

第一次世界大戦と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第一次世界大戦期の分析——

岡 田 賢 一

Yoshikazu OKADA

The First World War and American Automobile Industry

Received June 15, 1966

まえがき

1. 第一次世界大戦とアメリカ経済
 2. 第一次世界大戦とアメリカ自動車産業
 3. 第一次世界大戦とフォード自動車会社
 - i) コウゼンス問題
 - ii) H. フォードの反戦思想
 - iii) フォード社の軍需生産
 - iv) フォード社の内面的苦悩
 - v) まとめ
- むすび

ま え が き

アメリカの諸産業のうち、自動車産業はきわだった規模の巨大さと産業的経済的重要性をほこっている。これをうかがうべく、2, 3の実態資料をながめてみよう。

1) アメリカの自動車産業は、いわゆるビッグ・スリー (big three) と称されるGM社 (General Motors Corp.), フォード社 (Ford Motor Co.), クライスラー社 (Chrysler Corp.) の3社による寡占支配のもとに発展している。これら3社はそれぞれビッグ・ビジネスのなかのビッグ・ビジネスとして、その巨大規模の威力を世界的に誇示しているが、なかんづくGM社の規模は驚威的なものがある。フォーチュン誌の1964年のアメリカ最大500社のランキングについてみればつぎのようである。

GM社はランキングの筆頭にあって、1964年の販売額は170億ドル (約6兆1,200億円)、資産総額は90億ドルにのぼり、従業員数はじつに66万人という¹⁾。わが国の昭和41年度予算額は一般会計4兆3,142億円、特別会計2兆円が計上されたのだから、GM社の販売額はほぼこれに匹敵する。また従業員の世帯員を5人とすれば、大阪市の人口に相当する330万人がGM社1社で生計をたてている計算になる。わが国の自動車メーカーのトップはトヨタ自動車工業KKであるが、その販売額は7億ドル (2,520億円)、資産総額は7億2,732万ドル (2,616億円)、従業員は2万7,114人である²⁾。GM社はトヨタの約27倍の規模をもつといえよう。なおこのトヨタの指標には、トヨタ自動車販売KKを

1) *Fortune*, July., 1965, p. 150.

2) *op. cit.*, Aug., 1965, p. 170. 「プレジデント」, Vol. 3, No. 8, Aug., 1965, p. 130. 参照.

もふくめたものである。

フォード社、クライスラー社の規模はGM社ほどではないが、それでも上記ランキングの3位と7位にあって、その規模たるやいづれも国際的に抜群の地位をもっているのである³⁾。自動車メーカーの国際比較は第1表のとおりであり、もってアメリカ自動車メーカーの巨大さを示すことができる。

第1表 国別主要自動車会社比較 1964年

国 別	社 名	1964年 ランク	販 売 額 (100万ドル)	資 産 (100万ドル)	従 業 員 数 (人)	生 産 台 数 (1,000台)
アメリカ	General Motors	1	16,997	11,245	660,997	3,957
	Ford Motor	3	9,670	6,459	336,841	2,146
	Chrysler	6	4,287	2,421	142,410	1,242
	American Motors	55	1,009	421	29,666	394
日 本	ト ヨ タ	47	700	727	27,114	158
	日 産	64	628	906	35,478	123
	い す ず	120	363	512	15,227	27
ド イ ツ	Volkswagenwerk	6	1,999	733	104,778	
	Daimler-Benz	13	1,325	457	103,527	
イギリス	British Motor	14	1,243	600	95,470	
	Leyland Motor	72	566	437	54,500	
	Rootes Motors	132	336	212	27,000	
	Rolls-Royce	148	298	299	47,141	
イタリア	Fiat	10	1,453	1,300	124,336	
フランス	Renault	31	892	482	72,921	
	Citroën	48	694	306	45,000	
	Peugeot	84	521	202	27,200	
スウェーデン	Volvo	89	480	304	23,001	

(注1) 1964年ランクは、アメリカはアメリカ内最大500社中のランク、他はアメリカを除く世界最大200社中のランク。生産台数を除く資料は *Fortune*, July, Aug., 1965 の当該大会社順位表より引用。

(注2) 生産台数は乗用車生産台数、アメリカについては、A. M. A., *Automobile Facts and Figures*, 1965 p. 8. 日本については「自動車ジャーナル」66-3. 自動車業界統計資料(販売)より引用。

(注3) 各単位未満4捨5入。

2) かかる巨大な規模をもつメーカーを中軸にした自動車産業は、とうぜん他の関連産業部門と重要な産業連関性をもっている。すなわち1964年にアメリカで生産された各種の資材、製品のうち、つぎのような割合が自動車産業によって使用されている。

鋼22.4%，鉄22.0%，アルミニウム13.5%，銅12.8%，鉛50.0%，亜鉛35.0%，ニッケル14.0%，ゴム61.0%，板ガラス75.0%，ラジオ43.5%，エアコン装置22.7%。

さらに現在アメリカで使用されている自動車はじつに8,620万台にのぼり、それらが1年間に費消するガソリンは650億ガロン、それはアメリカの男、女、子供をふくめて、一人あたり約350ガロンの消費に相当する⁴⁾のだ。

3) *Fortune*, July., 1965, p. 150.

4), 5), 6)

William Bowen, *The Auto Industry's Road Ahead*, *Fortune*, June, 1965, pp. 14, 43, 48, 65.

A. M. A., *Automobile Facts and Figures*, 1965, pp. 14, 34, 50, 51.

また、アメリカの全事業所 460 万余のうち、じつに 80 万余の事業所が自動車関連事業所（製造、販売、部品、修理、パーキング事業、観光、燃料、運送、ハイウェイ建設）であって、その比重は 17.2 % である。6 事業所のうち 1 事業所が自動車に関連ある事業所だということになる。労働者についてみれば、その 3 人のうち 2 人は自動車およびその関連産業に従事しており、一般に 5 世帯のうち 4 世帯がすくなくとも 1 台以上の乗用車をもっている。そして自動車と部品とその燃料にたいする税収は、州の税収の 26%、連邦消費税収入の 40% を占め、消費者信用残額の 32% は自動車にかんするものである⁵⁾。

1964 年には新車の売上台数は 930 万台におよび、1965 年はさらにそれを上廻った⁶⁾。自動車、とくに乗用車の生産販売動向がアメリカ経済全体の動向につよい影響をもっており、逆にアメリカ経済の景気趨勢をうらなう指標として、自動車産業指数がつかわれるゆえんも、以上のような広汎な産業連関性にもとづくものであることが理解できる。

3) アメリカ自動車産業がもっている経済的重要性は、しかし 1) と 2) で述べた巨大性と産業連関性にとどまるものではない。そのうえに一産業部門の構造面において典型的な寡占構造を構築しており、いわゆる独占的産業組織 (monopolistic industrial structure) を形成している点も注目しなければならない。たとえば J. S. ベイン (Joe S. Bain) は産業組織として典型的な寡占構造をもつ部門として自動車産業部門をあげている⁷⁾。それはマーケット・ストラクチャー (市場構造)、マーケット・ビヘイビヤ (市場行動)、マーケット・パフォーマンス (市場成果) のいずれについても寡占構造そのものである。じつ 1964 年の乗用車販売台数 775 万台のうち、GM 社は 51%、フォード社 27.7%、クライスラー社 16% の集中度をしめしている。すでに 1964 年に老舗をはこったスチュードバカー社 (Studebaker—Packard Corp.) が、1953 年のクロスレイ社 (Crosley Co.)、1956 年のカイザー社 (Kaiser—Willys Co.) のあとをおって逼塞していらい、「インディペンデント」と称される独立小会社はアメリカン・モーターズ社 (American Motors Corp.) と特殊自動車メーカーたるチェッカー社 (Checker Motors Corp.) のみとなった。そしてこれら 2 社の生産販売シェアはわずかに 5% にすぎない。現在のアメリカ諸産業のうちこれ以上の典型的な寡占構造部門はない⁸⁾。

4) うえにのべたような実態をもつアメリカ自動車産業には、現時点においていくたの問題点をかかえている。3) にしめした寡占構造それ自体、すでに現代産業組織論として一つの重要な分析対象となっている。だが寡占構造について、J. S. ベイン流の把握と分析は事実認識に終始するものであって、ひろく産業発展にたいする本質的解明にすむことはできない。産業にたいするベイン流の分析方法と研究が無用だというのではない。ただそれが事実認識の枠内にとどまっているあいだは、産業発展の実態を理解しえないし、むしろ産業発展論を経済学的分析によって整理し、体系化するためにはベイン流の認識にくわえるに産業発展過程への遡及分析が不可欠であるというのである。わたくしはこの産業発展の遡及分析に本質的解明をみいだしたいとかんがえる。そして遡及分析を産業発展の本質的解明たらしめるためには、その産業の発展過程をばその部門を構成する産業資本の発展過程においてとらえ、かつ産業資本の発展を産業資本の対抗関係の展開過程として把握しなければならないとかんがえるのである。

ここにいう産業資本の対抗関係には、まず基本的対抗関係としての産業資本と労働との対抗関係が

7) Joe S. Bain, *Barriers to New Competition*, 1964, Chap. 6, またこれにかんしては、越後和典、工業経済—産業組織論— 昭和 40 年 に啓発されるところが多い。

8) A. M. A. *op. cit.*, p. 8. なお Checker Motors Corp. は消防車など特殊自動車メーカーである。

ある。これは資本主義の基本的対抗関係たる資本と労働との対抗関係の産業領域における発現である。この基本的対抗関係のうに各産業部門を構成する部門的産業資本の産業部門相互間にわたる対抗関係、いわば部門的対抗関係があり、さらに一産業部門を構成している個別産業資本（産業企業）の対抗関係、いわば企業の対抗関係の二者がある。そしてこのような内容をもった産業資本の対抗関係を歴史的発展的に解明するところに、現状分析としての産業発展論がそんざいする根拠としたいのである。

もちろん産業資本の対抗関係についてはさらに詳細に体系的に説明しなければならないが、それは別稿でおこなうこととし、本稿ではただ分析の方向を示唆するにとどめたい。

5) ともあれ、かかる観点からアメリカの自動車産業を取りあげるとき、わたしはつぎのような問題意識をもったのである。

アメリカで自動車産業が発生した19世紀末といえば、アメリカ資本主義はすでに独占段階にはいていた時期である。周知のようにアメリカでは1870年代に「プール」(pool)形態による独占の形成をみており、1879年には第一次スタンダード石油トラストが結成されたし、しかもこれを模範として1880年代には本格的な独占運動の進捗をみたのである。かくて1890年には『シャーマン反トラスト法』(Sherman Anti-trust Act of 1890)の制定をみた。だがそれは経済発展の法則を阻止しえずに、1891年には「10億ドル会社」として社会の耳目をおどろかせたユーエス・スチール社(United States Steel Co.)が設立されて、いごトラスト運動は一層の発展をとげたわけである⁹⁾。

ところで、プールは1853年にコネティカットの真鍮工業にあらわれたものを矯矢とされるが、1873年の恐慌を媒介としていご、製塩、火薬、封筒、ウィスキー、鉄線、釘などに結成をみた。ついで1880年代にはいるや、石油、棉実油、ウィスキー、砂糖、綱具などに「トラスティー方式」によるトラストが出現した。ここで注目すべきことは、プールなり、トラスティー方式なり、いわゆる独占形態をいちはやくとった産業部門は、当時においても経済の基幹部門をかたちづくっている部門ではなかったということである。石油部門にしても、現代の観念からすればそれはまさしくエネルギー部門の中核であり、化学工業の基盤としての実質をそなえているとかがえられるが、1880年代では石油は灯油として、鯨油にかわって照明用に使用されたにすぎない。その精製過程に産出する軽油、ガソリン類はむしろ引火爆発しやすく危険きわまりない厄介物として処分にこまった状態であった¹⁰⁾。

いわばアメリカでの初期の独占形成は、消費財、なかんづく市民生活に直結した商品生産部門を中心としてあらわれたのだ。そして露骨な独占価格政策の圧迫が消費財市場をとおして、市民生活をおびやかしたことを契機として、広範な反トラスト運動が抬頭し、1890年の反トラスト立法に結実したとみることができる。

ここでわたくしが注目したいのは、独占の発生が先駆的にあらわれた部門は、資本主義的にまっさきに発展した部門、たとえば紡績部門、ではなく、むしろ資本主義的開発という点では後発的、後進的な部門、しかも消費財部門であったということである。いわば「競争」から「独占」への発展は、現実の産業発展過程ではけっして直線的ではなかったということである。じつはここに独占形成にかんする「現状分析」的視角からの問題点の一つがあるとかんがえるのだ。そこでわたくしは、理論的には平均利潤の法則とその阻止について産業資本の対抗関係から分析し、資本主義における産業的不

9) アメリカの独占形成については多くの研究があるが、ここではさしあたって、Eliot Joahns, *The Trust Problems in the United States*, 1927. および、小原敬士、アメリカ独占資本主義の形成、昭和28年、を参照した。

10) E. B. Alderfer and H. E. Michl, *Economics of American Industry*, 1957, pp. 260~1.

均等発展と独占形成の関係を解析したいとかがえている。もちろんこれについてもあらためて体系的敘述を必要とするので本稿では割愛してさきへすすむことにしたい。

およそ独占の形成はがんらい資本間の本来的競争を抑圧して、独占的超過利潤を取得することを目的とする。したがってひとたび特定部門で独占が形成されるや、経済機構の有機性をとおして連鎖的に他部門にも伝播し、いわゆる独占形成運動があらわれるのである。そしてやがて横断的、縦断的独占の成立をみ、経済構造が独占的なものへと構造的変化をとげる。だが独占形成運動はすべての部門に齊一的に発現するのではない。そこには独占的部門と非独占的部門の併存状態があらわれ、その間に 4) でふれた産業資本の対抗関係を媒介としつつ独占の滲透がおこなわれるのである。かくて産業部門間の不均等性は、資本主義的開発の格差のほかに、部門構造的にみて独占的、非独占的の格差があらわれて産業資本の対抗関係にもいっそうの複雑さがくわわる。

さて独占段階における産業部門の不均等発展は、かくて産業部門の構造が独占的構造を構築したものと、そうでないものとの併存と対抗の関係としてとらえることができる。わたくしはかつてこの関係を「先進産業部門」と「後進産業部門」との対抗関係として把握した¹¹⁾。もちろんこの対抗関係は社会的総資本がつくりだす社会的総剰余価値の分配収奪関係を実体とするものである。しかもこの部門の対抗関係はそれぞれの部門を構成している個別産業資本間の直接的な対抗関係に還元しうるものである。

ところで独占資本がみずからの資本的特質にもとづいて、非独占資本の資本的発展を阻害し、その結果、資本的支配関係なくしては後進産業部門の発展は実現できないとするならば、いいかえればこのような段階的公式論が現実の産業発展につらぬかれるものとするならば、独占段階においてはもはや後進産業部門の『他部門＝独占的・先進産業部門からの独占的資本支配関係なき発展』は期待できないわけだ。だがアメリカの自動車産業の発展過程は、まさにこのことを否定する典型的な素材を提供しているのである。

6) アメリカにおいては1897年に企業の生産をスタートしたこの産業は、1920年にいたる期間にはげしい競争過程を展開した。しかもこの時期には先進産業部門からの資本的支配をうけることなく、もちろん特定の独占資本の支配的介入をうけることなく、後進産業部門としての典型的発展形態をしめたのである。そして1920年代初頭には部門的独占構造への推転を完了したのである¹²⁾。

このように後進産業部門たる自動車産業部門がしめた発展形態はどのような条件によってうまれたのであろうか。もちろん種々の解説がつけられよう。いわく、自動車にたいする需要の創造と増加。いわく、技術的条件。いわく、国民所得の上昇。等々。しかしたとえば自動車にたいする需要の創造と増加は、自動車の出現とその企業政策の結果であって原因ではない。「馬なし馬車」(horseless carriage) にたいする潜在的・不特定需要はあったが、それが有効需要として、経済的要因として具現したのはいうまでもなく自動車商品の市場出現の結果であり、かつ企業政策を媒介としてはじめて有効化しえたのである。また、その他の一般的条件はたしかに自動車産業発展の有効要因ではあった。けれどもこれら一般的条件はひとり自動車産業にのみ発展的效果をあたえるものではない。とすればすべての産業に効果を均てんさせうる一般的条件を、自動車産業部門が、すぐれてみずからの発展的要因として有効化せしめたものはなにか。わたくしは、一般的条件を特定産業部門の発展要因たらしめる起爆剤として、その部門の産業資本政策にこれをもとめようとおもう。

11) 拙稿、アメリカ自動車工業の生成過程、京都大学経済学会「経済論叢」89巻6号、昭和37年6月、所収、を参照されたい。

12) 上掲拙稿参照。

なぜならば、産業資本政策は産業資本の主体的な成長運動であり、それはみずからが属する産業部門の構造的特質と、さらにその部門をとりまく段階的経済構造との相関関係に対応してうちだされねばならないものだからである。そして産業資本政策そのものは、第三者的にみれば、前述の産業資本の対抗関係の投影であるからである。

7) 本稿は、このような観点からとりあげた別稿¹³⁾との関連のもとに、第一次世界大戦とアメリカ自動車産業の動向との関係をあきらかにするとともに、当時この部門で最先端をすすんでいたフォード社の発展過程を分析しようとしたものである。現代アメリカ資本主義の最大の産業部門である自動車産業の発展過程を、産業資本の対抗関係の分析という視角からとらえ、とくに同部門が競争構造から独占構造への推転をくりひろげた1910年代の後半、第一次世界大戦期の自動車産業資本政策の様態を分析して、事態の解明に資しようとするものである。

1 第一次世界大戦とアメリカ経済

第一次世界大戦がアメリカの経済的発展にスプリング・ボードとしてのやくわりをになったことは周知のところである。自動車産業の発展についてもまた第一次世界大戦のもつ意義はおおきい。ところでその事態の説明にはいるまえに、後の行論との関係から、まずアメリカの参戦の経過と戦時経済について概観しておきたい。

8) 1914年8月にヨーロッパで戦争が勃発するや、アメリカはいちはやく中立政策の堅持にかんする大統領声明を発表した。この年の8月4日のことである。

ヨーロッパの戦争についてアメリカ国民の世論はわいた。アメリカ人の人種構成の複雑さが戦争への関心を一層たかめ、しかもそのたかまりにつれて人種系統による感情的な社会対立をうみだす危険すら内包したのである。もちろんこのような国民的関心のたかまりが、そのまま参戦にむすびつくわけではないが、政府の態度いかんによっては深刻な国内問題をうみだす危険をはらんでいたのである。「戦争が合衆国に波及するかいなかはアメリカ人の言動のいかんにかかっている。真にアメリカを愛する者はかならずや正しい中立の精神のもとに行動し、また語ることをわたくしは期待するものである¹⁴⁾。」というウィルソン大統領の再三の中立声明は国内事情の深刻化を憂慮しての措置とうかがうこともできる。

ともあれ中立政策を確定したアメリカは、とうぜんに交戦国に対して国際法上の権利を主張しうるようになった。だが植民地再分割を実体とする第一次世界大戦は経済力戦争としての性格を濃厚にしていた。そしてそこから交戦国相互間に相手国の経済力をチェックする措置が講じられ、それがアメリカにたいする権利侵害となってはわかえてきた。

すなわち、1914年11月3日のイギリスによるヨーロッパ諸港封鎖宣言、貿易禁制品目の拡大、1915年2月のドイツによるイギリス周辺海域における無警告潜水艦攻撃宣言。この事態はアメリカの貿易とアメリカ人の自由な旅行の権利を侵害するものとして、それぞれ抗議されたことはいうまでもない。だが同年5月7日、イギリス船「ルンタニア号」の撃沈事件によって、また8月、「アラビック

13) 上掲拙稿のほか、つぎのものと関連する。拙稿、セルデン特許と Electric Vehicle Co., 同上誌, 91巻3号, 昭和38年3月, 所収。

拙稿, ALAM 対フォード自動車会社, 同上誌, 94巻1号, 昭和39年7月, 所収。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, 同上誌, 95巻1号静岡均教授記念号, 昭和40年1月, 所収。

14) Charles A. Beard and Mary R. Beard, *The Beard's New Basic History of the United States*, 1960. 松本, 岸村, 本間共訳, ビーアド新版アメリカ合衆国史, 1964. pp. 418~9. 参照。以下主として同書による。

号」の撃沈，翌1916年3月，フランス船「サセックス号」の撃沈によってアメリカ人が死亡した事件を契機として，対ドイツ感情は急速に悪化した¹⁵⁾。

参戦気運の濃化について憂慮したウィルソン大統領は，1916年春いご講和への積極的な工作をはじめたが功を奏さなかった。同年暮の総選挙に大統領に再選されたかれは，さらに翌1917年1月22日「勝利なき平和」の実現機関として国際連盟の構想を発表した。だが数日あとの1月31日にはドイツは無制限潜水艦戦を声明した。かくて2月3日かれは中立政策の余儀なき転換を国会に発表した。モルガン，ユー・エス・スチール，ベスレヘム・スチール，レミントン武器製造会社などの「死の商人」はただちに賛成の電報をうったという。しかしウィルソン大統領は平和への工作をひそかにつづけたが，アメリカ船「アルゴンキン号」など数隻が2，3月に撃沈されるにおよんで，4月2日ついにドイツとの国交断絶を要請した教書を国会に提出した。この教書は，上院では4月4日に82対6，下院では4月6日に373対50で可決され，ここにアメリカの参戦は決定したのである。

この日いご1918年11月11日の休戦までに，アメリカは7万5,000人以上の戦死者，20万人余の負傷者，行方不明，捕虜などの犠牲と，莫大な財政援助，物資補給を担当したのである。そして大戦そのものは1919年1月にパリ講和会議が開催，同年6月28日ドイツ代表の調印によって名実ともに終了した¹⁶⁾。

第2表の1 アメリカの国際貸借状況
(単位100万ドル)

項 目	1914 (7月1日)	1919 (12月31日)
資 産 (民間 a/c)		
証 券	862	2,576
直 接 投 資	2,652	3,880
短 期 信 用	—	500
計	3,514	6,956
負 債 (")		
証 券	5,440	1,623
直 接 投 資	1,310	900
差 押 資 産	—	662
短 期 信 用	450	800
計	7,200	3,985
差得民間所有分	-3,686	2,971
政府間債務		
米政府債権	—	9,982
米政府債務	—	391
差引米政府債権	—	9,591
総 純 資 産	-3,686	12,562

Cleona Lewis ; *America's Stake in International Investments*, 1938. p. 447

第2表の2 アメリカの長期海外投資指標

地域	項目 年次	構成比重		増加指数	
		1914	1919	1914	1919
ヨーロッパ		19.7	30.8	100	288
カナダ		24.6	24.0	100	178
キューバ西印度		9.6	9.4	100	180
メキシコ		24.3	14.1	100	107
中 米		2.65	1.78	100	122
南 米		10.4	12.0	100	212
アフリカ		0.37	0.48	100	235
アジア		7.0	4.7	100	126
大洋洲		0.48	0.84	100	318
金融機関		0.85	1.94	100	415
計		100	100	100	184
実 額		3,513.8	6,455.6	(単位100万ドル)	

C. Lewis ; *ibid.* p. 606. の資料より作成

(註) 構成比重における遠隔地域群比重は1914年37.95%，1919年48.82%である。

15) 「ルシタニア号」では1,198人が死亡，うちアメリカ人114人。「アラビック号」ではアメリカ人2人，フランス船「サセックス号」では数人のアメリカ人が死亡した。同上書，pp. 418～20。

16) 同上書，pp. 420～4. および アメリカ学会 訳編，原典アメリカ史，第5巻，昭和32年，pp. 66～71.参照。

9) このような経過のなかで、アメリカの経済はどのような変化をとげたであろうか。これについて若干の指標をながめ、ついで10) において戦時経済機構にふれてみたい。それがこの時期の自動車産業の動向にみせつな関連をもつからである。

まず、第一次世界大戦をへて、アメリカはいちやく債権国としての地位を確立した。すなわち、第2表のように、国際収支のいちじるしい順調により、国際貸借について長期、短期債権ともに債務をうわまわって、債権国としての実力をそなえたのである。とくにその主要部分をなす政府債権の伸長は「リパティール公債」による政府借款の増大によるものである。また民間債権の伸長は、戦前の海外投資の主流をしめていた直接投資が一段ののびをしめたうえに、証券投資があらたにめざましい進出をとげて直接投資を凌ぎ、国際投資関係のうえで本格的な債権国としての地歩をしめたのであった。

このような債権国への飛躍は、19世紀末いらいのアメリカ資本主義の構造的変化、すなわち独占構造の確立という事態がその背景をなしており、国際経済関係にあらわれた発展は国内経済の発展のあらわれであるといえることができる。本稿では紙幅のつごうによって諸種の生産指数や独占構造の具体的表示をさけたが、むしろその集約的表現として国際経済関係の実状をみたわけである¹⁷⁾。

第一次世界大戦が帝国主義戦争として、経済総力戦としての様相をそなえていたことは周知のところである。したがって交戦国にとってアメリカの経済力が注目のまよになったこともあきらかだ。じじつ参戦までに11億ドルの物資がアメリカから交戦国に輸出され、26億ドル余の外債がアメリカで公募された。そして連合国側への参戦気運がたかまった1916年後半からは、陸海軍の拡張、準戦時財政としての財政規模の拡大がはかられたのである。財政規模の推移は第3表のようであった。

大きな消耗を必要とした大戦への参加は、アメリカにとってもおおきな課題をになわすこととなった。すなわち1793～1815年のナポレオン戦争の直接戦費に相当する額が、参戦初年度のアメリカの戦費の半分にしかすぎず、また独立戦争の戦費額がわずか2日間で消費されたという例証¹⁸⁾は、第一次世界大戦の消耗度の大きさをものごたるにじゅうぶんである。そして1917年4月から1919年10月30日にいたる期間の財政支出総額は344億ドルにのぼり、それは独立いご財政制度が確立した1789年から1900年にいたる110年余の期間の連邦総支出の2倍にあたるものであった¹⁹⁾。

第3表 アメリカ連邦政府予算 (1911～22年)
単位100万ドル (未満4捨5入)

会計年度	歳入	歳出	過不足
1911	702	691	10.1
1912	693	690	2.7
1913	724	725	— 0.4
1914	735	735	— 0.4
1915	698	761	— 62.7
1916	783	735	48.5
1917	1,124	1,978	— 853.4
1918	3,665	12,697	— 9,032.1
1919	5,152	18,515	— 13,362.6
1920	6,695	6,403	291.2
1921	5,625	5,116	509.0
1922	4,109	3,373	736.5

(注) 各年度は7月1日より6月30日まで。

U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census. *Historical Statistics of the United States; Colonial Times to 1957, 1958, Series Y 254～257, p. 711.* より。

17) アメリカの国際投資の発展と国内経済構造との関係については、次の諸稿において分析した。

拙稿、アメリカ帝国主義における資本輸出の諸問題、日本経済政策学会「年報」Ⅲ、昭和27年、所収。

拙稿、第一次大戦前のアメリカの海外投資、京都大学経済学会「経済論叢」78巻3号、昭和31年9月、所収。

拙稿、第一次大戦期におけるアメリカの对外投资、同上誌、78巻6号、昭和31年12月、所収。

拙稿、米国外投資の成熟と停滞、同上誌、79巻3号、昭和32年3月、所収。

18) C. W. Wright, *Economic History of the United States*, 1948, p. 759.

19) *do.*, p. 762.

かかる莫大な戦費の調達、そして支出が、アメリカ経済に混乱をあたえないはずはない。そこで混乱をできるだけ軽減するための方策が論じられ、税制の改革と増税措置がおこなわれた。だが公債政策も併用されて「ビクトリー公債」にいたる5回の「リパティール公債」の発行による200億ドルの公債公募がおこなわれた。これが連合国にたいする政府借款の源泉となり、戦後長期戦債問題として1920年代の世界資本主義にゆううつな課題をなげかけたことは周知のとおりである。

さらに戦時財政の運用をより円滑ならしめるために金融機構の改革、(1914年11月の「ナショナル・バンク・システム」から「連邦準備システム」(Federal Reserve System)への更改、これによって連邦準備銀行券の発行と低準備率制による信用拡張がいぜんより容易にはなった。)がおこなわれて1917年9月には金本位の停止が実施、翌年4月には「ピッツマン法」(Pittman Act of 1918)による本位用銀の確保

第4表 アメリカの卸売物価指数, 1914~21年

年 月 指 数	年 月 指 数	年 月 指 数
1914. 7 100	1917. 3 161	1919. 4 203
" .12 98	" . 7 187	" .12 238
1915.12 106	" .12 183	1920. 5 272
1916.12 147	1918.11 206	1921. 6 148

C. W. Wright, *op. cit.*, p. 442.

(アメリカ労働局調べによる。)

組織化が必要となることはあきらかである。そこで1916年10月11日に「国家防衛会議」(Council of National Defence)が開設され、国家の安全と厚生のために産業と資源の調整にかんするアドバイスをこなう機関としてスタートした。そしてこの会議の下部機構として運送、技術と教育、薬品と医療、原材料、労働力等にかんする諸種の「局」(board)が設置された。1917年2月の兵器局(Munitions Board)もその一つである。この兵器局は参戦後まもない7月28日には「戦時産業局」(War Industries Board)に編成替えされた。軍需物資動員にさいして、関係政府機関のセクショナリズムの弊が累積し、動員の地域的、時間的渋滞と混乱の事態を排除するのがその意図であった。業界と政府のあいだに介在して、物資と労働力の調達を一手にひきうけた同局は、翌年春にはさらに権限が拡張された。そして調達のほかに、設備の管理、価格統制等の戦時経済のすべての領域にわたって広範な政策遂行機関となった²¹⁾。

戦時産業局が担当した価格統制は、1917年9月から強力におこなわれた。ヨーロッパからの需要の殺到がすでにアメリカの物価上昇傾向をうみだしていたところへ、参戦決定がいちだんとこれに拍車をかけたからだ。このときの価格統制の思想としては、戦時不当利潤のチェックという点にあった²²⁾。同朋が生死をかけているあいだに莫大な利潤を懐にいれるということにたいする国民的反感を、政策実施の根拠としたわけである。かかるムードがかなり根づよいものであったところから、後にみるように、H. フォード(Henry Ford)が兵器生産にあたって、その利潤のすべてを政府に寄付するとい

策も施行された²⁰⁾。

戦時財政金融事情の影響は端的に物価指数の変動にあらわれた。その実情は第4表のとおりである。もってアメリカ経済全体にあたえた戦争の影響を推測することができる。

10) 国民所得の30%にも相当する戦費の

支出にともなう、物資の動員にたいする

20) *do.*, pp. 763~4,

21) *do.*, pp. 743~4,

戦時産業局の権限拡張にあたって大統領はつぎのように同局の所管事項をしめした。1. あたらしい施設の開設、閉鎖。2. 既存施設の変更、新設施設の利用。3. 科学的、経済的、産業的立場からの資源および施設の保存。4. 価格および支払にかんする政府購入機関にたいする勧告。5. 一時的であれ、永久的であれ、それぞれの物資供給がじゅうぶんでない場合は、政府購入機関をとおして、それらの生産、引渡、割当にかんする優先権の決定をおこなうこと。6. 連合国にたいする輸入貿易の問題。 *op. cit.*, p. 745.

22) *do.*, p. 748.

う発言をしたとも推測される。ともあれ、「食糧・燃料管理局」(Food, Fuel Administration)の管轄の物資をのぞくすべての物資の価格統制を管掌する「戦時産業局」は、文字どおり戦時経済の立役者であった²³⁾。

戦時中の自動車産業はこの「戦時産業局」の管理下におかれ、業界からの人的援助や資材割当をめぐる問題などきわめて関連のふかい事情をもつことになったのである。

2. 第一次世界大戦とアメリカ自動車産業

第一次世界大戦がアメリカの自動車産業にあたえた影響はつぎの点に要約することができる。すなわちこの大戦が「自動車社会」(Automobile Society)と皮肉られた²⁴⁾1920年代のこの産業の発展期をむかえる基盤拡充の契機となった点である。このことは、あらたにトラックをふくめて自動車の飛躍的生産増大の傾向がこの時期にあらわれたこと、および戦時経済体制のなかでメーカー間の競争関係が漸次に収束にむかい、かつ階層分解をとげつつ、部門的独占構造への推転をしめしはじめたことにその論拠をもとめることができる。そしてこのことに関連する事象として、兵器生産力としての自動車産業資本の動向に注目すべきであろう。以下これらについてながめてみたい。

11) まず第一次世界大戦を中心とした時期の自動車生産販売の状況は第5表のとおりである。そこでは、1910年ごろまでの模索的試験製作の段階をおわって、本格的な大衆市場向けの大量生産が開始された様相をみることができる。これをさらに乗用車とトラック・バス部門にわけてながめれば、若干の相違をみとめることができる。すなわち、乗用車部門では1914年いご飛躍的な増産をみて、しかも卸売価額の増大傾向は生産台数の増大傾向にいくらかの“遅れ”をしめして

第5表 アメリカ内自動車生産販売高推移

年 次	乗 用 車		トラック、バス		合 計	
	台 数	金 額	台 数	金 額	台 数	金 額
1905	24	38	0.7	1	25	40
1906	33	61	0.8	1	34	62
1907	43	91	1.0	1	44	93
1908	63	135	1.5	2	65	137
1909	123	159	3.2	5	127	165
1910	181	215	6.0	9	187	225
1911	199	225	10.6	21	210	246
1912	356	335	22.0	43	378	378
1913	461	399	23.5	44	485	443
1914	548	420	24.9	44	573	465
1915	895	575	74.0	125	969	701
1916	1,525	921	92.1	161	1,617	1,082
1917	1,745	1,053	128.1	220	1,873	1,274
1918	943	801	227.2	434	1,170	1,236
1919	1,651	1,365	224.7	371	1,876	1,736
1920	1,905	1,809	321.7	423	2,227	2,232
1921	1,468	1,038	148.0	166	1,616	1,204
1922	2,274	1,494	269.9	226	2,544	1,720
1923	3,624	2,196	409.2	308	4,034	2,504
1924	3,185	1,970	416.6	318	3,602	2,288
1960	6,674	12,164	1,194.4	2,350	7,869	14,514
1961	5,542	10,285	1,133.8	2,155	6,676	12,441
1962	6,933	13,071	1,240.1	2,581	8,173	15,653
1963	7,637	14,427	1,462.7	3,090	9,100	17,517
1964	7,751	14,860	1,540.4	3,095	9,292	17,955

(注) 台数単位1,000台、金額単位100万ドル、各暦年。

A. M. A., *Automobile Facts and Figures*, 1965, p. 3.

23) 「第一次世界大戦は陸海軍のみによって戦かわれたものではない。かれらとともに『戦時産業局』もよく戦かったのだ。否、この分野ではむしろ同局は陸海軍よりもはるかに重要性をもっていたのだ。」との評もある。do. p. 746.

24) D. A. Moore は1911年から1922年の時期を大衆市場への、フォード、GM両社の努力をたかく評価している。Donald A. Moore, *The Automobile Industry*, 1954. Walter Adams, *The Structure of American Industry*, 2nd ed., 1954, p. 283.

いた。ところがアメリカの参戦によって生産は急減し、1918年に底をついた。だが休戦、講和にともない1919年には一挙に参戦前の水準を回復し、1920年にはさらに水準の訂正をしめした。しかもこの2カ年には、戦争による民間需要の繰り延べによって売手市場の様相があらわれ、卸売価額増加が生産増加に先行した。そして1920年の戦後恐慌に当面して、1921年は生産、価額ともに減少、その回復をまって1922年以後に本格的なブーム期をむかえるのである。

これにたいしてトラック・バス部門では、ようやく生産の緒についた矢先き、戦場でのトラックの利用が具体化して、いわゆる軍用トラックの需要が殺到した。かくて乗用車とは対照的に、参戦によってまさに驚威的な生産の増加があらわれたのである。価額趨勢もほぼ生産販売趨勢とおなじ軌道をおよんでいる。戦後の傾向はまた乗用車部門と同様であるが、初期的な大量生産による価格の引き下げ傾向の作用をよみとることができる。

戦争における自動車、とくにトラックの使用は、アメリカ関係では1912年に陸軍が北中国およびメキシコ出兵につかったのがはじまりだといわれる。翌1913年にはハイチでも使用された。けれどもそれらは試用的なものであって、本格的な使用は第一次世界大戦においてであった²⁵⁾。戦争の機械化、機動性の必要からとくにトラックの必要性和有効性が認識されたのである。そしてこのような事情によって、ヨーロッパからのトラック需要がアメリカの自動車業界に殺到したことはいうまでもない。

12) 第一次世界大戦の勃発について自動車業界はとくに生産体制の変更はおこなわないとの方針をとった。1917年4月の参戦まで自動車生産は平常操業の体制をつづけたのである。したがってこの期間は軍需要の契約をうける場合でも、乗用車の生産をさまたげないという契約条項をくわえることにした²⁶⁾。とくに戦争による景気の上昇は、ようやく軌道にのりかけた低廉大衆車にたいする国民大衆の需要を有効化しはじめた。上掲第5表の趨勢の背後には大衆車、中級車の需要増大傾向がながれていたとみななければならない。そしてこのブームのなかで、高級車メーカーは総じて小規模で外注依存度が大きく、しかも下請部品工場が軍需品下請に転向するという事情もあって生産があがらずに、大衆車ブームの枠外で業務逼塞をよぎなくされたのである。これにひきかえ大衆車、中級車メーカーたるフォード社、ブイック社 (Buick Motor Car Co.)、マックスウェル社 (Maxwell-Briscoe Motor Car Co.)、シボレー社 (Chevrolet Motor Car Co.)、ダッジ社 (Dodge Brothers Manufacturing Co.)、レオ社 (Reo Motor Car Co.)、オールズ社 (Olds Motor Works)、ページ社 (Paige-Detroit Motor Car Co.) などはいずれも注文をさばくのに30～60日を必要とするほどの盛況を呈したのであった²⁷⁾。

しかし平常操業をモットーとした自動車業界も、戦局の進展とともにしだいに戦争の影響にまきこまれていった。それがもっとも典型的にあらわれたのはトラック部門においてである。たとえばホワイト社 (White Motor Co.) は大戦の勃発直後にフランスからトラック500台の注文をうけたのを皮切りに、いご連合国側へ18,000台のトラックを納入した。ついで1917年には同社は生産をあげてトラック製造にきりかえている。またパッカード社 (Packard Motor Car Co.) もトラック部門を拡大し、1916年には乗用車生産をうわまわるようになった。『ホースレス・エイジ』 (Horseless Age) 誌が、第一次世界大戦はトラックをこのうえもなくひろく宣伝したと評したのもこのころである²⁸⁾。

すでにみたようにアメリカ政府は中立政策をつらぬく方針をかためてはいたが、事態の推移はしだ

25) John B. Rae, *American Automobile Manufacturers*, 1956, p. 123.

26) *do.*, p. 124.

27) *do.*, p. 124.

28) *do.* pp. 123～4.

いに参戦へかたむいていった。かくて1916年秋には国家防衛会議は軍需産業資源の調査を開始するとともに、軍用自動車の規格統一についての指令を發表した。これはハドソン社 (Hudson Motor Car Co.) の副社長 H. E. コフィン (Howard H. Coffin) が国家防衛会議のメンバーとして、メキシコ戦役の経験にもとづいて提案したことによる²⁹⁾。

13) 1917年4月のアメリカの参戦によって自動車業界の事情は一変した。業界はあげて、国家防衛会議自動車生産部 (Automobile Products Section of the Council of National Defense) と戦時産業局の監督下に編入されることになった。そして業界側はこれらの政府機関と交渉する組織をつくった。この交渉委員会のメンバーには、H. チャルマーズ (Hugh Chalmers) (全国自動車商議所 National Automobile Chamber of Commerce 代表)、J. R. リー (John R. Lee) (フォード社代表・メーカー代表) および A. W. コプランド (A. W. Copland) (部品業者代表) が選出された。この委員会はおもてむきは政府の要求と業界能力の調整を使命とするものであったが、じっさいは政府の不当な抑圧をチェックするのが目的であった。たとえば1917年末に戦時産業局が民間用自動車に合金鋼の使用を禁止する指令をだそうとしたとき、合金鋼の不足はまったくのデマであって、軍需消費に支障のないかぎり、合金鋼の使用について政府が直接干渉することなく、業界の自主性にゆだねるべきであると主張してゆずらなかった³⁰⁾。

ところがこの対立は業界と政府との対立から意外な方向へ発展した。すなわち業界内部の対立関係に移行したのである。

すでに12) にふれたように、当時の業界は大衆車、中級車メーカーと高級車メーカーとのあいだに企業規模の格差がかたちづくられていた。自動車ブームはもっぱら前者が謳歌したのにくらべて、後者は業績の不振をかこっていたし、前者が戦後の爆発的な売行き増大を期待したのにたいして、後者は暗沮たる先きゆきをなげいていた。そこへ政府がなげかけた原材料鋼鉄の配給、使用禁止政策は両者二様のうけとめかたをしたのだ。すなわち大衆車メーカー側はブームのなかで莫大な利潤をかくとくして、フォード社、ビュイック社、シボレー社などいずれもきたるべき自動車時代にそなえて生産設備の拡張をもくろんでいた。この時期に、かかる政府の政策が強行されることは企業の発展のバイタリティーをそこなうことはなほだしいものがあると解釈した。これにひきかえ高級車メーカーは、先きゆき期待うすのみとおしにたち、企業閉鎖を考慮するものが多かった。さすれば倒産閉業よりも政府統制を口実に企業全体を政府に移管して、その補償代金をもって再出発の資金とすることを得策とした³¹⁾。ここに合金鋼問題をめぐって業界に、大衆車メーカーと高級車メーカーの対立、すなわち大企業と小企業との対立関係が表面化したのである。

わたくしはこの問題のなかに、自動車産業部門の競争構造が崩壊して、独占構造へ推転していく過程の特徴をみいだすことができるのかんがえる。そこには大衆車メーカー即六メーカーの無限の発展

29) *do.*, pp. 124~5.

H. E. コffin は 1873 年オハイオの農家に生まれ、1893 年大学で機械工学を学んだ。かたわら郵便事務、集配の仕事にも従事した。1897 年にガソリン、スチーム両エンジンの実験研究を大学ではじめた。1902 年にオールズ社の研究部長として迎えられ、1905 年には主任技師に昇進した。同社では 4 シリダー車の設計に注目すべき業績をあげている。ついで 1909 年 2 月、ハドソン社の設立にあたり、発起株主として関係し副社長となる。同年 ALAM の技術研究部が『自動車技術者協会』(Society of Automobile Engineers ; SAE) に改組されるや、代表に選ばれて 1910 年には部品標準化を提唱して、その運動を強力に推進した。 *do.* p. 55, Lawrence H. Seltzer, *A Financial History of the American Automobile Industry*, 1928, p. 255, William Greenleaf, *Monopoly on Wheels*, 1961, pp. 79~80.

30) J. B. Rae, *op. cit.*, p. 125.

31) *do.*, p. 126.

的可能性と高級車メーカー即小メーカーの悲観的見とおしが、あまりにも対照的に、あまりにも露骨にあらわれているのではないか。本来的な競争構造ではいずれの個別資本も発展の可能性をいだって自由な競争を展開する。そこでは先発企業も後発企業もともに資本的発展をめざして競争的バイタリティーを燃焼さす。そしてこの競争が終焉に近づくにつれて個別資本間の資本金格差が確立してくるのである。資本金格差が『生きのこるもの』と『消えゆくもの』を峻別するのだ。かかる資本金格差即企業格差が表面化するとき、わたくしは競争構造の崩壊のきざしをみいだすことができるとかんがえる。それはやがて生きのこるべくして残った大企業による部門的独占構造の構築につづくのである。

1917年末の合金鋼問題はまさにこの事態を裏書きしているといえよう。

ところで合金鋼問題はつぎのような結末をみた。1918年になってようやく鉄不足がきりかになるや、戦時産業局は明確な指示をくださざるをえなくなった。すなわち、1918年下半年の自動車生産は前年の実績の50%とする。各会社の鋼鉄在庫率は各社均等とし、必要量以上の手持在庫はこれを不足する他社に移管する³²⁾と決定した。けだし大メーカーの意向を体した交渉委員会側の主張を多分にとり入れた決定とみることができる。もっともこの決定は同年11月の休戦によって発令されないままにおわっている。

14) アメリカの参戦ということが、それまでの反戦論者をもふくめて、朝野をあげて戦争への総力の結集という方向にまとめたことは事実であった。自動車業界ももちろんその例外ではない。すでにみたトラック生産の伸びにその端的な表現をみることができるが、業界の戦争協力はたんにトラック生産のみにとどまらなかった。直接的な軍事資材そのものの生産にも自動車産業のすぐれた技術とマス・プロ能力が動員されたのだ。その代表的な事例としては、1918年のウィリーズ社の銃運搬車と砲弾の生産、あるいはダッジ社の銃反動装置の製造などがあげられる³³⁾。またフォード社の「イーグル艇」の製作も有名である。これについては25)でふれることになる。ここでとくに注目したいことはこの時期に自動車産業が航空機生産におおきく寄与したことである。

げんざい、航空機産業はアメリカの諸産業のうち自動車産業につぐ巨大部門である。だが第一次世界大戦当時はまさに草分けの時代であった。ライト兄弟(Wright brothers)が初飛行に成功したのが1903年、L.ブレリオ(Louis Blériot)がイギリス海峡のカレー・ドーヴァー間をとんだのが1909年であった。そして翌1910年にはカーチス(Curtiss)がアルバーニー(Albany)・ニューヨーク間の飛行に成功した。これらの事件がまさに「世紀の壮挙」として世界の注目をあつめたわけだが、ことほどさように航空機そのものは「針金と木枠」(haywire-and-tomato-crate)の幼稚なものであった。そこへ第一次世界大戦の勃発と戦場での航空機の利用ということは、航空機の開発と製造のうえにおおきな刺激となったわけである。アメリカではこの時期のピークには1万5,000機が生産された³⁴⁾。

この時期の航空機の開発に自動車産業からの技術と設備の投入は一つのメリットであった。まず1917年、「自動車技術者協会」(Society of Automobile Engineers)が「自動機技術者協会」(Society of Automotive Engineers)と改称した。航空機用エンジンの開発研究をもあわせおこなうという意図によるものである。航空機の生産を担当しようとした自動車メーカーの例としてはウィリーズ社(Willys Corp.)があげられる。J. N. ウィリーズ³⁵⁾(John North Willys)が1917年にカーチス航

32) *do.*, p. 126.

33) *do.*, p. 126.

34) E. B. Alderfer and H. E. Michl, *op. cit.*, pp. 167~9. アメリカ製航空機は、休戦が予想よりはやかっただけで、ほとんどヨーロッパには送られていない。

35) J. N. ウィリーズは自転車業者であったが、1908年に Overland Co. の株式をひきうけて社長となり、Willys-Overland Co. を設立した。その後、Willys-Knight, Hudson, Chalmers, Electric Auto-Lite, Fisk Rubber, New Process Gear, Dusenber Motors などの諸会社を統合、支配して、1917年に Willys Corporation を設立して全体の統轄機関とした。J. B. Lae, *op. cit.*, pp. 9, 17, 46, 48, 49, 97.

空機会社 (Curtiss Airplane Co.) の社長となり、ウィリーズ・オーバーランド社 (Willys-Overland Co.) との合同を策したのがそれだ³⁶⁾。だが航空機業にたいする自動車業界の貢献としては、ぜんばん的には航空機用エンジンの開発と製造にその重心をもとめることができる。

すなわち大戦中にアメリカで開発された「リパティー」(Liberty) エンジンはきわめて優秀なものであったが、それはパッカード社 (Packard Motor Car Co.) の J. G. ヴィンセント (Jesse G. Vincent) の業績にかかるものであった。そして同エンジンの生産は、パッカード、キャディラック (Cadillac)、ビュイック、マーモン (Marmon)、フォード、リンカーン (Lincoln) の諸会社によって大量生産された。そのほか、シグナル社 (Signal Corp.) のエンジン設計部長の C. B. キング (Charles B. King) が数種のエンジンを設計し、なかでもイタリアン・バカッティ (Italian Bugatti) ・エンジンの改良型は2,000台余りつくられている。またすぐれたエンジン技師で自動車会社を営んでいた H. M. クレイン (Henry Middlebrook Crane) は自社の生産をあげて航空機用エンジンにきりかえた³⁷⁾。

ついでにつけくわえれば、航空機産業は大戦後1920年代をつうじて、いぜんとして低調な事態をつづけた。ようやく発展のきざしをしめした1929年には世界恐慌によって打撃をうけ、本格的な進展は第二次世界大戦期にもちこされたのである³⁸⁾。

大戦にたいする業界からの協力に、うえにみた物的協力のほかに、人的協力のあったこともふれておきたい。H. E. コフィンについては12) にふれたが、も一人ハドソン社の R. O. チャピン (Roy D. Chapin) にもふれておきたい。かれは1917年11月に国家防衛会議ハイウェイ交通委員会議長に任命され、交通麻痺を改善すべきハイウェイの建設計画を確立することになった。かつて1901年、かれは自動車ショーでデトロイト・ニューヨーク間を自動車で走破した経験をもっていた。デトロイトから、オンタリオ、ナイヤガラ、ロチェスター、アルバニーを経てニューヨークにいたる820マイルを、公道をよけて主として曳き舟路をはしり、ガソリン30ガロン、水80ガロンをつかい、7日半をついやして走破した。かれの道路改修に関する見識はこのような体験からうまれたものである。1917年当時の道路は16年まえにくらべればよくはなっていた。だが1916年の「連邦ハイウェイ法」(Federal Highway Act of 1916) の成果はまだみるべきものがなかった。1918年、かれは軍用トラックの輸送を、じゅうらいの汽車輸送をやめて、道路輸送によって積出港バルチモアにおくりだすことを提案した。これによって同年に1万8,000台のトラックを輸送することができた。これが改修道路の有効性を如実にしめすデモンストレーションとなり³⁹⁾、1920年代の道路改修政策の基礎ともなったのである。

15) 第一次世界大戦にたいするアメリカの参戦とアメリカの戦力について、ドイツ首脳部はおおきな誤算をおかしたといわれる。とくにその戦力の誤算に自動車業界の戦力的有効度の測定のあやまりが大きく影響したとはいえないだろうか。マス・プロ能力と機械技術、さらに業界の若さがアメリカの戦力をささえたのだとわたくしはかんがえたい。

3. 第一次世界大戦とフォード自動車会社

第一次世界大戦期におけるアメリカ自動車業界の動向を概観したあと、ここで当期のフォード資本

36) *do.*, p. 127.

37) *do.*, p. 127. H. M. クレインは後に GM 社の堅実な発展を実現した A. P. スローン (Alfred p. Sloan) と M. I. T. (Massachusetts Institute of Technology) の同期生であり、特製自動車のメーカーとして業界に入り、自己の会社を Bayonne (N. J.) に設立して1910年から15年まで社長として経営した。その2年間、Simplex Automobile Co. (New Brunswick, N. J.) の技術部門を委託された *do.*, pp. 116~7.

38) E. B. Alderfer and H. E. Michl, *op. cit.*, pp. 169~70.

39) J. B. Rae, *op. cit.*, pp. 31, 126~7.

がとった政策のうち大戦に直接かんれんのあるものについてながめてみよう。

16) 大戦を中心とした1910年代がアメリカの自動車産業発展過程のうえにしめる意義は11) にみたところである。ところでこの時期にもっともめざましい発展をとげたのはいうまでもなくフォード社である。同社がこの時期に示めた生産比重は第6表のとおりであって、競争他社にくらべてまさにかくだんの優位をしめしている。したがって業界にたいするリーダーシップはフォード社が牛耳っていたことを推測できる。じじつ1911年に ALAM との抗争で勝利をおさめていど、フォード社は業界に君臨する存在となった。ここに第一次世界大戦期の業界の内部事情を分析することは、フォード社の資本政策の実態をさぐることによって、その大部分の目的をたつすることができるとかんがえるのである。

1908年にT型車を完成したフォード社は、ひきつづいてその大量生産機構として、ハイランドパーク (Highland Park) 工場を設立した。1913年4月からは同工場でコンヴェヤーによる移動組立ラインの実験をはじめて、翌1914月1月には全工程の移動組立設備を完工、歴史的な大量生産方式が稼働を開始したのだ。そして大量生産の進捗につれて、年々価格引き下げ政策を強行し、全国的なディーラー組織の拡充と併行して大量販売の実をあげていった。単種大量生産・販売政策はまさに自動車産業部門の競争構造に適應した資本政策であって、その競争にいちはやく先頭をきったフォード資本

第6表 アメリカ主要自動車会社生産高, 1910~20年

年次	会 社	フォード	G	M	スチュード ベーカー	ダ ッ ジ	パッカード	ナッシュ	ハドソン	レ オ
		(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)
1910		19,051	39,300				4,318		4,107	6,588
1911		34,979	35,752	22,555			3,745		5,448	5,728
1912		76,150	49,538	28,523			4,559		5,449	6,342
1913		181,951	46,719	35,410			5,242		6,221	7,647
1914		264,972	58,987	35,460			4,415		7,199	12,745
1915		283,161	76,068	46,845		17,959	7,923		10,918	22,247
1916		534,108	50,048	65,885			18,572		33,186	27,811
1917		785,433	128,266	42,357		199,344	19,745	12,179	21,320	30,246
1918		708,355	不 明	23,864		85,459	21,280	21,019	13,343	20,158
1919		537,452	391,738	39,356		121,010	12,937	29,841	39,286	16,483
1920		1,074,336	393,075	51,474		145,389	21,650	40,984	48,439	32,800

(注) 次期間については各社下記のとおり、

フ ォ ー ド……1910~14年は9月30日に終る営業年度。1915年は7月31日に至る10カ月。1916~19年は7月31日に終る営業年度。1920年は4月30日に至る9カ月。

G M……1910年は9月30日に終る営業年度。1911年は7月31日に至る10カ月。1912~15年は7月31日に終る営業年度。1916年は12月31日に終る17カ月。1917~20年は12月31日に終る営業年度。

スチュードベーカー…各暦年。

ダ ッ ジ……1915, 16年に7月30日終る営業年度。その他暦年。

パ ッ カ ー ド……各8月31日に終る営業年度。

ナ ッ シ ュ……各11月30日に終る営業年度。

ハ ド ソ ン……1910, 11年は6月30に終る営業年度。1912月は6月8日に至る11カ月。1913年は6月30日に至る13カ月。1915年は5月31日に至る11カ月。1916年は12月5日に至る18カ月。1917年は11月30日に至る12カ月。その他11月30日に終る営業年度。

レ オ……1911年は9月30日に至る13カ月。1912年は9月30日に終る営業年度。1913年は8月31日に至る11カ月。1914年は10月31日に至る14カ月。1915年は8月31日に至る10カ月。その他8月31日に終る営業年度。

L. H. Seltzer, *op. cit.*, pp. 109, 119, 169, 213, 238, 246, 250, 253, 257, 260 より作成。

は、その地歩をかためるべき資本的自己防衛とともに徹底した経営的自己防衛の政策をつらぬいたのである。終始かわることなき利潤の再投資のみによる資本成長と、少数株主すら完全に排除して、1920年5月1日に同族会社へころもがえした経営政策がそれだ。

けれどもこのような「フォード型」ともいうべき特異な発展形態をしめした同社の成長も、じつは単線的な企業成長のみちをたどったわけではない。ようやく企業的にみとおしのたちはじめた1906年ごろから、たとえば ALAM との抗争（1903～11年）、デュラン＝ブリスコ（William Cropo Durant, Benjamin Briscoe）資本による買収申入れ（1908, 9年）、創業いらい同社の技術部門に多大の貢献をなしてきたダッジ兄弟（John F., Horace E. Dodge）による配当支払請求訴訟（1916～9年）など、いくつかの難局に直面してきたのであった。これらの諸問題はすでに別稿で分析したが⁴⁰⁾、第一次世界大戦もフォード資本にとってたしかに一つの問題をなげかけた事件であったのである。

ここに大戦にたいするフォード社の資本政策を分析するのだが、同社の資本政策主体たる H. フォード（Henry Ford）の大戦にたいする行動に焦点をあわせつつ、参戦前の J. S. コウゼンス（James S. Couzens）の辞任問題と、参戦後の兵器生産問題とをとりあげることにしたい。

i) コウゼンス問題

17) J. S. コウゼンスがフォード社を辞任した経緯について、まず大戦にたいする H. フォードの態度をしる必要がある。

大戦勃発当初、1914年秋ごろ H. フォードの脳裡にはすでに生産拡張の第二段階の構想が芽びいていた。同年1月に完成をみた移動組立ラインはすばらしい高能率をしめして、1914～15年の営業年度には30万台を生産し、乗用車の生産集中度は50%近いものがあった。そしてハイランド・パーク工場は56エーカーの敷地をもっていたが、これいじょうの拡張を実現することは困難であって、せいぜい50万台の生産を限度とするというみとおしがたっていた。かれはまたトラクター生産についてもふかい関心をもち、その実現を考慮していた。かくて1915年春、ディアボーン（Dearborn）の南西、ルージュ河（River Rouge）がデトロイト（Detroit）にむかってまがっているその場所を恰好な新工場用地にえらんで買収した。そしてとりあえずハイランド・パーク工場の鋳物工場と動力施設がうつされた。H. フォードはちかい将来に、熔鉱爐、コークス工場、トラクター工場の建設と100万台生産の夢を実現する大工場の建設をけいかくしていたのである⁴¹⁾。

このように工場拡張に傾倒していた H. フォードにとって、大戦は経営政策からみても邪魔にこそなれ、企業発展のうえにプラス材料になるなにもないものかんがえていた。そして1915年5月の「ルシタニア号」事件についても、警告下に船旅行することの不用意さを嘲笑する言辭を弄したという。またかれは同社で兵器生産を担当することを拒否して、兵器を生産するくらいなら工場が焼失した方がよいなどと発言した⁴²⁾。これらの態度が道義的な平和主義にもとづくものか否かはともかくとして、同年8月22日には軍備拡張を非難して「反戦宣言」をおこなったのである。

18) J. S. コウゼンスはこのような H. フォードの反戦的態度に感情相な反駁をかんじていた。か

40) 拙稿、前掲「フォード自動車会社の成長形態」参照。とくに ALAM 問題については、前掲拙稿「ALAM 対フォード自動車会社」を参照されたい。

41) Allan Nevins and Frank Ernest Hill, *Ford Expansion and Challenge: 1915~1932*, 1957, p. 22. なおフォード社および H. フォードにかんする資料としては、Keith Sward, *The Legend of Henry Ford*, 1948 など併照。ただし〔注〕関係には繁雑をさけるため、主として A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.* についてのみ表示した。

42) *do.*, p. 23.

れはがんらいカナダ生れであり、両親はイギリス人であった。したがって大戦勃発いらい連合国びいきであり、かねがねフォード社が全能力をあげて兵器をつくって連合軍に供給すべきであると主張していた。ここに H. フォードとの対立が表面化する契機があった。

J. S. コウゼンスは1903年にフォード社が創設されるとき、同社のパトロンたるデトロイトの石炭商 A. Y. マルカムソン (Alexander Y. Malcomson) の秘書として、110株を引受けて入社、いらいもっぱら同社の経理、経営面を一手にひきうけて尽力してきた。1906年、A. マルカムソンと H. フォードが生産車種について対立し、前者が去ったあとは、H. フォードがダッジ兄弟とともに技術面に没頭するのをささえて、経営管理、販売、宣伝など工場以外のあらゆる企業活動について有能な手腕を縦横にふるってきたのである。だが1911年に ALAM との抗争がおわり、フォード社の安定が実現されるにつれて、かれはしだいに政治にたいする関心をふかめた。と同時に本来的な業務にみずからの意欲をうしないはじめたのも事実であった。H. フォードは後年、当時を回想して、「この1年間、コウゼンスはわずかに84日しか会社にていなかった。」といっている⁴³⁾。J. S. コウゼンスは大戦後に上院議員となっている⁴⁴⁾ことから、この頃すでに政治的関心をもっていたことが推測できる。

このような事態のもとでは、しだいに社内におけるかれの存在は影のうすいものになっていった。たとえば1915年6月15日、副社長として記者会見をした際、リバー・ルージ工場の建設はここ3、4年はおこなわれなだろうとかたった。ところがその数日あと、H. フォードはあたらしいフォード事業センターの構想をしめして、利潤のすべてをリバー・ルージ工場建設資金として留保するむね発表したということがあった。

また1914年に H. フォードの諒解のもとにダッジ社 (Dodge-Brothers Inc.) を設立したダッジ兄弟は、1915年5月には海外子会社の設立をもくろんでいた。その場合、1914年の独立にあたってフォード社の株式持分にたいする110万ドルの配当が貴重な資金となったように、海外進出にもフォード社からの配当を計算にいれていた。そこでダッジ兄弟はリバー・ルージ工場建設計画の動きに注目して J. S. コウゼンスに様子をたしかめた。しかしかれからはなんら情報をえることなく、ひきつづき海外進出構想をねったという⁴⁵⁾。1915年なかば、すでに J. S. コウゼンスは社内において往年の実力をもってはいなかった証左とみることができる。

19) かくて H. フォードと J. S. コウゼンスの訣別のときはきたのだ。

すなわち1915年8月22日に H. フォードは反戦宣言をおこなった。この宣言は Ford Times に掲載された⁴⁶⁾。これをみた J. S. コウゼンスが不快の念を禁じえなかったことはあきらかである。とくに Ford Times はフォード社の PR 機関紙であって、編集は J. S. コウゼンスの監督のもとに、かれの部下たる N. A. ハウキンス (Norval A. Hawkins) と C. A. ブラウネル (Charles A. Brownell) が担当⁴⁷⁾していたから、かれの反感は倍加された。

ついで同年10月、ふたたび H. フォードの平和主義にかんする原稿が提出されたとき、J. S. コウゼンはこれを没稿にすべきだとかんがえて H. フォードに連絡した。だが H. フォードはこの処置を

43) *do.*, p. 11.

44) J. B. Rae, *op. cit.*, p. 33.

45) A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.*, pp. 22, 24. この問題はやがてダッジ兄弟による配当支払請求訴訟に発展するのである。

46) アメリカ政府の軍備拡張を非難したこの反戦宣言は、デトロイトのジャーナリストであった T. デラヴィーン (Theodore Delavigne) により執筆されたという。 *do.*, p. 23.

47) この二人はともにフォード社の宣伝と販売関係を担当管理していた。とくにハウキンスは1907年入社いご販売関係の諸問題をコウゼンスから肩替りしたほどの有能な人物であり、フォード社の PR はほとんどかれの手でおしすすめられてきた。 *do.*, p. 16.

拒否した。そこで J. S. コウゼンスは累積された憤満をぶちまけるべく辞職の意を表明した。一瞬たじろいだ H. フォードは、しかし、かれの辞意を承認したのであった。前後13年間にわたる緊密な両者の関係、苦楽をわかちあい、たすけあった、業界にその比をみない絶妙な一体性の崩壊としては、まさにあつけない幕切れというほかはない。

H. フォードはその数日あと、デトロイト・ニュース (Detroit News) 紙にこの事件のいきさつを發表した。そしていわく、「J. S. コウゼンスはフォード社の地位ある職員としてその職分をおこたった。かれが職務に熱心であったとき、わたしはそのかんがえを最上に尊重してきた。だが職務に不在のかれの思想は無価値である。しかもかれは政界入りのつよい希望をもっている。このことはフォード社の職務とは両立しない。かくてわたしはかれの辞職を承認したのだ。」

J. S. コウゼンスもフォードの談話に対抗して意見を發表した。平和と連合国にたいする戦時貸付および軍備問題について H. フォードと意見が対立し、最近とみにふかまったふたりの間の対立関係を破端にみちびいたのだとのべている。そして「わたし (J. S. コウゼンス) はもはや嵐のようにもてあそばれないように決心した。わたしは、生涯において、特定の誰かのためにはたらいだことはなかった。数年まえ、わたしがまだ自動車業界の『ひよっこ』であったときですら、親分的なものをもたなかった。わたしはいままで誰とでもよろこんで仕事をしてきたし、これからもするであろう。わたしは H. フォードと一緒に仕事をするのは好きだ。けれどもかれのために仕事をすることはおこわりだ⁴⁸⁾。」

1915年10月12日、J. S. コウゼンスは副社長と経理部長の辞任書を發送した。10月13日に取締役会はこの受理した。かくてかれは、一取締役としての名目的な地位のみをのぞいて、フォード社の中枢からそのすがたを消したのである⁴⁹⁾。

ii) H. フォードの反戦思想

20) H. フォードの反戦思想がなににゆらいするかはあきらかでない。一説としては幼児期からの母親の家庭教育によるものだともいわれる。彼女の2人の兄は、南北戦争で1人が戦死し、1人は傷ついた。1870年代初頭に彼女の父が死亡した遠因もこのことにあったという⁵⁰⁾。戦争の悲劇を体験した母親の情愛が H. フォードの人格に定着したこともじじつであろう。

第一次世界大戦における H. フォードの平和運動は1915年11月ごろから積極的なものになっていった。R. シュイムマー (Rosika Schwimmer) などの平和主義者との交渉をとおして、しだいにかつばつになり、1915年12月には平和委員会の運動としてヨーロッパへの訪問をおこなった⁵¹⁾。

のちに H. フォードは当時の心情を回想してこうのべている。「戦争はなにものをも生産しないし、なにものをもかくとくすることはできない。戦争でもうけたものがあるが、かれらは自分が戦争に参

48) *do.*, p. 24.

49) *do.*, p. 24.

50) H. フォード (1863~1947) の母親 Mary Litogot Ford (1897~76) は南北戦争の経験をもっており、彼女の弟の John は1862年12月12日にヴァージニアのフレデリックスブルグで戦死、兄 Barney は Henry がうまれる直前にゲッチスブルグで戦傷した。また母親の養父 Patrick O'Hern はいぜんにカナダでイギリス陸軍から褒賞をうけたが、これまた軍事的なことは性来好きではなかったという。 *do.*, pp. 31~2., A. Nevins & F. E. Hill, *Ford: the Times, the Man, the Company*, 1954, pp. 23, 39, 家系については、*do.*, pp. 639~44. 参照。

51) H. フォードの平和運動はすこぶる派手なものであり R. Schwimmer のほかに、Philip Snowden, Louis Lochner その他との提携がおこなわれた。かれの訪欧は「オスカー二世号」 (Oscar II) によるもので、訪問の各地でかなりのセンセーションをまきおこした。 *do.*, pp. 26~54.

加せずに、ほかのひとびとの犠牲によってもうけたのだ。まことの愛国者は戦争でもうけたりはしない。……『平和の船』によるアピールはそれはそれなりにわたしにまなばしめるものがあった。戦争が1916年におわっていたら、世界はいまとはずっとよくなっていたにちがいない。……わたしの戦争にたいする抵抗は、平和主義でも無抵抗主義にもとづくものでもなかった。……したがってひとたび参戦が決定されるや、フォード工業のすべての施設を政府の管理下におこうとしたのである⁵²⁾。」平和主義でも無抵抗主義でもない反戦運動を実行せしめたものはなにか。わたくしはそこにかれの実業家哲学をみいだしたいとおもう。

H. フォードの平和運動はそのあともつづく。1916年12月、かれはニューヨークで平和デモ行進の準備をしていた E. G. バルク (Emily Greene Balck) にその運動を支持するむねの電報をうった。翌1917年1月6日にはニューヨークの共和党クラブにたいして軍備拡充の共和党の方針にきびしい非難の申し入れをおこない、1月30日には L. ロックナー (Louis Lochner) と平和運動について会談した⁵³⁾。

21) このような H. フォードの態度はそこそ1週間たらずのうちに急転した。1917年2月3日、ウィルソン大統領が対ドイツ関係の急速な悪化を発表するや、2月5日に、宣戦布告があれば自社の設備のすべてを政府管理にゆだね、1セントの利潤もなしに軍需生産に協力するという発言をおこなった。アメリカ船の撃沈事件、メキシコにおけるドイツ人の陰謀事件の発表が、アメリカ人全般に、眼には眼、歯には歯の発想をおしひろげた。「わが国が戦争に参加していないばあい、交戦国のいずれの側をも援助するのは人道に反する。だがひとたび参戦となれば、この論理は摘要すべきではない⁵⁴⁾。」かくて実業家的愛国者 H. フォードの、平和の天使から戦火の神ヴァルカン (Vulcan) への変身が数日ならずのうちに起こされたのである。

ここにフォード社の軍需生産は開始されることになったのだが、その著名なものとしては、イギリス向けトラクター、病院自動車、リバティー航空機用エンジン、イーグル・ボート、タンクなどの製造がある。いか順次その業態をながめることにする。

iii) フォード社の軍需生産

22) イギリス向けのトラクターの生産は、直接的な軍事力資材の生産ではないが、イギリスの食糧事情の窮迫を緩和させるうえに寄与した点で注目された。

1914年4月7日、イギリスでのフォード社代理店を経営している P. L. D. ペルリー (Percival L. D. Perry) はフォード・トラクターをイギリスで生産することについて H. フォードに引き合いをおこなった。かれが食糧生産省にも関係しており、Royal Agricultural Society に各種トラクターのテストをおこなわしめたけっか、フォード・トラクターの優秀性が証明されたからである。H. フォードはおりかえしてこれをひきうける回答をし、C. E. ソレンセン (Charles E. Sorensen) を派遣して担当させることにした。けれども設備建設の途中、6月のドイツ空軍によるイギリス襲撃によって事態は一転した。イギリス政府が国内の工場をもっぱら航空機エンジンの生産に結集する方針を決定したからである。P. L. D. ペルリーはただちにこのむねを連絡するとともに、イギリス向けトラクターをアメリカで生産するよう依頼した。そこでディャボンの Henry Ford & San Co. でこれの引受けることになった。まずイギリス向けに6,000台の注文をうけ、C. E. ソレンセンの管理の

52) H. Ford, *My Life and Work*, 1924, pp. 240~6.

53) A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.*, p. 55.

54) H. Ford, *op. cit.*, p. 246.

もとに生産を開始した。

1917年暮までにはわずかに254台しかつくられなかったが、翌年1月からスピード・アップし、1918年4月には7,000台を生産した。そしてイギリス向けと併行して国内向けトラクターも生産し、6月には1万3,463台の注文をうけると同時に5,067台を引渡した。このトラクターが、ようやくドイツのUボートによって輸入が困難となったイギリスの食糧事情に希望をあたえたのである。のちにフォード社はイギリス軍需省から賞賛されている⁵⁵⁾。

23) 病院自動車の注文2,000台分は、フォード社にたいするアメリカ政府からの初めての軍需注文として、1917年5月10日になされた。フォード病院自動車はそれいぜんに、イギリスのペルリー社（フォード系）によってもつくられ、フランスのフォード支工場でもフォード車のシャーシをもちいて製造されており、戦場での活躍はすでにみとめられていた。またハーバード、エール大学の学生募金がフランスにおくられ、フォード病院自動車17台が生産されたこともあった。このような事情のもとにフォード社は5月30日にこの注文を承諾した⁵⁶⁾。

また同年10月には鉄兜82万個の注文があったが、H. フォードは気乗りしなかったようである⁵⁷⁾。

24) 1917年8月末、H. フォードは自社の大量生産能力と技術をじゅうぶんに発揮できる協力事業として航空機生産をおもいついた。そこでイギリスのP. L. D. ペルリーに捕獲されたドイツ戦闘機をアメリカへ送るよう依頼した。だがこれにはアメリカ軍からイギリス軍への公式依頼が必要であった。かれは奔走したけれども政府の認可はえられなかった。というのはこの頃すでにアメリカ政府は「リバティー」(Liberty) エンジンの生産をフォード社に担当することをきめていたからである。

すでにみたように「リバティー」エンジンは航空機用エンジンとしてパッカード社の技術担当副社長J. G. ヴィンセント (Jesse G. Vincent)⁵⁸⁾ によって開発され、1917年5月には第3型を完成した。パッカード社長A. マコーレー (Alvan Macauley) はこれを政府に提供し、量産を勧めるとともに、他社による生産も承諾した。かくて連合軍代表会議により、6月4日、「リバティー」エンジンは連合軍航空機用エンジンとして正式採用が決定した。これによってイギリス、フランス向け航空機2万2,000台にのぼる「航空機生産局」(Aircraft Production Board) の計画は実現のみとおしをたてることができた。

けれども同エンジンの量産実施過程ではさらに解決しなければならない問題にゆきあたった。シリンダーの低廉量産の実現と馬力アップの問題がこれであった。

シリンダー製造はエンジンの量産実現の隘路をなすであろうことは当初から予測されていた。そこでこれをフォード社に担当させるとの方針はかなりはやくからきめられていたと推測できる。8月の捕獲ドイツ戦闘機ひきわたしのH. フォードの要望が実現されなかったことからいえる。具体的にはシリンダーの量産について、航空機調達部H. H. イモンズ (Harold H. Emmons) は7月にH. フォードをたずねて、シリンダーの低廉量産の問題解決を依頼した。フォード社技術陣のC. H. ウイ

55) A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.*, pp. 58~63. Henry Ford & San Co. はかねて H. フォードが夢みていたトラクター生産を専門におこなう会社として、1917年7月27日付で設立された会社である。資本金100万はすべて、Henry, Clara, Edsel の3人の家族で引受けられた。当時のトラクター生産能率は、1918年4月では日産64台、7月では131台であった。do., pp. 60, 63.

56) do., p. 63.

57) do., p. 64.

58) J. G. ヴィンセントは A. マコーレーによってパッカード社に1912年に紹介入社した。かれは International Correspondence Schools で工学をまなび、Burroughs で発明関係の仕事をしていたが同地にいた A. マコーレーにみいだされ、技術担当副社長にむかえられた。かれは同社に入社前2年間、ハドソン社の技術部で H. E. コフィンの訓陶を受けている。J. B. Rae, *op. cit.*, p. 116.

ルズ (C. Harold Wills), J. フィンドレイター (John Findlater), C. イームド (Carl Emde) はこの課題をかいけつした。じゅうらいの棒鋼 (billet) 鍛造法から鋼管 (tubing) 法にかえることによって、単位当たり原価を24ドルから6ドル25セントにひきさげることに成功したのである。フォード社は70万本を受注した。

なおエンジンの生産については同社5,000台のほか、パッカード社、リンカーン社 (Lincoln Motor Co.) 各6,000台、ノーダイク・マーモン社 (Nordyke and Marmon Co.) 3,000台の発注がなされた。いずれも当時の業界大手メーカーであったことはいうまでもない。フォード社への発注は10月で、11月22日に受注契約が締結された⁵⁹⁾。

当初、政府発注の「リバティー」エンジンは8シリンダー、225 hpのものであったが、そのご戦闘に有効であるには400 hp いじょうのエンジンが必要であることが判明した。このため12シリンダー・エンジンに変更しなければならずフォード社にとっては、これは大問題であった。といののは設備変更として、あらたに52万1,000平方フィートの工場床面積が必要であり、かつ既設の1万4,200台の機械のうち、ひきつづき使用可能のものはわずかに420台にすぎなかったからである。また馬力アップによってベヤリングの改良も必要であった。しかしフォード社はこれら問題のすべてをのりきったのである⁶⁰⁾。

フォード社が「リバティー」エンジンの生産をはじめたのは、うえにしるした諸問題解決のあとで、1918年5月7日からであった。政府発注量も当初の5,000台から1万2,000台に増加した。生産能率も、9月811台、10月1,059台、11月1,201台、12月125台であり、ピーク時には1万1,000人の従業員がこの部門に従事した。11月には1日75台、ないし、16時間に100台の能率をしめした。これは、ピストンに移動組立法、クランク・ケースの洗い上げにコンベヤー・システムをつかい、エンジン組立に自動車組立ラインを利用するなど、すべての施設と能力を傾注した結果によるものである。同社の「リバティー」エンジンの生産総原価額は3,539万9,900ドルにのぼったと算定される。なお同社の場合、11月の休戦いご急速に軍需生産はストップされたことが特徴である⁶¹⁾。

25) 「リバティー」エンジンの生産につづいて、「イーグル」艇 (Eagle boat) の生産経過をながめてみよう。前者が兵器部品の生産にたいして、後者は26) にみるタンクとともに完成兵器生産として注目すべきものがある。

H. フォードが船舶生産に関心をもったのは、1917年夏に、ウィルソン大統領と会談したときにはじまるといふ。大統領はこのときかれに「海運局」(U. S. Shipping Board) に就任することを希望した。かれの手腕によって、かねがね不評をうけていた「緊急商船隊公社」(Emergency Fleet Corporation) のたてなおしを期待したのである。この時はE. G. リーボルド⁶²⁾ (Ernest G. Liebold) の忠告によって引きうけなかったが、これを契機として船舶建造に関心がふかまったのはたしかである。そのご海運局長 E. N. ハーリー (Edward N. Hwrlay) と事態にかんする意見交換をしたさい、

59) A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.*, pp. 66~7.

60) エンジンの設計変更にもなう設備変更は、ジグ、種々の造作、測量器類にいたるまであらたにつくりなおされた。とくにベヤリングの改善はフォード技術陣の優秀性をしめすものとして評価され、1918年6月いごは他社向けにも生産された。do., pp. 67~8.

61) do., pp. 68~9.

62) E. G. リーボルドはその経理手腕をかわれて、1912年に J. S. コウゼンスによってフォード社にはいり、フォード社向けの銀行をハイランド・パークに設立する仕事を担当した。完了ののち、H. フォードの個人的な経理をもひきうけ、ヘンリー・フォード病院、トラクター実験など重要なことがらに H. フォードの代理人として行動するようになった。ドイツ系であり、プロシヤ的な謹厳性、几張面さが H. フォードに信頼され、よき相談相手となった (do., pp. 12~3.). J. S. コウゼンスの退社後はかれにかわる人物であったようである。

H. フォードは船舶についても、撃沈される以上に量産すべきことを強調した。同一型船舶の量産というフォードの見解はこの際じゅうぶん傾聴にあたいたるものであった。大統領と局長の要請によって11月7日に、H. フォードは同局顧問メンバーになったのである⁶³⁾。

当時連合国にとって焦眉の急を要する問題としては対ドイツ潜水艦対策であった。そこでフォード提案は逐潜艇建造に適用されることになった。艇種としてイギリス海軍のPボートが選定された。だが同艇はあまりにも小型で、無蓋船様式 (open vessel) なので、設備、艤装ともに貧弱であり、航続期間も4、5日程度であった。そこで設計変更がなされた。船体板の平板化、大型化、とともに対空砲、4インチ対潜水艦砲、T. A. エジソン (Thomas Alva Edison) 考案にかかる潜水艦探知装置などの装備もとりにれることになった。設計は12月中旬に完成し、「イーグル」(“Eagle”) の名称もきまった⁶⁴⁾。

なお同艇の推進装置にはスチーム・エンジンのかわりにスチーム・タービンを採用するように H. フォードの提案がなされた。海軍ではタービン技術に不足しているところから、「イーグル艇」の建造をフォード社に委託することになったのである⁶⁵⁾。

1918年1月14日、「イーグル」艇建造の引き合いが政府によってフォード社になされた。同社は建造費を1隻当たり27万5,000ドルと見積ったが、政府は若干の引き下げを要求した。これにたいしてフォード側は、製造経過をみて引き下げの余地ができれば引き下げることを主張し、かつ建造のための施設費を350万ドルと見込み、これを政府負担とすること。またその施設は終戦後には同社または他の買手に売却することを付帯条件として要求した。そして契約が成立するや、1月17日にまず100隻が発注されたのである⁶⁶⁾。

H. フォードは早速、W. S. クヌードセン⁶⁷⁾ (William S. Knudsen) を生産管理者に任命し、専用工場敷地にルージ工場用地の18エーカーをあて、鋭意、施設の整備にあたらしめた。専用施設としては、工場のほかに、倉庫、ドック、進水用岸壁、運河などが必要であった。組立工場は、間口1,700フィート、奥行350フィート、高さ100フィートの大工場が、A. カーン (Albert Kahn) により設計された。内部機構は、W. S. クヌードセンの考案によって、7隻を運べるラインを3連、すなわち21隻を同時に作業しうる巨大ラインをとりつけた。かれの設計では63のシフトが21の梁につけられ、200トン、200フィートの艇1隻がそれで建造できるようにされていたという⁶⁸⁾。

63) *do.*, p. 69.

64) Pボート建造提案はイギリス海軍の Sidney Houghton がハーリー、フォード、リーボルドの会談で主張した。同艇の設計変更は海軍技術部の Robert Stocker を中心として D. W. Taylor, Robert S. Griffin, Charles W. Dyson, S. M. Robinson などが担当した。なお船体板の平板化は大量生産を容易にするためであった。 *do.*, pp. 69~71.

65) *do.*, p. 70.

66) 建造計画としては、第1号艇納入は5カ月いないとし、その翌月には10隻、翌々月には20隻以上、いご毎月25隻以上を納入することが確認された。 *do.*, p. 71.

67) W. S. クヌードセンは1879年デンマークのコペンハーゲンに生れ、20才で渡米、ニューヨークの造船所につとめた。1902年に Keim Mill にはいった。同社は当初自転車メーカーであったが蒸気自動車を手がけ、のち自動車用圧延鋼部品のメーカーとなった。1908年いごフォード社の下請となり、フォード社の拡大にともなう同社も拡張をはかったが資金不足におちいり、1911年にフォード社が買収した。フォード社の部品自家生産方針によるものであった。1912年 Keim 工場でストライキがおたつたのをきっかけに、それまでのバックファローを閉鎖してデトロイトへうつした。このとき Keim の技術陣はフォード社にはいった。W. S. クヌードセンもこのときに移籍した。Keim 社買収時にかれは工場長をしており、工場配置、生産工程などにかんする知識経験にすぐれたものをもっていた。なおかれのほかに John R. Lee, William H. Smith などが Keim 社から入社、あたかもダッジ兄弟の退社によるフォード社技術陣の空席をうずめるかたちとなったのである。 *do.*, p. 16, J. B. Rae, *op. cit.*, pp. 106~7.

68) A. Nevins and F. E. Hill, *op. cit.*, p. 72.

種々の苦心がほどこされ、ともかく施設は1918年5月には完成した。けれども艇の建造は、これまた自動車の場合にくらべて数倍の困難事であった。W. S. クヌードセンは自己の体験と工場模型による実験をかさねて、文字どおりステップ・バイ・ステップの努力をつみあげたという。そしてようやく7月10日午後7時、第1号艇の進水にこぎつけた⁶⁹⁾。

進水後の艤装についても、熟練工の不足、ニューアーク・ミヤドウズ (Newark Meadows, N. J.) の艤装工場の建設の遅れなどの隘路があったが、8月1日に第1号艇は予定どおり完成したのであった⁷⁰⁾。

「イーグル」艇の生産はフォード社にとってまことに困難な事業であったことはあきらかである。同工程の従業員は不足をかちながら1918年7月の4,380人からピーク時(9月)には8,000人に増加した。だが建造の進度は予定よりはるかにおくれて、休戦の11月によりやく7隻が完成したにすぎなかった。だが皮肉にもその間に生産体制は軌道にのりはじめたのである。1919年1月9日に第13号艇が進水、2月17日には15隻がドックに勢揃いしたし、第59号艇は竜骨がすえつけられて10日間で完成された。ちなみに政府からの発注は100隻から112隻へ、そして戦局の変化によって60隻にかわった⁷¹⁾。

総経費4,610万4,042ドルにのぼる「イーグル」艇建造はフォード社の軍需生産のうちで最大のものであった。しかも自動車とはまったく性格を異にした駆潜艇の製造は、技術的にみても負担過重な事業であったに相違ない。だがこの荷重をフォード資本はみごとに解決した。同艇の性能は北海の嵐にもたえぬいたという⁷²⁾。まさに技術と資本の威力をじゅうぶんにしめした事業であり、フォード資本の若いバイタリティーをみることができる。

26) フォード社は1918年に、軽量特殊鋼の開発にもとづいて、陸軍用小型タンクを製造することになった。3月25日、2人乗り小型タンク9万台の注文をかわきりに、E. フェークス (Eugene Farkas) が製作した3人乗り6トン・タンクについても受注した。前者はエンジンにT型車のものを、後者はフォード・トラックのものを使用したものである。10月1日にこれら小型タンク1万5,000台の発注があった。3人乗り小型タンクは1台6,000ドルである。

試験用タンク15台を製作し、その一部がフランスにおくられたあと、10月中にとりあえず3人乗りタンク1,000台の契約が成立した。フォード社はこれにかんれんして、203社の部品メーカーと下請契約をむすんだが、11月の休戦によって契約を破棄することになった。

このことがまた下請契約の破棄補償問題をうみだすことになるが、それはともかくとして、総額8,700万ドルにのぼったタンク生産契約は、上記の「リバティー」エンジン、「イーグル」艇の生産にならぶフォード社の三大軍需生産の一つである⁷³⁾。

27) フォード社は、以上にみたように、諸種の軍需生産についてめざましい政府への協力をおこな

69) *do.*, p. 72. 進水方法も通常のやり方とはきわめてことなり、世間の注目をあびたのだが、その詳細は割愛したい。*do.*, 72~3を参照されたい。

進水した艇の長さは204フィート、巾は25フィートであった。

70) *do.*, pp. 73~4.

71) *do.*, pp. 74~5.

72) *do.*, pp. 75~6. H. フォードは1918年12月くらい、「イーグル」艇の性能についてデーターをあつめたが、いずれも満足すべきものであった。1919年8月17日の第1号艇長の手紙では同年4月からロシアの沿岸の氷の厚い海域での活躍にも少しの損傷もなかったとしるしている。第2、3号艇についても同様であったという。

73) *do.*, pp. 76~7. フォード社が開発した特殊鋼は、従来の鋼の1/2の重量で同等の強度をもつといわれたし、3月に発注のあった2人乗りタンクは、1台で小銃兵の50人に相当する威力をもつと推定されていた(p. 76.)。

ったし、単に物的生産のみならず、人的にも協力への実をあげている。上記の E. ファーカスは空軍力増強のためにロボット爆撃機の設計をした。それは第二次世界大戦の V 1 号の先駆的設計だといわれる。またすでに紹介した C. E. ソレンセン、W. S. クヌードセンのほか、N. ホーキンス (Norval Hawkins), J. R. リー (John R. Lee), W. B. メイヨー (William B. Mayo) などの技術、管理スタッフが軍や政府への出向をとおして協力した⁷⁴⁾。

このような全社あげての戦争協力はとうぜんに平常操業の縮少をともなったことはいうまでもない。フォード社の乗用車生産はすでに 1917 年 11 月 26 日には日産 527 台となり、参戦前平均生産水準より半減した。ついで翌 18 年 7 月 31 日いごは生産を停止し、組立工程のみの稼働となった。10 月の生産は 9,326 台、11 月は 5,954 台で 1 日約 300~200 台であり、しかもそれらは実質的にはすべて政府用のものであった⁷⁵⁾のである。

iv) フォード社の内面的苦悩

28) 参戦いごすべての能力をさいて戦争協力にまいしんしたフォード社は、しかし内面的にいくつかの苦悩をもったのである。そのおもなものとしては、E. フォードの徴兵忌避と敵性従業員の問題、および戦時利潤返還の問題である。いかこれについて素描しよう。

29) E. フォード (Edsel Ford) は、のちにフォード社の第 2 代目社長に就任するが、H. フォードの一人息子である。アメリカの参戦は E. フォードの 24 才のときであった。参戦とともにかれは召集をうけたが、フォード社の生産要員であるとの理由によって召集解除の提訴をおこなった。しかし 1917 年 10 月 7 日に提訴は却下された。このためさらに大統領にたいする提訴をした。そしてまず「審理中」(2 A クラス)の処理をうけ、ついで「軍需産業要員」(3 L クラス)の判定をうけて召集が解除された⁷⁶⁾。

このことについてかれの友人間では、「イーグル艇」の製造とひきかえに、予備役編入をとりひきしたのだとの非難がたかまった⁷⁷⁾。

フォード資本の威力が大統領に、息子の召集解除の圧力をかけたかどうかはわからないが、フォード親子の精神的な苦悩の一つとなったことはあきらかである。参戦前の平和運動についての H. フォードの活躍、参戦後の驚威的な戦争協力の実績、のいずれについてもその根底に E. フォードにかかわる H. フォードの親心がおおきなウェイトをしめていたとかがえるのは酷にすぎるであろうか。

30) フォード社の敵性従業員問題とはつぎのようなものであった。同社の従業員のなかには、ドイツ系、ハンガリー系の従業員がいたことはいうまでもない。アメリカの民族構成からみて、これはとくに異とすることがらではない。だがかれらの名前やことばのなまりのためにアメリカ防衛連盟 (American Protective League) の地方支部からにらまれることがあった。フォード社のスタッフのなかでもドイツ系の E. G. リーボルド、C. イームドがマークされた。E. G. リーボルドはちよとしたドイツの帰趨についての発言が、ドイツとの内通によるものではないかと疑われたのであった。しかし C. イームドの場合はさらに深刻な問題を提起した。

74) *do.*, p. 64.

75) *do.*, p. 77.

76) *do.*, pp. 77~8.

77) *do.*, p. 78. この件について、E. フォード自身も弁明しているし、戦場にたつよりも軍需生産に挺身する方がより有効であったことを強調している。またデトロイト・ニュース紙の E. G. ピップ (Edwin G. Pipp) は、E. フォードの立場としては、軍服をきるよりも、工場にのこることの方がいかに勇気のいることであったかと指摘している (*do.*, p. 78). このような弁護論のあること自体、精神的苦悩があったことをしめすものといえよう。

1918年11月の選挙にあたって、H. フォードはウィルソン大統領に親交があったところから、ミシガン州上院議員民主党候補者に指名された。これにたいして同州の共和党支部は妨害行為にでた。かれらは11月3日、日曜日の朝刊（フリー・プレス、デトロイト）紙上に全面記事としてつぎのような広告を掲載した。すなわち、C. イームドはドイツ人であり、しかも親独派である。そのかれはフォード社の「リパティエ」エンジンの製図関係の責任者である。もしかかれがフォード工場や同エンジン生産にかんする計画や写真を利敵行為につかおうとすればできる立場にある。H. フォードはまさにその機会をかれにあたえようとしているのだ、と。もちろん、C. イームドはアメリカ籍をもった市民であったし、利敵行為云々は無根のじじつであることはいうまでもない。しかもこの悪質な広告が、投票日の2日前、日曜日の朝におこなわれたことは候補者H. フォードの牽制をねらったことをものがたっている。

H. フォードが強硬な反駁をおこなったことはいうまでもない。C. イームドを弁護し、自己の所信を表明したかれの態度は毅然たるものであったという⁷⁸⁾。

たんなる選挙妨害事件としてみればよくある事件ではあるが、戦時下、人種系統問題が注目されていた時だけに、フォード社としても軽視できない問題であったにちがいない。さらにこの問題がC. E. フューズ（Charles Evans Hughes）判事を長とする航空機生産状況を調査するフューズ委員会にとりあげられた⁷⁹⁾点からも、フォード社にとっては一つの困惑事であった。

31) 戦時利得返還問題は、他のトラブルとくらべてH. フォードの人格にかかわる問題として、その始末をどのようにつけるかを世間が注視した問題として、最大の苦悩であった。ここにその経緯をながめておきたい。

H. フォードが反戦運動に関連して、戦時利得につよい反感をもっていたことは、すでに20) にふれたところである。そこでかれが軍需生産をひきうけざるをえなくなった場合、軍需契約によって生じるすべての利潤を政府に返還し、かつ軍需生産用の自社の施設設備も政府に移管するむねの発言をおこなったのである。1917年2月、ようやくアメリカの対ドイツ関係が断絶にむかいつつあった時期のことである⁸⁰⁾。

このことが当時のH. フォードにたいする社会的信頼感をたかめる材料になったが、反面、後年その実行の有無について世間的な関心をあつめ、利潤返還のじじつがなかったことを、かれの無節操ぶり、宣伝ずきの証拠とする非難に素材を提供するけっかともなったのである。

さて事情はどのようなものであったろうか。

H. フォードは当初、すべての軍需契約を原価でおこなうことをかながえていた。けれども顧問弁護士のA. ラッキング（Alfred Lucking）の忠告により、政府の立場と株主の利益を勘案して、利潤の58.5%を返還することを計画した。のこりの41.5%が、とうじの配当率であったからである⁸¹⁾。

78) 事件がおこるや、H. フォードはただちにC. イームドをなぐさめ、「イームド、恐れるな。君の誠実さは私が知っている。奴らが君を絞殺（つるす；hang）しようとするなら、まず私を絞殺しなければならないのだ。」と激励した。そして談話を発表し、われわれの政治は人間を生かすべきものであり、殺すべきものであってはならない。ひどい中傷はその個人をいわれなき恐怖のなかにおとし入れるものであるとして、C. イームドの有能と「リパティエ」エンジンにかんするかれの貢献を賛えたのである。また技術部のハンガリー系のE. G. ファークス（Eugene J. Farkas）に、系統のいかにを問わず職務に忠実で優秀な業績をあげている社員には、H. フォードは絶対的な信頼をおいていることを語った。do., pp. 78~9.

79) フューズ委員会は、C. イームド問題について、H. フォードにかれの配置替えを勧告した。フォード社内からも迎合的な意見がでたが、H. フォードはこれを承認しなかった。do., p. 79.

80) do., p. 55.

81) do., p. 82.

しかしながら具体的に純軍需生産利潤を算定するとなると困難な問題があった。たとえば「イーグル」艇の生産のために施設改修費として350万ドルの交付をうけ、戦後これを200万ドルで払いさげられている。艇そのものは2万ドルであったが、総額120万ドル（60隻）のうちに特設施設費をどのようにもりこむべきか。またぜんばん的に軍需生産と平常生産が併行的におこなわれ、そのうえH. フォードの個人所得と会社所得とが合算されて税額の算定がなされていたこと。すでに27) でみたように軍需生産による平常生産の縮減があったが、その期待収益の減少をどのように処理するかなどの複雑な問題がからんでくるわけである。このような事情のもとでは軍需生産の純利益額がいくばくであるかという点では、H. フォード自身もわからないのが実情であった。そこでかれは、1919年6月23日、大蔵省のC. グラス (Carter Glass) に調査算定を依頼した⁸²⁾。

軍需生産利潤の返還が世間の注目をあびたことは、1918年の前記の選挙にあたって、デトロイト・ニューズ紙のE. G. ピップ (Edwin G. Pipp) がH. フォードに公開質問をしたし、1923年10月14日のニューヨーク・タイムズ紙がその払いもどし額を175万ドルと報じたりしたことからも推測できる。また、S. T. ブッシュネル (Sarah T. Bushnell) が「The Truth About Henry Ford」(1922年)のなかで、H. フォードが2,900万ドルにのぼる戦時利潤を政府に返還したむねをしるしたが、これをA. W. メロン (Andrew W. Mellon) がとりあげて大蔵省の記録をしらべたが、そのような記録はなかった。A. W. メロンはこのことをH. フォードに連絡し、E. G. リーボルドがその著作の内容については関知しないむねの回答をおこなったということもある⁸³⁾。

H. フォードの軍需生産利潤返還問題が、世間の耳目をそばだたせながらも、歯ぎれのわるい状態がつづいたことは、実額算定が困難であったことのほかに、軍需契約の清算と補償にかんする政府側の事情もおおきく影響した。すなわち大戦の終了とどうじに軍需契約は解消され、それにかんする清算、補償措置がこうじられることになった。だが補償額について政府と業者側にくいちがいが生じて、トラブルをうむ場合がおおかった。フォード社の場合は、他社にくらべて至極あっさりした清算関係をもったが、それでも「イーグル」艇の件について7万ドルの損失を棚上げしたほかに、かなりの評価誤差が問題となった⁸⁴⁾。H. フォードとしては、これらの補償が正確におこなわれなければ、軍需生産利潤の算定が不可能であるというわけである。

さらに1919年初、デント法 (Dent Act) が制定され、軍需契約の有効期限が1920年9月まで延期されることになった。またすでに清算された契約も、1924年3月までは、陸海軍省、大蔵省またはその代理官庁によっていつでも復活できることとなった。そして補償そのものも大蔵省の所管事項にうつされたのである。とうぜんこの移管によって、大蔵省は陸海軍省がおこなった補償額評価の再調査をすることになった。フォード社にたいしてもこの措置は適用された。大蔵省の再調査はなかなかかはかどらず、かつ1924年3月までは金額の変更がおこる可能性がきわめておおきいわけであった⁸⁵⁾。

H. フォードの軍需生産利潤返還問題は、かれに意志があっても這般の事情から実行しえなかったのだということもできる。

A. ネビンズとF. E. ヒルは、フォード社の軍需生産による総利潤は815万1,119.31ドル、税引き利潤435万7,483.97ドルと評価し、このうちH. フォードの取得分は248万3,766.43ドル、そしてかれの

82) C. グラスはこの調査をひきうけて担当のA. M. コールグロウヴ (Albert M. Colegrove) に命じた。だが本文のような事情によりはかどらなかったことはいうまでもない。do., p. 83.

83) do., pp. 82~3, 632.

84) do., p. 83.

85) do., p. 84.

個人所得税をさしひけば92万6,780.46ドルがかれの軍需生産利潤のすべてだと算定している⁸⁶⁾。そしてかれらはこの問題をつぎのように評している。「もちろんかれ(H. フォード)の場合、かるがるしく戦時利得返還の談話を発表したことが失敗であった。だがかんたんなよい方法としては92万6,780ドルだけでも支払っておけばよかったのだ。かれにとってこの金額はじつに微々たるものであった。しかもこれをするだけで金額の何倍かの宣伝効果があったのだ。この支払はじつに罰金としてなされるものではないが、かれの道義上のひけ目をおぎなうてなおあまりがあり、かれの信念の証明になったにちがいない⁸⁷⁾。」

しかしわたしはH. フォードが妥協的な、糊塗的な工作をおこなわなかった点に、業界のトップに位置していたフォード資本の強靱性を確認したいのである。

v) ま と め

32) フォード社の軍需生産の実績を要約すればつぎのようである。軍用自動車(トラック、病院車をふくむ) 3万9,000台、「リパティール」エンジン 3,940台、そのシリンダー41万5,377本、「イーグル艇」60隻、小型タンクの開発、地雷、鉄兜、装甲板の製造と開発、毒ガス・マスクの製作協力などである。

だがフォード社が開発に苦心した兵器が戦争にめざましい成果をあげたわけではない。「イーグル」艇はドイツ潜水艦を1隻も撃沈しなかったし、「リパティール」エンジンも休戦前2、3カ月つかわれただけであった。またタンクの生産も休戦によって中止された⁸⁸⁾。このようなフォード社の新開発兵器の実状にたいして、トラクター、自動車などの平常生産品目が戦場で好評を博したのは皮肉なことであった⁸⁹⁾。

もちろん、このことは新開発兵器の性能がおとっていたというのではなく、参戦から休戦までがわずかに1年8カ月たらずであったからである。ゆえにこの観点からすれば、そのような短期間に新兵器を開発し、大量生産体制を確立して、現実に稼働を開始したじじつにしめされたフォード資本の威力をこそたかく評価すべきであろう。

33) まことに第一次世界大戦下にしめたフォード社の、経営的、資本的政策の弾力的な有効性、とくに政策転換の機敏性——平常操業から軍需操業、新兵器開発への転換、および休戦によっていちはやく平常操業に復元した再転換のあざやかさ——はそれ自体フォード資本の柔軟性、ひいては競争資本のバイタリティーの発現とみることができる。コウゼンス問題もまたしかりとかんがえるのである。

む す び

34) 第一次世界大戦がアメリカの経済的発展のスプリング・ボードとして作用したことは9)においてみたとおりである。大戦を契機とした経済的膨張は、とうぜんアメリカ自動車産業の発展にもおおきく寄与したことはあきらかである。とくに耐久消費財として、かつデモンストレーション効果のいちじるしい商品として、したがってまた所得弾力性のたかい商品という点⁹⁰⁾からも、戦後の需要

86) *do.*, p. 83. だが算定の基礎はかかげていないので妥当性は不明である。

87) *do.*, p. 85.

88) *do.*, p. 81. 自動車関係では乗用車2万5,000台、トラック8,000台、病院自動車6,000台が戦争に利用された。病院車はアメリカのみならず、パリー支工場、カナダ・フォード、イギリス・フォード社でも製造された。

89) また E. H. H. アレンビー (Edmund Henry Hynman Allenby) 将軍は、戦勝はエジプト労働者、駱駝、フォード車によると絶賛したし、かれ自身ロールス・ロイスにのりながら予備車としてフォード車を手許においていたという。 *do.*, p. 80.

に格段の伸長を実現せしめた基礎条件として、第一次世界大戦が自動車産業にあたえたインパクトはおおきい。

だが大戦中の生産指標は、この部門がスタートしていらい最大の縮少をしめしている。そしてそこに大戦による自動車産業発展の屈折と頓挫があったかにみえるのである。

35) けれどもかかる表面的な発展の屈折と頓挫の背景には、業界をあげての軍需生産と兵器開発への結集政策が強力におしすすめられたのである。参戦にたいする物的協力とともに人的、才能的協力もおこなわれたのであった。とくにその自動車産業資本の政策的内面の様相をフォード資本についてながめるとき、当期におけるアメリカ自動車産業資本の若さと競争資本的バイタリティーを如実に感知することができた。

企業規模的な巨大化と独占資本の硬直が併存するとき、資本政策そのものも硬直化する。支配と安定は競争と波乱の対立物であり、それは産業資本政策の形態の推移のなかに表現されるのである。大戦期におけるアメリカ自動車産業にみられる資本政策の実態いかん。いうまでもなくそこには本来の企業活動が戦争経済によって抑圧され、いきおい自動車メーカーとしての競争は沈滞した。そして、かわるものとして軍需生産部門にくりひろげられた資本政策の実態こそ、まさに政策的柔軟性と競争資本的バイタリティーの表現とみることができよう。J. B. レイが当期の業界の諸行動(performance)について、第二次世界大戦のばあいにくらべて、業界そのものの若さ(adolescence)を評価した⁹¹⁾のはじつにこのことをさすものとかがえるのである。

36) しかしこのような競争の特徴をつよくもっていた自動車産業部門も、当期にはようやく企業間の規模的格差が顕著になり、それが 13) にみたような資本的対立をすらうみだすにいたったのである。くわうるに戦時経済の諸施策がかかる格差と対立を助長する要因として作用し、1920年の戦後恐慌を媒介とする部門構造の独占化に拍車をかけることになったのだが、それはともかくとして、大戦期の自動車産業はいぜん競争構造をとってはいるものの、内面的には独占構造への条件が形成されつつあった。ここにわたくしは競争構造のもとにおける独占構造への推転過程たる特質をみいだしたいとかがえるのである。

—1964. 6. 8.—

Summary

It is a common knowledge that the First World War served as a springboard for the economic development of the United States. This holds true with regard to the automobile industry, too. The War proved to be a powerful factor in its development, for the automobiles, especially passenger cars, are durable consumer's goods and demonstration-effectual goods, with very high coefficient of sensitivity of consumption expenditures. But the output of the automobiles during the War years decreased, which seem to suggest that the development of the American automobile industry, which had been steady since its start, was brought to a standstill by the War.

90) たとえば、C. Winston and M. A. Smith, *Income Sensitivity of Consumption Expenditures*, Survey of Current Business, Jan. 1950 では乗用車の所得弾力性係数を2とし、きわめて高い係数商品のグループにふくめている。なおこの点については、「自動車産業資本と販売政策」として別稿でとりあつかう予定である。

91) J. B. Rae, *op. cit.*, p. 126.

An analysis of that situation, however, will reveal the way in which that industry helped wage the War. The automobile industrial capitals rendered great services in increasing the nation's capacity for producing weapons and its human asset for conducting the War economy. In particular, the industry's capacity for mass production had a great share in increasing the output of weapons. This state of affairs should be interpreted as an aspect of the historical development of that industry.

The treatise attempts to analyse the policy and working of the American automobile capitals during the War, and offers the conclusion that the American industrial structure in its automobile branch during this period was still a competitive one in the stage of transition to the monopolistic structure.