引かれたことを、挙げている<sup>14)</sup>。

『ダイムラー・ベンツにおける強制労働』は、『1933 1945年までのダイムラー・ベンツ』

と同じグループが編集したもので、その表題通り、ダイムラー・ベンツ社での強制労働を対象としている。この本は、一方で、ダイムラー・ベンツ社での強制労働下の外国人労働者の状況が極めて過酷で、ひどいものだったことや、「ダイムラー・ベンツが、ナチスの軍拡により、生産を相当拡大し、多くの利益を獲得したこと」を認めつつ、他方で、(元強制労働者の証言・インタビューに基づき) 他の企業の強制労働者の労働・生活条件と比較すると、[ダイムラー・ベンツの強制労働者の状況は] 良くも悪くもないという結論に達しただけでなく、「ダイムラー・ベンツが強制労働者を奴隷として利用し、可能な限り、強制労働者から、労働成果を引き出した」という非難に同調せず、「歴史的観点から、[強制労働者に対するダイムラー・ベンツ社経営陣の] 責任の判定は困難だ」とも、結論づけている<sup>15)</sup>。

ジークフリート (Klaus-Jörg Siegfried) の『フォルクスワーゲンにおける強制労働者の生活 1939 1945年』のテーマは、その表題通り、フォルクスワーゲン社 (Das Volkswagenwerk) における外国人の強制労働者や強制収容所囚人の生活条件の研究だったが、この本は、一方で、ナチス体制の中心的な支配原理である外国人に対する人種主義的に段階づけられた差別化がフォルクスワーゲン社でも一般化され、経営管理の実践にも適用されたことや、「総力戦」の様相下で、強制労働者への社会的・医療的配慮よりも、軍事生産が優先されたことを指摘しつつ、フォルクスワーゲン社の経営陣が、[利用する強制労働者の労働業績を増大させるという経済的目的合理性の理由から] 個別の事例で、工場警備隊 (Werkschutz) による粗暴なテロを制

13) Vgl. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts (Hrsg.), *Die Daimler-Benz AG 1916 1948. Schlüsseldokumente zur Konzerngeschichte* (Nördlingen, 1987).

14) Cf. Bernard P Bellon, *Mercedes in Peace and War. German Automobile Workers, 1903 1945* (New York, 1990).

15) Vgl. Barbara Hopmann/Mark Spoerer/Birgit Weiz/Beate Brininghaus, *Zwangsarbeit bei Daimler-Benz* (Stuttgart, 1994).

限したり、工場に常駐しているゲシュタポ (Gestapo: 秘密国家警察) の諜報活動・制裁活動の規制を求めたりして、ナチス国家により規定された外国人への扱いの修正を重視したことや、ソ連人戦争捕虜の扶養改善に努力したことを強調しつつ、フォルクスワーゲン社経営陣には、外国人の強制労働者の生活状況形成に際して、行動の自由 [裁量の余地] が限定的だったことを明らかにした<sup>16)</sup>。

ジークフリートの『フォルクスワーゲンにおける軍事生産と強制労働 1939 1945年』は、同じ著者の『フォルクスワーゲンにおける強制労働者の生活 1939 1945年』の姉妹編を成す史料集で、フォルクスワーゲン社の軍事生産の実態や、外国人の強制労働者の新採用の経過や、外国人労働者の極めて過酷な状況—その大量死去が外国人墓地の成立に至る経緯を表わす史料が提示されていて、第2次世界大戦期におけるフォルクスワーゲン社の実状を見ていく上で、大変有益に思われる<sup>17)</sup>。

古川澄明氏の「第2次世界大戦とフォルクスワーゲン社」は、本来、民需用乗用車「国民車」の製造・販売を目的としたフォルクスワーゲン社が軍事生産に転じた背景・原因として、戦争勃発に伴い、軍事企業に原料・労働力調達が優先される状況下で、フォルクスワーゲン社の経営陣が民需生産から軍事生産への転換を決断したこと (経営政策の転換)、戦況の激化に伴う軍事生産拡大の必要性和労働力不足解消のため、フォルクスワーゲン社が外国人の強制労働者の大量動員を実施したこと、フォルクスワーゲン社の強制労働が賃労働の範疇に入らず、現代企業の奴隷労働で

あることを明らかにした<sup>18)</sup>。

大島隆雄氏の「両大戦間期のドイツ自動車工業」、「第二次世界大戦中のドイツ自動車工業」は、戦前期 (ナチス期) のドイツ自動車工業が、ナチス政権のモータリゼーション政策や軍需景気の刺激・助成により、発展していったこと、そうした展開の中で、国民車プロジェクトとしてのフォルクスワーゲンが重要な役割を果たしたことを指摘し、国家財政面での自動車減税や自動車への軍需発注や自動車工業への補助金供与を通しての国家による自動車工業助成の中に、ドイツにおけるナチス型国家独占資本主義のメカニズム・機能の貫徹を見出したし、戦時期 (第2次世界大戦期) のドイツ自動車工業の軍事生産が初期の電撃戦段階では停滞していたが、後期の総力戦段階 (大島氏は全体戦争と名づけている) で増大していったこと、ドイツ自動車工業はこの時期に、軍用車生産だけでなく、航空機エンジン・航空機部品・戦車などの他の兵器生産にも転じたことを明らかにし、ナチス国家がドイツ自動車工業に産業合理化を強制したことの内に、国家独占資本主義の特殊ドイツ的な厳しさを読みとっていた。大島氏は、また、ダイムラー・ベンツ社経営陣がナチス党、あるいは、その関連団体に加入したことを以て、「ナチ化」と呼び、「ナチ的イデオロギーの注入、専制的労働者管理」により、「このナチ化は、たんに経営陣にとどまらず、小規模、断続的な抵抗を排しつつ、労働者にいたるまで全経営的に実現されていった」と評価されている。さらに、大島氏は、第2次世界大戦後の西ドイツ自動車産業におけるフォルクスワーゲンの躍進、オペルの凋落の原因として、第2次世界大戦期のドイツ自動車

16) Vgl. Klaus-Jörg Siegfried, *Das Leben der Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939 1945* (Frankfurt am Main, 1988).

17) Vgl. Klaus-Jörg Siegfried, *Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939 1945* (Frankfurt am Main, 1986).

18) 古川澄明「第2次世界大戦とフォルクスワーゲン社」(『山口経済学雑誌』第38巻第5・6号, 第39巻第1・2号, 3・4号, 1989・90年, 所収) 参照。

工業の状況を挙げて、第2次世界大戦に、「戦後西ドイツ自動車工業における企業の力関係を定める一つの歴史的條件」を見出している<sup>19)</sup>。

『四輪の記事において』はアウト・ウニオン社 (Auto Union), 『我々は、死者の間で、生き、眠っていた』はアドラー社 (Die Adler-Werke) のナチス期の企業活動を叙述したもののだが、各々、当該企業が軍事生産に参入し、巨額の利益を上げたこと、外国人の強制労働者を動員して、ナチスの犯罪に加担したことを、明らかにした<sup>20)</sup>。

我々は、以上、簡潔に、1980年代後半から1990年代前半までのナチス期ドイツの自動車企業についての研究史を見てきたが、ダイムラー・ベンツ社、フォルクスワーゲン社といった当時のドイツの代表的な自動車企業についての研究が著されたことは、注目に値しよう。『1933 1945年までのダイムラー・ベンツ』、『ダイムラー・ベンツにおける強制労働』が大企業の部分関与論なのに対して、20世紀ハンプルク社会史財団の『ダイムラー・ベンツの本』や『ダイムラー・ベンツ 1916 1948年』、ベロンの『平和時・戦時期のメルセデス』は大企業の全体関与論であり、ダイムラー・ベンツ社経営陣とナチスとの関係、外国人の強制労働者動員へのダイムラー・ベンツ社経営陣の責任といった問題に対して、異な

る評価を下しているように見える。また、ジークフリートの2冊の本や古川氏の論文といったフォルクスワーゲン研究は、主として、大企業の全体関与論の観点から、フォルクスワーゲン社の軍事生産の実態や、外国人の強制労働の悲惨な状況を明らかにしたと言えよう。大島氏の研究は、戦前期 (ナチス期)、戦時期 (第2次世界大戦期) のドイツ自動車工業・企業を対象としたもので、基本的には、大企業の全体関与論の観点から、ナチス期のドイツ自動車工業・企業の発展を解明したものであった。

このように見てくると、この時期の研究史は、大企業の部分関与論と大企業の全体関与論が交差したことが、読みとれよう。この両者の議論は、実は、前の章で、見てきたように、ナチスと大企業の関係の複雑な側面、利益拡大のためだけでなく、ナチス体制下での生き残りのためにも、ナチスに迎合・譲歩せざるを得なかった大企業の姿勢を反映したものであり、完全に背反する議論でないことに、我々は、気づかざるを得ないであろう。経営陣がナチス党、あるいは、その関連団体に加入したことを目して、「ナチ化」という見方さえあったが、この「ナチ化」には、単に経営陣がナチスに迎合しただけでなく、ナチス体制への「適合」を企て、ナチズムのイデオロギー (人種主義など) を受け入れざるを得なかったという意味も込められているように思われる。

#### 4. 1990年代後半から現在までの研究史

本章では、1990年代後半から現在までのナチス期ドイツ自動車企業についての研究史を概観しようと思う。ここでは、この時期の研究の特徴を見ていくこととする。以下、代表的な研究を取り上げる。

ハンス・モムゼン/グリーガー (Manfred Grieger) の『第三帝国におけるフォルクス

19) 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3月, 所収), 同「第二次世界大戦中のドイツ自動車工業とくに戦争経済との関連において (1)(2)」(『愛知大学経済論集』第132・133号, 1993年3月, 11月, 所収)。

20) Vgl. Hans-Rüdiger Etzold/Ewald Rother/Thomas Erdmann, *Im Zeichen der Vier Ringen 1873 1945* (1992). Ernst Kaiser/Michael Knorn, *Wir lebten und schliefen zwischen den Toten* (Frankfurt am Main/New York, 1994).

ワーゲンとその労働者』は、ナチス期のフォルクスワーゲン社の企業自体を分析対象とした最初の、かつ、本格的な研究（1000頁を越えるもの）であり、この本は、ナチスの社会政策の一環として、「国民のモータリゼーション」の担い手としての「国民車」としての民需用乗用車生産のために発足したフォルクスワーゲン社が、第2次世界大戦勃発に伴う原料・労働力不足の状況下で、軍用車などの軍事生産を主とする軍事企業に転換したこと、しかし、フォルクスワーゲン社の経営陣は、常に、[ナチスドイツの戦勝を前提にした]戦後期での民需用乗用車の生産再開を視野に置いていたこと、フォルクスワーゲン社では、外国人労働者や戦争捕虜・強制収容所囚人（ユダヤ人）などの強制労働者がナチスの人種主義の差別的状況下で、過酷な境遇に置かれたこと、そして、この強制労働者動員の責任がフォルクスワーゲン社経営陣にあることを明らかにした<sup>21)</sup>。

グレゴール（Neil Gregor）の『星と鉤十字 第三帝国におけるダイムラー・ベンツ』は、ナチス期にダイムラー・ベンツが実施した技術革新（流れ作業方式の導入）や生産性助成的報奨金制度や経営内社会政策といった革新的要素は、ナチスや、その労働者組織、ドイツ労働戦線（Die Deutsche Arbeitsfront）のイニシアチブによるものではなく、ダイムラー・ベンツ社経営陣の独自の決定の産物であったこと、経営内賃金・社会政策や、後継社長をめぐる争いに象徴されるように、人事でも、SSやドイツ労働戦線の介入を斥け、ダイムラー・ベンツ社は基本的に、企業の自治を貫徹したこと、ダイムラー・ベンツ社は主として、軍拡による国家受注により、巨額の利益を獲得していたが、経営陣の中には、

軍拡に積極的な者と、軍拡に慎重・消極的な者 [軍拡 国家受注への傾斜により、企業の国家への依存・従属が強まることへの懸念から] との路線対立があったこと、ダイムラー・ベンツ社経営陣が [敗戦を前提にした] 戦後期を見据えて、戦後期計画を作成し、その計画に基づき、生産設備の地方への移転 [疎開]・トラック部門の維持に尽力したことを明らかにし、同時に、第2次世界大戦後のダイムラー・ベンツ社発展の原因として、この戦時期に作成された戦後期計画の功績を強調した<sup>22)</sup>。

『状況を無視して—世界経済恐慌と再建の間のオペル』は、アメリカのGM（General Motors）のドイツ子会社のオペル社（Die Adam Opel AG）のナチス期の状況を叙述したものだが、一方で、第2次世界大戦勃発後、オペルのリュッセルスハイム工場が航空機部品工場に転じて、戦闘機 Ju 88 の部品を製造し、他方で、オペルのブランデンブルク工場では、既に戦前期（ナチス期）から、国防軍の委託で、トラック「稲妻」を製造し、軍事生産に邁進し、巨額の利益を獲得していたこと、オペルは、戦争激化に伴う労働力不足に対処するために、外国人労働者（戦争捕虜や民間人労働者）を動員・雇用していたこと、ドイツの対米宣戦布告後、アメリカ資産であるオペルには、敵国資産として没収されるという危険が迫っていたが、オペル社経営陣はナチス国家の実力者に働きかけて、ナチス国家の任命した管財人を名目上のものに棚上げし、有能なテクノクラートである社長のヴァーグナー（Heinrich Wagner）が実権を有するという結末に至ったことを明らかにした<sup>23)</sup>。

21) Vgl. Hans Mommsen/Manfred Grieger, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich* (Düsseldorf, 1996).

22) Vgl. Neil Gregor, *Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich* (Berlin, 1997).

23) Vgl. Bernd Heyl/Anderea Neugebauer (Hrsg.), *Ohne Rücksicht auf die Verhältnisse. Opel zwischen Weltwirtschaftskrise und Wiederaufbau* (Frankfurt am Main, 1997).

ネリバ (Günter Neliba) の『リュッセルスハイム・ブランデンブルクのゼネラル・モーターズ・コンツェルンのオペル社 (1929-1948年) 1935年以後のナチス支配下の軍事生産』は、オペル社がナチス期に、トラックや航空機部品など軍事生産に集中して、巨額の利益を上げたこと、外国人労働者を動員したこと、(『状況を無視して』を引用して) 管財人任命では、ナチス国家による資産没収の危険を免れたこと、GM 副社長のムーニー (James D. Mooney) が、1934年から1940年にかけて、ヒトラーを始めとするナチス政権首脳と会談して、ドイツでのオペルの活動への保証を勝ち取ると同時に、この間に、アメリカ大統領ルーズベルト (Franklin Delano Roosevelt) の委託を受けて、その非公式の使者として、独米関係打開に向けて、ヒトラーに働きかける和平工作を行ない、失敗したことを明らかにした<sup>24)</sup>。

西牟田祐二氏の『ナチズムとドイツ自動車工業』は、ナチス政権成立後、ダイムラー・ベンツ社経営陣が、一方で、ナチス党及び、その関連組織への加入(「自己ナチ化」西牟田氏は、このことの中に、「戦略的意図」、「受け身の対応ではなく、積極的な意図」を見出している)、他方で、「アリア化」[監査役会からのユダヤ人銀行家の排除]により、ナチスとの結合を強め、国家受注 軍需を得て、軍事生産に集中し、軍事コンツェルンに発展・成長を遂げたこと、ナチス体制下での労働組合抑圧という状況下で、ダイムラー・ベンツ社が合理化を進展させ、能率給を導入したこと、外資系企業であるドイツ・フォード (Die Ford-Werke) とオペル社がナチス

体制下で、トラックの軍事財生産に参入し、アメリカ大企業はそのドイツ子会社を通して、ナチス政権との「共同事業」を行ない(このことの中に、西牟田氏は、多国籍企業の側面を見出した)、両社共、ドイツの対米宣戦布告後に任命された管財人が元々の経営者だったので、全く影響はなく、基本的に経営の継続性は確保・保証されたこと(西牟田氏も、ムーニーの和平工作に言及している)、軍事企業ダイムラー・ベンツのヨーロッパ的規模での拡大・生産力発展が「外国人強制労働力」の使用(きつすいの現代的奴隷制)により、支えられていることを明らかにし、さらに、「急速に発展しつつある新興産業資本」としてのドイツ自動車工業に「ナチズムの本質的な推進者」を見出す一方、「1950年代のドイツ自動車諸企業の成長過程は1930年代におけるその成長過程の延長線上にこそ位置づけられる」と主張した<sup>25)</sup>。

ターナーの『ゼネラル・モーターズとナチス オペルをめぐる争い』は、ナチス期のオペルをめぐる親会社の GM とナチスとの間の攻防を焦点に据えた点に特徴があり、GM の子会社であるオペルが常に、ナチス党の側から、外国企業として、敵視されていたこと、ナチス党の地方指導者のシュプレングァー (Jakob Sprenger) がオペル乗っ取りを企んでいたことを強調し、オペル社の経営陣から、アメリカ人が退き、(アメリカ人幹部が) アメリカ本国に帰国して以後、GM 本社とオペルの間の連絡が絶たれ、GM 本社は完全にオペル社への支配力を喪失したので、オペル社の軍事生産への参入や外国人の強制労働導入に対して、GM 本社は責任がないと結論づけた(なお、ターナーも、ムーニーの和平工作に言及している)<sup>26)</sup>。

24) Vgl. Günter Neliba, *Die Opel-Werke im Konzern von General-Motors (1929-1948) im Rüsselsheim und Brandenburg. Produktion für Aufrüstung und Krieg ab 1935 unter nationalsozialistischer Herrschaft* (Frankfurt am Main, 2000).

25) 西牟田, 前掲書を参照。

26) Vgl. Henry Ashby Turner, *General Motors und Nazis. Das Ringen um Opel* (Berlin,

ヴェルナー (Constanze Werner) の『BMW における戦争経済と強制労働』は、ナチス期の BMW (Die Bayerischen Motorenwerke) の展開を叙述したもののだが、BMW がナチス期に、自動車業務から撤退し、航空エンジンやジェットエンジンやミサイルといった軍事生産に特化した軍事コンツェルンに発展していったこと、ナチス期の BMW が、一方で、ナチスの犯罪に関与し、外国人の強制労働者を動員したこと及び、他方で、経営陣内部、あるいは、監査役会会長と経営者 (社長) の対立など、企業統治の上での混乱・混迷・混沌・無秩序を極め、その結果、2 回の社長交代に至ったことを明らかにし、BMW を、「企業自治の放棄、自己に責任 [過失] のある企業政策上の麻痺の事例」として位置づけ、2 回の社長交代の背景・原因として、「監査役会会長の後ろ楯・支援がなかったこと」を挙げている<sup>27)</sup>。

我々は、以上、簡潔に、1990年代後半から現在までのナチス期ドイツ自動車企業についての研究史を見てきたが、前章 (1980年代後半から1990年代前半まで) の研究史が主として、ダイムラー・ベンツ社とフォルクスワーゲン社に集中していたのに対して、本章 (1990年代後半から現在まで) の研究史においては、この二大企業だけでなく、オペルや BMW といった他の大企業についての本格的な研究が著されたことは、特筆すべきことのように思われる。オペルについての研究では、『状況を無視して』や、ネリパや西牟田氏の研究が、ナチス期のオペル経営陣がナチス国家の首脳・要人との様々のパイプを通して、国有化の危険を免れ、(残留ドイツ人経営陣による) 経営の継続性を維持し、軍事生

産への参入により、巨額の利益を獲得し、外国人の強制労働者を動員し、ナチスの犯罪に関与したことを指摘しているのに対して、ターナーのオペル研究は、オペル経営陣からのアメリカ人幹部の撤退・アメリカ本国への引き上げ以降、GM 本社とオペルの間の連絡が断絶し、GM がオペルへの支配力を喪失したので、軍事生産や強制労働へのオペルの関与について、GM に責任がないと主張している。オペル研究のこの二つの潮流に関して、前者に大企業の全体関与論、後者に大企業の部分関与論を、一応、見出し得よう。しかし、実は、必ずしも、この二つの研究の流れを対立するものとして捉える必要はなく、ナチス国家による国有化の危険に際して、オペル社が GM 本社と絶縁したような形にして、危機を乗り切った側面を、我々は、読みとり得よう。

グレゴールの研究が画期的なのは、企業の自治の問題を先駆的に取り上げた点にある。グレゴールは、ナチス期のダイムラー・ベンツ社が近代化措置 (合理化) を、企業独自の決定として、実施したことを指摘し、人事問題でも、ダイムラー・ベンツ社が、ナチス国家の実力者とのパイプを通して、ナチス党組織の介入・干渉を斥け、企業の自治を守ったことを立証した。グレゴールは、また、経営陣内部の対立 (軍拡への積極派と慎重派の対立) に言及し、経営者が基本的に日和見主義者 (オポチュニスト) だったことを明らかにした。我々は、この点に、研究史の上でのグレゴールの功績を見出し得よう。ヴェルナーの研究は、BMW 内部の混乱・混沌・無秩序、監査役会会長と経営者 (社長) の間の対立といった事情を背景にして、2 回の社長交代が起こったことを叙述し、逆に、BMW が企業の自治を維持出来なかったことを明らかにした。

ナチス期ドイツの自動車企業に関して、研究史の上で、本章で取り上げた大企業は、

2006)。

27) Vgl. Constanze Werner, *Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW* (München, 2006)。

(BMW を例外として) 企業の自治,あるいは、経営の継続性が基本的に維持されたと言える。このことは、この時期のナチス期ドイツ自動車企業史の重要な特徴だったように思われる。

## 5. むすび

1997年6月20・21日の両日にかけて、ドイツのフランクフルトで、「ナチズムにおける企業と企業家」というテーマで、企業史学会 (Die Gesellschaft für Unternehmensgeschichte) のシンポジウムが行なわれ、その記録は、1998年に、『ナチズムにおける企業』という題の本として、出版された。この中で、ターナーは、決定権は経済界でなく、政府が握っており、第三帝国の12年間に、「政治の優位」が貫徹したと論じ、当時のドイツの企業家がナチスに協力した原因として、他の企業との競争及び、ナイーブな愛国心を挙げて、ナチスに協力するか、自社や従業員を倒産・失業の危険にさらすかの選択の前で、ドイツの企業家はナチスとの協力の道を選んだと主張し、ナチスへの協力の企業家の動機として、戦争という異常事態下での愛国心・愛国的義務感を挙げて、さらに、当時の [時代] 状況を理解する必要性を述べて、ナチスに協力した企業家を一方的に断罪することへの批判を示している。また、ハンス・モムゼンは、ナチスへの企業家の協力を説明する要因として、企業家が [自己の] 権威主義的立場の故に、ナチス国家による措置を合法・正当視したこと及び、ドイツ人従業員と経営者の状況改善ということが重要な役割を果たしたと指摘している。ハンス・モムゼンは、さらに、一方で、戦争経済に伴う統制下での経営者の行動余地が限定的なことを強調しつつ、他方で、1942年以後、もはや企業家の行動の自由が存在しないという議論を疑問視し、企業家及び企業の自治・その行動余地の存在を示唆してい

る<sup>28)</sup>。

前の諸章で見てきたように、ターナーは大企業の部分関与論の代表格として、ハンス・モムゼンは「機能派」の論客として、各々論陣を張っていた。我々は、この企業史学会のシンポジウムでの両者の議論から、何故、企業家がナチスに協力したのかという問題への答えについて、さらに、ナチス体制下で、どこまで、企業の自治・企業家の行動の自由・行動余地が許容されたかという点についても、貴重な示唆が得られたように思われる。

我々が、本稿で、これまで検討してきたように、ナチス研究史の動向としては、ヒトラーの意志がナチス第三帝国で貫徹したと見る「意図派」と軍部・官僚・企業家がナチス国家の政策に関与したと説く「機能派」の議論があったし、その延長線上として、ナチスの権力掌握への大企業の関与について、これを限定的・消極的なものと看做す大企業部分関与論と、これを全面的・積極的なものと説く大企業全体関与論が挙げられる。これらの研究動向を前提にして、1980年代後半から1990年代前半までのナチス期ドイツ自動車企業についての研究は、主として、ダイムラー・ベンツ社、フォルクスワーゲン社といった当時のドイツの代表的な自動車企業に焦点を合わせ、経営陣とナチスとの関係、ナチスの犯罪 (外国人の強制労働) への企業の主体的な関与<sup>29)</sup>といった点で、大企業の積極的な係わり

28) Vgl. Lothar Gall/Manfred Pohl, *Unternehmen im Nationalsozialismus* (München, 1998), S. 16ff, 21ff, 52, 70, 129ff.

29) 1990年代後半から、ユダヤ人の強制労働に対するドイツ企業の戦後補償の問題が脚光を浴びるようになってきた。この点、以下の文献を参照。Vgl. Benjamin B Ferencz, *Lohn des Grauens. Die Entschädigung jüdischer Zwangsarbeiter-Ein offenes Kapitel deutscher Nachkriegesgeschichte* (Frankfurt am Main, 1986). 住岡良明・凱風社編集部共訳『奴隷以下 ドイツ企業の戦後責任』(凱風社, 1993年)。ドイツ政府と経済界

を主張する大企業の全体関与論と、これを否定する大企業の部分関与論が交差した。1990年代後半から現在までのナチス期ドイツ自動車企業についての研究史では、従来のダイムラー・ベンツ社やフォルクスワーゲン社に加え、オペル社やBMWも研究対象になり、ナチスと企業の関係で、基本的に、分析対象の企業の大半で (BMWを例外にして)、企業の自治が守られ、経営の継続性が維持されたことが確認された。その意味で、企業史学会シンポジウムでのターナーやハンス・モムゼンの議論を、ナチス期ドイツ自動車企業史

は、補っている側面があると言えよう。ナチス体制下での企業の自治、あるいは、企業の行動余地がどこまで許容され得るかという問題は、ナチス体制下での企業内部の指導体制、企業統治 (Corporate Governance) とも係わる問題として、見ていく必要があるように思われる<sup>30)</sup>。

研究史の上では、常に、二つの潮流・動向の並行があった。しかし、我々が、本稿で、これまで検討してきたように、一見、対立・矛盾するかの如き様相を呈しているこの二つの傾向は、実は、ナチスと企業の複雑な関係の各々の側面を反映したものであり、実は互いに補い合う関係にあり、この二つを統合することにより、ナチスと企業の関係の全体像を把握出来るのではないと思われる。

なお、大島氏の研究、グレゴールの研究、西牟田氏の研究は、第2次世界大戦後のドイツ自動車工業発展・繁栄の原因として、ナチス期におけるドイツ自動車工業の展開を挙げて、ナチス期から戦後期にかけての連続性の問題を提起したが、この点の究明は、第2次世界大戦後のドイツ自動車工業、あるいは、ドイツ自動車企業それ自体の発展・展開を分析することにより、行なわれるべきだと思う<sup>31)</sup>。

は共同基金「記憶・責任・未来」を2000年7月に発足させ、元強制労働者への補償を開始し、今年(2007年)6月に、補償支払いを完了した。この基金については、以下の文献を参照。ドイツ連邦共和国における「記憶・責任・未来」基金調査団編「ドイツ連邦共和国における『記憶・責任・未来』基金調査報告書」、2000年。矢野久「ドイツ『記憶・責任・未来』基金の成立とその歴史的意義」(『季刊・戦争責任研究』第30号、2000年12月、所収)。Stuart E Eizenstat, *Unvollkommene Gerechtigkeit. Der Streit um die Entschädigung der Opfer von Zwangsarbeit und Enteignung* (München, 2003)。Susanne Sophia Spiliotis, *Verantwortung und Rechtsfrieden. Die Stiftungsinitiative der deutschen Wirtschaft* (Frankfurt am Main, 2003)。田村光彰著『ナチス・ドイツの強制労働と戦後処理 国際関係における真相解明と「記憶・責任・未来」基金』(社会評論社、2006年)。なお、最近出た以下の文献は、どのように、ドイツが過去の問題と対決してきたかを記述していて、大変示唆的である。熊谷徹『ドイツは過去とどう向き合ってきたか』(高文研社、2007年)。なお、ナチス期の外国人問題については、以下の文献を参照。Vgl. Ulrich Herbert, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des Ausländer-Einsatzes in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches* (Berlin/Bonn, 1985)。Ders, *Geschichte der Ausländerpolitik in Deutschland. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter, Flüchtlinge* (München, 2001)。矢野久『ナチス・ドイツの外国人 強制労働の社会史』(現代書館、2004年)。

30) Vgl. Johannes Bähr, *Corporate Governance im Dritten Reich. Leitungs- und Kontrollstrukturen deutscher Großunternehmen während der nationalsozialistischen Diktatur*, in: Werner Abelshausen/Jan-Otmar Hesse/Werner Plumpe (Hg), *Wirtschaftsordnung, Staat und Unternehmen. Neue Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte des Nationalsozialismus* (Essen, 2003)。

31) ハンス・モムゼン/グリーガーの研究は、第2次世界大戦後のフォルクスワーゲンの発展の原因として、フォルクスワーゲン工場地域を占領したイギリス軍の政策を示唆しながら、基本的には、1948年の通貨改革(これにより、原料の供給・輸送問題が解決)を挙げている。Vgl. Hans Mommsen/Grieger, *a. a. O.*, S. 960ff, 974。

今後は、こうした研究史を前提にしつつ、また、自動車が生み出した独自の意義を考慮しつつ<sup>32)</sup>、ナチス期ドイツ自動車企業の実態について、多角的な分析を進めていくことが、課題となろう。この点の究明は、別稿に譲りたいと思う。

---

32) 最近出た以下の研究は、「自動車の機械的な動きや非情さ、そのスピードや機能性が、ナチズムの理想的人間像と結びついていたのである」と指摘し、自動車が近代技術の象徴として、国民大衆を魅了し、ナチス支持に誘導する上で、重要な役割を果たしたことを示唆している。田野大輔著『魅惑する帝国 政治の美学化とナチズム』（名古屋大学出版会、2007年）、148頁以下を参照。