

米国自動車産業再編成と対外進出(1897-1933年)(1)

—ヨーロッパへの進出を中心として—

土 井 修

はじめに

米国自動車産業は、1920年代後半から1930年代初頭にかけて、フォード、ジェネラル・モーターズ、クライスラーからなる「ビッグ・スリー」と呼ばれる寡占体制を形成した。同時に、他方では早くから英国、ドイツなどヨーロッパへの海外進出を展開し、第二次大戦後の多国籍企業の展開の基礎を形成することとなった。本稿は、米国内における寡占体制の形成過程を分析し、その過程と海外進出の相互関係を明らかにすることである。

米国自動車産業については、これまで多くの内外の研究の蓄積があり、本稿でも数多く参照したが、本稿ではまず第一に、諸企業の資本蓄積、中でも資本調達に焦点を当て、それを通じた企業と金融機関との結合関係を明らかにし、金融資本の形成過程を究明したい。第二に、自動車企業の海外進出については、バーノンの「プロダクト・サイクル論」等有力な理論を念頭に置きつつ、金融資本の形成過程およびその過程における企業間競争・寡占形成の実態の解明を通して、進出の要因を明らかにしたい。第三に、米国は1920年代には大量の対ヨーロッパ証券投資を行ったが、その証券投資は第一次大戦後の世界経済、米国経済、米国自動車業界にとっていかなる意味を持っていたのか、その証券投資をいかなる金融機関が担ったのか、その金融機関は自動車企業といかなる関係を持っていたのか等を明らかにし、総じて証券投資と直接投資との関連を解明したい¹⁾。

第1章 米国自動車産業の産業的特質

1 新興産業としての自動車産業

まず、米国の自動車産業の世界的地位を確認するために、世界各国の自動車登録台数を見てみよう。表1-1に示されるように、この期米国の地位は圧倒的で、1932年には世界の71.8%を占めた。次いで、フランス、英国、カナダ、ドイツなどの順で、米国、カナダ、ヨーロッパが中心である。対1919年比の増加率を見ると、日本、オーストラリア、デンマーク、ベル

表1-1 世界各国の自動車登録台数（台）

	1919年(A)	1932年(B)	B/A(倍)	国別構成比(%)
米 国	7,558,848	24,136,879	3.2	71.8
フランス	202,000	1,845,400	9.1	5.5
英 国	255,000	1,621,606	6.4	4.8
カナダ	336,854	1,106,408	3.3	3.3
ドイツ	75,000	616,200	8.2	1.8
オーストラリア	27,000	533,833	19.8	1.6
イタリア	35,500	323,836	9.1	1.0
アルゼンチン	26,500	307,949	11.6	0.9
ニュージーランド	25,000	190,547	7.6	0.6
ベルギー	12,000	182,639	15.2	0.5
スペイン	14,850	159,200	10.7	0.5
南アフリカ連邦	—	156,850	—	0.5
スウェーデン	10,000	146,947	14.7	0.4
ブラジル	12,500	143,260	11.5	0.4
オランダ	20,000	135,093	6.8	0.4
スコットランド	—	125,946	—	0.4
インド	18,680	121,400	6.5	0.4
デンマーク	7,000	118,130	16.9	0.4
日 本	5,000	101,968	20.4	0.3
計	—	33,602,839		100.0
内 訳				
乗用車		27,791,850		
バ ス		363,781		
トラック		5,447,208		

注：1932年における10万台以上の国のみ。

出所：Facts and Figures of the Automobile Industry: 1920; 1933.

米国自動車産業再編成と対外進出(1897-1933年)(1)

ギー、アルゼンチンなど新興国が多いが、スウェーデン、フランス、イタリア、ドイツなどヨーロッパ諸国も高い増加率を示しており、自動車が世界的に急速に普及しつつあったことが知られよう。

世界各国の自動車生産状況を見ると(表1-2)、米国が全体の85%以上と圧倒的で、海外での生産分を含めるとその比率はさらに高まる。また、1929年には、カナダ、フランス、英国、ドイツ、イタリアなどの生産量も増加し、各国とも自国資本による自動車産業の発展が見られた(後述)。他方、米国の産業構造は、19世紀末から20世紀初頭の第一次企業合同運動以後1929年恐慌に至るまでの間、大きく変容した。従来の鉄道、鉄鋼を基軸とする産業構造は崩れ、新たに自動車、化学、電機といった製造業が登場するに至った。表1-3は生産額の推移を産業別に見たものであるが、この表から、(1)生産額の増加率は、1899年と1929年を比較した場合も1914年と1929年を比較した場合のいずれの場合も輸送機械(自動車为中心)が最も高い、(2)1914年までの生産額の多い産業は食品、繊維、鉄鋼であったが、第一次大戦を契機として、1919年には新たに輸送機械、機械、木材、化学、石油などが新興産業として登場し、産業構造は多様化した(なお、石油は、製造業では石油精製のみが含まれ、採油、輸送、販売等を含めればその規模は極めて大きくなる)、(3)輸送機械の1914年から

表1-2 世界各国の自動車生産台数(台)

	1924年	構成比(%)	1929年	構成比(%)
米 国	3,602,540	87.9	5,358,414	85.2
フランス	145,000	3.5	263,660	4.2
カナダ	135,246	3.3	263,295	4.2
英 国	146,600	3.6	238,805	3.8
ドイツ	18,000	0.4	70,500	1.1
イタリア	37,450	0.9	54,100	0.9
チェコスロバキア	2,000	0.0	14,740	0.2
世界計	4,097,438	100.0	6,287,552	100.0

注：生産台数1万台以上の国のみ。「世界計」には上記以外の国が含まれる。

出所：Facts and Figures of the Automobile Industry: 1929.

表1-3 米国製造業の生産額の推移 (100万ドル, %)

	1899年	1904年	1909年	1914年	1919年
食 品	2,199	2,846	3,938	4,978	12,748
織 維	1,629	2,147	3,060	3,445	9,211
木 材	1,008	1,220	1,588	1,616	3,113
紙	608	860	1,179	519	1,250
印刷・出版	1)	1)	1)	937	1,764
化 学	762	1,076	1,527	1,965	3,804
石 油	2)	2)	2)	722	2,289
ゴ ム	3)	3)	3)	301	1,138
皮 革	582	724	993	1,105	2,610
土・石・ガラス	271	391	532	619	1,112
鉄 鋼	1,819	2,200	3,164	2,137	5,888
非 鉄	691	896	1,240	1,330	2,519
機 械	4)	4)	4)	1,582	4,769
輸送機械	277	321	562	1,137	5,627
鉄道修理	227	323	438	553	1,354
雑	687	958	1,360	1,271	2,995
計	11,407	14,794	20,672	24,217	62,193
	1925年	1929年	増加率(1929/1899)	増加率(1929/1914)	
食 品	10,419	12,024	546.8	241.5	
織 維	9,126	9,243	567.4	268.3	
木 材	3,689	3,592	356.3	222.3	
紙	1,547	1,892	311.2	364.5	
印刷・出版	2,597	3,170	—	338.3	
化 学	3,211	3,759	493.3	191.3	
石 油	3,230	3,648	—	505.3	
ゴ ム	1,261	1,117	—	371.1	
皮 革	1,764	1,906	327.5	172.5	
土・石・ガラス	1,641	1,561	576.0	252.2	
鉄 鋼	6,460	7,138	392.4	334.0	
非 鉄	2,840	3,597	520.5	270.5	
機 械	5,020	7,043	—	445.2	
輸送機械	5,452	6,047	2,183.0	531.8	
鉄道修理	1,333	1,270	559.5	229.7	
雑	3,125	3,426	498.7	269.6	
計	62,714	70,435	617.5	290.8	

注：増加率は1929年生産額/1899年生産額と1929年生産額/1914年生産額。1)「紙」に含まれる。2)「化学」に含まれる。3)「雑」に含まれる。4)「鉄鋼」に含まれる。1899-1909年にはタバコ産業、飲料産業が抜けている。

出所：U.S.Dept. of Commerce, *Fifteenth Census of the United States: Manufactures: 1929*, Vo.II(1933), pp.36-37.

米国自動車産業再編成と対外進出(1897-1933年)(1)

1929年への高い増加率を考える場合、第一次世界大戦の影響を勘案しなければならない、等を知ることができる。

さらに詳しく、製品・雇用・エネルギー消費量(馬力)別に見ると(表1-4)、(1)生活様式を大きく変える新商品や奢侈品が高い増加率を

表1-4 製造業における生産・雇用・馬力の増加指数(1925年/1899年比)

	生産額	雇用	馬力
新商品・奢侈品			
自動車	151,950	19,128	37,174
ゴム製品	—	524	1,297
蓄音機	—	889	4,232
写真材料	—	428	1,534
絹製品	442	203	244
菓子・アイスクリーム	—	333	1,535
チョコ・ココア製品	—	543	2,116
タバコ	2,138	—	—
生産財			
鉄鋼	304	202	407
非鉄金属	422	189	552
鋳物・機械	—	177	432
石油精製	1,240	535	1,090
紙・パルプ	386	250	319
紙箱	—	207	824
化学製品	572	331	752
ガス(灯火・熱)	506	210	1,346
コークス	260	136	1,177
塗料	310	263	472
セメント	1,031	330	1,044
ガラス	372	131	513
労働節約機械			
電機	—	571	1,352
蒸気	—	468	1,680
金銭登録機	—	644	1,046
タイプライター	—	345	686
配管材料	—	415	1,119
ストーブ(ガス、油)	—	694	1,776
消費財			
缶詰製品	624	192	563
酪農製品	387	223	228
パン製品	—	269	1,013
帽子・レース製品	—	321	651
製氷	936	366	924

	生産額	雇用	馬力
機械による消費財生産			
小麦粉	104	100	100
食肉加工	174	176	520
砂糖	—	158	185
綿製品	176	152	285
毛織物	160	131	244
編み物	254	223	313
紳士服	—	145	338
婦人服	—	152	246
皮革加工	105	102	252
製靴	148	146	294
家具	—	205	348
停滞産業			
木材製品	107	123	165
木製箱	—	159	263
葉巻	132	—	—
造船	78	107	388
アルコール飲料	—	54	75
平均	275	180	356

注：1899年 = 100とした1925年の指数。太字は平均値以上を示す。

出所：Woodlief Thomas, The Rise of New Industries in the United State (*Editorial Research Reports*, August 27, 1927), pp.670-671.

示している、(2) 中でも自動車が最大で、生産額、雇用、エネルギー消費量のいずれにおいても最大の増加率を示している、(3) その他ゴム製品(タイヤ)、蓄音機、写真材料、アイスクリーム等の菓子類、タバコ等が目立つ、(4) 次いで、鉄鋼、非鉄金属、石油精製、化学、セメント等の生産財の増加率が高く、これらは自動車など新商品の発展と結びついたものが多く、同時にこの期の産業全体における機械化の進展を反映している、(5) 次いで、上記消費財産業と生産財産業を支える労働節約機械の増大で、家庭、オフィス、工場での電気機械、タイプライター、計算機、ヒーター等の増加率が高く、エネルギー消費量の増加率も高い、(6) 機械化の進展は食品(缶詰、バター・チーズ、製氷)や繊維(帽子やレース製品)でも見られた、(7) 小麦粉、砂糖、綿製品、毛織物、造船、木材製品などは停滞産業であった、等を知ることができる²⁾。

米国自動車産業再編成と対外進出(1897-1933年)(1)

自動車産業の発展過程を見ると(表1-5)、労働者数、生産額、付加価値額、資本額いずれも急激な増加を示し、資本額は1929年には27億4,200万ドルに達し、これは、食品の96億ドル、繊維の82億ドル、鉄鋼の67億ドル、機械の62億ドル、石油精製の61億ドル、木材の41億ドルに次ぐものであった³⁾。

表1-5 米国自動車産業の発展

年	事業所数			労働者数(人)		
	自動車	車体・部品	計	自動車	車体・部品	計
1904年	121	57	178	10,239	1,810	12,049
1909年	265	478	743	51,294	24,427	75,721
1914年	300	971	1,271	79,307	47,785	127,092
1919年	315	2,515	2,830	210,559	132,556	343,115
1929年	244	1,154	1,398	226,116	221,332	447,448

年	生産額(100万ドル)			付加価値(100万ドル)			資本額 (100万ドル)
	自動車	車体・部品	計	自動車	車体・部品	計	
1904年	27	3	30	15	2	17	57
1909年	194	55	249	86	31	117	267
1914年	503	130	633	211	66	277	616
1919年	2,388	692	3,080	809	330	1,139	1,936
1929年	3,723	1,538	5,261	1,321	681	2,002	2,742

出所：U.S.Dept. of Commerce, *Fifteenth Census of the United States, Manufactures: 1929*, Volume IIの各所から作成。

2 自動車産業の産業連関

自動車産業の国民経済に及ぼす影響は、他産業に比べて極めて大きい。まず、表1-6が示すように、雇用の面で見ると、1921年から1930年の間、自動車会社に直接雇用されている人数は18万6,000人から32万5,124人へと1.75倍の増加であったが、それ以外の部品・付属品メーカー、ディーラー、タイヤ工場での労働者数、運転手などを加えると、自動車の生産・販売・利用に直接関わっている人数は414万人に達し、更にガソリン、金融・保険、自動車の原料メーカー、ハイウェイ従事者など間接的関係者の数の約91万6,000人を加えると、合計で500万人強に達する(1929年の場合は約

表1-6 自動車産業従事者数（1930年、人）

労働者数	325,124
部 品	170,000
ディーラー	300,000
タイヤ工場	65,000
部品ディーラー	150,000
修理工場	380,000
運転手	600,000
トラック運転手	2,150,000
直接計	4,140,124
金融・保険	12,000
石 油	400,000
鉄 鋼	60,000
非 鉄	15,000
鉄 道	75,000
木 材	8,000
電力・石炭	6,000
ハイウエー	300,000
その他原料関連	40,000
間接計	916,000
総 計	5,056,124

出所：J.G.Glover, W.B.Cornell, ed., *The Development of American Industries* (1934), p.638.

470万人)。従って、自動車の雇用に及ぼす影響は大きく、1929年以降の恐慌・不況時には大量の失業者が生じ、デトロイトは大きな経済的打撃を受け、激しい銀行恐慌を被ることになった。なお、1929年の米国の人口は1億2,153万人で、そのうち労働力人口は約4,800万人で、自動車関連労働人口はその10%以上に達する⁴⁾。

また、雇用の他に、自動車生産の特質として、原料や燃料を通して多くの他産業と連関を有していることが挙げられる。表1-7に見られるように、1930年には、自動車はガソリン生産の85%、ゴムの82.6%、板ガラスの68.7%、ニッケルの30.0%、鉛の26.0%、鉄鋼の25.8~57.0%（鋼片、棒鋼、可鍛鉄、鋼板）を消費し、これら5産業が最も重要であった。その他、皮革、アルミニウム、銅、木綿、亜鉛などが主なものであった⁵⁾。

産業的に整理すると、直接的には、鉄鋼、非鉄、タイヤ、ガラス、皮革、

表1-7 自動車産業の消費比率(1930年、%)

ガソリン	85.0
ゴム	82.6
板ガラス	68.7
ニッケル	30.0
鉛	26.0
鋼片	57.0
可鍛鉄	53.0
鋼棒	30.5
鋼板	25.8
皮革(内装用)	51.4
アルミニウム	17.4
銅	14.8
錫	14.1
綿製品	9.3
亜鉛	6.5

出所：J.G.Glover, W.B.Cornell, ed., *The Development of American Industries* (1934), p.638.

製材、電機、繊維、運輸(鉄道を含む)、自動車金融・保険、間接的には石油、電力、建設(高速道路建設)、建材など多くの産業と関連している。

3 自動車産業の産出高・資本比率と固定資本比率

既述のように、自動車産業の資本額は、1929年時点で27億4,200万ドルに達したが、産出高・資本比率および固定資本比率について検討しよう。表1-8に示されるように、産出高・資本比率は、当初極めて高かったが、その後低下し、1929年時点では57.5%と製造業平均よりもかなり低く鉄鋼業や食品産業よりも低い。産出高・固定資本比率もほぼ同様の動きであった。固定資本比率は製造業平均、食品産業よりも高く、鉄鋼業、石油精製よりも低い。かくて、自動車産業はいわゆる重工業と軽工業の中間的存在と言えよう。なお、この自動車の中には、部品、付属品、車体メーカーも含まれているため、これらを除く自動車産業への投下資本額は、1919年の10億1544万ドルから1929年には19億5,669万ドルに達し、約1.9倍の増加率であった。1929年の場合、そのうち15億1,871万ドルは乗用車部門に、4億

3,797万ドルがトラック部門に投下された⁶⁾。部品、付属品メーカーを除くと、固定資本比率はさらに高いと考えられる。

表1-8 主要製造業の産出高・資本比率および固定資本比率 (100万ドル、%)

		1904年	1909年	1914年	1919年	1929年	1937年
製造業全体	資本(A)	23,295	31,563	36,737	46,094	63,022	55,319
	固定資本(B)	12,316	-	-	-	30,853	25,851
	生産額(C)	29,136	32,648	36,434	45,090	71,220	74,687
	A/C (%)	89.1	96.7	100.8	102.2	88.5	74.1
	B/C (%)	47.1	-	-	-	43.3	34.6
	B/A (%)	52.9	-	-	-	49.0	46.7
鉄鋼	資本(A)	2,886	4,305	5,166	6,735	6,666	6,719
	固定資本(B)	2,013	-	-	-	4,235	3,892
	生産額(C)	2,246	3,165	3,681	4,747	7,627	6,630
	A/C (%)	128.5	136.0	140.3	141.9	87.4	101.3
	B/C (%)	89.6	-	-	-	55.5	58.7
	B/A (%)	69.8	-	-	-	63.5	57.9
食品	資本(A)	4,656	5,517	6,515	7,593	9,591	9,180
	固定資本(B)	2,289	-	-	-	4,531	3,775
	生産額(C)	7,326	8,388	9,546	11,240	15,014	18,346
	A/C (%)	63.6	65.8	68.2	67.6	63.9	50.0
	B/C (%)	31.2	-	-	-	30.2	20.6
	B/A (%)	49.2	-	-	-	47.2	41.1
自動車	資本(A)	57	267	616	1,936	2,742	2,792
	固定資本(B)	29	-	-	-	1,419	1,175
	生産額(C)	21	32	507	2,211	4,765	5,259
	A/C (%)	271.4	202.3	121.5	87.6	57.5	53.1
	B/C (%)	138.1	-	-	-	29.8	22.3
	B/A (%)	50.9	-	-	-	51.8	42.1
石油	資本(A)	254	327	552	1,380	6,092	6,503
	固定資本(B)	160	-	-	-	4,018	4,171
	生産額(C)	200	277	429	910	4,737	6,150
	A/C (%)	127.0	118.1	128.7	151.6	128.6	105.7
	B/C (%)	80.0	-	-	-	84.8	67.8
	B/A (%)	63.0	-	-	-	66.0	64.1

出所：Daniel Creamer, S.P.Dobrovolsky, *Capital in Manufacturing and Mining: Its Formation and Financing* (1960), Appendix A.

4 自動車産業の立地

自動車および車体・部品の生産額で見れば、いずれもミシガン州が最も多く、40～50%を占め、次いでオハイオ州、ニューヨーク州等となっている。いずれも東部、中西部地方が中心であるが、機械工業の早くからの発展やヘンリー・フォードを生んだ歴史的環境などがその原因と考えられよう(表1-9)。1929年における自動車工場の立地状況を州別・都市別に見れば(表1-10)、州別ではやはりミシガン州が最も多く、全米で88工場のうち20工場を有しており、そのうちの13工場がデトロイトに立地している。しかも、いずれも車体や部品を製造しそれらを組み立てる「一貫工場」(「製造・組立工場」は88工場のうち46工場を占める)であるのが特徴である。次いで、オハイオ、インディアナ、ウイスコンシンの順である。組立工場は全米88工場のうち42工場を占めるが、各地に分散している傾向が見られる。また、米国企業による海外への組立工場数を国別に見ると(表1-11)、オーストラリアとカナダが最大で10工場、次いで英国、ドイツ、ベルギー、アルゼンチン等となっている(後述)。

表1-9 州別生産額の推移(100万ドル、%)

	自動車				車体・部品			
	1919年	%	1929年	%	1919年	%	1929年	%
カリフォルニア	37	1.5	138	3.7	8	1.2	17	1.1
インディアナ	107	4.5	208	5.6	72	10.4	90	5.9
ミシガン	1,332	55.8	1,550	41.6	288	41.6	738	48.0
ミズーリ	63	2.6	247	6.6	9	1.3	42	2.7
ニュージャージー	40	1.7	132	3.5	15	2.2	17	1.1
ニューヨーク	141	5.9	232	6.2	70	10.1	135	8.8
オハイオ	287	12.0	387	10.4	92	13.3	233	15.1
ウイスコンシン	95	4.0	219	5.9	24	3.5	95	6.2
ペンシルバニア	68	2.8	101	2.7	45	6.5	61	4.0
イリノイ	77	3.2	62	1.7	28	4.0	35	2.3
計	2,388	100.0	3,723	100.0	692	100.0	1,538	100.0

出所：U.S.Dept. of Commerce, *Fifteenth Census of the United States, Manufactures: 1929*, Volume II, p.1224, pp.1228-1229.

表1-10 米国における州別乗用車製造・組立工場数（1929年）

カラマズー	1	AB	カンザス・シティ	2	B
デトロイト	13	AB	セント・ルイス	2	AB
ボンティアック	1	AB	セント・ルイス	2	B
フリント	2	AB	ミズーリ計	6	
ランシング	3	AB	チェスター	1	B
ミシガン計	20		ピッツバーグ	1	B
ノーウッド	1	B	バトラー	1	AB
トレド	2	AB	ペンシルバニア計	3	
コロンバス	1	B	アトランタ	2	B
クリーブランド	1	B	ジョージア計	2	
クリーブランド	4	AB	ヒューストン	1	B
シンシナチ	1	B	ダラス	1	B
オハイオ計	11		テキサス計	2	
エルクハート	1	AB	スプリングフィールド	1	AB
コナーズビル	1	AB	サマービル	1	B
サウス・ベンド	1	AB	マサチューセッツ計	2	
インディアナポリス	1	B	デモイン (Ia)	1	B
インディアナポリス	3	AB	シカゴ (Ill)	1	B
オーバーン	1	AB	オクラホマ・シティ (Okla)	1	B
インディアナ計	8		ポートランド (Ore)	1	B
ミルウォーキー	1	AB	ルイスビル (Ky)	1	B
ケノーシャ	1	AB	ブリッジポート (Conn)	1	AB
ミルウォーキー	1	B	デンバー (Col)	1	B
ラシーヌ	1	B	メンフィス (Tenn)	1	B
ハートフォード	1	AB	ウイルミントン (Del)	1	AB
ジャクソンビル	1	B	カーニー (NJ)	1	B
ワイコンシン計	6		オマハ (Neb)	1	B
ロサンゼルス	2	B	チャーロット (NC)	1	B
サンフランシスコ	1	B	ノーフォーク (Va)	1	B
サンフランシスコ	1	AB	ニューオーリンズ (La)	1	B
オークランド	2	B	シアトル (Wash)	1	B
カリフォルニア計	6		ツウイン・シティーズ (Minn)	1	B
バッファロー	1	AB	計	88	AB(46):B(42)
バッファロー	2	B			
ロチェスター	1	AB			
シラキューズ	1	AB			
ノース・タリータウン	1	B			
ニューヨーク計	6				

注：AB=製造・組立工場、B=組立工場を示す。

出所：Facts and Figures of the Automobile Industry: 1930, p.68.

表1-11 海外における米国自動車企業の組立工場(1929年)

オーストラリア	10
カナダ	10
英 国	6
ドイツ	5
ベルギー	4
ブラジル	4
アルゼンチン	2
デンマーク	2
インド	2
日 本	2
南アフリカ連邦	2
スウェーデン	2
ウルグアイ	2
チ リ	1
キューバ	1
エジプト	1
フィンランド	1
フランス	1
オランダ	1
イタリア	1
ジャワ	1
メキシコ	1
ニューゼーランド	1
ペルー	1
ポーランド	1
スペイン	1
計	66

出所：Facts and Figures of the Automobile Industry: 1930, p.68.

注

- 1) 主な邦語文献を挙げれば、鈴木直次「1920年代を中心とするアメリカ自動車企業の資本蓄積(上)」(『専修経済学論集』、第18巻第2号、1984年3月)：同「下」(『社会科学年報』、第18号、専修大学社会科学研究所、1984年)；岡本友孝、「新興産業としてのアメリカの自動車産業(上)(中)(下)」(『商学論集』(福島大学経済学会)、35巻2号、3号、4号、1966年9月、12月、1967年3月)；橋本輝彦、「アメリカ自動車工業発展の構造と傾向(1)(2)(3)(4)」(『立命館経営学』、第12巻第5・6号、第13巻1号、2号)；同「アメリカ自動車工業の発展とBig Three独占体制の成立」(『研究年報経済学』、第34巻、第1号、1972年、東北大学経済学会)；下村浩一『米国自動車産業経営史研

- 究』（昭和57年）；小谷節男『アメリカ自動車工業の研究』（平成13年）、「アメリカ自動車産業における寡占の成立過程」（興銀『調査月報』150号）（昭和44年3月）等があり、本稿でもこれら研究成果を参考にした。
- 2) Woodlief Thomas, *The Rise of New Industries in the United States* (August 27, 1925) (*Editorial Research Reports*).
 - 3) *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1957* (1961), p.412.
 - 4) J.G.Glover, W.B.Cornell,ed., *The Development of American Industries* (1934), p.638.; *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1957* (1961), p.65; *Facts and Figures of the Automobile Industry: 1930*.
 - 5) J.G.Glover, W.B.Cornell,ed.,*op.cit.*, p.638.
 - 6) *Facts and Figures of the Automobile Industry: 1930*. p.84.