

両大戦間のイギリス自動車工業

山 本 尚 一

1

従来わが国におけるイギリス独占資本研究においていわゆる新興工業⁽¹⁾についての研究はほとんど無視されてきた⁽²⁾。しかし、現代イギリス独占資本の中樞をなすものは新興工業における巨大独占体であり、それが衰退しつつある老大国イギリスに新たなダイナミズムを与え、その国際的威信の支柱となっていることは周知のところであろう⁽³⁾。したがって新興工業の研究を無視しては今日のイギリス経済のもつダイナミックな側面やアメリカの対英投資の実態を明らかにすることができず、世界資本主義の一環としてのイギリス独占資本の構造を立体的に把握することはできない。

筆者はさきに第1次大戦前のイギリス新興工業の生成、発展を概観し、そのアメリカならびにドイツにたいする立遅れの要因について検討をおこなった⁽⁴⁾。

-
- (1) 「新興工業」'new industries' とは、主として19世紀後半に生成し、今世紀に顕著に発展をした工業群を指している(H. G. Hoffmann, *British Industry, 1700-1950*, 1955, p. 97)。
- (2) 両大戦間のイギリス産業については、ここ数年間に山本秀雄、入江節次郎、高橋哲雄、奥泉清の諸氏があいついで力作を発表されており、研究の空白は急速にうめられつつある。しかし新興工業についての研究としては、筆者の知るかぎり、神野璋一郎、イギリス化学工業トラストの成立—ICIの概観—、立教経済学研究第4巻第2号、1951年；中川敬一郎、ユニリーヴァ・トラストの成立—その経営史的素描—、「帝國主義研究」矢内原忠雄先生還暦記念論文集下巻、1959年所収、およびそれらの要点を示す入江節次郎、イギリス綿工業・化学工業における独占資本の研究、同志社大学経済学論叢第12巻第6号、がかぞえられるのみである。
- (3) ころろみにフォーチュン誌の調査をみれば、1963年の売上高順の世界50大会社（アメリカをのぞく）のうちイギリス系会社は17社をかぞえ、そのうち8社までが石油、化学自動車、航空機など新興工業に属するものである（*Fortune*, August 1964, p. 152）。
- (4) 拙稿、第1次大戦前のイギリス産業構造—「工業独占」崩壊の国内的要因について—、香川大学経済論叢第37巻第6号。

それは単にアメリカないしドイツに比し遅れたスタートを切ったのみでなく、その発展のテンポも又きわめて緩慢だったのである。しかし一般的には第1次大戦前の新興工業はまだいわば生成期の段階にあり、それが真の発展を示すのは大戦後においてであるといつてよい。したがってイギリス新興工業の発展とその特質をみるためにはそれが全面的に開花する両大戦間の時期について分析しなければならぬであろう。

ところで従来両大戦間のイギリス新興工業の実績評価をめぐる、ふたつの対立した見解がある。その1つは第1次大戦前のイギリス新興工業の国際的立遅れと発展テンポの緩慢さがそのまま両大戦間にも妥当するものとし、その相対的停滞の要因としてイギリス企業家精神の衰退、技術革新の緩慢さ、輸出市場開発の失敗などを指摘する見解である。これはクラップム (J. Clapham) をはじめラヴディ (A. Loveday)、アレン (G. C. Allen)、カーン (A. E. Kahn)、アッシュワース (W. A. Ashworth) などほとんどのイギリス経済史家によって支持された多数意見である。⁽⁵⁾ところが最近リチャードソン (H. W. Richardson) は、この正統的見解にたいして異論をと立てている。⁽⁶⁾彼によれば正統的見解は、不適当な国際比較をおこない、誤った問題を強調し、又最近の重要な資料を無視しており、要するに新興工業の実態をまったく理解していない。そして彼は両大戦間におけるイギリスの技術革新や輸出市場を分析することにより、両大戦間のイギリス新興工業の実績はきわめて満足しうるものであり、それによってイギリスは30年代の不況からいちはやく回復

- (5) J. Clapham, *An Economic History of Modern Britain*, 1938; A. Loveday, *Britain and the World Trade*, 1931; G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, 1933; A. E. Kahn, *Great Britain in the World Economy*, 1964; W. Ashworth, *An Economic History of England 1870-1939*, 1960. たとえばラヴディは1931年に「今日イギリスで真に重大なことは、不況産業の不況ではなく、比較的繁栄産業によってなされた比較的小きな進歩である」(A. Loveday, *op. cit.*, p. 160)と述べ、両大戦間のイギリス産業停滞の原因を新興工業の不振に求めている。
- (6) H. W. Richardson, *The New Industries Between the Wars*, *Oxford Economic Papers*, Vol. 13 (October 1961); *The Basis of Economic Recovery in the Nineteen-Thirties: A Review and a New Interpretation*, *The Economic History Review*, Vol. XV, No. 2, December 1962.

できたのであり、現在および将来のイギリスの工業的繁栄の基礎を確立したと結論している。リチャードソンの新説はまだ論証不十分であり、納得しかねる点も少くないのであるが、従来の通説にたいする批判ないし問題提起として示唆するところが多い。本稿は、電機、化学工業などとともにイギリス新興工業を代表する自動車工業をとりあげて、その国際的ならびに国内的競争条件を検討し、その下でのパフォーマンスの分析とその評価とをおこなうことによって上述の論争点について1つの提言をこころみることを目的としている。

2

第1次大戦後のイギリス自動車工業の発展を支えた要因としてまず第1にあげられるのは国家による手厚い保護関税の設定である。第1次大戦前のイギリスにおいてはチェンバレン (Joseph Chamberlain) の主導する関税改革運動もついに保護関税への突破口を開くことができず、自由貿易政策が堅持された

第1表 ヨーロッパ諸国の自動車輸入関税率 1913-37年

輸入価格にたいする比率(%)

国	関税の種類	1913	1924	1929	1932	1937
イギリス	法定	0	33	33	33	33
	現実	0	30	32	36	33
ドイツ	法定	3	13	20	25	40
	現実	20	22	37
フランス	法定	9~14	45~180	45	(45)~70	47~74
	現実	10	45	45	54	64
イタリア	法定	4~6	6~11	6~11	18~123	101~111
	現実	5	7	7	95	..
ベルギー	法定	12	27~90	24~71	30~89	35~49
	現実	12	29	30	37	39

⁽⁷⁾ため、鉄鋼、化学、電機などの諸資本財が無税でイギリス市場に流入した。

1915年9月に施行された新関税はイギリスにおける保護貿易政策への転換の第1歩として注目せらるべきものである。第1表⁽⁸⁾に示したように自動車工業における輸入税はヨーロッパ各国に共通してみられるところであるが、自由貿易国イギリスでこれがいち早く採用されたことは劃期的なことといわなければならない。その関税は、マーチャント・バンカー出身の時の大蔵大臣マッケナ (R. McKenna) にちなんでマッケナ関税 (McKenna Duties) とよばれており、当初は外国為替を蓄積し戦争努力にとって不要不急の商品輸入を阻止するという名目の下に採用されたのである。⁽⁹⁾その対象となったのは自動車および部品のほかに自転車、映画、フィルム、柱時計、腕時計、板ガラス、楽器、帽子などであり、それらの輸入品にたいして33 $\frac{1}{3}$ という高率の従価税が課されたのである。⁽¹⁰⁾それははじめ臨時的措置として採用されたのであるが、戦後においても継続して施行された。ただ労働党は一貫してこれに反対しつづけ、1924年に自由党の閣外協力により政権についたとき、関税撤廃の法律を同年8月2日から施行したが、翌年保守党によって再実施されており、又1930年にも労働党は再度関税の漸次的撤廃の方向を企図したが、大恐慌の圧力によってその期限を更新、存続せざるをえなかった。

このマッケナ関税によってイギリスの国内自動車市場は、1924年8月～1925年7月の自由輸入期間をのぞけば外国競争から実質上ほとんど完全に保護された。⁽¹¹⁾すなわち20年代はじめには輸入自動車数は輸出数をこえ、1925年には

- (7) この点については、高橋哲雄、「大不況」下のイギリス関税改革運動、商学論究第22号、昭和33年を参照されたい。
- (8) I. Svernilson, *Growth and Stagnation in the European Economy*, 1954, p. 150. 原表には、この他にオランダ、スイス、スウェーデン、フィンランド、ブルガリアが含まれているが、ここでは割愛した。
- (9) E. B. McGuire, *The British Tariff System*, 1951, p. 234.
- (10) 北野大吉、*英国自由貿易運動史*、昭和18年、490ページ。
- (11) 自動車業界は、両大戦間を通じて保護貿易主義に傾いていた。たとえば、ナツフィールド卿は一貫してイギリス産業は能率化、コスト切下げおよび外国と有効に競争するためには保護が必要であると説いた (P. W. S. Andrews & E. Brunner, *The Life of Lord Nuffield*, 1959, p. 24)。しかし大恐慌後の鉄鋼関税による高鋼価格には不満であり、「ナツフォールド卿は確信をもった自由貿易主義者になった」といわれ、又オーストンもオーストン工場の特種鋼生産のために新会社 Tunstall Steel Ltd. を設立したほどである (A. Plummer, *New British Industries in the Twentieth Century*, 1937, p. 82)。

47,667台(価額8,158,685ポンド)が輸入されピークを記録した。しかし1925年の保護関税の再賦課後輸入は低下し、1929年に外国企業はイギリス需要の約5%のみを供給したにとどまった。とくに30年代前半に輸入は低下し、1933年に3,962台、1934年に11,087台、1935年に15,540台にすぎず、1929年輸入高の半分以下にとどまった。輸入車はほとんど合衆国、カナダ、フランスおよびイタリア製の乗用車であった。⁽¹²⁾

しかし他方においてイギリス自動車会社は、別の形態で外国資本と競争しなければならなかった。それはアメリカ自動車会社の子会社フォード社(Ford)およびヴォクソール(Vauxhall)が内部から競争を激化したことである。まず1911年フォード会社がいちはやくマンチェスターのオールド・トラフォード(Old Trafford, Manchester)でT型自動車のノックダウン組立ておよび部品製造をはじめた。1908年アメリカで採用されたT型車は安価で労働者向きの自動車としてデザインされアメリカで大きな成功をおさめたが、イギリスでも急速な普及をみせ1913年にフォード会社は年産6,000台のイギリス最大の自動車会社となった。⁽¹⁴⁾

さらに第1次大戦後輸入関税の増大と親企業製品にたいする輸入数量制限のために多数のアメリカ自動車および部品企業の子会社がイギリスで設立された。これらの中でもっとも注目すべきものは1927年ジェネラル・モーターズ会社(General Motors Corporation)によるヴォクソール社の買収である。この投資をおこなう理由としてアメリカGM会社の社長は、イギリス自動車工業において投資の健全な基礎を提供する一般的要素、つまり(1)高い資産価値、(2)

(12) *ibid.*, p. 91. 1935年に輸入車の60%以上はアメリカから、27%はカナダから、10%はフランスから輸入された。

(13) G. Maxcy & A. Silberston, *The Motor Industry*, 1959, p. 12.

(14) 第1次大戦前のアメリカ・フォード自動車会社の発展については、岡田賢一、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、*経済論叢* 第95巻第1号、1965年1月参照。

(15) GM会社の発展については、中川敬一郎、ジェネラル・モーターズ会社経営史一デューラン、スローン、クヌードセン、脇村義太郎教授還暦記念論文集Ⅱ「企業経済分析」1962年所収、参照。

必要労働の量と性格、(3)基礎生産施設および(4)拡大する市場を見出したためであると説明した。同年⁽¹⁶⁾2大アメリカ・タイア会社グッドイア・ゴム会社 (Good-year Rubber Company) およびファイアストーン・ゴム会社 (Firestone Rubber Company) がイギリスで製造活動を開始した。

他方イギリス・フォード会社は1928年にマンチェスター工場で年産26,000台の乗用車を生産する主導的企業となっており、同年総額3,500万ドルの資産をもつ公募会社へと法人化された。この会社は旧いフォード会社 (Ford Motor Co. (Eng.) Etd) の株式および当時操業していた大陸子会社の株式の両方を接収したもので、その総株数の60%がアメリカ側の所有に帰した。1年後にオーールド・トラフォードからダゲナム (Dagenham, Essex) に移された工場は、1932年に完成し生産を開始した。それは年産200,000台の能力をもつ最新鋭の巨大工場で、そこからイギリスはもとより全ヨーロッパ市場に乗用車およびトラクターを供給せんと計画したのである。⁽¹⁷⁾

このように20年代末にイギリス市場に基礎をきづいたアメリカ系2社は、30年代に入ってきわめて急速に発展し、とくにフォード会社は1930年の22,000台

第2表 6大会社乗用車生産割合 (%)

	オースチン社 およびモリス社	フォード社および ヴォクソール社	その他合計
1929	88.3	6.8	4.9
1931	72.7	9.9	17.4
1933	56.0	26.0	18.0
1935	57.9	26.0	15.1
1937	50.4	30.4	19.2
1939	51.2	25.1	23.7

(16) J. H. Dunning, *American Investment in British Manufacturing Industry*, 1958, p. 38.

(17) *ibid.*, pp. 38-39. 1961年にフォード自動車会社は、イギリス子会社のイギリス人持ち株を全部買収した (3億6000万ドル以上)。

から1938年の77,000台へと飛躍的發展をとげた。小型車市場におけるフォード・エイト (Ford Eight) および大型車市場におけるヴォクゾール・カデット (Vauxhall Cadet) の出現は、イギリス自動車会社に大きな打撃を与えたのである。⁽¹⁸⁾ それらは価格競争においても品質競争においてもイギリス車を凌いだため、両社のマーケット・シェアは1931~39年の間に3倍近くに増大した。⁽¹⁹⁾ (第2表参照)。このように1930年代のイギリス自動車工業の発展においてアメリカ系2社の果たした役割の大きかったことは、後の行論との関連において特筆に値しよう。

3

本節では両大戦間のイギリス自動車工業の国内競争の形態と性格を検討したい。その場合20年代と30年代とではまったく様相が異なるので、まづ20年代における集中過程と競争形態について述べ、ついで寡占体制の確立した30年代における競争の推移と形態とに目を向けよう。⁽²⁰⁾

(1) 大量生産開始の時代 (1922~29年)

第1次大戦後イギリス自動車企業はアメリカ式流れ生産方式を採用したため生産高は急速な伸びを示し、1929年には年産182,000台に達し、1921年のその3倍となった。他方企業数は第1次大戦前とは対照的に大きく減少し、1922-29年の間に新規参入企業は5企業にとどまったのにたいし、破産又は転業による退出企業は実に62企業におよんだのである。⁽²¹⁾ そのため1929年には企業数は22社となり、その中モリス社 (Morris)、オースチン社 (Austin) およびシンガー社 (Singer) が乗用車総生産高の75%をしめ、小数企業による大量生産が

(18) G. Maxcy & A. Silberston, op. cit., p. 108.

(19) *ibid.*, p. 107 より作成.

(20) この点の詳細については拙稿、イギリス自動車工業における競争と独占、大泉行雄博士還暦記念論文集「経済政策の現代的課題」(1963年)を参照していただければ幸いである。

(21) G. Maxcy, "The Motor Industry", in: P. L. Cook & R. Cohen(ed), *Effects of Mergers*, 1958, P. 365.

開始されたのである。⁽²²⁾

このような生産集中が内部的拡張および他企業の競争的排除によるものであって、企業合併によるものでなかったことは注目に値する。もちろんこの時期にはモリス＝ウールスレイ社 (Wolseley) の合同やさきに述べたアメリカGM社によるヴォクゾール社の吸収や30年代にルーツ・グループ (Rootes Group) の基礎を形成したヒルマン (Hillman) =ハンバー (Humber) =コマー (Comer) 社のコンビネーションがおこなわれた。⁽²³⁾しかしこれらは大量生産開始による産業構造の変化にともなう偶然的ケースにすぎず、市場支配を目的とするものではなかった。ほとんどのコンビネーションが破産又は財政的危機におちいった企業においておこなわれたことは、それが伝統ある企業の名声と物質的資産を存続せしめる意図をもっておこなわれたことを示すものである。

かくして20年代における自動車工業の寡占構造への推転は、1922年以降の繁栄と拡張の時期における大量生産のインパクトによって生じたもので、困難の産物ではなかった。すなわち大量生産技術の採用および小型軽乗用車における激烈な価格競争こそこの時期の構造変化をもたらした最大の要因であった。⁽²⁴⁾このようにイギリス自動車工業は少数の大企業と多数の特殊企業 (specialists) で構成されるようになり、ほぼ独占が成立したとみてよい。しかしこの時期にはなお大企業と特殊企業の規模格差はそれほど大きくなく、特殊企業が上位に進出する余地が残されていた。特殊企業数の一層の減少と大量市場における最終勝者ビッグ・シックスの決定は、30年代の競争をまたねばならなかった。

(2) モデル＝価格競争の時代 (1930～39年)

イギリス自動車工業は1929年大恐慌によって比較的軽微な影響しかうけず、1933年に乗用車生産高ははやくも1929年の水準をかなり上廻り、1937年までに

②② モリス社は、モリス・カウレイ Morris Cowley, オースチン社はオースチン・セブン Austin Sevenという極度に成功したモデルを支柱にして発展した (G. Maxcy & A. Silberston, *The Motor Industry*, 1959, p. 99)。

②③ 20年代のイギリス自動車工業の集中過程については、G. Maxcy, "The Motor Industry", in: P. L. Cook & R. Cohen (ed.), *Effects of Mergers*, 1958, pp. 365—371参照。

②④ *ibid.*, p. 366.

その2倍に増大した。アメリカをはじめカナダ、フランスの自動車生産高が30年代を通じて低迷を続けたのと対照して興味ある事実である。⁽²⁵⁾

この時期には他企業の競争の排除と集中がさらに進行し自動車企業数の3分の1が排除され、残存企業のもつマーケット・シェアにも大きな変動があった。1939年までにただ33の自動車製造企業が残され、このうちいくつかの会社は大会社の所有、支配下にあったので独立した企業数は約20にすぎなかった。又この時期には大企業の相対的地位にも重大な変化があり、20年代末に大衆乗用車市場を支配した大手3社はその市場における地位を維持・強化することができず、他企業の進出を許した。⁽²⁶⁾ さきに述べたアメリカ系2社、フォード社およびヴォクソール社が急速に発展したほか、スタンダード社 (Standard) およびブルーツ社もそれぞれ新小型車モデルの成功によってそのマーケット・シェアを拡大したのである。このように30年代は「ビッグ・スリー」にはじまり「ビッグ・シックス」でおわったのであり、上掲4社ならびにモリス社、オースチン社の計6社が全乗用車市場の90%以上をしめた。

かかる構造変化とともに競争形態も又純粹価格競争からモデル=価格競争へと推移した。たとえば乗用車小売価格は1924年と1929年の間に25%だけ低下し、さらにその後34年までに約30%低下したがそれ以後はかなり安定をたもち純粹価格競争が終ったことを示した。⁽²⁷⁾ 自動車製造業者はその価格を変更するよりもその製品を変更するようになり、ニュー・モデルの採用と結びつきたいわゆるモデル=価格競争が長期における競争形態となった。自動車製造業者はまず価格を決定し、その価格で生産しうる最上の又はもっともアピールする乗用車をつくることに専念したのであり、「同一乗用車にたいするより安価な価格」'the same car for less money' から「同一価格でのよりよい乗用車」

(25) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, 4th ed., 1959, p. 180.

(26) モリス社およびオースチン社が、20年代末における支配的地位を維持、拡充できず、30年代初期に相対的停滞にくるしんだ理田としてマクシーとジルバーストンは次の4点をあげている。(1)小馬力モデルへの需要の推移、(2)アメリカ子会社との競争の激化(3)急速なモデル・チェンジとモデルの多様化、(4)モリス社の経営上の内紛(G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 107—110)。

(27) *ibid.*, p. 102 参照。

‘a better car for the same money’へと方針変更したのである。その場合もっとも人気のあるモデルがプライス・リーダーとなり、他企業はそれを基準として市場を評価し価格決定をおこなった。ヒルマン・ミンクスは10馬力車クラスにおけるプライス・リーダーであり、オースチン・セブンは30年代中葉にモリス・エイトがあらわれるまで小型車の価格基準を決めた。⁽²⁸⁾

30年代のイギリス自動車工業の競争を特徴づけたのは、モデルの多様性とひんぱんなモデル・チェンジである。⁽²⁹⁾1927年には24のモデルがあったが、1929年には28に増加し、1934年には実に44の別個のモデルがあったといわれる。そのため1モデル当りの生産高が少なく、1937年にアメリカ3大会社の生産高の約60%は3つのモデルによってしめられたが、イギリスでは3大会社のもっともよく売れるモデルは全生産高の40%をしめるにすぎなかった。⁽³⁰⁾このような30年代におけるモデルの多様性とひんぱんなモデル・チェンジは、後述のようにイギリス自動車工業の生産性を低める要因となったのである。

4

以上において両大戦間のイギリス自動車工業の輸入市場と国内市場について述べたが、本節ではその輸出市場について検討したい。まず輸出高の推移について述べ、ついで輸出市場の変遷を分析し、最後にその特質を検討しよう。

1914年以前にイギリス自動車の輸出高は、総生産高の約4分の1をしめたが、第1次大戦中に外国市場はアメリカによってうばわれた。さらに20年代を通じてアメリカ自動車企業はその無比の全世界的販売およびサービス組織によ

(28) 30年代におけるイギリス自動車工業の競争形態と各企業のコンダクトについては、*ibid.*, pp. 97—106がくわしい。

(29) 一般にひんぱんなモデル・チェンジとモデルの多様化の理由としては (1)市場の飽和状態への接近につれて、需要の中心が新規購入から取替え購入へ移ったため、旧モデルをオールド・ファッションにみせるために数年ごとに新モデルを採用すること、(2)中古車からの競争のために自動車業者は、安い簡単なモデルをつくるよりはよりすぐれたモデルをつくることを選ぶこと、があげられている (*ibid.*, pp. 137—9)。

(30) *ibid.*, p. 111.

って国際市場を支配したため、イギリス自動車業者はきわめて小さな割合しかしめることができなかった。たとえば1929年のアメリカ自動車輸出高は536,000台に達し、イギリス総生産高の2倍以上であった。⁽³¹⁾

1930年以降自動車工業に影響しはじめた大恐慌は、イギリス乗用車の海外市場における相対的地位を大いに改善した(第3表参照)。⁽³²⁾ とくにアメリカ製大型車にたいする需要は購買力の低下および自動車税の増加によって減少した反

第3表 アメリカおよびイギリスの自家用車輸出高(台数)

	アメリカ輸出高	イギリス輸出高	イギリスのアメリカにたいする割合
1929	340,443	33,792	9.9
1930	153,088	23,210	15.2
1931	82,457	18,992	23.0
1932	41,441	31,805	76.7
1933	64,511	40,956	63.5
1934	145,159	43,937	30.3

面、イギリス製の低馬力車とくにベビー・カーにたいする需要が増加した。さらに1931年にイギリスが金本位制を離脱したことも1933年にアメリカが平価切下げをおこなうまでイギリス車輸出の拡張にとって有利であった。1930年以降のイギリス自動車総輸出高の増大は、1933年までの世界全体の自動車輸出高の顕著な低下と結びついていた。⁽³³⁾ そのため1929年から1933年までに世界乗用車輸出高におけるイギリスの割合は7%から25%へと上昇した。又アメリカ自動車輸出高のイギリス自動車輸出高にたいする比率は、1929年の13:1から1932年には約3:1に低下した。

その後もアメリカ自動車工業はきわめて緩やかにしか回復せず、30年代の最

(31) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, 4th ed., 1959, p. 179.

(32) A. Plummer, *New British Industries in the Twentieth Century*, 1937, p. 91.

(33) 世界の自動車輸出高は、1929年の761,441台から1931年の215,957台へ、さらに1932年には153,224台へと低下した (ibid., p. 90)。

良の年1937年においてさえ生産高は1929年におけるより10%小さかった。輸出の面でも1937年のイギリス自動車輸出高は1929年の2倍以上であったが、他方アメリカの輸出高は大恐慌前の水準に復帰することに失敗した。

つぎにイギリス自動車輸出市場の地域別変遷をみよう。一般にイギリス輸出市場は1919年以来帝国特惠制度 (Imperial Preference) によって保護されていた。それはイギリス帝国諸国を結ぶ経済的紐帯を強化し、帝国貿易の促進を目的として採用されたのであり、その核心はイギリス商品にたいする帝国内における低関税率という関税特惠政策にあった。⁽³⁴⁾したがってイギリス自動車輸出においても帝国領が圧倒的比重をしめており、たとえば1929—30年にイギリス乗用車輸出高の90%は連邦諸国向けであり、ほとんどその半分がオーストラリアに向けられている。しかし関税および感情の有利さにもかかわらず、イギリスは馬力要因のため連邦需要の約10%のみを供給したにすぎない。大恐慌後連邦諸国の輸入は策1次産業がひじょうに不況であったため鋭く低下した半面、イギリス小型車への需要上昇およびヨーロッパ市場向けの新イギリス・フォード車の特別のインパクトによってヨーロッパ大陸諸国にたいするイギリス輸出が増大した。⁽³⁵⁾そのため1933年には外国市場はイギリス自動車輸出高の34%をしめ、帝国市場の割合は66%に低下した。帝国外のイギリス車の主要市場はベルギー、スペイン、スウェーデン、オランダ、ノルウェー、エジプト、中国およびオランダ領東インド諸島であった。イギリス企業はアメリカ企業と競争できなかったため国内市場と輸出市場の間に古典的タイプの差別価格をもうけてダンピング輸出をはかったのである。⁽³⁶⁾しかし1934年以降外国市場の比重は再び低下したため、イギリス自動車輸出額の3分の2たいし5分の4はイギリス帝国内諸国向けであった。

(34) 帝国特惠制度の中には、特惠関税のほか契約の有利な配慮、海運への間接的補助金、信託投資 (trust investment) における金融的有利さなど種々の形態があった (E. B. McGuire, *The British Tariff System*, 1939, pp. 256—278参照)。

(35) P. W. S. Andrews & E. Brunner, *The Life of Lord Nuffield*, 1959. pp. 204—5.

(36) G. Maxcy & A. Silberston, *The Motor Industry*, 1939, P. 144.

かくして1938年のイギリス乗用車総生産高341,000台のうち85%以上は従価33⅓%の輸入関税の背後で保護された国内市場で販売され、又輸出高の4分の3は帝国特惠市場で販売された。したがって1938年のイギリス乗用車総生産高の約97%は保護市場で販売されたことになる。⁽³⁷⁾

5

さて、われわれは両大戦間におけるイギリス自動車工業のパフォーマンスを検討する段階にきた。われわれはまず両大戦間の自動車工業の発展を規定した第1次大戦前の立遅れの実態を一べつした後両大戦間のパフォーマンスの分析に移ろう。

第1次大戦前にイギリス自動車工業はすでに機械工業における大勢力となっていた。1914年には113の企業が10万人以上の労働者を雇用しており、機械工業のなかで大軍需工場および造船工場につぐ地位をしめていた。しかしアメリカ自動車工業の発展と比較すればいちじるしく立遅れていたことは、1908年に合衆国では約35,000台の自動車が生産されたのにたいし、イギリスでは1913年になお34,000台しか生産されなかったことから明らかである。アメリカ自動車工業のイギリスのそれとたいする優位は単に生産高のみにとどまらず労働生産性についてもみられた。たとえば1903/04年にアメリカ・フォード会社は300人の労働者によって1,700台を生産したのにたいし、1913年にウルスレイ社は4,000人の労働者で3,000台を生産したにとどまり、イギリス自動車会社で年間1人当たり1台の自動車を生産するものはなかったのである。⁽³⁸⁾

第1次大戦後イギリス自動車工業は急速な発展をしめし、1930年代の不況を克服して躍進をつづけ、ヨーロッパ自動車業界をリードしていた（第4表参照）⁽³⁹⁾。しかしアメリカ自動車工業と比較すれば、生産高のみならず生産性におい

(37) *ibid.*, P. 111.

(38) 自動車工業の立地をみれば、ロンドン13企業、コヴェントリ12企業、バーミンガム8企業、ウルヴァーハンプトン4企業、スコットランド8企業、マンチェスター2企業で残りはイングランド各地に散在した (S. B. Saul, *The Motor Industry in Britain to 1914*, *Business History*, Vol. V. No. 1, December 1962).

(39) G. Maxcy & A. Silberston, *The Motor Industry*, 1959, pp. 223& 227.

第4表 世界各国の自動車生産高および輸出高 (千台)

	合衆国	イギリス	カナダ	フランス	イタリア	ドイツ
1929	4,587	182	203	211	54	117
1932	1,135	171	51	136	26	44
1937	3,916	390	153	177	61	264
1938	2,001	341	124	200	59	277
1929	340	39	65	39	24	5
1932	41	32	10	14	6	9
1937	229	78	44	20	26	52
1938	162	68	40	19	18	65

てもいちじるしく遅れていた。ロスタス氏 (L. Rostas) によれば、1935年の自動車工業 (部品製造者をふくむ) においてアメリカの1人当り生産高はイギリスのその3倍であった。又1人1時間当り生産高は4倍の大きさであった。さらに部品製造者をのぞく自動車製造業においてアメリカ1人当り生産高はイギリスの5倍であった。もちろん生産性の国際比較は多くの要因を考慮しなければならないが、すべての可能な調整がおこなわれても、なおこの生産性格差はほとんど変わらない。⁽⁴⁰⁾

他方大量生産方法の採用による市場の拡張とともにイギリス自動車価格は実質的低下を示した。すなわち1930年代後半にイギリス乗用車価格は1924年のその平均2分の1、商業車価格は5分の3に低下した。しかしなおアメリカ車に比し割高であったことはコスト差が示しており、アメリカ車の生産コストは高い労働コストにもかかわらずイギリスのそれよりもかなり低かった。比較方法として最善と思われる自動車1ポンド重量当りの平均価格を比較すれば、アメリカ車のコストがイギリス車のコストの平均約40%以下であった。両国のコスト比較の特殊な例はフォードV8のケースが示している。このモデルが最初

(40) A. Silberston, "The Motor Industry", in : D. Burn (ed), The Structure of British Industry, 1958, P. 20.

1930年代に新鋭ダゲナム工場で生産されたとき、デトロイトで製造された同一モデルは、フランス市場で約30%低い価格で販売されていたことがわかった。ダゲナム工場は当初その低い労働コストをもって輸出に主力をおき、ヨーロッパおよび連邦諸国の市場を拡大することが企図されたが、この企図は小型車の分野でのみ実現されたにすぎなかった。輸出に適した大型車が国内市場であまり販売されなかったという事実は、明らかにダゲナム工場のコスト切下げの主たる障⁽⁴¹⁾碍となったのである。

このようなイギリス自動車工業のアメリカにたいする立遅れは何にもとづくのであろうか。一般にイギリスがアメリカのように安定した広大な国内市場をもたず、したがって大量生産方式を積極的に採用できなかったためであるという見解⁽⁴²⁾がある。もちろんこの見解は一面においては正しいが、内部市場の差のみでは説明することは充分でないであろう。イギリスが海外に広大な市場をもち、それらときわめて密接な取引関係にあったことを想起すれば、イギリスは決して市場にことかいてはいなかった。したがって問題は市場の規模ではなく、産業のそれへのアプローチの仕方にあるといわねばならない。⁽⁴³⁾

けだし個々の自動車製造業者の生産規模は、もちろん彼の販売しうる市場規模、競争企業数などによって制限されるけれども、その生産高規模が一定であっても企業者は彼の生産するモデル数を引下げ、又はそのモデルに共通な部品数を増大せしめることによって大規模生産の経済を実現することができるからである。しかしイギリス産業では規格化、機械化、互換部品、企画技術および大量生産技術のすべてにわたってアメリカ産業におくれている。⁽⁴⁴⁾

(41) *ibid.*, p. 21. その最大理由は、1933年々デトロイトでは約50万台のフォードV-8が生産されたのにたいし、ダゲナム工場では、わずか3,677台が生産されたにとどまったことである。

(42) 自動車市場の規模を規定するものとしては、国土の大きさや地形の性質、道路の状態のほか1人当り所得水準、自動車価格、租税負担などがあげられる。アメリカはこれらのすべてにおいてイギリスよりも優位に立っていた (G. Maxcy & A. Silberston, *op. cit.*, pp. 47—48)。

(43) S. B. Saul, *op. cit.*, p. 43.

(44) アメリカではすでに南北戦争前ニュー・イングランドの紡績機械工業や兵器工業において精密工業技術のかんりの発達をみており大量生産体制の基礎が確立していた (中

車製造業における規格化は非常な進歩を示しており、たとえば1937年において60万台の全シボレー生産高は1つの基礎エンジンおよびシャーシーをもち、約80万台のフォード生産高は2つの基礎エンジンおよびシャーシーをもち、又50万台のプリマスはすべて同じ基礎エンジンとシャーシーをもつたのである。他方年産5万台のイギリスのオースチン社は9のシャーシーをもっていた。又1938年に6大企業は40の異ったエンジン・タイプとそれ以上のシャーシー・タイプをもったといわれる。⁽⁴⁵⁾

さらにさきに指摘したようにイギリス自動車工業ではひんばんなモデル・チェンジと多様なモデルがその特質となっている。10大製造企業のモデル数をみれば、1929—30年46、1930—31年55、1931—32年60、1932—33年64の多きに達している。⁽⁴⁶⁾したがって1モデル当りの生産高は少なく、1937年の40のモデルの中26は5千台以下しか販売されなかった。又アメリカ3大会社は、350万台をこえる生産高にもかかわらずイギリス6大会社よりも少ないモデルを生産したのである。⁽⁴⁷⁾このようにイギリス自動車工業ではモデルの多様性とひんばんな変更のために大量生産体制の基礎が脆弱であったのである。

6

以上においてわれわれは両大戦間のイギリス自動車工業の国外的ならびに国内的競争構造を検討し、その下でのパフォーマンスを分析した。第1次大戦前イギリス自動車工業はアメリカやヨーロッパ諸国に比し立遅れを示したのであるが、ひとたびその立遅れが認識せられるとイギリス企業家はアメリカの新技术や大量生産方式を急速に採用することにやぶさかではなかった。そのため生産ならびに市場条件の異ったアメリカと比較すれば、その劣勢はおもくも

川敬一郎、ニュー・イングランド産業革命と大量生産体制の発展(1、2)、経済学論集第29巻第4号および第30巻第1号参照)。

(45) G. Maxcy & A. Silberston, op. cit., p. 100.

(46) G. Maxcy, "The Motor Industry", in: P. L. Cook & R. Cohen(ed.), Effects of Mergers 1958, p. 372.

(47) G. Maxcy & A. Silberston, op. cit., p. 109.

ないが、ほぼ条件が同じとみられるヨーロッパ大陸諸国と比較すればイギリスは優位にたっていた。したがって従来の通説のように両大戦間におけるイギリスの工業的停滞の要因を新興工業の発展テンポの緩慢さに帰し、その原因として企業者精神の衰退、技術革新の緩慢さおよび輸出市場開発の失敗を指摘するのは当をえた見解ではない。むしろ自動車工業は、ナッフィールド卿 (Lord Nuffield)、ロード氏 (L. P. Lord)、W. E. ルーツ卿 (W. E. Rootes) をはじめ多くの進取的経営者を輩出せしめたし、他方急速に技術革新がおこなわれ、とくに小型車の領域ではつねに世界の自動車業界をリードしたのである。このように両大戦間のイギリス自動車工業はその後の発展の基礎をかたちづいたのであり、そのパフォーマンスはきわめて満足すべきものであったといわなければならない。

しかし他面アメリカ自動車工業に比較すればその規模には格段の相違があり、又とくに80年代におけるイギリス自動車工業の実績はアメリカ資本によるフォード社とヴォクゾール社の寄与するところ大であったことを考慮しなければならない。1938年にアメリカ両子会社のマーケット・シェアはすでに30%近くに達していたのである。このようなアメリカ資本の進出はイギリス新興工業のほとんどに共通の特質であり、イギリスの対米従属の物質的基礎の1つとなっている。

さらに輸入市場は1915年以来従価33 $\frac{1}{8}$ %という高率のマッケナ関税で保護され、輸出市場は特惠関税の庇護の下にあり、イギリス自動車生産高のほとんどが保護市場で販売された事実を考えれば、イギリス自動車工業の実績は決して手ばなしで賞讃することはできない。

さらに自動車工業の構造自体にも多くの欠陥があった。それは6大会社によって支配されており、しかも各会社が少くとも6つのモデルをつくっていたため1モデルあたりの生産高は小さく大規模生産の経済を充分に実現できなかった。しかもこの多種多様なモデル相互間に充分な部品の互換性がなく、そのため生産性が低く、価格は割高となった。このように企業間の過度競争と「フル・レインジ」政策は1930年代においては自動車工業の発展を阻害したのであ

る。国家の保護政策の下での新興工業の発展によってイギリス独占資本が再編強化されるとともにアメリカ独占資本への従属を深めていくことを両大戦間のイギリス自動車工業の経験は如実に示しているのである。