

1920年代末のアメリカ自動車輸出

一九二〇年代末のアメリカ自動車輸出

鈴木 直 次

は し が き

かつて筆者は、一九二〇年代末におけるアメリカの自動車生産を、国内市場を中心とする乗用車の生産に即して検討したが、その際紙幅等の関係から、当時の生産動向に大きな影響を及ぼしたと思われる輸出の意義についてはほとんど論ずることができなかった。それゆえ、本稿においてはこの点をあらためて検討し、二〇年代末における自動車産業の資本蓄積をヨリ総括的に説明する前提としたい。

アメリカの自動車産業は、第一次大戦前後に発展を開始した他の新興産業と同様に、その発足の当初から積極的な海外事業を展開し、従ってその輸出依存度も旧産業に比べればかなり高い水準にあった。二〇年代には自動車輸出は大幅に増大し、同年代後半には輸出依存度も毎年上昇を続けたが、二八～二九年のピークにはそれは全生産の一五パーセントをも上回るに至った。いずれも、当時のアメリカの工業においてはやや異例の現象に属する。が、それにもかかわらず、全体としてみればアメリカにおける自動車産業の発展が主として広大な国内市場に依存し、輸出等海外市場がそれにとっては必ずしも決定的な役割を演じなかったという一般的認識は動かし難いように思われる。それゆえ、この時期の自動車産業を対象とした研究の多くが輸出および海外事業をいわば付

随的なものとして扱ってきたことにも充分な根拠を認めうるのである。<sup>(3)</sup>しかし以上の事実を前提にしても、二〇年代後半以降におけるアメリカ自動車産業の輸出をも含む海外事業の展開は今日のいわゆる多国籍企業との関連において検討さるべき独自の価値をもつし、<sup>(3)</sup>また相対的に高い輸出依存度が生産に及ぼした影響についても、ヨリ短期的な循環的変動に即してみれば、従来の評価よりは積極的な意義を有していたというのではないか。本稿においては、主としてこの後者の論点について考察する。すなわち、まず二〇年代中央以降のアメリカからの自動車輸出の具体的推移を跡づけ、<sup>(4)</sup>ついでそれを当時の国内および海外市場の動向との関連において検討するのが主たる課題である。

だが以上の検討にあたつては、すでにふれた当時のアメリカ自動車産業の多国籍的展開、つまり本国からの輸出をもその一環とする海外事業の総体がある程度にもせよ前提されねばならないであろう。周知のとおり、アメリカの自動車企業は二〇年代中央以降には、各国の関税網の強化やヨーロッパを中心とする競争企業の成長に対抗して、本国からの完成車輸出に加え部品輸出と現地組立のちには現地生産を通じて、さらにはカナダからの輸出をも通じて、世界市場におけるその優位を確保しようとした。このような萌芽的ではあれ世界的規模で展開された自動車産業の海外事業は、今日のいわゆる多国籍企業の先駆をなしたばかりではない。その発展そのものが、二〇年代におけるアメリカからの自動車輸出の推移を少くとも一部は規定し、ひいては生産の動向に対してもやや特殊な影響を及ぼしたからである。以下、まず第一章では、これらの点を中心に自動車輸出の全般的な趨勢とその構成を、ついで第二章ではこれを前提に二〇年代後半における輸出の具体的推移を、それぞれ検討しよう。

(1) 「株式ブーム下のアメリカ自動車産業——乗用車生産を中心に——」専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第一五号(一九八一年)所収。

(2) たとえば、吉富勝『アメリカの大恐慌』(日本評論社、一九六五年)、玉野井芳郎編『大恐慌の研究』第五章(東大出版会、一九六四年)などを参照。また、大戦間期のアメリカ自動車産業の詳細な研究である Kennedy, E., *The Automobile Industry, 1941*. にもほぼ同様な傾向がみられる。

(3) ほほこのような問題意識から、かつて筆者はこの時期のアメリカ自動車産業の海外事業を、フォード、GMに即して検討したことがある(『多国籍企業の形成過程——両大戦間期のアメリカ自動車産業の海外事業——』国民経済研究協会『国民経済』第一三三号、一九七五年、所収)。また、最近では、安保哲夫氏の力作『戦間期アメリカ自動車企業の国外事業活動——フォードとGMの「多国籍」的現地適応の過程』(東京大学社会科学研究所『社会科学研究』第三一卷第三号、一九七九年、所収)があり、このため本稿ではこの点についてはあらためて詳細な検討を行なうには至っていない。

(4) この時期の自動車産業の輸出をはじめ海外事業を本格的に対象とした研究書としては、Phelps, D. M., *Effect of the Foreign Market on the Growth and Stability of the American Automobile Industry, 1931*. が最もふくむ唯一のものであろう。このほか、業界誌(週刊)である *Automotive Industries* にも、各年度の輸出等のごく簡単なレビューのほかその時々トピックスが報じられており有益である。邦語文献の中では、馬場宏二『世界経済基軸と周辺』第八章(東京大学出版会、一九七三年)が当時のアメリカ貿易全体について明確な分析を示しているが、また二〇年代末の自動車輸出の実態ならびにその性格についても簡潔な説明がある。

## 一 自動車輸出の趨勢と構成

### (一) 趨勢

自動車の開発・生産においてアメリカは、ヨーロッパの後塵を拝する後進国としてまず出発した。<sup>(1)</sup>自動車開発

史そのものは、欧米のいずれにおいてもかなり古い時期にまでさかのぼりうるし、また開発の技術的蓄積における優劣も即断しがたいが、いずれにせよ試作車完成ならびに商業生産の開始においてアメリカがヨーロッパにほぼ十年の遅れをとっていたことは間違いない。<sup>(3)</sup>が、商業生産が本格化するや否や、アメリカの自動車生産は瞬時のうちにヨーロッパを凌駕する。広大な国土に代表される地理的要因に加え、高水準の国民所得ならびにその分配の相対的な平等化等に基づく巨大な国内市場と、大量生産を容易に可能にしうるすぐれた工業生産力とを背景に、<sup>(3)</sup>アメリカの自動車生産は小型・低価格の乗用車といういわば「新製品」を生みだし、これを軸に急速な成長をとげた。他方、「自動車の母国」たるヨーロッパにおいては、少くとも大戦前まではアメリカ車より二―三倍も高価な大型・高級車が生産の中心を占めた。単純化すればその原因は、国内市場の狭隘さに加え良質かつ低価格の自動車を生産するに必要な工業生産力の未発展、とりわけ機械工業における規格化、標準化の立遅れ、部品工業の未発達等に主として帰されうる。さらに、政府が軍用への転換を考慮して大型車生産に補助金を与えたこともそうとうな影響を及ぼしたであろう。<sup>(4)</sup>だが、この大型・高価格車を中心とする自動車生産によっては市場は容易に拡張されえず、それがさらに大型車の小規模生産を促進する悪循環を生んだ。言いかえればアメリカにおいては、ヨーロッパに一〇―二〇年も先がけて大衆車が自動車市場の拡張を主導する関係を実現していたのである。そのため一九〇〇年代初頭には、当時の先進国であったフランスのほぼ三分の二にすぎなかったアメリカの自動車生産は、早くも同年代末までにはイギリスを含む全ヨーロッパの生産合計すら上回り、さらに第一次大戦直前の一三年にはフランスの生産の一〇倍以上にも及ぶ五〇万台へと達したのである。<sup>(5)</sup>

米欧間における自動車生産の発展パターンの相違ならびにその帰結としてのアメリカの生産力的優位は、同国からヨーロッパをはじめ世界各国への輸出を可能にする主たる根拠をなした。小型かつ低価格の乗用車という

「新製品」を擁したアメリカの自動車企業は、当初から他の新興機械工業と同様に、かなり積極的な輸出業務の拡張にとりくんだ。彼らはまず代理店契約を結んだが、さらに進んで自社の支店や子会社をも設置した。その結果、一九〇〇年代後半にはアメリカは自動車の純輸出国へと転じ、〇六年までには台数ベースで、また〇七年には価額ベースでも輸出が輸入を上回った。<sup>(6)</sup>純輸出国への転換にとって、一八九七年に制定されたいわゆる独占保護関税であるディングレー関税は、当初においてはある程度の意義を有した。「鉄鋼製品」に分類された自動車の輸入に対しては、従価四五パーセントの高関税が課せられたためフランス等からの高級車輸入は制限され、またこれを模倣した国内生産者によって輸入代替化もはかられた。もともと、中西部を中心とする低価格車生産が本格化するに及んでこの関税の意義は著しく低下したのではあるが。〇八年のフォードT型車の発表は、アメリカ車の世界市場における優位を決定的なものとする画期となった。純輸出国への転換を早期に達成したとはいえ、それを可能にしたオールズ等のアメリカ製小型車は低価格ではあったものの当時のフランス等ヨーロッパ車の基準からみれば著しく粗末であり、従ってその評価は決して芳しくはなかった。が、T型車は低価格に加えパワフルで堅牢であるなど性能面にも秀でていたから、これによってアメリカ車一般に対する評価までも一変させたのである。<sup>(7)</sup>T型車を中心にアメリカからの自動車輸出は激増した。〇九年から一三年までの間に、台数では三千台余から約二万七千台へとほぼ九倍、また価額においても五四〇万ドルから二七〇〇万ドルへと五倍の増加を示したのである。車種別にみれば、この輸出増を支えたのは乗用車であった。それはアメリカ国内における自動車生産が、乗用車を中心に発展したことの反映にほかならなかった。以後一九二〇年代末に至るまで、アメリカからの自動車輸出は主として乗用車の増加に主導されて発展をとげるのである（後掲、第一表）。

アメリカ自動車産業の国際的優位は、第一次大戦とその後のブーム期にさらに高まった。大戦によって中断さ

れつつもこの時期に敢行された巨大な設備投資によって、自動車産業の生産力的基盤がほぼ確立されたためである。まず大戦初期のブーム期においては、従来ごく少数の企業にのみ限られていたフォード式の量産方法が広く業界に普及し、一九一六年までにはデトロイトの主要企業のうち、ダッジやマックスウェル、ハドソン、パッカーードらにも移動式ベルト・コンベアが採用された。さらに、戦時あるいは戦後における原材料調達の問題、価格騰貴等にも促進されて、多くの自動車企業は主要部品を企業内部で生産するいわゆる垂直統合化を推進した。その結果、一九一九年には、従来の多くの自動車企業を特徴づけていた単なる組立業者はほぼ姿を消し、これはごく少数の中級車生産者に限られるに至った。こうした生産方法の一般的な高度化を通じて、自動車産業の生産能力および生産性は飛躍的に高まったのである<sup>(8)</sup>。この生産力的基盤は戦後の国内市場の急激な拡張、すなわち戦時期からの繰延需要の発動を基礎とする経済全般のブーム状況の中でフルに発揮された。しかも、これを背景に展開された著しい企業間競争の結果、戦後恐慌以降自動車価格は急激に低下し、また性能面では、たとえばセルフ・スターターの普及や低価格クロズド車の登場など顕著な向上がみられた。この成果は直ちに輸出面へも反映された。乗用車の輸出単価は二年の一〇五ドルから二五年には七五七ドル、商業車においても一三八二ドルから六四三ドルへと大幅に低下したのである<sup>(9)</sup>。それゆえ、世界経済が大戦からの復興をとげるにつれて、また、後進地域における開発政策の進展が道路建設とそれを基盤にした自動車輸送を促進するにつれ、アメリカからの自動車輸出は二〇年代を通じて全世界へむけて急増した。その増加率はとくにこの年代の前半と末期とに顕著であったが、その結果、戦後恐慌の底をなす二一年から二九年のピークに至る期間には台数では一一・五倍（年率にして約三〇パーセント増）、価額でも六倍の水準へと飛躍的に増大したのである（第一、二表）。

他方、二〇年代にはフランス、イギリス、イタリアなどヨーロッパ主要工業国においても、自動車生産の本格

第1表 アメリカの自動車生産および輸出台数<sup>1)</sup>

(台：%)

|                    | 生産        |         |           | 輸出      |                                |         |                                |         |                                |               |                             |
|--------------------|-----------|---------|-----------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------------|-----------------------------|
|                    | 乗用車       | 商業車     | 合計        | 乗用車     |                                | 商業車     |                                | 合計      |                                | うち、<br>ノックダウン |                             |
|                    |           |         |           | 台数      | 全生産に<br>対する比率<br>(%)<br>アメリカ工場 | 台数      | 全生産に<br>対する比率<br>(%)<br>アメリカ工場 | 台数      | 全生産に<br>対する比率<br>(%)<br>アメリカ工場 | 台数            | 輸出<br>比率<br>(%)<br>合計に<br>対 |
| 1913               | 461,500   | 23,500  | 485,000   | 24,293  | 5.3                            | 993     | 4.2                            | 25,286  | 5.2                            |               |                             |
| 1914               | 543,679   | 25,375  | 509,054   | 28,306  | 5.2                            | 784     | 3.1                            | 29,090  | 5.1                            |               |                             |
| 1915               | 895,930   | 74,000  | 969,930   | 23,880  | 2.7                            | 13,996  | 18.9                           | 37,876  | 3.9                            |               |                             |
| 1916               | 1,525,578 | 92,130  | 1,617,708 | 56,234  | 3.7                            | 21,265  | 23.1                           | 77,499  | 4.8                            |               |                             |
| 1917               | 1,745,792 | 128,157 | 1,873,949 | 64,808  | 3.7                            | 15,977  | 12.5                           | 80,785  | 4.3                            |               |                             |
| 1918               | 943,436   | 227,250 | 1,170,686 | 36,936  | 3.9                            | 10,308  | 4.5                            | 47,244  | 4.0                            |               |                             |
| 1919               | 1,657,652 | 275,943 | 1,933,595 | 67,145  | 4.1                            | 15,585  | 6.9                            | 82,730  | 4.4                            |               |                             |
| 1920               | 1,905,560 | 321,789 | 2,227,349 | 146,997 | 7.7                            | 30,112  | 9.4                            | 177,109 | 8.0                            |               |                             |
| 1921 <sup>2)</sup> | 1,468,067 | 148,052 | 1,616,119 | 51,050  | 3.5                            | 12,569  | 8.5                            | 63,619  | 3.9                            | 19,296        | 30.3                        |
| 1922               | 2,274,185 | 269,991 | 2,544,176 | 105,000 | 4.6                            | 22,398  | 8.3                            | 127,398 | 5.0                            | 45,444        | 35.7                        |
| 1923               | 3,624,717 | 409,295 | 4,034,012 | 175,059 | 4.8                            | 60,218  | 14.7                           | 235,277 | 5.8                            | 57,985        | 32.3                        |
| 1924               | 3,185,881 | 416,659 | 3,602,540 | 217,170 | 6.8                            | 76,104  | 18.3                           | 293,274 | 8.1                            | 105,547       | 36.0                        |
| 1925               | 3,735,171 | 530,659 | 4,265,830 | 316,099 | 8.5                            | 112,595 | 21.2                           | 428,694 | 10.0                           | 116,309       | 27.1                        |
| 1926               | 3,783,983 | 516,947 | 4,300,934 | 289,196 | 7.6                            | 103,867 | 20.1                           | 393,063 | 9.1                            | 79,276        | 20.2                        |
| 1927               | 2,936,533 | 464,793 | 3,401,326 | 332,042 | 11.3                           | 134,338 | 28.9                           | 466,380 | 13.7                           | 73,265        | 15.7                        |
| 1928               | 3,815,417 | 543,342 | 4,358,759 | 418,901 | 11.0                           | 163,812 | 30.1                           | 582,713 | 13.4                           | 66,969        | 11.5                        |
| 1929               | 4,587,400 | 771,020 | 5,358,320 | 451,095 | 9.8                            | 282,667 | 36.7                           | 733,762 | 13.7                           | 187,614       | 25.6                        |

1) カナダを含まず。

2) 1921年以後はノックダウン輸出分を含む。

〔出典〕Automobile Facts &amp; Figures, 1940, P.5, 26; 安保, 前掲論文, 13頁

第2表 アメリカからの自動車輸出額

(ドル)

|      | (1)                  | (2)         | (3)         | (4)                         | (5)                      |
|------|----------------------|-------------|-------------|-----------------------------|--------------------------|
|      | 完成車輸出額<br>(乗用車, 商業車) | 部品輸出額       | 輸出合計額       | アメリカ工場全生産額<br>に対する(3)の比率(%) | 部品輸出比率<br>(2)/(3)<br>(%) |
| 1913 | 27,410,711           | 12,588,631  | 39,999,342  | 9.0                         | 31.5                     |
| 1914 | 27,941,999           | 10,675,699  | 38,617,698  | 8.3                         | 27.6                     |
| 1915 | 62,469,214           | 32,680,090  | 95,149,304  | 13.6                        | 34.3                     |
| 1916 | 100,223,022          | 44,537,009  | 144,760,031 | 13.4                        | 30.8                     |
| 1917 | 94,256,248           | 52,582,019  | 146,838,267 | 11.5                        | 35.8                     |
| 1918 | 64,914,256           | 53,675,587  | 118,589,843 | 9.6                         | 45.3                     |
| 1919 | 112,289,906          | 78,468,408  | 190,758,314 | 11.0                        | 41.1                     |
| 1920 | 219,018,431          | 145,594,898 | 364,613,329 | 16.3                        | 39.9                     |
| 1921 | 45,985,728           | 58,041,581  | 104,027,309 | 8.6                         | 55.8                     |
| 1922 | 62,757,531           | 65,267,850  | 128,025,381 | 7.4                         | 51.0                     |
| 1923 | 111,786,369          | 91,443,317  | 203,229,686 | 8.1                         | 45.0                     |
| 1924 | 138,776,274          | 102,028,981 | 240,805,255 | 10.5                        | 42.4                     |
| 1925 | 230,147,066          | 128,583,545 | 358,730,611 | 12.3                        | 35.8                     |
| 1926 | 230,768,482          | 134,553,208 | 365,321,690 | 11.8                        | 36.8                     |
| 1927 | 286,304,864          | 157,199,228 | 443,504,090 | 17.2                        | 35.4                     |
| 1928 | 362,657,113          | 196,766,146 | 559,423,259 | 18.6                        | 35.2                     |
| 1929 | 352,604,270          | 247,227,839 | 599,832,109 | 17.6                        | 41.2                     |

〔出典〕 安保, 前掲論文, 14頁。原資料は *Automobile Facts & Figures*.

的發展がようやく開始された。だが、彼らの生産はこの時期においては主として国内市場の規模に制約されて、なお低水準にとどまることを余儀なくされた。二〇年代末にイギリス、フランス等が生産のピークを記録した時ですら、それはアメリカの二〇分の一程度の規模にすぎず、しかも、いずれの一国の生産もアメリカからの輸出台数の半分にもみなかった(第三表)。そのうえ、これら各国の自動車生産はイタリアを除けば主として国内市場にむけられていたが、その輸出先もヨーロッパ内と各々の植民地・自治領とに限られ、アメリカ車のような世界的展開を示すには至らなかった。自動車輸出でアメリカについだフランスから

第3表 主要国の自動車生産および輸出

(千台)

|           | 生 産   |       |       | 輸 出              |                   |                   |
|-----------|-------|-------|-------|------------------|-------------------|-------------------|
|           | 1921  | 1925  | 1929  | 1921             | 1925              | 1929              |
| フ ラ ン ス   | 75    | 177   | 264   | 10               | 57                | 49                |
| イ ギ リ ス   | 29    | 167   | 239   | 5                | 29                | 42                |
| ド イ ツ     | 46    | 49    | 71    | 3                | 3                 | 8                 |
| イ タ リ ア   | 18    | 40    | 54    | 8                | 29                | 24                |
| チェコスロヴァキア | ...   | 5     | 15    | ...              | ...               | ...               |
| カナダ       | 66    | 192   | 263   | 11               | 74                | 102               |
| 合 衆 国     | 1,616 | 4,266 | 5,358 | 61 <sup>1)</sup> | 429 <sup>1)</sup> | 734 <sup>1)</sup> |
| 合 計       | ...   | 4,878 | 6,288 | ...              | ...               | ...               |

1) 「組立用部品」輸出を含む。

〔出典〕 1921：ヨーロッパ、Phelps, D. M., *Effect of the Foreign Market on the Growth and Stability of the American Automobile Industry*, 1931, p. 728より。

その他：Automobile Facts & Figures. 1931. pp. 28—29.

の輸出は、そのピークをなした二〇年代末には全体のほぼ七五パーセントがイギリス、ベルギー、スペイン等のヨーロッパ諸国へ、また一五パーセントがアルジェリア、仏領インドシナなどへとむかい、また同様にイギリスからの輸出も、そのピークをなす二九年には全体の約八〇パーセントがアイルランド、ニュージールランド、南アなど帝国諸国へ、そして約五パーセントがその他のヨーロッパ諸国へとむかったにすぎなかった。<sup>10)</sup>ヨーロッパ車の輸出が世界的展開を示すまでに至らなかった主たる原因はむしろアメリカに対する生産力的な劣位にあるが、同時に彼らの生産する車種の特質もその原因の一端をなした。すなわちこれらの各国では、とりわけイギリスにおいて顕著であったように、まず関税障壁を通じてアメリカ車の排除を進めながら、他方ではその生産方法を導入して大衆車を中心に自動車産業の発展がはかられた。その際アメリカとはある程度まで対照的に、ヨーロッパにおいては国土面積が限られ、また道路も比較的整備されていたとい

う事情に加え、独特の消費税の存在（いわゆる馬力税）や高い維持費にも促進されて、各国の乗用車生産はアメリカよりも小馬力かつ低価格の車種を中心とする傾向を強めた。馬力算定方法の相違から必ずしも厳密には比較しえないが、二〇年代末におけるイギリスの全乗用車登録台数の五〇パーセントは一二馬力以下の車種によって、また八〇パーセントまでが一六馬力以下の車種によって占められたのに対し、ほぼ同じ時期におけるアメリカの乗用車の平均馬力は八〇にも達したのである。<sup>(1)</sup>だが、この小馬力・軽量の小型車はヨーロッパ等においては適しても、アメリカと似た地理的・経済的環境を有する一部の自治領・植民地地域においては浸透力を欠いた。さらにこの事情は、欧米間における小型商業車の競争力格差を決定的なものとする原因ともなった。当時の軽商業車は主として乗用車のエンジンやシャシーを用い、それに適合したボディを装備したものにほかならなかったから、この点ではアメリカの大型・高馬力の乗用車の方がヨーロッパ車よりもその生産にはるかに適していたのである。<sup>(2)</sup>かくて二〇年代末にアメリカは、世界市場に対する自動車のはぼ独占的供給者として君臨し、主要な市場の多くにおいて圧倒的なシェアを誇りえた（第四表）。まず、オーストラリア、アルゼンチン、ブラジル、南アなど主要な新開国市場——いずれかといえば、ヨーロッパよりはアメリカに近い経済的・地理的環境をもつ——においてアメリカ・デザインの自動車（カナダ製をも一部含む）は各国の自動車輸入の八〇〜九〇パーセントを占め、独占的地位を確保した。また、英帝国圏の有力国であるインドに対してもイギリス車の五倍にも達する一万三千台余のアメリカ車が輸出され、これは同国の総輸入の七〇パーセント以上にも相当した。

が、その反面、ヨーロッパの主要な国々におけるアメリカ車のシェアは著しく低位にとどまった。北欧（スウェーデン）においてアメリカ・デザイン車は新開国なみのシェアを得たものの、他の地域においては各国の輸入の五割をも下回り、他のヨーロッパ車と拮抗した程度にすぎなかった。ことにイギリスにおいてはそのシェアは

1920年代末のアメリカ自動車輸出

第4表 主要輸入国の総輸入に占めるアメリカ・カナダ車のシェア<sup>1)</sup>; 1925年  
(台, カッ内は%)

|          | 総 輸 入                 | 合衆国・カナダから      | イギリスから                        | フランスから        | イタリアから       |
|----------|-----------------------|----------------|-------------------------------|---------------|--------------|
| オーストラリア  | 81,900                | 69,400<br>(85) | 3,300<br>(4)                  | …<br>…        | 2,100<br>(3) |
| アルゼンチン   | 38,400                | 36,900<br>(96) | 120<br>—                      | 400<br>(1)    | 1,200<br>(3) |
| ブラジル     | 22,200                | 20,800<br>(94) | 30<br>—                       | …<br>…        | 1,400<br>(6) |
| 南アフリカ    | 20,800                | 18,300<br>(88) | 200<br>(1)                    | …<br>…        | …<br>…       |
| インド      | 17,400                | 12,600<br>(72) | 2,300<br>(13)                 | 400<br>(2)    | 900<br>(5)   |
| ニュージーランド | 22,700                | 19,200<br>(85) | 2,700<br>(12)                 | 200<br>(1)    | 200<br>(1)   |
| ベルギー     | 21,800 <sup>2)</sup>  | 7,600<br>(35)  | 40<br>—                       | 8,400<br>(39) | 700<br>(3)   |
| スウェーデン   | 5,200                 | 4,600<br>(85)  | 15<br>—                       | …<br>…        | 580<br>(11)  |
| スペイン     | 16,300                | 8,000<br>(49)  | 300<br>—                      | 7,000<br>(43) | 1,200<br>(7) |
| イギリス     | 193,000 <sup>3)</sup> | 27,000<br>(14) | 146,900 <sup>4)</sup><br>(76) | 13,200<br>(7) | 5,800<br>(3) |

1) Automotive Div. of Bureau of Foreign and Domestic Commerce による推計値。

2) ベルギーの生産を含む。

3) イギリスの「生産—輸出」を含む。

4) イギリスの「生産—輸出」。

〔出典〕 Stillman, K. W. 'U. S. and Canada Supply 60% of Cars in Use Abroad',  
*Automotive Industries*, Nov. 18, 1926, pp. 848—850. より作成。

二〇パーセントにもみ  
たなかった。<sup>13)</sup>これはむ  
ろん、ヨーロッパ主要  
国が関税障壁の背後  
で、すでにふれたよう  
な独自の自動車（乗用  
車）市場を形成しつづ  
あったためである。  
が、ヨーロッパ主要国  
におけるアメリカ車の  
後退は、同国の自動車  
企業にとっては無視し  
えない問題であった。  
当時ヨーロッパは、ア  
メリカ（合衆国）を除  
けば世界最大の自動車  
市場をなしていたから  
である。二〇年代前半

の復興期においてすら、世界の総登録台数に占めるヨーロッパのシェアは上昇しつつあり、まして二〇年代末にはドーズ・プランの成立や金本位制の再建などによってその復興が本格化しつつあったことは、自動車市場としてのヨーロッパの将来性を確信させるに足るものであった。このためアメリカの自動車企業は、すでに第一次大戦前からフォード等によって萌芽的にはあれ採用されていた組立用部品の輸出と現地における組立という戦略を、ヨーロッパに対して本格的に採用するに至った。これによって関税や輸送費等の流通経費を削減するとともに、現地における販売網の強化をも通じてそのシェアの向上をはかったのである。従ってまたこの戦略は、二〇年代における新開国市場の拡大とともにこれらの地域においても採用されるところとなった。とくに、いわゆる英帝国経済圏に含まれる国々はアメリカからの輸出全体のはぼ三分の一を吸収する重要な市場をなしたが、さらに二〇年代末以降にはこれら地域とイギリスとの経済的紐帯は強化され、アメリカ車の輸入に対する差別措置が強められたから、この戦略の採用はいっそう促進された。

同時に、この英帝国経済圏における紐帯の強化はアメリカ企業のカナダへの進出、当地における工場建設をもいっそう促進した。英帝国経済圏の一員であるカナダに生産拠点を確保することによってこれら地域への輸出を容易にするためであり、このため、カナダはアメリカ自動車企業の英帝国圏むけ輸出基地としての性格を色こく帯びるに至った。さきにみた二〇年代におけるアメリカ車の世界的優位も、実はアメリカからの完成車輸出とこれを補完した部品輸出・現地組立およびカナダからの輸出によってはじめて実現されたのであった。それゆえつぎに、アメリカからの自動車輸出の構成ならびにカナダからの輸出を検討し、アメリカ自動車産業の海外事業全体の断面図を描くことにしたい。これを通じて、全体に占めるアメリカからの自動車輸出——完成車および組立用部品——の位置を確定しようと思われるのである。

- (1) アメリカにおける自動車開発史についてはすでに多数の研究があるが、それらを整理しつつ独自の見解を示したものとして下川浩一『米国自動車産業経営史研究』第一章（東洋経済新報社 一九七七年）を参照。
- (2) この理由は必ずしも明らかではない。当時のアメリカにおける技術開発がバイオニア達の個人的努力にはほぼ全面的に依存し、その相互にほぼ接触が存在しなかったこと、あるいはアメリカの道路がヨーロッパに比べ著しく劣悪であったためアメリカにおいて技術上の難問がヨリ大きかったこと、さらには自家用の輸送手段として安価で優秀な馬車が広く普及していたことなどがしばしばその理由とされてきた。これらに加えおそらく最も重要な原因と思われるのは、自動車開発にとって決定的な重要性を有した自転車の製造においてヨーロッパの方がアメリカより約十年先行していた事実である。自転車ブームは、一方で自家用の輸送手段に対する社会的需要を形成する契機をなしたが、他方では車体の構造や動力の伝達機構、さらには空気タイヤの開発等自動車開発に必須の技術的基盤を提供した。それゆえ、この製造に先行していたヨーロッパにおいては、まず、自転車のモーター化という方向で自動車開発が進められ、その結果ダイムラーらの成果を得た。他方、このような前提を欠くアメリカでは、まず馬車のモーター化を通じて自動車開発が進行したが、これは技術的にみて前者の方向よりも困難であった。このため、アメリカは自動車の試作においてヨーロッパよりはば十年の遅れをとったというのである。以上については、Thomas, R. P., *An Analysis of the Pattern of Growth of Automobile Industry, 1895-1929*, 1979, pp. 9-21. を参照。
- (3) これらについては、下川前掲書、第一章のほか、宇野弘藏監修『講座 帝国主義の研究 三 アメリカ資本主義』一九九〇二〇三頁（森果氏稿）青木書店 一九七三年、が簡潔な整理を示している。
- (4) 以上については、Maxey & Silvestone, *The Motor Industry*, 1959, pp. 11-12. などを参照。ちなみにゼルツァーによれば、一九一四年以前の四年間以上にあつたフランス政府は、軍事的な利用可能性をもつと指定された自動車一台につき約一四〇〇ドル、ドイツ政府は二〇〇〇ドル以上、さらにイギリス政府も約五八四ドルを支払いたといふ。Selzer, L. H., *A Financial History of the American Automobile Industry*, 1928, p. 73.
- (5) Selzer, *ibid.*, p. 18. など。一九一三年のフランスの自動車生産は四万五千台に達した。ちなみに、ほぼ同時期（一九一二年）のドイツの生産台数は約一万八千台であった。Mitchell, B. R., *European Historical Statistics, 1750-1970 (Abridged Edition)*, 1978, p. 278.

- (6) 〇六年のアメリカからの自動車輸出は一八五〇台(三五〇万ドル)、輸入は一一〇六台(三八四万ドル)であったが、翌〇七年には、輸出二八六二台(四八九万ドル)、輸入約一一七六台(四〇四万ドル)へとそれぞれ変化した。Solzer, *op. cit.*, p. 79. ちなみに、アメリカの自動車貿易の収支は一九六八年にはじめて赤字へと転じた。なお第一次大戦前におけるアメリカ企業の海外進出の全体像については、Wilkins, M., *The Emergence of Multinational Enterprise*, 1970. (江夏・米倉訳『多国籍企業の史的展開』シネルヴァ書房、一九七三年) 第二部を参照。
- (7) Wilkins, & Hill, *American Business Abroad*, 1964. (岩崎玄訳『フォードの海外戦略』上、一―三章、小川出版、一九六九年)。
- (8) Thomas, *op. cit.*, pp. 164—6; Katz, H., *The Decline of Competition in the Automobile Industry, 1920—1940*, 1977, p. 30. などを参照。この時期の投資の意義を示すひとつの指標として、Katz があげる賃金労働者一人当りの資本装備額をみると、一九〇九年二六二四ドル、一四年三九四五ドル、一九年六二二三ドル、二一年九九〇九ドルである。インフレを考慮にいれてもそうとう急激な増大があったことは間違いない。
- (9) U. S. Dept. of Commerce, *Commerce Yearbook*, 1926.
- (10) フランスについては *Automotive Industries*, Feb. 18, 1926, p. 342. (以下、同誌からの引用は A. I. と略す) イギリスについては A. I., Feb. 22, 1930, p. 345. とそれぞれよる。いずれの国の輸出も、アメリカとはほぼ同様に乗用車を中心としていた。なおフランス領の各地域においては、国内と同様の高関税が課せられたため、アメリカ車はほとんど進出できなかったという。
- (11) 鬼塚豊吉「一九二〇年代のイギリス新産業」二六頁(東京大学『経済学研究』第一一号、一九六八年)。および前掲拙稿「株式ブーム下のアメリカ自動車産業」一九〇頁。
- (12) Fraser, C. F., and Doriot, G. F., *Analyzing Our Industries*, 1932, pp. 61—81; Phelps, D. M., *Effect of the Foreign Market on the Growth and Stability of the American Automobile Industry*, 1931, pp. 573—574. による。またこのような事情から、商業車においてはアメリカ・デザイン車の地位はヨリ強大であり、世界のはぼすべての国の商業車輸入において首位の座を占めた。イギリスからの輸入が首位を占めたのはわずかにアイルランドとフランスの二ヶ国のみであったし、またフランスが首位を占めたのはアルジェリアとスイスのみであったとい

8° U. S. Controls 70 Per Cent of Truck and Bus Export Business' A. I., July 15, 1926, p. 93.

(13) 時期的にはややズレるが、一九二七年のヨーロッパ二四カ国に関する同種の統計によると、アメリカ車のシェアは北欧三国では約九割に達し、スペインでも五六パーセントに及んだ。が、フランスでは五パーセントと二四カ国中最低であり、またイタリアでは一〇パーセントにもみたなかった。ちなみにイギリスは一四、ドイツは二三パーセントであった (A. I., Mar. 31, 1928, p. 525)。

(14) 一九一九年にヨーロッパは世界の総登録台数の約八パーセントを占め、合衆国 (八五パーセント) について大陸別では第二位であった。しかも二一〜二五年の間にこのシェアは増大をつづけ、二五年には約一一パーセント (合衆国は八一パーセント) へと達した。ちなみに第三位は合衆国を除くアメリカ大陸であり、そのシェアは約五パーセントであった (Automobile Facts and Figures, 1926, p. 48)。

## (二) 構成

まずアメリカからの自動車輸出の構成を検討して、完成車輸出と部品輸出・現地組立との関連を明らかにしよう。輸出品目構成を示した第五表ならびに前掲一、二表によれば、二〇年代のアメリカからの自動車輸出は完成車を中心としていたかの観を呈している。すなわち、海外における組立活動の拡張等によって自動車部品・アクセサリー類の輸出はかなり着実に増大はしたが、完成車輸出はとくに同年代後半にはこれを上回って増加した。その結果、第一表のノックダウン輸出の総輸出台数に占める割合は、二〇年代初頭に四割近くに達した後かなり急速に低下することになったし、また第二表の総輸出価額に占める部品輸出のシェアも絶対水準では第一表を大幅に上回り、またその低下幅もかなり小さくなるものの、やはり二〇年代後半には低下を示したのである。かくて海外における組立活動の拡張にもかかわらず、それはなお、アメリカ自動車企業の海外事業全体の中ではかなりマイナーな位置を占めたかのごとくであった。

第5表 アメリカからの自動車輸出構成

(千ドル・千台)

|                        | 1920        | 1921   | 1922   | 1923    | 1924    | 1925    | 1926    | 1927    | 1928              | 1929                 |
|------------------------|-------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------|----------------------|
| 輸 出 総 額 <sup>1)</sup>  | 298,230     | 81,929 | 98,069 | 170,612 | 209,872 | 318,386 | 320,179 | 388,528 | 500,177           | 539,298              |
| 乗 用 車 (価額)             | 165,256     | 32,534 | 51,049 | 90,629  | 112,534 | 184,886 | 176,432 | 207,966 | 263,575           | 234,292              |
| (台数)                   | 142.5       | 31.0   | 68.7   | 128     | 151     | 244     | 238     | 282     | 368               | 339                  |
| 内訳<br>(台数)             | 500ドル未満     | ...    | ...    | 53      | 59      | 100     | 98      | 68      | 280 <sup>3)</sup> | 254 <sup>3)</sup>    |
|                        | 500～800ドル   | ...    | ...    | 30      | 42      | 60      | 67      | 90      |                   |                      |
|                        | 800～1200ドル  | ...    | ...    | ...     | ...     | 60      | 56      | 83      |                   |                      |
|                        | 1200～2000ドル | ...    | ...    | 42      | 46      | 19      | 11      | 32      | 76 <sup>4)</sup>  | 75 <sup>4)</sup>     |
|                        | 2000ドル以上    | ...    | 2.0    | 3       | 4       | 5       | 6       | 9       |                   |                      |
| 商 業 車 (価額)             | 46,776      | 10,356 | 8,271  | 15,317  | 19,199  | 37,704  | 47,176  | 70,124  | 91,361            | 111,435              |
| (台数)                   | 29.1        | 7.5    | 11.5   | 25      | 27      | 58.6    | 66.8    | 105.5   | 138.8             | 196.8                |
| 内訳<br>(台数)             | 1トン未満       | ...    | 8.3    | 20      | 21      | 46      | 53      | 86      | 105               | 151                  |
|                        | 1～2.5トン     | ...    | 2.5    | 4       | 5       | 10      | 12      | 18      | 31                | 42                   |
|                        | 2.5トン以上     | ...    | 0.7    | 1       | 1       | 2       | 2       | 2       | 3                 | 3                    |
| 部品・アクセサリ <sup>1)</sup> | 86,198      | 39,059 | 38,298 | 54,682  | 71,161  | 80,311  | 83,889  | 99,346  | 132,036           | 183,109              |
| 内訳                     | 組立用部品       | ...    | ...    | ...     | 42,375  | 42,487  | 38,535  | 41,295  | 62,421            | 107,673              |
|                        | 取替部品        | ...    | ...    | ...     | 21,965  | 29,213  | 36,075  | 50,177  | 60,334            | 65,157               |
| 訳 アクセサリー               | ...         | ...    | ...    | ...     | 6,821   | 8,611   | 9,729   | 7,874   | 9,281             | 10,279 <sup>5)</sup> |
| エンジン                   | ...         | ...    | ...    | 5,342   | 4,188   | 15,290  | 12,526  | 10,886  | 13,026            | 10,216               |
| その他の <sup>6)</sup>     | —           | —      | 450    | 4,579   | 2,789   | 195     | 156     | 207     | 178               | 248                  |

1) 1920～22はエンジン、タイヤを含まず。28年以後はタイヤを含まず。 2) 工場出荷価額 3) 1000ドル以下 4) 1000～2000ドル 5) スプリング87万3千ドルを含む。 6) アセンブルユニット 1923年 429万3千ドル；1924年260万ドルを含む。

[出典] *Foreign Commerce and Navigation*, 1922, P. XLV；1927, Vol 1, P. XXXIII；1929 Vol 1, P. XXXVII.

だが、この点についてはかなりの留保が必要である。というのは、さしあたり第一表に即して言えば、この表のノックダウン輸出台数はアメリカからのすべての組立用部品輸出を、従ってまたそれはすべての在外組立台数を示してはいないからである。すなわち第一表の数値は在外工場むけ組立用部品輸出のうち、アメリカから出荷される際に「組立用部品輸出」として明示された素材を台数に換算して表示したものにすぎなかった。在外工場に対してはこのほかにも、アメリカから輸出される際には「完成車輸出」に含められた多数の組立用構成部品が出荷されていたのである。だが、この後者の輸出分については、以上の統計処理のため第一表のノックダウン輸出台数には含まれず、従ってこの表は、在外工場むけのアメリカからの部品輸出を——それゆえこれによって現地における組立台数を把握するならば、これをも——過小評価することに陥ったのである。商務省によれば、一九二九年の在外工場むけ部品輸出のうち組立用部品の輸出として明示されたものは約一八万八千台、完成車輸出に含められたものは約一六万七千台に相当したという。<sup>(1)</sup>この両者の合計こそが、アメリカからの組立用部品輸出の全体であり、また、進出国の部品によって組立てられたごく少数の自動車を除けば、在外工場における組立台数にはかならない。これが、第六表の「在外組立台数」——すなわち後者の部品輸出を商務省が独自に台数ベースに換算し、これをすでに台数で表示された組立用部品輸出に加えて作成した——である。この統計も万全とは言えないではあるが、少くとも第一表の数値よりはヨリ実態に近いと思われる。それゆえわれわれは、以下において組立用部品輸出や海外での組立台数の推移を論ずる場合には、この第六表の数値に基づくことしよう。

そこで第六表を第一表のノックダウン輸出台数と比較検討すれば、まず第一に、海外における組立台数の合計は第一表の約二倍の水準に達し、アメリカからの完成車輸出にほぼ匹敵した。ついで第二に、二〇年代における

第6表 アメリカからの完成車輸出・在外組立台数

|      | (1)<br>在外組立<br>台数 | (2)<br>完 成 車<br>輸 出 | (1)+(2)<br>アメリカか<br>らの輸出 | アメリカか<br>らの輸出に<br>占める在<br>組立の割合<br>(1)/(1)+(2) | (3)<br>カナダから<br>の輸出 | (1)+(2)+(3)<br>アメリカ・<br>カナダから<br>の輸出合計 | 在外組立<br>工場数 |
|------|-------------------|---------------------|--------------------------|------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------|-------------|
| 1923 | 106,110           | 128,967             | 235,077                  | 45.1%                                          | 69,920              | 304,997                                | 7           |
| 1924 | 142,346           | 150,780             | 293,126                  | 48.6                                           | 56,654              | 349,780                                | 10          |
| 1925 | 178,994           | 249,673             | 428,667                  | 41.8                                           | 74,187              | 502,854                                | 17          |
| 1926 | 168,246           | 224,647             | 392,839                  | 42.8                                           | 74,324              | 467,163                                | 26          |
| 1927 | 211,056           | 255,328             | 466,384                  | 45.3                                           | 57,414              | 523,798                                | 33          |
| 1928 | 229,743           | 352,988             | 582,731                  | 39.4                                           | 79,388              | 662,119                                | 40          |
| 1929 | 354,924           | 378,887             | 733,811                  | 48.4                                           | 101,711             | 835,522                                | 68          |

〔出典〕 Crofoot, A. B., "Foreign Assembly Plants Account for Almost Half American Sales Abroad" *Automotive Industries*, Sep. 6, 1930, pp.325—326. 在外組立工場数は, *Automotive Industries*, Feb. 22, 1930, p.273 による。

その推移についても、第一表とは異って二六年の一時的な低下を除けばほぼ着実な増大を示したという。確かに、総輸出に占めるその割合は第一表と同様に二〇年代前半と二九年に高く、二〇年代中央にはやや低下した。それゆえ二〇年代後半には、完成車輸出が部品輸出・現地組立を上回って増加したのは間違いないとしても、両者の伸び率の差はごく小さく、海外組立台数が総輸出に占めるウェイトも大きくは低下しなかった。二〇年代後半を通じて、後者の形態での海外事業は著実に拡大しつつあったのである。<sup>(2)</sup>

海外組立台数の増大を促したのは、むしろアメリカ企業の海外直接投資とそれに基づく組立工場数の急激な増加による。<sup>(3)</sup> すなわち、二三年には、アメリカの在外組立工場数は七を数えたにすぎなかったが、二六年には二六、二九年には六八にも増加した(第六表)。工場数の増大とともに、その立地も世界的に拡大した。当初、組立工場は主として、カナダとヨーロッパの少数の国々に存在したにすぎなかったが、二〇年代中央以降には、中南米をはじめ、アジア、オセアニア等にも広がり、二九年には世界の二六カ国をおおうまでに成長した。大陸別ではヨ

第7表 アメリカ在外組立工場<sup>1)</sup>の分布 (1929年)

① 企業別・国別工場数

|                   | ヨーロッパ                                                                            | アセアニア                  | 北 米    | 中 南 米                                                   | ア ジ ア            | アフリカ          | 計  |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------|----|
| フ ォ ー ド           | ベルギー<br>フランス<br>スペイン<br>ドイツ<br>デンマーク<br>イギリス<br>フィンランド<br>オランダ<br>スウェーデン<br>イタリア | オーストラリア(5)             | カナダ(3) | アルゼンチン<br>メキシコ<br>ブラジル(3)<br>チリ<br>ペルー<br>ウルグアイ<br>キューバ | 日本<br>インド        | エジプト<br>南アフリカ | 31 |
| G M <sup>2)</sup> | イギリス<br>デンマーク<br>スウェーデン<br>ベルギー<br>ドイツ<br>ポーランド                                  | オーストラリア(5)<br>ニュージーランド | カナダ(2) | アルゼンチン<br>ブラジル<br>ウルグアイ                                 | 日本<br>ジャワ<br>インド | 南アフリカ         | 21 |
| クライスラー<br>(ダッジ)   | ドイツ<br>ベルギー<br>イギリス(2)                                                           |                        | カナダ    |                                                         |                  |               | 5  |

|                    |             |         |     |    |   |   |    |
|--------------------|-------------|---------|-----|----|---|---|----|
| ハドソン <sup>3)</sup> | イギリス<br>ドイツ |         |     |    |   |   | 2  |
| ウィリス・オーヴァーランド      | イギリス<br>ドイツ |         |     |    |   |   | 2  |
| スチュードベーカー          |             | オーストラリア | カナダ |    |   |   | 2  |
| デュラント              | ドイツ         |         | カナダ |    |   |   | 2  |
| ハッブ                |             |         | カナダ |    |   |   | 1  |
| グラハム・ページ           | ドイツ         |         |     |    |   |   | 1  |
| カニンガム              | フランス        |         |     |    |   |   | 1  |
| 計                  | 27          | 12      | 9   | 12 | 5 | 3 | 68 |

## ② 国別工場数

|         |    |        |   |        |   |          |    |
|---------|----|--------|---|--------|---|----------|----|
| オーストラリア | 11 | デンマーク  | 2 | チリ     | 1 | メキシコ     | 1  |
| カナダ     | 9  | フランス   | 2 | キューバ   | 1 | ニュージーランド | 1  |
| ドイツ     | 7  | インド    | 2 | エジプト   | 1 | ペルー      | 1  |
| イギリス    | 6  | 日本     | 2 | フィンランド | 1 | ポーランド    | 1  |
| ブラジル    | 4  | 南アフリカ  | 2 | オランダ   | 1 | スペイン     | 1  |
| ベルギー    | 3  | スウェーデン | 2 | イタリア   | 1 |          |    |
| アルゼンチン  | 2  | ウルグアイ  | 2 | ジャワ    | 1 |          |    |
|         |    |        |   |        |   | 計        | 68 |

1) 組立工場のみ。カッコ内の数字は、同一国内における工場数を示す。他はすべて1工場のみ。

2) Opel, Vauxhall を含まず。 3) ベルギーに建設中の工場を除く。

〔出所〕 Crofoot, A. B., 'American Passenger Cars Are Assembled In 155 Plants Throughout the World' *Automotive Industries*, Ap. 27, 1929, pp.659-661. より作成。

ヨーロッパ(二七)、南北アメリカ(二二)、オセアニア(一二)等に、国別ではオーストラリアの一一を筆頭に、カナダ、ドイツ、イギリス、ブラジルなどに多数の工場が集中した(第七表)。これを企業別にみれば、フォード、GMの二社が全体のほぼ八割を占め、圧倒的な地位を誇った。この他の企業も少数ではあれ組立工場を建設したが、それは地域的にはヨーロッパとカナダにのみ限られ、世界的な展開を示すまでには至らなかった。また、これらの中堅企業は海外投資の節約のために現地のディストリビューターに事実上組立を行わせたり(ハドソン)、また組立作業をごく一部の部品の取付けに限定する(ウィリス・オーヴァーランド)などして、現地組立の場合とほぼ同様の効果を追求した。ウィリス・オーヴァーランド社は、この目的の工場を世界に一八も擁していたとい<sup>(4)</sup>う。

以上の現地組立の拡大は、完成車輸出の構成に対しても少なからぬ影響を及ぼした。まず主として乗用車については、大量の販売をみこみうる大衆車は次第に現地組立へと移行され、従って完成車輸出の中心は徐々に中・高級車へと移ってゆく傾向が生じた。この点は、第五表から算出した輸出単価がつねに国内生産むけのそれよりおおむね高水準にあったことからもある程度明らかである。実際にもGMの場合が典型的な例をなしたが、その現地組立の中心は大衆車シボレーであり、これに従来からのビュックが加わった程度にすぎなかった。大部分の中・高級車は、市場ならびに生産技術面の制約から現地組立に移行される可能性はほとんど存在せず、これらは完成車の形態で輸出されるほかなかった。つまり現地組立が大規模に展開されたヨーロッパ各国等の大市場においては、次第に現地組立が海外事業の中心を占め、完成車輸出にとってかわるという傾向があらわれたのである。

この点はまた、完成車輸出と部品輸出の主要な輸出先の検討からも明らかである。まず完成車輸出——ただし

第8表 完成車輸出<sup>1)</sup>の大陸別分布

|       | 1914 <sup>2)</sup> | 1920               | 1925               |                   |                    | 1927               |                    |                    | 1929               |                    |                    |
|-------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|       | 計                  | 計                  | 乗用車                | 商業車               | 計                  | 乗用車                | 商業車                | 計                  | 乗用車                | 商業車                | 計                  |
| ヨーロッパ | 13,357<br>(45.9)   | 54,160<br>(31.7)   | 62,185<br>(24.7)   | 20,551<br>(34.1)  | 82,736<br>(25.6)   | 79,880<br>(27.9)   | 25,479<br>(23.8)   | 105,359<br>(26.8)  | 88,129<br>(25.3)   | 63,184<br>(31.9)   | 151,313<br>(27.7)  |
| 北アメリカ | 5,488<br>(18.9)    | 28,390<br>(16.6)   | 42,439<br>(16.8)   | 9,819<br>(16.3)   | 52,258<br>(16.7)   | 51,946<br>(18.2)   | 10,689<br>(10.0)   | 62,644<br>(16.0)   | 76,965<br>(22.1)   | 16,659<br>(8.4)    | 93,624<br>(17.1)   |
| 南アメリカ | 1,985<br>(6.8)     | 20,221<br>(11.9)   | 57,042<br>(22.6)   | 12,928<br>(21.5)  | 69,970<br>(22.4)   | 58,292<br>(20.3)   | 26,314<br>(24.6)   | 84,606<br>(21.5)   | 76,893<br>(22.1)   | 49,008<br>(24.7)   | 125,901<br>(23.1)  |
| アジア   | 1,438<br>(4.9)     | 31,839<br>(18.7)   | 14,589<br>(5.8)    | 3,879<br>(6.4)    | 18,468<br>(5.9)    | 21,290<br>(7.4)    | 10,175<br>(9.5)    | 31,465<br>(8.0)    | 36,805<br>(10.6)   | 27,960<br>(14.1)   | 64,765<br>(11.9)   |
| オセアニア | 4,946<br>(17.0)    | 21,828<br>(17.8)   | 60,801<br>(24.1)   | 9,561<br>(15.9)   | 70,362<br>(22.5)   | 51,351<br>(18.0)   | 26,182<br>(23.5)   | 77,533<br>(19.7)   | 41,426<br>(11.9)   | 30,370<br>(15.3)   | 71,796<br>(13.1)   |
| アフリカ  | 1,876<br>(6.5)     | 14,183<br>(8.3)    | 15,068<br>(6.0)    | 3,516<br>(5.8)    | 18,584<br>(6.0)    | 23,329<br>(8.2)    | 8,139<br>(7.6)     | 31,467<br>(8.0)    | 27,750<br>(8.0)    | 11,053<br>(5.6)    | 38,803<br>(7.1)    |
| 合計    | 29,090<br>(100.0)  | 170,765<br>(100.0) | 252,124<br>(100.0) | 60,254<br>(100.0) | 312,378<br>(100.0) | 286,088<br>(100.0) | 107,031<br>(100.0) | 393,119<br>(100.0) | 347,968<br>(100.0) | 198,234<br>(100.0) | 546,202<br>(100.0) |

1) 組立用部品として出荷されたものは含まない。

2) 会計年度。他は暦年。

〔出典〕 *Automobile Facts & Figures*, 1921. pp.55—57; 1930. p.56. より作成。

これは「組立用部品輸出」のみを除外し、残りにみた第二の部品輸出を含むが——の大陸別分布をみれば、第八表のとおりである。戦前最大の輸出先であったヨーロッパは二〇年代を通じて首位の座を守ったが、その地位はかなり後退した。かわって、南アメリカ、アジア、そしてとりわけ二〇年代末まではオセアニアの地位上昇が顕

1920年代末のアメリカ自動車輸出

第9表 乗用車主要輸出先（百万ドル、カッコ内は千台）

|         | 1922           | 1925             | 1926             | 1927             | 1928             | 1929             |
|---------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| カナダ     | 10.1<br>(9.8)  | 12.7<br>(13.9)   | 20.3<br>(25.4)   | 26.4<br>(34.3)   | 33.4<br>(42.3)   | 33.4<br>(42.0)   |
| アルゼンチン  | 2.3<br>(2.5)   | 20.5<br>(31.5)   | 17.0<br>(25.6)   | 21.4<br>(34.2)   | 26.3<br>(39.7)   | 25.8<br>(39.2)   |
| オーストラリア | 8.7<br>(11.2)  | 34.3<br>(48.4)   | 34.0<br>(49.0)   | 26.7<br>(41.0)   | 23.5<br>(38.4)   | 18.9<br>(33.8)   |
| 南アフリカ   | 1.9<br>(2.0)   | 10.9<br>(12.0)   | 11.7<br>(14.7)   | 12.9<br>(17.9)   | 15.9<br>(21.8)   | 14.3<br>(21.2)   |
| ベルギー    | 1.8<br>(4.8)   | 4.3<br>(2.9)     | 6.3<br>(6.5)     | 12.2<br>(13.7)   | 15.9<br>(19.5)   | 12.7<br>(16.9)   |
| ブラジル    | 1.4<br>(1.7)   | 9.2<br>(14.0)    | 10.2<br>(16.7)   | 9.3<br>(14.1)    | 13.8<br>(22.7)   | 9.3<br>(17.3)    |
| スウェーデン  | 1.9<br>(3.1)   | 3.3<br>(3.4)     | 3.5<br>(3.6)     | 5.2<br>(5.7)     | 12.0<br>(18.2)   | 8.0<br>(12.1)    |
| メキシコ    | 4.6<br>(7.3)   | 8.1<br>(12.6)    | 6.3<br>(9.8)     | 4.1<br>(6.0)     | 7.9<br>(12.8)    | 8.0<br>(12.7)    |
| スペイン    | 1.8<br>(2.1)   | 6.3<br>(6.4)     | 5.0<br>(5.1)     | 7.7<br>(7.5)     | 8.7<br>(9.6)     | 7.0<br>(7.3)     |
| ドイツ     | 0.05<br>(0.05) | 4.6<br>(3.6)     | 3.4<br>(3.2)     | 8.6<br>(8.4)     | 10.8<br>(12.6)   | 6.8<br>(8.1)     |
| インド     | 0.9<br>(1.1)   | 2.3<br>(2.7)     | 2.1<br>(2.4)     | 3.0<br>(3.5)     | 5.0<br>(7.0)     | 6.4<br>(10.7)    |
| イギリス    | 3.2<br>(4.2)   | 16.2<br>(17.6)   | 4.8<br>(5.8)     | 8.9<br>(11.2)    | 7.7<br>(11.2)    | 6.2<br>(9.4)     |
| 総 額     | 51.1<br>(66.8) | 184.9<br>(244.3) | 176.4<br>(238.4) | 208.0<br>(278.7) | 263.6<br>(368.3) | 234.3<br>(339.4) |

〔出典〕 *Automotive Industries*, Feb. 18, 1926, pp.338~339. ; Feb. 22, 1930, p.343

より作成。

著であった。二〇年代後半における完成車輸出の増大は、主としてこれらの後進農業地域、とりわけアジアむけの増大に支えられた面が強かった。この点をやや立ち入って、完成乗用車および同商業車、そして組立用部品の主要な輸出先に即して検討しよう（第九の一表）。まず完成車については、その上位輸出先をカナダ、オーストラリア、アルゼンチン、ブラジルなどいわゆる温帯新開諸国が占めているのはまさに以上の傾向を示すものであったが、同時にヨーロッパ諸国

第10表 商業車主要輸出先（百万ドル，カッコ内は千台）

|         | 1922           | 1925           | 1926           | 1927            | 1928            | 1928             |
|---------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| アルゼンチン  | 0.07<br>(0.06) | 1.8<br>(1.9)   | 2.2<br>(2.5)   | 7.2<br>(10.6)   | 12.3<br>(15.8)  | 13.6<br>(19.9)   |
| オーストラリア | 1.2<br>(1.1)   | 6.0<br>(7.5)   | 10.3<br>(15.2) | 14.4<br>(24.4)  | 8.4<br>(17.3)   | 12.4<br>(27.2)   |
| ブラジル    | 0.08<br>(0.07) | 2.0<br>(4.7)   | 2.7<br>(5.9)   | 5.4<br>(11.1)   | 7.6<br>(14.3)   | 8.0<br>(18.9)    |
| カナダ     | 1.7<br>(1.1)   | 2.7<br>(1.8)   | 4.1<br>(3.0)   | 5.6<br>(4.2)    | 8.5<br>(7.0)    | 8.0<br>(5.7)     |
| イギリス    | 0.4<br>(0.4)   | 2.5<br>(4.3)   | 3.0<br>(4.9)   | 2.7<br>(5.5)    | 3.8<br>(8.2)    | 6.2<br>(17.6)    |
| ベルギー    | 0.7<br>(2.8)   | 1.4<br>(2.3)   | 0.8<br>(1.9)   | 1.8<br>(4.1)    | 2.8<br>(5.6)    | 5.1<br>(13.0)    |
| スペイン    | 0.2<br>(0.8)   | 0.6<br>(1.3)   | 1.2<br>(2.2)   | 1.7<br>(3.2)    | 2.8<br>(4.4)    | 4.1<br>(6.1)     |
| インド     | 0.1<br>(0.1)   | 0.9<br>(1.1)   | 1.2<br>(1.5)   | 1.5<br>(1.9)    | 3.3<br>(5.3)    | 3.8<br>(8.3)     |
| スウェーデン  | 0.1<br>(0.4)   | 0.3<br>(0.2)   | 0.4<br>(0.4)   | 0.7<br>(0.8)    | 3.4<br>(7.0)    | 3.3<br>(7.1)     |
| メキシコ    | 0.6<br>(1.0)   | 2.0<br>(3.6)   | 1.0<br>(2.2)   | 1.5<br>(1.7)    | 2.6<br>(3.3)    | 2.8<br>(3.8)     |
| 総 額     | 8.3<br>(11.4)  | 33.7<br>(58.6) | 47.1<br>(66.8) | 69.9<br>(105.9) | 91.3<br>(138.8) | 115.5<br>(196.8) |

〔出典〕 第9表に同じ。

もそうとう程度まで上位輸出先に名を連ねている。ことに商業車の場合にはこれはヨリ顯著であった。アメリカ製小型商業車が、ヨーロッパにおける自動車産業の発展にもかかわらず、乗用車よりはヨリ強い競争力を保ちえたことがその主たる原因であった。これに対して、組立部品輸出先としては、日本やドイツなど完成車輸出先としては必ずしも上位になり国々をはじめ、カナダ、アルゼンチン、ブラジル、それにイギリスなどヨーロッパ諸国が上位にランクされている。これはすでに検討した工場立地からみて当然としてよい。<sup>(5)</sup> 確かに、九一表の全体をみれば、その間にそうとう程度の重複が存在することは明らかであり、それゆえ以下の傾向を過大に評価することは適當ではないが、しかし大枠としては、完

## 1920年代末のアメリカ自動車輸出

第11表 組立用部品主要輸出先

(千ドル)

|        | 1925   | 1926   | 1927   | 1928   | 1929    |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| カナダ    | 24,084 | 25,566 | 29,583 | 40,721 | 38,467  |
| 日本     | 603    | 552    | 3,423  | 6,177  | 10,036  |
| ドイツ    | 70     | 143    | 3,014  | 5,206  | 7,645   |
| アルゼンチン | 3,168  | 3,233  | 469    | 2,153  | 7,591   |
| イギリス   | 1,219  | 1,134  | 1,447  | 1,176  | 7,578   |
| ブラジル   | 2,399  | 924    | 327    | 170    | 6,932   |
| フランス   | 3,586  | 1,403  | 793    | 1,866  | 6,242   |
| ベルギー   | 1,910  | 1,052  | 165    | 1,032  | 5,877   |
| デンマーク  | 3,121  | 3,062  | 236    | 351    | 4,364   |
| スペイン   | 691    | 849    | 450    | 265    | 3,096   |
| 総額     | 42,487 | 38,535 | 41,295 | 62,421 | 107,673 |

〔出典〕 *Foreign Commerce and Navigation*, 1925～29の各年度版より作成。

成車輸出が主として温帯新開国へ、部品輸出が主としてヨーロッパ等工業国へとむかったことに疑う余地はない。かくて完成車輸出に即していえば、それは車種的にみてもまた地域的にみても、海外事業全体の中では次第に限界的部分をカバーする役割を担っていたのである。

最後に、アメリカからの自動車輸出を補完した——その意味で自動車企業の海外事業の重要な一翼を担った——カナダからの自動車輸出を検討しよう。

カナダとアメリカ（合衆国）との地理的あるいは社会・経済的近接さのため、アメリカの自動車企業の多くは創業後間もない時期から現地法人の設立等を通じて、カナダにおいても生産を開始した。当初、カナダへの進出を促した主たる根拠は同国の完成車に対する高関税に求められる。が、同時にいわゆる英帝国経済圏の一員としてその位置も、これを促進したことは確かである。すでにイギリスは一九一五年のマツケン関税により、帝国内からの自動車輸入には二二・二パーセント、帝国外からは三三・三パーセントの従価税を課し、前者を優遇したが、このためアメリカの自動車企業は同国に

に対する輸出をカナダからに切換えつつあった。それゆえ、二一年にはカナダに一四の自動車製造会社と六四のボディ、パーツ生産工場が存在したが、そのほとんどはアメリカ系企業によるものであり、アメリカ人による投資総額は三二〇〇万ドルとカナダにおける自動車関連投資のほぼ八割にも達したのである。<sup>(7)</sup>

英帝国特惠制度は二〇年代にはさらに強化され、カナダ工場の意義も高まった。この間の事情をオーストラリアに即して簡単に検討しよう。同国は、二〇年代においてはアメリカの有力な完成車輸出市場のひとつであったが、ことに世界経済が大戦からの復興途上にあった二〇年代前半には、アメリカの完成車輸入国としては首位の座を占めた。それはこの国が高水準の国民所得や地理的環境等において、自動車普及に必要な条件を備えていたからにはかならなかつた。二〇年代末には同国の自動車普及率は一台あたり人口二〇人と、アメリカ、カナダ、ニュージーランドにつぐ水準にあつた。<sup>(8)</sup>

が、他方でオーストラリアはすでに大戦前から対英特惠を設けるなど、英帝国圏の有力な構成国でもあつた。大戦中の工業発展を背景に、オーストラリアは一九二二年には *Greene Tariff* を導入して税率の一般的な引上げと、対英特惠の強化とををはかつた。具体的には関税は適用される国に依じて三段に区分された。すなわち、(1) 諸外国（例えばアメリカ）に対する一般税率、(2) 属領または協約によって適用される中間税率（例えば、カナダ）、(3) 英国またはその属領の三段であつた。このうち前二者は二六年および二八年に引上げられたが、対英特惠はほぼ据置かれ、このため両者の関税上の待遇における差は広がつた。実際、一般税率は戦前（一九一三年）に比べ二七〜二八年度には約二倍の水準へと上昇した反面、対英特惠はこの間に約六〇パーセントも高まつた。これを自動車関税に即してみれば第一二表のとおりである。アメリカなどに適用される一般税率とカナダなどに適用される中間税率は二八年にそれぞれ五ないし七・五パーセント引上げられたが、対英特惠レートは据えおか

第12表 オーストラリアの自動車関税<sup>1)</sup>

(%)

|      |                     | 一般レート | 対英特惠レート | 対カナダレート |
|------|---------------------|-------|---------|---------|
| 1926 | パ ー ツ <sup>2)</sup> | 12.5  | 0       | 7.5     |
|      | 完 成 車               | 17.5  | 5       | 12.5    |
| 1928 | パ ー ツ               | 17.5  | 0       | 12.5    |
|      | 完 成 車               | 25.0  | 5       | 20.0    |

1) 従価税

2) 組立てられていない自動車(シャーン)。

〔出典〕 Phelps, D. M, *op. cit.*, 1931, p.661

れた。二八年にはアメリカからの完成車輸入には最高の従価税が課せられ、ついでカナダからの完成車にはこれよりも五パーセント、また、アメリカからの部品とカナダからの部品輸入にはそれよりさらに二・五、五パーセント低い関税がそれぞれ課せられた。さらに国内における自動車ボディ生産の保護のため、同関連製品に対しては六〇パーセントにも達する禁止的な関税が設けられていた。<sup>9)</sup>このような関税政策は二〇年代後半における同国の不況ともあいまって、アメリカからの輸入を低下させることになった。反面、イギリスからの輸入はかなり増大し、オーストラリアにおけるイギリス車のシェアは二〇年代初頭の四パーセントから、二八年には一二パーセントへと上昇した。しかしイギリス製の小型・低馬力車は、その特質ゆえにオーストラリアの都市およびその周辺において使用されるにとどまり、必ずしもアメリカ車の優位をくつがえすまでには至らなかった。が、それでもアメリカの自動車企業はこれをひとつの原因に、現地組立あるいはカナダからの輸出へとその生産拠点をシフトさせることを余儀なくされたのである。ほぼ同様の例はニュージーランドについても生じた。このため、たとえばシボレーはカナダ工場を拡張して、同国向けの輸出を対エジプト、南アなど他の英帝国むけ輸出と同様、従来のアメリカ工場からカナダ工場へと全面的に切替えたほどだった。<sup>10)</sup>

第13表 カナダの生産および輸出

(台)

|      | 生 産     |        |         | 輸 出 台 数 <sup>1)</sup> |        |         | 輸 出 価 額 (千ドル) |        |               |            |                   | 輸 出 <sup>2)</sup><br>依存度<br>(%) |
|------|---------|--------|---------|-----------------------|--------|---------|---------------|--------|---------------|------------|-------------------|---------------------------------|
|      | 乗用車     | トラック   | 合 計     | 乗用車                   | トラック   | 合 計     | 乗用車           | 商業車    | 部品・アク<br>セサリー | タイヤ<br>・ゴム | 合 計 <sup>3)</sup> |                                 |
| 1920 | 83,970  | 10,174 | 94,144  | 18,070                | 4,942  | 23,012  | 13,576        | 3,059  | 5,276         | ...        |                   | 24.2                            |
| 1921 | 61,098  | 5,148  | 66,246  | 9,305                 | 1,421  | 10,726  | 4,593         | 719    | 1,128         | ...        |                   | 16.2                            |
| 1922 | 92,838  | 8,169  | 101,007 | 35,394                | 2,564  | 37,958  | 21,060        | 1,095  | 1,026         | ...        |                   | 37.6                            |
| 1923 | 129,228 | 17,210 | 146,438 | 57,481                | 12,439 | 69,920  | 29,325        | 4,503  | 3,530         | 6,331      | 43,690            | 47.8                            |
| 1924 | 117,765 | 17,481 | 135,246 | 43,883                | 12,771 | 56,654  | 22,080        | 4,429  | 4,992         | 6,490      | 37,991            | 41.2                            |
| 1925 | 135,573 | 26,397 | 161,970 | 58,005                | 16,182 | 74,187  | 27,795        | 5,250  | 6,373         | 11,676     | 51,094            | 45.8                            |
| 1926 | 164,856 | 39,871 | 204,727 | 53,628                | 20,696 | 74,324  | 25,780        | 6,957  | 5,485         | 17,525     | 55,747            | 36.3                            |
| 1927 | 146,827 | 32,227 | 179,054 | 39,900                | 17,514 | 57,414  | 22,157        | 6,272  | 3,434         | 20,496     | 52,359            | 32.1                            |
| 1928 | 196,741 | 45,641 | 242,382 | 55,732                | 23,656 | 79,388  | 25,224        | 8,652  | 2,152         | 19,703     | 55,731            | 32.8                            |
| 1929 | 207,498 | 55,797 | 263,295 | 64,863                | 36,848 | 101,711 | 29,824        | 14,831 | 2,350         | 18,807     | 65,813            | 38.6                            |

1) 「アセンブリー用パーツ」として輸出されたものは含まない。 3) 1920—1922は「タイヤ・ゴム」は含まない。

2) 輸出台数の合計を生産の合計で除したもの。

〔出典〕 *Automobile Facts & Figures, 1928, p.54; 1930, p.7. 35. より作成。*

このようなカナダの輸出基地としての性格は、同国の自動車生産に占める輸出の割合が当初からアメリカの場  
合よりそうとう高かった事実にもうかがえる。すなわち第一三表に明らかなとおり、カナダの自動車生産の輸出  
依存度は二〇年代末には四〇〜五〇パーセント、同年代末にはやや低下したもののそれでも三〇〜四〇パーセントに  
も達した。とくに商業車では、二三年以降生産の六割以上が輸出にむけられた。海外市場の拡張はカナダの自動  
車生産を促進する重要な一因をなしたのである。もっとも、アメリカ企業の海外事業全体に占めるカナダからの

輸出は量的にみればアメリカからの輸出の六〜七分の一、また在外組立台数の二〜三分の一程度と必ずしも大きなものではなかった。しかし、それが第一四表のとおり、オーストラリア、ニュージーランド、インド、南アフリカ、イギリスなど英帝国圏地域へとむかったがゆえに、アメリカ企業にとっては格別の重要性を有した。実際にもこの五カ国のみで、カナダからの乗用車輸出の七割、商業車の六割をも吸収したのである。そして、これらの主要輸入国に即してみると、彼らのカナダからの自動車輸入はアメリカからのそれと比較してもさうとうな割合に達するが、場合によっては後者を凌いですらいた。二〇年代末におけるオーストラリアのカナダからの乗用

第14表 カナダからの自動車輸出先上位8カ国

(千ドル)

|          | 乗 用 車  |        |        |          | 商 業 車 |       |        |
|----------|--------|--------|--------|----------|-------|-------|--------|
|          | 1927   | 1928   | 1929   |          | 1927  | 1928  | 1929   |
| イギリス     | 3,868  | 4,639  | 5,463  | インド      | 1,601 | 2,121 | 2,382  |
| オーストラリア  | 3,806  | 825    | 5,110  | オーストラリア  | 1,226 | 103   | 2,095  |
| ニュージーランド | 1,900  | 653    | 4,245  | 英領東アフリカ  | 84    | 468   | 820    |
| インド      | 2,771  | 2,930  | 3,007  | 蘭領東インド   | 593   | 42    | 657    |
| 南アフリカ    | 756    | 341    | 2,436  | チリ       | 48    | 210   | 640    |
| アルゼンチン   | 2,113  | 1,290  | 2,337  | ニュージーランド | 447   | 29    | 542    |
| 蘭領東インド   | 1,771  | 909    | 1,491  | 南アフリカ    | 554   | 41    | 552    |
| チリ       | 175    | 317    | 842    | ヴェネズエラ   | 372   | 179   | 401    |
| 総 額      | 24,865 | 19,449 | 31,265 |          | 6,886 | 5,592 | 11,795 |

〔出典〕 Dept. of Trade and Commerce, Dominion Bureau of Statistics, *Trade of Canada 1931*, pp.686~690より作成。

車輸入はアメリカからのほぼ半分に相当したが、イギリスでは両者はほぼ拮抗し、またニュージーランドではカナダからの輸入量の方が大きかった。カナダからの輸出は、これら地域に対するアメリカからの自動車輸出を補完するものとして、量的なウエイトが示す以上の価値を有していたのである。

### (三) 帰結——海外事業の再編

かくてアメリカの自動車企業は、二〇年代には萌芽的ではあれいわば世界的な規模で海外事業を展開し、それによって世界の自動車貿易をほぼ独占した。だが、その海外事業のさらなる拡張には、世界的な景気動向をひとまず別にしてもなお少なからぬ限界が存在した。まず当時の海外事業の中心にあった完成車輸出は、各国の関税強化や競争企業の成長、さらにはコストの低廉化によって外国市場の拡張をいっそう促進するという点においてその有効性を徐々に失いつつあった。とりわけ二〇年代後半のいわゆる代替市場化の到来とともに、アメリカの各企業が国内の取替需要喚起をはかってヨリ大型で豪華な車を続々と発表し、これにともなう性能向上をさしあたり無視すれば価格も上昇する傾向を示したことは、アメリカからの完成車輸出の世界市場における浸透力を弱める方向に作用した。アメリカからの完成車輸出は次第に中・高級車への特化を余儀なくされ、海外において大量販売が望みうる低価格車は、主要市場での現地組立にとつかわられる傾向にあった。

だが、この後者の形態での海外事業も問題を免れえなかった。それはとりわけヨーロッパにおいて顕著だった。アメリカ車の大型化・高馬力化そして高価格化へとむかう傾向は、フォードが二七年にT型車からA型車へと転換したように、低価格車においても生じた。他方、ヨーロッパでは、依然としてアメリカより小型の低馬力車が主流を占めたから、アメリカ車の部品を現地で組立てたとしても、主要市場において大きなシェアを得ることとはかなり困難な情勢となった。さらにモデルチェンジの頻発も、海外における組立や販売活動にかなりの複雑

さを付け加えた。このため二〇年代末には、アメリカの自動車業界ではヨーロッパむけ小型車開発の必要性が広く論議されたほどであったが、それを国内工場で生産することについてはスケールメリットや国内車種との関連から、各メーカーはむしろ消極的であった。<sup>(11)</sup>

第二に、二〇年代後半のヨーロッパ主要国においては自国の自動車産業の発展と昂揚しつつあるナショナルリズムを背景に、アメリカ車に対する組織的な排除がようやく本格化した。ムッソリーニに支援されたイタリアを中心に、またドイツも積極的に関与した「ヨーロッパ・カルテル」——ヨーロッパ各国の企業が市場分割協定を結んでアメリカ車の排除をはかる——や、あるいはアメリカとヨーロッパとの双方が輸出数量をお互いに協定しあい、市場の相互開放を求める「市場分割協定」などが提案されるに至った。<sup>(12)</sup> むろんこれらの協定が実際に締結される可能性は著しく小さかったが、しかし米欧間の「貿易摩擦」の増大を示すものではあった。確かに、在外組立の展開それ自体が現地での部品購入や雇用の増大を通じてこのような「貿易摩擦」に対応しうる性格をもっていたが、<sup>(13)</sup> しかしそれは量的にもなお充分ではなかった。加えてアメリカ系企業（とりわけフォード）が現地における商慣行等を考慮せず、むしろ本社の経営方法に忠実に従いつつそれを各国市場に移植しようと専念したことは、現地における無用の摩擦をひきおこしたにすぎなかった。

かくて従来の現地組立によつては、このような事態の打開はのぞみえなくなった。必要なのは、本国とは区別されたヨーロッパむけ小型車種の開発であり、また経営方法においてはある程度の分権化や現地人のマネジメントへの登用さらには現地における部品購入のいっそうの増大など、進出国への同化あるいは現地国化であった。GMが二五年にイギリスのボグゾールを、二九年にドイツのオベルを買収したのはその試みであったし、またフォードが「一九二八年プラン」を発表したのも、GMよりはるかに不徹底なものであったにせよ、その第一歩

であった。かくて二〇年代末には、なお少数ではあったが、アメリカ企業の現地組立は主要国においては現地生産へと移行し、今日のいわゆる「多国籍」化のいわば原型をなすとともに、またこれによって当該国におけるシェア上昇の手がかりを得た。<sup>(14)</sup>だがこの現地生産への移行は、すでに部品の現地調達によって萌芽的には生じていた海外事業の一部とアメリカからの輸出との関連の稀薄化を、さらに促進することにつながったものではあった。<sup>(15)</sup>

(1) 以上については、Dept. of Commerce, *Commerce Yearbook 1930*, Vol. I, p. 430. に主としてよつたが、同様の記述は Quisenberry, G. E., "Export Demand for Automobiles Reaches Highest Level" A. I., Feb. 15, 1930, p. 218. など同誌上でかなり広く散見される。在外工場むけの原材料輸出を申告する際に、統一性が欠けていた事実はすでにかなり早い時期から問題にされ、それが在外組立台数の把握を困難にした主たる原因とされてきた (Stillman, K. W., "Data is Collected to Show Number of Foreign-Assembled Cars" A. I., Ap. 14, 1928, pp. 598—9.)。が、なぜそのような不統一が生じたかについては必ずしも明らかではない。あるいは、「組立用部品輸出」として明示されなかったものは、明示されたものに比してヨリ完成度の高いものであり、現地での組立もヨリ単純（たとえば「再組立」程度の）であったのかもしれない。

(2) アメリカからの組立用部品輸出に基づく現地組立台数が総輸出に占める割合（第六表）は、取替用部品をも含む第二表の部品（価額）輸出比率よりもそうとう高くなっている。この根拠も必ずしも明らかではないが、おそらくは海外で組立てられる車種が低価格車を中心としていたため、台数ベースでの増大に比べて輸出価額はそれほど増加しなかった事実によるように思われる。

(3) 以下の叙述について詳しくは、本稿「はしがき」注(4)の文献を参照されたい。

(4) 以上については Crofoot, A. B., "American Passenger Cars Are Assembled In 155 Plants Throughout the World" A. I., Ap. 27, 1929, pp. 658—661. による。

(5) 必ずしもその比率は明確ではないが、組立用部品の一部はまた、ヨーロッパのメーカーによる自動車生産のためにも

- 用いられていたようである。その顕著な例はフランスであった。フランス最大の自動車メーカー、シトロエンはアメリカからの部品輸入に大きく依存していたし、やや程度は下がるがブジョーも同様であったという。このため両社はのちに、フランスがホーレイ・スムート関税への報復として自動車部品に対する関税を引上げようとした時、これに大きく抵抗したという。A. I., Mar. 1, 1930, p. 355. フランスに存在したアメリカ企業の組立工場がきわめて少数（二カ所）であったにもかかわらず、同国がアメリカの組立部品の主要な輸出先となったのは、およそこのような事情による。
- (7) U. S. Dept. of Commerce, *Commerce Yearbook*, 1922. p. 280.
- (8) *Automobile Facts & Figures*, 1926. p. 62. ちなみに、同年におけるアメリカ（合衆国）の普及率は自動車一台につき五・七人、カナダでは二人であったが、このほかではニュージーランドが一人と高い水準にある。ヨーロッパでは普及率はなお低く、イギリスでさえ四人、フランスでは五人であった。
- (9) 以上、オーストラリアの関税事情については、Smith, N. S., *The Structure and Working of the Australian Tariff*, 1929. pp. 3—4.; Schedvin, C. B., *Australia and the Great Depression*, 1970. pp. 51—62.; 外務省調査部編『世界各国の関税制度』一七九—一九六頁、一九三七年などによる。
- (10) A. I., Aug. 3, 1929. pp. 165—166.
- (11) Dibble, L. C., 'Light Car for Export Urged at S. A. E. Meeting' A. I., Jan. 26, 1929. pp. 113—115. など、前掲の拙稿「多国籍企業の形成過程」ではアメリカ自動車企業の現地生産への誘因として特に国内生産車種の変化を強調したが、その際入手しえなかったフェルプスの研究ではほぼ同趣旨ながらこの関連についてより立ち入った検討がみられる。Phelps, D. M., *Effects of the Foreign Market on the Growth and Stability of the American Automobile Industry*, 1931. Part IV. 参照。
- (12) これらの提案については、Gourlie, J. C., "Export Progress Continues on Sound Basis", A. I., Mar. 17, 1928. pp. 431—3. などを参照。またこの記事では、フランスが自国の自動車ショーへのアメリカ車の参加を妨害するため、一九一四年以前にフランス車の輸入に一五パーセント以上の関税をかけていた国の自動車展示を制限する旨の規定を作成したと報じている。この規定の対象となったのはアメリカ車のみであった。
- (13) フォードは、早くも二〇年代末にはイギリスのマンチェスター工場において全部品の九〇パーセントをイギリスから

購入していたというし、同じく、シボレー、ウィリス・クロスレイもきわめて多数のイギリス製部品を使用していた。  
Croftfoot, B., 'Foreign Assembly Plants'....

(14) 以上について詳しくは、前掲、安保論文、一九二二、四二―四五頁を参照。

(15) アメリカの自動車企業の海外事業については、現地組立工場の建設のみならず、それと密接な関連をもって展開された自動車金融会社の海外進出についても検討されねばならない。が、本稿においてそれを充分論ずる準備はないので、ごく簡単にふれるにとどめたい。金融会社の海外進出の嚆矢をなしたのは、GMの子会社 GM Acceptance Co. が、二五年にデンマークにおける GM 組立工場の操業の際に同地で営業を開始したことであったが、これと並ぶ他の二大企業のうち Commercial Credit Co. はイギリスの金融会社 Kemsley, Milbourn & Co. Ltd. の株式所有を通じてイギリス、オーストラリアで営業を開始したし、また Commercial Investment Trust は南米、ヨーロッパ、オセアニア等での支店開設をはかるなど同様の展開をみせた。彼らは現地のディストリビューターやディーラーに対する卸売金融とともに小売金融にも着手した。しかし小売金融の場合には、世界各地において賦払販売が商慣習上一般化しておらず、また法的にも売主の権利が必ずしも充分保護されてはいなかったため、彼らはリスクを回避する独特の販売方式（いわゆる賃借購入プランなど）を開発しながら、それを普及させていった。二〇年代末のヨーロッパ（イギリスを含む）では、全売上高の約六〇パーセントが賦払を利用していたというが、これはアメリカとはほぼ同じ割合であった。以上については A. I., June 16, pp. 899—902; Sep. 8, 1928, pp. 334—336. などを参照。

## 二二〇年代末の自動車輸出

前章で検討した自動車輸出の構成を前提に、本節では二〇年代後半におけるその具体的な推移を当時の世界市場ならびにアメリカ国内市場の動向との関連で検討し、これを通じてこの時期の自動車生産の推移に及ぼした輸出の影響を確定しよう。

(一) 一九二六年

二四年のリセッションによって低落したアメリカの自動車生産は、二五年には大幅に回復して従来のピークの二三年を上回る四二六万台余を記録したが、二六年には増勢は鈍ったものの、それでも四三〇万台という新たなピークへと達した（第一表）。が、その内容は、二〇年代半以降の市場の変化いわゆる代替市場化の到来に対応して性格を変えつつあった。まず、従来アメリカの自動車生産を主導してきたフォードのT型車はなお市場において最大のシェアを占めてはいたが、それはむしろ明瞭な低下傾向をたどり（二四年・マーケット・シェア四八パーセント、二五年・四〇パーセント）、全生産の増加をリードする力を次第に失っていった。かわって、GMや新興のクライスラーなどの中級価格車が急速にそのシェアを上昇させた。またハドソンによって開発された低価格のクローズド車も大きな人気を博し、各社が一斉にクローズド車への転換を競ったため、これへの代替需要を中心に市場は拡張し自動車生産は大幅に増加したのである。かくて、二五～二六年には国内市場はそうとう拡張した。とりわけ二五年は、二〇年代において「供給不足が聞かれた最後の年」となったし、また「自動車企業の手すべてが繁栄を享受した最後の年」ともなった。<sup>(1)</sup>

それゆえ、この二〇年代半の生産増加に対して輸出は必ずしも積極的な役割を演じてはいない。むしろ二六年には、戦後恐慌以後はじめて輸出増大に鈍化が生じたほどであった。すなわち、同年前半六カ月の自動車生産はこの時期としては史上最高であったにもかかわらず、輸出の方は一～二月には前年同期をも上回るかなりの高水準に達したものの、三月以後は前年のような急激な増大をみせず、四月から十月にかけてはむしろ例年をかなり下回った。<sup>(2)</sup> かくて通年でも、価額では前年をわずか三パーセント上回ったにとどまり、台数ではむしろ一〇パーセント近い低下を記録した。この輸出増大の鈍化は、まず品目別にみれば、主として完成乗用車と組立用部品の輸出低下によって生じたが、この後者の低下にもなって海外での組立台数も減少した。他方、完成商業車の輸

出は前年度を二〇パーセントほど上回ったものの、その増加率はこれまたやや鈍化した（以上、第五、六表）。かくて輸出品目のほぼすべてにわたって伸び率の鈍化が生じたというが、その原因はすでにみたように国内生産よりもむしろ主として世界市場の変動に帰されうる。そこで、完成乗用車と組立部品の輸出先に生じた変化を検討しよう。まず完成乗用車の大陸別輸出分布をみれば、全体として前年より約六千台、八五〇万ドル低下しているが、最大の低下を記録したのはヨーロッパ（一・五万台）、ついで南アメリカ（三千台）であった。これをさらに国別にとれば、イギリスの低下（一・二万台、千百万ドル）が図抜けて大きく、その他ではアルゼンチン、そしてスウェーデンらヨーロッパ諸国が二〜三千台の低下を示した程度であった（第九表）。ついで組立部品輸出は前年より約四〇〇万ドル低下したが、国別ではフランス（二〇〇万ドル）、ブラジル（一五〇万ドル）、ベルギー（九〇万ドル）などへの低下が大きい（第一表）。それゆえ以上をやや乱暴に要約すれば、二六年の輸出低下はヨーロッパ、とりわけイギリスむけの低下を主たる原因として生じたように思われる<sup>(4)</sup>。

イギリスには、確かに二六年に自動車輸入を低下させるだけの理由が存在した。まずこの年には、五月の石炭ストとそれを契機とするゼネストによって促進された景気後退の存在があげられる。鉱工業生産指数は、二六年第一・四半期の九〇（一九一三年＝一〇〇）から第二・四半期には六三、第三・四半期にはほぼ五〇へと低下し、失業率も上昇した<sup>(5)</sup>。これが乗用車輸入を抑制する影響を及ぼしたのは疑いないが、さらに重要なのは関税政策の変更であった。すでにふれたようにイギリスでは一九一五年にマッケナ関税法が制定され、帝国外から輸入される自動車および同部品に対しては三三・三パーセントの従価税が課せられていたが、このマッケナ関税法は二四年八月に第一次労働党政権のもとで一時撤廃される。この結果、翌二五年初頭の輸入シーズンには自動車輸入は激増し、通年でも二五年には四万二千台、価額にして一一〇〇万ポンド余と二〇年の戦後ブーム期につぐ輸

第15表 フォード主要工場の生産と輸出

(台)

|      | ア メ リ カ   |         | イギリス   | カ ナ ダ   |        |
|------|-----------|---------|--------|---------|--------|
|      | 生 産       | 輸 出     | 生 産    | 生 産     | 輸 出    |
| 1924 | 1,797,331 | 142,641 | 27,497 | 71,726  | 33,582 |
| 1925 | 1,783,625 | 164,342 | 22,271 | 79,244  | 39,124 |
| 1926 | 1,457,978 | 128,625 | 21,859 | 100,611 | 39,518 |
| 1927 | 359,068   | 38,199  | 12,558 | 37,677  | 9,749  |
| 1928 | 719,885   | 96,050  | 6,685  | 74,798  | 37,464 |
| 1929 | 1,717,617 | 182,561 | 25,756 | 87,800  | 35,405 |

〔出典〕 M. Wilkins, & F. Hill, *American Business Abroad*, 1964. Appendix 3,

6. から作成。(岩崎玄訳『フォードの海外戦略 下』573, 580頁, 小川出版, 1969年)

入のピークを記した<sup>(6)</sup>。が、この関税は二五年七月一日には再賦課されることになったから、それまでの間にアメリカ企業は、従来はカナダから出荷していたイギリスむけ輸出を本国からに切りかえ<sup>(7)</sup>、いわば大量のかけこみ輸出を行った。これが二五年のイギリスの自動車輸入を増大させた原因の一端にあった。従って二六年には逆に、関税の再賦課とこのかけこみ輸出の反動とによって、イギリスむけの輸出が低下したのはいわば当然であった。

この二六年の輸出低下をアメリカの企業に即してみれば、フォード社の輸出減退が顕著であった。フォードT型車のアメリカからの輸出は二五年にはピークに達し、翌二六年には三・五万台低下した(第一五表)。これはT型車のメカニズム面での老朽化を原因に、まず、アメリカと同様の経済的、地理的環境をもついわゆる新開国市場においては、国内と同様、GMらの操作性とのりごちに秀れた車種にそのシェアを奪われたために生じた。たとえば、オーストラリアにおいてT型車は早くも二五年にはGMに首位の座を譲り、二六年には両者の差はさらに広がった(フォード・ニー・九パーセント、GM・ニー・一パーセント)。ついでヨーロッパ市場においては、T型車は逆に、ヨリ小型で効率の良い車種の前に退潮を余儀な

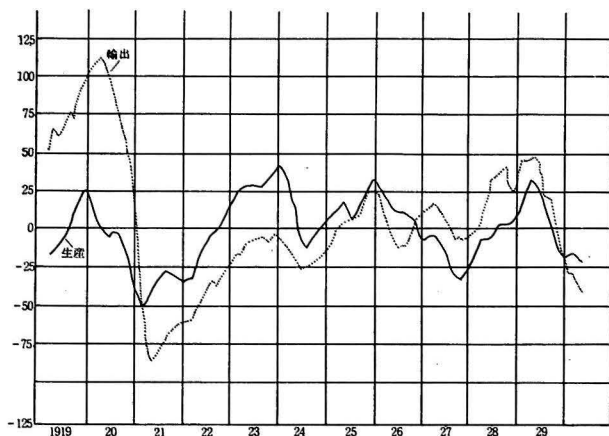
くされていた。とりわけイギリスでは、二四年にはじめて首位の座をモリスに奪われ、以後そのシェアは低下の一途をたどった。<sup>(8)</sup> イギリスにおけるフォードの生産は二四年にピークに達したあと、二五〇二六年には続落した。かくて二六年には国内生産と同様に、従来アメリカ車の輸出を主導してきたT型車の世界市場への浸透力が低下をはじめたという点で、その輸出の構造にはかなり重大な変化が生じたのである。

## (二) 一九二七―二八年

アメリカからの自動車輸出は二六年秋から回復し、以後二七年末にやや低下をみたものの、概して二八、二九年にも増大を続けた。他方自動車生産は、二六年末から低下を開始し二八年前半までは低迷を続けたため、この時期の輸出増大は全生産との関連においてはかなり積極的な役割を演ずることになった。ことに二六年末から二七年前半に至る期間には、生産と輸出とは逆方向への動きを示したが(第一図)、これは二〇年代においてはきわめて稀な現象であった。<sup>(9)</sup> さらに輸出はその後も例年を上回って増大し、二七―二八年の全体において生産の低下を下支えするとともにその増大をも促したと思われるのである。以下、この過程をやや詳しく検討しよう。

アメリカの自動車生産は、二六年末には通常の季節変動を下回ってやや低下する。すでにその限界を露呈していたフォード車の減産に基づくが、これは同年の建設活動の低下ともあいまって工業生産全体をやや減少させた。ついで翌二七年五月には、T型車はついに生産停止を余儀なくされ、これにもなつていわゆる二七年のリセッションが顕在化する。自動車生産もこの国内市場の収縮にともなつて二七年には大きく低下し、フォードのフル生産が再開される二八年央まで低水準に推移したのである。このフォード生産停止は、アメリカ、カナダからの自動車輸出全体を低下させる影響を及ぼしたにちがいない。というのは、そのシェアが低下したとはいえ、

第1図 輸出と生産の循環的変動<sup>1)</sup>



1) 5カ月の移動平均

〔出典〕 Phelps D. M., *op. cit.*, 1931. p. 595

T型車はなお二六年までは全輸出の三〇四〇パーセント——これはT型車の国内シェアに等しい——を占める業界最大の輸出者だったからである。生産停止によってアメリカからのフォードの輸出は途絶したが、加えて、T型車の組立に集中していた全海外工場の活動も、カナダ・フォードが本社と同じ五月二五日に生産を停止したのを筆頭としてほぼ停止された。その結果、二七年のフォード本社からの輸出は二五年のピーク時の約四分の一の

四万台をも下回り、またカナダにおける生産と輸出も前年のそれぞれ四割および二割五分へと激減した。さらに、カナダと並ぶフォードの二大海外組立工場であるイギリス工場の生産高も、二七年には前年の約半分の水準へと減少した。ついで翌二八年には、フォードのアメリカからの輸出ならばに在外組立台数は前年を大きく上回ったものの、充分な回復を示すには至らなかった。とりわけイギリスでは二八年にも生産の低下がつづき、この年にはわずか七千台が生産されたにとどまった。その基本的な原因は、アメリカ国内におけるA型車の増産が遅滞した事実に帰せられる。A型車への転換はきわめて巨大な規模にのぼったが、これに対応すべきフォード社の経営組織は著しく

脆弱であつた。このためその増産は大きな困難にみまわれ、二八年前半を通じて生産量は低位にとどまつた。この事實は直接、完成車の輸出を困難にするともに、部品輸出を低水準にとどめて在外組立台数の増加をも制約し、間接的にも輸出の増大を阻害した。アメリカからヨーロッパへのフォード車の輸出が再開されたのはようやく二八年五月であり、その後の増大もまた著しく緩慢であつた。さらに、フォードのヨーロッパにおける組立工場がその活動を開始するのは、早くとも二八年七月以降のことであつた。<sup>(10)</sup>

しかし、このフォード社の輸出低下にもかかわらず、アメリカからの自動車輸出は二七、二八年と着実に増大を続けた。とくにフォードの輸出がネグリジブルであつた二八年前半にも、総輸出は二七年同期を総額で約三五〇〇万ドル上回つたほどだつた(第一六表)。品目別にみてもそのほほすべてにわたつて増大が生じた。が、組立部品輸出のみは二七年にもなお二五年の水準を下回るなど低調を続けたが、その結果二八年には総輸出に占める在外組立台数の割合も低下した。これはフォード社の生産・輸出停止の影響力を示すものであつたし、また、カナダからの輸出が二七年にかなり大幅に低下したのもほほ同様な根拠に基づく。しかし全体としてみれば、フォード社の内外にわたる生産停止によつて生じた輸出の空隙は容易に埋められた。GMを筆頭とする他の自動車企業は、国内市場の不振をも背景にはほ一斉に海外事業を増強したのである。他方、相対的安定期の最後の頂点に達した世界各国からの自動車需要は増加した。二七、二八年には、アメリカからの輸出は世界のほほすべての地域にむけて増大したが、ことに二八年前半には、戦後恐慌以降はじめて主要な自動車市場のほほすべてにおいて需要増が生じたほどだつたという。むろん、二〇年代末以降世界的な農産物過剰問題が深刻化しつつあり、その一環として二六年にはアルゼンチン、二七年にはオーストラリア、ニュージーランドが不況に陥り、アメリカ車の輸入を削減していた。ことにオーストラリアむけ輸出は、二五、二六年にピークに達した後二〇年代

第16表 自動車輸出の推移 1927—1929

(千ドル, カッコ内は千台)

|        | 総 額 <sup>1)</sup> | 乗 用 車 <sup>2)</sup> | 商 業 車 <sup>2)</sup> | 部 品      |         |
|--------|-------------------|---------------------|---------------------|----------|---------|
|        |                   |                     |                     | 組 立 用    | 取 替 用   |
| 1927 I | 212, 086          | 117, 156 (159, 781) | 34, 562 ( 54, 748)  | 26, 153  | 22, 614 |
| II     |                   |                     |                     |          |         |
| III    |                   |                     |                     |          |         |
| IV     |                   |                     |                     |          |         |
| 合計     | 388, 314          | 207, 962 (273, 742) | 69, 913 (105, 457)  | 41, 294  | 50, 177 |
| 1928 I | 113, 966          | 62, 714 ( 85, 774)  | 20, 774 ( 30, 138)  | 13, 085  | 11, 781 |
| II     | 134, 693          | 75, 547 (108, 580)  | 20, 091 ( 28, 810)  | 16, 560  | 13, 307 |
| III    | 124, 321          | 62, 961 ( 93, 394)  | 24, 026 ( 37, 043)  | 17, 978  | 13, 496 |
| IV     | 124, 197          | 62, 354 ( 80, 581)  | 26, 469 ( 42, 777)  | 14, 798  | 21, 750 |
| 合計     | 500, 177          | 263, 576 (368, 329) | 91, 361 (138, 768)  | 62, 421  | 60, 334 |
| 1929 I | 181, 156          | 76, 736 (109, 355)  | 32, 739 ( 57, 716)  | 40, 009  | 24, 446 |
| II     | 158, 003          | 74, 662 (110, 255)  | 28, 404 ( 45, 066)  | 33, 401  | 14, 940 |
| III    | 116, 223          | 47, 716 ( 72, 142)  | 30, 338 ( 59, 669)  | 20, 203  | 14, 444 |
| IV     | 83, 908           | 35, 169 ( 47, 691)  | 19, 954 ( 34, 307)  | 14, 059  | 12, 196 |
| 合計     | 539, 291          | 234, 284 (339, 443) | 111, 435 (196, 758) | 107, 672 | 66, 026 |

1) 総額には、上に表示した項目のほかに、各種のアクセサリ、航空機および同部品なども含まれる。が、航空機および同部品の輸出額は、ピーク時においても、月平均100万ドルをかなり下回る。

2) きわめて小額の電気自動車を含む。

〔資料〕 *Automotive Industries*, 1928~1930, 各号に掲載の月別輸出額から算出。

末まで低下を続け、この全般的な輸出増大の顕著な例外をなした。さらに二八年前半には、砂糖やゴム価格低落の表面化により、キューバやインドシナ半島諸地域の景気動向は悪化した<sup>(1)</sup>が、なおこれらの地域はアメリカ車の輸出先としては必ずしも上位にあったわけではなかったから、全体としてのアメリカ車に対する需要は増大したのであった。<sup>(1)</sup>また組立用部品輸出においては輸出先にやや大きな変化が生じ、二七年を境に日本やドイツなど従来はネグリジブルな地位にあった地域への輸出が、組立工場の建設とあいまって急増した。

このアメリカからの輸出増大を主導したのは、国内生産と同様にGMであった。GMの輸出は二〇年代末にはフォードの約半分の十万台余にすぎなかったが、二七年にはそのほぼ二倍の一九、四万台、卸売価額で一億七二〇〇万ドルへと急増し、さらに翌二八年にも前年を十万台をも上回る二八万台、二億五二〇〇万ドルへと増大を続けた。その結果、概算ではあるが、輸出はGMの全売上高の一八パーセントを占めるに至ったのである。<sup>(2)</sup>さらに、この輸出の増大は海外における組立工場の建設をも促進した。アジア地域に対する輸出の増大に対して、GMは二八年七月にはインドに General Motors India Ltd. を設立し、ボンベイに同社としては二三番目の組立工場（日産一〇〇台）を新設したが、このほか同年にはワルシャワにも組立工場を建設している。完成車輸出と現地組立の合計によってGM車は、二八年に海外で販売された全アメリカ・デザイン<sup>(3)</sup>の自動車の五割近くを占めたという。国内と同様に海外においても、GMの圧倒的優位がひとまず確立したと言いうる。GM以外の中堅企業の海外事業も、全体に占める割合は必ずしも大きくはなかったが、この時期に急激な拡張をみせた。まずクライスラー社は設立の事情から海外事業への本格的進出はやや遅れたが、設立まもない二六年には早くも海外の主要都市に強力な販売網を擁し、全売上高の一〇パーセントに及ぶ一万八千台余を輸出した。それゆえ同年には、ドイツ、オーストラリア等の有力市場に組立工場を建設する準備にとりかかったほどだった。同社の輸出はその

後も順調に増大し、二七年には二万八千台余、二八年には一挙に五万台余へと上昇し、同年の全売上高の一六パーセントを占めるに至った。二八年末には輸出業務拡張のため、デトロイトに輸出会社を設立したが、二九年までには、ヨーロッパにおける組立工場は四カ所にも達した。<sup>(14)</sup>このほかの企業においても輸出は増大した。ハドソン社の輸出は、二八年には全生産の一三パーセントにあたる五万台に達したが（二六年のこの比率は九パーセント）、同社のハドソン、エセックス車はイギリスに輸入されるアメリカの乗用車の中では首位を占め、全輸入の半分を上回ったという。これに対応してロンドンとベルリンには組立工場が建設され、またかなりの地域においてディストリビューターによる現地組立も行われた。さらにスチュードベーカー社の輸出は、二七年には前年比六八パーセント、二八年にも四〇パーセントという急増ぶりを示したし、またナッシュ社の輸出も二八年には前年より五〇パーセント近く増加した。<sup>(15)</sup>

こうして二七年央から二八年央にかけて、国内市場の停滞的様相を前提にアメリカの自動車企業は大小を問わず海外市場への傾斜を強め、これによってフォード社の輸出停止にもかかわらず全体としての輸出水準を維持しえた。加えて、二八年秋にはようやくフォード社の輸出も再開されたため、同年第四・四半期には、輸出は通常の季節変動を大きく上回って増大した。<sup>(16)</sup>そしてこの増勢は、二九年第一・四半期までは持続されるのであった。他方、この輸出増大は二七～二八年、とりわけ二八年の生産を高水準に維持するうえで大きく貢献した。二八年初頭にはリセッションの影響がなお残り、またその全体を通じてもフォード社の増産が遅滞したため、国内市場は二八年には充分回復するまでには至らなかった。しかしそれにもかかわらず、この年の生産が従来水準をわずかながら凌ぐ新たなピークに達した主たる原因は、この輸出の増大に帰されうる。すなわち二八年の自動車生産（カナダを除く）は約四三六万台と前ピークをなす二六年を約六万台上回ったが、そのうち国内市場むけの生

産は三七八万台と後者をむしろ一三万台も下回った。が、輸出むけ生産が二六年をほぼ一九万台も上回ることによって、全体としてはその分だけ生産を増大させたのである。

(三) 一九二九年

a 輸出の増大

かくて二九年には、主としてその前半における輸出の急増に支えられて、アメリカからの自動車輸出は史上最高の水準を記録した(第一、二表)。同様にカナダからの輸出もこの年にはピークに達し、総額では約十万台を数えたから、重複計算を除けば、両国合計の自動車輸出は八〇万台という記録的な水準へと近づいたのである。

この年前半における輸出額の増大はきわめて顕著であった。すなわち、二九年第一・四半期に輸出額は前年同期を四〇パーセント、また例年と比較してもそれを五〇パーセント近く上回ってこの年の、そして史上最高のピークに達した後、第二・四半期にはやや低下したものの、なお前年同期をかなり上回った。このため二九年前半六カ月の合計は約三億ドルにも及び、前年の水準を五〇パーセントも凌いだ。これによって、世界恐慌の進展に基づく年後半の大幅な輸出低下(前年同期比二五パーセント減)をも充分に補ってあまりあったのである(以上、第一図、第一六表)。この記録的な自動車輸出増大の原因は、主として組立用部品の輸出増に、それにやや貢献度は落ちるが、完成商業車の輸出増加に帰せらる。二八年前半六カ月と比較すれば、前者は実に約一五〇パーセント、また、後者も五〇パーセント余り(台数ベースでは七五パーセント)増加した。これに対して完成乗用車の輸出は、台数ベースでの一三パーセントの増大にもかかわらず価額では八パーセント増にとどまったが、これはフォードら低価格車の輸出増大を反映して二八年より大幅に輸出単価が低下したためであった。これと同様の現象は、この年の商業車輸出にも、また自動車生産全体にも生じたのである。実際、完成乗用車の輸出

価額は二九年第一・四半期にピークに達したが、その後同年第二・四半期には早くも前年の水準を下回っていたほどだった（第一六表）。以上の輸出構成における特徴は通年でみてもほぼ変わらない。完成乗用車の輸出はさらに年後半の大きな低下のため通年では前年より三万台、価額にして約三〇〇〇万ドル減少したが、完成商業車の輸出はほぼ前年までの増勢を維持し、組立用部品輸出は前年より七〇パーセントも増大した。これにともなって海外における組立台数も前年比五〇パーセント増の三五万台へと激増し、完成車輸出とほぼ肩を並べるに至ったのである。

二九年にはフォードとGMの海外工場はこの数年間ではじめてフル稼動した。この事実が組立用部品輸出急増の主たる根拠をなした。<sup>(18)</sup>まずフォード社は二八年央以降A型車の本格的な生産を国内で開始したが、海外組立工場も二九年には二六年以来のフル操業に達した。アメリカ本社からの輸出は、二九年には前年よりほぼ倍増して二〇年代央のT型車時代のピークを凌ぐとともに、イギリス工場では前年のほぼ四倍、カナダでは前年比二割増の生産をそれぞれ記録した（第一五表）。<sup>(19)</sup>ついでGMも、二九年初頭以後、シボレーのニューモデルを中心に輸出を増大させた。GMの海外ディーラーに対する総出荷高は、二九年第一・四半期には五・四万台と前年同期をわずかに下回ったが、つづく第二・四半期には前年を一・三万台をも上回る九・四万台に達し、前半六カ月の合計でも二九年には二八年を約一万台凌いだのである。これとともに、前年以來の海外工場の拡張も継続され、一月には南アフリカ子会社の組立工場を拡大したのに加え、四月には、ニュージーランド等英帝国圏のいくつかの国々に対する輸出基地としてカナダ・シボレー工場的大幅な拡張に着手した。また、輸出の増大に直接つながるものではなかったが、五月にはドイツの有力な自動車企業であるアダム・オベル社を買収して、その海外事業活動を一段と強化した。こうして二九年には自動車業界全体の海外組立工場数は激増した。二八〜二九年の間のみ

で二八工場が新たに追加されたが、これはほぼ七〇パーセントの増大にあたった。

このような部品輸出・現地組立の増大は、しかし他方でこの年に生じた完成乗用車輸出の低下と無縁ではなかった。この点を輸出地域構成との関連で検討しよう。まず、完成車輸出の大陸別分布をみると、いずれの地域でも頭打ちを示しているが、その低下は主としてヨーロッパむけに生じ（二・二万台）、これについて、オセアニアむけのそれも大きかった（一・二万台）。国別にみても事情はほぼ同様である。二九年にアメリカからの輸入を低下させた主要国は、スウェーデンを筆頭に、以下、オーストラリア、ブラジル、ドイツなどの順であったが、その反面、このうちの多くの国に対してはアメリカからの組立部品輸出も急増した。すなわち二九年にその輸出は、カナダを除けば世界のほぼ全域にむけて激増したが、なかでもヨーロッパや南米諸国、とりわけイギリス、アルゼンチン、フランスむけには大幅に増大した（第二一表）。それゆえ二九年のアメリカからの自動車輸出の増大は、自動車企業がその海外事業網をフルに利用し、主要な乗用車の輸出市場において生産拠点をアメリカ国内から現地へと——つまり完成車から現地組立へと——意識的にシフトさせた結果であったといえる。これは前章でみた完成車輸出の限界とほぼ対応するものであった。性格的にみてこれと同様の関係は、カナダからの輸出を通じても生じた。

二九年におけるカナダからの自動車輸出は、完成車、とりわけ商業車を中心に台数ベースではほぼ三〇パーセント、価額ではほぼ二〇パーセント増大し、いずれも二〇年代におけるピークへと達した。主要な輸出先の中では、前年に極端な不振をかこったオセアニアむけの増大が顕著であり、オーストラリア、ニュージーランドの二カ国のみで乗用車輸出増（価額）の三分の二を占めたほか、商業車輸出の増加にも大きく貢献した（以上、第一三、一四表）。このほか、南アフリカ、アルゼンチン、チリ、イギリスなど英帝国圏、南米むけの輸出も大幅に

増大した。この結果、オーストラリア、ニュージーランドに対するカナダからの輸出は、これら地域に対するアメリカからの輸出低下をむしろ相殺することになった。ややラフな推計によれば、二九年のオーストラリアに対するアメリカ自動車企業の乗用車輸出——すなわちアメリカからの輸出プラスカナダからの輸出——は台数ベースでは前年をむしろ上回り、またニュージーランド向け輸出は価額・台数とも三割近く増大した。<sup>(20)</sup>現地組立の場合と同様に、アメリカ自動車企業は、生産拠点をカナダへと意識的にシフトさせ、これを通じて輸出全体の規模をある程度まで拡張しえたのである。が、この場合には海外事業の拡張とアメリカからの輸出増との関係は、いっそう稀薄化したものではあったが。

#### b 国内市場との関連

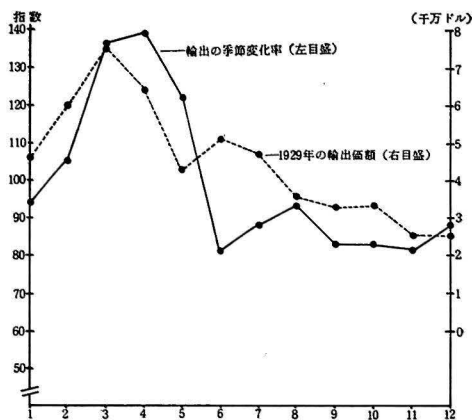
ついで、二九年の自動車生産全体についての輸出の意義を検討しよう。まずこの年の前半に顕著な輸出の増大が自動車市場の拡張を促し、その増産に刺激を与えたことは疑いない。二九年のアメリカの自動車生産は、合計で五四〇万台にも及ぶ戦間期のピークへと達したが、これに占める輸出の割合は、台数比では一四パーセントとこれまでの最高水準に上昇し、また価額比では二八年をやや下回ったもののそれにつぐ一八パーセントを記録した。輸出の役割は、商業車生産においてはより積極的であった。すでに二〇年代後半から、商業車生産は乗用車よりも海外市場に大きく依存して発展をとげていた。その主たる原因は、アメリカ製軽商業車の世界市場での圧倒的な競争力に基づく輸出急増と、また他方におけるこの時期の国内市場拡張の鈍化——それは主として二〇年代央の著しく容易な購入条件のひきしめ、信用調査等の厳格化ならびにその後のリセッションに基づいた——、生産の停滞に帰されうる。<sup>(21)</sup>二九年には、国内市場もそうとうに拡張したが、輸出はさらにこれを上回り、このため輸出依存度はさらに高まった。すなわち、二九年の第一・四半期に商業車生産は一九万台余と前年同期を八二

パーセントも上回ったが、この期間に輸出は実に一〇八パーセントも増大し、全生産のほぼ四〇パーセントをも占めた。この比率は年前半の五カ月間をとれば、さらに四四・一パーセントにも上昇する。<sup>(22)</sup> 通年でも商業車生産の輸出依存度は、乗用車のほぼ三倍の三六パーセント余にも達した。明らかに、輸出主導型とみなされてよい生産の増大が生じたのである。その結果、二九年に商業車生産は前年を約二五万台も上回る七七万台へと激増した。それは確かに、この年の乗用車生産の増大（前年比八〇万台増の四六〇万台）に比較すれば見劣りはするが、しかし増加率ではこれを凌ぎ、二九年の自動車生産の増大に大きく貢献したことは間違いない。輸出の増大は商業車の増産を促すことを通じて、この年の生産増に貢献したのである。

だが、二九年の生産増大のすべてを輸出増加に帰するわけにはゆかない。二七、二八年とは異って、この年のとりわけ前半には、二〇年代における最後のさうとうな国内市場の拡張が生じたのである。すなわち、二九年前半六カ月の新規自動車登録台数は二四〇万台にも達したが、これは以前のピークをなす二六年同期を五〇万台も上回る史上最高の水準であるとともに、また年後半に市場のさうとうな回復をみた二八年と比較してもこれをほぼ十月頃までは上回った。<sup>(23)</sup> 国内市場拡張の主たる原因は、前年来の「永遠の繁栄」を背景とするフォードA型車への繰延需要の発動ならびにこれを契機に生じた低価格車市場における競争の激化に帰されうるように思われる。<sup>(24)</sup> すなわち、フォードA型車は二八年中央以降にはようやくフル生産に達したが、この年にはなお累積された需要を充分満たすには至らず、その一部は二九年にももちこされた。他方フォードに対抗してシボレーも、二八年末には二九年型ニューモデルを発表し新たな需要を喚起するのに成功した。かくて二九年初頭には低価格車の在庫は払底し、また新車在庫全体も前年を二〇パーセント余り下回ったと推定された。<sup>(25)</sup> 需給関係の逼迫を背景に、フォード、シボレーらの低価格車生産は年初以後急増し、これにともなうて自動車生産全体も促進されたが、そ

の逼迫は容易には解消されなかった。やや誇大表示の気味もなくはないが、三月末にも東部の都市部を中心にA型車の入手までには一六週間を要し、顧客はこの車を求めて列をなす有様であったという。<sup>(26)</sup>その反面、この記録的な生産増にもなって、二九年一―三月の間に全国の新車在庫はかなり増大することになった。それは、年初の約三十六万台から三月末には六〇万台へと上昇したが、これはまた前年同期をも二五万台あまり上回り、月平均約一九〇（二七年の月平均を一〇〇とする）という近年にない高水準の在庫量であった。<sup>(27)</sup>このため、一部では、この月の在庫水準が保守的な基準からみればやや過剰であるとの懸念も表明されたほどではあったが、大勢としては、例年四月一日には新車在庫量がその年のピークに達すること、また前年にはフォード社の生産が無きに等しい状態であり、その生産増大が前年比の在庫増の主たる原因をなしたこと、さらには通常第二・四半期には第一・四半期よりも巨額な販売量が見こめることなどから、この在庫増大もさしあたりは異常な事態とは認識されなかったのである。<sup>(28)</sup>このような二九年初頭の国内市場の拡張ならびに夏以降もそれが継続するとの前提こそが、二九年に自動車生産を増大させた第一の原因であった。輸出の増大はこの強気の生産計画の策定をいわば側面から支えた。全体として輸出は、国内市場の拡張にさらに上のせして増産を促すというやや補助的ではあったが、しかしきわめて重要な役割を演じたのである。だがその結果、二九年第一・四半期における自動車生産は、部分的、一時的であるにせよ、例年をはるかに上回る在庫形成に象徴されるごとく、国内市場のそのような拡張をも上回るようになった。それゆえ輸出は、同四半期末にはこの過剰供給を処理する販路としてあらためて注目されるに至った。二九年の国内市場拡張を手放しで楽観していた業界誌が、三月末には自動車企業の前途は輸出市場拡張の成否にかかり、このため小企業までが積極的な海外拡張プランを作成していると報じたのは、おそらくこのような関係を反映したものと思われる。<sup>(29)</sup>

第2図 自動車輸出額の推移 (1929年)



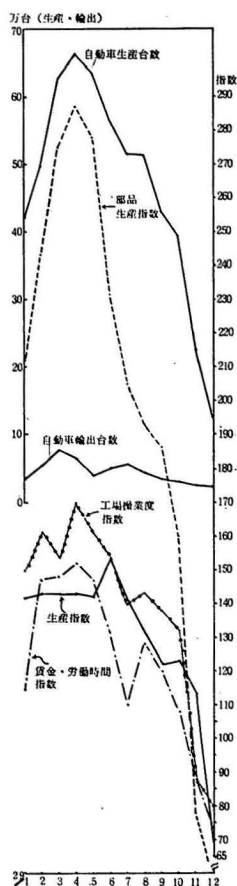
〔出典〕 季節変化率, Kuznets, *Seasonal Variations in Industry and Trade*, 1931, p. 401.

輸出価額, A. I., 各週号より作成。

わちまず、四月には北西部、太平洋岸、南西部などでの天候不順による販売高の低迷が報じられたが、これに加えて小麦価格の低下も農村地帯での需要減をまねいたとされた。フォード、シボレーなどの低価格車に対する需要はなお堅調ではあったが、そしてとくにA型車に対する需要はなお少数の地域ではみたしえなかったものの、大幅な増産によって五月初旬にはその需給状態が一カ月前と比較しても大幅に緩和されたことは明らかだった。二九年の自動車産業の活況を主導したひとつの重要な要因が失われつつあったのである。加えて、この年の需要増大を促した「永遠の繁栄」というコンフィデンスそのものが色あせはじめた。年央の株式市場の動揺は、すでに

が、二九年の自動車輸出は通例の季節変動よりやや早く、そしてまた、国内市場拡張鈍化の表面化にやや先立って、三月に約七五〇〇万ドルのピークに達した後、四月には二〇パーセント減の六四〇〇万ドル、五月にはさらにこれより五〇パーセント減の四三〇〇万ドルへとかなりのテンポで低落を開始した。確かに輸出はつねに生産よりほぼ一カ月早く低下する傾向をもってはいたが、二九年の低下は通例の季節変動よりも一カ月早かったのである(第二図)。他方、国内市場の拡張はこれにやや遅れて、第二・四半期末に明瞭な鈍化を示すに至った。その一部は、通例の自動車需要の季節性に基づくものではあったが、それはまた、二九年の特殊な市況をも大きく反映していた。すな

第3図 1929年の生産諸指標



〔出典〕生産台数は *Automobile Facts & Figures 1930*, p. 6; 輸出台数, 工場操業度, 生産指数, 賃金・労働時間 (いずれも1923~25の月平均=100) は, Dept. of Commerce, *Annual Supplement, Survey of Current Business*, 1931. による; 部品生産はオリジナル部品のみ, 1925年1月=100; Metal Engineering Association 指数. *Automotive Industries*, 1929年の各週号による。

この年初頭から必ずしも他クラスの車種ほど好況に浴しえなかった中・高級車の売上高をさらに低下させた<sup>(30)</sup>。しかも株式ブームの昂騰によって貨幣市場は逼迫し、これにともなう短期利子率の上昇が消費者信用の利用を困難にして自動車需要の発動を全般的に抑制する効果を次第に発揮しはじめたのである<sup>(31)</sup>。こうして、まず輸出の増大鈍化によって先導された自動車生産の低下は、国内市場拡張の頭打ちとともに本格的に発現することになった。自動車生産は、絶対額では四月、季節調整済の生産指数では六月にそれぞれピークに達した。フォード社のみは高水準の生産ペースを維持し、六月末には日産台数としてはT型車の最盛期すら上回る新記録を達成したが、当時の市況に最も敏感であったと思われるGM社が五月を境に生産削減にふみきるなど、フォードを除く自動車生産は低下へとむかった。生産活動の状態を示すこの他の経済指標、すなわち動力用電力使用量を基準とする工場

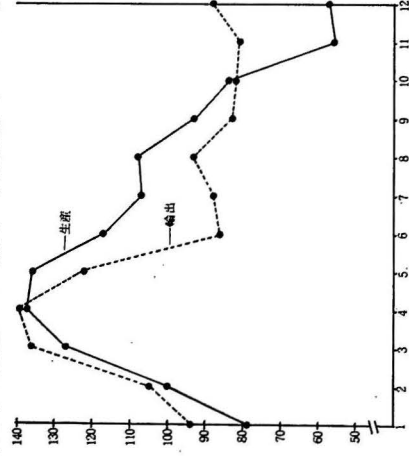
操業度、雇用・賃金支払指数ならびに先行指標である新車用部品生産指数なども、それぞれ四月にはピークに達し、それ以降ゆるやかに低下したのである（第三図）。こうして年央に頭在化した生産活動の縮小は、二九年秋の株式市場の崩壊によってさらに著しく促進された。同年末の自動車生産は、戦後恐慌時（二一年一月）以来という低水準に落込んだのである。<sup>(33)</sup>

が、国内において過剰供給が露呈されたあとも、輸出は戦後恐慌時とは異って急激に増大することはなかった。それは生産の減少率に比べれば確かに堅調に維持されたとはいえるが、しかし年央の反騰も例年よりはるかに小規模にとどまり、年末まで低下傾向をたどったことは疑いない。二〇年恐慌時とのこの相違の原因としては、まず第一に、二九年における世界的、ヨリ同時的な景気下降を、ついで第二に、二九年には戦後の供給不足期とは異って、アメリカからの巨大な輸出を通じて各国市場にそうとうな在庫が形成されていた事実をあげるのである。<sup>(34)</sup>しかし、おそらく最も重要であると思われる原因は、この一〇年間にアメリカ自動車企業の海外事業が飛躍的に発展した事実に戻さるるのではないか。すなわち、すでに論じたように、二〇年代においてアメリカの自動車企業は世界の主要な市場の多くに組立工場を建設し、さらに同年代末には有力市場において現地生産へと移行していた。こうした各国市場内部への定着は、まず、各企業が当該国市場の需給関係を従来よりも容易に予測することを可能にしたが、これによって単に過剰在庫の形成につながるアメリカからの輸出増大は回避されえたであろう。さらにこれは、現地におけるディーラー網を維持するために必要とされたにちがいない。総じて在外子会社の経営方法にはかつてよりも高い自立性が認められたのである。それゆえ二〇年恐慌時に、フォードが国内工場の在庫を一掃する一つの手段として海外のディーラーへとそれを押しつけ、恐慌の打撃の一部を対外関係を通じて緩和させた事態はもはや再現されえなかった。かくて二九年恐慌時には、「押し出し輸出」が従来

にもまして必要であったにもかかわらず、それはかつてほど顕著には生じえなかった。アメリカの自動車企業は、二〇年代後半の海外事業の発展とその帰結たる海外子会社の相対的自立化によっても、国内の過剰供給を対外的に処理する方途を大きく制限されるに至ったのであり、これは三〇年以降の生産削減をさらに促進したにちがいない。

- (1) Kennedy, E., *Automobile Industry*, 1941, p. 161. またこの時期における市場ならびに競争形態の変化については、岡本友孝「新興産業としてのアメリカ自動車工業（上）」（下）」（福島大学『商学論集』第三五巻二〇四号。一九六七年）および、前掲拙稿「株式ブーム下のアメリカ自動車産業」等による。
- (2) *The Review of Economic Statistics*, July, 1926, p. 105.
- (3) Quisenberry, G. E., "Automotive Exports Gain 3.2% in Value in 1926" *Automotive Industries*, Feb. 19, 1927, pp. 304-5. (以下、同誌からの引用は A. I. と略す) この記事においては二六年后半の輸出低下の原因は、二六年初頭の急激な輸出増大によって世界各地に過剰在庫が形成されたため、アメリカ企業が出荷を制限したことに帰されている。が、過剰在庫が形成されるに至った原因については立ちいった説明はない。また、二六年前半にすでに完成乗用車の輸出は低下していたが、この原因を、海外組立工場の建設によって現地組立が増大し完成車輸出を代替したことに求める見解もある (Shidle, N. G., "Export for Next Six Months Likely to Continue Ahead of 1925", A. I., July 8, 1926, pp. 41-44.)。が、通年では、在外組立台数も低下しているから、この議論は二六年全体の完成乗用車の輸出低下を十分に説明するものではない。またこの記事では「アメリカのある企業が充分な販売努力を怠っている」ことも、その原因にあげている。
- (4) 二六年にはアメリカからの総輸出が前年を下回ったが、玉野井芳郎編『大恐慌の研究』第四章（志築徹郎氏稿）ではこの原因をヨーロッパのリセッションに基づく同地域むけの粗原料輸出の低下に求めている（一九五頁）。
- (5) *The Review of Economic Statistics*, July, 1926, p. 112.; Oct., 1926, p. 162.
- (6) 鬼塚前掲論文「二四」二六頁。

乗用車の生産および輸出の季節変動 (1925—31)



〔出典〕 Kuznets, S., *op. cit.*, pp. 400—401.  
より作成。

- (7) *Commerce Yearbook*, 1925. p. 404.
- (8) ウイルキンス・ヒル、前掲記書、第七章。
- (9) Phelps., D. M., *Effect of the Foreign Market on the Growth and Stability of the American Automobile Industry*, 1931. pp. 595—599.
- (10) 以上の事実については、ウイルキンス・ヒル、前掲記書、一〇三頁、Quisenberry, G. E., "Record-Breaking Export Business Expected to Continue", *A. I.*, Sep. 1, 1928, pp. 290—2. などによる。やや細かなことではあるが、フォードの在外組立工場の操業開始時点について、ウイルキンス・ヒルではこれを二八年十月一日としているが、クイゼンベリーの記事では、七月一日にコペンハーゲンで第一号車が完成したとあるほか、八月末に海外組立工場で日産四〇〇台、カナダでは同五〇〇台の生産が行われたとのフォードの言明を報じている。が、彼はこの言明にやや懐疑的である。

なお、フォード在外工場がすでに年央から操業を開始していたとの報は、*A. I.*, Sep. 22, 1928. p. 432. にもある。

- (11) Quisenberry, "Record Breaking Export Business—"
- (12) *A. I.*, Jan. 12, 1929, p. 76. GMの二八年の総売上高は約一四億六〇〇〇万ドルであった(同社の *Annual Report* による)。
- (13) *A. I.*, Feb. 16, 1929, p. 246.
- (14) 以上については、Chrysler Corp., *Annual Report*. 1926—1929, *A. I.*, Nov. 10, 1928, p. 677 などによる。
- (15) 以上については、Hudson Motor Car Co., *Annual Report*, 1928.; Studebaker Corp., *Annual Report*, 1927, 1928.; Nash Motors Co., *Annual Report*, 1928. による。
- (16) 乗用車生産および輸出の季節性については上の図を参照。また、Phelps., *op. cit.*, pp. 583—593. にも参照。

(17) *ibid.*, pp. 559—562. の計算方法に基づいて 'Automobile Facts & Figures, 1940. p. 7. の数値から算出したものである。

(18) Quisenberry, G. E., "Automotive Exports at Peak Despite Price Reductions", *A. I.*, Feb. 22, 1930, p. 340.

(19) G M の海外ディーラーへの四半期別出荷高は左記のとおり (ボグソールとイエロー・トラック・ブンド・コーチを含む)。ちなみに、二九年の合計は、二五六、七二二台、二億四三〇〇万ドルであった。

| 1925       | 1926       | 1927       | 1928       | 1929       |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| I 15,577   | I 31,936   | I 39,443   | I 56,937   | I 54,212   |
| II 26,277  | II 31,861  | II 58,009  | II 80,533  | II 93,979  |
| III 25,906 | III 22,799 | III 48,885 | III 72,820 | 小計 148,191 |
| IV 33,134  | IV 32,195  | IV 52,493  | IV 71,867  |            |
| 計 100,894  | 計 118,791  | 計 193,830  | 計 282,157  |            |

[出典] A. I., May 19, p. 781 ; Aug. 25, p. 280 ; Dec. 1, p. 809, 1928 ; Aug. 24, 1929, p. 287.

(20) より具体的には左表を参照。

(百万ドル、カッコ内は千台)

|                      | オーストラリア向け                 |                            | ニュージーランド向け               |                        |
|----------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------|
|                      | 1928                      | 1929                       | 1928                     | 1929                   |
| アメリカから<br>乗用車<br>乗用車 | 23.5 (38.4)<br>8.4 (17.3) | 18.9 (33.8)<br>12.4 (27.2) | 6.9 (10.3)<br>1.4 (2.3)  | 5.9 (7.5)<br>2.0 (3.1) |
| カナダから<br>乗用車<br>乗用車  | 0.8 (2.0)<br>0.2 (0.2)    | 5.1 (16.8)<br>1.8 (6.4)    | 0.6 (1.0)<br>0.03 (0.09) | 4.2 (8.3)<br>0.5 (1.4) |

|       |             |             |              |             |
|-------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| 合 計   |             |             |              |             |
| 乗 用 車 | 24.3 (40.4) | 24.0 (50.6) | 7.5 (11.3)   | 10.1 (15.8) |
| 商 業 車 | 8.6 (17.5)  | 14.2 (33.6) | 1.43 ( 2.39) | 2.5 ( 4.5)  |

〔出典〕 第9, 10, 14表に同じ。

- (21) 以上の事実については、Blanchard, D., "Record Export Business Swells Truck Production", *A. I.*, July 16, 1927, pp. 73—75. を参照。
- (22) Hook, G. T., "Truck Industry Sets Records In Year's First Quarter" *A. I.*, Ap. 13, 1929, p. 576. または Hook, G. T., "Truck Exports Totaled 44.1% of First Five Months' Output" *A. I.*, June 29, 1929, pp. 971—2. による。
- (23) *Automobile Facts & Figures*, 1932, p. 12.
- (24) 前掲拙稿「株式会社アムトのアメリカ自動車産業」による。
- (25) *A. I.*, Jan. 5, 1929, p. 32. もっとも年初の在庫水準については必ずしも明らかではない。 *A. I.*, June 22, 1929, p. 973. のグラフによれば、一九二九年一月の新車在庫は約一二〇（一九二七年一〇〇）と例年の一月の水準をかなり上回っていたのである。
- (26) Shidle, N. G. "Industry Outlook Satisfactory As First Quarter Sets Records" *A. I.*, Mar. 30, 1929, pp. 503—505.
- (27) Ewan, E. O., "Mid-Year Outlook Indicates Keener Competition Ahead" *A. I.*, June. 22, 1929, p. 937. による。
- (28) *A. I.*, Ap. 4, 1929, p. 564.
- (29) Shidle, N. G., "Industry Outlook Satisfactory……", 馬場、前掲『世界経済 基軸と周辺』では、二八年から二九年にかけての輸出増進を「好況末期ながらすでに過剰生産が一部顕在化したことを示す」「押出し輸出」と規定されている（同書、三三二頁）。確かにこのような性格は否定しがたいが、しかし同時に、二八年末以降の輸出増大はフォード社の市場への復帰によっても、大きく促進された。この点からは、実体的な根拠をもつ輸出の増大という面もあわせもっていたと考えられる。

(30) 以上の事実については、Ewan, E. O., "High Sales Records This Month Should Take-up Slack", A. I., May 4, 1929, p. 683. do., "Mid-Year Outlook……" など。

(31) 戸原四郎「一九二〇年代を中心とするアメリカの景気動向と金融の動向」(東大社研『社会科学研究』第二巻五・六合併号、一九七一年)。なお、強気の予想に満ちた前掲の Shidle の記事でも、前途の唯一の懸念材料は高金利であるとしている。一方、"Will Continued High Money Rates Affect Retail Sales Eventually?" (A. I., Aug. 17, 1929, pp. 217—218.) では、金利水準は金融会社が小売・卸売に適用するレートを決定するうえのひとつ要因にすぎないこと、また、金融会社と自動車会社との密接な関係によって金融会社のレートが金利上昇分だけは上昇しなかったことを根拠に、高金利は小売水準になんらの影響を及ぼさなかったと強気の見解を表明している。いずれも興味深い論点ではあるが、この記事の議論は具体的な論拠に欠け、必ずしも説得的ではない。

(32) 一九九年には国内市場は一時的にせよ飽和状態に陥り、前半の大規模な増産とも相まって自動車の過剰供給が生じたことは疑いない。が、それは直ちに三三年に至る自動車産業の不況を決定づけたわけではない。年後半の厳しい生産削減を通じて自動車供給量は大幅に減少し、年末には在庫水準も大幅に低下した。三〇年初頭には、再び増産に着手する客観的根拠が存在したのである。

(33) Phelps, *op. cit.*, p. 601. フェルプスは、三〇年とは異って二九年に生産と輸出とがほぼ同時に低下した原因として、  
(1) 二九年までには外国市場が充分に開拓されるに至り、二〇年のようにすみやかに拡張しえなくなっていたこと、  
(2) 国内外における過剰在庫の形成、をあげている。

### むしろにかえて

一九二〇年代後半に、アメリカ自動車企業の海外事業は大幅に拡張し、これにともなうアメリカからの自動車輸出も全体としてはかなり急激に増大した。かくて自動車産業は二〇年代末にはアメリカ最大の輸出工業のひとつへと成長し、さらにはこの国の貿易構造全体の「輸出工業国」化を促す重要な一翼を担ったのである。<sup>(1)</sup>

輸出の増大につれて生産に占めるその割合は二〇年代後半以降徐々に上昇した。輸出依存度は、二〇年代末には全生産台数の一三パーセント余、生産価額では一八パーセント近くにも達した。商業車においてはこの比率はさらに高く、生産台数の四〇パーセント近くが輸出されたのである。だが、この輸出増は趨勢としてみれば国内市場にかわって全生産を主導するまでには至らなかった。アメリカの自動車生産は、二〇年代末以降の代替市場化に基づく国内市場拡張の相対的鈍化とともに、その増大テンポのスローダウンを余儀なくされたのである。世界の自動車貿易をほぼ独占するほどの巨大な輸出を展開したにもかかわらず、二〇年代末においてもアメリカの自動車産業は内需中心の性格を払拭しえなかった。輸出は、趨勢としてみれば、主として国内市場を補完する部分的役割を演じたにとどまったのである。<sup>(2)</sup>

が、この輸出依存度の上昇は、自動車生産の短期的、循環的変動に即してみれば、ヨリ大きな意義をもっていたと評価しうる。まず、二七年から二八年にかけての国内市場の停滞期には、輸出はそれを相殺して全生産を新たなピークへと押上げる原動力となったし、また、二八年から二九年に生産を急激に増大させた商業車については、輸出はこれを主導させたのである。さらに二九年初頭における巨大な輸出は、国内市場の拡張にさらに上のせして増産を促し、この年に過剰供給を現出させる一契機をなした。総じて輸出は、代替市場化においても生産を高水準に維持させたひとつの有力な原因となった。が、その反面、二九年においては輸出は例年よりもやや早く第一・四半期にピークに達した後、ゆるやかに低下した。これは国内市場拡張の鈍化に先立って、生産削減への転換をいわば先導するものであった。むしろ二九年後半における生産削減のすべてを輸出低下に帰するわけにはゆかないが、しかし、それはこの年の強気市場を終焉に導くうえでかなり重要な役割を果たしたといえるのではない。二九年における輸出は、その前半においては生産増をさらに増幅し、また後年においては生産低

下を先導した。この意味で、この年の生産動向に及ぼした輸出の意義は従来よりはやや高く評価されてよいと思われるのである。

(1) 馬場前掲書、三三二頁。

(2) この点では、一九七〇年代半以降のわが国自動車産業が、国内市場拡張の鈍化を輸出の急増によって充分カバーし生産増大のテンポを維持したのとは対照的であった。ちなみに、一九七〇年代末のわが国の自動車生産の輸出依存度は、五〇パーセントをこえている。

(一九八一年一〇月三〇日)