

1920年代のアメリカ自動車産業

——アメリカ自動車産業発展史論のうち、1920年代の構造分析 序論——

岡 田 賢 一

On the American Automobile Industry in the 1920's

Yoshikazu OKADA

Received May 25, 1973

ま え が き

1. 問題の提起と分析視角
2. 1920年代におけるアメリカの社会的風土
3. 1920年代のアメリカ経済と自動車産業
4. 1920年恐慌とアメリカ自動車産業—むすび—

ま え が き

1920年代が、アメリカ経済の繁栄を謳歌した時期であり、フーヴァー大統領が1929年の就任演説で「永遠の繁栄」を強調したことは有名である。そしてまた、その舌の根の乾かない10月24日に、ウォール街の株式取引の崩落に始まる「世界恐慌」(World Depression) がはじまったことも周知のじじつである。第1次大戦が1919年におわり、名実ともに世界の第一等国にのしあがったアメリカが、1920年代をととしてGNPの急速な伸び、人口の増加、諸産業の発展あるいは海外投資の伸展など、いくたの指標において驚愕的な経済成長をとげたことは、掛値なしに、世界の注目をあつめ、渴仰と警戒の眼をもってみられたことも記憶にあたらしいことがらである。

ところで、この繁栄路線は、奇妙にも恐慌によって幕があがり、また恐慌によって、しかも有史いらいの大恐慌によって幕がおろされたのだ。1920年恐慌、いわゆる第1次大戦後の「反動恐慌」と「世界恐慌」がそれである。そして19世紀末に発生したアメリカの自動車産業は、この1920年代における経済繁栄をリードした産業の一つとして評価されるまでに発展した。しかも注目すべきことは、自動車産業の部門構造＝産業組織が、競争構造から独占構造に質的転換をとげたのもこの1920年代であったという点である。

本稿は、このような部門構造の質的転換過程にかんする分析の序章にあたるものである。したがって、まず1920年代における同産業の概況を、アメリカ経済の動向と関連づけてながめ、とりわけ1920年恐慌のインパクトを分析した。のちにみるように、第1次大戦後の「反動恐慌」とみられるこの「1920年恐慌」は、一般的には、とりわけ10年後の「世界恐慌」にくらべて、微弱な不況そのものであり、しかも不況期間も短期であった。だがその恐慌がアメリカ自動車産業の発

展過程においては部門の構造的変化をみちびく契機となったのである。いいかえれば、この恐慌にたいする個別自動車産業資本の対応能力と対応形態が、それぞれの延命か滅亡かの運命を決定し、さらにこの煉獄をくぐりぬけたもののみが部門的独占構造形成に参加した。生き残りえた個別自動車産業資本のこの後の市場行動が、市場構造を独占的性格に変質せしめたのである。その契機としての意義を1920年恐慌にもとめるべきだとわたしはかんがえたい。あえて「1920年代の構造分析 序論」としたゆえんである。

1. 問題の提起と分析視角

アメリカの自動車産業は、1920年代に部門的構造変化を達成した。たとえば A. D. チャンドラー (Alfred D. Chandler, Jr.) はこれについて概略つぎのようにのべている。すなわち、1920～21年の不況によって1921年の自動車生産は150万台におちこんだ。そのご1922年には250万台、翌23年には430万台に達するめざましい回復と伸張をとげた。だがそのあと1929年にいたる期間は平均年産400万台の横這い状態をつづけた。このことは国民所得の許容限度いっぱい自動車普及したことを意味し、くわえるに生産能力は年産600万台にも達していた。この事態のもとに、「アメリカの自動車産業は、歴史の第2段階 (the second stage), すなわち成長の段階から競争の段階 (competition rather than growth) に突入することになった。生産よりもマーケティングが、いまや大きな挑戦 (の項目) となった。」ここには個人に1台目 (first car) を売りつけるのではなく、いかに2台目の新車を買わすかということが問題の焦点となったと指摘している¹⁾。チャンドラーのいう「成長」から「競争」へ段階的变化は、いうまでもなく自動車産業の部門構造が「競争構造」から「寡占構造」に変質したことを指摘しており、産業組織論という「市場構造」の寡占化を意味しているとかんがえられる。

ところで、特定の産業部門にかんして、その内部構造についての分析手法として「産業組織論」の確立をみつめることは周知のところである。とりわけ個別産業内における資源の最適配分公準との対照において市場成果 (market performance) をながめ、最適の資源配分を実現するための公共政策を策定すべき基盤を経済理論として確定しようとするアメリカでの研究成果が注目をあつめていることも、よく知られていることがらである²⁾。アメリカにおける産業組織論研究は、ベイン＝ケイブス (Joe S. Bain, *Industrial Organization*, 1st ed., 1959, 2nd ed., 1968. および Richard Caves, *American Industry*, 1st ed., 1964, 2nd ed., 1967.) 研究によって、一つの金字塔が樹立されたということが出来る。もちろん、いくたの新しい研究体系がそうであったように、この産業組織論研究はようやくみずからの研究体系の基礎固めをおこなったばかりであり、枠組みの段階に到達したのであって、こんごさらに各部分における充足研究が必要であるとともに、理論的にも精密化されるべきことが必要である。だが、少なくとも国民経済レベルにおける産業分析としての産業構造分析と、個別企業経済レベルにおける企業分析との中間的な分析領域の研究体系を限定し、確定したということは、産業、独占問題にかんする現状分析にかんする金字塔として評価されるべき内容をそなえている。そしてその意味において、アメリカ自動車産業の分析をおこなうばあい、もはや避けてとおることのできない研究領域でもある。

すでにアメリカ自動車産業の分析について、ベイン＝ケイブス研究に立脚した研究もいくつか発表されている。たとえば、R. F. Lanzillotti, *The Automobile Industry*, in Walter Adams

edited, *The Structure of American Industry*, 3rd ed., 1961. C. E. Edwards, *Dynamics of the United States Automobile Industry*, 1965. Lawrence J. White, *The Automobile Industry Since 1945*, 1971. などを手近かにあげることができる。

しかしながら、これらの諸研究について共通していえることは、自動車産業の発展過程についての動態的な分析の欠落ということである。このことは換言すれば、ペイン＝ケイブス研究の根底にある方法論的特徴として、それが「比較形態論」的特性をもつことに起因するとわたしはかんがえたい。いうまでもなく比較形態論は特定時点における形態比較をとおして現状を把握し、理想形態との格差を判別する分析手法である。したがってそれは静態的認識方法としての特質を内包するわけである。ペイン＝ケイブス研究の内容を方法論的特徴において要約すれば、個別産業部門の内部構造を産業組織 (industrial organization) としてとらえ、この産業組織は、当該産業の市場構造 (market structure) の基本的な規定性が、個別企業の市場における諸行動、すなわち市場行動 (market conduct) を限定し、その結果として、経済効率、雇用状態、経済的進歩および経済的公正の状態を決定するという認識方法をとっている。市場行動からもたらされた経済的結果がすなわち市場成果 (market performance) である。そしてかかる認識方法を遡求することによって、好ましい市場成果実現のための公共政策々定のターゲットを捕そくしようというのである³⁾。

市場構造→市場行動→市場成果によって示しうる産業組織の3構成要因とその規定作用関係の把握は、たしかに短期的な産業分析と産業公共政策の策定基準を現実的に提供するうえで一つのメリットを有することは疑うべくもない。けれどもこの3構成要因のあいだにおける上記の一方的な規定作用関係、いわば「単線の規定関係」によって産業の分析が十分に解明されるかどうかという点に疑問をいだくものである。結論的にいえば、産業にかんする経済学的分析において、このような単線の規定関係による動態的分析を期待することは不可能ではないかというのである。すなわち、特定産業の特定時期における市場構造の現状をとらえ、これを他の産業のそれと比較し、特定産業における企業の行動的特徴が、市場構造の特質によって限定づけられるという見方、そして市場行動の結果として、その特定産業における市場成果に独特の事態が生起していると認識する場合、現実の対産業規制政策は、市場成果の欠陥をおぎなうための市場行動をチェックするとともに、究極的には市場構造そのものを変革しないかぎり、所期の政策目的は実現できないということになる。しかし市場構造がその背後に経済構造の規制をうけている現状をみるならば、そして公共政策の策定者が経済構造によって支えられる国家権力であるならば、そこにうちだされる公共政策は当然に徹底性を欠いた妥協的政策にならざるをえない。いわば市場行動と市場成果の分析にたいして、市場構造が与件として認識される方法論的特質のなかに産業組織論の比較形態論的特徴をみることができ、そこに産業組織論による産業分析のものたりなさをみいだすのは、単にわたしのみであろうか。

産業組織論が現在かかえている種々の欠陥について、批判や検討がなされつつある。もちろんそれらは産業組織論の外部からのものと内部からのもの、また産業組織論の内部においても、対ペイン＝ケイブス体系のものと即ペイン＝ケイブス体系のものなど各種の批判が存在する。これについての紹介と検討をおこなうことは本稿の課題からは遠くへだたりすぎるので割愛せざるをえないが、わが国における産業組織論の先駆的な研究者の一人である越後和典氏による総合的に

して、かつ要領をえた批判をとりまとめて借用させてもらえばつぎのようになる。

すなわち、産業組織論は、価格＝市場・機構が資源配分機能にどのような効果をもたらしているかを実証的に検討することを最大の課題とする研究体系である。けれども目下その課題にたいして十分な成果をもたらしているとはいえない。そこに現在の産業組織論研究にたいする各種の批判が生起しているのだが、そのうち重要とおもわれるものについて整理をくわえれば以下のようによにまとめることができる。

1. 「福祉」の増進にかんする問題は、現代の市場機構の欠陥という側面からとりあげられ、資源配分の最適化に市場機構が無能化したところに「福祉」水準の低迷が招来された。しかしだからといって市場機構の不要を主張することは誤りであり、産業組織研究の無用を論証することはできない。産業優先から福祉優先に向うべき市場機構の作動を実現する制度的、政策的枠組みの設定こそが重要なのであって、その枠組みの具体化に産業組織研究は重大なかわりあいをもつ。したがって福祉経済の推進についても産業組織の研究はいぜんとして重要性をもつのである。
2. 現代の資源配分機能は、競争原理にもとづく市場機構によってではなく、巨大企業体制によって掌握されている。したがって資源配分の適正化についての分析は、産業組織の分析よりは、巨大企業の分析こそ重要であり、しかもそのみがこの問題を解決するための攻略ポイントであるという。この考え方はいわゆる「大企業体制論」であるが、かかる大企業体制論からおこなわれる産業組織研究への批判は市場機構の経済的重要性の誤認をふくむものである。いいかえれば、企業そのものはいかに巨大化しても市場機構を止揚することができないという本来的な企業の特質を認識していない。大企業体制論には産業組織論の欠落があるといわねばならない。

しかしこのことは、大企業体制論的分析が不必要というのではない。そこには産業組織論における市場機構の問題について重大な誤認があるということである。とどうじに、産業組織論においては大企業体制論の分析成果について、十分な理解と摂取がひつようだ。

3. また、産業組織論の分析方法にかんする問題点は、つぎのように要約することができる。
 - (a) 市場構造、市場行動、市場成果のあいだの因果関係が十分には解明されておらず、市場構造と市場成果との短絡した分析がなされているのが現実である。
 - (b) また、市場成果の制定基準が「技術効率」と「資源配分率」にかんするもののほか、かならずしも明確にされてはいない。

これら(a)、(b)の欠陥は、ともに必要な情報が決定的に不足していることによる。

そして各種の産業組織論批判について留意すべきことは、産業組織論によっては本来的に解明できない問題と、解明可能な問題ではあるが理論的未熟性のゆえに解明されていない問題があるという点である。この両種の問題を混同したり、後者を前者とみなす誤認を犯かしてはならないということである。産業組織論の解明可能領域の展望とどうじに解明領域の拡大に資すべき研究の累積こそ今後の産業組織論研究の課題である⁴⁾。

さて、上にみた越後氏の総括的批判は、まさに現在の産業組織論研究についての反批判と問題性を適確に、かつ集約的に指摘している。このなかでとくに産業組織論がもつ方法論批判についてわたしなりのコメントをつけくわえたい。

周知のように、産業組織論はその理論基盤たる経済理論に「価格理論」を設定している。近代経済学における資源の最適配分にかんする問題分析が価格理論の領域に包括されていることから、それはとうぜんの理論的性格といわねばならない。そのことはまたとうぜんのことであるが「価値論」の欠落があることを意味する。産業分析における価値論的認識の欠除という方法論

的特質が、その理論体系として、産業部門を産業組織的に把握し、この組織要因として市場構造を基本要因的にとらえて、その規制のもとに市場行動と市場成果との関係を解明しようとする。そこに市場組織を与件的起点とする「単線的規制関係」が確立されたとかんがえることができる。かくてこの方法論によって特定産業を分析するとき、特定時期の市場構造を出発点として、かかる市場構造のゆえにかかる市場行動が展開され、したがってかかる市場成果が生起するのだという分析構造をとる。また、各種の個別産業について同じ手法の分析をおこない、これを比較しながら望ましい資源配分のための方途を政策的に決定しようとするのである。分析方法の特色として「比較形態論」的特質があるというのはこのことである。

けれども「産業」は本来的に動的なものであり、その生成、発展、成熟、衰退のサイクルは、この産業を現実には価値増殖の場とする産業資本の運動によって構成されるものである。したがって特定産業の特定時期における市場構造は、その時期に先行する個別企業の行動、すなわち当該産業を担当する個別産業資本の運動の累積によって形成されたものである。いわば市場行動の成果である。たしかに市場構造が市場行動を限定する側面は重要である。けれども同時に、市場行動が市場構造を変革し市場行動によって市場構造が新たな構造変化をし、変質する側面をみおとすべきではない。さらに経済的効率、雇用、進歩、経済的公正などの市場成果は、市場行動の結果であるとうじに、市場行動の様態的变化の原因としての作用機能をもつことにも着目しなければならないのではあるまいか。

ベイン＝ケイブス研究体系における市場構造－市場行動－市場成果の3要因分析手法を前提とするとき、資源配分の適正化を究極の目的とするにしても、当該産業の実態をまず分析しなければならないのだが、そのとき3要因間における一方的影響関係、単線的規制関係の認識方法では産業の実態分析は不十分におわらざるをえない。むしろ3要因間に作用する交互影響関係、あるいは円環的規定関係の認識をもって分析の方法論としなければならないし、そのような方法論の基底に価値関係分析を定礎しなければならないのではあるまいか。

現在の産業組織論分析における市場行動にかんする分析の不十分さが指摘され、市場行動と市場成果との関連形態が空白に近い状態にあるとき、改めて産業組織論の方法論的再吟味が必要であるようにわたしはかんがえたい。もちろん、この課題はもっと総合的に産業組織論体系を考察し、さらに深く分析しなければならない性格のものである。ここでは、ただアメリカ自動車産業の発展過程を分析するにあたって一つの分析視角の提示としてふれるにとどめたい。また本稿が1920年代における自動車産業部門の構造的変化をとりあつかう関係から、あえて一応の方法論的な整理をこころみたものである。

2. 1920年代におけるアメリカの社会的風土

アメリカ自動車産業の発展過程については、種々の見解のあることは別稿にふれたところである。そしてわたしは、自動車産業の部門構造の特徴を、たんに生産、販売の集中や、資本の集中などの量的側面からの形式的な構造指標にのみまとめるべきではなく、それらの量的指標とともに、国民経済に占める当該産業の経済的比重の変化を考慮にいれ、さらに当該部門のなかに運動する資本の特質、それは資本政策の形態と質的効力において把握できる資本の運動形態と資本そのものの構造的特質との関連において規定すべきであるとのべた。そして分析視点の一つとして

個別資本がとる資本政策の特質と部門構造との相互関連関係をくわえつつ、発展過程にかんする時期区分をこころみたのであった。

かかる観点からアメリカ自動車産業の発展については産業的発生当初から1910年代の末までは「競争構造」とし、1920年代いごを「独占構造」とすべき解釈をあたえた。このことは産業組織論的分析からもしいうことであって、たとえば、すでにふれたランチロッチの時期区分においても、成長形態、市場構造、競争行動の観点からつぎのような時期区分をおこなっている。

すなわち、19世紀末から1910年にいたる第1期は、いくたの企業の参入と退去がはげしくおこなわれ、業界自体の様相がきわめて流動的であったし、自動車の生産も種々の開発と実験の反復形態のもとにおこなわれつつ、しだいに一定の成長方向に集斂されていった時期であった。ついで1910年恐慌を経た1911年から第1次大戦のおわりまでの時期、それはあたかも1910年代であるが、この第2期は、フォード社が卓越した地位を業界内に確保し、大衆市場が大きく発展した時期であった。しかし反面に新規参入と退去はいぜんとして高水準をいじして、流動的な業界の性格はかわっていない時期であった。そして1920年代から30年代の第3期は、多くのメーカーが急激な衰退をしめし、市場構造として集中構造を形成した時期であった。そして第2次大戦後の第4期は集中度がさらにあらたな高水準に達し、GM社がその支配的な地位を増強していった時期であるとしている⁵⁾。この説明からもわかるように、だいたい1920年を境として、自動車産業の市場構造が、競争的特色をもった構造から寡占的特色をもった構造に変化したと解釈している。もっとも、このうちの第2期にかんする本論では、ランチロッチは1911年から22年までについてフォード社とGM社の成長にかんする叙述をおこなっている⁶⁾。したがって1922年までを第2期にふくめるかのような印象をあたえていることはじじつである。けれども1920年央から翌年にかけての恐慌、いわゆる1920年反動恐慌が、自動車産業の構造変化の契機をなしており、いわば構造的変革の過渡期にあたるわけである。この期間を前の期間にふくめるか、あとの期間にふくめるかはそれぞれ筆者の見解に依るものであって、それ自体重要な問題ではない。要するに1920年恐慌を境として、競争的市場構造から寡占的市場構造に変化した見解をもっているといえる。

おもうに、第1次大戦におけるアメリカの立場をとおして、同大戦の終結後にアメリカは新しい世界秩序のリーダーシップを掌握した。そして経済的発展と繁栄をおしすすめた新しい産業の一つとして自動車産業の役割は注目すべきものがあつたことはじじつである。その自動車産業では、くりかえしていえば、生産集中、製品差別化、新規参入障害の高度化、さらに需要形態の変化、生産費にかんする相対的、絶対的費用障害の形成など、市場構造の著しい変化がそれいぜんの時期に比較して明確に認識されるようになった。そこでこのような画期的な意義をもつ1920年代のアメリカ社会の様相を、部門内部の分析に入る前提として、素描しておきたい。なぜなら1920年代の社会的特徴の一つとして、モータリゼーションの影響がアメリカの各社会領域に、有形無形の影響を定着せしめたからである。1910年代にはじまった「自動車革命」(motor's revolution)が1920年代には「自動車社会」(motorized society)を形成したからである。しばらくその様相をF. L. アレン (Frederick Lewis Allen) の叙述によってながめてみよう⁷⁾。

アレンは、1920年代を「旧秩序の小春日和」と名付けている。それは1910年代の理想主義に燃えさかった時期と1929年10月24日のウォール街における株式市場の崩落にはじまる世界恐慌をつ

なぐ、平穏な経済繁栄とその背後にうごめく理想主義の凋落、公共精神と良心と希望の「疲れ」とが雑居した時期であったと特徴づけている。この世相を象徴する事件として、国際連盟の結成を実現しながらアメリカはこれに加盟しなかったこと、禁酒法を制定したものの社会的にはこれにたいする嘲笑ムードがひろがっていたこと、そして1920年に W. G. ハーディング (Warren G. Harding) (かれは、親切で、庶民的で、謙遜であるほか、知的でも、道徳的でもなく、改善への意欲を全く持ち合わせない人物であった。)を大統領に選び、ついで1923年にも、思慮深いが全く消極的な C. クーリッジ (Calvin Coolidge) を昇格せしめたことをあげている。そして「世界全体を考えるよりも、自分自身のことを考えて……楽しんですごしたほうがいいのだ」との考えが支配的になり、改革者たちでさえ疲れていて、「今やどうしてこれほど腰抜けになったのか不思議に思う」社会的退廃ムードが瀰漫したのが1920年代の社会風土であったとしている。そして「リンドバーグのニューヨーク・パリ間無着陸飛行」が人類史上最大の大事件として新聞紙上をにぎやかす。そのほか「ひどくつまらないことを騒ぎよるこぶ心理の中に、ピューリタニズムの制約からのがれよう、長い伝統的な窮屈な生活の型をくつがえそうとする非常に一般的な願いが(それらの表面的な現象の背後に一引用者補注) ひそんでいた」のである。

この旧秩序にたいする反抗の前兆は、たとえば、ダンス熱の謳歌、セダン型の自動車のなかでのウイスキーとセックスとリビドについての男女のかたらい、ミニ・スカートの愛用、髪型のポップ・ヘヤー、ショート・カットの流行、映画界における‘it girl’の人気化などとなってあらわれた。宗教にたいする懐疑主義は、また教会の仕事、社会奉仕事業などの「精神的高揚」につながらる仕事を人々は「有害」で、不法な侵害だと考え、人間の楽しむ権利にもとづいて、日曜日は、教会へ行くよりも、セダンに乗ってドライブするほうがずっとすぐれた生活であると考えようになった。文学における反抗と旧秩序への幻滅もその極に達した。

このような退廃ムードの裏に1920年代、厳密に言えば1923年から1929年10月までのアメリカ経済はめざましい発展をとげた。好況のなかに自動車工業は発達し、ラジオ工業も急速な伸びをとげた。事業界は大ビルディングを求め、都市人口の急増は新しいアパートを必要とし、自動車通勤可能の郊外地区 (motorized suburb) と盛り場の土地の値上りはあふられ、建設ラッシュがつづいた。レイヨン工業も発達し、チェーン・ストア、チェーン・サービスも発達し、周到な生産計画と生産増加は、農・鉱・工・建設の各事業で、1923年から29年に34%の増加を実現し、1920年代を通して労働者1人当たり1時間の生産性は21%増大した。そしてこの生産増加に対応する販売の重要性が認識されて、「セールスマンはアメリカの一番かがやかしい希望として、聖者の列に加え」られるにいたったのだ。セールス競争は「注文を待つ時代」から「得意先を見つけ出す時代」に変わった。かくてPR方法の異常な発達をもたらし、広告のコピー、写真、設計図は巧妙をきわめ、人々の関心をそそった。セールス・プレッシャーは「ギリギリの限界までありとあらゆる手をつかって、消費者をおどろかせて買うようにさせ、また最も原始的な形の社会的野心に訴えて購売欲を煽ったのである。」

このような経済的繁栄のもとに実業家は、本来的な事業活動の堅実化への良心を麻痺させて、「投機的な、人工的な富の集積に心をうばわれ、……できるだけ広汎に、できるだけ公平に(富を)分配する工夫をこらさなくてはならない時代に、資本を扱うことのできる人々だけを直接に利する投機マニアが勢力を得た。そしてそれにくわえて、繁栄の果実を少数の人々のポケットに

いれるようないろいろな工夫がこらされた。」のであった。そして会社資産の水増し評価を足場として会社合併による不当利得を収得し、持株会社による支配を拡大し、銀行は「貸付信託」(security affiliates) (むしろ「投資信託」一引用者) をとおして株式取引に勢力を拡大したり、証券取引所と会社、銀行との馴れ合いによる株価操作によって不当利得に血道をあげた。かくて株式投機への関心は一般大衆にまで滲透し、投機市場は途方もない規模にまで拡大しつつ、大衆の所得は玄人筋によって吸い上げられ、株価も「永久の天井」をついたのである。

アメリカのビジネスは、かくてその大部分がインフレーションの砂上に鎮座する状態となった。1929年3月、H. フーヴァー (Herbert Hoover) が第31代大統領に就任したのはかかる異常事態の累積の極限に近い時期であった。

いじょうのような1920年代の世相を解説したあと、アレンはつぎのようにむすんでいる。

「1920年代は、旧秩序の小春日和のようなもので、ウォール街を基軸としてアメリカ全体が回転し、銀行家やブローカーは王者のように大地を闊歩し、アメリカの繁栄は富める者をより富ましめ、肉汁を上から一滴一滴と、より下の階級にしたたらせることによって、健全につくられているように見えたかも知れない。しかしそれは別な小春日和であった。その暖かさは贗物であった。何故ならば、その基礎をなしている価値が真実のものではなく、自ら崩壊する運命にあったからである。そしてまた、それは幸福な人々と大衆との溝を深めていたからである⁸⁾。」

1920年代のアメリカ社会の特徴をアレンはこのように表現し、批判しているが、最近のわが国の世相にもそのままではまることは一驚に値するであろう。それはともかくとして、アメリカは建国いらい約100年間の西漸運動のあと、経済における独占構造への転換、帝国主義への発展をとげた。そして第1次大戦を経て経済繁栄の成熟期に到着した。そこではもはや建国いらい社会思想をリードしてきた開拓者精神とピューリタニズムは色褪せて、経済的寄生性への偏向が露骨なものとなった。産業界を風靡した合理化運動とめざましいマーケティングの研究とその技術的發展、これと相表裏する国内市場の再開拓と海外投資の著しい伸び。そこに繁栄と退廃との雑居状態がつくりあげられたのである。

1920年代のアメリカ社会の風土の特徴をこのような形で一望したのは、じつはこの年代における自動車産業の動向、とりわけ各メーカーがとりはじめた市場行動の型と深いつながりがあるからである。

3. 1920年代のアメリカ経済と自動車産業

前項にながめたように、1920年代のアメリカ社会には繁栄と退廃との雑居を特徴的にみることができ、経済指標としてはまさに発展と繁栄そのものであったといえる。周知のように1920年代のこの経済的繁栄は、1920年恐慌によって開幕され、1929年の世界恐慌をもって幕がおろされた。本項では、この10年間における自動車産業の動向を分析する素地として、総括的な経済指標をながめることにしたい。

表1は1919年から1935年にいたるGNPと失業率の推移である。GNP総額では1929年には1億ドルを超え、1920年にくらべて実に42.4%の伸びを示している。これをかりに表2の卸売物価指数で調整すれば実質2倍以上の拡大となり、平均年成長率は10.72%に達している。また、失業率においては1921年を除いて文字通り完全雇用状態を持続していたといえることができる。こ

表 1 アメリカの GNP および失業率

(1919～1935年)

年	粗 国 民 所 得						失業率
	総 額	指数 A	指数 B	1 人 当 り	指数 A	指数 B	
1919	(100万ドル) 74.2	101.2		(ドル) 710	103.1		2.3 %
1920	73.3	100.0		688	100.0		4.0
1921	71.6	97.6		660	95.9		11.9
1922	75.8	103.4		689	100.1		7.6
1923	85.8	117.0		766	111.3		3.2
1924	88.4	120.6		775	112.6		5.5
1925	90.5	123.4		781	113.5		4.0
1926	96.4	131.5		821	119.3		1.9
1927	97.3	132.7		817	118.7		4.1
1928	98.5	134.3		817	118.7		4.4
1929	104.4	142.4	100.0	857	124.5	100.0	3.2
1930	95.1	129.7	91.0	772	112.2	90.0	8.7
1931	89.5	122.1	85.7	721	104.7	84.1	15.9
1932	76.4	104.2	73.1	611	88.8	71.2	21.6
1933	74.2	101.2	71.0	590	85.7	68.8	24.9
1934	80.8	110.2	77.3	639	92.8	74.5	21.7
1935	91.4	124.1	87.5	718	104.3	83.7	20.1

U. S. Department of Commerce, *Historical Statistics of the United States*, 1960, pp. 73, 116. により作成。

(注) 指数 A…1920年=100, 指数 B…1930年=100

表 2 アメリカ卸売物価指数, 原指数1926年=100

(1919～1935年)

年	全 商 品			金 属 ・ 金 属 製 品		
	原指数	指数 A	指数 B	原指数	指数 A	指数 B
1919	138.6	89.7		130.9	87.6	
1920	154.4	100.0		149.4	100.0	
1921	97.6	63.2		117.5	78.6	
1922	96.7	62.6		102.9	68.8	
1923	100.6	65.1		109.3	73.1	
1924	98.1	63.5		106.3	71.1	
1925	103.5	67.0		103.2	69.0	
1926	100.0	64.7		100.0	66.9	
1927	95.4	61.7		96.3	64.4	
1928	96.7	62.7		97.0	64.9	
1929	95.3	61.7	100.0	100.5	67.2	100.0
1930	86.4	55.9	90.6	92.1	61.6	91.6
1931	73.0	47.2	76.6	84.5	56.5	84.0
1932	64.8	41.9	67.9	80.2	53.6	79.8
1933	65.9	42.6	69.1	79.8	53.4	79.4
1934	74.9	48.5	78.5	86.4	57.8	85.9
1935	80.0	51.8	83.9	86.4	57.8	85.9

U. S. Department of Commerce, *ibid.*, p. 116, Series E 13-24. より作成。

(注) 指数 A…1920年=100, 指数 B…1929年=100

の事態はとうぜんのことながら1人当り所得の伸びにも反映しているが、その伸び率のギャップの拡大傾向のなかに世界恐慌への足音を聞くことができよう。

ところで1920年央から21年にいたる恐慌は、GNP総額において2.4%、1人当り所得で4.1%の落ち込みにすぎないし、失業率においても約12%弱であった。これを世界恐慌にくらべるとき、底をついた1933年指標は、1929年にくらべてGNP総額で29%、1人当り所得で31.2%の縮減を示していることから、また不況回復期間をも考慮に入れば、1920年恐慌はまずアメリカ経済全体にとって軽微なものであったといえよう。ただ戦後の物価高の調整作用がかなりきびしくおこなわれた点に恐慌としての実態をみることができる。

さて、かかる1920年代における自動車産業の実状はいかなるものであったか。その生産と販売の推移を、乗用車およびバス・トラック別にみれば表3のようである。すなわち、1920年と1929年を対比すれば、乗用車では生産において190万台から445万台へ2.3倍、販売額においては18億ドルから28億ドルへ1.5倍の増加をとげるとともに、全乗用車々種をならしての平均価格は950ドルから626ドルへ34%の低下をもたらしている。だいたい表2の「全商品」ならびに「金

表3 アメリカ自動車の生産・販売推移 (1919～1935年)

年	乗 用 車						トラック・バス			
	生 産		販 売		平均 価 格		生 産		販 売	
	台 数	指 数	金 額	指 数	価 格	指 数	台 数	指 数	金 額	指 数
1919	1,652	86.6	1,365	75.4	826.2	87.0	225	69.8	371	87.7
1920	1,906	100.0	1,809	100.0	949.1	100.0	322	100.0	423	100.0
1921	1,468	77.0	1,038	57.3	707.0	74.5	148	45.9	166	39.2
1922	2,274	119.3	1,495	82.6	657.4	69.3	270	83.8	226	53.4
1923	3,625	190.3	2,192	121.1	604.6	63.7	409	127.0	309	73.0
1924	3,186	167.1	1,970	108.8	618.3	65.1	417	129.5	319	75.4
1925	3,735	195.9	2,458	135.8	658.0	69.3	531	164.9	458	108.2
1926	3,692	193.7	2,607	144.1	706.1	74.4	609	189.1	485	114.6
1927	2,937	154.0	2,165	119.6	737.1	77.7	465	144.4	420	99.2
1928	3,775	198.0	2,573	142.2	681.5	71.8	583	181.0	460	108.7
1929	4,455	233.7	2,790	154.2	626.2	66.0	882	273.9	623	147.2
1930	2,787	146.2	1,644	90.8	589.8	62.1	575	178.5	391	92.4
1931	1,948	102.2	1,108	61.2	568.7	59.9	432	134.1	265	62.6
1932	1,104	57.9	617	34.1	558.8	58.9	228	70.8	138	32.6
1933	1,561	81.8	773	42.7	495.1	52.2	329	102.1	175	41.3
1934	2,161	113.3	1,140	63.0	527.5	55.6	576	178.8	327	77.3
1935	3,274	171.7	1,708	94.4	521.6	55.0	697	216.4	381	90.0

Automobile Manufacturers Association, *Automobile Facts & Figures*, 1965, p. 3. より作成

- (注) ① 指数…1920年=100, 生産台数単位…千台, 販売金額単位…百万ドル, 平均価格単位…ドル。
 ② 販売金額は工場価格であり, 平均価格は販売金額と生産台数による単純平均値である。したがって, 車種・型式などによる価格差別をまとめた概算価格であることはいうまでもない。一応の工場価格趨勢をみる資料とした。
 ③ 各表示位未満4捨5入。

表 4 アメリカの人口、自動車登録台数および普及率（1900～1935年）

年	人 口	登 録 台 数		普 及 率			
				総 自 動 車		乗 用 車	
		総 数	乗用車数	年 別	期 間 別	年 別	期 間 別
1900	76,094	8	8	9,511.7	(期間平均)	9,511.7	(期間平均)
1901	77,585	15	15	5,172.3	3,853.9	5,172.3	3,858.5
1902	79,160	23	23	3,441.7		3,441.7	
1903	80,632	33	33	2,443.3		2,443.3	
1904	82,165	55	55	1,493.9		1,493.9	
1905	83,820	79	77	1,061.0		1,088.5	
1906	85,437	108	106	791.0	466.8	806.0	477.2
1907	87,000	143	140	608.3		621.4	
1908	88,709	198	194	448.0		457.2	
1909	90,492	312	301	290.0		300.6	
1910	92,407	469	458	197.0		201.7	
1911	93,868	640	619	146.6	84.2	151.6	88.3
1912	95,331	944	902	100.9		105.6	
1913	97,227	1,258	1,190	77.2		81.7	
1914	99,118	1,763	1,664	56.2		59.5	
1915	100,549	2,491	2,332	40.3		43.1	
1916	101,966	3,618	3,368	28.1	18.0	30.2	19.8
1917	103,266	5,119	4,727	20.1		21.8	
1918	103,203	6,160	5,555	16.7		18.5	
1919	104,512	7,577	6,679	13.7		15.6	
1920	106,466	9,239	8,132	11.5		13.0	
1921	108,541	10,494	9,212	10.3	7.7	11.7	8.8
1922	110,055	12,274	10,704	8.9		10.2	
1923	111,950	15,102	13,253	7.4		8.4	
1924	114,113	17,613	15,436	6.4		7.3	
1925	115,832	20,096	17,481	5.7		6.6	
1926	117,399	22,200	19,268	5.2	4.8	6.0	5.6
1927	119,038	23,303	20,193	5.1		5.8	
1928	120,501	24,689	21,362	4.8		5.6	
1929	121,770	26,705	23,121	4.5		5.2	
1930	123,188	26,750	23,035	4.6		5.3	
1931	124,149	26,094	22,396	4.7	4.9	5.5	5.8
1932	124,949	24,391	20,901	5.1		5.9	
1933	125,690	24,159	20,657	5.2		6.0	
1934	126,485	25,262	21,545	5.0		5.8	
1935	127,362	26,546	22,568	4.7		5.6	

U.S. Department of Commerce, *ibid.*, pp. 7, 462, Automobile Manufacturers Association, *ibid.*, p. 18.

より作成

(注) ① 人口のうち、1917～19年、1930～35年については、海外派遣軍を含む。

② 人口単位…千人、台数単位…千台、普及率は1台当り人数（単位…人）を示す。期間平均は、1900～5年のほかは、5か年平均値。

③ 各表示位未満4捨5入。

属および金属製品」の卸売物価指数と軌をおなじくした趨勢を示していることがわかる。このことは1919年以前における自動車工場渡平均価格趨勢が、一般卸売物価指数の趨勢と背離して全般的に高水準から急速な低下傾向をたどったのと対照的である⁹⁾。

トラックおよびバスについては、その生産が乗用車におくれて開始されたことおよび第1次大戦を契機として軍需用トラックの生産が契機となって、いご商業生産が軌道に乗った事情はすでにみたところである¹⁰⁾。それが1920年代においては経済発展の背後に1920年恐慌による挫折いご順調な伸びを示し、1929年では1920年の2.4倍と乗用車の伸び率を上廻る事態をくりひろげた。

1920年代における生産の増加は、とりもなおさず自動車の普及、国民生活における自動車の定着を意味する。表4は、人口と自動車登録台数の推移を示したものであり、両者の比率によって普及率をもとめたものである。20世紀初頭より1935年までをとりあげたのは、1920年代の状況を他の期間と対比さすために掲げたわけである。登録台数は第1次大戦の直前に、総台数、乗用車ともに100万台の大台に乗り、普及率（1台：人口）も100人を割り込んで77.2人となった。そして第1次大戦を経て1920年代に入ると、登録台数は一挙に10倍の1,000万台ラインを超え、普及率もまた、総自動車においては1922年、乗用車については翌1923年に8人台となった。だいたい2家族につき1台が保有されているわけである。そして1920年代の後半には、それぞれ4.8人、5.6人となり、ほとんど1家族1台の保有状態に近づいたわけである。このような普及率の趨勢を概括的にみるために5か年平均を算定すれば、「普及率・期間別」の数値となる。1920年代におけるそれは、一応の飽和状態を示すものといえよう。もっとも特定商品の市場飽和とはいかなる事態をいうか断定すべき論拠はない。いいかえれば市場の大きさはそれ自体不確定性であり、平面的に拡大するし、また立体的にも重層化する。いわば「市場規模」なるものはきわめて流動的なものだといわねばならない。けれども当該商品の普及度を中心として、通俗的ではあるが、若干の指標をながめればつぎのようである。

(1) 年生産台数において、第1次大戦中を除いては増加の一途をたどってきた傾向が、1920年恐慌後、とりわけ1923年いご横ばい傾向を示した。とりわけ乗用車生産においてこの傾向は顕著である。

(2) 1人当たり所得額と名目的な乗用車平均工場価格が、1921年と1922年を境として逆転し、後者が前者を下廻ることになった。さらに具体的な分析が必要ではあるが、販売増加趨勢に可処分所得と耐久消費財価格水準との関連性は強く、とりわけ自動車のように維持費のかさむ商品にとっては、個人所得水準と商品価格との関連性はきわめて大きい。販売傾向分析の手掛りとして注目すべきことがらであるといえよう。

(3) 登録台数の増加と生産台数との関係において、各年別増加登録台数の当該生産台数に対する比率をみれば、1910年代における平均は85.5%にたいして、1920年代のそれは65.0%となっている。大雑把にみて、廃車がなく当該年の総生産台数が販売され、使用登録されれば、登録台数の増加と生産台数とは相等しくなる。そして既登録車の廃棄が総生産新車によってすべて補填されるならば、登録台数の増加はあらわれない。したがって、新規登録増加分と生産台数との比率は、新規使用の増加の目安としての意味をもち、普及度の指標としてみるができる。表3と表4との乗用車についての資料からこれを算定して、1920年代は1910年代にくらべて上記のようにかんがりの低下を示している。さらには1920年代においても、1920、21年では86.5%、1922、23、

24年は78%台、ついで1925年65.75%、26年57.71%、27年37.55%、28年36.71%と漸減傾向を示し、1929年に45.25%と微弱な回復を示したものの、いご世界恐慌によって登録増加は全くみられない事態におちいった。

すでに1.にふれたように、チャンドラーも1920年代の生産水準の横ばい状態を中心として、自動車の市場的飽和を指摘しており、各種の分析においても1920年代の初期、とりわけ1923年をもって生産増加の屈折点とし、市場的飽和とそれにもなうマーケティング戦術の転換がおこなわれ、需要様態の変化が生起したとの見解がおおい。しかしいづれも理論的に決定的な論証はみあたらないし、なによりも市場規模の確定について理論的な決め手がないがゆえに、相対的な市場飽和論におちいらざるをえない。これについては別稿の分析をととして私見をのべる予定であるが、本稿ではとりあえず通説にしたがうことにしたい。

さてつぎに1920年代のアメリカ経済の発展と自動車の発達にかんれんして、自動車産業が占めるアメリカ経済における経済的比重をみることにしたい。

自動車産業が国民経済に占むる経済的比重をあらわす指標としては、労働人口における自動車

表 5 アメリカ産業における自動車産業の地位 (1899～1937年)

事業 種目	年	項 目 別 順 位				
		従 業 者	賃 金	付加価値	使用原材料	生 産 額
自動車・車体・部品	1899	...	...	...	...	150
	1904	...	...	...	...	77
	1909	20	...	17	...	21
	1914	15	7	6	7	7
	1919	7	5	3	2	2
	1925	3	1	1	1	1
	1931	2	2	2	2	4
	1935	1	1	1	1	1
	1937	2	2	1	1	1
自動車	1914	22	16	12	9	8
	1919	9	7	6	4	3
	1925	10	8	4	2	1
	1931	12	12	8	3	2
	1935	8	6	4	2	1
	1937	8	4	5	1	2
車体・部品	1914	34	25	38	49	47
	1919	18	13	20	29	25
	1925	8	6	8	8	9
	1931	11	9	9	7	11
	1935	4	2	6	5	5
	1937	4	2	4	5	5

FTC, *Report on the Motor Vehicle Industry*, 1939, p. 9.

(in John B. Rae, *The Road and the Car in American Life*, 1971, p. 46.)

表 6 自動車産業の賃金・生産額比重 (1899～1937年)

センサス 年	自動車・車体・部品製造			自動車 生産額
	従業者	支払賃金	付加価値	
	%	%	%	%
1899	+	+	+	+
1904	0.2	0.3	0.3	0.2
1909	1.1	1.4	1.4	0.9
1914	1.8	2.5	2.9	2.1
1919	3.8	4.7	4.6	3.9
1921	3.1	3.9	4.1	3.8
1923	4.6	6.0	5.7	5.2
1925	5.1	6.7	6.5	5.1
1927	4.4	5.7	5.3	4.6
1929	5.1	6.3	6.3	5.3
1931	4.4	4.9	4.9	3.8
1933	4.0	4.8	4.5	3.5
1935	5.3	7.2	5.8	5.2
1937	5.6	7.5	6.0	5.1

+印…0.1%未満, いずれも対全国額比重。

FTC, *ibid.*, p. 10. (in John B. Rae, *ibid.*, p. 10.)

関連事業の従業人口比重, 鉄, ゴム, レザー, ガソリン等の資材消費比重, 税収比重, 人間および貨物の輸送に占める割合などがとりあげられる。けれどもこれについてはここではふれずに別の角度からの指標をあげておきたい。

すなわち, アメリカに産業として自動車生産が開始されていらい僅々30年ほどの短期間に, それはアメリカ経済全体に大きなインパクトをあたえるほどの規模に成長した。J. B. レイ (John B. Rae) は, かれの近著¹¹⁾のなかで, 自動車産業の発展によって道路建設のめざましい開発とアメリカ経済の発展との関係のをべているが, そのなかに自動車産業が, 発足いらい30年たらずのあいだに生産価値額において, 他の産業を追いぬいて第1位の比重をもつ大産業に躍進したことを指摘している。それは1899年に第150位に位置していたし, 国民総生産額の0.1%にもみたないものであったが, 1920年代には5%台を担当する巨大産業となったのである。そしてこの間に他産業にたいしてもいくたの品質的改良や技術的開発の刺激をあたえた。たとえば, 合金鋼の改良, ガソリン精製とハイ・オク化などがその代表的なものであり, その他にも自動車の生産と使用にともなう関連事業の発達をうながすうえで大きな効果があったとしている¹²⁾。表5および表6がこれにかんする資料である。

かくのごとく, 1920年代のアメリカ自動車産業はすでに成熟期に到達したことがわかった。アメリカ経済そのものが19世紀の末葉に独占資本主義としての経済構造を形成していたその時期に, まったくの新産業としてスタートした自動車産業が, 20年余りの競争過程をとおして1,000社にのぼるメーカーの激烈な競争淘汰の死闘をくりひろげつつ, アメリカ経済を構成するトップ産業にのしあがったことは現代産業分析の興味ある対象といえるであろう。しかしその生産競争を中軸とする自由競争のなかからうみだされた産業的バイタリティも, 1920年代に入っていざマ

ーケティング競争にもとめざるをえなくなるのである。すなわち、そこには寡占構造の形成と、1910年代とはことなった寡占競争の展開がみられるのである。

この自動車産業の構造的変化の契機となった1920年恐慌をながめることにより、本稿のむすびにかえたい。

4. 1920年恐慌とアメリカ自動車産業——むすび——

すでにみた資料からもわかるように、「戦後反動恐慌」といわれる1920年恐慌は、アメリカ経済全体にとってはさほど衝撃の大きいものではなかった。けれども自動車産業にとっては、まさに重大な危機であり、1920年春からあらわれはじめた新車需要の減退傾向は秋には深刻の度をくわえ、翌21年には低迷をきわめたのであった。第1次大戦による自動車の繰延べ需要を見越して設備を拡張したメーカーは、みるみるうちにひろがったブームの凋落のまゝに抜本的な対策をとらざるをえなかった。すなわち、1920年9月、いちはやくフォード社はT型ツァーリング車の価格を575ドルから440ドルに引き下げた。他のメーカーもとうぜんこの動向に追随した。そしてこの事態のもとで中古車問題が意識されることになった。新車販売に中古車が競合する事実をメーカーはみせつけられたのである。やがてそれは「計画的陳腐化政策」(planned obsolescence policy)となってあらわれるが、ともなく1920年恐慌は、自動車産業が競争構造から独占(寡占)構造へ脱皮する陣痛であったといえる。

この恐慌にたいする各メーカーの具体的な処置は、そしてその結末は次稿においてあらためて分析することにした。なぜなら、そこにとりあげられた対策と結末は、1920年代の新たな部門構造に登場し、高度化した寡占競争に参加して死闘をくりひろげるサーヴァイヴァーズの「揃い踏み」でもあったからである。したがってここには総括的な指標をみるにとどめたい。

1920年恐慌のインパクトは、自動車メーカーの規模や企業体質によって、かなり影響の形態はことなった。ハドソン社(Hudson Motor Car Co.)、パッカード社(Packard Motor Car Co.)、ステュードバーカー社(Studebaker Corp.)などの中堅会社は衝撃が軽微であったのにたいし、フォード社、GM社、マックスウェル社(Maxwell Motor Corp.)、ウイリズ社(Willys Corp.)などの大企業は、設備拡張の反動によって相当の苦境におこまれたが、資本力によってきりぬけた。もっとも手痛い打撃をこうむったのは、戦後のブームに便乗しようとした独立小会社群(independents)であった。かれらの多くはこの恐慌の打撃によって1924,5年までに消滅を余儀なくされたのである¹³⁾。これらの事態を示せば表7のようである。

同表によれば、アメリカの全会社企業数は1920年代も第1次大戦期にひきつづいて増加し、製造工業においても増加率は前者を下廻りながらもおなじく増加傾向を持続している。これらはいずれもその後の世界恐慌期にはじめて大幅な落込みをみせたのである。これにたいして、自動車産業では、1921年をピークとして、それまでの増加趨勢から一転して急速な減少傾向をたどり、1925年には40%を超える企業減少を示し、いごさらにこの傾向は進行したのである。

生産の増大と企業数の縮減。そこにはとうぜん部門構造の変革、寡占化の進行を推測することができる。1910年代をとおしての競争構造のもとにおける個別自動車産業資本の競争政策の展開の果てに逢着した1920年恐慌、そしてこの恐慌に対処する各資本の行動をとおして、自動車産業の部門構造は、そして市場構造は、明確な寡占化への旋回をとげるのである。

表 7 アメリカ会社数 (1916～1926年)

年	全 会 社		製 造 業		自 動 車	
	社 数	指 数	社 数	指 数	社 数	指 数
1916	341.3	98.8	80.2	102.6	74	88.1
1917	351.4	101.7	79.6	101.8	76	90.5
1918	317.6	91.9	67.3	86.1	71	84.5
1919	320.2	92.7	67.8	86.7	77	91.7
1920	345.6	100.0	78.2	100.0	84	100.0
1921	356.4	103.1	79.7	101.9	88	104.8
1922	382.9	110.8	82.5	105.5	83	98.8
1923	398.9	115.4	85.2	109.0	70	83.3
1924	417.4	120.8	86.8	111.0	57	67.9
1925	430.1	124.5	88.7	113.4	49	58.3
1926	455.3	131.7	93.2	119.2	44	52.4

U.S. Department of Commerce, *ibid.*, p. 572, Series V 32-44.

Ralph C. Epstein, *The Automobile Industry*, 1928, pp. 176-7.

より作成。

(注) ① 全会社、製造業の社数は単位千社、自動車社数は単位社。

② 指数は1920年=100。

1920年恐慌にたいする各自動車産業資本の処理対策およびその後の資本政策、それは市場行動でもあるが、それと部門構造（市場構造）変革の過程分析は稿をあらためて詳細に吟味することにした。

(註)

- 1) Alfred D. Chandler, Jr., *Giant Enterprise: Ford, General Motors, and the Automobile Industry*, 1964, p. 13.: A. D. チャンドラー Jr. 著, 内田忠夫, 風間禎三郎 訳, 競争の戦略, 昭和45年, p. 11.
- 2) 産業組織論の理論的特徴やその研究系譜については各種の解説書や研究があるので、ここには重ねての紹介は省く。最近のこれにかんする手近かな成果として、越後和典 編, 産業組織論, 昭和48年, をあげておく。
- 3) ことわるまでもなく、ここにとり扱っているものは、ベインおよびケイブスによって代表される産業組織論の理論的特質であって、おなじアメリカにおける産業組織論的アプローチでも制度学派の大企業体制論とでは理論的ニュアンスはことなる。
- 4) 越後和典, 産業組織論の前進のために, (同氏編, 前掲書, 所収, pp. 265～76.) 参照。もちろん本稿でのまとめは私見によるものであって、誤りがあれば小生の誤読によるものである。
- 5) Robert F. Lanzillotti, *The Automobile Industry*, in Walter Adams, *The Structure of American Industry*, 4th edition, 1971, p. 257.
- 6) *do.*, pp. 260～2.
- 7) Frederick Lewis Allen, *The Big Change; American Transformation Itself 1900-1950*, 1953.: F. L. アレン 著, 佐藤亮一・平松幹夫 訳, 二十世紀アメリカ社会史, 昭和30年, pp. 108～21. なお, 「」内は訳文引用部分である。
- 8) 同上訳本, p. 121.

- 9) これについての概要は、拙稿、アメリカ自動車工業の競争構造におけるフォード自動車会社の成長形態、昭和41年（京都大学経済学会、「経済論叢」第95巻第1号所収）を参照されたい。
- 10) 拙稿、第1次大戦とアメリカ自動車産業、昭和41年（京都教育大学、「紀要」A第29号所収）を参照されたい。
- 11) John B. Rae, *The Road and the Car in American Life*, 1972.
- 12) *do.* pp. 44～9.
- 13) John B. Rae, *The American Automobile*, 1965.: ジョン・B・レイ 著、岩崎 玄・奥村雄二郎 訳、アメリカの自動車、昭和44年、pp. 111～4.

Report of the Subcommittee on Antitrust and Monopoly of the Committee on the Judiciary United State Senate. *Administered Price, Automobiles*. Nov. 1, 1958, pp. 8～10.

なお、J. B. Rae, *American Automobile Manufactures*, 1959, Chap. 9, pp. 136～49. にはこの事態にかんするかなり詳細な説明があるが、次稿にふれることにしたい。

Summary

This treatie is one of the analysis on the American automobile industry in the 1920's. Especially, in this treatie, I reported on all-round situation about it. That is, this report is the introduction of the analysis on the 1920's automobile industry.

The American automobile industry changed its industrial structure from competitive to oligopolistic one. That matter happened in the 1920's. This matter also have one of the problems on "industrial organization" study. Because there are some points of discussion on "market structure and market conduct" relations. The structural change of the automobile industry in the 1920's is one of the most suitable examples on this analysis.

I will study this problems in my next treatie.