

政府・企業関係にかんする一考察

——第1次大戦時の合衆国産業動員——

小 野 秀 生

はじめに

公害問題、都市問題、物価問題など、現代資本主義の諸矛盾が顕在化するなかで、これにたいする政府のとりうる各種の公共政策や公的規制のあり方を問う議論が活発になされている。

一方では、社会の構成員の側から、彼らの生存権の名において、資本主義所有の本質的要素である営業の秘密に接近し、独占体による情報独占に制限を加え、これを統制する機構を設置して彼らの自治権と結びつけようとする主張が提起され、他方では、企業の側からは、こうした規制要求に応えるかのようにして、資本主義国家の官僚機構と独占体の経営組織を接近させ、この中で、行政上の秘密と独占体の営業の秘密を結びつけることによって、社会成員の監視からまぬがれ、むしろ、彼らの営業の自由権を一層大規模に拡大する対応形式を生み出す。

ところで、従来の大企業体制論は、この後者の傾向にみられる、行政上の秘密と営業上の秘密の合体、それら相互の接近を競争上の「個々の環」とする産業再編成、これらにもとづく大企業や金融資本の営業の自由権の合法的拡大という傾向をもっぱら「公共性」「収益性」「効率性」という側面で見てもうとしてきた。それらは中立的ないし公共的⁽¹⁾国家論を背景に、公共政策や公的規制をつうじて「社会的公正」を実現することを主張し、「私企業の活動範囲を経済システムの中に適正に位置づける」⁽²⁾効率的資源配分、「公的セクターと私的セクターのバランス」に国家の役割をみとめようというものであった。また、企業規模の巨大化にともなう企業の硬直化や体質に、市場機構をつうじた採算性をもちこむことによっていたずらに「企業の外部性」（公共性）を抱えこむことなく、流動的体質を身につけることを予定するものであった。

しかし、ほかならぬこの過程こそ、独占体や金融資本の公金私消の合法化や、それにとともなう競争の無政府性によって一層の不能率、寄生性、行政上の秘密と営業上の秘密を一体化させることによる社会の成員との対立が一層拡大するという資本主義的官僚的統制にとともなう固有の論点は全く欠如している。

こうした官僚的統制でもっとも注目される典型は、戦時における産業動員体制である。それ

は、戦時という条件を最大限に活用することで、国防を軸とする行政と産業の一体化をつくりだしていくが、これらは金融資本の組織性に依存し、それに応じて産業動員体制を整備していくという点で特徴的である。

小論では、この戦時という「緊急」時において果される産業動員の動向をつかむことによって、今日では、一つの「恒常」的体制にうつしかえられている政府、企業関係における公的規制、「計画」経済とよばれているものの本質的性格を理解する手がかりとしたい。

I 第1次大戦と戦時産業局の形成

第1次大戦の勃発の当初、アメリカは1913—14年の不況の延長上にあっただが、ヨーロッパにおける戦時需要の拡大、さらに、アメリカ自体の参戦により工業と農業の拡大、平時産業から軍事産業への転換、再編を大規模にすすめた。S. クズネックの推計⁽³⁾によると、1914年から18年までの国民総生産の増加は15%であるが、主要原料と食料、戦争に必要な物資の生産の伸びは急速であった。たとえば、1914年から1917年の間、鉄鉱石は4143万9000ロング・トンから7528万8000ロング・トン、銅、11億5013ポンドから18億8612万ポンド、亜鉛、38万万ショート・トンから58万トン、瀝青炭、4億2270万トンから5億5179万ショート・トン、石油、2億6576万バレルから3億3531万バレル、小麦、7億6338万ブッシェルから翌年には10億2580万ブッシェル、トウモロコシ、24億から30億ブッシェル、等々に拡大した。その結果、貿易面では、戦前の4億5000万ドル水準の輸出超過は、1917年には35億ドル以上にのぼった。

こうした生産、貿易の急激な拡大は、資本主義に固有な無政府性、不均等発展を激しくしないわけにはいかない。参戦にさきだつ1914—17年の間、船舶の不足が決定的となって、急拠、1916年9月に、商船隊の拡充、海運規制の強化をはかるために、合衆国船舶院を設置し、17年4月の参戦になって、船舶院の子会社、合衆国緊急商船公社を資本金5000万ドルで設立して商船建造に当らせざるをえなかったのである。また、私的な会社の商船にたいし、財務省の中に戦時損害保険局（Bureau of War-Risk Insurance）を設け、国家的保険業務を行うことによって、交戦地域における私的営業活動を保証しなければならなかった。これは、ある面では、私的な会社の「戦争協力」という「産業動員」に、「損害」を保障する形式で国家の活動と一体化させたものとして注目されよう。

さて、アメリカ自身の参戦にともなって、政府の産業動員計画が直面した第1の困難は、船舶拡充など運輸問題のほか、産業動員上、戦略的重要性をもつ企業も、そうでない企業も、旺盛な対欧需要等に促されて、一般には政府の動員計画には支持の必要を感じなかったといわれる状況があったことである。

「U・Sスチール、スタンダード石油、インターナショナル・ニッケルその他の企業は、利益の多いヨーロッパの軍需生産にあわただしく没頭していた。そこで、それらは、コーフィン、バルチ等の努力に反対する理由はもたなかったが、他方では、彼らを支持する直接の理由

もなかった。アメリカが実際に参戦するまで、彼らは彼らの軍備拡充活動をこうした専門家たちの仕事に合体し、公然とあらわれる必要はなかった。アメリカの参戦から戦争の終結にむけて、大企業の経営者たちをして、企業・政府・軍事施設を調整したシステム計画に協力させることを説得することが、国防諮問委員会、国防会議のバルチ、コーフィン、ウイラードなどの主要な仕事であった。⁽⁴⁾」

第2に、巨大独占企業のこうした傾向に加えて、行政機構内部における各セクションの相互の競争・対立の無政府性もきわめて激しかったことである。

「1918年初めまで、軍当局の調達における混乱は非常なものであったので、軍当局自身も2省の間で問題を調整するために優先委員会をみとめることを公式に協定した。軍の調達機構の役人たちは、当初、彼ら自身の間だけで矛盾を解こうとしていた。そして、これが不可能であることが判明してはじめて、優先委員会をみとめたのであった。⁽⁵⁾」

このように、アメリカにおける産業動員の整備は、資本主義的生産に固有の無政府性に加えて、行政機構・軍当局の相互の競争や無政府性を調整し、整備していくことと結びついて提起されたという点で特徴的であった。

そこで、1916年10月11日、国防会議が、陸軍、海軍、内務、農務、商務、労働の各長官によって編成され、同時に、軍需品製造、輸送、技術・教育、医療、原料、補給品、労働の7つの機能別に区分された部分からなる国防諮問委員会（Advisory Commission）が組織され、以上にのべたような諸矛盾の調整に当たった。とくに、ACは、こうした矛盾調整を幾多の「インフォーマル・グループ」の組織によって果そうとしたが、この下部機構の1つ、戦時産業院（WIB）は、原料部門を担当した、B. M. バルチを中心に組織され、アメリカ産業動員の中核的位置をしめた。WIBも、1917年7月に、インフォーマルな形式で出発したが、1918年3月には、ウイルソン大統領の直轄となって機能していったという事実に示されるように、行政機構の中でその比重を急速に高めていった。これは、産業動員上、不可欠とされる軍と産業の双方の情報を集中的に管理し、行政全般の秘密と、産業「経営体」の「営業の秘密」を一体化する位置をしめたことによった。また、原料の割当てという業務をつうじて、「政府の必要とする軍需産業の手形交換所として活動し、軍需をまかなう最も効果的な方法や、生産を増強するための最善の手段、方法を決定する」⁽⁶⁾位置にたったのである。

「戦時産業院の目的は、政府の業務を促進することを、戦時調達にあたっている諸省に必要とされる援助を与えること、指定された重要業務の処理の要求にたいして、商業的産業的活動に関心をはらわない政府当局者に明瞭に割当てて委託すること、政府に代って実際の購入契約から産業委員会を分離させることがあることを明らかにさせることである。それは、現行法の下で可能なかぎり明瞭に効率的な活動するための責任をもちこむだろう。それは、産業や労働の代表者が利己的に政府の処理にゆだねたサービスを最小なものにしてしまったり、緩慢なものにしてしまったりしない。⁽⁷⁾」

戦時における動員の仕事を効率的にすすめるために生まれた、WIBが、行政機構内でその比重を高めていくにあたって、必ずしも、既存の行政機構の内部からではなく、むしろ、その外部にたった組織で、一部に従来の行政機構の機能を代位しつつ、外部で作りだされたインフォーマルな組織や協定によって、行政機構の調停にのりだし、行政機構自体の集中性を強化していったという以上のような事実は、政府と産業の産業動員過程における協力関係や、政府と企業の分担関係としてとりあつかわれるものの性格を典型的に示すものであろう。ここでは政府と産業、政府と企業という形式的に対立してみえる関係以上に、その内実として、行政と産業経営体に関する情報の管理をつうじた利害の一体化が系統的につくりだされ、それにもとづいて産業動員体制の整備がはかれるという事実をみることができよう。

産業動員の整備過程が、政府と産業「経営体」の情報管理の一体化と利害関係の調整をはかりつつ進むというこの傾向は、他方では、この過程で用いられる、優先政策や徴用・調達における価格政策の部面に、こうした調整・整備過程がどのような反作用をもたらすかの問題としてあらわれる。優先政策や価格政策を基準としてなされる産業動員が、たんに、政府・企業の「効率的な戦争体制」への分担にとどまらず、これらはまた、私的企業の官金の私消とその合法化、他方で、新しい水準での競争戦への準備と社会的無政府性、非効率をもたらすものであることを次にみなければならぬ。

Ⅱ 優先政策の展開

優先制度は、徴用とともに WIB が産業動員にあたって用いた2つの槓杆であって、WIBの「実験の心臓」であった。もっとも、この優先制度による、人員、資金、物資、資源の割当ては、さきにみた、産業と行政の両面における無政府性と競争関係を反映し、たえざる変更と調整、再編成を必然とした点で特徴的であった。

まず、1917年の参戦後、4月25日に、ACが民需部門の削減を発表するに及ぶや国防会議の下部機関であった総合軍需局（GMB）が、輸送と製品の優先制の基礎的分類計画をつくった。この計画は、主として軍需品輸送にかぎられるもので、(1)陸軍、(2)海軍、(3)連合国にたいする商品供給のための約1000の輸送手段に優先制を適用しようとしたものであった。ダニエル・ウイラード（ボルチモア・オハイオ鉄道社長）を中心に、農務、内務、商務省の代表とGMBとからなる運輸委員会が輸送の優先制を決定するためにもうけられた（5・18）。これにはFTCのメンバーも参加し、優先制の「3の試験的分類」を行った。それは、つぎのようである。⁽⁸⁾

- | | |
|-------|-----------------|
| クラス A | 軍需的必要プロジェクト |
| クラス B | A以外の国家的必要プロジェクト |
| クラス C | その他 |

そして、これら、A、B、C、の各クラスは、「緊急の必要」、「将来の必要」、「その他」

に分類し、基本的には軍事的関係が優先順位の上位におかれるよう配置された。この試験的方法で、1日当り30～40件の優先制順位決定を処理したといわれるが、⁽⁹⁾ここでも2つの困難に直面していた。

第1は、陸軍や海軍は、GMBをとおさず、直接製造業者と交渉をもち、こうした行政機構の混乱が企業にもちこまれたという事情である。

たとえば、プレスト・スチール・カー社のいうところでは、同じ機械が陸軍、海軍、軍検査官、優先委員会より督促されたという。他方では、彼の工場へ鉄鋼はでたらめな仕様に到着した。ここでは、中央購入局と優先局が対立した状況であることによっても、産業の側での混乱要因となったという。

第2に、産業界にも、「しかし、行政的混乱や全般的な企業の抵抗は、戦時生産を極大化することについて、あいまいな気分が支配的であった。優先政策が実施されても、それらはあいまいかつでたらめであった。鉄鋼や銅の価格は安定していたが、配分の過程には干渉がさけられなかった。」⁽¹⁰⁾つまり、鉄鋼等原料の割当・統制を欠いて、産業動員はすすまないことを示していたのである。

CNDの下部機関として、優先委員会は、9月25日、「鉄鋼について」という最初の優先順位を発表した。

ところで、この優先委員会は、その後9ヶ月に2回、優先制回状をまわしたが、にもかかわらず、その権限という点では、「製造業者やその他の者をその回状に順わせることを強制する法律」の根拠もなく、むしろ、インフォーマルな形式におかれた点で特徴的であった。

「だから、あなたは、それがたんなる要求の形をとることをご存知だろう。しかし、私は、陸軍長官、海軍長官、CNDの承認は実際上の応諾を保障しているものと信じている。」⁽¹¹⁾

のちに、1918年の9月になってWIBが公式にすべての指示されたオーダーを調整する責任を担当することになったが、むしろ、インフォーマルな会合での協定によって処理することを旨としていたという事実は、むしろ、無政府性のもとで、利害関係の調整のついたところから、強制力によるよりはむしろ便益の力によって優先制度を整備していったことが注目されなければならない。

「もし強力な産業巨人が委員会の仕事に絶対的に反対している状況ならば、不可能な状況であつたらう。規制は、彼らとの相談で計画されねばならない。業界団体組織毎の統制は、優先委員会とWIBの部門担当者との協力関係をすすめた。部門担当者はどの工場においても生産の縮少・拡大の相談をうけるのだから当然であらう。彼らは産業状態にかんする最良の情報源であつたし、当該産業の可能、不可能についても優先委員会よりもよく熟知していた。」⁽¹²⁾

みられるように、産業動員過程における行政機構とそのインフォーマル・グループの競合関係は実態として、巨大企業の「経営情報」の集中とその組織性に依存して調整され、産業動員の「計画性」が高められていくことが明瞭に示されている。WIBや優先委員会が法的強制力

をもたないでも、産業動員の「計画的組織性」を発揮することのできた根拠はここにあった。

1918年3月、ウイルソン大統領は、こうした、インフォーマルな形式でのWIB及び優先委員会にたいし、「必要な場合にはいつでも、生産、分配、物資の割当（その物資の供給が不足している時）について、購入機関に迅速に保障するために、臨時的又は恒常的をとわず、優先制を決定する⁽¹³⁾」責務をおわせた。

この新たな優先委員会は、その後、6カ月の間に56の回状を發し、民需部門の統制につとめ、優先権リストを開発させた。それによると、その最終的なものでは、73産業部門、700の独立工場が戦争目的へむけて動員された。同年7月18日には、優先委員会は、1901件の優先権請求をうけたが、これは1日当りの最高件数であった。また、9月30日には、1日当り最高2121件の証明書を發行した。

ところで、優先政策の実施において、いま1つ重要な障害は輸送問題であった。

チャールズ、K、フオスター（優先委員会副主任）によると、「優先委員会は他のいかなるものよりも——石炭やその他の全てのものの自動車を手に入れることよりも、鉄道とのトラブルが多かった。優先委員会は、交通をうまく処理できなかつた⁽¹⁴⁾。」という。

政府は、一層集中的かつ統合的な計画を準備したが、鉄道の優先制を決定する権限は、鉄道本部がもっており、WIBはこの機関に依存せざるをえなかつた。

この点で、1918年3月21日に鉄道統制法（Railroad Control Act）を制定し、この法律によって、(1)接收された各鉄道は、1917年6月30日に終わる3年間の平均営業収益を越えない交付金を受けとること、(2)、鉄道の運営をまかなうために5億ドルの回転資金を創出すること、(3)、講和条約批准後1年9カ月以内に所有者に返還されること、(4)、政府統制の開始のときと同じ修復状態で返還されること、(5)、ICCは、料金固定化の権限は剝奪されるが、その他の権限は保持されること、等からなる鉄道の政府管理が実施されたことに注目しなければならない。⁽¹⁵⁾政府管理によって、戦争遂行上、駅、設備、修理工場の共同利用、輸送の統一的調整、購入設備の規格化等の効率を発揮しただけでなく、この政府統制は、他方では、この26カ月の間に、収入を上回る運営費の赤字9億ドルを支払い、しかも、貨物運賃の25%引上げ、旅客運賃マイル当り3セントの引上げを実施し、さらに、戦後の返還にあたっては特別補償を支払った。⁽¹⁶⁾ハインズによると、「連邦統制が終ったとき、鉄道の資産が破産状況にあったという主張は、なんの根拠もないことであり、これはその後のできごとと分析にたってはっきり否定された。」とのべている。⁽¹⁷⁾

みられるように、産業動員上、ネックであった鉄道統制にあつては、この間、破産的状况にあった私的企業を肩がわりし、国家資金を支出することによって、私企業の無政府性を集中的に管理し優先制の楨杆としたのである。

こうした条件を前提に、1918年7月1日に、優先委員会は、自動優先制計画を回状第4号をはじめとして開始した。これは、全優先順位を5大分類した優先表である。

政府・企業関係にかんする一考察

すなわち、クラスAA、クラスA、クラスB、クラスC、クラスDに分けられ、それらは、さらに、クラスAA—1、AA—2等々に細分されている。

たとえば、AA—1分類の優先証をつけてもらった鉄鋼用のオーダーは、Bクラス・オーダーをえた競争相手に優先した、鉄鋼供給をうけ、また、クラスA内でも、陸軍、海軍、緊急船舶院は、A—4の他に、A—5の例外的格付けを取得したが、こうした事実は、競争関係にたつ企業相互や、軍当局の間で、優先制度のインフレ化という形での競争を不可避的によびおこすものとなった。

他方では、WIBや優先委員会にとって、いま1つ大きな問題は、産業動員上、重要視されない産業の問題である。このためには、1918年6月、優先局に産業調整委員会が組織され、提起された操短に適応させる勧告を行った。基本的方針として、優先委員会は、「保全計画を追求することを約束した産業には、燃料又は原料物資に一定の優先的措置を考慮するだろう……その究極の目的は、戦時中、それらの大部分がやってゆける程度の物資をいつもみとめていることであった。セメントについては、戦争に必要な分だけは十分に保障し、そこで縮小計画に応じたものと契約した。ストーブ生産は、1918年の第4回期には、1917年の12分の4の50%の生産水準に削減させた。……それをクラスCに格付けして、そのストックにまにあうように配置した。」⁽¹⁸⁾という。

これと対照的なのは、乗用車生産の25%への削減の交渉過程である。C. D. カフは、これについて詳細なケース研究を行っているが、われわれが興味をひかれるのは、つぎの諸点である。

- (1) 「そのような削減はほとんど影響はない……というのは、ほとんどすべての会社は、すでに彼らの計画を縮小していたから（注——フォード等は、すでにリバティ・エンジン等の生産に転換していた）」⁽¹⁹⁾
- (2) 「保全部門による自主規制のそうした全ての試みは、その実行をインフォーマルな約束によって励行できる業界組織の能力に依存した。」⁽²⁰⁾
- (3) 「企業経営者は明らかに自動車産業にかんする独断的な規制よりも説得という方法をのぞんでいた。」⁽²¹⁾

このようにみてくると、WIBや優先委員会のメンバーを介する「説得」と「交渉」は、行政活動と企業活動をますますつよく一体化し、この際、原料割当と輸送統制を介する「ロビー活動」が、行政の秘密と営業の秘密を結合する環であったことは明らかであろう。

Ⅲ 価格調整政策

優先政策と徴用を2つの槓杆とする産業動員は、同時にまた、価格を基準として調達や動員にもなう生産の無政府性や産業部門間の不均等発展、企業相互の競争条件への介入を必然にする。この場合、どのようにして、独占体に独占的超過利潤を保障した独占的市場価格として

の価格が実現されるか、あるいは、軍需動員にともなう政府の調達価格として実現されるかが1つの必要な問題である。他方では、全般的な軍需動員にともなう産業の不均等な発展にともなう過少生産・超過需要の傾向も発生し、そこから投機的な価格傾向のつくりだす高い危険性をどのように統制して産業動員体制づくりに結合していったかが問題である。

産業動員過程における価格統制は、以上のような意味においても、政府と独占体の一体化がどのようにすすむかを示す典型をわれわれに示してくれる。

戦時動員にともなう全般的な価格の上昇傾向、とりわけ戦略物資である鉄鋼・銅の暴騰に対して、1918年3月にはオーバーマン法の議会での通過をうけて、WIBに価格調整委員会(PFC)が組織された。

この委員会の任務は、

- (1) 「基礎的物資」の価格に助言を与えること、
- (2) 価格政策の調整機関として活動すること、
- (3) 要求によって特殊な軍需契約を吟味すること、
- (4) 徴発された商品の価格を固定化させること、

であった。⁽²²⁾ところで、PFCの委員長、R. ブルッキングスによると、PFCは、以上の仕事を担当するにあたって、その目的は、たんに産業動員にむけて戦時における「産業の安定化」を実現するばかりでなく、「戦争が終わった時、それらが正常な過程を再びはじめるのに十分に地についているようにすることにある」⁽²³⁾とのべており、これにみるかぎり、将来への対応を折り込んだ上での産業安定化に価格統制を活用しようとしていたといえる。

R. D. カフもこの点を認めて、産業調整委員会が、戦後の交易条件・競争の予想のもとに、国の産業構造維持政策として機能させようとしたことを強調している。⁽²⁴⁾

さて、価格調整委員会がWIBの一部として、軍需動員にともなう政府・軍の調達価格を検査し、あるいは、重要物質の価格を統制するにあたって、「基準価格(Base Price)」を設定したが、これは、「公平な価格」を内容としていた。これについて、ブルッキングスは、つぎのように説明している。

「基準価格は、我々がなしうるあらゆる証拠を聞きとり、あらゆる情報をえたのちに、我々が公正であると考え、あなた方が公正であると思えるような価格である。⁽²⁵⁾」

みられるように、「政府機関」である価格調整委員会と「産業」とが、「あらゆる証拠」や「情報」にもとづいて「同意」された価格であることがきわめて明瞭に語られている。こうした「同意」のためにも、一方では、委員会の側からの「活発な説得活動」がくりかえされ、他方では、産業界からは「ロビー活動」が行われたのは当然であって、つぎの会話は、こうした事情をよく説明してくれる。

「そこで、説得活動をつうじてこれを実現しようとしたブルッキングスは、アルコールとつぎのような会話をしている。

デービス あなたは、どれくらいの期間——3カ月又は6カ月のいずれか、そうした
いのですか？

ブルッキングス あなたのお好みはどうですか？

1918年5月のアルミニウム協定の後、ブルッキングスはウイルソンにつきのように書いている。『アルミ生産は、実際、1つの非常に強力な会社の手の中にある独占です。しかしながら、その政府にたいする態度は、ある程度、愛国的かつ自由主義的⁽²⁶⁾でした。』と』

かくて、産業動員における行政上の秘密と、企業と産業全般についての情報を知りつくした上で、将来にわたる需要条件を予測にもとづいて把握することによって設定されされた「公正な価格」は、行政上の便宜や国家資金に支えられた独占的市場価格として形成される条件を独占しているといえよう。むしろ、こうした行政上の情報の便宜や国家資金に支えられていることから、無制限な独占的高価格が一方向的に設定可能へいうわけではない。たしかに、行政上の便宜や国家資金への寄生によって高い価格を維持し、合法化されているが、他方では、こうした「寄生」が、財政危機や行政の「効率化」の要請に反作用するのであって、この国家資金や行政の便宜の独占という見地からも、財政危機克服、行政「合理化」の一環として、価格統制過程にも反映せざるをえない。だが、こうした側面は、第一次大戦時の産業動員過程で必ずしも十分展開されたとはいえない。価格調整委員会の経験の中でもこうした意識の萌芽もみられるが、にもかかわらず十分に機能しなかったことが一般的である。

L. ハニーによると、「しばしば、特殊な政府部門、たとえば海軍の如きは、低価格を保障することに直接の関心をもっていた。……もし、その量が小さくて、生産物のどの部分も影響をうけないほど小であるとき、それは協定に達するのが容易だし、そのような場合、しばしば政府にたいし譲歩がなされたが、他の場合、政府は可能なかぎりの最低価格を保障させるような調整や試みを行な⁽²⁷⁾なかった。」という。こうした場合に、政府が国营部門を活用して、効率的「政府経営体」によって果された「効率」を民間部門にも強制するために、対抗的な「競争条件」を導入して、合理化圧力を価格面で加えていくことは、海軍省時代のルーズベルトの実験によってすでに行われ、その後の一層の「分権管理」的方式の発展によって、公的部門・私的部門を相互に競争させる方式が追求されるにいたったことと対照的であったといわねばならない。第一次大戦時産業動員では、むしろ、当時の独占体制内部の生産力水準を反映し、そのもとでの無政府性の克服策の水準を反映して、もっぱら、それらの「自発的協力」の形式が支配的であったことに注目してよいであろう。

産業動員に過程における価格統制の今1つ重要な側面は、中小生産者たちの価格の統制という問題であり、さらには、労働者の賃金の統制という問題である。

前者の問題についていえば、その統制の形式は、これら産業部門を効率的に「組織団体」にまとめるよう指導し、これとの協定にこぎつける方式がとられた。

たとえば、靴メーカーとの価格交渉は、業界を単一の機構にまとめたものとみなして、協

定に導こうとしたことがきわめて明瞭に示されている。⁽³⁰⁾

ピーク もし、会社が1社だけだとすれば、もしあなたがその1社を経営しているのだとすれば、そして絶対的な独占を行っているとしたら、あなたは、今のような行動はとらないでしょう。

マツケレウエン それはそうです。

ピーク じゃ、需要の法則と競争の条件は中止されねばならないし、そして、我々は、この競争状態、障害にたいし、応急証明を発行し、それを戦後に支払うことに賛成しましょう。そこで、暫時、あなた方は別々の会社を代表するのではなく、……あなた方が1つの会社を運営するように、その産業を運営することに賛成します。

結果として、この業界は、3ドル以下、3～5.95ドル、6～8.95ドル、9～12ドルの4つの価格領域をもつ、A, B, C, Dの4クラスに規格化された製品の生産のみが価格協定にあたってみとめられた。このように、価格の統制をつうじて、業界を団体にまとめる圧力をかけ、しかも、製品の規格化、標準化等の効率をあげていく槓杆として価格調整政策が位置づけられた。こうした場合、発生する投機的活動の可能性を、価格の固定化、製品の規格化等をおしすすめることによっておさえこもうとしたのであった。

以上、価格調整委員会による価格統制は、一方で、巨大企業にたいしては、彼らの営業の秘密に手をふれることなく、むしろ、行政上の便宜や産業界のあらゆる情報の独占を前提に、独占的超過利潤をおりこんだ独占的市場価格、調達価格を自発的交渉の形式で保障し、それによって彼らの将来にわたる営業の自由権の一層の拡大を保障している。他方では、中小生産者にたいしては、価格を基準として、これも任意の形式をとりながら一方的に法認された価格によって、当該産業の「種別」的再編に決定的圧力を加えて、彼らの営業の秘密も、営業の自由権も大幅に制限されていることがあきらかとなった。

こうした論点にみるかぎり、戦時産業動員は、政府と巨大企業の一体化をつくりだすことによって、産業動員計画の「計画性」を発展させるのであるが、これは、動員体制整備の過程での無政府性の克服が、行政と企業経営体の「営業の秘密」の互いの接触をつうじて、排他的に独占され、これにともなって、排他的な国家資金や行政の便宜の独占が保障される度合に応じて行われること、この接点に、WIB、優先委員会、価格調整委員会の活動の「特殊な意義」があったことを明らかにしえたと考える。

〔注〕

- (1) 大企業体制にともなう弊害に対し、J. K. ガルブレイスは、「新しい社会主義」を標榜する「改革の一般理論」を近著で主張しているが、この改革論を専ら公共国家の視点から行っている。「国家を公共目的のために更生させることによって初めて国家の行動を必要とするこれらの改革を具体的に考えることが可能となる。……まず第1に、市場体制の力と権限を思いきって強める必要がある。いいかえると、計画化体制との関連で市場体制の発展を積極的にはかり、それによって両体制間にみられる、体制に根ざした発展の不均等を、この面から縮めていく必要がある。……次にくるのは、計画化体制にたい

政府・企業関係にかんする一考察

する政策である。そのねらいは、計画化体制の目的にワクをはめること——つまり、公共の利益を自分で決めるのではなく、これに奉仕するように仕向けていくこと——にある。……最後に、経済全体を管理する必要がある。問題は1つの経済でなく2つの経済——市場に従属する経済と、市場を構成する企業によって計画化されている経済——を管理する点にある。」 J. K. Galbraith, *Economics & The Public Purpose*, 1973, 久我豊雄訳「経済学と公共目的」1975年, 305—306頁。

- (2) 今井賢一, 「現代企業論」『現代経済学』No. 14, 1974年,
- (3) Simon Kuznets, *National Production in Wartime*, p. 148
- (4) Robert D. Cuff, the War Industries Board, *Business—Government Relations during World War I*, 1973, p. 42
- (5) *Ibid.*, p. 196
- (6) G. B. Clarkson, *Industrial America & the World War, The Strategy behind the Line, 1917—1918, 1923*, p. 37
- (7) R. D. Cuff, *op. cit.*, p. 109
- (8) *Ibid.*, p. 91
- (9) *Ibid.*, p. 92
- (10) *Ibid.*, p. 192
- (11) *Ibid.*, p. 193
- (12) *Ibid.*, p. 201
- (13) *Ibid.*, p. 197
- (14) *Ibid.*, p. 198
- (15) 戦前のわが国における鉄道国有化問題の論義に関連し、アメリカを含む各国の第1次大戦前後の国有化・国家管理を討究した文献は多い。大槻信治「交通統制論」(昭和11年), 田中喜一「各国陸上交通統制策」(昭和18年)など。
- (16) George Soule, *Prosperity Decade*, p. 36
- (17) Walter D. Hines, *War History of American Railroads*, p. 120
- (18) R. D. Cuff, *op. cit.*, p.202
- (19) *Ibid.*, p. 207
- (20) *Ibid.*, p. 215
- (21) *Ibid.*, p. 219
- (22) *Ibid.*, p. 225
- (23) *Ibid.*, p. 229
- (24) *Ibid.*, p. 220
- (25) *Ibid.*, p. 225
- (26) *Ibid.*, pp. 229—230
- (27) Lewis H. Haney, *Price-Fixing in the United States during the War*, III “Political Science Quarterly” Sept. 1919, p. 447
- (28) 池上惇「現代資本主義財政論」(昭和49年)106—111頁
- (29) 分権管理方式が、政府の予算管理システムとして導入される一原型としての論評は、拙稿「GMにおける基準価格制度の形成と管理機構」島恭彦他編『財政危機の国際的展開』(昭和49年)を参照されたい。
- (30) R. D. Cuff. *op. cit.*, pp. 236—237