

〔研究ノート〕

戦後アメリカ経済の基礎的検討⁽¹⁾

鈴木直次

はじめに

本日御報告致しますのは、「戦後アメリカ経済の基礎的検討」と題して、1950年代におけるアメリカの資本蓄積について検討しようというものであります。50年代に対象を一応限定した理由は、ある程度までは便宜的なものであります。しかし同時に、この時期が戦後のアメリカ経済においてひとつの重要な画期をなしたのではないかと、思われるからであります。すなわち、この時期は、30年代のニューディール期の枠組が第二次大戦を経て、国内的にも対外的にも定着した時期であった。そしてアメリカ経済は、このいわゆる国家独占資本主義的枠組の中で大不況の到来にみまわれることなく、いわば「安定成長」とどげた時期であったと言えます。しかし他方で、50年代末には世界市場におけるアメリカの地位低下がかなり明瞭になってきます。国際収支の悪化が問題になり、ドル不安が生ずるに至る。この現象は多少の巻返しがみられたものの、ほぼ今日まで続いていると言えるでしょう。50年代はこのようなアメリカの世界市場における地位低落の最初の過程であったわけです。

およそ以上の意味で、50年代は戦後のアメリカ経済における一つの画期をなしたと思われませんが、その資本蓄積の検討を対象とする本報告では、まずこの時期の安定成長をもたらしたメカニズムを明らかにするとともに、それが結局はアメリカの世界市場における地位後退を促す重要な原因となった点を解明しなければならぬでしょう。本報告の基礎には、おおよそ以上の問題意識がありますが、ここでそれを本格的に論ずる準備はありません。むしろこの報告は、

目次

〔研究ノート〕

戦後アメリカ経済の基礎的検討.....鈴木直次.....	(1)
編集後記.....	(28)

本格的な検討にとりかかる前に、従来の研究成果によりながら、戦後のアメリカ経済のおよその見当をつけておこうというのにすぎません。はなはだ整理されておりませんし、また誤りをおかしている点も少なくないと思われませんが、その点は後の討論御指摘頂ければ幸いです。

注(1) 本報告は、1977年7月下旬に草津で行なわれた社研合宿研究会における報告をテープでおこし、これに若干の書き加えを行ったものである。

1. 30年代と第二次大戦期

戦後のアメリカ経済は、およそニューディールの延長線上で展開されたと言えましょう。政府支出の増大に象徴される政府機能の拡大という現象は、30年代以来のものでありますし、また戦後の国際関係の特徴づけたIMF・GATTも30年代の教訓から生まれたものでありました。そこで戦後の資本蓄積を検討する前に、その制度的枠組をなしたニューディールの遺産を検討するため、30年代と第二次大戦期のアメリカ経済を概観しておきましょう。

(a) 1930年代

御承知のとおり30年代は、アメリカのみならず世界的に大不況の時期でありました。この直接の契機をなしたものが、1929年のアメリカの恐慌に端を発する世界恐慌であったことはくりかえすまでもありません。因果関係はやや複雑ですが、現象的にはアメリカの恐慌が世界恐慌を導き、それが今度はアメリカの恐慌を深化させる関係にあったと言えましょう。この結果アメリカでは、国内資本蓄積の全過程、産業企業のみならず、農業、銀行までを襲う恐慌にみまわれ、また、対外的な経済関係にも大きな打撃を受けるに至ったわけです。第三表(後掲)のとおり、29年から33年の間に、GNP、鉱工業生産のいずれも30%が以上低下し、失業率も8倍以上に増加しています。失業率の数字にどの程度の信頼性があるかはともかくとしても、全労働人口の3分の1から4分の1に達する失業者が存在していたこととなります。また輸出入とも半分以下に低落しています。

このような経済困難に対処するため、ルーズヴェルト大統領のもとでいわゆるニューディール政策が展開されます。御承知のとおりアメリカでは、ナチスとちがって資本主義体制の枠内で、いわゆる「民主主義的組織化」を通じて景気回復がはかられることとなります。もともとニューディール政策自体が緊急対策として生まれたものであったから、必ずしも首尾一貫した政策体系をなしていたわけではない。しかし、景気政策の中心は政府支出を通じて失業者等への救済をはかるとともに、民間投資の回復を促すことにおかれていたと考えることができます。

ニューディール政策の結果、アメリカ経済は1933年から37年にかけてかなり急速な回復をみるようになります。だが、それにしても37年の景気回復のピークは、各指標でみて29年の水準をわずかに越えたにすぎず、しかも失業率はなお17%あまりにも達していました。労働人口の

自然増加や労働生産性の上昇をみこんでも、なおきわめて高い失業率と言わねばなりません。そのうえ37年秋には、再びかなり激しい景気後退にみまわれています。このような事実から判断すると、30年代の景気回復はかなり微弱なものにとどまり、結局、アメリカ経済の本格的な回復は第二次大戦期まで待たねばならなかったということになります。

そこでニューディール政策が本格的な景気回復に失敗した原因であります。まず景気回復過程をみると、第三表のとおり30年代の回復は主として個人消費支出や非耐久財生産などの増大によったものであり、民間設備投資は29年のピークをかなり下回っていたことがわかります。つまり、乱暴な言い方をすれば「消費支出主導型」の景気回復であり、それが民間投資活動の回復をもたらすまでには至らなかったわけです。30年代の景気回復が微弱に終わったのは、主としてこの点に求められると言えましょう。

そこでつぎには、ニューディール政策が民間投資の回復になぜ失敗したか、という点になります。これについてはさまざまな論点があげられると思いますが、ここでは簡単につぎの点を指摘しておくにとどめます。まず第一には、政府支出の規模と構成に関する問題であります。つまり、30年代の政府支出はアメリカ史上では大規模なものであり、かなり巨額の赤字財政に帰結したほどですが、国民経済全体に占める比率はなおかなり低いものにすぎなかった。そのうえ、その支出の内容が公共事業よりもむしろ救済事業にかたよっていたため——実際にはこの中間の事業救済が中心であったとされています——政府支出による直接の投資刺激効果はかなり弱いものであったと考えられる。また、救済支出は消費支出の拡大につながりはしますが、それも消費財産業で吸収され、資本財産業の拡張を促進するまでにはゆかない。たとえば20年代の「リーディング・セクター」をなした自動車産業は、30年代の中葉以降かなり急速に生産を拡大しますが、それでも20年代（ことに前半）の活況までには至らない。すでに自動車市場が完全な代替市場と化しており、また、全般的な不況の中では代替需要自体も20年代末をしのぎえないという需要面の制約に加えて、自動車産業は20年代末にかなり大規模な設備投資を実施しており、これによってさらに利潤率の低落にみまわれるわけです。こうして自動車産業の景気回復への貢献も限られたものとなります。また、20年代の発展のもうひとつの基礎をなした建設業についても同様であり、ここでは政府の公共事業支出の限界が明らかであったと言えます。この結果、鉄鋼業など重化学工業部門の本格的な回復は実現しなかったわけです。ただ、鉄鋼業では旧来の最大消費産業であった鉄道業の衰退が決定的になり、自動車産業が最大の鉄鋼消費産業となります。戦後の産業構造の一つの基盤をなすものが形成されたと言ってよいであります。

だが、ニューディール政策のより重要な限界は、それが資本・賃労働関係の調整に失敗した事実にあります。政府はニューディール初期から景気回復等の一環として労賃の上昇を容

認していました。もっとも、NIRAなどでは利潤の増大という相反する目的と対になっていたわけですが、そしてこのためにNIRAは失敗に終わり、政治的な要請もあって徐々に「労働宥和」的色彩をおびた政策へと方向を変えてゆきます。主としてこのような事情のため、物価の上昇以上に労働コストが上昇するという事態が生じ、資本の利潤率は圧迫されることとなります。そのうえ、ニューディールの諸政策、(いわゆる「社会改革」的政策をはじめ赤字財政、国債の増大など)に対する政治的反発も加わって、企業家のいわゆるビジネス・コンフィデンスを損うこととなります。このため企業の設備投資意欲は弱まり、30年代には民間投資の本格的な回復が生じなかったわけであります。しかもすでにふれたとおり、政府支出も民間投資の低下によって生じたギャップを埋められなかった。ここに30年代の景気回復が微弱に終わった原因、つまりニューディール政策の限界があったとされています。

従って、戦後には政府支出のより大規模かつ機能的な散布が要請されますし、またこれらの政策によって生ずる賃金上昇を物価に転化しうる機構が必要とされます。この前者を、不完全な形でではあれとにかく国家的に確認したのが戦後の雇用法であったと言いうるでしょう。

以上がニューディールの国内政策の概観であります。つぎに対外政策を簡単にみておきたいと思えます。これは、むしろ国内政策より失敗したと言えるかも知れません。というのは、国内景気回復政策のためにとられた手段が当時の世界経済の混乱をいっそう激化させ、ブロック化、ひいては第二次大戦にとって重大な影響を及ぼしたからであります。

とくにニューディール初期においては対外政策は、もっぱら国内景気回復策の前提をなすものであります。33年の緊急銀行法をはじめ、金本位制の停止とドル切下げ政策、さらには34年におけるドルの「過小評価」での安定などがこれであります。世界各国は重要な輸出市場と資金の供給国とを失ない、再びブロック化にむかって拍車をかけられることになり、今度はそれが対米差別の強化を生ぜしめる。アメリカの不況は、これによってますます悪化することになります。まず第一の要因は、輸出市場の喪失であります。御承知のとおり、アメリカ経済の貿易依存度は他の先進工業国より格段に低いわけですが、不況期に需要減退の下支えをなす市場を失なったことの意味はそうとう大きかったと思われまます。とくに農業については対外依存度が高かったし、また工業部門でも、自動車産業などは20年代末には生産の10%程度を輸出していましたから、限界市場を失なったという意味で輸出低下は回復にとって大きな阻害要因となったと思われまます。第二の要因は、対外投資のいわば全面的な崩壊であります。20年代のアメリカは巨額の資本輸出国であり、世界貿易の重要な資金供給国でありましたが、世界不況の中でアメリカの対外債権はこげつき、30年代には対外投資はほとんど再開されませんでした。このため国内には投資先を求める社会的資金があふれ、これは政府の赤字公債の消化に役立つこととなります。しかしそのことによって、国内インフレの一つの基礎をなす要因・通貨増発

の発現を阻害したと言えそうであります。こうして、ニューディール当初の対外政策は世界のブロック化を助長し、アメリカの孤立化と不況の深化をまねいたわけですから、これにかわるべき新たな対外政策が登場することになります。30年代中葉から開始されたコーデル・ハルのいわゆる「互恵通商協定」がこれであります。

「互恵通商協定」の目的は、アメリカと世界各国との間に互恵的な関税引下げの協定をむすび、これによってアメリカの貿易をひいては世界貿易を回復させようとするものでした。推進者となったコーデル・ハルは、かなりの理想主義者であったと言われ、「自由、無差別、多角」という原則が標榜されることになります。だが、実際にはこの政策もアメリカの輸出回復を最大の目標としており、しかもドル不足に悩む各国の窮状を是正する方策をもっていませんでしたから、この目的も充分実現されない。33年から37年の間に、アメリカの世界貿易に占めるシェアは2%増大するが、それでも29年水準と比べると貿易価額はその3分の2にとどまります。こうして、互恵通商協定法も大勢としては失敗に終わりますが、その精神は戦後にひきつがれてゆきます。

最後に国際通貨体制について。31年のイギリスの金本位停止をもって再建金本位制が崩壊し、それ以後、いわゆる通貨戦争が生じたことは御承知のとおりであります。ついで33年からドルも切下げられ、各国通貨は為替平衡勘定（安定基金）などによる管理フロートの時代にはいります。またドイツなどでは外貨不足のため、為替管理が実施されるようになります。つまり、世界は自由為替圏と為替管理圏とに分裂し、これはブロック化へとむかう重要な背景をなします。このような国際通貨関係における混乱が、世界貿易や対外投資をさらに阻害する要因となったことは言うまでもありません。また、自由為替圏内でも為替相場などをめぐって米英の対立がつづきます。そしてこの両者の媒介項をなしていたフランスの金本位停止に際して、3国通貨協定（1936年）が成立します。これによってアメリカはイギリスに対しても金を売却することを認め、フランスを自由為替圏にひきとめるとともに、ここに3国間での為替レートの安定が基礎を与えられたこととなります。しかし実際には、協定の不備や各国の意向によって、さらには大戦によってこの協定は充分目的を達成しえなかった。しかし、これが戦後のIMFにつながるものであることは言うまでもありません⁽²⁾。

注(2) 以上については、H. W. Arndt, *The Economic Lessons of the Nineteen-Thirties* (1944), Chap 2~3 (長部, 小沢他訳『世界大不況の教訓』近刊, 東洋経済新報社), に多くをよっているが、このほか、「ニューディール政策の変遷と限界」(鈴木鴻一郎編『マルクス経済学の研究 下』所収, 1968年, 東大出版会), 馬場宏二「1930年代の景気政策」(大内力編『国家財政』所収1976年, 東大出版会) 加藤栄一「ニューディール財政の成果と限界, (一), (二)」(『社会科学研究』第26巻第5号, 27巻3号)。宇野弘蔵監修『講座帝国主義の研究 2, 世界経済』(青木書店, 1975年)などを参照。

(b) 第二次世界大戦期

37年恐慌以後、政府の積極的な財政政策やヨーロッパ各国の再軍備需要などの影響を受けて、アメリカ経済は回復にむかいます。そして40年になると国内の軍需も増大し、これ以後大戦の終るまで急速な成長を実現するわけです。40年から44年までの成長率は、アメリカ史上で最高のものであり、これによって30年代の慢性不況は解消し、逆に超完全雇用の状態が達成されることとなります。このように政府支出、とくに軍事支出によって大不況からの脱出が実現されたことは、戦争こそが資本主義の救世主であるという一面的な理解を生むこととなります。また、大戦は世界経済の再建を容易にさせる契機ともなった。つまり、アメリカは戦時中に連合国に巨額の援助を与え、戦後復興問題のイニシアティブをとりうる立場を築きますし、またアメリカ以外の資本主義各国は大戦によって大きな損失をこうむりますから、世界経済の再建を具体的に担えるのはアメリカ1国となったからであります。

そこで、大戦がアメリカ経済に及ぼした影響を簡単に要約しておきましょう。まず第一には、生産力の増大という点です。つまり戦時生産を遂行するため、政府が直接的に工場を建設し、これを民間企業にいわば委託する。企業の設備投資は税制などを通じて初期には拡大されますが、戦時中には政府建設が主流となるために、むしろ低迷することになる。この戦時生産設備は、戦後になると委託企業等にかなり低い価格で払い下げられ、その生産力を増大させることとなります。第一次大戦中には、軍需生産施設の大半を企業自らが建設したが、第二次大戦ではこのように政府が主としてその建設にあたり、それを民間企業に安価で払い下げた。これは戦後の資本蓄積の動向にとって、相当大きな意味をもつものではないかと思えます。たとえば、企業にとってはいわば償却済みの機械設備を入手したことになり、利潤率の維持やひいては過剰資本圧力を緩和することになったのではないか、という点があげられます。ついでにこの払い下げの方法について言えば、一面では従来への独占体制を強化するものであったわけですが、他面ではアルミニウム産業などで競争促進をはかるために用いるなど、必ずしも単純には断定できない。大戦の第二の影響は、いわゆる繰延べ需要の発生を準備した点です。これは第一次大戦期にもみられた事実であり、個人、企業の所得（利潤）が増加した反面で、民間物資の生産が制限され、強制貯蓄がかなり大規模に形成されたことを示します。このため、戦争が終り、統制が解除されれば民間生産に相当大きな刺激が与えられることとなります。量的な面からも、第一次大戦期とは比較にならないほど巨額の貯蓄が形成されたわけです。このほか大戦の影響としては、財政（とくに税制、公債）、やそれに伴う金融政策の問題、戦時統制ならびにその影響や対外関係の問題がありますが、ここではふれないことにします⁽⁹⁾。

注(3) 大戦期については、大内・向坂監修『米欧の国家独占資本主義』第1章第1節（1971年、河出書房新社）を参照。この研究は、従来のアメリカ経済論の研究にくらべ多くの点ですぐれた成果をあげていると思われる。以下の報告においても、かなりの部分を同書によっている。

2. 戦後体制の枠組

このような20年代と大戦期の教訓からひきだされる結論は、まず第一には国内経済の安定にとって政府の役割がきわめて重要であるという認識であります。具体的には、補整的財政政策の展開が要請された点であり、第二にはその外枠として、いかにして安定的な国際経済関係を創出するか、という問題にあったと要約できましょう。つまり財政政策の展開は、30年代に実施された金本位制の停止、いわゆる管理通貨制度を前提にしていますが、戦後においてもこれは当然維持されることになる。従って、管理通貨制度を前提にしながら、30年代における通貨戦争や貿易障害の増大をいかにして回避するか、またこのような対外的デフレ効果をいかにして緩和するかという問題であります。戦後には、いわゆる IMF・GATT によってこの目的の達成が追究されることになります。そこでまず、国際関係の展開（主として IMF を中心に）からみてゆくことにしましょう。

(a) IMF・GATT

戦後の国際経済関係は、制度的には IMF・GATT によって特徴づけられる。それは、いわゆる「自由・多角・無差別」の世界経済再建をめざすものであり、そのかぎりでは30年代に果しえなかったアメリカの構想を実現するものであったと言えます。実際にもアメリカにその圧倒的な経済力を背景に、戦時の借款問題と絡ませながら、自己の主張を各国に受け入れさせていったわけであり、戦後世界経済の再建はアメリカのイニシアティブのもとに確立されていたと言えます。

そこでまず IMF ですが、これは国際的な為替相場の安定を目的に固定相場制を設定し、その維持のために基金を創設した。参加各国は、金または特定時点におけるドル(主としてドル)に対して平価を設定し、これを上下1%以内に維持する。しかしこれが短期的な要因によって維持できない場合は、基金から一定枠の信用を獲得して調整のための時間をかせぐことができるようになっています。そして最終的には、平価の変更も可能であります。こうして、固定レート制とそれに基づく国際収支調整機構を準備した点に IMF の第一の特徴があります。第二の特徴は、IMF 体制が事実上ドル体制であった点、つまり、国際的な信用供与(国際流動性)をアメリカに依存した点であります。IMF 協定自体には、特定通貨を国際通貨とする規定はないわけですが、実際にはドルをそのようなものとして前提していた。ドルのみが金との交換性をもち、1オンス=35ドルのレートで通貨当局との金交換に応じることになっています。従って、各国通貨はこのドルにリンクし、それをもとに相互の為替相場を安定させる。国際的な信用関係は最終的にはアメリカの金準備に依存するわけで、そのかぎりでは IMF 体制はドルを基軸通貨とした金為替本位制であったと言えます。

ではつぎにこのような通貨体制の機能と意義についてみておきましょう。まず、アメリカ以外の参加国にとっては、国内のインフレやその他の要因によって替為相場が低落した場合、平価維持の義務を守るために究極的には引き締め政策への転換を余儀なくされることになります。1950年代のイギリスの「ストップ・アンド・ゴー」政策や日本の「国際収支の天井」などはこの例であります。ある場合には、完全雇用政策との対立も生じるわけであり、この点ではむしろ変動相場制の方が国内政策にフィットすることになります。だが、金本位制下とくらべれば、国際収支の悪化と国内信用政策の転換との間に、基金の信用というクッションが設けられ調整の時間が与えられることになるわけで、これは重要な特質であります。一方アメリカについてみると、アメリカは金売却によって為替相場の維持義務から免れているし、他の国々が対ドル・レートの維持に努めるわけですから、国際収支の悪化が国内信用政策の転換を要請するまでには他の国々よりもさらに大きなクッションが設けられていたと断言していいでしょう。国際収支がそうとう長期にわたって悪化し、そのためドルが流出し、しかもそれが金交換を通じてアメリカから大量の金流出をひきおこした時にはじめて、アメリカは国内政策の転換を要請されるわけであります。これによってアメリカは、戦後復興や軍事援助のために巨額のドルの流出をつづけえたのですが、アメリカ経済自体にとっては対外的強制がますます働きにくくなるということになります。

また IMF 協定には、もうひとつの目的として各国の為替管理の撤廃があげられています。そして、関税軽減における GATT の努力とあいまって、「自由・無差別・多角」の世界経済再建を実現させることになっていました。

以上が戦後対外経済関係の大枠をなした IMF・GATT の概要であります。その目的は必ずしもスムーズに実現の方向に進んだとは言えません。ブレトン・ウッズでは過渡期条項が考えられていましたが、それもかなり楽観的な評価であったし、復興期におけるコストを過小評価しており、さらに米ソの冷戦体制についてもほとんど考慮にはいっていません。このため、IMF にしても、世銀にしてもヨーロッパの復興需要に応じえず、戦後の世界経済再建という課題はほぼ全面的にアメリカに委ねられることになります。冷戦を背景にしたマーシャル・プランの発動がそれを典型的に示すと言えましょう。こうして戦後世界の再建は名実ともに、アメリカのもとで展開されることとなります⁽⁴⁾。

注(4) IMF・GATT については、ガードナー『国際通貨体制成立史』（村野他訳、東洋経済新報社、1973年）、堀江薫雄『国際通貨基金の研究』（岩波書店、1965年）、大島清編『戦後世界の通貨体制』（東大出版会、1972年）、楊井・石崎編『現代世界経済論』（同、1973年）、大内力編『現代資本主義の運命』（同、1972年）における馬場氏の報告、東大社研編『戦後改革2・国際環境』（同、1974年）に所収の馬場、加藤両氏の論稿などを参照。また対外援助については、不十分なものながら、拙稿「戦後アメリカの対外援助」（日本証券経済研究所、『証券研究54巻』所収、1978年）を参照されたい。

(b) 雇用法

IMF・GATT が対外経済関係におけるニューディールの戦後版であったとすれば、国内経済関係においては「雇用法」の制定がそれにあたると言えましょう。戦後のアメリカでは、再び大不況の到来が懸念されており、これへの対応をも含めて政府支出のかなり弾力的な運用を、すなわち、補整的財政政策の思想を制度的に確定しておこうというねらいで法案の提出がすすめられたものと思われまます。

雇用法のもととなったのは、完全雇用法案（いわゆるマレー法案）であり、これは「完全雇用」の確保のために、必要な財政支出を行なうことは連邦政府の義務であると言ったにすぎないものでありまして、今日からみればむしろ当然の主張とみなされるでしょう。ところが、当時のアメリカにおいてはこのあたり前の議論が大変な物議をかもしだし、下院などでは全く否定されることになる。その理由としては、法案の用語法がかなりあいまいであったという点もあげられますが、最大の反対論はそれがニューディール以来の政府権力の増大を促進し、赤字財政の永久化と公債の増加、すなわちインフレの助長につながるなどという、いわばニューディールの財政政策に対する全面的な否定にあったとされています。

この結果、完全雇用法案にかわって、「自由企業体制の擁護」を加え、また政府の役割とその方策をかなりあいまいな表現に修正した「雇用法」が1946年に制定されます。つまり、この時期のアメリカでは、ニューディールに対する反発がいかに大きく、それと同時に補整的財政政策に対する風当たりがいかに強かったかを示すものであります。もっとも、この背景には終戦直後のアメリカ経済が大方の予想に反してブーム状況にあり、そこでは不況対策よりインフレ対策のほうが重要な政治課題となっていた、という点を見落すことはできないでしょう。とくに公債の巨額な累積や減税問題が焦点となっていたから、雇用法に対する反発をすべて反ニューディールでくくるわけにはゆかない。だが終戦直後の時期においては共和党の議会支配という事態とともに、30年代から戦時下にくすぶっていた反ニューディールが台頭したことは注意しておく必要があると思われまます。

それにしても、かなり後退した表現ではあれ、雇用機会の創出のために政府が一定の責任を有することを定めた雇用法が成立したことは、やはりニューディールの戦後版としての意味をもっと言ってよいでしょう。緊急対策として生まれた政府支出政策が、平時下においても展開される基礎を得たことになるわけです。

では具体的に財政政策がいかに展開されたかという点ですが、終戦後の46年からほぼ48年までは経済がインフレ的に推移したこともあって、積極的な支出政策は展開されない。47、48年にはかなり巨額の財政黒字が記録されます。それでも財政規模は戦前の約4倍、実質で約2倍に達しています。これは言うまでもなく、大戦に伴なう種々の遺産によるものであり、国防支

出が最大の項目をなします。しかし国防支出にしても、朝鮮戦争以後に比べればなお小額であった。政府は47～48年ごろから再軍備計画を立案しはじめますが、全体の支出枠が制限されている（減税要求、公債累積）ため、なおこれを本格化しえない。朝鮮戦争の勃発まで待たねばならなかったわけです。また49年には、いわゆるフェアディール政策が公表され、ニューディールの精神を発展させるべくかなり野心的な公的投資、社会保障計画をトルーマンが発表します。しかしこれも巨額の増税案によって裏付けられていたため、ほとんど成果を生まない。こうして財政支出の大規模な散布は、朝鮮戦争後に軍事支出を中心とすることによってようやく可能となり、これを通じて結果的には雇用法の目的が達せられてゆくことになります。

以上、ニューディールの戦後版として、IMF・GATT と雇用法とを論じたのですが、このいずれもが、当初予期されていたかたちでは機能しえなかった。しかし一方は対外援助によって、他方は国防支出によってその実体を与えられ、これを通じて戦後の経済発展の重要な外枠をなしたと考えられます⁶⁾。

注(5) 雇用法およびその後の財政動向については、Hoimans, *United States Fiscal Policy 1945~1959* (1961), Studenski & Krooss, *Financial History of the United States* (1963) Chap 31~33, Stein, *The Fiscal Revolution in America* (1968) Chap 9~14, 西川宏「雇用法の成立と補整的財政政策」(同志社大学『経済学論叢』第15巻, 5, 6合併号, 1966年)などを参照。

3. 戦後の資本蓄積

戦後の資本蓄積は、およそ以上の制度的枠組のもとで、展開されてゆくわけではありますが、つぎにその内容にはいたいと思います。本来であれば、まず戦後の財政・金融政策をフォローし、つづいて主要産業の資本蓄積を検討し、景気循環でしめくくることになりましょうが、それだけの準備はありませんので、ここでは2, 3の産業をとりあげ、50年代のアメリカ経済の動向を検討するにとどめます。

(a) 経済成長の概観

まずはじめに、戦後の経済成長を概観することに致します。第一表は、GNP、製造業生産、設備投資等の増加率を「繁栄」の20年代一といっても最近この評価が怪しくなっていますが一と比較しながらごく大まかに示したものであります。このような比較は、いずれにせよかなりの問題（たとえば時期区分のしかたなど）を含んでいるので、ごく大まかな評価を下す材料にすぎません。ここで21~29年と49~57年を比較の対象としたのは、いずれも戦後恐慌から経済活動のピークまでの期間であったことによります。

まず、GNPの増加率をみると、「循環の谷からピーク」と「ピークからピーク」とのいずれについても、50年代は20年代を下回っています。また、製造業の生産や設備投資の増加率についてもほぼ同様の傾向にあります。といってもこの表からわかるとおり、戦後においては耐

久財部門（概して言えば重工業部門）の生産や投資はかなりめざましい増加を示しています。従って製造業ののび悩みは、主として非耐久財部門の不振によったと言えそうであります。また、世界的にみても、この時期のアメリカの経済成長率は低い水準にあったと言えましょう。第二表は、GNP、一人あたりGNP、従業員あたり産出高の増加率を、国際比較によって示したものであります。これによると50年代のアメリカは、いずれの指標においても日本や西ドイツの半分以下にすぎず、イギリスなみであったことがわかります。もっとも、アメリカでは57年までは第二次大戦期のピーク（44年）を年平均2%あまり上回るテンポで経済成長が実現されていたのですが、それはともかく、このような国際比較は戦後の経済成長の評価について、20年代とちょうど逆の認識が生まれる根拠をなしたと考えられます。つまり20年代のアメリカが、アメリカ史上においてはさほど高度成長の時期ではなかったにもかかわらず「永遠の繁栄」と観念された背景には、その繁栄の性格とならんで、ヨーロッパ各国の停滞という事実があったからでした。戦後の場合には逆に、西ドイツや日本の急成長が背景にあるため、アメリカの停滞が一層印象づけられるという関係にあったと思われる。

さて、戦後の著しい特徴は、このような物的生産（生産や投資）の伸び悩みに比べ、個人所得や雇用が安定していた事実にあります。まず個人所得は、20年代とほぼ同じ水準か、あるいはそれを上回っています（第一表）。これは名目ですから、物価騰貴を考慮にいれる必要があります。49年から57年の物価上昇を約20%とみこめば、増加率は小幅になるが、それでも20年代を上回ることになります。また、失業率についても、20年代とほぼ同じか、やや下回る程度で戦後には推移したと言えます。とすると、工業生産や設備投資が20年代を下回ったにもかかわらず、全体の失業率や個人所得は20年代の水準をほぼ維持したことになります。とすれば、民間投資は20年代とくらべ低下したとはいえ、完全雇用を維持するに足るだけの水準に達していたと考えるべきか、あるいは民間投資は不足していたがそれを補う要因が存在したと考えるべきか、になります。

そこでつぎに、経済成長のなかみをGNP表をもとに簡単に検討しておけば、第四表のとおりであります。20年代と戦後とを大ざっぱに比較すると、個人消費と民間粗国内投資のウェイトが低下し、その分だけ政府購入が増大したことがわかります。言いかえれば、政府購入が急激に増大し、これにくらべると個人消費と民間国内投資の増大がゆるやかであった、と言えましょう。もっとも、企業の設備投資を意味する「非住宅固定投資」の割合は、20年代とくらべるとそう大きなおちこみは認められませんし、また別の統計によれば、46～57年の民間固定資本投資の年平均増加率（3.98%）は個人消費（3.30%）をやや上回る程度でかなり安定的に増大しています（『小松』131頁）。もっとも全体としてみれば、戦後の経済成長を政府購入の増大で特徴づけられることは言うまでもありません。つまり、戦後のアメリカ経済は20年代や30

年代と異なり、かなり大規模な政府支出の散布によってまず総需要が増大された。しかし民間投資も20年代ほどの急成長をみせなかったとは言え、かなり安定的な増加を示したと言えます。このような2つの要因によって、戦後アメリカの経済成長率はやや鈍化したものの、ほぼ完全雇用を達したわけです。50年代は、いわば「安定成長」の時期であったと考えられましょう。

そこで以上の概観を前提にして、民間投資と政府支出の機能を産業レベルで検討しようと思えます。といってもそのすべてをとりあげる準備はありませんので、以下では鉄鋼・自動車という従来の巨大産業部門と新興産業部門の代表として航空機産業をとりあげ、市場面を中心にごく簡単に検討したものにすぎません（これらの産業の全体的趨勢については第五表参照）。政府支出の機能については、あらためてより広い視野から検討する必要がありますが、ここでは主として以上の産業レベルの検討によってひとまず見当をつけておくことにします⁽⁶⁾。

注(6) 戦後アメリカ経済に関する本格的な研究は少なくないが、前掲、大内・向坂編、および楊井・石崎編に所収されている安保哲夫氏の論稿をはじめ、奥村茂次『寡占経済と経済成長』（東洋経済新報社1965年）、同氏「現代アメリカ資本主義における資本蓄積と景気循環」（小椋広勝編『現代資本主義の循環と恐慌』、岩波書店1969年）、小松聡『アメリカ経済論』（ミネルヴァ書房、1972年）、大内力編、前掲書の玉田氏の報告などを参照。

(b) 主要産業の資本蓄積

i) 鉄鋼業

鉄鋼業は、戦時生産の基礎をなすものであったため、大戦中には約27億ドルの設備投資が行なわれ、うち約半分が政府によってファイナンスされます。その結果、アメリカの鉄鋼生産能力は急増し、製鉄部門で約20%、鋳塊など半製品部門でも約17%ほど生産能力が増加したわけです。ただしこの時期の生産能力の拡大は軍需によるものであっただけに、製品としてみれば重量鋼材を中心としていた。従って戦後には、再び軽鋼を中心とする生産力の再編成が要請されることになります。また、戦時拡張のもうひとつの帰結として、鉱石不足という問題があげられます。これは戦時生産の急増—鉱石消費量の急増によるもので、このためメサビの鉱石があと25年あまりで涸渇すると推定されたりします。そこで各企業は中南米を中心に鉱山の採掘にのりだし、ほぼその要請を満たすことになる。一方、国内においても低品位鉱の加工による利用がすすめられてゆきます。

そこで戦後の発展を簡単にフォローすると（第六表）、まず転換期（1945～49年）。簡単に言えば超過需要状態の時期です。一方では、繰延べ需要に基づく自動車産業をはじめ石油・ガス産業などほぼあらゆる部門から需要が急激に増大する。しかし他方では46年のストライキなど労働争議の瀬発によって生産がこれにおいつかない。また企業側でも、軽鋼への転換投資や30年代以来の代替投資は行ったものの、それをこえる設備投資には着手しようとしなかったと言われています。この原因は、転換ブームが短期のものであり、いずれは大不況が到来すると予

想していたためだったとされています。その結果、各社の操業率は90%をこえながら、慢性的な鉄鋼不足の状態を緩和できなかつた。これは、この時期のアメリカ経済全体に大きな影響を与えることとなります。49年のリセッションで一時的に生産が低下しますが、その直後に朝鮮戦争が勃発する。これは上でのべた投資拡大の意欲の障害となっていた要因を除去する契機となり、鉄鋼業は大規模な投資を行ないます。その結果、1952年の鉄鋼業の投資水準は57年について戦後第2のものとなったわけです。この時期の最大の投資の例としては、U. S. スチールのフェアレス工場（統合一貫工場）があげられます。しかしこの朝鮮戦争期の大規模な投資は、その後にかなり重要な意味をもつことになる。つまりこの時期の溶鉱炉は主として平炉法によっていたわけですが、その後54年にオーストリアで酸素炉が発明される。それは戦後の鉄鋼業における最大の技術革新であり、直ちに日本などが採用するのですが、アメリカは技術的な問題（当初は、酸素炉における大量生産が疑問視されていた）にも災いされたが、主としてこの50年代初頭の投資のために酸素炉の採用に踏み切れない。もちろんこれは、国際競争力がほとんど問題にならず、また国内的にも需要が堅調に推移していたという事実を背景にしていたことは言うまでもありません。

朝鮮戦争以後には、鉄鋼需要はやや低落しますが、また50年代半からの自動車ブーム、設備投資ブームによって鉄鋼需要は増勢の一途をたどります。55年は1億1,700万トンという史上最高(64年マデ)の粗鋼生産高を記録する。これに対応して、57年には戦後最大の設備投資が実施されます。この時期の投資によって、戦後の産業構造に対応した鉄鋼業の生産力編成が一応完了するとみてよい。各企業はこの時期までに、軽鋼を中心とする生産体制を確立したわけです。以上きわめて簡単に、戦後鉄鋼業の動向を設備投資中心にみてきましたが、ここからおよその見当をつけることができましょう。戦後の鉄鋼生産量は、各年によってかなり大きな変動を示してはいますが、57～58年の景気後退まではほぼ上昇傾向にあり、終戦直後からみると約2倍の生産増加を達成しています。また設備投資の増加率も同じく、約2～3倍に達していますし、生産能力も20～30%増大していたと考えることができましょう。これらはいずれも20年代一もつとも、20年代の鉄鋼業はどちらかと言えば停滞気味ではあったが一の成果をこえるものであります。ちなみに20年代と50年代のそれぞれについて、鉄鋼業の設備投資が全製造業投資に占める割合をみると50年代（8～9%）のほうが20年代（6～8%）を上回っていることがわかります。もちろん設備投資の内容については、あらためて詳しい吟味が必要ですが、それにしても「鉄鋼企業の設備投資はいちじるしく不活発で消極化」したという見解には、かなり疑問の余地があるように思われます。

その後、57～58年に鉄鋼業はかなり深刻な不況に直面し、60年代初頭まで生産量がのび悩み、操業率が低下する状態が続きます。同時に50年代末になると、アメリカ鉄鋼業の対外競争力が

低下したと言われる事実が表面化する。つまり、終戦直後にアメリカは世界粗鋼生産の5割以上を占めていたが、60年には約半減して26%にまで低下します。さらに重要な点は、60年にはいるとアメリカが鉄鋼の純輸入国になる事実であります。つまりこの年には輸入が輸出を約380万ドルほど上回り、輸入の国内市場に占めるシェアも5%近くに達する。鉄鋼業の対外競争力が低下した直接の原因は、アメリカとヨーロッパや日本との間の製品価格差にひとまず求めることができます。アメリカの鉄鋼製品価格はほぼ毎年引き上げられてきました。この直接の背景となったのは、毎年の賃金上昇にあったとされています。アメリカ鉄鋼業の総雇用コストは、45年から60年の間に約3倍ほど増加し、また単位あたりの労務費は、59年にはヨーロッパの約3倍、日本の約7倍にも達しています。このような賃金コストの上昇を、アメリカ鉄鋼企業は毎年の価格上昇によってカバーし、かなりの高利潤を確保しえたのでした。コストを価格に転嫁しえたのは、一つにはU. S. スチールを中心とするプライス・リーダーシップの効果であったと言えましょう。鉄鋼企業は需要の低下に対しては、生産制限を実施するという古典的に対応によって価格の維持、吊上げをはかったのであります。だが、これと同様に重要な点は、鉄鋼各社がこのような対応をとりえたという事実であります。つまり、いかに強固な独占といえども需要の減退が長期にわたる場合には生産制限・価格維持だけでは利潤率を維持することはできないでしょう。50年代末に至るまで、鉄鋼業がこのような対応をとりえた背景には、かなり着実な需要が維持された事実があったと考えられます。それは、一つには第二次大戦と朝鮮戦争ブームによって繰延べ需要がかなり長期にわたって存在したこと、さらにはこれと密接な関係がある自動車産業が、その時期まではかなり安定的な発展をつづけたことなどがあげられます。このような背景のもとでは、鉄鋼業は、旧来の設備を廃棄して新たな設備を積極的にとりいれようという意欲はそう強くないものと思われます。その結果、アメリカ鉄鋼業はかなりの設備投資を実施したものの戦後の技術革新の採用におくれ、日本やヨーロッパとの競争戦で徐々に後退してゆくようになった、と思われます。そこでつぎに、戦後の中軸的な産業であった自動車産業についてみてゆくことにしましょう⁽⁷⁾。

注(7) 以上については、Hogan, *Economic History of the Iron & Steel Industry in the United States* (1971), vol 4~5, Adams, ed, *The Structure of American Industry* (1972) Chap.3などを参照。

ii) 自動車産業

自動車産業は戦後のアメリカにおける巨大産業のひとつであり、しかも広汎な産業連関関係をもっているために、その資本蓄積は経済全体にきわめて大きな影響を及ぼしてきました。すでに20年代には、いわゆるリーディングセクターの地位にあったわけですが、戦後の50年代前半もほぼそれに匹敵する位置を占めたと言えましょう。もっとも、このリーディングセクター

論は、経済全体の発展傾向をかなり単純化したうえでくみたてられていますから、すでに20年代においてさえ、自動車産業がそのような地位を占めたとする見解には疑問もだされています。まして戦後になると、産業構造が多軸化し、さらに政府支出などもあったわけですから、もう少し複雑な要素を考慮しなければならない。しかしここでは、その産業連関がさらに拡大した点を前提に、自動車産業をひとまずそのようなものとして性格づけておきましょう。

大戦後のアメリカ経済は、いわゆる繰延べ需要に規定されるところが大きかったわけですが、それを最もよく示すものが自動車産業であった。つまり、自動車産業は大戦中には乗用車の生産を停止し（42年以後）、軍需生産に転換していたため自動車の更新が滞った。他方で、消費者の側には歴大な貯蓄が形成されていたから、戦後になると巨額の自動車需要が発現することになります。この繰延べ需要は朝鮮戦争期のそれとともに、およそ1950年代の中頃まで、完全に充足されるには至らなかったように思われます。もっともこの点を確定するのはかなり困難ですが、一つには自動車生産高がこの頃まではほぼ一貫して急増した事実が指摘できます。さらに、アメリカで使用されている乗用車の平均車令ならびに製造以後10年以上経過したものの割合をみると（第七表）、50年代の中葉に至ってようやく戦前水準（41年、平均車令5.5年）に近づきます。つまり50年代の中葉をもって、二つの戦争に基づく繰延べ需要が吸収され、自動車産業の高度成長期が終わったとひとまず言えるでしょう。

そこでつぎに、繰延べ需要がなぜこのような長期にわたって吸収されなかったのか、という点に留意しながら戦後の発展過程をごく簡単に跡づけておきましょう。まず第一には46年から48年に至る転換期ですが、この時期には生産台数ののび悩みが顕著にみられます。これは需要の急激な増大に対し、生産体制の整備が遅れたことに最大の理由が求められます。鉄鋼などの資材不足に加え、自動車産業内部にストライキが頻発した。このため、散発的には設備拡張（GMなど）が行われたものの、全体としてみれば設備投資は低い水準にとどまります。自動車産業は、48年には「アメリカの労使関係において歴史的な重要性をもった」労働協約を結び、賃金にいわゆるスライド制を適用したほか、年々の労働生産性の上昇をも加味することを協定します。これによって、生産増大の最大のネックを解決したわけです。さらに自動車産業は賃金相場やその他の労働条件の決定において、ペース・セッターの役割を果してゆくことになります。

こうして40年代末には、ビッグ・スリーを中心として生産が軌道にのり始めますが、他方でこれは一時的にシェアをのばしていたいわゆるインデペンデント各社に対する圧迫となる。また、自動車産業は48～49年の景気後退にもほとんど左右されずに生産高をのばします。これは、20年代初期の普及過程にみられた現象と同じであったと言えます。

このように大戦の繰延べ需要がようやく吸収されてゆく時期に、朝鮮戦争が勃発する。これ

によって、繰延べ需要の充足がひきのばされるとともに、新たな需要が創造されることとなります。大戦期の現象が、きわめて小規模ながら再現されるわけです。戦時の統制にもとづき、乗用車生産は50年の水準に制限される。設備投資も40年代後半の水準は上回るものの、やはりその制約を免れなかったと言えましょう。このため、本格的な設備投資の実施は、体戦後にもちこされることになった。およそ以上が、50年代半までの過程であります。

50年代半以降には、自動車市場はほぼ完全に代替市場化します。市場の「一巡化」がみられた20年代後半にくらべても、その伸び悩みは明白であります。ある年に高い売上高を記録すると翌年にはそうとう売上高が低下する、という事態がくりかえされる。これ以前のように売上高が一貫して増大するということはみられなくなるし、また国民所得の変動や消費者金融のアヴェイビリティなどにより敏感な反応を示すようになります。また、58年の景気後退以後は、60年代初頭までさらに生産高が低迷する。もっとも自動車需要の中には、社会的・心理的要因の占める割合も大きいため、60年代初頭には新たなブームが生じることとなります。従って代替市場化が直ちに自動車産業の停滞に結びつくわけではないが、その発展テンポは50年代前半にくらべそうとうゆるやかになるのはやむを得ない事実でありましょう。

自動車産業は、このような代替市場化に対応して、20年代後半と同じく、特殊な販売戦略を採用します。これが50年代半以降に顕著になった「大型かつ豪華」な車の製造であり、ほぼ毎年のモデルチェンジによる「計画的陳腐化」でありました。これに伴って、自動車価格にも持続的な上昇が生じる。GMを中心とするビッグスリーの強固な独占体がこの背景に存在していたことは鉄鋼業と同様であります。いわゆるインデペンデント各社は、ビッグスリーの生産体制が整った40年代末からすでに経営困難に直面していましたが、朝鮮戦争直後には合併をくりかえし、わずかに2社が当時存在していたにすぎません。また、このような「大型化・豪華化・高価格化」の販売戦略が、少なくとも57年まではある程度の成果を収めたことから、当時の経済情勢一般を推測することができましょう。つまり、大型でかつ豪華な自動車が受け入れられていたのは、当時のアメリカ経済が繁栄していたか、ないしはそう観念させる状況を呈していたからではないかと思われまふ。この点は、58年の景気後退以後とは大きな相違をなすものです。

最後に設備投資動向をみると、55年から58年にかけてアメリカの自動車産業は、戦後最大の設備投資を敢行しています。この時期にトランスファーマシンの導入など、いわゆるデトロイト・オートメーションが採用される。またこの過程では、伝統的に内部金融志向の強い自動車メーカー、とくにGMやフォードが株式の公開などを通じて、資本市場に従来より積極的に近づいていった事実も見逃せません。

戦後の第三期は、58年の景気後退以後の時期であります。この時期において、従来の大型か

つ豪華な乗用車に対する反動が生じ、アメリカン・モータースの小型車（ランブラー）や輸入小型車に対する需要が急激に増加します。この需要動向の変化にもむずかしい点がありますが、一つにはやはり不況の心理的効果、ならびにセカンド・カー需要や当時のアメリカの交通問題（道路・駐車など）を反映したものであったとみてよいと思われます。また小型車の輸入がふえ、鉄鋼業と同様に輸入攻勢が問題になります。しかしこの場合には、価格競争力の低下ということより、むしろ使用価値的な相違が問題であっただけに、50年代末から60年代初頭にかけて、ビッグ・スリーが小型車の生産にのりだすとともに、輸入攻勢をしばらくは斥けることができた。これは鉄鋼業とは大きな相違であります。

また、この景気後退を境にビッグスリー各社が積極的に海外進出をはかり、本格的な「多国籍企業」化への第一歩を記した事実も注目すべきであります。すでにこれらの企業（クライスラーを除く）は、大戦前から海外に多数の事業会社を擁し、「多国籍」的な活動を営んでいました。従って、この時期の対外投資はヨーロッパの復興に伴なり、その再編強化の過程であったと考えられます。この時期に対外投資を本格化させた要因としては、まず第一に、58年のEECの成立に象徴されるヨーロッパ市場の拡大と、アメリカへの輸入車攻勢によって生じた国際競争の激化とをあげねばならないでしょう。しかも第二に、国内的要因として、50年代半の巨額の設備投資ののち需要が伸び悩み、新規投資が減少したため企業内部にさうとう巨額の遊休資金が形成されるに至ったという要因があげられます。もっとも以上の説明はかなり一般的なものでありまして、とくに第二の要因については、ビッグスリー内部でもその形成と使途についてかなりの相違がみうけられるのは当然としてよいでしょう。従ってここでは、第一の要因のほうを重視しておきます。一般的に言っても、企業の直接投資はいわゆる証券投資と異なって、市場の拡大など対外的要因が強いものであれば、国内的資金の形成何如にかかわらず行われるものと考えられるからであります。

最後に50年代の自動車産業を簡単に要約しておきましょう。まず生産高の増大をみると、50年代の前半まではほぼ20年代に匹敵する増加率を示しています。とくに40年代半から50年代初めまでは、20年代前半をしのいでいる。戦後には、自動車産業の原料消費高は戦前よりも一層高まり、これに伴って鉄鋼をはじめ多くの産業が自動車産業のもとに再編されていった。従って、50年代半までは、アメリカ経済全体にさうとう大きな影響を及ぼしていったと思われまゝ。また設備投資をみると、20年代に比べ50年代は全体としてはその増加率が鈍ったと言えそうであります。もっとも50年代半まで、とくに49年の戦後恐慌期から投資ブームのピークをなした56年の間には、設備投資が4倍以上に増加しており、これは価格上昇を考慮しても20年代とほぼ匹敵するものであったと言えまゝ。またこの期間には、全製造業の設備投資に占める自動車産業の投資も20年代をやや上回ってさえいます。従って、50年代を通じて設備投資が停滞

したとは言えないが、58年以後の著しい低下を考慮すると、全体としてみれば20年代よりも低調であったこととなります。このように50年代以降、自動車産業の成長が鈍化したことはアメリカ経済全体の推移にとってきわめて大きな意味をもったと言えます。

しかし、戦後アメリカ経済の資本蓄積の動向にはさらに新たな要因が加わっています。政府支出、とくに国防支出の影響がそれであります。つぎにこの要因を航空機産業に即して検討したいと思います^⑧。

注⑧ 以上については、Adams, *op. cit.* Chap 8, Edwards, *Dynamics of the United States Automobile Industry* (1965), White, *Automobile Industry since 1945* (1971) ほかに下川浩一『フォード』『クライスラー』(いずれも東洋経済新報社, 1972, 74年)などを参照。

ii) 航空機産業

航空機産業をここでとりあげる意味は、およそつぎの点にまとめられます。まず第一には、この産業が戦後のアメリカにおける新興産業の代表であったと考えられること、第二には、その資本蓄積の展開が政府の国防支出に基づき、政府ときわめて密着したかたちで進展したこと。これによって、軍産複合体と呼ばれる政府と企業との特殊な関係を生み出す基礎をなしたこと。第三には、航空機産業自体が、きわめて技術集約的な性格をもち、いわば知識集約産業化というアメリカ産業全体にみられる趨勢を最も顕著に示すものであったという点であります。

航空機産業の本格的な発展は第二次世界大戦期にみられます。これは航空機の戦略的な価値がはじめて認識されたためでしたが、これからもわかるとおり、この産業は生まれながらにして軍需産業であった。この状態は、およそ今日まで変わりませんが、50年代以降には、航空機の民間市場が形成され、かなり軍需依存度を低下させています。それでも航空機産業の盛衰は、国防支出の動向によってほぼ規定されていますから、とくに50年代までは一般的な景気変動から独立していたと言えます。

戦後の航空機産業の動向を簡単にフォローすると(第八表)、まず終戦による国防支出の急激な低下のため、40年代後半にはそうした不況に直面した。しかし大戦後には、米ソの冷戦体制が徐々に明確化してゆき、また兵器体系の変化のため、アメリカの地理的優位性が失われてゆく。このため、従来のような「動員体制」によってではなく、平時下からの軍備が要請されることとなります。もっとも当時はアメリカの戦略上の優位もあり、また政府支出に対する制限もあったために本格的な再軍備には至らなかったが、それでも第一次大戦後のような企業の整理は生じなかった。航空機産業の生産力は終戦後もほぼ維持され、朝鮮戦争によって再び急激な拡張を経験します。この結果、1953年には雇用、売上高でみて繊維や化学産業などに匹敵する地位を獲得することとなります。

朝鮮戦争以降には、国防支出が高水準で安定し、またその内容においても戦略体系の変化を反映し、ミサイルなど高性能兵器のウエイトが高まってゆく。航空機産業はこうした需要構成の変化に対応して、より一層高度な技術体系をもつ産業へと編成替えをしてゆきます。またこの過程で、電子機器産業が急速に発展し、その一部は航空機産業内部に包摂されてゆきます。そしてこの過程は、宇宙機器の生産によっていっそう促進されてゆくわけです。

こうして航空機産業は、50年代のアメリカ産業においてもっともめざましい成長をとげたもののひとつとなります。50年から60年までの約10年間に、売上高を約6倍に増加させ、雇用などその他の点においても自動車産業とならぶアメリカの有力産業の一つにまで成長したのであります。

航空機産業は、このようにアメリカ産業の中で大きな地位を占めるに至ったわけですが、それが国民経済全体に及ぼした影響となると、他の産業とはやや性格を異にしていたと言えます。まず物的生産の面で言うと、航空機産業の生産する商品は主として高性能な兵器であって、これはせいぜい数百台の規模で生産されるにすぎません。従って、原材料消費という点では特殊な金属を除けば、ほとんど無視しうる程度にとどまる。また設備投資についても、自動車産業の半分から4分の1程度にすぎない。このような点からすると、航空機産業は物的生産の面から他産業をリードしえない構造になっていたと言えるでしょう。その反面で、雇用数は自動車産業などとほぼ匹敵し、しかもここではとくに技術者、科学者の比重が高い。アメリカのこの分野の研究者をほぼ独占する傾向にあった。従って、賃金等の支払額はきわめて巨額にのぼっている。以上が航空機産業の技術集約的、あるいは知識集約的な性格を示すものであります。従ってこのような構造のもとでは生産性の上昇がはかりにくくなるわけですが、これに加えて浪費が助長される関係が存在していました。これは政府との特殊な関係に由来するものであります。

航空機産業の主たる製品が兵器であることから、その市場は政府に限られることになります。そしてその生産も、政府との契約のもとですすめられます。政府契約の獲得に際しては公開競争が原則とされていますし、また契約の方式についても生産に伴うリスクの負担方法をめぐっていくつかのタイプが存在します。しかし概して言えば、これらはかなり形式的な区別であり、経済的效果にはそうちがいが無いと言えます。つまり、生産に要した費用は政府がほぼ負担し、これに一定率のマージンを与えるのが通例であったとみなすことができます。このように生産者のリスクを極限するような価格体系のもとでは、当然のことながら、生産者には費用を削減しようという動機が存在しないことになる。むしろ、コストの増大を促す要因となります。高給を支払って優秀な技術者や熟練労働者を確保することも可能になります。またよく問題となる、契約時と納入時との間の価格差（コスト・オーバーラン）も常態化するものと考え

られます。つまり、政府がこのような価格体系を前提とするかぎり、航空機産業ではなんら効率性が問題とならなかったわけです。こうした構造ができあがった原因の一端は、各企業間の技術的な特化（たとえば空軍の爆撃機はボーイング社）によるものでありますし、さらには冷戦下につねに軍事生産力を維持しなければならないコストであった、とも考えられましょう。しかしこれは、技術者の独占によって他産業の技術革新を阻害するとか、非効率的な技術開発によってアメリカ全体の生産性を低下させる一因となる、という批判をあげたのでした。このため、60年代にはいってからは、政府契約に商品経済的な合理性を導入する試みがなされましたが、その成果は必ずしも芳しいものではなかったようです。

このように航空機産業が、その市場をほぼ政府に依存していたことから、契約獲得をめぐる軍部との間に、さらには議員との間に特殊な癒着関係が生じることとなります。これが、軍産複合体であります。もちろんこのような関係は他の業界にも一般化していることではあります。それがとくに戦争と結びついたものであっただけに大きな問題をはらんでいるのは御承知のとおりであります。

このように考えますと、軍需生産のアメリカ経済における意義が従来はやや過大に評価されているのではないか、と思われまます。もちろんここで検討したのは航空機産業のみにすぎないわけで、軍需生産といった場合にはたとえば自動車のように、本来は民生生産に中心をおく産業でも広く営まれています。従って、軍需要生産全体を問題にするためにはこれらの業種における意義をも対象としなければならないでしょう。だが、50年代には再三のべたように、戦略体系が高度化し、国防製品の調達は少数の産業に集中するようになります。また、民生生産に中心をもつ諸産業では、この反映として、徐々に軍需生産への依存を低めてゆきます。従って、軍需生産をひとまず航空機産業に代表させることができる。そしてその資本蓄積は、景気循環をリードするような性格ではないように思われます。もちろん、それが経済全体にとって需要の下支え効果を発揮している点は否定できないでしょう。この点では、この産業がきわめて巨額の、しかも景気変動に左右されない賃金支払いを続けていることを想起すれば充分であろうと思われまます⁽⁹⁾。

注(9) 以上については安保哲夫「戦後アメリカの資本蓄積における軍事体制の役割」（大内他編『資本論と帝国主義論 下』所収、東大出版会 1971年）、石崎昭彦「アメリカの国防支出とその経済的影響」（大内力編『国家財政』所収）などを参照。また不十分ながら、拙稿「第二次大戦後のアメリカ経済と軍需産業」（機械振興協会経済研究所『アメリカ産業の現状分析 3』を参照。

iv) 小 括

以上のように、鉄鋼、自動車、航空機という三つの産業を概観してきたのですが、これだけで戦後のアメリカ経済全体の動向について結論めいたことを言うのは大分材料が不足しています。それを承知のうえで、これまた簡単に以上の議論を括っておきたいと思ひます。

まず第一に、三つの産業に関する以上の概観からも明らかなように、アメリカの主要産業、とくに耐久財産業は少なくとも57～58年までは、およそ20年代なみのテンポで拡大していたのではないかと、という事実であります。設備投資額をとっても、これらの産業では何回かの中断はみられたものの、——そしてそれは重要な特質ですが——20年代程度の、あるいはそれを上回る拡張を示したと考えられます。この要因としては、まず第二次大戦と朝鮮戦争という二つの戦争をあげられるのではないかと考えられます。端的にはいずれも、いわゆる繰延べ需要の形成につながり、戦後の資本蓄積の拡大を準備したものと言えます。さらには、巨額の政府支出が投入された事実もあります。これは30年代にはみられなかった「高圧経済」の実現と言えましょう。しかも対外的には、日本や西欧が復興途上にあり、IMFの機能もあって、アメリカにとって対外競争力がなお問題とはされなかった。いわば「温室状態」の中にあっただと言えます。こうした環境の中では、アメリカの多くの産業は二度の戦争、とくに朝鮮戦争期に形成された生産力水準を基礎として、もっぱら外延的な拡大（「横への拡大」）によって需要の増大を処理し、利潤率を維持しえたのではないかと考えられます。旧来の生産力を積極的に廃棄し、新生産方法を導入するだけの契機が50年代には欠けていたと考えられます。もっともこの点をさらに明確にするためには、あらためて独占体制や55～57年の投資ブーム期の内容が検討されねばなりません。

さて以上の点は、20年代と大きな相違をなすものと言えましょう。その相違は多岐の要因に基づいていますが、以上の議論にひきつけて、産業レベルでかなり強引に整理すれば、20年代の「リーディングセクター」をなした自動車産業と、50年代後半にはそれが失なわれた、ないしはその地位を占めるべき航空機産業の特殊性に基づくものではないかと、思われます。

このように考えるならば、50年代末に国際収支の悪化（第九表）が表面化し、アメリカの世界市場における地位が後退してきたこともある程度見当がつけられるでしょう。もっとも50年代末には貿易収支は黒字であり、そう目立った変化は示していません。国際収支悪化の主たる要因は、政府の対外援助であり、また巨大企業の対外直接投資でありました。しかし貿易収支のなかみをみると、鉄鋼など工業原材料それに消費財の輸入が急増しています。確かにこれも価格競争力にのみ帰せられるわけではないが、全体としてみれば今日までつづくアメリカの対外競争力の低下過程を示すものと言ってよいでしょう。この結果、多少の巻返しはみられたものの、アメリカ主導下で形成された対外経済関係の枠組がついには崩壊するに至るわけです。

つまり、50年代のアメリカ経済はニューディール期以来の枠組と二つの大戦とによって、概して安定成長を維持してきたのであります。しかしそのことのゆえに、ついには戦後体制の重要な柱をなす対外的側面を崩壊させるに至ったわけです。

むすびにかえて

以上のとおり、きわめて簡単に戦後のアメリカ経済について検討してきたのでありますが、これをやや別の面から要約しておきたいと思えます。

まず戦後、50年代までのアメリカ経済は概して「安定成長」を維持します。失業率は低い水準に推移し、個人所得は20年代を上回るテンポで増大する。この結果、いわゆる「豊かな社会」や中間層の増大などという現象がみられます。50年代には、20年代を上回る大衆消費社会が出現することになります。自動車の普及率が一層高まり、道路整備を通じて都市近郊に人口移動が生じ、レジャーの処理などが脚光をあびるようになる。いわゆるサービス産業が拡大してゆくわけで、これはすでに20年代以来の傾向であります。このサービス産業の拡大という点は、製造業内部にもみられてゆく。その代表例として、物的な生産にはそれほど関連をもたない、俗に知識集約産業とよばれる業種（たとえば航空機や電子機器など）が拡大してゆくわけです。大ざっぱに言いますとこのような時期の経済にあつては、物的生産力の拡大がそれ以前を下回ることになるのは言うまでもありません。

「大衆消費社会」と並んで50年代をもう一方で特徴づけるとすれば、「兵営国家」ということになりましょう。いわゆる軍産複合体であります。すでにふれたとおり、戦後の政府支出は軍事支出を軸とし、これによって軍需産業が育成、強化される。そして軍部との間に特殊な関係が成立し、政策体系全体に影響を及ぼしてゆくと言われています。経済の軍事化のみならず、政治、社会、教育面における軍事的影響を警告する論者があらわれたのは御承知のとおりであります。つまり、50年代のアメリカ経済は「大衆社会」と「兵営国家」が並存していた。その両者がこの時期のアメリカ経済の安定成長を支え、かつそれを表現していたわけです。しかしやや立ちいってみると、すでに検討したとおり「兵営国家」が「大衆社会」を支える構造になっていたように思われます。

最後に、30年代と比較して50年代が「安定成長」を維持しえた要因を問題にしなければならぬでしょう。すでにみたとおり、その一つの要因としては、二つの戦争と政府支出の大規模な散布によって、消費需要が安定的に推移したことをあげられます。また、財政規模の巨大化とともに、いわゆるビルト・イン・スタビライザーが機能し、経済の安定要因となったこと。さらには財政支出が主として軍備にむけられたため、30年代にみられた民間企業の対立といった事態はさけられたし、一般に政府支出の増大に対する反発もやわらいだと考えられましょう。むしろ、すでに37～38年の恐慌時にみられたとおり、政府支出の増加そのものが心理的な好影響をもっていた。朝鮮戦争期などはその一例としてあげることができましょう。これに加えて、IMF・GATT に象徴される国際関係の枠組が、アメリカの対外援助＝ドル散布によってまがり

なりにその安定機能を発揮でき、アメリカ国内のインフレ的蓄積を少くとも抑制しなかった点もあげられます。

しかしおそらく最も重要な点は、以上の諸要因を背景として、戦後のアメリカ経済が一方で持続的な労賃の上昇を認めながら、他方でこれを物価に転嫁しうる構造をもち、このため利潤率が安定的に維持されえた、という事実ではないかと思われます。このようなインフレ的蓄積のもとで、少なくとも57年までは民間投資が比較的堅調に推移し、しかも政府支出が巨額に散布されていたことの中に戦後の「安定成長」を維持しえた重要な原因があったように思われます。

第一表 戦後アメリカ経済の成長

(%)

実質GNP (各年増加率)				製造業生産		製造業設備 投資 (実質)		個人所得		失業率 (年平均)	
循環の谷から ピーク		循環のピーク からピーク									
1921~29	6.0	1918~29	2.7	1921~29	86.7	1921~29	101.1	1921~29	38.3	22~29	4.5
33~37	9.5	29~37	0.0							32~37	20.4
38~44	11.7	37~44	8.6	49~57	56.4	49~57	54.6	49~57	69.4	41~45	4.0
47~53	4.9	44~53	1.5			うち耐久財	117.8			47~57	4.2
54~57	3.6	53~57	2.3	うち耐久財	72.2	非耐久財	22.5			1929	3.2
58~69	4.9	57~69	4.3	非耐久財	45.2					48	3.8
(49~57)	(4.3)	(44~57)	(2.1)							56	4.4

出所 GNP *Historical Statistics, Vol. I* P. 226~227

製造業生産 *ibid.*, P. 667~668 (生産指数)

設備投資 1921~29 Dept. of Commerce, *Survey of Current Business* March, 1941

49~29 Hickman, *Investment Demand & U. S. Economic Growth*, 1965, P. 224~225より

個人所得 *Historical Statistics Vol. I*, P. 224より (時価)

失業率 *ibid.*, P. 126-7, 135より

第二表 経済成長率の国際比較 (1950~60, 年平均増加率, %)

	アメリカ	日本	ドイツ	イギリス	フランス	イタリア	カナダ
G N P	3.2	8.6 ^a	8.6	2.7	4.9	5.6 ^b	4.0
従業員当り産出高	2.1	6.7 ^b	6.0	1.9	5.4 ^d	4.5 ^d	2.1
1人あたりGNP	1.4	7.0 ^c	7.1	2.3	3.9	4.8 ^b	1.3

(a) 1952年から (b) 1951年から (c) 1953年から (d) 1954年から

[出所] *Historical Statistics*, P. 225

第三表 1930年代の経済諸指標

	GNP (1958年価格, 10億ドル)				(1) 鉱工業生産 (35~9=100)						(3)		新規建設額 1957~ 9 価格	労働人口 (除: 軍人) 千人	失業者 (%) 千人	貿易額 (百万ドル)	
	総計	個人消費	企業 固定 投資	政府 購入	計	耐久財	非耐久 財	乗用車 百万 千台 ドル	(2) 鉄鋼 千トン	食料	繊維	1929=100				輸出	輸入
1929	203.6	189.6	26.5	22.0	110	132	93	4455.1(2790)	63,205.5	100	100	29,213	47,457	1,550(3.2)	5,241	4,399	
30	183.5	130.4	21.7	24.3	91	98	84	2787.4	45,583.4	...	...	24,511	48,523	4,340(8.9)	3,843	3,061
31	169.3	126.1	14.1	25.4	75	67	79	1948.1	29,059.0	91	87	19,559	49,325	8,020(16.3)	2,424	2,091	
32	144.2	114.8	8.2	24.2	58	41	70	1103.5(616)	15,322.9	...	...	12,350	50,098	12,060(24.1)	1,611	1,323
33	141.5	112.8	7.6	23.3	69	54	79	1560.5	26,020.2	82	85	9,232	50,882	12,830(25.2)	1,675	1,450	
34	154.3	118.1	9.2	26.6	75	65	81	2160.8	29,181.9	...	...	10,815	51,650	11,340(22.0)	2,133	1,655
35	169.5	125.5	11.5	27.0	87	83	90	3273.8	38,183.7	92	99	12,780	52,283	10,610(20.3)	2,283	2,047	
36	193.0	138.4	15.8	31.8	103	108	100	3679.2	53,499.9	...	...	18,938	53,019	9,030(17.0)	2,456	2,423
37	203.2	143.1	18.8	30.8	113	122	106	3929.2(2240)	56,636.9	104	106	19,051	53,768	7,700(14.3)	3,349	3,084	
38	192.9	140.2	13.7	33.9	89	78	95	2019.5	31,752.0	...	...	18,775	54,532	10,390(19.1)	3,094	1,960
39	209.4	148.2	15.3	35.2	108	109	108	2888.5	52,798.7	111	119	22,379	55,218	9,480(17.2)	3,177	2,318	
40	227.2	155.7	18.9	36.4	123	138	113	3717.3	66,982.7	...	...	23,217	55,640	8,120(14.6)	4,021	2,625

[出所]

(1)(3) 小松聡『アメリカ経済論』112頁, 113頁

(2) Hogan, W. T; *Economic History of the Iron & Steel Industry in the U. S.* Vol. 3 P.1142

その他, U. S. Dept. of Commerce, *Historical Statistics of the U. S., Colonial Times to 1970* (1975)

第四表 GNPの構成 (1958年価格, 10億ドル)

	1929		1937		1948		1957		1899	1920	1947
		%		%		%		%	~1908	~29	~55
個人消費	139.6	(68.7)	143.1	(70.4)	210.8	(65.1)	288.2	(63.7)	73.0	75.2	71.3
民間粗国内投資	40.4	(19.8)	29.9	(14.7)	60.4	(18.7)	68.8	(15.2)	19.3	15.7	12.4
非住宅固定投資	26.5	(13.0)	18.8	(9.3)	38.0	(11.7)	47.4	(10.5)	(13.5)	(10.0)	(9.0)
純輸出	1.5	(0.7)	-0.7	(-0.3)	6.1	(1.9)	6.2	(1.4)	0.9	1.1	0.5
政府購入	22.0	(10.8)	30.8	15.2	46.3	(14.3)	89.3	(19.7)	6.8	8.0	15.8
合計	203.6	(100.0)	203.2	(100.0)	323.7	(100.0)	452.5	(100.0)	100.0	100.0	100.0

〔出所〕 各年毎 Dept. of Commerce, *National Income and Product Accounts of the United States, 1929—1965* (1966), P. 4—5 より作成

平均 Hickman, *Growth and Stability of the Postwar Economy, 1960*, P. 183 より

第五表 製造業の生産, 雇用, 設備投資

	雇用 ⁽¹⁾ (千人)			生産指数 ⁽²⁾ (1957~9=100)			設備投資 ⁽³⁾ (10億ドル)		
	1950	1960	伸び率	1950	1960	伸び率	1950	1960	伸び率
製造業	15,241	16,761	10.0	75.8	108.9	43.7	7.39	15.09	104.2
耐久財	8,121	9,446	16.3	74.1	108.5	46.4	2.94	7.23	145.9
第一次金属	1,241	1,227	-1.1	99.9	101.3	1.4	0.72	1.82	152.8
加工金属	1,031	1,135	12.0	85.4	107.6	26.0	...	...	...
機械	1,218	1,473	20.9	75.6	108.3	43.9	0.41	1.25	204.9
電機	985	1,457	47.9	68.1	113.6	66.9	0.25	0.90	260.0
航空機, その他	468	1,074	129.5	26.1	93.4	248.5	0.09	0.46	333.0
自動車	801	717	-10.5	99.4	124.3	25.1	0.49	0.79	61.2
非耐久財	7,120	7,315	2.7	76.0	109.5	44.1	4.45	7.85	76.4
食品	1,780	1,783	0.2	80.5	106.6	32.4	0.78	1.34	71.8
繊維	2,457	2,156	-12.3	95.6	105.0	9.8	0.43	0.37	-14.0
化学	637	831	30.5	55.4	116.6	110.4	0.77	1.55	101.3
石油精製	220	210	-4.6	72.7	106.5	46.5	1.63	2.89	77.3
ゴム・プラスチック	308	378	22.7	69.7	111.0	57.3	...	...	...

〔出所〕 (1) Dept. of Commerce, *National Income and Product Accounts of the United States, 1929—1965*, P. 104~105

(2) Dept. of Commerce, *Business Statistics, 1969*, P. 16—18

(3) *Historical Statistics*, P. 942

第六表 鉄 鋼 業

	生産高(千ショートトン)		生産能力	操 業 率	設備投資	時 間 当	鉄鋼製品(千トン)	
	粗 鋼	圧延製品	銑 鉄	製鋼(%)	千万ドル	総雇用 コスト	輸 出	輸 入
1946	66,603	50,937	67,341	73 ⁽¹⁾	50	1,404 ^{ドル}	4,735	23
47	84,894	66,202	65,709	97	64	1,563	5,919	32
48	88,640	69,192	67,439	94	77	1,679	3,950	148
49	77,978	60,882	70,542	83	60	1,753	4,344	291
50	96,836	75,191	71,560	97	60	1,908	2,639	1,014
51	105,200	81,911	72,472	101	120	2,114	3,137	2,177
52	93,168	71,349	73,782	86	151	2,315	4,005	1,201
53	111,610	85,944	79,380	95	121	2,440	2,991	1,703
54	88,312	68,465	82,001	71	75	2,512	2,792	771
55	117,036	90,658	83,971	93	86	2,722	4,061	973
56	115,216	89,284	85,485	90	127	2,954	4,348	1,341
57	112,715	85,887	86,818	85	172	3,216	5,348	1,155
58	85,255	65,105	91,000	60	119	3,513	2,823	1,707
59	93,446	71,865	94,635	63	104	3,798	1,677	4,396
60	99,282	76,446	96,521	65	160	3,820	2,977	3,359

(1) 46~49. U. S. スチールのみ。

[出所] Hist. Stat. P. 693, 698

日本鉄鋼連盟資料, Business Statistics 1969

Hogan, Economic History of the Iron Steel Industry, P. 1653, 2035

第七表 自 動 車 産 業

	乗用車売上高		登録台数	平均車齢	製造後10年 以上のもの	Big 3 ① のシェア	②輸入乗用車 設備投資 (新車)	台 数
	台 数	価 額	(千台)	(年)	(%)	(%)	千万ドル	
1946	2,148.7 ^(千台)	1,979.8 ^(百万ドル)	28,100.2	9.0	34.8	85.5	59	1,375 ^台
47	3,558.2	3,936.0	30,718.9	8.9	...	84.8	50	1,456
48	3,909.3	4,870.4	33,213.9	8.8	41.9	80.9	47	28,047
49	5,119.5	6,650.9	36,312.4	8.5	42.3	85.6	35	7,543
50	6,665.9	8,468.1	40,185.1	7.8	41.4	87.0	51	21,287
51	5,338.4	7,241.3	42,255.2	7.1	...	86.8	85	23,701
52	4,320.8	6,455.1	43,653.5	6.8	27.4	85.8	86	33,312
53	6,116.9	9,202.6	46,251.5	6.5	23.6	90.5	99	29,505
54	5,558.9	8,218.1	48,286.3	6.2	18.5	94.4	130	34,555
55	7,920.2	12,452.9	51,951.4	5.9	12.2	95.2	113	57,115
56	5,816.1	9,755.0	54,003.6	5.6	9.8	94.7	169	107,675
57	6,113.3	11,198.4	55,692.9	5.5	9.3	93.6	106	259,343
58	4,257.8	8,010.4	56,644.6	5.6	9.3	86.7	56	430,808
59	5,591.1	10,534.4	59,321.7	5.8	11.1	81.5	64	668,070
60	6,674.8	12,164.2	61,307.4	5.9	14.9	84.2	89	444,474

出所 ① White, The Automobile Industry Since 1945, Appedix Table A 1 より

② Business Statistics 1969

その他 Automobile Facts & Figures, various, issues

第八表 航空機産業

	生産高(機)		売上高(百万ドル)				うち政府 (%)	設備投資 (千万 ドル)	雇用 (千人)
	合計	うち軍用機	合計	航空機	ミサイル	その他			
1946	36,418	1,417	...	...	...	...	...	237.3
47	17,739	2,122	...	...	...	...	4	239.3
48	9,838	2,536	1,493	1,359	—	134	79.2	237.7	
49	6,137	2,592	2,232	2,032	—	200	80.7	264.2	
50	6,200	2,680	3,116	2,731	105	280	83.4	283.1	
51	7,532	5,055	6,264	5,067	633	564	85.5	467.8	
52	10,640	7,131	10,130	8,442	776	912	84.6	670.6	
53	13,112	8,778	12,459	10,420	918	1,121	85.1	795.5	
54	11,478	8,089	12,807	10,460	1,194	1,153	84.6	782.9	
55	11,484	6,664	12,411	9,781	1,513	1,117	84.7	761.3	
56	12,408	5,203	13,946	10,485	2,206	1,255	82.6	837.3	
57	11,908	5,198	15,858	11,398	3,033	1,427	80.9	895.8	
58	10,938	4,078	16,065	10,582	4,036	1,447	82.5	783.6	
59	11,076	2,834	16,640	9,714	5,042	1,884	79.9	747.6	
60	10,237	2,056	19,162	9,126	5,762	2,437	78.3	645.7	

〔出所〕 *Aerospace Facts & Figures, 1964* など

第九表 国際収支

(百万ドル)

	民間経常勘定				民間 資本収支	政府 勘定	誤差 脱漏	流動性 収支
	商品輸出	商品輸入	貿易収支	経常収支				
1946	11,707	-5,073	6,634	7,552	-760	-5,726	195	1,261
48	13,193	-7,563	5,630	6,582	-1,079	-5,677	1,179	1,005
52	13,319	-10,838	2,481	3,794	-948	-4,493	601	-1,046
55	14,280	-11,527	2,753	4,180	-861	-4,967	503	-1,145
57	19,390	-13,291	6,099	8,167	-3,090	-5,714	1,157	520
58	16,264	-12,952	3,312	4,774	-2,914	-5,877	448	-3,529
59	161282	-15,310	972	2,454	-1,512	-5,097	412	-3,743
60	19,650	-14,744	4,906	6,609	-3,539	-5,663	-1,116	-3,711

〔出所〕 楊井・石崎編『現代世界経済論』258~9, 267頁より

＜編集後記＞

本号には鈴木直次所員のアメリカ経済に関する考察を寄せてもらった。この論考は昨年夏の社研の合宿研究会での報告をもとにしてまとめてもらいこれを頂戴したものである。鈴木所員が取扱っている1950年代は、また日本経済も敗戦後の混乱期をようやく脱却し、朝鮮戦争を機にして急速に経済復興をとげてゆき、やがて池田内閣時代の所得倍增政策によって、給料も増加したが物価も騰貴するということになり、賃金と物価とのイタチゴッコを繰返しながらの経済成長をとげてきた、丁度そうした時代に当たっている。日本経済の繁栄ぶりは敗戦後30年にして経済大国にまでのしあがり、今や貿易収支黒字国として日米両国の立場にも大きな変化がみられるにいたっている。

ところで、この経済成長の過程はまたインフレの進行の過程でもあり、紙幣の価値は大巾に下落の一途をたどってきて、1958年暮の発行当時は庶民には縁の薄かった一万円札も、今日ではまことに有難みの少ないものになってしまっており、日常の買物にも一万円札が何の抵抗もなく使用される時代になっている。そのためか、デノミ論が時折主張されているが、この高単位の物価が日常生活に定着しているところから、物の価値に対する感覚が鈍になってきていることは一般的に否めない。50年代末頃から外国で日本人がエコノミック・アニマル視されているということが言われるようになってきているが、これは勿論、高度成長を促した経済構造とそれともなう海外における商社員等の活躍といったことから来るものであろうが、一般の旅行者の海外における買物の態度にもその原因の一がありそれによるところが大きいのではなからうかと、ひそかに考えているところである。海外旅行ブームはこのところすさまじいものがあり、深刻な不況だといわれている最近においても、グアム、香港、台湾あるいはパリにと、団体旅行者は増こそすれ減じる気配はみられない。そしてこれらの旅行者が土産物を買う際に、つつい日本での4ケタ、5ケタの数字に馴れた感覚からして、2ケタ、3ケタの売値が大層安いものに見え、高価なものを大量に買込む、あるいは、その国の人々の平均的な生活程度について考えも及さないで、平気で当地の人々にとってはめったに手にすることもない大金の札を束にしてポケットから取出して、買物の品さだめをするといった光景を目撃してみると、日本人でありながら同胞の姿にいささかあさましいものを感じるほどであるから、これが外国人からみたらさぞや経済的な餓飢道に落ちた大量の群とみられるのではなからうかと、考え込まざるを得ないところである。鈴木所員の論考を読みながら、いささか素人談義を促発された次第である。(H・M)

神奈川県川崎市多摩区生田4764 電話 (044) 911-8480 (内線33)

専修大学社会科学研究所

(発行者) 大友福夫
