023

令和７（２０２５）年度
熊本大学法学部
総合型選抜 問題
（グローバルリーダーコース）

論述審査

試験時間　６０分

ページ・・・１～４

注意事項

1　試験開始の合図があるまで、この小冊子は開かないこと。

2　試験開始後、問題用紙、解答用紙、下書用紙が揃っているかを確認すること。

3　解答用紙すべてに受験番号を記入し、氏名は記入しないこと。

4　解答は必ず解答用紙の指定された箇所に記入すること。なお、解答用紙の追加は認めない。

5　配布された解答用紙は持ち出さないこと。

6　試験終了後、問題用紙および下書用紙は持ち帰ること。

【問題】

次頁からの文章は、ナチ政権下で行われた経済政策の一つであるアウトバーン建設を題材に、ナチスは「良いこと」もしたのかについて検証を行ったものである。検証内容を整理して八〇〇字以内で説明しなさい。

【出典】

小野寺拓也・田野大輔『検証 ナチスは「良いこと」もしたのか？』（岩波書店、二〇二三年）四三－四七頁。なお、原典の一部を省略した。

アウトバーン建設と雇用創出計画

①アウトバーン建設の歴史的背景

最初に押さえておかねばならないのは、ナチ政権初期の雇用創出・失業対策がそれに先立つパーペン、シュライヒャー両政権の政策を基本的に引き継いだもので、規模の大きさを除けば、ほとんど画期的な内容を含んでいなかったことである。すでにブリューニング政権の時期から賃金・物価の統制と雇用創出策の検討が始まっており、それを引き継いだパーペン政権によって一九三二年秋から企業減税を柱とする恐慌対策（パーペン・プラン）が実施された。シュライヒャー政権はさらに財政出動を伴う公共事業計画（緊急プログラム）を打ち出し、従来の緊縮財政路線からの脱却を鮮明にしていた。シュライヒャーによるこの計画は政権が短命に終わったために実施に至らなかったが、国家主導の雇用創出に先鞭を付けたと評価されるものである。ヒトラーは首相就任直後のラジオ演説で失業問題の解消を約束したが、当初は前政権の政策を踏襲するのみで、新機軸の対策を打ち出していなかった。新政権が積極的に雇用創出・失業対策に乗り出し、大規模な公共事業と減税措置を実施し始めるのは、一九三三年六月に第一次失業減少法（ラインハルト計画）を制定して以降のことである（同年九月には第二次失業減少法も制定された）。社会学者ルドルフ・ヘベルレは一九三四年の段階で、「それらの計画がすでにブリューニング政権の引き出しのなかにあったものであるにもかかわらず」、ナチスは「新政府によってとられた措置がまったく新しい、ナチスのオリジナルな考えであるかのように見せかけようとしている」と指摘している。

ナチ政権が打ち出した雇用創出策のうち、大きな目玉事業とされたのがアウトバーンの建設だが、これもヒトラーの発案によるものではなく、ヴァイマール時代に民間組織によって構想され、一部で実現していた計画を継承したものである。ヒトラーはそれを総延長七〇〇〇キロメートルに及ぶ全国路線網の建設計画へと拡大して、その建設を失業撲滅に邁進する国家の一大事業として大々的に宣伝したのである（図８）。一九三三年九月のアウトバーン起工式で「ドイツの労働者よ、仕事に就け！」と号令し、建設労働者とともに鍬入れを行った総統の姿は、ドイツの復興に全力を尽くす新政権の姿勢を印象付けるものだった。

図８　アウトバーンを走行するフォルクスワーゲン（出典：Bundes-archiv, Bild 146-1979-025-30A）

②アウトバーン建設がめざしていたもの

「史上最大」の自動車道路網、アウトバーンの建設が、広い意味でのドイツの復興をめざして行われたことは疑いない。だがそれは雇用創出と景気回復という、経済的目的のみを追求していたわけではなかった。この事業の雇用創出効果を検討する前に、それが経済的目的以外に何をめざしていたのかを見ておきたい。

アウトバーン建設には軍事目的があったという主張がかつては有力だったが、近年の研究ではこれに否定的な見解が支配的である。アウトバーンの目的はヒトとモノの輸送であり、そもそもアウトバーンの薄い舗装では戦車のような重量のある軍事車輛の通行・輸送は困難だった。ほとんどの路線は国境から離れたところを通っており、侵攻ルートとしても適していなかった。さらにプロパガンダ効果をねらって建設は多くの箇所で一斉に着手されたが、多くの区間は途切れ途切れであり、最終的に一九四一年末に全計画が中止となっている。戦時中に一部の道路が滑走路代わりに使用された事実はあるものの、「軍用道路」としての役割を果たすことはほとんどなかったと言ってよい（戦時中、連合国のパイロットがドイツを空襲する際、方角を知るのにアウトバーンが役立ったと言われる）。

ナチ政権がアウトバーン建設にあたって重視したのは、中・長期的なモータリゼーションの促進

という目標だった。ドイツ道路制度総監(後に軍需大臣も兼任)のフリッツ・トットは、ツーリズムによって乗用車による私的交通が今後ますます増加すること、貨物輸送の趨勢が鉄道からトラックへと転換しつつあること、ヨーロッパをつなぐ高速道路網においてドイツのアウトバーンが中核的な役割を果たすであろうことなどを想定して、アウトバーンの建設を推進した。そうした意味では近未来を見据えた計画でもあったのだが、省庁間の調整が不十分で一貫した政策遂行が困難だったこと、ルート設定にあたって経済的合理性が十分に考慮されなかったことなどにより、ナチ体制下ではその目標を達成することはなかった。

むしろ決定的に重要だったのは、アウトバーン建設のもたらすプロパガンダ効果だった。トットも当初から、「プロパガンダ的な価値が利用し尽くされる」やり方でアウトバーン建設が行われるべきことを強調している。トットにとってアウトバーンは、ナチ政権のもと大帝国を建設しドイツ民族を一つにまとめ、「民族共同体」を可視化する上で格好のシンボルだった。ヒトラーも一九三八年四月のザルツブルクでのアウトバーン起工式で、次のように説いている。「全ドイツがそれによって一つの新しい絆を獲得する。そして、世界はそのようなもの凄い作品を建造し完成する一つの民族、一つの帝国が二度と分離され得ないことを知るだろう」。こうした積極的なプロパガンダによってナチスが創り出した「アウトバーン神話」は、いまなお「ヒトラーはアウトバーンを作ってドイツを復興した」という形で生き続けているのだ。

③どの程度景気回復に効果的だったのか?

こうしたプロパガンダが国民の心理に一定の影響を及ぼし、景気上昇ムードの醸成に一役買ったことは否定できない。だがアウトバーン建設の雇用創出効果は実際にはきわめて限定的で、建設工事に雇用された労働者は一九三四年に三万八〇〇〇人、最大でも三六年に一二万四〇〇〇人を数えるにとどまった。これとほぼ同数の下請け産業での雇用を合わせても、この事業の失業者減少への寄与が宣伝されたほど大きくなかったことは疑いない(そのため近年のナチズム概説書では、アウトバーンについてまったく触れていないものも少なくない)。政府の雇用創出策全体で見ても、一九三五年までに五〇万人程度の雇用を生み出すにとどまった。もちろん、それをもって一定程度の成果が得られたと評価することも可能ではあるが、失業者が六〇〇万人に及んでいたことを考えれば、効果は限定的だったと判断するのが妥当だろう。

それではいったい、ナチ政権下の失業者の減少は何によるものだったのだろうか。一つには、ヒトラーが政権を握る以前にすでにドイツの経済が景気の底を脱し、回復局面に入っていたことが挙げられる。これは恐慌時に大量解雇やコスト削減を進めた各企業のリストラ努力のほか、前政権の打ち出した恐慌対策が効果を上げ始めていたためだったが、それらはすべて「労働の闘い」に全力で取り組んだ総統の功績とされた。

もう一つの要因は、若年労働力の供給を減らす様々な施策が導入されたことである。一八歳以上の若者を半年間、道路建設や干拓工事、農村の補助労働などに従事させる労働奉仕制は、ドイツの防衛能力強化に向けて若者に軍事教練を施すことをねらったもので、景気・雇用対策としての意義は必ずしも大きくなかったが、それでも年に三〇万人から四〇万人の若者を吸収する効果があった(この労働奉仕は一九三五年六月から義務化された)。一九三五年三月に一般徴兵制が導入されると、さらに多くの若者が一年間(三六年八月からは二年間)の兵役を課されるようになり、それまで一〇万人に制限されていた軍の兵力は三六年に五二万人、三九年には七三万人に達した。これらに加えて、女性を家庭に戻す目的で導入された結婚奨励策、とくに結婚資金貸付制度も女性就労者の削減を後押しした。すべてがそうした政策の成果とは言えないが、一九三五年末までに五〇万人程度の女性が離職したことで労働市場の状況が改善されたのは間違いないだろう。

さらに、世界恐慌以降賃金が低く抑えられてい

たことも労働市場の改善に一役買っていた。一九二九年以降の数年で労働者の賃金は三〇%以上低下していたが、ナチ政権は三三年に労働組合を解体して賃金交渉権を奪い、労働管理官に労働条件の決定権を委ねることで、事実上賃金を固定する措置をとった。また、労働者には冬季救済事業への事実上の強制的寄付、ドイツ労働戦線の会費など、様々な金銭的負担も課せられた。その結果、労働者の実質賃金と生活水準はヴァイマール時代よりも低下したというのが、近年の研究が指摘するところである。景気回復が青少年や女性、労働者たちの負担や犠牲の上に成り立っていた側面があることには注意しておく必要があるだろう。