九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

アメリカの対外経済政策と冷戦の経済的起源

新井, 光吉
九州大学経済学部 : 教授

https://doi.org/10.15017/4363018

出版情報：經濟學研究. 65 (6), pp.57-89, 1999-05-31. 九州大学経済学会
バージョン：
権利関係：

アメリカの対外経済政策と冷戦の経済的起源

新　井　光　吉

はじめに
I　アメリカの経済的興隆
[1]　資源多消費型経済
[2]　生産方式の国際的優位
[3]　1920年代の経済
II　大恐慌とニューディール
[1]　大恐慌
[2]　ニューディール
[3]　ニューディールの対外政策
III　戦後計画
[1]　構想
[2]　経済界の国際主義
[3]　戦後過渡期問題
[4]　対外復興援助と冷戦
むすび

はじめに

なるほど「易きにつく」のは人の世の習なのかも知れないが，結局は高い代償を払わざるを得なくなるのも人の世の定めなのであろう。こうした感慨が戦後計画構想に始まるアメリカの対外経済政策に関して研究を進める過程で絶えず付き纏って離れなかった。

周知のようにアメリカの政府当局者は戦間期に世界経済を安定化させる上で主導力を発揮しなかったために1930年代に世界不況や経済対立を惹起し，第二次大戦の原因を作るに至ったと強く反省し，二度と同じ間違いを犯さぬように率先して戦後世界の経済秩序を構想するべく戦後計画を立案しようとした。対外均衡を無視して国内均衡を重視したニューディール政策は専ら復興政策を追求したが，景気回復を実現できず，行き過ぎた社会改革が国論の分裂と内政の行き詰まりをもたらす中で，様々な試行錯誤を重ねた計画の残骸のみを残して終焉した。第二次大戦を契機にローズヴェルト政権が政策の重点を内政から外交に移した結果，国内均衡中心の時代には早急な景気回復には役立たぬ迂遠な政策として退けられていた多角貿易政策が，俄然脚光を浴びるに至った。というのも，多角主義は全体主義に対して自由民主主義的価値観を体現する政策理念であり，自由貿易に基づく世界貿易の拡大は世界の平和と繁栄の重要な基盤になると看做されたからである。

こうして戦後アメリカの対外政策は多角主義を基本とするに至り，そうした多角的世界経済の再建に必要な国際システムを構築することが戦後計画の主要な目的となった。だが，志の高さは必ずしも成功の可能性を高めるものではなかった。アメリカ産業界は長年高関税に親しんできたので，多角主義こそ国益に適っているという高説を聞かされても容易に市場開放に応じようとはしなかった。アメリカ国民もまた多角

貿易を実現するために必要だという理由だけで戦時の負担に加えて，欧州復興援助の追加負担を容認しようとはしなかったのである。

そこで，アメリカの政策立案者達は多角主義実現に不可欠な対外援助を孤立主義的な国民や議会に売り込むために，ソ連の脅威を利用して「欧州の復興」と「アメリカの安全保障」を結びつけようとした。もし多角貿易を早急に実現しようとすれば，アメリカは膨大な対外援助や大胆な関税引下げという犠牲を払って欧州復興を促進しなければならなかった。確かに政府が苦さを伴う真実を孤立主義的な国民や議会に根気強く訴えて合意を形成するのは至難の業であり，ソ連の脅威という魔法の杖を使いさえすれば国民や議会を縮み上がらせて対外援助に賛成させうるので，それに安易に頼りたくなるのも理解できない訳ではない。だが，国民や議会は次第にソ連の脅威というレトリックを現実の脅威と信じ込み，逆に政府に対ソ強硬策を強要するようになった。こうした冷戦コンセンサスは以後のアメリカ対外政策を硬直化させ，国力を著しく損ねることにもなったのである。

そこで，本稿は多角主義がなぜ戦後アメリカにおける対外政策の基本となったのか，そして戦後世界の平和と繁栄を目指した戦後計画がなぜ冷戦を定着させることになったのかを明らかにして行きたい。

I　アメリカの経済的興隆

[1]　資源多消費型経済

(1)　アメリカ製品の海外進出

アメリカ経済は19世紀後半以降，豊富な資源や広大な国内市場を基礎として急速な発展を遂げ，第1表のように1880～1900年の間に世界最大の工業国となった。アメリカ産業は小型火器，ミシン，タイプライター，農業機械や時計などの製品で海外市場への目覚ましい進出を果たした。というのも，これらの産業は標準化・機械化，互換性部品方式の導入，大量生産方法を計画・調整する経営管理技術の発展などを背景として高い国際競争力を確立したからである。もちろん，こうした海外進出を通じてアメリカの技術や工業製品は1890年代以降のヨーロッパ諸国に大きなインパクトを与えるに至った[1]。

例えば，イギリス製靴業は1894年以降，標準

第1表　世界工業生産高に占めるシェア（単位：%）

	1800	1830	1860	1880	1900	1913	1928	1938	1953	1963
米国	0.8	2.4	7.2	14.7	23.6	32.0	39.3	31.4	44.7	35.1
英国	4.3	9.5	19.9	22.9	18.5	13.6	9.9	10.7	8.4	6.4
ドイツ	3.5	3.5	4.9	8.5	13.2	14.8	11.6	12.7	5.9	6.4
フランス	4.2	5.2	7.9	7.8	6.8	6.1	6.0	4.4	3.2	3.8
ロシア	5.6	5.6	7.0	7.6	8.8	8.2	5.3	9.0	10.7	14.2
日本	3.5	2.8	2.6	2.4	2.4	2.7	3.3	5.2	2.9	5.1
イタリア	2.5	2.3	2.5	2.5	2.5	2.4	2.7	2.8	2.3	2.9

（資料）P. Bairoch, "International Industrizaition Levels from 1750 to 1980," *Journal of European Economic History*, Vol. 11 No. 2, Fall 1982. pp. 269, 304.

1)　例えば，米国の対英輸出の40%以上は精油，銅，皮革及び木製品で，いずれも英国の主要産業と深刻な競争をしていた訳ではなく，真の競争は工作機械，ミシン，タイプライター，農業機械や電気機械などの互換性方式に立脚した産業に限定されていた。これらは1913～1914年に英国で対米機械輸入の

的機械で量産されたスタイリッシュで快適なアメリカ製品の流入という脅威に晒されて構造的な転換を迫られた。イギリス企業は従来の慣習的な作業方法や労使慣行を改め，最新式のアメリカ製機械や新しいマーケティング手法を導入するなど積極的な対応を実施し，魅力的なスタイルの製品を生み出してアメリカ製品を撃退することに成功したのである[2]。機関車の輸入急増も短期的な現象だったとはいえ，アメリカのヨーロッパ侵入を象徴する出来事であった。イギリス製機関車は洗練された仕上りだったが，エンジンが精密すぎたために運行には良質な線路や砕石敷設を必要としていたといわれる。一方，アメリカ製機関車は技術的精度ではやや劣っていたが，安価で柔軟性があり，イギリス製エンジンであれば簡単に脱線してしまいそうな粗悪な線路でも難なく走ることができたのである。一般に諸外国の線路は良くて並みだったので，アメリカ製エンジンの方が満足な走りで軌道をよく保ち，急なカーブも難なくこなし，磨耗も少なかったといわれる。しかもアメリカ製機関車は単純な構造で部品にも互換性があり，デザインも標準化されていた。しかし，イギリス企業も米企業の海外市場における成功に触発されて徐々に標準化方式を導入し，復活の手掛かりを摑んだのである。

もちろん，アメリカの影響を最も大きく被ったのは工作機械産業であった。19世紀前半まではイギリスが旋盤，平削盤，溝切剪断機などの分野で世界市場を支配していたが，1850年代以降，アメリカが互換性加工を可能にする工作機械（タレット旋盤やフライス盤）や精密計器（マイクロ計測器）の分野で競争力を高め，1895年頃から急速に輸出を増大させるに至った。その転換点となったのが1890年代の自転車ブームであり，これによってイギリスの機械メーカーは種々の製造方法上の影響を被ることになった。というのも自転車は多種類の部品を大量に必要ならしめたイギリスで最初の産業だったので，多くの自転車メーカーが時代遅れの機械設備や伝統的な考え方に固執せず，米国製工作機械を積極的に導入しようとしたからである。一方，この輸入急増に直面して，イギリス工作機械メーカーもようやく新しいアメリカ式生産方法の導入に踏み切り，復活への道を歩み始めた。その結果，イギリスは1909年には自在研削盤，特殊タレット旋盤，小型・中型ボール盤などの分野において対米依存度を低下させ，アメリカとの格差を急速に縮小させることができたのである[3]。

約半分を占めたという（S. B. Soul, "The American Impact on British Industry 1895-1914", *Business History*, Vol.3 No. 1,December 1960, pp. 36-37）。R. C. Foloud, "The Adolescence of American Engineering Competition, 1860-1900", *Economic History Review*, Vol. 27, February 1974, pp. 68-70.

2) R. A. Church, "The Effect of the American Export Invasion on the British and Shoe Industry 1885-1914", *The Journal of Ecanomic History*, Vol. 28 No. 2, June 1968, pp. 251-253. Saul, *op. cit.*, p. 20.

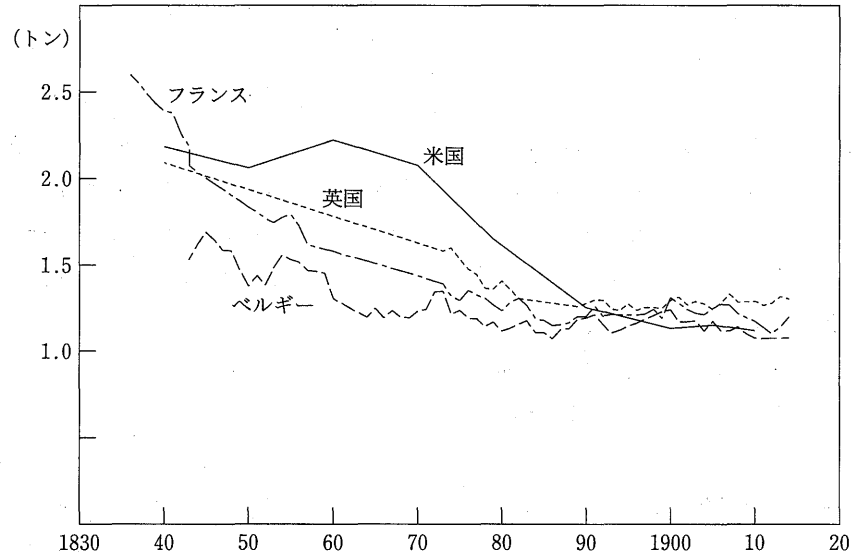
3) 米企業が機種を1つか2つに限定して大量生産方式の導入を可能にしたのに対して，英企業は新しいアイデアに無関心で，様々な機種の生産を手掛けていた。英企業は米国人技師を雇って工場を米国式に再組織し，英国流の安定感と最良の米国的特徴を統一した製品デザインによって復活を図った。だが，英国では労使関係が悪く，労働者は米国とは違ってアイデアを提案したりしなかった（Soul, *op. cit.*, pp. 23-29）。とはいえ，一旦確立された米国の優位は打破することが困難だった（do., "The Market and the Development of the Mechanichal Engeneering Industries in Britain, 1860-1914", in S. B. Saul ed., *Technological Change: The United States and Britain in the Nineteenth Century*, 1970, pp. 163-164）。

(2) 鉱物資源優位経済

アメリカ産業の急速な台頭はイギリス企業の巻き返しに遭って一服することになったが[4]，それでもなお一つの転換点となった。例えば，アメリカの溶鉱炉は1890年以前には第1図と第2図のように労働生産性と燃費効率の両面で国際水準から見て大きく遅れていた[5]。そのため米国製鋼レールは関税の保護がなければ，第2表のように国内場においても輸入レールと競争できなかったのである。だが，アメリカ鉄鋼業は90年代以降，操業率の向上と平均燃料生産物の増加によって労働生産性を急速に上昇させたのである。

ところで，アメリカの溶鉱炉はケイ酸を大量に含んだペンシルヴェニア鉄鉱石を主に使用していたので石灰石と燃料を大量に消費せざるを得なかった。というのも，アメリカ産鉄鉱石は1869年にはケイ酸含有分の少ないスペリオル湖岸産（メサビなど）が全体の僅か17%を占めるにすぎず，67%がペンシルヴェニアなど中部大西洋岸諸州産であったからである。しかし1902年までにはスペリオル湖岸産が全体の76%を占めるに至り，後者は僅か5%にまで激減した。アメリカ鉄鋼業はスペリオル湖岸産への転換を梃子にして溶鉱炉装入用石灰石の量を減少させ，平均燃料生産物を増大させることによって生産性を大幅に向上させることができたのである[6]。こうして20世紀初頭にはアメリカの銑鉄1トン

第1図　銑鉄1トン当りの燃料消費量



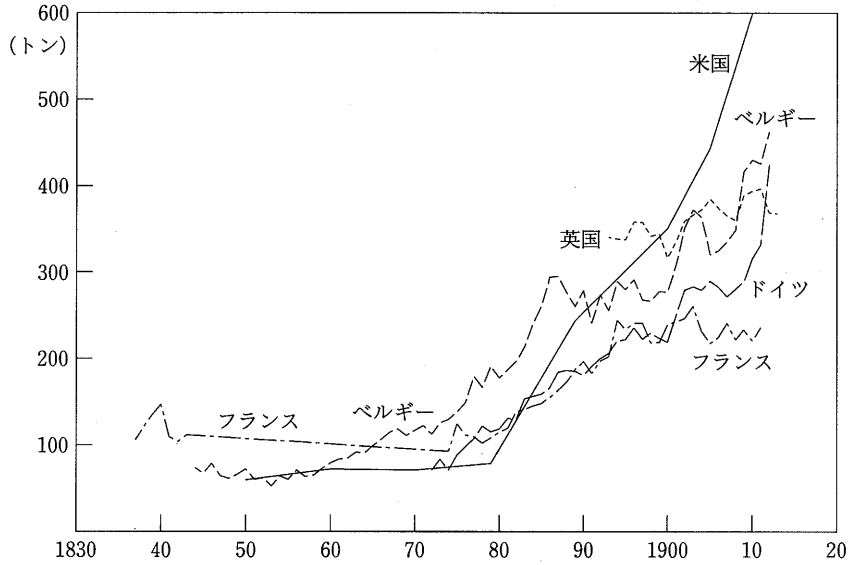
(資料) R. C. Allen, "The Peculiar Productivity History of American Blast Furnaces, 1840-1913", *Journal of Economic History*, Vol. 37, No. 3, September 1977, p. 608.

4) S. J. Nicholas, "The American Export Invasion of Britain: The Case of the Engineering Industry, 1870-1914", *The technology and Culture*, Vol. 21, October, 1980, pp. 570-588.

5) Robert C. Allen, "The Peculiar Productivity History of American Blast Furnaces, 1840-1913", *The Jounal of Economic History*, Vol. 37 No. 3, September 1977. pp. 608-609（以下 Allen (1977)と略記）; do. "International Comretition in Iron and Steel, 1850-1913", *The Jounal of Economic History*, Vol. 39 No. 4, December 1979. pp. 912-928.（以下 Allen (1979)と略記）

6) Allen (1977), pp.626-628; Allen (1977), pp. 629-632. なお，19世紀半ばにおけるペンシルヴェニア鉄鉱石のケイ酸とアルミナの濃度は平均で22.35%であったが，スペリオル湖岸（ミシガン）鉄鉱石は平

第2図 労働者1人当り生産高



(資料) Allen, *op, cit*., p. 609.

第2表 鉄鋼価格(単価:英トンまたは仏トン当りシリング)

年	英国	米国	ドイツ(国内)	ドイツ(輸出)
1856-1865				
鋳鉄	57	103	83	—
棒鉄	128	275	227	—
鉄レール	129	224		—
1881-1890				
鋳鉄	37	85	57[b]	—
棒鉄[a]	105	192	119	109
鋼レール	97	152	136	109
1906-1913				
鋳鉄	52	78[c]	74	—
鋼レール	121	115	—	115
棒鋼	139	127	106	106
厚板	139	132	124	119
構造用鋼	130	133	114	107

(資料) R. C. Allen, "International Competition in Iron and Steel, 1850-1913", *Journal of Economic History*, Vol. 39 No. 4, December 1979, p. 912.

(注) (a)1882, 1884-89年の平均, (b)1882-90年の平均, (c)1906-1911年の平均。

当り鉱物資源コストは低燃料コストを考慮に入れれば,イギリスよりも決定的に低く,ドイツよりも若干低い水準にまで改善されたといわれる。いうまでもないが,このコスト低下は新しい低コストの鉄鉱石(特にメサビ)の発見と同時に,高度に資本集約的な露天掘法の発展や効率的な湖上輸送システムの登場などによっても促進されたのである[7]。

もちろん,第3表のようなアメリカの高い生産性は技術的優位のみならず豊富な資本や天然資源にも依存していた。特にアメリカの産業は19世紀末における原料コストの相対的な低下によって発展を著しく促進された。その結果として誕生した米国型大量生産技術はアメリカ産業の圧倒的な優位を確立したが,同時にアメリカ

均8.035%にすぎなかったという。後者でさえケイ酸含有量はやや多く,20世紀初めにはその濃度は平均で数%少なかった(Allen (1977), pp. 628-629)。

7) Allen (1979), p. 929; G. Wright, "The Origins of American Industrial Success, 1879-1940", *The American Economic Review*, Vol. 80 No. 4, September 1990. pp. 652-653. スペリオル湖岸の鉄鉱石は19世紀末のカルテル化によりコストを大幅に上回る価格で取り引きされたが,それでもなお英国の主要調達先のスペイン産よりも安価であったという。むろん,原価ではクリーヴランド産(英国)を除き世界一安価であった(Allen (1979), p. 929)。

第3表　生産性の国際比較（米国の人時当りGDP＝100）

	1870	1890	1913	1938	1950	1973	1979
オーストラリア	186	153	102	89	72	73	78
オーストリア	61	58	54	(47)	29	62	71
ベルギー	106	96	75	70	50	75	71
カナダ	87	81	87	67	78	87	85
デンマーク	63	58	60	60	43	63	64
フィンランド	41	35	43	44	35	63	64
フランス	60	55	54	64	44	76	86
ドイツ	61	58	57	56	33	71	84
イタリア	63	44	43	49	32	66	70
日本	24	(23)	22	33	14	46	53
オランダ	103	(92)	74	68	53	81	90
ノルウェー	57	53	49	62	48	69	80
スウェーデン	44	42	50	59	55	79	81
スイス	79	70	60	70	52	62	62
英国	114	100	81	70	56	64	66
米国	100	100	100	100	100	100	100
15カ国平均(a)	77	68	61	61	46	69	75

（資料）A. Maddison, *Phases of capitalist development*, 1982, p. 98. (a)米国を除く。

の技術を資本集約的で資源多消費的な性格のものへと変質させた[8]。

実際，新しい油田の発見が1900年頃から相次ぐ一方で，新金属の豊富な鉱脈も第1次大戦期まで続々と発見された。このためにアメリカは石炭，銅，石油，鉄鉱石，亜鉛，リン，モリブデン，鉛，タングステンなど多様な鉱産物の主要生産国となった。しかも国内輸送網が急速に発展して輸送コストを低下させたので，19世紀末には「鉱物資源優位経済」を出現させたのである[9]。例えば，1890年頃から良質なメサビ鉄鉱石が輸送網の顕著な改善によって五大湖南岸の鉄鋼所に大量に供給され始めたため，米鉄鋼業は1907-1909年には全要素生産性でドイツと並び，英国を15%も凌駕するに至ったのである[10]。

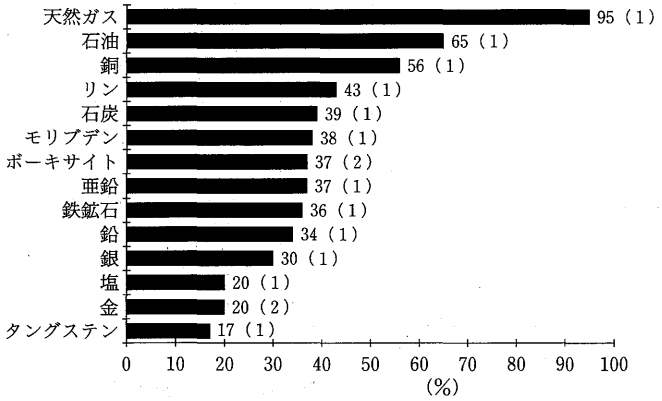
そこで，第3図から産業用鉱物資源14品目の生産（1913年）を見ると，アメリカは天然ガスで世界の95%，石油でも65%と圧倒的なシェアを占めていた。もちろん，この2品目以外にも，アメリカは銅，石炭，亜鉛，鉄鉱石など重要な産業用鉱物資源10品目で世界最大の生産国となっていた。しかも歴史的に見て重要な点は輸送コストがまだ非常に高かった時代に，特にアメリカのみがほとんどすべての重要鉱物資源に恵まれていたということである。

8) L. P. Cain and D. G. Patterson, "Factor Biases and Technical Change in Manufacturing: The American System, 1850-1919", *Journal of Economic History*, June 1981, Vol. 41, pp. 354-355, 360; A. D. Chandler, Jr., *The Visible Hand: The Managerial in American Business*, 1977, p. 347. ルイスも製造業輸出における米国の成功は天然資源に依存していたことを明らかにしている（W. A. Lewis, "International Economics: Internat-Ional Competition in Manufactures", *American Economic Review*, May 1957, Vol. 47 No. 2, p. 581)。A. Maddison, *Phases of capitalist Development*, Oxford Univ. Press, 1982, pp. 97-98; Wright, opcit., p. 653。

9) H. S. Perloff and L. Wingo Jr., "Natural Resource endowment and Regional Economic Growth", in J. J. Spengler, *Natural Resources and Economic Growth*, 1961, pp. 193-194.

10) Allen (1979), p. 919.

第3図 世界鉱物生産に占める米国のシェア（1913年）



（資料）Wright, *op. cit.*, p. 661.
カッコ内は世界における順位。

(3) 資源多消費型技術

資源多消費型の技術は例えば1850～1919年においては石油や金属や機械など輸出実績の高い産業を含む全19部門のうち9部門で重要な役割を果たしていた[11]。つまり低廉で安定した資源やエネルギーの供給はアメリカ型大量生産方法が存立するための不可欠な前提となっていたのである。しかも，アメリカ製の生産財や消費財は豊富な資源環境の下で使用されるように設計されていた。そのためにアメリカの機関車会社は既に1920年代に過大な動力や過重な車輌などの設計によって輸出市場で著しい困難に陥っていたといわれる。また1970年代の石油危機以降にはアメリカの自動車会社が長年，燃料を大量消費する大型車の生産に特化してきた結果，新しい資源環境に適応するための調整問題に苦闘せざるを得なかったのである[12]。

むろん，アメリカ鉄鋼業が20世紀初頭に豊富な資源供給に促されて国際的優位を確立したことも，米国製機械類及び関連製品の国際競争力を高める上で大いに役に立った。第4表によれば，アメリカの製品輸出に占める機械類の割合は1879年の5.5%から1929年には37.5%へと着実に増加している。もしこれに石油製品を加えれば，1920年代末にはアメリカ製品輸出全体の過半を占めることになる。いうまでもないが，自動車はこれら2つの部門を結びつけることになった産業である。アメリカ自動車産業は1920年代までに輸出や生産（第5表）にとどまらず技術面でも世界自動車産業を支配するに至った。アメリカ企業は生産システムの優位に加えて第6表のように原材料，特に鉄鋼製品の供給では海外自動車メーカーに対して大きなコスト優位を享受していたのである。事実，英国フォード社は米国の親会社より50%も割高な鋼材を現地で調達しなければならぬ不利益を被っていたといわれる[13]。またアメリカのタイヤ会社は1890

11) L, P, Cain and D. G. Paterson, "Baised Technical Change, Scale, and Factor Substitution in American Industr, 1850-1919", *Journal of Economic History*, Vol. 46 No. 1, March 1986, pp. 160-161.

12) 資源エネルギー多消費的な米国自動車も欧州市場に対応できなくなった。フォード社は1932年2月までに欧州で米国型車の販売台数を急減させたため，欧州向けに小型車を開発し，退勢を挽回せざるを得なかったという（M. Wilkins and F. E. Hill, *American Business Abroad*, 1964, pp. 240-241）。

13) J. Foreman-Peck, "The American Challenge

第4表　米国の製品輸出構成（%）

年	鉄鋼製品（除く機械，輸送機器）	機械	自動車及び部品	小計	石油製品	計
1879	2.1	3.4	—	5.5	12.1	17.6
1889	2.4	6.1	—	8.5	13.3	21.8
1899	7.6	10.7	—	18.3	9.2	27.5
1913	10.9	14.5	2.3	27.7	10.1	37.8
1923	8.8	12.4	6.4	27.6	13.1	40.7
1926	5.6	12.9	11.5	30.0	16.8	46.8
1927	5.1	13.9	13.3	32.3	14.7	47.0
1928	5.3	16.4	15.7	37.5	13.9	51.4
1929	5.4	16.4	15.7	37.5	13.9	51.4

（資料）Wright, *op. cit.*, p. 662.

第5表　国別自動車生産（単位：千台）

国	1907	1913	1924	1928	1935
米国	45	485	3,504	4,359	3,971
カナダ		18	135	242	173
フランス	25	45	145	210	165
英国	12	34	133	212	404
ドイツ	4	14	18	90	240
イタリア			35	55	44
チェコスロバキア				13	10
ベルギー				7	1
オーストリア				9	1
ロシア				1	97

（資料）Foreman-peck, *op. cit.*, p. 871.

第6表　自動車製造用資材調達価格の英米比較（%）

加工済車体用薄板	56
ねずみ鋳鉄	50
可鍛鋳鉄	50
熱間圧延ニッケル・クローム棒鉄 S. A. E. 3135/A	45
熱間圧延5パーセント・ニッケル棒鋼 S. A. E. 2125/A	43
熱間圧延3パーセント・ニッケル・クローム棒鉄 S. A. E. 3435/A	19
5つの窓用ガラス・セット	25
人口皮革	
50インチ幅	61
54インチ幅	50

（資料）Foreman-peck, *op. cit.*, p. 874.（注）数字は米国価格より割高な英国価格の比率。S. A. E. は自動車技師協会。

年代の自転車ブーム期には空気入りタイヤで圧倒的な優位にあったフランスを筆頭とする欧州企業に大きく後れを取っていた。だが，アメリカのタイヤ会社は大量生産が開始されたばかりの自動車向けに新しいタイヤを設計して業界での主導権を奪い，1908年頃までにヨーロッパ企業を凌駕して国際的な優位を確立したのである[14]。

しかしアメリカは1920年代以降，非鉄金属，ボーキサイト，鉛，亜鉛，銅，鉄鉱石や石油などの重要資源において次々と純輸入国へと転落していった。そしてアメリカは1947年頃を境に天然資源の純輸入国に転落したのである[15]。

[2]　生産方式の国際的優位

(1)　フォード・システム

自動車は当初，金持ちの贅沢品で頻繁な故障に泣かされるといった代物であったが，やがて廉価で実用的な車の生産にビジネス・チャンスを見出そうとする起業家達が登場して来た。例えば，オールズはモデルを小型車一本に絞り量産による価格引下げを実現するために，コンベ

of the Twenties: Multinationals and the European Motor Industry", *Journal of Economic History*, Vol. 42 No. 4, December 1982. p. 874.

14)　M. J. French, "The Emergence of a US Multinational Enterprise: the Goodyear Tire and Rubber Company, 1910-1939", *Economic History Review*, Vol. 40, February 1987, pp. 69-70.

15)　Wright, *op. cit.*, pp. 654, 663-664.

アとレールを欠いてはいたが，車輪付きスタンドを作業場内の工程順に手押しで移動させながら部品を次々に組み付けて行く完全な流れ作業方式を導入した。またキャデラック社のリーランドはゲージ・ブロックをアメリカに初めて持ち込み，すべての測定具や治具を検定し，互換性生産方式を自動車生産に全面的に採用したのである[16]。

H・フォードもオールズの単一車種流れ作業方式やリーランドの互換性方式に関する情報に耳を傾けながら，1908年に製造車種を単一モデル（T型車）に限定する廉価車の大量生産に参入した。しかし製造技術の改善が不可欠と悟り，同年末に当時著名な工場管理の専門家として知られていたW・フランダースを高額の報酬で招き，工場の再組織化に乗り出した。その結果，まさに機械化の天才ともいえるフランダースのお陰で，フォード社の工場は科学的大量生産の精髄を備えるまでになったのである[17]。

まず，従来の機械配置がいったん解体され，材料の搬送距離を極限にまで短縮できるように全面的に変更された。作業は徹底的に単純化され，治具や取付具の積極的な活用によって人的誤差の介在余地が排除され，各種用途に対応した特殊専用機も大々的に導入された。また，互換性を実現して量産によるコスト削減を図るために部品の内製化率が引き上げられた。これらの改善を経て1913年にはコンベア・システムがマグネット組立工程に導入され，生産時間を従来のロット作業（1人の作業者が全29工程を担当）の4分の1に短縮する成果を挙げたので，部品生産全体のコンベア化が図られた。コンベアはシャーシ組立にも持ち込まれ，組立時間を14時間から僅か1時間30分にまで短縮するに至ったので，1914年には全工程に導入された。こうしてフォード・システムが完成されることになったのである[18]。

その結果，生産の速度はコンベアによって決定されることになり，労働者はその速度に従って単純作業を繰り返すだけの存在（単能工）に貶められることになった。つまりコンベア・システムを中心として各作業工程を同期化し全体として統一された淀みのない流れ作業を維持しながら規格品を大量に生産する方式が確立されたのである。もちろん，フォード社は生産性を飛躍的に向上させ，価格引下げと高賃金を可能

16) テイラーはデトロイト地区の技師相手に2度講演を行った。1909年のパッカード社工場における4時間以上に及ぶ講演では，感銘を受けた同社経営陣が直ちに科学的職務分析を実行に移し，13年までに工場の「テイラー化」を図った。しかしデトロイトの中には既に専門家の助力なしに科学的管理の原則を実行しているものもいたとテイラー自身が認めている。就中フォードとその部下達はテイラーからも学んでいたが，彼らの側でもテイラーに教えるものを持っていたといわれる（A. Nevins, *Ford The Times, the Man the Company*, 1954, pp. 468-469; K. Sward, *The Legend of Henry Ford*, 1948, pp. 33-34）。

17) Sward, op. cit., pp. 32-35. フランダースは前人未踏の年産1万台体制を12ヵ月間で達成することに成功したら2万ドルのボーナスを支給するという約束の下に工場の再組織化に取り組み，この目標を2日の余裕を残して達成した。彼はその直後にEMF社の共同経営者になるために退社するが，フォードは彼から金で買える最高の技術アドバイスを得たという。またフォードの技術屋達はテイラーが数年前に鉄鋼業で成し遂げた生産ラインの理論を独自のやり方で適用したのである。（*Ibid.*, pp. 32-34）。

18) H. L. Arnold and F. L. Faurote, *Ford Methods and the Ford shops*, 1972. reprint, pp. 135-140; H. Ford, *My Life and Work*, 1922, pp. 80-83.; Nevins, *op. cit.*, pp. 469-476; W. Lewchuk, *American technology and the British vehicle industry*, 1987, pp. 36-52, 56-57; J. B. Rae, *The American Automobile*, 1965. 岩崎玄・奥村雄郎訳『アメリカの自動車』小川出版，1969年，83-84頁。C. E. Sorensen, *My Forty Years with Ford*, 1956. 高橋達男訳『フォード—その栄光と悲劇』産業能率短期大学出版部，1968年，第10章，A. D. Chandler Jr., *Giant Enterprise*, 1964. 内田忠夫・風間禎三訳『競争の戦略』ダイヤモンド社，1970年，29-71頁。

にして自動車市場を大きく拡大させることに成功した。

(2) 多品種大量生産（スローン・システム）

フォード・システムはメーカーの社運を制する画期的な生産方式であったが，必ずしも他社が容易に導入できた訳ではなかった。他の自動車会社は第一次大戦期にはまだコンベアを辛うじて最終組立の生産管理に使っていた程度で，フォード社のように部品生産を含む全生産工程にまで徹底させて使ってはいなかった。つまり，1919年頃でもフォード社のみがフォード生産システムを駆使していた唯一の企業であったといってよい[19]。

確かにフォード・システムは少品種を大量生産する方法としては極めて効率的だった。だが，アメリカ自動車市場が第7表のように1920年代半ばに成熟化し，新規需要中心の実用本位の時代から買替需要中心の時代へと移行すると共に，フォード・システムは優位を蝕まれ始めた。多様化した市場における競争は商品差別化によって買替を促すマーケティングが重要な鍵となる。GMのA・スローンはこうした市場構造の変化にいち早く着目し，フォードが確立した大量生産方式を生かしながら，あらゆる階層とあらゆる目的に合致した多様な車を作ろうと考えた[20]。しかし，大量生産と多車種生産はコスト面で二律背反の関係にあった。実際，フォードの工場はすべての工作機械や固定具を単一製品の生産に厳密に適合させていたので，デザインの些細

第7表　米国の自動車市場（単位：%）

年	乗用車登録台数	新車販売		中古車販売台数	割賦販売	
	米国の所帯数	新規	買替	新車販売台数	新車	中古車
1919	28	78	22	59	65	45
1920	33	83	17	65	62	48
1921	37	69	31	70	64	51
1922	42	67	33	69	64	51
1923	50	77	23	68	65	55
1924	57	65	35	91	70	57
1925	63	57	44	99	68	63
1926	69	53	47	89	65	65
1927	71	28	72	119	58	64
1928	73	33	67	117	58	61
1929	78	40	60	121	61	65
1930	77	2	98	153	61	65
1931		0	100	171	63	60
1932		0	100	186	55	47
1933		3	97	178	57	67
1934		25	75	160	54	58
1935		39	61	158	58	63

（資料）H. Katz, *The Decline of Competition in the Automobile Industry, 1920-1940*, 1977. pp. 41, 44, 54 より作成。

19) その証拠に他の自動車会社は1915年の求人広告で多くの「仕上工」を募集していたという（D. M. G. Raff, "Making Cars and Making Money in the Interwar Automobile Industry: Economics of Scale and Scope and the Manufacturing", *Business History Review*, Winter 1991. p. 279）。

20) 三輪清治『創造的破壊』中公新書，1978年，167-192頁。下川浩一『米国自動車産業経営史研究』東洋経済新報社，1977年，134-148頁。A. P. Sloan Jr., *My Years with General Motors*, 1963. A・P・スローン『GMとともに』ダイヤモンド社，1967年，チャンドラー前掲邦訳書213-289頁。

な変更も生産を混乱させずには措かなかったのである。

そこで，GMはこの矛盾を解決するために各車種に異なった外観を与えながら，部品の共通化に基づいて規模の経済性を達成する多品種大量生産方式を構築しようとした。スローンは手始めに冷遇の不満からフォード社を退職したW・ヌードセン（上級生産マネジャー）を1922年2月にGMの生産部長として招請し，24年にはシボレー事業部長に据えた[21]。とはいえ当時，GMの工場はフォード社に比べて小規模であり，シボレーの生産台数も1923年にようやく10年前のフォードの生産水準に達したにすぎなかった。

GMは1923年に「あらゆる（顧客の）資力と目的」に対応できるフルライン政策を発表し，頻繁なモデルチェンジを可能にする柔軟な大量生産方式を試行し始めた。GMはフォード社に比べて垂直的統合が低かったので，部品の外部調達率を引き上げることにより生産の柔軟性を高めることができた。またシボレーは部品生産や組立を分散し，車体生産が各組立工場の毎日の生産台数を正確にコントロールできるように調整された。さらにヌードセンは専用工作機械を標準汎用工作機械（半専用機）に置き換えてモデルチェンジを容易にした。確かに専用機は単品種を大量に生産するには最適だったが，デザインの変更によって直ちに無用の長物になってしまうリスクを抱えていた。これに対して半専用機はデザインの変更に柔軟に対応でき，治具や固定具の使用によって専用機とほとんど同様に使用できた。GMは1924年までに事業部門間の部品共通化を断行し，シボレーを購入しない顧客にも部品を売って共通部品の内容を拡充しモデルの独自性を高めた。しかもGMはシボレーとオールズモビールの中間車種としてポンティアックをシボレーの部品を使って誕生させた。こうして硬直的な大量生産に代わる柔軟な多品種大量生産方式（スローン・システム）が出現したのである[22]。

スローン・システムは消費者が車体，色，内装，変速装置などを自由に選択することを可能にし，多様な車種の大量生産に成功した[23]。GMは堅牢性・居住性・ボディスタイルに優れたデラックスな車を開発する一方で，経営組織の改革や管理システムの確立，マーケティングの体系化（フルライン，モデルチェンジによる商品差別化，フランチャイズ方式ディーラー網，販売金融子会社）などを実施したのである。また自動車需要が多様化する中で，GMは最新の快適なシボレーをT型車よりも少し高い価格で大衆車市場に投入した。GMは需要予測方法の開発，部品の外製比率引上げ，事業部間の部品共通化などによってモデルチェンジに伴う生産の混乱を防ぎ，販売の変動を抑制して規模の経済性を実現することができたのである。さらにGMは生産労働者に対する季節的レイオフ，出来高払い，集団ボーナス制などの制度を導入し

21) Nevins, *op. cit.*, pp. 733-734; J. B. Rae, *The American Automobile Industry*, 1984. p. 63; J. J. Flink, *The Automobile Age*, 1988, pp. 240-241; do., *The American Automobile*, 1965, pp. 98-99.; "General Motors II", *Fortune*, Vol. XIX No. 1, January 1939, pp. 39-40. なお，ヌードセンはスローンが1937年に会長に就任した後を受けてGMの社長になった。

22) Raff, *op. cit.*, pp. 731-738; S. Meyer, "The Persistence of Fordism: Workers and Technology in the American Automobile Industry, 1900-1960", N. Lichtenstein and S. Meyer eds., *On the Line: Essays in the History of Auto Work*, 1989, p. 83.

23) 1965年にはシボレーは46種のモデル，32種のエンジン，20種の変速装置，30種の色など400種のオプションを提供するまでになった（Flink, *op. cit.*, p. 242）。

て生産の柔軟性を高めようとした。

こうして，例えば大衆車シボレーの価格はポンティアックとの部品共通化以前には875ドルとT型車に比べてかなり割高だったが，第8表のように1927年に695ドル，32年には595ドルと急速に低下してフォードT型の水準にまで接近した[24]。またビューイック部門は車台やエンジン部品をポンティアックやオールズモビル用にも生産していた。サウスゲイト（カリフォルニア州）やリンデン（ニュジャージー州）のGM工場では，この3車種が同じ組立ラインで生産されていた。しかもオールズモビル6，ポンティアック6とシボレーが，そしてオールズモビル8，ポンティアック8とビューイック40が同じ後部泥よけ用圧断部品を共有化していたのである。むろん，販売台数100万台前後に達するシボレー部門は共有化による節約などを必要とはしていなかったが（1937年に競争車種であるフォードとプリムスの販売台数はそれぞれ85万台と51万台），販売台数の少ないポンティアック部門やオールズモビル部門はシボレーが共有化によって車体用工作機械設備費の一部を分担してくれなければ，それぞれの最低価格帯車種6を市場に送り出すことができなかった。さらに年産4万台のキャデラック事業部門もラッサール（キャデラックの姉妹車）がシボレーと車台

第8表　主要低価格車の販売台数と価格（単位：1,000台，ドル）

年	フォード	シボレー	クライスラー	ダッジ
1922	750 (645)	146 (875)	33 (1485)	96 (1745)
1923	1185 (590)	292	43	114
1924	1414 (580)	290	44	158
1925	1250 (580)	341	69	168
1926	1130 (545)	486 (735)	129 (995)	219 (895)
1927	393 (545)	648 (695)	154 (795)	124 (895)
1928	482 (570)	770 (675)	171 (795)	149 (795)
1929	1310 (625)	780 (695)	85 (695)	116 (1095)
1930	1055 (650)	619 (675)	64 (625)	642 (1595)
1931	529 (490)	583 (635)	94 (625)	530 (795)
1932	259 (540)	323 (595)	112 (575)	28 (845)
1933	312 (510)	475 (565)	250 (575)	86 (670)
1934	531 (575)	535 (495)	302 (585)	90 (735)
1935	827 (665)	657 (550)	383 (587)	178 (735)
1936	749 (580)	930 (640)	500 (590)	249 (735)
1937	766 (664)	768 (716)	462 (665)	255 (830)
1938	346 (685)	464 (730)	286 (730)	105 (898)
1939	599 (689)	599 (689)	348 (726)	177 (855)
1940	543 (685)	853 (740)	440 (740)	197 (855)

（資料）H. Katz, *The Decline of Competition in the Automobile Industry, 1920-1940*, 1977. p. 67 より作成。カッコ内は単価。

24）三輪前掲書177-179頁。T形車の単位コストは26年3月時点では421.99ドルで，このうち原材料費が253.55ドル，労働費が79.29ドル，間接費が89.15ドルをそれぞれ占めていたという。26年のT型車の生産が約137万台だから総間接費は12,240万ドルになる。シボレーのコスト構造が基本的にT型車と同じで，シボレーが仮に年産100万台だとすれば，単位コストは455.24ドルになる。しかしこれにポンティアックの生産台数30万台を加えれば，単位コストは427ドルとなり，当初のギャップはほとんど解消する。こうしてシボレーはポンテイアックの存在により部品ベースでフォードに対するコスト競争力を向上させ，少し立派な内装でやや高い利益を得ることができる計算になる。なお，ポンティアックはシボレーの部品によって組み立てられる最も低価格の6気筒車であった。資本投資が僅かで済み，工具，治具，固定具の追加もほとんど必要なく，オールズモビールとシボレーの両方の間接費を負担するのに役立ったという（Raff, *op. cit.*, pp. 738-742）。

やエンジンを，そしてB-O-P（ビューイック，オールズモビル，ポンティアック）と車体部品を共有化していたからこそ何とか利益を計上できたのである[25]。

GMはスローン・システムによって規模の経済性と頻繁なモデルチェンジを両立させ，第9表のように高い競争力と高利潤を獲得したので，労働組合による組織化活動も存在しなかったが，労働不安の機先を制する目的で高賃金政策を重視するに至った。また企業内福祉制度として従業員貯蓄投資制度（従業員が従業員貯蓄基金に月1～2回拠出する各1ドルに付きGMも0.5ドルを拠出）に加えて，1926年には団体保険制度が設けられ，28年末には180,383人（有資格者の98%）の被保険者を擁するまでになったのである。GM従業員の収入も第10表のように1920年代半ばにはフォード社のそれに追い付き，やがて追い越した[26]。もちろん，GMは第11表のように各車種の販売台数を増加させ，フォード社の市場シェアを蚕食して1927年にはついにT型車を生産中止に追い込んだ。このようにGMはフォード・システムに柔軟性とマーケティング手法を付け加えてアメリカ型生産方式を発展させ，フォード社との地位を完全に逆転させた。フォード社もまたGMによって開拓された戦略である毎年のモデルチェンジや計画的陳腐化政策に屈服し追随するようになったのである[27]。

第9表　GMの業績（単位：10万ドル）

年	売上高	税引き後純収益
1918	2,698	148
1919	5,098	600
1920	5,673	378
1921	3,045	−387
1922	4,637	515
1923	6,980	720
1924	5,680	516
1925	7,346	1,160
1926	10,582	1,862
1927	12,695	2,351
1928	14,597	2,765
1929	15,044	2,483
1930	9,834	1,511
1931	8,081	969
1932	4,323	2
1933	5,690	832
1934	8,627	948
1935	11,556	1,672
1936	14,393	2,385
1937	16,068	1,964

（資料）*Annual Report of GM Co.*, Year ended Decenber 31, 1937, p. 74.

(3)　アメリカ型生産方式

フォード・システムはフォード社が生産技術を寛大に公開したため機械産業を中心に広く普及し，規模の経済性を最大限に発揮する大量生産方式としてアメリカに定着した。特に自動車産業では僅か1,000台か2,000台の車を生産する

第10表　従業員平均年収（単位：ドル）

年	米国製造業	フォード社	GM社
1922	1,129	1,660	1,456
1923	1,242	1,749	1,515
1924	1,242	1,683	1,500
1925	1,292	1,743	1,642
1926	1,292	1,637	1,705
1927	1,292	1,593	1,742
1928	1,317	1,749	1,748
1929	1,333	1,806	1,670
1930	−	866	1,616

（資料）Raff, *op. cit.*, p. 751.

25)　*Ibid.*, pp. 743-744; "General Mortors I", *Fortune*, Vol. X VIII No. 6, December 1938, p. 155. このトリックはGMだけのものではなく，クライスラー社も徹底的に実施していた。

26)　Raff, *op. cit.*, pp. 751-752.; *20th Annual Report of GM Corporation*, Year ended December 1928, pp. 20-23. 従業員貯蓄投資制度は導入時の19年に参加者数18,000人で始まり，28年末には158,753人（有資格者の89%）に拡大し，従業員の住宅購入・建設を支援するために使われた。例えば，従業員が23年中に300ドル貯蓄基金に払い込めば，満期の29年1月には2,680ドルを手にすることができたという（*Ibid.*, pp. 20-22）。

27)　P. Fearson, *War, Prosperity & Depression: The U. S. Economy 1917-45*, 1987, p57.

企業でさえも先を争ってコンベア・システムを導入した。こうしてフォード・システムは誕生後10年以内に電気掃除機やラジオなどの多くの家電製品の生産にまで普及するに至った[28]。

だが，フォード社はT型車の生産中止により既存機械設備の全面的廃棄と1年弱の工場閉鎖を強いられ，クライスラーのような新しい競争者の参入を許さざるを得なかった。しかも，フォード社はA型車の新規投入によっても市場支配力を回復できなかったので，1932年にV-8型車を後継車種として開発し，垂直的統合化を抑制して生産の柔軟性を高めると共に賃金率を切り下げた。こうして1920年代半ば頃までは脚光を浴びたフォーディズムも市場の変化やGMの革新に対応して生産の柔軟性を高めるように大きく修正されることになったのである[29]。

一方，GMも1930年代の大不況期に事業部数を減らし，モデル間の部品共通化を更に徹底させた。こうしてスローン・システムは戦後の着実な需要増大と寡占的な価格設定という競争環境の下で専らスタイルやマーケティングを重視するものへと変質して行った。多様な外観は表面的なものとなり，エンジンや変速装置や車台の如き重要な構成部品までもが数車種によって共有化され，しばしば20年以上もそのまま使用される続けることになったのである。こうして戦後のアメリカ型生産方式はフォード・システムのスケール・メリットを可能な限り生かしながら外観的多様性やマーケティング手法を付け加えた多品種大量生産方式（スローン・システム）として発展して行くことになったのである。

(4) 消費者としての労働者

フォード社は移動組立方式に転換する直前に

第11表 GMの自動車販売台数（単位：1,000台）

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
ビューイック	120	116	84	139	218	167	209	280	269	230	199	128
キャデラック	20	20	11	22	22	18	23	27	19	20	15	13
ラッサール									16	21	21	10
シボレー	133	145	76	240	465	295	466	620	792	931	988	703
オークランド	54	37	13	21	36	37	45	59	54	46	31	22
ポンティアック								76	141	215	194	71
オールズ	33	26	20	21	33	46	44	60	58	90	99	50
その他				1							6	10
乗用車計	360	344	204	443	775	563	787	1,122	1,348	1,553	1,554	1,006
シボレー	3	5	1	3	15	19	46	112	209	258	345	160
その他	16	14	3	8	9	6	3	1	5	—	—	8
商用車計	18	18	5	9	24	25	49	113	214	258	345	168
合計	392[a]	393[a]	215[a]	457[a]	799	587	836	1,235	1,563	1,811	1,899	1,174

（資料）*Annual Report of General Motors Corporation,* Year ended December 31, 1923, p. 21 ; Year ended December 31, 1929, p. 36 ; Year ended December 31, 1931, p. 28. (a)自動車以外にトラクターの販売台数が含まれる（1923年以降生産中止）。

28) D. A. Hounshell, *From the American System to Mass Production 1800-1932*, 1984, pp. 260-261. 第一次大戦が産業界の大量生産志向を助長し，特に標準化運動や産業研究や科学的管理を際だたせた。その後1920年代にはフーヴァ商務長官の公的な支持の下で，標準化や工業製品の単純化が国家的政策として推進されることになった（S. Rezneck, "Mass Production and The Use of Energy", in H. Williamson, *Growth of the American Economy*, 1951, p. 730)。

29) S. Tolliday and J. Zeitlin eds., *The Automobile Industry and its Workers*, 1986., pp. 4-5.

労働ノルマに対する支配権を直接掌握した。というのも，職長の恣意的で残忍な支配が労働者の不満を募らせ，1913年には離職率が400%近くまで上昇したからである。しかもコンベアの導入によってノルマが自動的に管理できるようになったため1913年夏には割増賃金を廃止し，賃金の上限をデトロイト地域の標準賃金率である1日2.34ドル以下に固定した[30]。その結果，コンンベア作業と賃金に対する不満からフォード社従業員の離職率は更に急速に高まった。このために膨大な労働者の補充事務や経費が増加したばかりではなく，多くの新鋭機械が未経験で非能率な労働者によって操作されざるを得なくなったのである[31]。

この危機に対応するためH・フォードは1913年10月に(1)労賃の15%引上げ，(2)熟練賃金分類制度の新設，(3)従業員貯蓄貸付組合の設置，などからなる新しい労務管理政策を実施した[32]。その結果，人事権が職長から雇用室に移され，解雇数が半減するに至った。昇進も職長の裁量よりも勤続年数や能率基準の達成が重視されるようになった。だが，これらの改革は労働者にノルマを強制する手段を職長から剝奪してしまうことを意味していた。確かに職長の権限削減は労働者の離職率を減らすという点では有効であったが，職場のノルマ管理を混乱させ，生産性上昇率を急速に低下させることになった。もちろん，その問題はまもなくコンベア導入の拡大によって解決されることになったが，労働者は機械に作業速度を管理され，息抜きの余地を失うことになった。にもかかわらず，労働者は高賃金の代償と引き換えに作業現場や作業速度に対する支配力を放棄して生産性の向上に協力することになったのである[33]。

こうしてフォードは1914年1月に労働時間を1時間短縮して8時間とし，賃金率を日給5ドルに引き上げ，生産能力をフル稼働するために9時間2交替制から8時間3交替制に勤務を変更すると発表した。というのも，労働者の所得が増加すれば，その家庭生活が豊かになり，職場での勤務態度にも好影響を及ぼし生産性の向上に貢献する筈だと考えられたからである。この新しい賃金政策に伴うコストは年間1,000万ドルと見積もられたが，効率的な大量生産方法が生産性を飛躍的に高めるので，その負担を完全に相殺できるだろうと期待された。実際，1914年の平均時間賃金率は前年比105%増となったが，車1台当りの労働コストは僅か35%しか増加しなかったという[34]。しかも，高賃金は価格の引下げと相俟って，消費者としての労働者の地位を高め，大量生産を大量販売（消費）に結び付ける有力な手段になると期待されたのである。

30) Sward, *op. cit.*, pp. 48-49.

31) Meyer, *op. cit.*, p. 85, W. Lewchuk, *American technology and the British vehicle industry*, 1987, pp. 58-61. 新鋭機械導入による熟練解体にもかかわらず，1915年時点でも新しい職務を覚えるのに労働者の半分以上が1ヵ月以上，41%が2ヵ月以上を必要とした（*Ibid.*, p. 60)。

32) S. D. Brandes, *American Welfare Capitalism, 1880-1940*, 1970. p. 88. S. Meyer III, *The Five Doller Day*, 1981. pp. 96-99. フォードは企業内福祉制度として疾病休暇手当，移民向け英語学校（14年)，工学学校（16年)，傷害者向け医療，特別な昼食の提供などを実施したという（Nevins, *op. cit.*, pp. 549-550)。

33) W. Gartman, *Auto Slarery : The Development of the Labor Process in the Automobile Industry of the United States 1897-1950*, Ph. D. dissertation University of California, San Diego, 1980, pp. 61, 283-284.

34) Meyer, *op. cit.*, pp. 109-111. ; Nevins, *op. cit.*, pp. 542-567. ; J. Barnard, *Walter Reuther and the Rise of the Auto Workers*, 1983. p. 24. ; Henry Ford, *Today and Tomorrow*, 1927, p. 158. 1914年及び数年後までフォードの労働者は同社の従業員であることを誇りにし，また効率的で進歩的に経営されている工場に雇用されていることで周囲から信望の目で見られていたという（Nevins, *op. cit.*, pp. 548-549.)。

というのも，フォードは低価格と高賃金の両立によって購買力を拡大させ，不況の到来を回避できると考えていたからである。また企業の役割は単にモノを供給することにだけあるのではなく消費者そのものを作り出すことにあり，それには労働者にある程度の高賃金を支払う必要があるとも考えていた。贅沢品と考えられている商品であっても大量生産されて低価格になれば，自動車と同様に日用品となる。日用品を作っている企業の労働者がその製品を買えないようでは真の繁栄はありえないし，賃金を下げれば，却って顧客を減らすことになってしまうと危惧していたのである[35]。

そこで，1930年に年収1,700ドルを稼得していたフォード社従業員100世帯を対象とする調査を見ると，47世帯が自動車を，36世帯がラジオを，5世帯が電動ミシン(足踏みミシン75世帯)を，19世帯が電気掃除機を，49世帯が電気洗濯機を，45世帯が蓄音機を，13世帯がピアノを，そして98世帯が電気アイロンを所有していた。また59世帯は家具や電気製品や自動車を購入するために分割払いを利用していた[36]。これらの世帯は一般不熟練労働者世帯よりもやや高い生活水準を享受していたが，借金をしてでも耐久消費財を購入したいという旺盛な消費意欲を持っていた。しかし自動車生産は季節的変動が激しく，最低の12月で平均生産台数より33%も少なく，ピークの5月ではそれを24%も上回っていた。しかも自動車工場では無経験者でも就労に数日の訓練しか要せず，新規採用コストが極めて低かったので，労働者は頻繁にレイオフされていたのである。

[3] 1920年代の経済

(1) 特徴

1920年代のアメリカ経済を概観すれば，実質GNPは第12表のように1923～29年に23%増加した。これはGNPの8割前後を占める消費支出が同期間に23%増加して需要面から経済を支えたからである。特に耐久消費財支出は33%も増加し，これに次ぐサーヴィス支出も26%増と顕著な伸びを示した。資本形成は22%増大したが，なかでも公共建設は71%増と際立っている。さらに耐久生産財は1919～29年の間に43%増加したが，中でも目立った増加を示したのは商業や電話などの産業であった。これに対して鉱工業は1929年に至るまで20年の水準を回復できず，鉄道は23年，電力も24年をピークに減少傾向を示しており，農業は終始20年の水準を大きく下回っていた。一方，耐久消費財は耐久生産財の2倍以上の伸びを示し，自動車購入がピークを迎える1926年までの7年間に89%も増大した[37]。耐久生産財と耐久消費財は1920年頃まではほぼ同じ支出額であったが，それ以降耐久消費財支出が住宅，自動車，家財などの飛躍的な支出増加によって耐久生産財支出をかなり大きく上回るに至ったのである。

工業生産は1923～29年に30%ほど増加したが，工業雇用数は1929年を除けば23年の水準を下回っていた。これは労働時間が同期間に3%減

35) Ford, *op. cit.*, pp. 152-154. ヨーロッパの経済的困難は労働者が自分の作ったものを買うことを期待されていないことにある，とフォードは考えていた（*Ibid.*, p. 154)。なお，1920年代における高賃金論の社会的浸透についてはD. D. Lescohier, *History of Labor in the United States 1896-1932*, 1935. pp. 88-91. を参照。

36) "Standard of Living of Employees of Ford Motor Co. in Detroit", *Monthly Labor Review*, Vol. 30 No. 6, June 1930. pp. 50-51.

37) G. Terborgh, "Estimated Expenditures for New Durable Goods 1919-1938", *Federal Reserve Bulletin*, September 1939, p. 732.

第12表　アメリカの経済指標（1923～1929年）

	単 位	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1923～29の変化
GNP	10億ドル（1929年ドル）	78.8	80.3	82.9	88.5	89.5	90.6	97.1	23%
消費支出		61.9	66.0	64.9	70.0	71.7	73.2	76.4	23%
非耐久財		23.5	25.3	25.1	26.3	26.8	26.7	28.0	19%
半耐久財		9.8	9.0	9.9	10.0	11.2	11.2	11.8	20%
耐久財		6.6	6.9	7.8	8.6	8.2	8.4	8.8	33%
サーヴィス		22.0	24.8	22.0	25.1	25.5	26.9	27.8	26%
資本形成		16.9	14.2	18.0	18.6	17.8	17.4	20.7	22%
耐久生産財		5.8	2.4	6.0	6.5	6.1	6.5	7.5	29%
住宅建設		3.8	4.4	4.8	4.8	4.5	4.1	3.7	－
民間非住宅建設		2.9	3.0	3.4	4.0	4.1	4.1	4.2	45%
公共建設		1.4	1.7	2.0	2.0	2.3	2.4	2.4	71%
製造業 生産	1899年＝100	280	266	298	316	317	332	364	30%
製造業 雇用数	1899年＝100	183	170	175	179	175	175	187	－
製造業 労働時間	週当り	47.3	45.4	46.3	46.5	46.3	46.1	45.7	－3%
製造業 人時生産高	1899年＝100	177	189	201	208	214	226	233	32%
労働力（NICB）	100万人	43.8	44.5	45.0	46.0	46.9	47.9	48.4	11%
雇用数（NICB）	100万人	43.0	42.5	44.2	45.5	45.3	46.1	47.9	11%
平均時間収入（製造業）	ドル	0.522	0.547	0.547	0.548	0.550	0.562	0.566	8%
卸売物価	1926年＝100	100.6	98.1	103.5	100	95.4	96.7	95.3	－5%
企業利潤	10億ドル	4.7	4.1	5.1	6.9	5.5	6.3	7.6	62%
配　当	10億ドル	3.7	3.7	4.3	4.6	4.9	5.3	6.1	65%
支払所得合計	10億ドル	67.9	69.1	72.0	75.0	76.1	77.9	82.4	21%
賃金給与	10億ドル	43.3	43.3	45.0	48.0	48.4	49.4	52.2	21%
配当利子	10億ドル	13.2	13.8	14.5	14.6	15.1	15.7	16.8	27%
上位1％の収入[a]	％	12.3	12.9	13.7	13.9	14.4	14.9	14.5	19%
上位5％の収入[b]	％	22.9	24.3	25.2	25.2	26.0	26.8	26.1	14%

（資料）G. Soule, *Prosperity Decade*, pp. 318-323.
（注）(a)上位1％の者の収入の全体に占める割合。(b)上位5％の者の収入の全体に占める割合。

少したにもかかわらず，労働生産性が32％も高まった結果である。就業人口は1920～30年の間に660万人増えたが，このうち600万人は第3次産業，特に商業（200万人増），サーヴィス（160万人増），公務員（50万人増）などの部門で増加した。第二次産業では，建築業が90万人も雇用を増加させたが，製造業は僅か20万人の増加に止まった。第一次産業では，鉱業はほとんど変化せず，農業は60万人も雇用を減少させている。

1920年代に最も急成長した産業の一つが機械産業である。機械産業の従業員数は1925～29年に86万人から110万人（約1万社）に増加し，最大の製造業部門となった。特に電機産業は1920年以降生産高の急増や高い生産性上昇を実現し，世界機械輸出の35％を占めるに至った。自動車製造業は1929年に雇用数で主要製造業中7位，生産額で1位を，また自動車車体・部品工業も雇用数で8位，生産額で9位を占めていた。これら2つの産業を合わせれば，雇用数は44.7万人に達し，鋳造・機械製品工業（45.4万人）に

次ぐ地位にあった[38]。

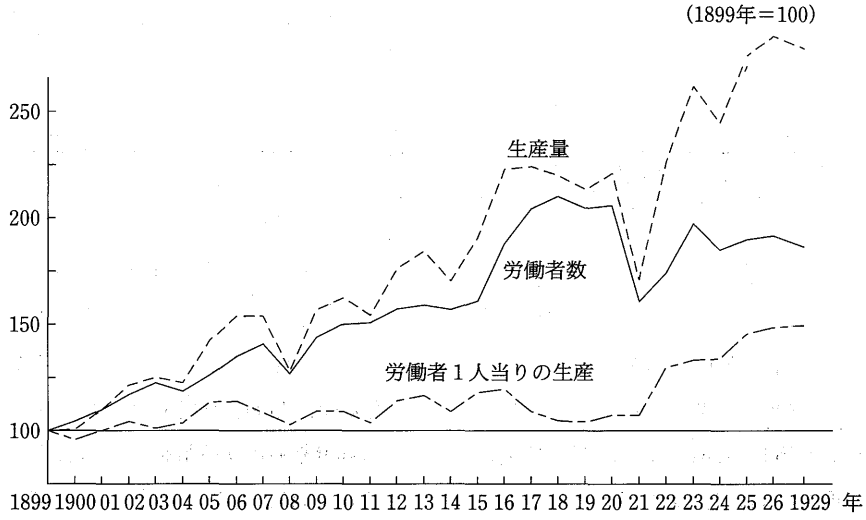
自動車産業は鉄鋼，ガラス，タイヤ，ガソリンなどに対する大規模な市場を作り出したばかりではなく，ハイウエー建設，自動車修理工場，ショールームやガソリンスタンドなど自動車関連の新規雇用も創出した。むろん，郊外の不動産ブーム，ショッピングセンターやチェーンストアの都市周辺部立地なども自動車の普及と密接な関係があった。1920年代のアメリカには自動車産業の影響を受けていない経済部門などほとんど存在していなかったといってよかった。

一方，就業者の平均年収（実質）は1922～29年に639ドルから739ドルへと増加した。製造業従事者の平均週収入も同期間に21.28ドルから24.76ドルへと増加している。だが，賃金上昇率は第4図の生産性上昇率と比べて小さかった。こうして所得分配の不平等は1920年代に更に顕著となったのである[39]。

(2) 高度大衆消費社会

アメリカの繁栄は自動車や電機などの耐久消費財産業，住宅建設，道路建設などによって支えられていた。耐久消費財は消費者にとっては非常に高価な買物である上，購入後数年間にわたって使用可能であった。また耐久消費財産業は産業的連関を通じて他の産業に大きな波及効果を及ぼした。例えば，自動車産業は1928年に鉄鋼の18%，ゴムの85%，板ガラスの74%，アルミニウムの27.7%，銅の14.6%，錫の24.1%，鉛の4.5%，ニッケルの28%，被覆繊維の60%，硬木の18.8%を原材料として消費していたのである。しかも自動車産業は1920年代半ばには全労働力の7%を雇用するに至った。このため耐久消費財産業は非耐久消費財産業に比べて景気変動を増幅する傾向を持ち，不況時には設備投資の減退に加えて景気の悪化を加速させる不安的要因となったのである[40]。

第4図　製造業における生産および生産性



（資料）*Recent Economic Changes*, Vol. II., p. 454 より作成。

38) P. Fearson, *War, Prosperoty and Depression : The U. S. Economy 1917-45*, 1987, p. 55. アメリカの自動車産業は1927～29年に全商用車の30%と乗用車の10%を輸出し，1920年代末までに海外に60の組立工場を建設した（*Ibid*., p. 58）。

39) Fearson, *op. cit*., p. 67.

40) J. Potter, *The American Economy between the World Wars*, 1974, pp. 37, 64-65. 岡本友孝「新興

アメリカ労働者の生活水準は1920年代に着実に上昇し，耐久消費財を貪欲に購入することが可能となった。例えば，自動車登録台数は1929年に2,300万台（4.5人当り1台）に達し，舗装道路マイル数は1920～29年に2倍となり，発電量も2.5倍となった。また電話は2,000万台（人口1,000人当り155台），ラジオも1,000万台（全世帯の40%）に達し，電気アイロン，洗濯機，真空掃除機，冷蔵庫なども急速に普及してアメリカ社会に台所革命をもたらしたのである[41]。

このように1920年代の繁栄は高度大衆消費社会を出現させたが，大きな限界も内包していた。大量生産方式の導入は生産性の飛躍的な上昇を通じて大量の商品を作り出したが，その販売は価格の引下げ，高賃金，あるいは雇用拡大などによる消費需要の増加によって実現されねばならなかった。しかし賃金上昇率は生産性上昇率をかなり下回っており，労働分配率は1920年代にむしろ低下傾向にあった。価格も十分には引き下げられなかった。そのため購買力の停滞を補う方法として割賦販売が1920年代に急速に普及した。しかし自動車は既に1927年に81%の世帯（30年には90%）によって所有されており，信用条件，需要パターン，所得分配のいずれかが変化しない限り，もはや市場の飽和状態が緩和され得ないという状態に陥っていた[42]。もちろん，自動車に止まらずラジオや家電機器のような新製品も割賦販売によって需要が支えられていたのである。住宅建設も1世帯用では1925年，2世帯以上用でも26年にピーク（商業用では1929年）に達したのである[43]。

II　大恐慌とニューディール

[1]　大恐慌

大恐慌は1929年10月の株価暴落を契機として勃発し，33年3月の底に至る3年半の間景気下降を続け，アメリカの経済機構を破局的な状況に陥らせた。GNPは1929～33年に実質で31%（名目で46%）減少し，工業生産も46%縮小した。卸売物価は1929～32年に32%下落し，民間粗投資は94%も減少したのである。このため失業者は1929～33年に155万人から1,238万人へと8倍に増加した。こうした未曾有の恐慌に対してフーヴァ大統領は彼なりに積極的に対応しようとしたが，政府の介入を抑制しながら民間の自発的な協力によって対応しようとしたので景気の悪化を防ぐことができなかった。

そこで，フーヴァ政権は「恐慌外発説」を唱え，不況の原因と解決策を国際経済問題に求めるようになった。彼は元来孤立主義者でも偏狭

産業としてのアメリカ自動車産業(上)」『商学論集』（福島大学）第25巻第2号，95頁。コンフィデンスが続く限り，耐久消費財産業が急速に拡大することは可能であり，購入額が現在の所得を超えることもできた。いったんコンフィデンスが失われ，消費者が購入の延期を決め，信販制度が崩壊して巨額の未払債務の累積を残すことになれば，耐久消費財産業は非常に脆弱であった（Potter, *op. cit.*, pp. 64-65)。

41) F. L. Allen, *Only Yesterday*, 1957. 藤久ミネ訳『オンリー・イエスタディ』研究社，1975年183-185頁。既に1923年末にアメリカの典型的な地方都市ミドルタウンでは自動車が3世帯に2台の割合で普及していた。またミドルタウンの労働者家庭123世帯のうち60世帯で自動車が所有されていたという。さらにラジオの年間販売高は1922年の6,000万ドルから29年の8億4,000万ドルへと14倍に増加した。

42) Potter, *op. cit.*, pp. 64-65. E. G. Nourse, *America's Capacity to Produce*. 武石勉訳『アメリカの生産能力(上)』博文館，1924年，55頁。チャンドラー前掲邦訳書173頁。1927年に割賦販売された自動車台数は全体の60%以上に達した。もちろん，割賦販売は奢侈品にとどまらず必需品にまで拡大され，1920年代末には全商品の15%がその対象になっていたという（H. U. Faulkner, *America Economic History*, 1959. 小原敬士訳『アメリカ経済史（下)』至誠堂，1969年787-788頁)。

43) G. Soule, *Prosperity Decade*, 1947. pp. 172-173.

な国家主義者でもなく，どちらかといえば国際主義者に属したが，貿易拡大と高関税政策の両立を平然と主張するというような側面も持っていた。そのため彼の政策は1930年スムート＝ホーレー関税法支持に象徴されるように，国際協調を唱えながら国内の経済的自給体制に固執するという矛盾を内包していた[44]。彼は国際主義的企業家の強硬な反対や国際的悪影響を危惧する経済学者千人以上の抗議にもかかわらず，関税引上げが内外の生産コストを均等化しアメリカの成長と需要を促進して世界貿易を拡大すると主張して，同法案に署名した。同法はアメリカの恐慌を世界恐慌へと発展させ，世界経済のブロック化と第二次大戦を招来する一因となったのである。

またフーヴァーは戦債帳消しには反対であったが，1931年央にヨーロッパ金融恐慌が危機的状況に陥ると，戦債賠償の1年間支払猶予を関係各国に提案して危機回避に努めた。しかし彼は戦債の減額には同意したが，棒引には応じようとしなかったので，金融危機を回避する有効な政策をついに打ち出せなかったのである[45]。

[2] ニューディール

1933年3月にフーヴァの後を襲って大統領に就任したF・D・ローズヴェルトは国際協調よりも国内均衡を優先した。周知のようにニューディールは内容的には復興（Recovery），救済（Relief），改革（Reform）の3つのRからなる国内均衡優先の内向きの政策体系であり，時期的には1935年央を境としてNRA（全国産業復興委員会）やAAA（農業調整委員会）を中心とした産業統制（regimentation）による生産制限，価格引上げ，購買力補給を重視した第一期と，失対事業や改革を中心とした第二期とに区分することができる（改革が停滞する1937年恐慌後を第三期とも呼ぶ）。つまり，金価格操作，互恵通商協定，輸銀融資などからなるニューディール対外政策は当初3つのR，特に復興政策の下僕としての役割しか与えられていなかったのである。例えば，金価格操作は国内物価の引上げによって，また互恵通商政策は貿易拡大によって景気回復を促進する手段と看做されていた。また輸銀の活動は設立当初から常にローズヴェルト政権の政治外交目的によって強い影響を被っていたが，第二次大戦以前においては互恵通商政策の推進を借款を通じて支える役割を担わされていたのである。

このように1930年代の対外経済政策は決してニューディールの中心的政策でも一貫した政策でもなかった。ニューディール第一期においては，不況の原因が物価下落と大衆の窮乏化に求められたので，価格引上げや購買力補給政策が特に重視された。まず通貨面では，銀行恐慌の際に実施された金輸出・退蔵禁止などの臨時措置が1933年4月に恒久化され，金本位制も停止された。ついで1933年10月にトマス修正条項の権限に基づき，復興金融公社（RFC）が金を平価より高い価格で買上げる高物価政策を開始した。また1934年1月末には金準備法に基づいて41％の平価切下げと為替安定基金の設置，財務省への金集中などが相次いで実施され，管理通貨制へと移行するに至ったのである。

だが，アメリカはこうした国内均衡優先の景気回復政策を追求するに急なあまり，国際協調を拒否し，1933年7月に通貨安定を目的にロン

44) *Ibid.*, pp. 19-20.; Wilson, *op. cit.*, pp. 87-98.; M. N. Rothbard, *America's Great Depression*, 1963. pp. 214-215.
45) Wilson, *op. cit.*, p. 65.

ドンで開催された世界経済会議を失敗に終わらせてしまったのである[46]。しかも金価格操作は期待されたほどの物価上昇をもたらさなかった。通貨政策と並行して1933年5月に農業調整法（AAA），33年6月に全国産業復興法（NIRA）が制定され，より直接的な価格引上げや購買力増加を行うための経済の組織化が実施されることになった。AAAは減反報償金制度に基づく作付制限によって農産物価格を引上げ，農業所得を増加させようと企図していた。またNIRAは反トラスト法の適用を一時停止して各産業内の業者間協定を奨励し，一種の強制カルテルによって過当競争の排除と価格の上昇を図る一方で，労働者の団結権・団交権を認め，最低賃金や最長労働時間を規定して労働者の購買力を高めようとしたのである。さらに，これらの政策が有効に機能し景気が浮揚するまでの繋ぎとして膨大な窮迫失業者を援護するために連邦緊急救済法（1933年5月）などに基づいて失業救済活動が実施された[47]。

だが，1933年3月以降回復基調にあった景気は7月をピークに同年末まで著しい後退を示した。しかも復興政策の中核とされたNRAが1933年11月頃には各界の激しい不満や批判を浴びて行き詰まり，政策的な手直しが不可避となった。農業面では，1933年10月に農業調整委員会の減反政策を補完する機関として事実上の政府余剰農産物買上げを実施する商品信用公社（CCC）が設置された。さらに5年目の不況の冬を目前に控えて深刻化が予想された失業問題に対しては，1933年11月に民間事業委員会（CWA）が設置され，大規模な事業救済が実施されることになったのである。

もちろん，こうした国内均衡優先の内向きな政策には大きな限界があった。特にアメリカの輸出が第5図のように大幅に減少し，世界貿易に占めるシェアを低下させたので，企業のビジネスコンフィデンスを減退させ，景気回復にも悪影響を与え始めた。なかでも対ラテン・アメリカ輸出は最も顕著な減少を示した。同地域でのアメリカの輸出シェアは英，独，日と比べて著しく縮小し，1933年以降はドイツの目覚ましい進出の脅威に晒されていた[48]。このため国内均衡優先の政策を見直し，対外貿易を重視した政策への転換が求められるに至った。こうして政権内部の勢力関係が変化し，1933年9月には当時最も影響力を持ち「管理された国民経済」を標榜してC・ハル国務長官(熱烈なウイルソン主義者で民主党国際主義派重鎮)と対立していたR・モレー国務次官が辞任に追い込まれ，ハル長官の唱える多角主義（無差別自由主義）が国務省の基本的な対外政策方針となったのである[49]。

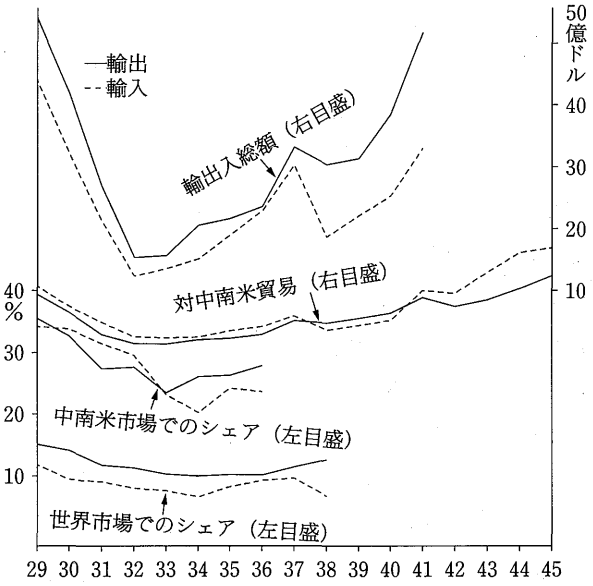
46) R. Moley, *After Seven Years*, 1939, pp. 238-56.; C. Hull, *The Memoirs of Cordell Hull*, 1948, Vol. 1, pp. 259-265.; F. C. Adams, *The Export-Import Bank and American Foreign Policy 1934-1939*, 1976, pp. 58-60.; L. C. Gardner, *Economic Aspects of New Deal Diplomacy*, 1964, pp. 26-33. R. N. Gardner, *Sterling-Dollar Diplomacy*, 1969. 村野孝/加瀬正一訳『国際通貨体制成立史』東洋経済新報社，1973年，101-104頁。

47) A. E. Burns and E. A. Williams, *Federal Work, Security, and Relief Programs*, 1941, pp. 21-48.; J. C. Brown, *Public Relief 1929-1939*, 1971, pp. 145-289. を参照。

48) P. W. Bidwell, "Latin America, Germany and the Hull Program", *Foreign Affairs*, Vol. 12, 1938, p.374.

49) Adams, *op. cit.*, pp. 270-279. D. Acheson, *Present at the Creation*, 1969. 吉沢清次郎訳『アチソン回顧録1』恒文社，1979年29-30頁。ニューディールの対外経済政策はロンドン経済会議後僅か数ヵ月で世界経済への積極的な参加の方向へ転換した（Gardner, *op. cit.*, p. 26)。しかしローズヴェルトは貿易自由化による緩慢な景気回復を待つ余裕がないと考えていたので，互恵通商協定法成立後もハルの多角主義計画を受容しなかった。彼は徐々に躊

第5図　アメリカの対外貿易



（資料）*Historical Statistics*, 1975, pp. 884, 903-6; *Foreign Commerce-Yearbook* 各号, *Foreign Policy Reports*, Sept., 15, 1937, p. 157.

[3] ニューディールの対外政策

1934年2月末に大統領は議会指導者を招いて会談し，互恵通商協定法案を早急に議会へ提出することで合意した。同法案は3月末に下院を通過するが，上院で紛糾し，同年6月12日にようやく成立の運びとなった。同法は無条件最恵国原則に基づき，通商協定を交渉する際には議会の承認なしに50%を限度として関税率を変更する権限を大統領に賦与した。とはいえ，当時ローズヴェルトは多角貿易に対するハルの楽観的見通しには甚だ懐疑的だったのである[50]。

しかしながら，このような関税引下げ権限を議会から与えられた結果，アメリカ政府は国内地域・産業の特殊利害の妥協という形で決められてきた関税率設定慣行からある程度自由になり，国益の観点から多角的で自由な貿易の再建に主導力を発揮できるようになった。しかもアメリカ政府は必要とあらば「主要供給国条項」（その国が対米主要供給国である商品に対してのみ関税を軽減）などを利用して無差別主義を実質的に形骸化させ，国内の特定産業に対する保護を確保しながら積極的に差別的な通商圏を形成することも可能な政策手段も手に入れたのである[51]。

躇しながら国内経済を再活性化させる1つの手段としてハルの計画を受容するようになっていくのである（R. M. Hathaway, "Ecomomic Diplomacy in a Time of Crisis", in W. H. Becker and S. F. Wells, Jr. eds., *Economics and World Power*, 1984, pp. 281-286）。

50) L. C. Gardner, "The New Deal, New Frontiers, and the Cold War: A Re-examination of American Expansion, 1933-1945", in D. Horowitz ed., *Corporations and the Cold War*, 1969, p. 115.; F. B. Sayre, *The Way Forward: The American Trade Agreements Program*, 1939. pp. 60-64.; H. J. Tosca, *The Reciprocal Trade Policy of the United States*, 1983, chapter 3.; A. Berlyund, "The Reciprocal Trade Agreement Act of 1934", *American Economic Review*, September 1935.

51) Gardner, *op. cit.*, pp. 39-43.; Hull, *op. cit.*, p.

国務省は同法成立後直ちにキューバと通商協定を締結し，1934年中にブラジル，ハイチなど15ヵ国と締結交渉に入り，このうち8ヵ国と35年中に協定締結の運びとなった。そして借款供与によって協定交渉を促進するために1934年6月に第二輸出入銀行の融資活動がソ連以外の全世界に拡大され，外貨不足に陥っている諸国に通商協定を受諾させる手段として活用された。なお，輸出入銀行（輸銀）は1934年2月に対ソ貿易金融を目的に，また第二輸出入銀行は同年3月に対キューバ貿易金融のために設立された。その後1935年初頭に債務清算交渉の決裂から対ソ金融が不要となったため，同年4月に輸銀が輸出入金融全体を統括することになり，後者は清算されることになったのである[52]。

ところで，対外政策をめぐっては1934～35年にG・N・ピーク輸銀総裁とハル国務長官との間で激しい対立が生じた。両者はニューディール左派が主唱する国内経済の組織化（計画化）に対する代替案として海外市場を重視するという点では立場を同じくしていたが，対外進出方法に関しては自由無差別主義（ハル＝国務省路線）とバーター取引や政策的輸出金融を積極的に活用する差別的国家介入主義（ピーク路線）というように真っ向から対立していた。この対立はハル国務長官が大統領の支持と商務省，農務省，関税委員会などの同調を得て，1935年末にピークを辞任に追い込むことで決着を見たのである[53]。

アメリカは互恵通商協定法に基づき1939年4月までに19ヵ国（対外貿易の6割を占める）と貿易協定を締結した。その結果，アメリカの貿易は大幅に拡大し，特に輸出は1933～39年にほぼ倍増した。例えばアメリカの輸出は1936年に非締約国に対しては前年比4.0%の増加にすぎなかったが，締約国に対しては14.1%も増大した。またアメリカの輸出は1937～38年を1934～35年と比較すると，対非締約国では37.9%の増加にすぎなかったが，対締約国では61.2%も増加している。もちろん，貿易の拡大はそのすべてを通商協定の効果に帰することができないが，アメリカの輸出が非締約国よりも締約国に対してより急速に増加したという事実から見て，互恵通商政策がアメリカの貿易拡大に有効だったことは疑いない。とはいえ，アメリカは世界的な経済ナショナリズムの台頭を回避することも，締約国に双務主義を放棄させることもできなかったのである。ローズヴェルトも互恵通商協定計画の進捗があまりにも遅すぎ

32.; Tasca, *op. cit.*, p. 75.

52) G. Patterson, "The Export-Import Bank", *Ouarterly Journal of Economics*, Vol. 58., November 1943, p. 66. ローズヴェルトは貿易拡大と同時に日独を牽制するために輸銀を設置して対ソ国交回復を促進しようとした（R. Dallek, *Franklin D. Roosevelt and American Forein Policy 1932-1945*, 1979, p. 78.; J. H. Jones, *Fifty Billion Dollars*, 1951, p. 214)。また第二輸銀は1934年1月に革命政権に取って代わった保守政権に経済的なテコ入れをするために設けられた（E. O. Guerrant, *Roosevelt's Good Neighbor Policy*, 1950, p. 29.; Hull, *op. cit.*, pp. 432-344)。このように輸銀は輸出入金融機関であると同時に当初からアメリカ政府の政治外交の手段という性格を持っていた。

53) Adams, *op. cit.*, pp. 80-93.; C. W. Whittlessey, "Five Years of the Export-Import Bank", *American Economic review*, September 1939, p. 497.; Hull, *op. cit.*, pp. 170-174.; Smith, *op. cit.*, pp. 269-272. E. B. Nixon, *Franklin D. Roosevelt and Foreign Affairs*, 1969, pp. 255-256, 267-274, 282-286, 312-315, 319-324. ドイツとのバーター協定問題は2ヵ月間の論争後，ハルが承認を思い止まるように大統領を説得して決着したが，1934～35年を通じて特定国との通商協定の交渉に際してハルとピークは再三にわたり衝突した（Dallek, *op. cit.*, p. 92)。ハルは商務長官D・ローパーと農務長官H・A・ウォレスの支持を得た。ハルは経済ナショナリズムとの戦いでウォレスから重要な援助を受けた。ウォレスは大衆や議会の前でのニューディール通商政策の弁護者として非常に貴重な存在であったという（Smith, *op. cit.*, p. 269)。

て効果がないと頻に嘆いていた。しかも貿易協定は必ずしもアメリカと締約国との政治的協調を保証せず，外国との競争に晒された農民や企業家は海外市場の拡大という政府の公約に対して常に懐疑的だったのである[54]。

しかしながら，ニューディールはNRAの産業統制計画が惨めな失敗に終わり，様々な社会改良政策への反発も高まる中で1937年恐慌を迎え，実行可能な政策手段を全く失って完全な行き詰まり状態に陥った。そうした中でニューディールの統制拡大や計画化に対する反発から輸出拡大策が代替案として大きな期待を集めるに至り，完全雇用政策と共に戦後経済政策の中心的な地位を占めるようになった。しかもニューディールの対外政策は国際経済の安定に対する政府の責任を確認し，外国貿易や国際通貨・金融などの分野で主導力を発揮するに至った。例えば，三国通貨協定（1936年）の経験はH・D・ホワイトや財務省が戦後計画を作成する際に貴重な資料を提供することになり，輸銀借款や互恵通商協定計画もアメリカが戦後の国際経済問題に介入する際の模範となったのである[55]。

54) Smith, *op. cit.*, p. 274; Sayre, *op. cit.*, pp. 182-183.; Gardner, *op. cit.*, pp. 115-116.; Hathaway, *op. cit.*, p. 287. 互恵通商協定政策はラテン・アメリカにおいても必ずしも大きな成果を挙げたとはいえない。アメリカは1940年までにラテン・アメリカ11ヵ国と貿易協定を交渉したが，アルゼンチン，チリ，ペルーなどいくつかの主要国が含まれていなかった。しかも，協定はラテン・アメリカ諸国を経済的自由主義に変えることができなかった。ラテン・アメリカ諸国を苦しめる厳しい外貨不足や他の経済問題は双務主義を実行する大きな誘因を与えたのである（Smith, *op. cit.*, p. 275）。

55) Smith, *op. cit.*, pp. 297-298. 1944年にブレトン・ウッズで提案された通貨制度はホワイトが三国通貨制度の欠陥を認めた上で何年か前に作成したプランと非常に似ていたという（*Ibid.*, p. 297）。なお，大恐慌の原因と処方箋についての各グループの考え方はT. Rosenof, *Dogma, Depression, and the New Deal*, 1975, pp. 34-58. を参照。

III　戦後計画

[1]　構想

アメリカ政府は1930年代における国際的な政治経済の混乱に対する反省から，安定した国際貿易，国際通貨，及び国際金融の制度を構築するべく第二次大戦中から戦後計画の構想に着手した。政策立案者達は孤立主義的伝統や経済ナショナリズムから訣別し，戦後世界経済を再建して世界の平和と繁栄の基礎を築くために多角貿易の復活を希求することになったのである。もちろん，戦後計画の成否はひとえにイギリスが進んで特恵関税制度を放棄し多角貿易に参加するかどうかに掛かっていた。ローズヴェルトも戦時中に過大に蓄積された生産能力が戦後に過剰化するのを懸念して次第にハルの主張に同意し，戦後計画の主眼はグローバルな多角貿易制度を再建することにあると考えるようになったのである[56]。

特にハル，モゲンソー，ウォレス，スティムソン陸軍長官や政府上級幹部達は第一次大戦後の主要国の経済政策が1930年代の世界不況と第二次大戦を惹起する原因になったという反省を共有していた[57]。だが，戦争遂行の担当者と戦後

56) Gardner, *op. cit.*, pp. 121-126.; G. Schild, *Bretton Woods and Dumbarton Oaks*, 1995, pp. 80-84. 高価で不人気な社会計画を実施せずに国内の社会状態を改善する解決策はアメリカの戦後国際貿易を拡大することであった（*Ibid.*, p. 80）。なお，アメリカの戦後計画は国務省（ハル国務長官とS・ウェルス国務次官が指導），財務省（H・モゲンソー財務長官と国際金融問題担当H・D・ホワイトが指導），経済防衛局（H・A・ウォレス長官）の3つの部門を中心に進められた。

57) ガードナー前掲邦訳書105-105頁。Schild, *op. cit.*, p. x.; M. Freeland, *The Truman Doctorin and the Origins of McCarthyism*, 1971, p. 16.; H. A. Notter, *Postwar Foreign Policy Preparation 1939-1945*, 1945, pp 78-79. ハル国務長官の特別

計画の立案者とが分離されたため，戦後計画は政治・経済的現実を軽視し，安定した国際秩序の経済的基盤として多角貿易を極度に過大評価する傾向が強かった[58]。

国務省は無差別主義と貿易障壁軽減という多角主義の2つの要素のうち前者を特に重視していた。というのも重要な原材料，市場及び投資先に対する機会均等が保証されなければ，必ずや国家間の対立が生じることになり，また海外原材料の入手は輸出市場の確保と並んで鉱物資源輸入国化しつつあったアメリカの国益にとって死活的な重要性を持つと考えられたからである。一方，貿易障壁の軽減は互恵通商協定を中心に推進されたが，互恵通商協定法は元来輸出拡大を主目的にしていたので関税率の大幅な一方的引下げができなかった。それは同法を議会に承認させるために必要な譲歩だったが，同時に国務省が貿易自由化に伴う国内経済の再調整に全く無頓着だったためでもあった[59]。

さて，アメリカは1941年8月の大西洋会議でイギリスと戦後国際経済構想について初めて協議し，多角主義を謳った経済条項を盛り込むことに成功したが，英連邦特恵関税問題に免責文言が挿入されるなどして曖昧な内容で妥協せざるを得なかった。しかしアメリカは完全雇用の維持と対英金融援助の約束を条件に相互援助協定（武器貸与法，1942年2月）第7条に多角主義の実現（双務主義否定）を盛り込むことにイギリスを同意させた。この規定は他の武器貸与物資受領国との相互援助協定にも適用され，戦後計画の基本目標となったのである[60]。

アメリカでは，大統領が保守的で偏屈なハル国務長官を敬遠し，次第にH・モーゲンソー財務長官に対外経済問題を担当させるようになった[61]。このため戦後対外経済政策の立案は国務省と財務省が責任を分担することになり，国務省が通商政策を担当して国際貿易憲章やガットを起草する一方で，財務省は金融政策を担当して国際通貨基金や国際復興開発銀行の設立を主導することになった。しかし両省間の意志疎通は必ずしも円滑ではなく，両分野の調整は十分に行われたとはいえなかったのである。

ホワイトはモゲンソーの委嘱を受けて1942年春に通貨安定問題と戦後復興問題を均等に扱った「ホワイト原案」を完成させたが，孤立主義的議会に配慮して前者を重視する内容に修正した。このため戦後過渡期の復興問題はほとんど

顧問で戦後計画を担当していたレオ・パスボルスキーを長とする経済専門家グループは早くも1939年夏に戦後計画に着手していた（ガードナー前掲邦訳書106頁）。

58) すべての国に経済的自由を保障することが戦争を防止するためのアメリカ外交の基本であり，商品が国境を越えられなければ，軍隊が越えると見なされてた（ガードナー前掲国訳書109-110頁）。ハルは貿易障壁の軽減に関心を持ち，ホワイトは経済拡張を重視し，ウォレスは国際的な規模での公共事業計画を提唱した（同書118-119頁）。

59) 多角主義はアメリカ経済のすべての部門に等しく利益を及ぼす訳ではなかった。もし多角主義が全面的に実施されれば，明らかに打撃を受ける国内生産者もいた（Freeland, *op. cit.*, p. 19）。

60) Lloyd C. Gardner, *Ecomomic Aspects of New Deal Diplomacy*, 1964, pp. 275-280.（以下 *Diplomacy* と略記）; Schild, *op. cit.*, 34-35, 83-85.; Dallek, *op. cit.*, pp. 181-186.; O. Kirshner, *The Bretton Woods-GATT System*, 1996, p. 5. アチソン前掲邦訳書48-56頁。ハルは1930年代における互恵通商主義の最大の障害はイギリスの地域主義（特恵関税）にあると考えていたので，この対英譲歩に怒ったという（村野孝・松村善太郎『国際金融』有斐閣，1968年，36頁）。

61) F. L. Block, *The Origins of International Economic Disorder*, 1977, pp. 38-42. モーゲンソーはローズヴェルトの長年の親友で熱烈なニューディール支持者であり，財務省内の部下に有能なニューディール派を抱えていた。特に財務省の対外経済政策案の作成責任者は最も影響力のある国家経済計画者であるホワイトであった。国務省は国家経済計画に反発し多角主義を推進しようとしたが，省内で政策立案に影響力を持っていたのはアチソンとクレイトンであった（*Ibid.*, pp. 38-41）。

無視されることになり，通貨安定構想も非現実な計画となった。しかも1942年総選挙で共和党と南部民主党の保守派連合が議会の多数派となり，政府内部でもニューディール派が凋落する状況下で，ホワイトは1943年春に自分の案が議会で拒否されないように更に修正を施し，世界不況を緩和するための連合国復興銀行の融資機能を削除してしまったのである[62]。

一方，イギリスのケインズ案は国際的な清算同盟を設け，加盟国が各国間の債権・債務を同盟に対する債権・債務に置き換え，貸勘定を累積し続ける国（債権国）がある限り原則として同盟への借勘定を累積させるだけでいくらでも対外決済をできるように保証（信用創造機能）しようとした。だが，その結果，債務国が調整圧力を受けることなく国内経済を拡大できる一方で，債権国は国内経済を拡張し輸入を拡大することによって調整を図らなければならなかったのである[63]。

[2] 経済界の国際主義

リベラルな企業家達の多くはニューディール政策を支持したが，国内均衡優先の経済統制を危惧し，対外援助を含む資本輸出を代替案として提唱した。彼らは全国計画協会（NPA，1934年に全国経済社会計画協会として設置），二十世紀財団（TCF），経済開発委員会（CED）などの民間団体を拠点に戦後経済政策の立案と実行に大きな役割を果たした。NPA と TCF は企業家によって財政的に支援されていたが，その政策研究は企業家，労働指導者，行政官僚，農業団体指導者などからなる委員会によって運営されていた。他方，CED は戦後計画に財界の声を反映させたいという願望に基づいて設立された団体であった[64]。

これらリベラルな企業家達は戦後恐慌への懸念から完全雇用政策を支持したが，ニューディールの国内計画を更に拡大することには反対していた。そして彼らは政府が戦後国際貿易の再建に指導力を発揮し，民間海外投資の拡大を促進すべきだと主張した。特にアメリカ経済界がブレトンウッズ協定を無条件では支持していなかったので，CED のメンバーは上・下両院で積極的に同協定を支持する証言を行い，小さな修正を示唆してアメリカ銀行業界を賛成に転換させた。このためトルーマン大統領も後にブレトンウッズ協定の議会承認を CED の大きな功績であると讃えたのである[65]。

---

62) Block, *op. cit.*, p. 46.; Freeland, *op. cit.*, p. 26. ガードナー前掲邦訳書202-204頁。Schild, *op. cit.*, pp. 87-92.「ホワイト原案」は「銀行」に①連合国・準連合国の再建，救済及び経済復興に必要な資本の供給を主目的とし，②金融面に発生する世界的な規模の景気変動を除去し，また世界的な規模の不況発生の可能性を縮小し，その程度を軽減し，その持続期間を短縮する，などの機能を付与していた（村野孝・松村善太郎前掲書50-55頁）。

63) Block, *op. cit.*, pp. 47-48. 村野孝・松村善太郎前掲書56-62頁。

64) D. W. Eakins, "Business PLanner and America's Postwar Expansion", in D. Horowitz ed., *Corporations and the Cold War*, 1969, pp. 143-145. CED は1～2人の例外を除き商務省の企業諮問委員会（BAC，企業家約60人で構成）メンバー出身者によって構成されていた。初代 BAC 委員長はO・Dヤングが務め，初期の委員にはヘンリー・I・ハリマン，息子のW・アベル・ハリマン，P・S・デュポン，C・F・ケターリング，G・スォープ，E・R・ステティニアス，J・トリップ，W・L・クレイトン，W・L・バット，H・S・デニソン，R・フランダース，M・フォルサム，T・J・ワトソン，D・ネルソンなどが名を連ねていた。BAC の委員は本来 NRA 産業諮問委員会の委員を供給する人材プールとして設けられ，1930年代には AAA 長官（C・デヴィス），社会保障法案作成の諮問機関，全国資源計画委員会，輸出入銀行，その他多くの政府機関で要職に就き，第二次大戦中も多くの政府ポストを占め続けたのである。

65) *Ibid.*, pp. 153-154. 銀行業界は基金が他の国によって向こう見ずに使われることがないという CED の説明を了解した（*Ibid.*, p. 153）。

ところで，外国貿易の最大のジレンマは輸出を拡大するためには輸入を拡大しなければならず，それには国内調整が不可欠だという点にあった。そこで，NPA は1944年に後にマーシャルプランで実施されるのと同規模の政府対外援助計画を提案した。1944年11月にはアメリカの生産能力は戦時の工業設備膨張によって内外の需要を同時に満たし得るまでに増大し，完全雇用が維持されなければ生産過剰に陥らざるを得ないと懸念されるに至ったのである[66]。

また1947年のマーシャルプラン発表の数ヵ月前に企業家，学者，労組幹部からなる二十世紀財団（TCF）の対外経済関係委員会が「世界経済の再建－外国貿易及び投資におけるアメリカの役割」という報告で新しい解決策を示唆した。同報告は CIO，AFL，NPA，CED 及び外交協議会（CFR）など極めて影響力のある団体の指導者が外国貿易や海外投資の重要性について一定の合意に達したことを示していた。即ち，アメリカが資本輸出によって戦後の貿易を復活させなければ高雇用を維持できないが，対外融資は返済問題を惹起するので必ずしも上策とはいえず，ある種の状況下では無償贈与が最良の解決策となるというものであった。この新しい対外援助概念はリベラルな企業家達がマーシャルプランに参画して更に洗練されたものに発展させられたのである[67]。

もちろん，こうした革新的な提言も1947年半ば以降の深刻な冷戦が出現しなければ画餅に終わったことであろう。転機は1947年３月のトルーマン・ドクトリンと共に訪れ，ついで同年６月にはマーシャルプランの概要が明らかにされた。同プランを促進するために設けられた大統領対外援助委員会（委員長はハリマン商務長官）は1948年４月に成立した経済協力法の最終案作成に最も大きな影響力を発揮した[68]。経済協力局（ECA）長官には CED 委員長のホフマンが選ばれ，特別 ECA 欧州移動大使にはハリマンが任命された。ECA 幹部職員の大部分も CED 関係者から任用された。こうして CED の企業家達はマーシャルプランの立案と同時にその実施にも重大な責任を担うことになったのである。

[3] 戦後過渡期問題

1944年７月にホワイト案を基本としたブレトンウッズ協定が締結された。しかし IMF は加盟国の為替管理撤廃を援助する十分な資金を保有せず，戦後過渡期の問題にも対処する能力を持たなかった。しかも他の加盟国が為替管理を撤廃するまで，ドルが IMF で使用できる唯一の通貨となる可能性が高かった。アメリカの国際銀行業者は経済拡大政策を嫌悪し金本位制の規律を支持していたので，IMF 融資がこうした規律を破壊してしまうのではないかと恐れた。そこで，彼らはインフレに対する懸念から協定

66) 同報告によれば，アメリカは1950年まで海外の需要を満たし国内の完全雇用を維持するために年間100億ドルの商品輸出を行う必要があった。これは1921年と41年の平時における最高輸出額の２倍に相当していた。もしアメリカが1950年まで年間60億ドルしか輸入せず，外国が100億ドルの対米輸入を続ければ，40億ドルもの対米赤字が生じると予測された。実際，アメリカは1946～50年に102～161億ドルの商品を輸出する一方で，51～91億ドルの輸入を行ったので，1946～49年の貿易黒字額は53～101億ドルに達したのである（やや特殊な1950年は11億ドルの黒字）（*Ibid.*, pp. 156-157.; *Economic Report of the President*, 1970, p. 276）。

67) Eakins, *op. cit.*, p. 160.

68) *Ibid.*, pp. 164-165.; W. A. Brown and R. Opie, *American Foreign Assistance*, 1953, pp. 118-127. 委員19人のうち約半分が CED と関係を持ち，９人の企業家のうち５人（P・ホフマンを含む）が CED 理事であり，また６人の学者代表のうち３人が CED 調査諮問委員会の出身者だった。

の議会承認を阻止しようと激しい陳情活動を行ったが，不況再来の不安が未だ広く浸透していたので，世論の支持をほとんど集められなかったのである[69]。

だが，議会でIMFに関する論議が進展する前に，財務省の戦後計画は挫折を運命づけられた。1945年4月にローズヴェルトが死去し，トルーマンが後継大統領となったからである。ホワイトは財務省に残留したものの，モーゲンソーの辞任によって強力な後盾を失い影響力を大きく後退させた。財務省は特にドイツ及びソ連問題で国務省と鋭く対立していた。国務省は敗戦国ドイツを懲罰的処分に付すモゲンソー・プランの実施を白紙撤回させることには成功したが，ドイツ軍事占領の指導方針は依然として重工業の破壊を前提とするものであった。トルーマンが大統領に就任すると，政府内部ではドイツの復興を要求する声が急速に高まってきた。しかし，ドイツの復興は米ソ関係の悪化を招く実に微妙な問題でもあった。ロシアは2度の大戦でドイツ工業力の矢面に立たされたこともあって，ドイツ復興のいかなる試みにも容赦のない敵意を向けたからである。国務省の意図が何であれ，ドイツ復興政策は必ずや米ソ関係を悪化させずには措かなかった。一方，借款を通じて米ソの友好関係を維持しようとするホワイト構想はローズヴェルトの死と共に消え去り，対ソ強硬政策がトルーマン政権の手によって展開されることになったのである[70]。

国務省は国際通貨政策にも変更を加えた。国務省はブレトンウッズ協定が金本位制から逸脱し多角主義義務をイギリスに対して安易に免除したという理由で，IMFに強い不満を抱いていた。そこで，国務省はイギリスが早急に為替管理を撤廃し，多角貿易の復活に進んで協力するのと引き替えに大型借款を供与するという戦略を打ち出したのである[71]。

国務省が対英借款の供与を決意した理由は以下の点にあった。第一に，戦後過渡期には深刻なドル不足が予想されたので，もしポンドが交換性を回復できなければ，世界貿易は双務協定に依存し続ける恐れが強かった。しかも強いポンドは海外ポンド地域が戦時に膨大なポンド残高を蓄積してきた状況を考えれば望むべくもなかった。というのも，海外ポンド地域が戦時に膨大なポンド残高を累積し，イギリスの金・ドル準備や年間商品輸出額を大きく凌駕するに至った点を考慮すれば，強いポンドなど夢物語といえたからである[72]。第二に，イギリスはアメ

69) 国際金融業者は国際通貨金融問題国家諮問会議（財務長官，国務長官，FRB議長，輸銀会長で構成）を設け，IMFでのアメリカの投票権の行使について決定権を与えるためにブレトンウッズ協定法を修正するという譲歩を勝ち取った。彼らがIMFの議会承認を完全に葬ることができなかったのは①IMFが合理的な秩序ある国際経済に対する多くの人々の希望を具現しており，②IMFでアメリカが最大の投票権を擁することが基金の活動に対する効果的な拒否権を保証している，などの理由があったからだという（Blok, *op. cit.*, p. 54）。

70) Block, *op. cit.*, pp. 55-56. モーゲンソーはローズヴェルトとの親友関係に基づいて強大な権力を握り，トルーマンとは犬猿の仲だったので1945年7月財務長官の辞任に追い込まれた（J. M. Blum, *From The Morgenthau Diaries : Years of War 1941-1945*, 1967, pp. 464-468）。G・ケナンが1946年2月22日付の秘密の長文電報においてソ連の「封じ込め」に関する持論を詳細に展開し，47年7月には「X氏」という匿名を使って「ソ連行動の源泉」という論文を発表した。ケナンはモスクワから召還されてワシントンで強い発言力を持つようになり，封じ込めはアメリカ外交政策において魔術的用語となる（W. LaFeber, *The American Age*, 1989. 久保文明他訳『アメリカの時代』芦書房，1992年120-123頁）。

71) Block, *op. cit.*, pp. 56-57.

72) もし，そうした措置が採られなければ，イギリスは乏しい金・ドル準備を枯渇させることになるし，もしイギリスがこれらの残高を利用する機会を阻めば，国際通貨としてのポンドの有用性を大きく損ねることになるというディレンマに陥っていた

リカが関税を大幅に引き下げない限り，特恵制度の撤廃などに応じる積もりがなかったが，アメリカ議会が大幅な関税引下げを容認する可能性はほとんどなかった。そこで，国務省はイギリスに譲歩を要求するためにどうしても借款を梃子として利用せざるを得なかったのである。第三に，イギリスは戦争の結果膨大な国際収支の赤字に陥っていたので，貿易・為替管理を続ける以外に完全雇用政策を追求することができなかった。そこで，国務省はこうした多角主義に逆行する政策の追求を阻止するべく，借款を梃子にしてイギリスに多角主義の実行を迫ることになったのである[73]。

イギリスは無償か少なくとも無利子の借款を望んだが，孤立主義的な議会に気兼ねする国務省に譲歩して金利２％，借款額37億5,000万ドルの条件で妥協し，1945年12月，英米金融協定に調印した。だが，この協定は多角貿易の義務が非常に厳密で，実施までの猶予期間も短すぎたので，所期の目的を達成する手段としては有効ではなかった。対英借款法案はアメリカの議会や財界の有力指導者から激しい反発を買ったが，1946年３月のイラン事件を契機にソ連脅威論が急速に高まった結果，同年７月にようやく議会を通過した[74]。

国務省はブレトンウッズ体制，英米金融協定，国際貿易機構(ITO)の３つの基礎の上に戦後の多角的貿易制度が速やかに軌道に乗るだろうと期待していた。IMF と世銀は1946年３月に正式に発足したが，国際貿易機構(ITO)の設置は容易に進展しなかった。しかも1947年の欧州危機は忽ちブレトンウッズ体制を無力化させた[75]。アメリカが1946年末頃まで戦後過渡期問題を楽観視していたのは全くの希望的な観測にすぎなかった。というのも，トルーマン政権は議会に

(Block, *op. cit.*, p. 58)。なお，戦時の貸借勘定は互いに共通の軍事目的のために最大限の努力を行っている限り同盟国間に貸借関係を生じさせないという「犠牲の平等」原則に基づいて処理されるものと期待されていた。実際，武器貸与法はこの原則を適用して戦時中の武器貸与の支払いを全部免除した。だが，「犠牲の平等」原則は戦争の遂行に共通の利害を有していなかった大部分のポンド地域債権国（例えばアイルランド，インド，エジプト）には適用できず，巨額のポンド残高が戦後イギリスの債務として累積されたのである。ポンド残高は1941年末の85,600万ポンドから1945年央の272,300万ポンドに増加した。なお，アメリカは戦時中に300億ドルの武器貸与物資を英連邦諸国（対英270億ドル）に供給し，見返りとして60億ドル相当の物資を受領したが，差額の支払を全面的に免除した（ガードナー前掲邦訳書326-343頁）。

73) ガードナー前掲邦訳書325-343頁。イギリスは1946年半ば頃まで武器貸与援助を受け取る積もりでいたが，トルーマンが原爆投下で太平洋戦争を早期に終わらせ武器貸与援助を突然に終了させたので衝撃を受けた。1945年６月の選挙で久方ぶりに政権に返り咲いた労働党政権はほとんど何の準備もしていなかったのである（Block, *op. cit.*, p. 63)。

74) G. A. Fossedal, *Our Finest Hour : Will Clayton, the Marshall Plan, and the Triumph of Democracy*, 1993, pp. 185-191. : Freeland, *op. cit.*, pp. 60-66. ; H. S. Truman, *Memoirs 1945 : Year of Decisions*, 1995, pp. 478-480. ; Block, *op. cit.*, pp. 62-69. ; Gardner, *Diplomacy*, p. 289. アチソンは後に借款は少額にすぎ，イギリスと欧州の経済的・財政的疲弊の程度を大幅に過小評価していたと反省している（アチソン前掲邦訳書169頁)。なお，1946年３月の世論調査でも政府は多角的通商計画に対する国民の支持を集められなかった。また1946年半ばまでに国民と議会が多角主義を支持せず，廃案となる可能性が濃厚となった。議会両院の指導者は政府が米ソ関係の悪化という文脈で借款の意義を強調すべきだと主張し，それが借款法案を救う唯一の道だとも付け加えた。フォレスタル海軍長官が最初にこうした主張を行ったが，バーンズ国務長官は最初は反対し，対ソ交渉が不調に終わった1946年１月になってから考えを変えたという。こうして1946年半ばに議会審議が続いている中で，米ソ関係に対するアメリカの方針を劇的に見直すべきだとする政府に対する圧力が強まったのである（Freeland, *op. cit.*, p. 66)。

75) アメリカは1946年末頃までブレトンウッズ機関（資金150億ドル保有）が戦後過渡期の必要に対応する能力を持っていると過信していた。だが，実際，世銀の融資能力はアメリカの出資金である６億3,500万ドルにすぎず，アメリカの未払込出資金を含めても僅か32億ドルであった。一方，IMF は復興融資を全く考慮しておらず，戦後過渡期には資金を温存しておこうと決意していた（ガードナー前掲邦訳書492-493頁)。

対して対英借款が最後の対外援助であると言明した手前もあって，あっさりと前言を翻して新たな対外援助を要請することができなかったからである。

しかし1947年春に冷戦が本格化し始めると，戦争で疲弊した欧州諸国は深刻な政治的，経済的な危機に陥った。アメリカが1946年67億ドル，47年101億ドルと貿易黒字を増加させる一方で，西欧諸国（非東欧）は1946年54億ドル，47年86億ドルと赤字を増大させた[76]。欧州諸国は1938年には21億ドルの貿易外黒字によって同額の貿易赤字を相殺していたが，1947年には海外投資の清算，対外債務の累積，船舶の喪失，軍事・政治上の支出などによって6億ドルもの貿易外赤字を記録するに至った。その結果，欧州諸国は深刻なドル不足に陥ったが，IMF は短期的な経済安定化目的以外の借款を拒否することによって資金保護をむしろ強化し，事実上の活動停止に陥ったのである[77]。

[4] 対外復興援助と冷戦

英米金融協定は対英ドル援助によって戦後過渡期の問題を処理しながら多角貿易を復活させようと企図していたが，全くの期待外れに終わった。イギリスが内需抑制や厳しい為替管理を行わず，海外ポンド地域諸国も引締政策の堅持や通貨交換の乱用防止などを行わなかったので，1947年7月の交換性実施と共にドル資金は忽ち枯渇し危機に陥った。こうして多角主義実現の試みはあまりにも性急すぎたために無惨な失敗に終わったが，アメリカはイギリスの予想外の脆弱さに衝撃を受け，その国力回復が自らの国益にとっていかに重要なことであるかを身に沁みて知ったのである[78]。

1947年春には西欧諸国が政治的，経済的危機に陥る中で，IMF も世銀も何ら有効な援助を提供できなかったので，新たな援助措置が必要となった。アメリカ政府首脳も1947年初頭には大規模な政府援助計画を実施する腹を固めていた。折しも1947年2月末にイギリスが財政負担を軽減するためにギリシャ駐留英軍を3月末までに引き揚げる旨をアメリカ側に通告してきた。そこで，大統領は同年3月12日に共産主義の脅威を強調したトルーマン・ドクトリンを唱えて議会を威嚇し，上・下両院でギリシャとトルコに対する4億ドルの経済・軍事援助を直ちに承認するよう要請したのである（5月22日ギリシャ＝トルコ援助法通過）[79]。このトルーマン演

76) United Nations, *Statistical Yearbook 1948.*; *Economic Report of the President* 1970.

77) ガードナー前掲邦訳書495-500頁。Block, *op. cit.*, pp. 75-81, 84. これは政治的危機によって東西貿易が破壊され，西欧諸国が食料や原材料の供給先を欧州以外の地域に求めざるを得なかったためである。またアメリカが戦争に伴って輸入先を欧州から西半球へ移した結果，欧州諸国の対米輸入は対米輸出の7倍を超え，深刻なドル不足を招くことになった（*Ibid.*, pp. 79-81）。

78) *Ibid.*, p. 119.; Schild, *op. cit.*, pp. 185-186.; Fossedal, *op. cit.*, pp. 253-254. ガードナー前掲邦訳書517-557頁。終戦時にはアメリカの世論はイギリスを政治，経済上のライバルであり，アメリカの目的に対してソ連と同程度の脅威を与える存在と見なす傾向があったが，1947年までに事情は大きく変わり，アメリカはイギリスと共通の利害を持ち，それを脅かそうとしているソ連の力を封じ込めるための重要な同盟国と認識するようになったという（同書553頁）。

79) W. LaFeber, *America Russia and the Cold War 1945-1992*, 1993, pp. 51-58.; Freeland, *op. cit.*, pp. 82-85. 国務省は経済援助問題を上手く遂行しようとすれば，共産主義者の台頭によって脅威に晒されている欧州で唯一の国ギリシャを突破口にすることが有利だと考えた。ギリシャ援助が成功すれば将来援用できる対外金融援助の原則を確立できるとも考えた（*Ibid.*, pp. 86-87）。クレイトン国務次官は現在の経済援助措置で多角体制を取り戻すことができると最も強硬に主張した一人であったが，1947年初頭の欧州訪問を契機に考え方を改めた（ガードナー前掲邦訳書501頁）。またギリシャ＝トルコ援助は1947年のドル不足と密接に関連したイギリスの財政負担の肩代わり，石油輸入

説は政府が対外援助の議会承認を勝ち取る基本的なパターンを確立することになった。例えばクレイトンは対外援助への支持を得る適切な手段として共産主義の脅威を煽ることを提案し，バンデンバーグ上院外交委員長（共和党）も援助計画の承認を得るためには国民を脅かす必要があると示唆したのである[80]。

西欧の復興は1947年3月末頃には従来のような断片的援助（第13表）によっては達成されず，統一的な長期復興計画を実施する必要が不可避となった。だが，政府が国民や議会の反発を抑えてこうした大規模な援助計画に乗り出すためには「欧州の復興」と「アメリカの安全保障」を緊密に結び付ける確証を必要としていた。1947年4月に開催されたモスクワ会談が計らずもそれを提供することになった。というのも，ソ連が会談で譲歩を頑なに拒んだために平和条約の起草が全く進捗しなかったが，こうしたソ連の態度は経済的困難に陥った西欧諸国が共産主義の手に落ちるのを待っているからに違いないとマーシャル国務長官を確信させるに至ったからである。そこで，彼は欧州が経済的健康を取り戻すまではソ連との交渉は決して進展するまいと見切りを付けてモスクワから帰国することとなったのである[81]。

ついで同年6月5日にマーシャルはハーバード大学の卒業式記念講演で欧州復興援助計画（ERP）の概要を明らかにした。マーシャルプランは「欧州の復興はアメリカの安全保障にとって不可欠」と見なす雰囲気が広く議会を支配する中で1948年4月に経済協力法（1948～52年に援助総額120億ドル）として承認された。今やアメリカ議会や国民は多角貿易の再建に必要な欧州復興のために犠牲を拒んだことも忘れて，

第13表　アメリカ対外援助内訳（単位：100万ドル）

	1945年7～12月	1946年	1947年	1948年
総額	2697	5852	9300	5523
〈贈　与〉	2015	2289	2049	4078
武器貸与	1082	131	……	……
軍による民需品供与	339	637	965	1300
ヨーロッパ復興計画	……	……	……	1397
UNRRA	479	1458	640	……
その他	116	62	444	1381
〈借　款〉	681	3245	4183	1444
対英特別借款	……	600	2850	300
輸　銀	58	1036	824	429
ヨーロッパ復興計画	……	……	……	476
余剰物資	……	878	245	212
武器貸与	623	593	109	18
その他	(1)	139	150	9
IMFへの出資	……	(1)	2750	……
世銀への出資	……	317	317	……

（資料）*Survey of Curent Business*, April, 1950.
(1)は50万ドル未満。

ルートの安全確保，マーシャルプランの準備という3つの目標達成に抜群の効果を発揮したという（T. J. McComick, *America's Half-Century*, 1989. 松田武/高橋章/杉田米行訳『パクス・アメリカーナの五十年』東京創元社，1992年134-135頁）。

80）Freeland, *op. cit.*, pp. 88-89.

81）ガードナー前掲邦訳書503頁。マーシャルはアメリカが欧州復興を指導すべきだと考えて，ケナンを長とする政策企画担当者にその立案を下命した（LaFeber, *op. cit.*, p. 58）。

ソ連の脅威に曝された西欧の防衛のために進んで復興援助の犠牲を払おうと決意したのである[82]。

こうした中でIMFも欧州復興の一翼を担わなければならなくなり，保守的な融資政策を放棄して1947年7月1日以降の1年間に6億1,000万ドルを加盟国に融資した。IMFは短期安定化融資の枠を逸脱することによって輸銀借款と共に，マーシャルプランがアメリカ議会を通過するまでの繋ぎ融資機関としての役割を果たしたのである。そのため同プランの開始後，IMFはマーシャル援助受領国に対する融資を停止した。もちろん，世銀も欧州復興計画に協力して借款を供与するに至ったが，西欧諸国は借款条件の違いから世銀借款を敬遠してマーシャル援助に依存した。しかもアメリカは欧州諸国間の各種制限が復興計画の大きな障害となっている点を重視し，グローバルな多角主義を棚上げにして西欧諸国の経済統合を推進する地域的多角主義を追求するようになったのである[83]。

82) Freeland, *op. cit.*, pp. 163-166. マーシャルプラン実施期のアメリカ政府の一貫した課題はアメリカの高い輸出水準を維持することであった。アメリカの政府エコノミストは欧州の必要額に基づいてではなく欧州の過去の輸入水準に基づいて対外援助額を算定した。政府が輸出水準を維持する手段としてマーシャルプランを重視したことはクレイトンの言明でも明らかである（*Ibid.*, pp. 165-166）。

83) ガードナー前掲邦訳書505-506頁。Freeland, *op. cit.*, pp. 161-162. アメリカは欧州復興の進展が同時に多角主義の前進であると見なし，西欧の地域的多角主義を追求するようになった（*Ibid.*, p. 162）。アメリカが欧州諸国間で貿易・為替制限を緩和し，ドル物資に対しては実質的な差別を認める欧州経済協力機構（OEEC，1948年設置）や欧州決済同盟（EPU，1950年設置，OEECの下部機関）のような国際機関の設置を支持し，多角主義の目標を後退させた（ガードナー前掲邦訳書506頁）。なお，戦後過渡期の復興融資における輸銀の役割については詳しくは拙稿「ワシントン輸出入銀行：ND対外政策の一断面（下）輸出入銀行の活動」『海外事情』第35巻第9号，98-101頁を参照。

むすび

第二次大戦後，アメリカは外交の基本政策として多角貿易の復活のために奮闘したが，重要な貿易相手国である西欧諸国が政治，経済上の困難に陥ると，孤立主義を克服して大胆な復興援助計画を展開した。こうしてアメリカは戦後過渡期から1950年代にかけて西欧諸国に膨大な経済・軍事援助を提供することになったのである。しかし，深刻な東西対立がグローバルな多角主義の実現を困難にしたので，多角主義政策は安全保障への配慮から大幅な修正や延期を余儀なくされた。こうして戦後計画の中心的対外政策であった多角主義の実現は二次的な目標に格下げされ，対外援助を阻む孤立主義を克服するために利用された共産主義の脅威（冷戦コンセンサス）が主客転倒して外交政策の中心的地位に座ることになったのである。

振り返ってみれば，アメリカ政府は戦後過渡期の経済的不均衡から多角主義への参加が困難な西欧諸国の経済を復興させるべく，ソ連の脅威を利用して議会内外の孤立主義的世論を威嚇しつつ1946年7月には対英借款法，1947年5月のギリシャ＝トルコ援助法，1948年4月の経済協力法などを相次いで成立させ大規模な対外経済援助を展開した。だが，政府が国民に真実を語りながら粘り強く犠牲（巨額の対外援助や市場開放）を求めるのではなく，共産主義の脅威という魔術的な便法に安易に依存したため，1948年初頭頃までに「冷戦コンセンサス」がアメリカ社会に定着することになった。これはトルーマン政権が国民をマーシャルプラン支持へと動員するために1947～48年に行った大規模な組織的努力の結果でもあった[84]。だが，このキャ

ンペーンで駆使されたイデオロギー的レトリックや宣伝策動はトルーマン政権が全く予想もせず望みもしなかったような不吉な結果をもたらし，その後の内政と外交を硬直化させることになった。しかもアメリカは戦後計画の修正を余儀なくされ，多角主義原則と矛盾する欧州の地域統合を自ら率先して推進しなければならなくなったのである。

朝鮮戦争の勃発後，マーシャル援助は軍事援助に取って代わられ，それ以後の対外援助はアメリカの世界戦略を公然と補完するものとなった。アメリカは国際紛争があれば欧州のみならずアジアでも西側世界を防衛するために平時に膨大な軍備を維持し，巨額の対外援助を実施することになったのである。一方，西欧諸国はアメリカの援助を梃子に域内貿易の自由化と通貨の交換性回復に努めた。その結果，西欧諸国は対米収支を大幅に改善させ，1950年代半ばにはドル不足問題をほぼ解消させた。こうして1958年に西欧通貨の完全な交換性が実現され，ブレトンウッズ体制が機能し得る条件を備えたのである。また，このようにして戦後計画の目標は為替取引の自由化と自由貿易体制の進展という形でひとまず達成されることになったが，それは西側世界に限定されたものであり，しかも深刻な冷戦という代償を支払った上でのことであった。

［九州大学経済学部教授］

84) Freeland, *op. cit.*, p. 5.