

書評：大島隆雄著 『ドイツ自動車工業成立史』

山 本 尚 一

T. Ohsima : The Germann Motor Industry to 1914

Shoich Yamamoto

1 .

これまで自動車工業については極めて多くの文献が公表されてきたが、その創出過程については研究の空白として残されてきた。この創出過程を10年の歳月をかけ毎年の現地での史料・文献蒐集を踏まえて612ページにおよぶ大著においてあまずところなく分析したのがここに紹介する大島隆雄氏（以下、著者と記す）の著書である。本書の特質はつぎの3つに要約しうる。

第1の特質は産業構造論的視点であり、「鉄道を主，自動車を従」とする産業構造からその逆への産業構造への転換を基軸に20世紀世界経済史をとらえよう壮大な研究プランを提示していることである。すなわち著者は「石炭 - 鉄 - 鉄道」を中心とした世界資本主義研究から自動車工業を主軸とした世界経済史への視座の転換を提唱している。これはすでに中村静治氏がレーニンを批判して「資本主義のもっとも主要な部門である石炭業と製鉄業との総括」と規定した鉄道業にかえて自動車産業に「現代資本主義の総括」としての地位を与えるべきという見解を示しているが、著者はこれをさらに一歩進めて「内燃機関と内燃機関自動車のもった革新性」（42ページ，以下ページ数のみ表記）を強調している。氏は新興工業を「電気工業，化学工業」と「ミシン製造業，自転車製造，内燃機関製造業，そして自動車工業など」（35）に分け，後者を「第二の新興工業」とよんでいる。そして第二帝政期社会構造のなかに自動車工業の発生要因と制約要因を指摘する。これは従来のドイツ経済史研究が無視ないし軽視してきた問題に真正面から取り組んだもので，ナチの構造改革やその後奇蹟的復興，さらにドイツ統一の研究に新しい視座を提供するものである。

本書の第2の特質はこれまでなぜか空白のまま放置されていた帝国主義成立期のドイツ自動車工業の成立過程を詳細かつ的確に集大成したことである。その場合問題は1．なぜ

ドイツで最初のガソリン・エンジンが発明されたか、2．最初のガソリン・エンジンの発明者は誰か、3．なぜドイツで産業として先進的に発展しなかったか、の3つに分かれる。

まず第1の問題について著者は技術史的条件として「国家政策として推進した科学・技術政策の存在」（35）を重視し、経済史的条件として「大不況」下で苦しむ中小零細企業による高価な蒸気機関に代わる安価な原動力への編成替えへの要請、さらに交通史的条件として鉄道の普及にともないそれを補完する代替的交通手段の要請をあげている。最初のものは供給サイド要因であり、後二者は需要サイド要因であるが、このうち決定的要因は技術的要因であるが、第2の問題との関連で論じよう。著者はすでに1821年に設立されたベルリン王立実業学院を嚆矢として各地に工業専門学校が設立され、ダイムラー、ベンツをはじめ自動車のパイオニアたちがそこで学んでいることを重視する。最初の発明者については通説は「ダイムラーを主役としてマイバッハを脇役」（122）であるが、著者はこれに疑問を投じて「ダイムラーには企業家の重要性を、マインバッハに技術者の重要性を積極的に承認する立場」（130）に賛同し、さらにマインバッハの方がベンツよりも早く最初のガソリン自動車を発明したと断定する（169）。

このように自動車は最初にドイツで発明されたにもかかわらずその発展が阻止されたのはなぜか、という第3の問題に移ろう。第一次大戦前において保有台数、普及率のいずれにおいても1位アメリカ、2位イギリス、3位フランス、4位ドイツとなっている。著者はその阻止的要因として（1）抑制的な自動車行政、（2）国民所得水準の低さ、（3）重い自動車関連税、（4）自動車損害賠償責任法、（5）鉄道網と自動車普及との関連、をあげている。これらの阻止要因は（1）道路建設、（2）公共交通機関の発達、（3）軍用トラック補助金制度の3つの促進要因の存在にもかかわらずドイツのモータリゼーションを低位においた。余談ながら私は最近上海に旅行する機会をもったが「上海的改革」とはまさに「石炭 - 鉄 - 鉄道」を主とする形態から「石油 - 自動車 - 高速道路」を主とする形態への転換がすさまじいスピードで進行することであることを実感することができた。浦東空港に降り立つと空港ロビーにVWの新車が展示してあり、道を走っているタクシーは私の見た限りほとんどドイツ車、とくにVW車である。それにもかかわらず中国においてモータリゼーションが本格的に進行していると感じることはできなかった。20世紀初めのドイツの構図は今21世紀初めに若干の新しい特徴をともないながら中国で再現されつつある。

2 .

本書の第3の特質はこの時期の各国自動車工業の国際比較をおこなったことである。私はかつてイギリス自動車工業の創出過程を分析し、その発展傾向を明らかにしたことがあったが、自動車工業の創出過程の共時的国際比較については疑問に思いながらも文献不足もあって明らかにすることができなかった。現在私の関心をもつ類型論的政策史論の研究においてこの問題の看過は許されないことを痛感したことが小論執筆の動機となっている。ここで著者の記述によって社会的系譜（インキュベーター）、技術移転関係、生産力の発展段階、および関税についてドイツ、アメリカ、フランスおよびイギリスについて比較しておこう。まずインキュベーターについてであるが、共通性としてエンジン製造を含む機械製造業、自転車工業、馬車製造業、新規参入をあげ、「それぞれの国の特徴」（289）としてイギリスでは自転車工業が、アメリカ、フランスでは「前史なしの参入例が比較的多い」（289）のにたいしてドイツではガソリン・エンジン生産と自転車が主流をなした。つぎに技術移転関係についてはドイツにおいて1885年に「箱時計」型エンジンが完成してから技術移転がおこなわれることになるが、まずフランスでは翌年の1886年にライセンス生産の附与という形で直接的な形で技術移転がおこなわれたのにたいしてアメリカでは約7年遅れて、しかも間接的な影響にとどまった。イギリスはアメリカよりさらに遅れて1896年にドイツから一定の資本参加をともなった直接的な技術移転を受けた。第一次大戦前の自動車工業の発展段階については作業場生産、グループ生産および流れ生産の3段階に分けられるが、ドイツは第1段階、フランスは第2段階、アメリカは第3段階にあったのにたいしてイギリスは「ドイツにおける……成熟した『作業場生産』の域をあまり超えていなかった」（483）としながらも「イギリス自動車工業がドイツに対してもっていた潜在的な力量」（484）を強調している。

つぎに第一次大戦前の輸入関税（従価）を見れば保護主義であったアメリカは1912年まで45%、それ以後も30～35%、ドイツでは2～3%、フランスは8～12%であったのにたいしてイギリスは自由貿易主義のため無関税であった。そのため1913年にはイギリスのみが「すさまじく多くの自動車を輸入する、圧倒的な自動車の純輸入国」（336, 485）に転化した。創出過程に見られた生産の遮断 - 輸入浸透 - 外国企業誘致という構図は1970年代以降イギリスで再現される場所であり、私の問題関心からイギリス的工業制度の限界を示すものとして注目せねばならない。

最後に望蜀の感をあえて述べるとすれば本書の主題をなすドイツ自動車工業については

水も漏らさぬ史料・文献蒐集がなされているのにたいしてそれ以外の国についてはドイツとの関連で必要最小限度の文献参照にとどめていることである。そのため例えば英独ダイムラー社の生産性比較という興味あるテーマについても十分な説明がなされていないことは残念である。もっともこの国際比較の面でも日本の研究水準は遙かに凌駕しており私の専門とするイギリス自動車工業についても教えられるところ大であった。著者のライフワークであるとともに待望久しい世界水準凌駕の記念碑的労作である。(612ページ, 創土社, 2000年)。

高松大学紀要

第 38 号

平成14年 9月25日 印刷

平成14年 9月28日 発行

編集発行

高 松 大 学
高 松 短 期 大 学

〒761-0194 高松市春日町960番地

TEL (087) 841 - 3255

FAX (087) 841 - 3064

印 刷

株式会社 美巧社

高松市多賀町 1 - 8 - 10

TEL (087) 833 - 5811