

自己金融方式とその発展

杉 上 忠 幸

目 次

1. はしがき
2. 1920年代のアメリカ製造業における自己金融方式の進展
3. 投資量の巨大化における自己金融方式の成立条件
4. 1920年代のアメリカ乗用車産業における自己金融方式成立の具体的諸要因
5. 1950年代中頃-70年代中頃のアメリカ製造業における企業内部純余剰増加傾向
6. アメリカ製造業における自己金融方式の企業内部純余剰増加傾向への発展
7. むすび

1. はしがき

吉富 勝氏はその著書「アメリカの大恐慌 (1965年)」において1920年代のアメリカ製造業に自己金融方式が成立した事を確認し、その成立の必然性を考察された。また、宮崎義一教授はその著書「戦後日本の企業集団 (1976年)」において1950年代中頃から70年代中頃までのアメリカ製造業に企業内部純余剰増加傾向が進展した事を確認し、アメリカ製造業における巨大企業が企業内部純余剰の価値保全と価値増殖を企図する財産保有者の性格をも併せ備えるものとして登場してくる事を指摘された。

本稿が明らかにするように、吉富氏がその必然性を考察された1920年代のアメリカ製造業における自己金融方式と宮崎教授が1950年代中頃か

ら70年代中頃までのアメリカ製造業においてその進展を確認された企業内部純余剰増加傾向とは資本主義経済における或る一つの発展傾向が生み出した時期を異にするに過ぎない継続的現象である。かかる意味で、企業内部純余剰増加傾向は自己金融方式の発展形態である。本稿の課題は自己金融方式が企業内部純余剰増加傾向に発展していくメカニズムを解明する事である。この解明によって、第二次大戦後に出現した資本主義経済の高度経済成長期特有の資本蓄積について、その基本的特殊性を考察していく事が可能になる。

2. 1920年代のアメリカ製造業における 自己金融方式の進展

現在、経済企画庁経済研究所長である吉富 勝氏の著書の一つである「アメリカの大恐慌、日本評論社」は1965年4月に第1版第1刷が出版されたのであったが、後に、全国大学生協連書籍部が行なっている専門書復刊事業の対象となり、1986年1月に、第1版の第2刷が発行された。吉富氏は、同書の「第3章1920年代のアメリカ経済における資本蓄積のメカニズム 第2節資本蓄積の特質と株式ブーム 2.自己金融の発展」に於いて、1920年代のアメリカ製造業、特に、乗用車産業や鉄鋼業で自己金融方式が進展していった事実を、詳細に、説明し、その原因について分析を試みている。吉富氏が、ここで、アメリカ製造業における斯かる自己金融方式の進展について詳細な研究を行なった目的は、1929年に始まるアメリカ大恐慌と世界大恐慌が1929年10月のニューヨーク株式市場における瓦落（ガラ）から始まったと言う周知の事実ではあるが、然し、何故そうであったのかを説明しようとするれば極めて困難である問題を解決する為であった。

1920年代のアメリカ製造業における巨大株式会社の利潤増大は、一方では、巨大株式会社の内部留保を巨大にし、他方では、此の巨大株式会社から流出する配当を年々巨額なものにしていった。そして、巨大株式会社の此の巨大な内部留保が1920年代のアメリカ製造業の自己金融化を進展させた。当時のアメリカ経済では、此の製造業が全産業の企業純所得の5割強を占めてをり、当時のアメリカ産業に圧倒的比重を持ってい

自己金融方式とその発展

た製造業で自己金融化が進展したのであるから、アメリカ経済における商品生産に基づく生産的株式発行は減少して行かざるを得なかった。⁽²⁾ 1920年代のアメリカ産業では公益事業の新規資本発行が急増し、これが生産的株式発行の主流を為した⁽³⁾のであるが、公益事業の企業純所得の比重は1920年代には漸増傾向に在ったとはいえ全産業の約2割に過ぎなかった。⁽⁴⁾ 斯うして、アメリカ産業全体の新規資本発行（償還、政府及び外国発行を除く）のうち、生産的証券発行の占める割合は1924年に76%であったのがそれ以降次第に低下し、1929年には僅かに35%にまで減少したのである。⁽⁵⁾ アメリカ経済の生産活動が1929年6月にピークに達した後急速に減少していった時に、アメリカ経済に斯かる実態から遊離した株式投機と株価の高騰をもたらした一因は此の様な生産的証券発行の急減傾向であったのである。

1920年代のアメリカ製造業における巨大株式会社の利潤増大は、他方では、企業から流出する株式配当を、年々、巨額なものに増大していった。⁽⁶⁾ この巨額な株式配当は限界貯蓄性向の高い高所得層の収入になった。⁽⁷⁾ そしてこの収入の大部分はアメリカのさまざまな金融機関に貯蓄性預金として預金され再び株式購入にむかった。⁽⁸⁾ 1921年から1926年迄の株価の上昇はアメリカ経済における拡張の実態に対応していたが、⁽⁹⁾ 此の高所得層の巨額の貯蓄性預金は1927年のニューヨーク連銀のイギリス金本位制救済の為の公定歩合の引き下げを契機に始まるアメリカ経済の実態から掛け離れた株価の騰貴を惹き起こす事になった。然し、1928年にはいと、⁽¹⁰⁾ ニューヨーク連銀は株式投機の抑制のための公定歩合の引き上げを実施し、⁽¹¹⁾ 又商業銀行も株価の異常な騰貴を警戒してタイム・ローンを引き締めるが、此等の株価抑制措置は、逆に、巨大株式会社や高所得層の遊休資金をブローカーズ・ローンに向かわせ、アメリカ経済の実態から遊離した株価の暴騰が益々進行することになった。⁽¹²⁾ 吉富氏は次の様に言う。「このようにして生じた株価の暴騰傾向はキャピタル・ゲインを生みだす。この利得をねらって多数の投資信託会社などが多額の株式を発行する。いわゆるテコの原理が投資信託会社によって最大限に利用されたのもこのときである。それは株式ブームの泡沫性の最高形態であったわけである。1929年には新規証券発行の2/3は非生産的目的のためだった。29年の株式市場の状態はまさに一触即発の状態にあったわ

けである。29年6月に工業生産はピークになった。主導的産業たる自動車の生産も鉄鋼の生産も6月をさかいに減少しはじめた。1925-6年以降も比較的高水準にあった住宅建築は29年にはいって激減した。同年9月を株価のピークとしてニューヨーク株式市場の大崩壊がはじまった。以上が株式ブームのメカニズムの概要である。(吉富 勝, アメリカの大恐慌, 1965, 日本評論社, P.177)」

こうして、1920年代のアメリカ経済における巨大株式会社への利潤増大は、一方では巨大株式会社の内部留保の巨大化に因る自己金融方式の進展をもたらした。他方では巨大株式会社から流出する株式配当の巨額化を契機とする株式投機とアメリカ経済の実態から遊離した株価の暴騰をもたらした。かくして、1929年に始まるアメリカ大恐慌と世界恐慌の発端となった1929年10月24日、暗黒の木曜日のウォール街の瓦落(ガラ)が始まるのである。吉富氏は、1929年に始まるアメリカ大恐慌と世界恐慌が暗黒の木曜日のウォール街における瓦落から始まったという周知の事実についての理論的解明という極めて困難な問題を説き明かす為に、緻密な実態分析に基づいて上述の論理を構成し、その論理構成の不可欠の一環に、既述の様な生産的株式発行の希少性を惹き起こす要因として、1920年代のアメリカ製造業における自己金融方式の進展という事実を組み込むのである。

1920年代のアメリカ製造業における自己金融方式の進展という当時の巨大株式会社の特徴的資本蓄積方法についての吉富氏の上述の理論的取り扱い方は、氏の研究目的からは当然のものである。1950年代始めから1970年代中頃に至る資本主義経済の世界的な高度経済成長が乗用車産業を典型とする耐久消費財産業を中心に展開されるのであるが、本稿は、「1. はしがき」で述べたように、斯かる高度経済成長を担った巨大株式会社の資本蓄積方式の基本的特徴の一つが自己金融方式である事を明らかにするものであるから、先ず、吉富氏が氏の著書「アメリカの大恐慌」における先述の箇所で行なった詳細で緻密な実態分析に依って、1920年代のアメリカ製造業において、巨大株式会社の自己金融方式が如何に進展したか、その基本的状況を見ておこう。

表1. は1919年-21年についてはアメリカ製造業の巨大株式会社31社の、22年-29年についてはその45社の、粗貯蓄(留保所得+減価償却費)

自己金融方式とその発展

表1. アメリカの大製造業会社の貯蓄と投資

1919-29年(100万ドル)

	純所得 (調整済)	配 当	留保所得 (1)-(2)	減価償却	物的資産 の純増大	粗貯蓄	物的粗 投 資	金融資産 の増大	全資産 の増大
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(3)+(4)	(4)+(5) (6)	(7)	(6)+(7) (8)
					(31 社)				
1919	379.6	155.0	224.6	101.2	188.1	325.8	289.3	-8.2	179.9
20	354.0	165.3	188.7	107.8	314.4	396.5	422.2	44.6	359.0
21	80.0	164.6	-84.6	108.2	-198.5	23.6	-90.3	-175.8	-374.3
					(45 社)				
22	334.1	248.2	85.9	187.4	59.8	273.3	247.2	-4.3	55.5
23	558.5	300.1	258.4	225.5	289.5	483.9	515.0	288.2	577.7
24	538.5	315.7	222.8	238.8	34.6	461.6	273.4	146.6	181.2
25	727.9	368.9	359.0	290.0	193.4	649.0	483.4	245.4	438.8
26	884.8	472.1	412.7	338.2	306.2	750.9	644.4	288.7	594.9
27	769.3	537.9	231.4	373.6	217.5	605.0	591.1	-100.1	117.4
28	1,036.1	593.7	442.4	387.7	77.6	830.1	465.3	470.3	547.9
29	1,265.6	654.4	611.2	442.8	376.1	1,054.0	818.9	221.0	597.1

備 考：物的資産とは工場設備、在庫、金融資金とは現金、受取手形、証券、子会社への投資および貸付。

出 所：S.P. Dobrovolsky, Corporate Income Retention, 1915-43, 1951, Supplementary Tables. 但し、本稿は、吉富 勝 アメリカの大恐慌 (1965年), p.121より作成。

と物的粗投資（物的資産純増大+減価償却費）の大小関係を比較したものである。表1. によれば、アメリカ製造業の巨大株式会社において、1924年以降29年にかけて粗貯蓄がはっきりと物的粗投資を上回り、粗貯蓄の増加率は物的粗投資のそれより大きい。吉富氏は「巨大会社においては設備および在庫投資（物的粗投資）は1923年以降も増大する傾向（1923-9年に1.6倍、年率8%）にあったが、内部蓄積（留保所得+減価償却費）の増加（同じ期間に、2.6倍）がこの傾向をさらに上回る勢いで増大していったわけである（吉富 勝, ibid., P.120）」と言う。

表2. は、1900年-29年におけるアメリカの大製造業会社において、内部金融が、急速に、進展していった事を示している。吉富氏は此の表について「第一次大戦前に56.9%だった内部金融率（純留保利潤が全

表2. 大製造業会社の資産の成長と内部金融の進展

1900-29年 (%)

	変 化 率 (年率)		全新規金融のうちに占める パーセンテージ	
	全 資 産	物的資産	外部金融	純留保利潤
1900-10	+ 2.6	n.a.	43.1	56.9
1913-18	+14.1	+ 9.2	49.7	50.3
1918-20	+ 6.3	+ 7.1	28.3	71.7
1921-24	+ 4.9	+ 4.6	37.0	63.0
1923-26	+ 4.4	+ 3.6	23.9	76.1
1924-27	+ 4.3	+ 3.4	15.6	84.4
1926-29	+ 4.1	+ 3.5	6.0	94.0

出 所: Creamer, Dobrovolsky, and Borenstein, *Capital in Manufacturing and Mining*, 1960, p.117, Table 36. 但し, 本稿は吉富 勝 『アメリカの大恐慌 (1965年)』, p.122より引用。

規金融に占める割合)が大戦中とその後の戦後不況を除くと、一貫して上昇を示し1926-9年には94%に達しているのである(吉富 勝, *ibid.*, P.121)」という事実を指摘する。

上述の大製造業会社の自己金融化の進展については、物的粗投資の拡張傾向と併進している事実が重視されねばならない。1920年代にはアメリカの中小製造業会社にも自己金融化がみられるが、それは物的粗投資の減少傾向と併進しているのである。此の事実について吉富氏は次の様に言う。「中小製造業会社の固定設備粗投資と在庫投資の合計は1921年から23年にかけて急激に増大するが、それ以後は減少傾向をたどり、29年は24年の半分以下の水準にすぎない。この点は23年以降も増加傾向を示した大会社の生産的投資のうごきと真反対である。内部留保資金も1923年をピークに減少していく傾向にあった。それにもかかわらず、それよりももっと減退のいちじるしかった物的粗投資は内部留保資金でまかなわれるかたちになっている。そのかぎりでも中小会社においても、自己金融化現象は進んだといえよう。(吉富 勝, *ibid.*, PP.122-123)」吉富氏は、更に、「一般に自己金融進展の説明として、生産の停滞や投資の停滞からくる設備資金調達の必要性の減退があげられるが、こうい

自己金融方式とその発展

った説明だけでは、20年代のアメリカ大製造業会社における自己金融の進展は説明がつきにくい(吉富 勝, *ibid.*, P.124)」と述べて、1920年代のアメリカ製造業の巨大株式会社に現われた自己金融方式の進展に於ける特異性を強調される。

そこで、吉富氏は、改めて、何故に1920年代のアメリカ製造業の巨大株式会社に物的粗投資の拡張と併進する自己金融化の進展が現われたか、という点を設問し、次の様に、解答する。先ず、

P：利潤，K：資本，O：付加価値，W：賃金，L：労働時間，(一人あたり労働時間・労働者数)とし、次の諸式をたてる。

$$P/K = (O/K) \cdot (P/O) \dots\dots\dots (1)$$

$$O/K = (L/K) \cdot (O/L) \dots\dots\dots (2)$$

$$P/O = (O - W) / O = 1 - (W/O) \dots\dots\dots (3)$$

$$W/O = (L/O) \cdot (W/L) \dots\dots\dots (4)$$

(1) 式に (2), (3), (4) を代入すると

$$\begin{aligned} P/K &= (L/K) \cdot (O/L) \cdot \{1 - (W/O)\} \\ &= (L/K) \cdot (O/L) \cdot \{1 - (L/O) \cdot (W/L)\} \dots\dots\dots (5) \end{aligned}$$

以上の諸式に基づいて、以下の如く、考察を進める。

(5) 式の (P/K) は利潤率である。然も、 ΔP を前期に比しての今期利潤の増大分、 ΔK を今期の資本投下量とすると、 $(P + \Delta P) / (K + \Delta K)$ が今期の利潤率を、 $(P + \Delta P) / \Delta K$ が自己金融率を示すから、利潤率 (P/K) の増進は自己金融率 $(P + \Delta P) / \Delta K$ の進展と併進する。この利潤率の増進と自己金融率の進展との併進という法則性は後述のように修正すれば、本稿における後の理論展開に、極めて、有効になる。吉富氏は利潤率或いは自己金融率増大の二つの基本条件を

(1) 式から求める。それらは、一つは産出係数 (O/K) の増大であり、他の一つは、資本分配率 (P/O) の増大である。産出係数 (O/K) は、(2) 式から、資本・労働比率 (資本の有機的構成) の逆数 (L/K) と労働生産性 (O/L) の関数であり、労働生産性の上昇が資本・労働比率の高度化を上回るほど、増大する。そして労働生産性の急激な上昇には技術革新に因る物的生産性の上昇と企業の生産物価格の安定が必要である事を指摘する。資本分配率 (P/O) は、(3) 式から労働分配率 (W/O) の関数であり、労働分配率は (4) 式から労働生産性

の逆数 (L/O) と賃金率 (W/L) の関数であり、資本分配率の増大には賃金率の増大以上に労働生産性が上昇しなければならない事を指摘する。

吉富氏は、以上の考察を (5) 式に基づいて、次の様にまとめる。「以上をまとめると、利潤率ないし自己金融化増大の条件は次の点にある。

(1) 技術革新による資本装備率 K/L の高度化以上に、技術革新により労働生産性 O/L が増大すること。そのためには、技術革新による物的生産性の上昇を超過利潤として有効に吸収するために、その企業の生産物価格が安定していること。その結果、資本係数 $K/O \{ = (L/O) \cdot (K/L) \}$ が減少すること。(2) 労賃率 W/L の増大は労働生産性 O/L の増大よりも小さいこと、以上の点である。(吉富 勝, *ibid.*, P.127)」

吉富氏は、次に、1920年代のアメリカでは、この諸条件を充たす産業の主要なものが乗用車産業と鉄鋼業である事をデータに基づいて、詳細に、論証する。乗用車産業では、乗用車の大量生産方法として生産の標準化・電力の工場動力化・移動組立法が一般化⁽¹³⁾し、それらの技術が労働の資本装備率の高度化以上に労働生産性を高めた事⁽¹⁴⁾、然も、1920年代後半には乗用車産業に管理価格が成立した事⁽¹⁵⁾、此等の結果、資本係数が減少した事⁽¹⁶⁾を実証し、さらに、乗用車産業において労働生産性上昇率⁽¹⁷⁾が賃金率の上昇率を上回る事⁽¹⁷⁾を実証する。吉富氏は、鉄鋼業では、1926年以降に *continuous wide-strip mill* が導入されるが、これが当時の鉄鋼業における技術革新であり⁽¹⁸⁾、この技術革新は1920年代に急速に発展する乗用車産業、家庭用耐久消費財産業等の薄板に対する需要の増大から生まれた事を指摘する。すなわち、鉄鋼業における技術革新は乗用車産業の発展から生まれるのである。吉富氏は、この指摘につづいて、当時の鉄鋼業における資本係数が低下した事⁽²⁰⁾、労働生産性の上昇にもかかわらず賃金率が完全に停滞していた事⁽²¹⁾をも指摘するのである。吉富氏は特に言及しないが、従ってこれらの鉄鋼業における利潤率増大或いは自己金融化進展の条件は鉄鋼業の先述の技術革新を起点とするものであり、かくして、鉄鋼業における自己金融化の進展は乗用車産業の自己金融化によって惹き起こされたものであると言う事になるのである。

3. 投資量の巨大化における自己金融方式の成立条件

(1) 自己金融率の進展

吉富氏が明らかにした様に、自己金融率の進展は利潤率の増進と併進する。然し又、自己金融率の進展の程度は利潤率の高さと共に投下資本量の大きさ及び利潤量の関数でもある。

吉富氏にしたがって、 P を前期の利潤、 ΔP を前期に比しての今期の利潤増加量、 K を前期の資本ストック、 ΔK を前期に比しての今期の資本ストック増加量、とすると、

$$\text{自己金融率} = (P + \Delta P) / \Delta K$$

そして、

$$\begin{aligned} (P + \Delta P) / \Delta K &= \{P + P \cdot (\Delta P / P)\} / \{K \cdot (\Delta K / K)\} \\ &= [P \cdot \{1 + (\Delta P / P)\}] / \{K \cdot (\Delta K / K)\} \\ &= (P / K) \cdot [\{1 + (\Delta P / P)\} / (\Delta K / K)] \\ &\dots\dots\dots(1) \end{aligned}$$

(1) 式において、 (P / K) は (前期の) 利潤率であるから、自己金融率の大きさは、吉富氏が既に指摘した様に (a) 利潤率の高さに比例し、然し又同時に、(b) $[\{1 + (\Delta P / P)\} / (\Delta K / K)]$ の大きさにも比例する。

いま、吉富氏が考察の対象から除外した (b) について検討しよう。

$$\begin{aligned} [\{1 + (\Delta P / P)\} / (\Delta K / K)] &= \\ &1 / (\Delta K / K) + (\Delta P / P) / (\Delta K / K) \dots\dots\dots(2) \end{aligned}$$

$[\{1 + (\Delta P / P)\} / (\Delta K / K)]$ が増加するために必要な条件を、(i) $(\Delta K / K)$ が増加していく場合、(ii) $(\Delta K / K)$ が一定である場合、(iii) $(\Delta K / K)$ が減少していく場合、の3つの場合において検討する。

(i) $(\Delta K / K)$ が増加していく場合

($\Delta K/K$)が増加していく場合、 $[\{1 + (\Delta P/P)\} / (\Delta K/K)]$ が増加するために如何なる条件が必要であろうか。(2)式において、($\Delta K/K$)が増加している時、従って(ΔK)、が著しく増加している時、左辺の項 $[\{1 + (\Delta P/P)\} / (\Delta K/K)]$ が増加するためには、右辺第2項の $(\Delta P/P) / (\Delta K/K)$ の増加率が右辺第1項の $1 / (\Delta K/K)$ の減少率を上回る必要があり、そのためには($\Delta P/P$)の増加率が($\Delta K/K$)の増加率を上回ると共にその増加率が相当に大きくなければならない。即ち、利潤の投資に対する弾力性が増加し然も $1 / (\Delta K/K)$ の減少率を上回らねばならない。従って、今期の投下資本量 ΔK が著しく増加する場合に(2)式の左辺の項 $[\{1 + (\Delta P/P)\} / (\Delta K/K)]$ が増加するには、 ΔP 即ち今期の利潤量の増加が上記の条件を充たす相当に著しい増加でなければならぬ。此の様な ΔP の増加は、当然に、今期の利潤率 $(\Delta P + P) / (\Delta K + K)$ を増加させるものである。従って、吉富氏が指摘された自己金融率の進展と併進する利潤率の増進とは、($\Delta K/K$)の増加にしたがって ΔK の著しい増加が生じる場合には、 ΔP が上記の条件を充たす様に増加する事という条件を伴う利潤率の増進でなければならぬのである。

(ii) ($\Delta K/K$)が一定である場合

(2)式の右辺第1項の $1 / (\Delta K/K)$ は一定であるから(2)式の左辺の項 $[\{1 + (\Delta P/P)\} / (\Delta K/K)]$ が増加するには(2)式の右辺の第2項 $(\Delta P/P) / (\Delta K/K)$ が増加すればよい。 $(\Delta K/K)$ は一定であるから $(\Delta P/P)$ を増加させる様に ΔP が増加しなければならぬ。此の様な ΔP の増加はそれ自体で今期の利潤率 $(\Delta P + P) / (\Delta K + K)$ を増加させるものである。

(iii) ($\Delta K/K$)が減少していく場合

(2)式の左辺の項 $[\{1 + (\Delta P/P)\} / (\Delta K/K)]$ が増加するには、 ΔP が無条件に増加するか或いは右辺第2項 $(\Delta P/P) / (\Delta K/K)$ の減少率が右辺第1項の $1 / (\Delta K/K)$ の増加率以下になる程度に ΔP が減少すればよい。此の様な ΔP の増加あるいは減少は前記の二つの場合の様に今期の利潤率を増進させる。

かくして、吉富氏が指摘した自己金融率の増進を伴う利潤率の増進は企業の資本ストックの増加率($\Delta K/K$)或いは投下資本量の大きさ Δ

自己金融方式とその発展

Kがいかなる状態にあるかによって利潤率の増進の際の利潤の増加についての条件を異にするものなのである。投下資本量が激しく増加している場合には、企業の利潤増加量の著しい増加 $[(\Delta P/P) / (\Delta K/K)]$ の増加率が $1 / (\Delta K/K)$ の減少率を上回る様に利潤の投資に対する弾力性が増加する事] が自己金融の進展に必要な且つ十分な条件となるのである。

(2) 自己金融方式の成立

企業の自己金融率の程度が高まれば、やがて、この自己金融率の進展の結果として、企業には自己金融方式が成立する。以下では、自己金融率の進展が如何なる状態に達した時自己金融方式が成立するのか、という点を検討する。

自己金融方式が成立するためには

$$\{(P + \Delta P) / \Delta K\} \geq 1 \quad \dots\dots\dots (3)$$

(3) 式が成立するためには

$$(P + \Delta P) \geq \Delta K \quad \text{或いは} \quad \Delta P \geq \Delta K - P$$

上記の条件が充たされる事が必要である。

かくして、自己金融率の進展が、やがて、企業に自己金融方式を成立させるためには、今期の利潤量 $(P + \Delta P)$ が遂に今期の投資量 ΔK に等しくなるか或いは ΔK より大きくなる迄自己金融率が進展していく事が必要である。もし、企業の資本ストックの増加率 $(\Delta K/K)$ が大きければ即ち企業の投資量 ΔK が著しく大きければ、「(1) 自己金融率の進展」が明らかにした様に、利潤率の増進と併進する自己金融率の進展は利潤増加量の巨大化を伴うものでなければならず、その様な自己金融率の進展は $(P + \Delta P) \geq \Delta K$ 或いは $\Delta P \geq \Delta K - P$ という条件を充たす迄行われねばならぬのである。要するに、企業の資本ストックの増加率が大きく、投資量が著しく大きい時、企業は、自己金融方式を実現するには、巨大な利潤増加量を伴う利潤率の増進を実現していかなばならぬのである。

(3) 1920年代のアメリカ乗用車産業における投下資本量

以上の考察の依って、自己金融方式の成立は、利潤率の増進だけではなく資本ストックの増大の程度或いは投下資本の規模さらには利潤の大きさにも依存する事が明らかになった。したがって、1920年代のアメリカ乗用車産業に自己金融方式が成立した必然性を考察するには、当時のアメリカ乗用車産業における資本投下の規模が検討されねばならない。

表3. は1920年代アメリカの経済発展とアメリカ乗用車産業との関係を示している。1921年-29年についての名目値では、アメリカの経済成長率は4.4%である。表3. における寄与率は表の注が示す様に国民総支出の増加額に占める各項目の増加額の割合である。当時のアメリカ経済における消費と投資についてこの寄与率をみれば、消費の寄与率が67.7%で圧倒的に大きい。この消費の寄与率のなかでも、自動車の寄与率がそれだけで6.3%に達している。この数値は、当時の乗用車需要が如何にアメリカ経済の成長に需要要因として寄与したかという事を如実に物語るものである。然も、吉富氏は氏の「アメリカの大恐慌」において次の様な指摘をされる。「レオンチェフによって1929年の投入算出表を1919年のそれと比較してみると、1919年には製鋼所・圧延工場の純産

表3. 主要項目の増加率と増加寄与率a)

	1921-29 (時価)		
	増 加 率 (1921=100)	年間増加率 (%)	寄 与 率b) (%)
国民総支出	141.2	4.4	100.0
消費支出	135.4	4.4	67.6
perishable	127.7	3.1	18.3
準耐久財	126.7	3.0	7.2
耐久財	172.8	7.1	12.7
自動車	240.1	11.6	6.3
サービス	137.0	4.0	28.4
住宅建築	168.9	6.8	4.1
	(273.3) c)	(22.3)	(13.0) c)
民間設備投資	193.6	8.6	18.3
公共投資	156.7	5.8	4.9

備考：a) すべて時価による。b) 国民総支出ないし民間事業固定設備投資の各増加額に占める各項目の増加額の割合。c) 住宅建築のカッコ内は、1921-26 (26年は20年代の住宅建設ピークの年) についての値。

出 所：吉富 勝 アメリカの大恐慌 (1965年) p.26より引用。

自己金融方式とその発展

出総量のわずか3.5%が自動車産業の購入にむかっているにすぎなかったが、1929年にはそれが一挙に12.1%に増大している。ゴム製品も1919年の13.7%から1929年には24.0%へとその純産出総量の中で自動車産業に購入される割合が急速に高まった。(吉富 勝 *ibid.*, P.25) かくして、吉富氏が言う様に、1920年代のアメリカ乗用車産業が当時のアメリカ経済全体を動かす力は表3. にみられた自動車の寄与率以上のものであったと言ふべきである。

1920年代のアメリカ経済においてかかる地位を占めていたアメリカ乗用車産業は、1910年代中頃から、極めて急速に発展してきた産業であった。1910年代中頃以降のアメリカ製造業におけるアメリカ乗用車産業の地位の急速な向上は表4. が示す如くである。即ち、1899年当時、生産価額で150位という小さな産業であった乗用車産業は1914年には7位に躍進しているのである。然し乗用車産業の発展は尚続くのであり、1919年にはアメリカ乗用車産業は、生産価額で第2位、1925年には、遂に、アメリカ製造業中第1位になる。この時、従業員数では第3位であるが、賃金総額・付加価値・原材料費においては、アメリカ乗用車産業はアメリカ製造業の中で第1位に達している。

表4. 全製造業における自動車工業の地位

(順位)

	従業員数 (年平均)	賃銀総額	付加価値	原材料費	生産価額
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

注) 車体・部品工業も含む。

出 所: Federal Trade Commission, *Report on Motor Vehicle Industry*, (1939), p.9.

但し、本稿は塩見治人 現代大量生産体制論 (1978年) p.183より引用。

アメリカ乗用車産業における1910年代中頃以降の此の様な目覚ましい発展は、当然に、アメリカ乗用車製造会社の資産の急増を伴っていた。Navin, Thomas R., 'The 500 Largest Industrials in 1917' によって、1917年における金融・鉄道・公益を除く⁽²³⁾ 鉄工業内の巨大企業の資産額をみれば、フォード自動車会社は1億6千5百90万ドルで第16位、G.M. Corp. は1億3千3百70万ドルで第30位である。第1位は United Steel Corp. であるが、その資産額は24億4千9百50万ドルで圧倒的に大きく、第2位の Standard Oil Co. of N.J. の資産額5億7千4百10万ドルの4.3倍弱に達している。また、この時、フォード自動車会社、G.M. Corp. に続く大きい資産額をもつ乗用車製造会社には、Willy-Overland Co. 1億1千3百20万ドル Chevrolet Motor Co. の9千7百20万ドル Studebaker Corp. の6千9百90万ドル等⁽²⁴⁾ があった。

然し、その後のアメリカ乗用車製造会社における資産の増大は急速であった。N.R. Collins & L.E. Preston, The Structure of the Largest Industrial Firms, 1909-1958によると、1919年には、G.M. Corp. の資産額ははやくも第5位に進出してをり、1929年には、1919年の約3倍に増加され、第3位に躍進している。そして、フォード自動車会社もその間に其の資産を約2.3倍に増加し、第7位⁽²⁵⁾ に在る。A.A. Berle Jr. and G.C. Means 「近代株式会社と私有財産 (北島忠男訳 1958年 文雅堂書店)」によって、金融・鉄道・公益を除く⁽²⁶⁾ 鉄工業内の巨大株式会社200社の1930年1月1日の総資産額をみれば、G.M. Corp. は総資産額概算14億ドルで第3位、フォード自動車会社は総資産額7億6千百万ドルで第6位に在る。1925年に設立された Chrysler Corp. は2億9百70万ドルであり、Studebaker Motors Corp. は1億3千4百20万ドルに達している。

フォード自動車会社について、純資産の増加の推移をみれば、表5. の如くである。表5. の数値によって純資産の年平均増加率を試算すれば、47.09%という驚異の数値になる。フォード自動車会社の驚異的な資産の急増はフォード自動車会社が、次の様に、次々と新しい設備投資を行なっていた事によって実現されたのである。

フォード自動車会社は1903年6月操業を始める⁽²⁷⁾ が、それはデトロイトの石炭業者の馬車製造木工職場を月75ドルで賃借し、3-4千ドルの改装をした工場⁽²⁸⁾ で始められたのである。この時の工場が Mack Avenue

自己金融方式とその発展

表5. フォード自動車会社の純資産の推移

(単位:ドル)

純 資 産		純 資 産	
1904年	100,000	1916年	61,135,771
1905	220,758	1917	114,060,908
1906	231,807	1918	133,604,907
1907	297,867	1919	156,288,721
1908	1,038,822	1920	202,135,296
1909	2,028,553	1921	141,529,641
1910	2,101,723	1922	173,951,173
1911	4,408,961	1923	359,962,693
1912	9,956,535	1924	459,305,581
1913	16,867,366	1925	559,740,997
1914	30,259,214	1926	639,631,393
1915	53,875,266	1927	714,902,288

出 所: 塩見治人, 現代大量生産体制論 (1973年), p.184.

Plant である。この工場は数種のモデルを年産約1千5百台生産する生産能力を持っていた。⁽²⁹⁾1905年11月第2会社 Ford Manufacturing Co. が設立されるが、この会社は用地取得や工場建設に10万ドルを支出し、年産約1万台体制の⁽³¹⁾Piquett Avenue Plant で乗用車の生産を行なった。1907年5月、第2会社はフォード自動車会社に合併されるが、その合併によって Piquett Avenue Plant は再編拡充される。この再編拡充によって年産1~2万台体制が確立された。⁽³²⁾

フォード自動車会社は、1908年10月から製品の単一化の典型であるフォードT型車を発売するが、⁽³³⁾1907年、用地を取得し、1908年、Highland Park Plant の建設に着工する。⁽³⁴⁾この工場は、約6百43.7万ドル(土地:6.2万ドル、建物及び付属施設:3百57.5万ドル、機械設備:2百80万ドル)を投下して1914-15年に完成するが、⁽³⁵⁾鑄造工場・熱処理工場・機械工場・発電所から成り立つ機械コンビナートである。そして、この Highland Park Plant は、歴史上初めて、耐久消費財の大量生産方法の根幹をなす移動組立法が導入された工場であって、⁽³⁶⁾年産フォードT型車30-70万台の生産能力を備えていた。⁽³⁷⁾60エーカーの工場敷地は、当時としては珍しい鉄筋コンクリートの建物でうめ尽くされ、人々は水晶

都市 (Crystal City) と賛美したと言う。⁽³⁸⁾

フォード自動車会社は、1915年に2千エーカーの土地を取得し、16年から River Rouge Plant の建設に着工した。この工場は1920年には本格的操業を始めたが、⁽³⁹⁾高炉3基、電気炉、平炉、圧延、線材の各工場からなる銑鋼一貫製鉄所・鑄造工場・機械工場・車体工場・トラクター組立工場・発電所・セメント工場・ガラス工場・副生品工場からなる一大機械コンビナートとして、1925年に完成された。⁽⁴¹⁾然し、River Rouge Plant はフォードT型車の最終組立工場を持たなかった。この最終組立工場はアメリカ全土や全世界主要戦略地点に拡散されていたのである。即ち、その国内現地組立工場は1917年で28工場⁽⁴²⁾、28年で32工場⁽⁴³⁾に達し、国外現地組立工場は1928年でカナダに3工場、イギリス、デンマーク、イタリア、フランス、ドイツ、日本等31工場に及んだ。⁽⁴⁴⁾フォードT型車の最終組立工場が此の様に国内外に拡散した点に River Rouge Plant の新しい資本主義的生産様式に適應した資本主義的生産関係としての新しい特徴がある。⁽⁴⁵⁾フォード自動車会社は、1919-25年の間に、River Rouge Plant に1億1千6百50万ドル、現地組立工場の新装・改装に1億2千5百万ドル計2億4千50万ドルを投資したのである。⁽⁴⁶⁾こうして、River Rouge Plant は年産100-200万台の生産能力を備えるにいたるのである。⁽⁴⁷⁾

此迄に詳細に説明してきた様に、1920年代のアメリカ乗用車産業における資本ストックの増加率 ($\Delta K/K$) は、極めて急速であり、乗用車製造会社が行なった資本投下量 (ΔK) は、急速に、大規模になった。従って、1920年代のアメリカ乗用車産業における自己金融方式の成立は急速な資本ストック ($\Delta K/K$) の増加或いは大規模な資本投下量 (ΔK) が進展するという状態において実現されたのである。既に検討しておいたように、そこでは急速に増加しそして巨大になっていく利潤量の実現を伴う利潤率の増進が必要であった。

4. 1920年代のアメリカ乗用車産業における 自己金融方式成立の具体的諸要因

既に述べた様に、1920年代のアメリカ乗用車産業では資本投下量が激しく増加し従って資本ストックが急速に増加していたから、其の様な条件の下でアメリカ乗用車産業が自己金融方式を実現するには、巨大な利潤量の実現を伴う利潤率の増進が必要であった。如何にしてアメリカ乗用車産業はその巨大な利潤量を実現したのであろうか。

純粋な資本主義経済では、利潤は社会の総剰余価値量が資本の競争によって各個別資本に配分されたものである。然し、1920年代のアメリカ乗用車産業は競争的寡占市場が協調的寡占市場へ移行する過程⁽⁴⁸⁾にあり、従って此処では、巨大な個別資本は自らの生産過程で形成した剰余価値を自己の利潤として取得する。此の様な経済モデルでは、巨大な個別資本が如何にして巨大な利潤量を取得し得るかという問題は巨大な個別資本が如何にして巨大な剰余価値量を取得し得るかという問題に還元し得る。

拙稿「剰余価値量の決定要因（北星学園大学経済学部・北星論集第23号1986年）」は、商品価格が商品の価値を上回って設定されるという条件を捨象すれば、巨大な個別資本が剰余価値量を増大する最も重要な方法が単位期間に生産する商品生産量を増大する事であるという命題を論証している。そして、拙稿「独占利潤の価値源泉（北星学園大学経済学部・北星論集第24号1987年）」と拙稿「独占価格による価値収奪のメカニズム（北星学園大学経済学部・北星論集第26号1989年）」は巨大な個別資本が商品の価値を上回る管理価格を設定する事によって広汎多岐にわたる対象から商品価値を収奪しうるメカニズムを解明している。此等の拙稿の結論にしたがえば、巨大な個別資本が巨大な剰余価値量を取得し得る基本原因は商品の大量生産と大量販売及び管理価格の設定である⁽⁴⁹⁾。本稿は、此等の拙稿における結論を前提として、論述をすすめる。

拙稿「資本主義経済の第三の発展段階（北星学園大学経済学部・北星論集第27号1990年）」は1920年代のアメリカ乗用車産業が商品の大量生産と大量販売及び管理価格の設定を実現した具体的方法とその具体的進展状況を説明し、それらが資本主義経済の段階的発展において如何なる

歴史的意義を有していたかを明らかにしている。従って、本稿では、詳細を上述の拙稿に委ね、1920年代のアメリカ乗用車産業において展開された商品の大量生産と大量販売及び管理価格設定の具体的方法を簡潔に指摘する事のみに止める。

乗用車産業は総合組立産業であり、乗用車は多数の部品の製造とそれら部品の組付・組立によって生産される。乗用車生産の此の様な特徴から乗用車の大量生産技術は互換性部品の大量生産技術と互換性部品の効率的組付、組立技術に大別される。

乗用車産業では互換性部品の大量生産は生産の標準化によって可能となった。生産の標準化における単純化の典型はフォード自動車会社が1908-27年までの20年間にわたって1千5百万台余を生産し続けたフォードT型車の生産である。⁽⁵⁰⁾規格化は、自動車制作技術者達の研究上の自主的な相互交流組織として生まれたSAE (Society of Automotive Engineers)によって進められた。SAEの規格化運動は、1910年代には中小乗用車メーカーによって、20年代はG.M.Corp.等の大規模メーカーによって促進させられた。この規格化運動は、1921年恐慌後、政府と総資本が一体となって展開した無駄排除運動に結びつく。専用化はアメリカ乗用車産業では1908-14年にかけて急速に進んだ。フォード自動車会社のHighland Park Plantはその典型である。⁽⁵¹⁾

互換性部品の効率的組付・組立技術は移動組立法として成立した。移動組立法はフォード自動車会社のHighland Park Plantにおいて1913年5月にフライ・ホイール・マグネターの組立に導入されたのに始まり、14年2月シャシー総組立工程に3本のチェーン駆動式高架移動組立ラインが設置されたのもって完成された。⁽⁵²⁾移動組立法の成立には、工場内における機械・設備のレイアウトについての研究と新型の特殊専門工作機械の開発が必要であったが、移動組立法の成立に極めて重要な役割を果たしたのは動力源を蒸気力から電力に転換した19世紀末の動力革命であった。

生産の標準化と移動組立法の結合は耐久消費財の総合的同時生産の方法として、通常、フォード・システムと呼ばれる。⁽⁵³⁾先に説明した様に、フォード・システムは、1914年、フォード自動車会社のHighland Park Plantに確立されるが、アメリカ乗用車産業には其の直後からフォー

自己金融方式とその発展

ド・システムの導入運動が始まった。そして、1910年代中頃から20年代中頃までの約10年間でアメリカ乗用車産業史上におけるフォード・システム化の時代であった。⁽⁵⁴⁾

乗用車の大量販売方法と管理価格の設定方法を開発したのはG.M.Corp.であった。G.M.Corp.は1908年に持株会社として設立されたが、1916年にはそれまでに吸収・合併した子会社を各事業部として再編して事業会社に転進した。⁽⁵⁵⁾そして1919年にはニューヨーク銀行法に基づいてGMAC (General Motors Acceptance Corporation)を設立した。⁽⁵⁶⁾此のGMACの設立によって、G.M.Corp.は自社の乗用車購入者に消費者信用を供与し得るようになった。消費者信用制度は乗用車に対する労働者大衆の需要を購買力を伴った有効需要に転化する経済的機構に他ならない。⁽⁵⁷⁾G.M.Corp.はこの消費者信用制度によって、1921年から検討を始め26-27年にかけて実現したフルライン政策の成果を極めて顕著にし得た。この時G.M.Corp.が実施したフルライン政策は低価格帯から高価格帯の車種の銘柄を、順に、ツボレー、ポンティアック、オールズ、ビュイック、ラサール、キャディラックと揃えたものであった。⁽⁵⁸⁾そして此の様にG.M.Corp.はすべての所得階層の世帯に対して乗用車の需要を創出したのである。G.M.Corp.はこのフルライン政策を実施する経営組織として事業部制ライン・スタッフ組織を組織する。⁽⁵⁹⁾各事業部に従属するディーラーが事業部マスターに提出する旬間営業実績報告によって、各事業部は本部スタッフが作成した年間需要予測に基づいて事業部スタッフが作成する4ヵ月営業予測を正確に現実的に修正したのである。前出の拙稿「独占利潤の価値源泉 5. 独占価格の構造」において、詳細に、説明した様に、本社首脳部が各事業部に目標利潤率と標準稼働率を指示さえすれば、各事業部は、それぞれ、事業部に適応した管理価格を設定する事ができる。⁽⁶⁰⁾G.M.Corp.は、1925年、ドナルドソン・ブラウンの努力によって、管理価格設定の仕組みを完成し、⁽⁶¹⁾長期的な投資収益率と標準稼働率によってG.M.Corp.及び各事業部の業績を検査する方法を確立した。⁽⁶²⁾

こうして、フォード自動車会社のフォード・システムの完成は乗用車の大量生産の具体的方法であり、G.M.Corp.の消費者信用制度の創設、フルライン政策の確立、需要予測・営業予測や各事業部に従属するディ

表6. G.M. Corp. の社内留保収益と剰余累積額の推移

(単位:千ドル)

	社内留保収益	剰余金累積額		社内留保収益	剰余金累積額
1917年	11,498	11,508	1928年	97,639	285,458
1918	24,900	36,408	1929	95,101	380,560
1919	42,232	78,641	1930	36,294	344,265
1920	42,631	121,273	1931	42,998	301,266
1921	65,459	55,814	1932	63,034	238,231
1922	34,122	89,936	1933	10,729	248,961
1923	30,762	120,699	1934	21,147	270,108
1924	38,588	82,110	1935	61,571	331,680
1925	36,909	119,020	1936	36,400	368,081
1926	29,679	89,341	1937	26,708	394,789
1927	98,477	187,819			

注) 毎年8月までの数字。

出 所: 下川浩一, 米国自動車産業経営史研究(1977年), p.128.

ラーからの旬間営業報告の実施は乗用車の大量生産の方法に適応する乗用車に対する有効需要を創出し乗用車を管理価格で大量に販売する具体的方法であった。かくして、乗用車を典型とする耐久消費財の大量生産と管理価格での大量販売の資本主義的方法の完成によって、1920年代のアメリカ乗用車産業は巨額の利潤を取得する事になった。

表6. は、1920年代のG.M. Corp. が社内留保収益と剰余金累積額を急激に増加させた状況を示している。また、表7. は、フォード自動車会社が1920年代末には、剰余累積金をもって十分に充用資本額を賄い得る状態にある事を示している。

G.M. Corp. は1918年から20年にかけて2億8千万ドルを投下して、シボレー自動車会社やフィッシャーボディ社等、後に、G.M. Corp. にとって重要な事業部になる企業を買収する。この時、8千9百万ドル余

自己金融方式とその発展

表7. フォード自動車会社の剰余累積額の対充用資本比率

(単位:千ドル)

年 度	1927	1928	1929	1930	1931	1932
剰余金累積額	631,141	582,629	670,538	722,238	668,614	602,276
充用資本額	599,229	583,611	596,944	641,013	614,144	538,917
比 率	1.05	0.99	1.12	1.12	1.08	1.11
年 度	1933	1934	1935	1936	1937	
剰余金累積額	596,231	599,513	605,852	602,992	608,232	
充用資本額	483,245	453,605	466,511	488,903	505,208	
比 率	1.23	1.32	1.29	1.23	1.20	

出 所: 下川浩一, 米国自動車産業経営史研究 (1977年), p.129.

(25%)は自己金融によって調達され、1億3千4百万ドル余(38%)は新規株式発行によって現金で調達され、また、1億3千3百万ドル余(37%)はGM証券と被買収企業証券との交換によって調達された。⁽⁶⁵⁾この資金調達では、銀行資本と産業資本との癒着として典型的な金融資本となったモルガン商会⁽⁶⁶⁾に仲介が求められた。⁽⁶⁷⁾

G.M.Corp.は1926年から29年の4年間に3億2千5百万ドルの二度目の大規模な投資を行なった。⁽⁶⁸⁾此の投資によって、G.M.Corp.は、大衆車部門のシボレー事業部・ポンティアック事業部の生産能力の拡充、スタイリング部門の新設、Motors Accounting Co.やMotors Holding Corp.の設置、海外企業の買収による多数の現地組立工場の増強などを行なった。⁽⁶⁹⁾其の結果、G.M.Corp.の総資産は1926年1月の7億4千万ドルから29年12月の13億ドルに増加され、G.M.Corp.は鋳工業における資産額上位企業のなかで第3位に進出したのである。今回の膨大な投資に際して、G.M.Corp.は投資資金の圧倒的大部分を自社の収益と減価償却積立金とによって賄う事ができるようになり、自己金融方式を実現したのである。⁽⁷⁰⁾

5. 1950年代中頃－70年代中頃のアメリカ製造業における 企業内部純余剰増加傾向の進展

周知の様に、パーリー＝ミーンズの古典的業績、「近代株式会社と私有財産、1932年」は、1930年のアメリカ経済では資産額でみた非金融株式会社の上位200社の44%に経営者支配が出現していた事を実証している⁽⁷¹⁾。そして、P.M.スウィージーの有名な研究「アメリカ経済における利権集団、1939年」は、1935年末における非金融株式会社の最上位200社と商業銀行の最上位50社との総資産に対する8つの利権集団（モルガン＝ファースト・ナショナル、ロックフェラー等）の総資産の割合が鉄道で81.6%、公益事業で58.0%、産業で57.7%、銀行で50.7%に及んでいる事を示し、アメリカの巨大株式会社が8つの利権集団に強く結びついている事を明らかにしている⁽⁷²⁾。

現在、明治学院大学教授で京都大学経済研究所長であった宮崎義一教授は、1976年2月に日本経済新聞社からA4版で正味838ページに及ぶ大著「戦後日本の企業集団」を出版された。この大著は、日本経済の高度経済成長期の中の1960年から1970年に至る11年間について⁽⁷³⁾、「日本のビッグビジネスとくに企業集団の経済力のうごき、その支配構造の推移、およびその過程で個々のビッグビジネスがたどった企業動態の諸類型、企業内部純余剰の蓄積過程を主として実証的に解明して、パーリー＝ミーンズの仮説、スウィージーの分析などに見られる古いビッグビジネス像に変わる新しいビッグビジネス像を模索することを目的としている。（宮崎義一、戦後日本の企業集団、1976年2月、日本経済新聞社、まえがき、p.5）」

宮崎教授がこの大著における膨大な実証的研究によって発見された新しいビッグビジネス像は、最早、純投資（＝純貯蓄）とはなり得ない企業内部純余剰を増加していく巨大株式会社像である⁽⁷⁴⁾。宮崎教授が企業内部純余剰とよぶものは次の如き概念である⁽⁷⁵⁾。

企業の内部資金＝（税引き企業利潤－配当金支払い額）＋減価償却引き当て額

企業内部純余剰＝企業の内部資金－新規設備投資額

いま、企業の内部資金をfとし、そのうち事業用の新設備投資用資金を

自己金融方式とその発展

f_1 とし、事業用資金以外の運用資金（企業内部純余剰）を f_2 とすると、次式の関係が成り立つ。

$$f = f_1 + f_2$$

宮崎教授は「スウィージーは、‘歴史としての現代’において、現代アメリカの巨大株式会社が内部資金の蓄積によって金融的に銀行から独立し、完全に企業内部の経営陣の手に支配され、“経営者支配”が完成するようになったと指摘したが、……しかし、現代アメリカの株式会社は、

表 8. アメリカの株式会社における企業内部純余剰増加傾向

(製造業, 単位:10億ドル)

		1947	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
税	引	10.1	11.5	9.0	12.9	11.9	10.7	11.3	11.2	15.1	16.2	15.4	12.7	16.3	15.2
(-)	配	3.7	4.3	4.5	5.7	5.5	5.5	5.6	5.9	6.8	7.4	7.6	7.4	7.9	8.3
内	部	6.4	7.2	4.5	7.2	6.4	5.2	5.4	5.3	8.3	8.8	7.8	5.3	8.4	6.9
(+)	減	2.4	2.8	3.2	3.4	4.0	4.7	5.6	6.3	7.1	8.6	9.4	9.8	10.3	10.9
企	業	8.8	10.0	7.7	10.6	10.4	9.9	11.0	11.6	15.4	17.4	17.2	15.1	18.7	17.8
(-)	新	8.7	9.1	7.2	7.5	10.9	11.6	11.9	11.0	11.4	15.0	16.0	11.4	12.1	14.5
企	業	0.1	0.9	0.5	3.1	-0.5	-1.7	-0.9	0.6	4.0	2.4	1.2	3.7	6.6	3.3
5年毎の合計	企業内部資金 (内部資金比率)	37.1(1.14)				58.7(1.03)				86.2(1.25)					
	企業内部純余剰	4.6				1.5				17.2					
		1961	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	
税	引	15.3	17.7	19.5	23.2	27.5	30.9	28.9	32.0	33.2	28.6	31.0	36.5	48.1	
(-)	配	8.6	9.3	9.9	10.8	12.0	12.9	13.3	14.1	15.1	15.1	15.3	16.1	17.8	
内	部	6.7	8.4	9.6	12.4	15.5	18.0	15.7	17.9	18.1	13.5	15.7	20.4	30.3	
(+)	減	11.6	12.8	13.5	14.5	15.7	17.6	19.5	21.3	22.8	28.7	26.5	29.6	32.9	
企	業	18.3	21.2	23.1	26.9	31.2	35.6	35.2	39.2	40.9	42.2	42.2	50.0	63.2	
(-)	新	13.7	14.7	15.7	18.6	22.5	27.0	29.7	29.3	38.9	31.1	25.5	29.2	38.8	
企	業	4.6	6.5	7.4	8.3	8.7	8.6	5.5	9.9	2.0	11.1	16.7	20.8	24.4	
5年毎の合計	企業内部資金 (内部資金比率)	120.7(1.42)				193.1(1.24)				155.4(1.66)					
	企業内部純余剰	35.5				37.1				61.9					

出 所: 宮崎義一, 日本の企業集団 (1976年), pp.314-315.

表 9. 日本の株式会社の設備投資と内部資金の推移

(全産業, 単位: 億円)

		1956年~ 60年平均	60年平均	65年平均	65年平均	69年平均	70年平均	71年平均	72年上期	72年下期	73年上期	73年下期
f_1	設 備 投 資	4,195	6,092	7,730	14,718	17,890	20,881	21,150	18,472	21,012	23,261	27,409
f	内 部 留 保	453	779	401	3,305	5,336	5,661	4,523	5,558	9,736	10,583	9,472
	減 価 償 却	1,359	2,155	4,876	6,682	7,800	9,010	10,074	10,709	11,005	11,433	11,720
	内 部 資 金	2,012	2,934	5,277	10,187	13,136	14,671	14,597	16,267	20,741	22,061	21,192
f_0	内部資金比率	47.9%	48.2%	68.2%	69.2%	73.4%	70.2%	69.0%	88.1%	98.7%	94.6%	77.3%

資料 日銀『主要企業経営分析』より作製。

出 所: 宮崎義一, 日本の企業集団 (1976年), p.318.

スウィーザーの段階からさらに一段と進んでいることを示している。すなわち、アメリカの株式会社の内部資金の蓄積は、いまや単に企業の外部資金依存をたち切るのみではなく、新設備投資資金に充当してなほ十分あまりある余剰資金を次第に増大していく傾向を示すものといつてよいだろう。……要するに、企業内部純余剰増加傾向を示しはじめた現代株式会社は、一方においてフローの増大をはかる生産者としての活動のほか、他方において自己の保有するストックとしての運用資金の価値増殖を企図する財産保有者としての活動をあわせ営む主体として登場してくることになる。これは、戦前には考えられない新しい株式会社像といつてよいだろう。(宮崎義一, *ibid.*, P.316)」と述べて、新しい株式会社像の出現を説明される。

宮崎教授は、表 8. に依って、アメリカの株式会社に企業内部純余剰の増加傾向が現われた事を1950年代中頃から1970年代中頃の期間について実証される。其の際、教授は、日本の全産業の株式会社についても、日銀の「主要企業経営分析」によって企業内部純余剰の増加傾向を検討され、1956年以降73年の期間について、一般的傾向として、内部資金だけでは事業用新設備投資資金を賄い得ないが、新設備投資資金 (f_1) の

自己金融方式とその発展

表10. 日本の製造業の株式会社における企業内部純余剰増加傾向

(単位:10億円,%,社)

年 度	製 造 業					全 産 業			
	会 社 数	(f) 内部資金	(f ₁) 粗設 備投資	(f ₂) 内部資金 純余剰	(f ₁)/(f ₂) 内部資金 比率	会 社 数	(f) 内部資金	(f ₁) 粗設 備投資	(f ₁)/(f ₂) 内部資金 比率
1968	373	1,447.6	2,010.7	△ 563.1	72.0	496	2,037.5	2,943.7	69.2
69	366	1,916.2	2,454.5	△ 538.3	78.1	484	2,627.4	3,578.0	73.4
70	360	2,070.6	2,871.0	△ 800.4	72.1	474	2,934.2	4,176.1	70.3
71	356	1,963.4	2,631.4	△ 667.9	74.6	467	2,919.4	4,229.9	69.0
72	350	2,467.8	2,231.0	236.8	110.6	458	3,700.8	3,948.4	93.7
73	347	3,273.5	2,910.3	363.2	112.5	452	4,320.9	5,067.0	85.3
74	337	2,768.7	3,546.6	△ 777.9	78.1	438	3,841.7	5,524.6	69.5
75	351	2,152.1	3,000.8	△ 848.7	71.7	508	3,116.3	5,084.8	61.3
76	355	3,021.3	2,751.3	270.0	109.8	525	4,422.7	5,335.2	82.9
77	355	2,724.0	2,584.3	139.7	105.4	525	4,402.7	5,345.0	82.4
78	355	3,206.3	2,490.4	715.9	128.7	524	4,852.8	6,377.1	76.1
79	353	4,215.9	2,957.3	1,258.6	142.6	521	5,383.9	6,665.6	80.8
80	351	4,267.3	3,721.9	545.4	114.7	518	7,334.0	9,363.7	78.3
81	350	4,044.6	4,358.8	△ 314.2	92.8	517	5,918.0	8,510.7	69.5
82	380	4,642.1	4,561.1	81.0	101.8	621	7,074.3	8,922.1	92.6
83	380	4,953.7	4,270.9	682.8	116.0	621	7,823.6	8,448.6	92.6
84	379	5,756.7	4,800.9	955.7	119.9	619	8,830.9	8,749.9	100.9
85	380	5,924.6	5,541.8	382.8	106.9	620	9,470.5	12,084.0	78.4
86	379	5,481.5	5,031.0	450.4	109.0	619	9,305.9	9,765.7	95.3
87	380	6,230.3	5,020.3	1,210.0	124.1	619	10,060.6	9,805.1	102.1
88	381	7,429.9	5,868.5	1,561.4	126.6	619	11,675.0	11,179.2	104.4
89	387	8,204.2	7,858.4	345.9	104.4	638	15,014.1	15,739.8	95.4

注1. 1968年度～74年度の会社数は下期の会社数のみを記した。

2. 1982年度の数値は1983年度主要企業経営分析から求めた。

資料. 日本銀行調査統計局, 主要企業経営分析

うち企業内部資金 (f)によって賄われる部分が增大してきている傾向がある、と指摘される⁽⁷⁵⁾。即ち表9. の如くである。教授は、さらに、日本の場合には産業別に検討すれば1965年度以降製造業を中心にして、企業内部資金で新設備投資資金を賄い得る産業部門が次第に現われてくる事⁽⁷⁷⁾、又更に、企業別に見れば企業内部資金で新設備投資資金を賄い得る企業がかなり現われてくる事をも指摘される⁽⁷⁸⁾。

筆者が宮崎教授の算出方法に従って、現在までの状況を算出したものが表10. である。表10. によれば、日本では、ごく最近(1987年度以降)全産業で、企業内部資金によって新設備投資資金を賄い得る自己金融方式が見られ得る様である。然し、製造業では1976年度以降自己金融方式の確立と共に、企業内部純余剰増加傾向が認められる。宮崎教授がアメリカの株式会社の企業内部純余剰増加傾向を発見されたのはアメリカの

全産業ではなく製造業に於いてであった。そして、日本の製造業にも、表10. が示す様に、この企業内部純余剰増加傾向が現われていたのであったが、それはアメリカに比べて、凡そ20年遅れて1976年度以降からであった。

6. アメリカ製造業における自己金融方式の 企業内部純余剰増加傾向への発展

下川浩一法政大学教授は「米国乗用車産業経営史研究 (1977年, 東洋経済新報社)」の「第6章第2次大戦後の米国乗用車産業」において1946年から67年迄の21年間について、アメリカ乗用車産業の利潤率を検討され、アメリカ乗用車産業の利潤率が、表11. の示すように、極めて高い事を表11. アメリカ乗用車産業の(利益(税引後)/総資産)比率の推移

(単位:%)

年度	G	M	フォード	クライスラ	自動車業計 白産総	G M を 除いた計	金融を 除く種	全製造業計 全総
1946	4.59	-0.73	6.87	2.53	0.00	5.83	8.54	
47	11.94	6.39	13.93	10.90	9.60	7.90	9.65	
48	15.15	8.91	16.52	13.73	11.87	7.87	9.70	
49	23.56	14.66	20.78	19.40	14.56	6.10	7.55	
50	24.26	17.62	17.19	20.23	15.43	7.61	9.64	
51	13.83	7.97	9.50	10.92	7.38	5.88	7.10	
52	14.01	6.68	8.61	10.70	6.86	4.99	5.80	
53	13.64	8.78	8.33	10.44	6.50	4.87	5.84	
54	15.94	10.93	1.90	11.30	4.88	4.46	5.44	
55	18.99	16.74	7.60	15.85	11.49	5.54	6.99	
56	13.17	8.05	1.99	9.14	3.39	5.21	6.31	
57	12.67	9.21	8.56	10.71	8.08	4.71	5.70	
58	9.41	4.03	-1.83	6.56	2.45	4.06	4.58	
59	12.20	13.33	0.29	11.49	10.51	4.78	5.78	
60	12.39	11.66	3.04	11.15	9.41	4.10	4.96	
61	11.01	8.23	1.46	9.02	6.67	4.17	4.85	
62	16.19	9.09	4.86	12.50	8.02	4.54	5.36	
63	16.69	8.38	8.09	12.22	7.25	4.86	5.72	
64	17.00	7.97	9.22	12.79	8.21	5.37	6.24	
65	18.69	9.40	8.27	13.82	8.78	5.99	7.10	
66	14.91	7.87	6.29	11.05	7.02	n. a.	n. a.	
67	12.53	1.78	5.53	7.67	2.38	n. a.	n. a.	
平均	14.67	9.85	7.59	11.51	7.76	5.44	6.64	

出 所: 下川浩一, 米国自動車産業経営史研究 (1977年), pp.296-297.

自己金融方式とその発展

実証された。

朝鮮戦争（1950年6月～53年7月）終結後のアメリカ経済は、一時的に、景気後退に見舞われるが、1954年末から55年前半にかけての乗用車需要の急増に刺激されて、急速な発展に転じた。そして、乗用車生産の急増は乗用車産業とその関連業界に大規模な設備投資をもたらし、アメリカ経済は本格的な繁栄期を迎えた。その時、アメリカ乗用車産業は1950年代始めに始まるオートメーション化を本格的に展開し、表12. が

表12. アメリカの主要産業別新規設備投資（1949-57年）

（単位：百万ドル）

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
全 産 業	19,285	20,605	25,644	26,493	28,322	26,827	28,701	35,081	36,962
製 造 業	7,149	7,491	10,852	11,632	11,908	11,038	11,439	14,954	15,959
耐 久 財 産 業	2,593	3,135	5,168	5,614	5,648	5,091	5,436	7,623	8,022
鉄 鋼	596	599	1,198	1,511	1,210	754	863	1,268	1,722
非 鉄 金 属	151	134	310	512	412	246	214	412	814
電 気 機 器	216	245	373	386	475	439	436	603	599
機 械 (除 電 気)	383	411	683	701	797	694	809	1,078	1,275
自 動 車	348	510	851	855	989	1,295	1,128	1,689	1,058
交 通 設 備 (輸 送)	87	82	219	211	180	191	274	440	544
上 石 ・ ガ ラ ス	181	280	397	330	346	361	498	686	572
そ の 他	631	874	1,136	1,107	1,239	1,110	1,214	1,447	1,438
非 耐 久 財 産 業	4,555	4,356	5,684	6,018	6,260	5,948	6,003	7,331	7,937
食 品	875	760	853	769	812	765	718	799	850
織 維	471	450	531	434	378	331	366	465	408
紙 ・ パ ル プ	298	327	420	364	409	455	518	801	811
化 学	670	771	1,247	1,386	1,428	1,130	1,016	1,455	1,724
石 油 ・ 石 炭	1,789	1,587	2,102	2,535	2,668	2,684	2,798	3,135	3,453
ゴ ム	81	102	150	154	161	131	150	201	200
そ の 他	371	359	382	377	404	451	437	475	491
鉱 業	792	707	929	985	986	975	957	1,241	1,243
鉄 道	1,352	1,111	1,474	1,396	1,311	854	923	1,231	1,396
交 通 (除 鉄 道)	887	1,212	1,490	1,500	1,565	1,512	1,602	1,712	1,771
公 益 事 業	3,125	3,309	3,664	3,887	4,552	4,219	4,309	4,895	6,195
通 信	1,320	1,104	1,319	1,537	1,690	1,717	1,983	2,684	3,032
商 業 ・ そ の 他	4,660	5,671	5,916	5,557	6,310	6,513	7,488	8,364	7,366

出 所：安保哲夫，第1章アメリカの国家独占資本主義，大系国家独占資本主義3，米欧の国家独占資本主義 1971年，河出書房新社。p.53.

表13. アメリカ製造業における事業会社1社平均(利込)利潤額

(単位:億ドル)

	製造業	自動車	一次金属	機 械	石 油	化 学	食 品
1954年	0.60	1.64	0.56	0.50	0.69	0.75	0.36
55	0.84	2.86	0.97	0.54	0.81	0.95	0.36
56	0.76	1.79	0.97	0.50	0.88	0.90	0.40
57	0.75	1.93	0.88	0.63	0.81	0.90	0.40
58	0.59	0.93	0.65	0.63	0.56	0.75	0.48
59	0.80	2.14	0.68	0.79	0.75	1.10	0.52
60	0.76	2.29	0.65	0.63	0.81	1.00	0.52
61	0.75	2.00	0.59	0.71	0.75	1.00	0.56
62	0.86	3.07	0.53	0.79	0.81	1.10	0.60
63	0.98	3.57	0.65	1.00	0.94	1.15	0.60
64	1.06	3.57	0.76	1.13	0.10	1.30	0.64
65	1.24	4.50	0.85	1.29	1.25	1.45	0.68
66	1.33	3.79	0.97	1.50	1.69	1.55	0.76
67	1.18	2.79	0.74	1.46	1.88	1.35	0.80
68	1.44	4.21	0.85	1.71	1.81	1.55	0.88
69	2.02	5.89	1.35	1.96	5.67	1.86	1.00
70	1.72	2.44	1.17	1.81	5.67	1.77	1.11
71	2.10	6.22	0.65	1.96	7.20	1.86	1.21
72	2.43	7.78	0.87	2.37	7.67	2.23	1.29
73	3.16	8.22	1.39	2.85	11.67	2.86	1.43
74	3.99	3.22	2.43	2.89	20.47	3.77	1.64
75	3.55	3.44	1.26	3.22	17.53	3.23	1.79
76	4.23	9.89	1.22	4.19	17.27	3.73	2.07
77	4.64	11.89	0.65	4.89	18.73	3.86	2.14

注1. 連邦準備制度理事会調。

2. 売上1.5億ドル以上の製造会社を対象とする。

3. 1959-68年は日銀統計局, 外国経済統計年報1968年, p.38, 1969-77年は日銀統計局, 同誌1977年, p.46. によって算出した。

示すように1950年代始めから50年代の後半にかけて設備投資を急増する。特に1954年-56年の設備投資額は、石油・石炭産業につぐ巨大な投資規模を実現していた。然も、1954-57年にかけての年平均設備投資額は1949-53年にかけてのそれに対して60.7%という高い増加率を実現したのであった。⁽⁴¹⁾

他方、1954-57年にかけて、アメリカ乗用車産業の利潤額は他産業に比べて極めて巨大である。表13. はそれを示している。

自己金融方式とその発展

こうして、1950年代始めから50年代後半にかけてのアメリカ乗用車産業は、オートメーション化という技術的發展に伴って投下資本を急速に巨大化し、然も、巨大な利潤額を伴う著しい高利潤率を実現したのである。この事実、アメリカ乗用車産業が1920年代の急速な發展の過程で自己金融方式を確立した時の状況と同質の状況、即ち資本投下の急激な巨大化の下で巨大な利潤額を伴う著しく高い利潤率を実現されるという状況が展開している事から、第2次大戦後のこの時期にも、アメリカ乗用車産業に、なお、自己金融方式が維持・継続されている事を示すものである。

1960年代以降、表14. が示すように、アメリカ乗用車産業の設備投資額はアメリカ製造業の他の部門に比して急速に減少乃至停滞していく。然し、前出の表11. 13. はアメリカ乗用車産業の巨大な利潤額を伴う著

表14. アメリカ製造業の主要業種における **(各業種の設備投資額)** の推移
(製造業設備投資総額) (単位:%)

	製造業	自動車	鉄 鋼	電 機 機 械	その他 機 械	食料・ 飲 料	化 学 薬 品 類	石 油
1960年	100.0	6.1	11.0	4.7	7.6	6.4	11.0	18.2
61	100.0	5.5	8.3	5.0	8.0	7.1	11.8	20.2
62	100.0	5.7	7.5	4.6	8.7	6.7	10.6	19.6
63	100.0	6.8	7.9	4.4	7.9	6.2	10.3	18.6
64	100.0	8.1	9.1	3.6	8.8	5.7	10.6	18.1
65	100.0	8.8	8.6	3.8	9.8	5.5	11.5	17.0
66	100.0	7.2	8.0	4.4	10.6	5.2	11.1	16.4
67	100.0	6.2	8.7	4.6	11.1	5.3	10.8	17.4
68	100.0	4.8	7.0	6.3	10.0	7.8	10.0	18.5
69	100.0	5.2	5.8	6.4	10.9	8.2	9.8	17.8
70	100.0	5.0	5.3	7.1	10.9	8.9	10.8	17.6
71	100.0	5.0	4.6	7.1	9.3	9.0	11.5	19.5
72	100.0	5.8	4.0	7.6	9.3	8.1	11.0	16.7
73	100.0	6.0	3.6	7.5	9.0	8.2	11.7	14.3
74	100.0	5.9	4.6	6.5	9.6	7.1	12.4	17.4
75	100.0	4.3	6.3	4.8	9.4	6.8	13.0	21.9

注1. 資料はSurvey of Current Business.

2. 1960-68年は、日銀統計局、外国経済統計年報、1969年、p.40、1969-75年は、日銀統計局、同書、1977年、p.46によって算出した。

しい高利潤率は、なお、1960年代末ないし70年代初めまで続く事を示す。此等の事態は1960年代以降のアメリカ乗用車産業が、一層容易に、自己金融方式を遂行していった事を示すものである。

本稿の5.で説明した様に、宮崎教授が企業内部純余剰とよぶものは、企業の内部資金をもって新規設備投資を賄い、なほ余剰として残存する内部資金である。従って、企業内部純余剰増加傾向は企業が自己金融方式を遂行しても、なほ余剰として残存する内部資金が増加していく傾向である。かくして、企業内部純余剰増加傾向は企業の自己金融方式の進展の結果として生じる自己金融方式の発展形態に他ならない。既述のごとき設備投資の急増と巨大化その後の減少と停滞の下で、巨大な利潤量を伴う極めて高い利潤率が生じた事が、アメリカ乗用車産業における自己金融方式の進展の延長線上に、1950年代中頃以降70年代中頃までのアメリカ乗用車産業における、自己金融方式の発展形態としての企業内部純余剰増加傾向を成立させたのである。アメリカ製造業において、かかる増加傾向を主要内容としたものが、宮崎教授が1950年代中頃以降70年代中頃までの期間にわたって確認されたアメリカ製造業における企業内部純余剰増加傾向であった。

1950年代中頃から70年代中頃にかけて進展したアメリカ製造業の企業内部純余剰増加傾向を成立させた直接の要因はアメリカ製造業における巨大な利潤量を伴う高利潤率である。この巨大な利潤量を伴う高利潤率をもたらした諸要因の一部は、本稿の4.で説明したように、フォードシステム、消費者信用、フルライン政策等の製品政策、管理価格の設定という耐久消費財の大量生産技術と管理価格での大量販売の諸機構である。第2次大戦後の資本主義経済には、前述の拙稿「資本主義経済の第三の発展段階」が説明している様に、巨大な利潤量を伴う高利潤率をもたらす諸原動力として耐久消費財の管理価格での大量販売の機構たる管理通貨制度と国家の有効需要政策が付け加わえられ、巨大な利潤量を伴う高利潤率をもたらすメカニズムが完成してくる。

耐久消費財産業の発展につれて、耐久消費財購入者の将来所得による支払い額を含め、耐久消費財の消費者信用による管理価格での大量販売が増大し、それに対応して通貨発行が増大していく。銀行券の発行限度が正貨準備によって制限される金本位制度はこの通貨増発に対する桎梏

自己金融方式とその発展

となる。かかる桎梏を除去するのが不換銀行券の発行限度を自由裁量によって調節し得る管理通貨制度である。また、既述の企業内部純余剰増加傾向が進展する資本主義経済においては、その支配的資本である巨大株式会社資本は純投資（＝純貯蓄）とはなりえない企業内部純余剰の巨額なストックを非生産的目的の短期有価証券や短期所有外貨等の形態で投機的資金として保有している。従って、資本主義経済の自律的メカニズムのみでは一国の貯蓄が投資を上回り、その国の資本主義経済に不況と失業が慢性化する可能性が生まれる。こうして、不況時に国家の有効需要政策を展開し、支出国民所得における投資支出を増大する事が、耐久消費財の大量生産と管理価格による大量販売には不可欠の経済政策となる。こうして、1950年代中頃以降の資本主義経済には、製造業における自己金融方式が一層順調且つ容易に進展する事ができる様になる。しかもこの様な自己金融方式の進展は、その継続線上に、自己金融方式の発展形態として、自己金融方式とは質的に相異なる企業内部純余剰増加傾向を成立・進展させていく事になるのである。

前述の拙稿「資本主義経済の第三の発展段階」が明らかにしている資本主義経済の発展的段階の時期区分と対比すれば、アメリカ製造業に自己金融方式が進展した1920年代は資本主義経済の第三の発展段階の形成期であり、アメリカ製造業に企業内部純余剰増加傾向が進展した1950年代中頃以降70年代中頃迄の時期は、ほぼ、資本主義経済の第三の発展段階の最盛期に相当する。資本主義経済が第三の発展段階の形成期を経てその最盛期をすすむ時、アメリカ製造業では自己金融方式から企業内部純余剰増加傾向への質的発展がみられたのである。

資本主義経済の第三の発展段階は資本主義経済の金融資本段階に続く発展段階である。この発展段階では、社会的生産力の主導部門は鉄鋼業を典型とする生産手段生産部門から乗用車産業を典型とする耐久消費財生産部門に移行してをり、この発展段階における支配的資本は金融資本から前述の拙稿「資本主義経済の第三の発展段階」において巨大株式会社資本と名付けた資本類型⁽¹⁹²⁾に移行している。いま、拙稿「資本主義経済の第三の発展段階」に従って、資本主義経済の金融資本段階から第三の発展段階への移行と第三の発展段階の最盛期の展開の経過をかかる移行と展開をもたらした諸要因と共に要約すれば、以下の如くである。

資本主義経済の金融資本段階においてアメリカ経済に生まれてくる乗用車産業はフォードシステムを生み出すが、これは耐久消費財の大量生産様式として資本主義経済の第三の発展段階特有の生産様式に成長する。フォードシステムの成立に対応して多数の現地組立工場を所有する機械コンビナートが形成され、労働者と資本家との生産関係に変化が生じる。また、消費者信用はフォードシステムによって大量に生産される耐久消費財を販売するため、一般大衆の将来所得による耐久消費財購入を可能にし、労使間に新しい生産関係を形成する。そして、フォードシステムの具体的展開機構である多数の現地組立工場を持つ巨大な機械コンビナートを生産構造とする新しい資本類型が現われ始める。この新しいタイプの資本は、消費者信用のために専門の販売金融会社という特定の銀行を資本内部に組織する。また、耐久消費財の大量生産に対応する大量販売のためにフルライン政策を主内容とする有効需要の創出をこの資本特有の経営戦略として掲げる。この新しい経営戦略と新しい生産関係である消費者信用とは新しいタイプの資本に事業部制ライン・スタッフ組織という新しい経営管理組織を成立させる。さらに、事業部制ライン・スタッフ組織を基礎にして新しい独占価格である管理価格が成立する。この新しいタイプの資本は耐久消費財の管理価格での大量販売のために、耐久消費財の販売を担う商業資本であるディーラーを様々な方法で育成し、自己に従属させ、国内外に巨大なディーラー網を形成する。こうして、この新しいタイプの資本は巨大株式会社資本として産業資本・銀行資本・商業資本の巨大なる三位一体の資本構造を完成する。この様な全体構造をもつ巨大株式会社資本の出現によって、資本主義的生産関係の変革が進み、資本主義経済の全体構造が急速に変化し始める。この資本主義経済の全体構造における急速な変化によって、資本主義社会の上部構造に属する国家の経済的機能に変化が始まる。即ち金本位制の管理通貨制への移行と国家の有効需要政策の確立である。国家の経済的機能のかかる変化は帝国主義国家から福祉国家への国家理念の転換をもたらす。こうして、資本主義経済は金融資本段階から資本主義経済の第三の発展段階への段階的移行を完了するのである。

資本主義経済のかかる段階的発展において、巨大株式会社資本は巨大な利潤量を伴う高利潤率を実現し、この巨大株式会社資本に自己金融方

自己金融方式とその発展

式が成立する。その自己金融方式の進展は、やがて巨大株式会社資本において企業内部純余剰増加傾向に発展し変質していくのである。

7. むすび

1920年代のアメリカ製造業に成立した自己金融方式は、金融資本段階が資本主義経済における第三の（現在の）発展段階へ段階的に発展してきたのにつれて、質的に変化しながら、アメリカ製造業に1950年代中頃から70年代中頃にかけて進行した企業内部純余剰増加傾向に接続的に発展した。かかる自己金融方式の進展とその企業内部純余剰増加傾向への質的發展は、直接には、社会的生産力の主導部門が乗用車産業を典型とする耐久消費財産業である資本主義経済の発展段階において、この耐久消費財産業をふくむ製造業の巨大株式会社資本が巨額の設備投資を行いながら実現した巨額の利潤量を伴う高利潤率によって可能となったのであった。

そして、この巨額の利潤量を伴う高利潤率を実現したのは、資本主義経済における第三の（現在の）発展段階の成立のための社会的生産力の発展と新しい生産関係の成立に必要な諸契機の成立・形成であった。すなわち、それらは、巨大株式会社資本の生産構造の基本的実体をなす耐久消費財の大量生産様式であるフォードシステムの開発、この大量生産様式に適應する新しい生産関係である消費者信用の成立、この大量生産様式に適應した巨大株式会社資本の新しい経営戦略の実体をなすフルライン政策等の製品政策の展開、巨大株式会社資本特有の経営管理組織である事業部制ライン・スタッフ組織を基礎に成立可能となった管理価格、第三の（現在の）資本主義社会の上部構造に属する管理通貨制度の完成および国家の有効需要政策の展開、などであった。

拙稿「資本蓄積の本質（北星学園大学経済学部、北星論集第22号1985年）」は資本蓄積を、本来、如何なる経済的現象として把握すべきかを検討したものである。その結論にしたがへば、資本蓄積は賃労働と資本との相互関連を内容とする資本主義的生産関係の拡張再生産である。1950年代中頃から70年代中頃にかけてアメリカ製造業において進展した企業内部純余剰増加傾向は巨大株式会社資本を支配的資本とする資本主

義経済の第三の(現在の)発展段階の資本蓄積が如何に特有なる現象形態を以て現われるかという問題を解明する際に、極めて重要な手掛かりとなり得る。その問題の解明が残されている。

(1990・11・25)

[注]

- (1) 吉富 勝, アメリカの大恐慌, 1965年, 日本評論社, P.118.
- (2) 吉富 勝, *ibid.*, pp.115-116.
- (3) 吉富 勝, *ibid.*, pp.112-114.
- (4) 吉富 勝, *ibid.*, p.118.
- (5) 吉富 勝, *ibid.*, p.116.
- (6) 吉富 勝, *ibid.*, pp.148-149.
- (7) 吉富 勝, *ibid.*, p.150.
- (8) 吉富 勝, *ibid.*, pp.154-166., pp.170-173.
- (9) 吉富 勝, *ibid.*, p.109. p.112. p.110.
- (10) 吉富 勝, *ibid.*, p.166.
- (11) 吉富 勝, *ibid.*, p.167.
- (12) 吉富 勝, *ibid.*, pp.167-170.
- (13) 吉富 勝, *ibid.*, pp.128-131.
- (14) 吉富 勝, *ibid.*, pp.131-132.
- (15) 吉富 勝, *ibid.*, p.128.
- (16) 吉富 勝, *ibid.*, p.134.
- (17) 吉富 勝, *ibid.*, pp.132-133.
- (18) 吉富 勝, *ibid.*, p.137.
- (19) 吉富 勝, *ibid.*, pp.137-138.
- (20) 吉富 勝, *ibid.*, p.138.
- (21) 吉富 勝, *ibid.*, pp.138-139.
- (22) 吉富 勝, *ibid.*, p.26.
- (23) 塩見治人 現代大量生産体制論, 1978年, 森山書店, pp. 2 - 3 .
- (24) 塩見治人, *ibid.*, p.182.
- (25) 吉富 勝, *op.cit.*, pp.30-32.
- (26) A.A.パーリーJr. & G.C.ミーンズ, 北島忠男訳, 近代株式会社と私有財産, 1958年, 文雅堂書店, pp.24-27.
- (27) 塩見治人, *op.cit.*, p.205.

自己金融方式とその発展

- (28) 塩見治人, *ibid.*, pp.204-205.
- (29) 塩見治人, *ibid.*, p.205.
- (30) 塩見治人, *ibid.*, p.208.
- (31) 塩見治人, *ibid.*, p.213.
- (32) 塩見治人, *ibid.*, p.216.
- (33) 塩見治人, *ibid.*, p.216.
- (34) 塩見治人, *ibid.*, p.216.
- (35) 塩見治人, *ibid.*, pp.216-218.
- (36) 塩見治人, *ibid.*, pp.228-233.
- (37) 塩見治人, *ibid.*, p.184. 表5-4における生産台数による。
- (38) 塩見治人, *ibid.*, p.217.
- (39) 塩見治人, *ibid.*, p.234.
- (40) 塩見治人, *ibid.*, p.234.
- (41) 塩見治人, *ibid.*, p.234.
- (42) 塩見治人, *ibid.*, p.198.
- (43) 塩見治人, アメリカ自動車工業における「生産の集積」過程 土地制度史学第69号, 1975年10月, p.62.
- (44) 塩見治人, *ibid.*, p.63.
- (45) 杉上忠幸, 資本主義経済の第三の発展段階 北星学園大学経済学部・北星論集第27号, 1990年, p.21.
- (46) 塩見治人, 土地制度史学第69号, p.58.
- (47) 塩見治人, *ibid.*, p.58.
- (48) 杉上忠幸, 独占利潤の価値源泉 北星学園大学経済学部・北星論集第24号, 1987年, pp.1-6.
- (49) 杉上忠幸, 剰余価値の決定要因 北星学園大学経済学部・北星論集第23号, 1986年, p.27.
杉上忠幸, 独占利潤の価値源泉 *op.cit.*, p.35.
杉上忠幸, 独占価格による価値取奪のメカニズム 北星学園大学経済学部・北星論集第26号, 1989年, p.19.
- (50) 塩見治人, 現代大量生産体制論, 1978年, p.184. 表5-4
- (51) 藻利重隆, 経営管理総論(第二版新版), 1965年, 千倉書房, p.138.
塩見治人, *op.cit.*, pp.218-228.
- (52) 塩見治人, *ibid.*, pp.229-232.
- (53) 藻利重隆, *op.cit.*, 第3章フォード・システムの本質, 特にp.162.
- (54) 塩見治人, *op.cit.*, p.294.

- (55) 井上昭一, GMの研究, 1982年, ミネルヴァ書房, pp.46-47.
- (56) 井上昭一, *ibid.*, p.90.
- (57) 杉上忠幸, 資本主義経済の第三の発展段階, *op.cit.*, pp.22-23.
- (58) A.P.スローンJr.,GMとともに, 田中融二他訳, 1967年, ダイアモンド社, pp.77-90. p.210. p.207. p.201.
- (59) 塩見治人, *op.cit.*, p.295.
- (60) A.P.スローンJr. 田中融二他訳, *ibid.*, p.70.
- (61) 下川浩一, *op.cit.*, p.142.
- (62) A.P.スローンJr.田中融二他訳, *op.cit.*, p.187
- (63) A.P.スローンJr.田中融二他訳, *ibid.*, pp.189-191.
- (64) 鎌田正三, アメリカ企業金融史, 1982年, お茶の水書房, pp.155-156.
- (65) 鎌田正三, *ibid.*, pp.158-159.
- (66) 小原敬士, アメリカ独占資本主義の形成, 1953年, 岩波書店, pp.95-96.
- (67) 鎌田正三, *op.cit.*, p.157.
- (68) 鎌田正三, *ibid.*, p.177.
- (69) 鎌田正三, *ibid.*, p.177.
- (70) 鎌田正三, *ibid.*, p.178.
- (71) A.A.バーリーJr. & G.C.ミーンズ, 北島忠男訳, *op.cit.*, pp.116-117.
- (72) 宮崎義一, 戦後日本の企業集団, 1976年, 日本経済新聞社, p.103.
- (73) 宮崎義一, *ibid.*, まえがき, p.5.
- (74) 宮崎義一, *ibid.*, pp.343-344.
- (75) 宮崎義一, *ibid.*, p.314.
- (76) 宮崎義一, *ibid.*, pp.318-319.
- (77) 宮崎義一, *ibid.*, pp.319-320.
- (78) 宮崎義一, *ibid.*, pp.320-341.
- (79) 宇野博二, 寡占経済と「新しいインフレーション」(1953-1961)
欧米の国家独占資本主義 大系国家独占資本主義3, 1971年, 河出書房新社, p.74.
- (80) 宇野博二, *ibid.*, p.78.
- (81) 宇野博二, *ibid.*, p.75.
- (82) 杉上忠幸, 資本主義の第三の発展段階, *op.cit.*, p.27.