

# 經濟論叢

第十四卷 第一號

---

概念としての帝國主義……………	静 田 均	1
租税と利潤の費用化……………	島 恭 彦	18
社会保険概念についての一考察……………	与 田 柁	25
ドイツ民主共和国における社会主義 工業管理制度の發展について……………	金 鍾 碩	44
課業設定の評価……………	小野寺 孝 一	61
アメリカの産業構造と八大財閥の変遷 ……………	金 田 重 喜	72
社会主義再生産の特有法則と經濟的範疇(-) ……………	長 砂 実	93
<b>書 評</b>		
F. E. ハイド『ブルー・フェネル』……………	山 田 浩 之	104
京大經濟学部創立四十周年記念記事……………		109

---

昭和三十四年七月

京 大 學 經 濟 學 會

## アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

金 田 重 喜

## I は し が き

大恐慌とその改良主義的危機克服策としてのニューディール、次いで第二次大戦とその後の「平和時」の恒久的半軍事経済への移行が米國経済の構造に大きな変化をもたらした事は云うまでもない。所得革命論、株式民主化論、経営者革命論、銀行支配消滅論、人民資本主義論等はこの「構造変化」の代表的「理論」であるが、本稿では経済構造変化の一面として、この時期に米國の各財閥がどの様に不均等發展したか、その理由は何かを考察する事にしよう。

この考察を行う第一の理由は、財閥の理論的実証的研究を前進させる事が現代資本主義研究の鍵ではないかという事である。人民の内部に矛盾がある如く、支配階級<sup>1)</sup>独占資本家階級の内部にも矛盾があり、これは其々産業的金融的利害に従って各財閥の対立(お互の間での)と統一(労働者階級その他の勤勞

市民諸層に対する)として現われている。そして各財閥の最大限の「支配利潤」を求めめる運動が、所謂最大限利潤法則の本質とその形態を明らかにすると思われるからである。(この三つの源泉は既に説明済である。)

又各財閥はその産業的金融的利害に従って異った諸要求を政府に提起し、その実現の為に大衆に訴え、大衆を動員して相戦っている<sup>2)</sup>ので、各財閥の産業的金融的特質を明らかにする事は、支配階級の内部矛盾を明らかにし、現代國家の経済・財政・金融・外交諸政策の矛盾を解明する基礎となるからである。

第二の理由は不均等發展法則への接近を試みる事である。経済的政治的發展の不均等性は帝國主義の一大特徴とされているが、この法則の理論的実証的研究は少数の秀れた研究を除き殆んどなされていないからである。

それでは八大財閥の不均等發展を統計的に考察する事から始めよう。

(1) Victor Perlo, *The Empire of High Finance*, p. 54. 拙稿  
 ウィクター・ペーロ「最高の金融帝国」(経済論叢第八二  
 卷第一号所収)参照。(最大限支配利潤法則の理論的解明  
 は他日を期してゐる)。

(2) H. B. Gram, *Экономическое Положение Конгресса в  
 СССР*, стр. 38. 邦訳大月版二四八頁。

(3) マルレーン選集第二巻五〇〇頁。

(4) レーニン二巻選集第一巻第六分冊二二五頁。

(5) 例えば高恭彦教授『現代地方財政論』。

## Ⅱ 八大財閥の不均等発展(統計的考察)

一九三九年に發表された、最も著名な財閥の研究である全国  
 資源委員会の『アメリカ経済の構造』はアメリカの金融寡頭制  
 の中心として、モルガン第一ナショナル、ロックフェラー、  
 クーン・ロエブ、メロン、シカゴ、デュボン、クリーヴランド、  
 ポストンの八財閥をあげ、これらが最大二五〇社の全資産の六  
 二%を支配していると述べ、一九三五年現在の支配資産を部門  
 別に表示している。(第1表参照)

この研究は最大二五〇社以外の小会社と共同支配の会社を除  
 外しているので、若干不十分ではあるが当時の各財閥の大体の  
 力関係を表現していると云つて良いであらう。

ここで第一に確認しておきたい事は、最も強大なモルガン

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

第1表 八大財閥の支配資産(百万弗) 1935年

	産業(46社)	公益(20)	鉄道(14)	銀行(16)	合計
1. モルガン 第一ナショナル	{3,920(13) %15.7	12,191(12) 47.9	9,678(6) 39.9	4,421(5) 18.6	30,216(36)
2. ロックフェラー	{4,262(6) %17.1			2,351(1) 9.9	6,613(7)
3. クーン・ロエブ	{ %}	342(1) 1.3	9,963(7) 41.1	548(1) 2.3	10,853(9)
4. メロン	{1,648(9) %6.6	859(2) 3.4	153(1) 0.6	672(2) 2.8	3,332(13)
5. シカゴ	{858(4) %3.4	813 3.2		2,597(4) 10.9	4,266(11)
6. デュボン	{2,232(3) %8.9			396(1) 1.7	2,628(4)
7. クリーヴランド	{1,066(7) %4.3			338(1) 1.4	1,404(8)
8. ポストン	{425(4) %1.7	554(2) 2.0		740(1) 3.1	1,719(7)
合計	{14,411 %57.7	14,759 58.0	19,794 81.6	12,061 50.7	61,025

National Resources Committee, *The Structure of American Economy*,  
 Part 1, pp. 314, 161. より作製( )内は社数, %は支配率。

第一ナショナル(ピーカー)財閥は最大二五〇社のうち三六社を支配し、産業、公益、鉄道、銀行とあらゆる分野で優位を占め、特に公益と鉄道で圧倒的な強味を持っている事である。

第二に、総資産において第二位にあるクーン・ロニブ財閥は主として鉄道部門に立脚して、工業の基礎を持たない事である。第三に、石油産業と銀行に強力な足場をもつロックフェラー財閥は支配資産額において第三位を占めている。

その他メロン財閥は石油、アルミ、電機、鉄鋼と範囲が広く、デュボンは自動車、化学、ゴムの三大会社を支配し、クリーヴランドは鉄鋼業でモルガンに次ぐ権力をもっている。

ボストン財閥は主として軽工業を支配するが、金融力では弱体であり、シカゴ財閥がモルガンに次ぐ金融力を持っている事に注意しておこう。

ではこれが戦後どの様に变化したであろうか。

ペーロは一九五四年に、モルガン、ロックフェラー、シカゴ、メロン、デュボン、クリーヴランド、第一ナショナル・シティ銀行、アメリカ銀行(ジァーニー)の八大財閥が、全会社総資産の1/4以上に当る二一八〇億弗の資産を支配し、彼らの結合せる経済的影響は経済の「殆んど完全な支配」を意味すると述べ、五五年現在の八大財閥の支配資産を部門別に表示している。(第2表参照)

この研究は戦前の研究の後に明らかとなった資料を採用して

いるので比較的完全であり、従前の研究と異なつて、各財閥の力関係の劇的な変化を示している。第一に、この八大財閥は全国資源委員会の八大財閥と異なり、

第2表 八大財閥の支配資産1955年(百万弗)

財 閥	製造業・ 鉱業	輸送公益	金 融	合 計
モ ル ガ ン	12,550	16,495	36,261	65,306
ロ ッ ク フ ェ ラ ー	17,303	9,083	35,023	61,409
フ ァ ー ス ト ・ ナ シ ョ ナ ル ・ シ テ ィ 銀行	2,682	2,394	8,107	13,183
デ ュ ボ ン	9,366	0	6,655	16,021
メ ロ ン	8,040	252	2,208	10,500
ク リ ー ヴ ラ ン ド	5,127	5,383	5,154	15,664
シ カ ゴ	9,564	2,914	9,527	22,005
ア メ リ カ 銀 行	1,218	57	13,127	14,402
合 計	65,850	36,578	116,062	218,490

Victor Perlo, *The Empire of High Finance*, p. 128.

戦前の八財閥のうち支配資産において第二位のクーン・ロエブ財閥と、同七位のボストン財閥とはもはや主要財閥とみなされなうで脱落し、代つてニューフェイスである First National City Bank (スチルマン＝W・ロックフェラー)<sup>3)</sup>とカリフォルニアの Bank of America 両財閥が規模と範囲を拡大して八大財閥の陣列に加わつた事である。

第二点はモルガンとロックフェラーの二頭支配は基本的に維持されているが、この枠内でモルガンの相対的衰退とロックフェラーの急速な膨脹がみられる事である。モルガンの永年の同盟者第一ナショナル銀行(ニューヨーク)がナショナル・シティ銀行と合併して、モルガンの勢力圏を離れ、又その他若干の重要会社の支配を失つたのに対し、ロックフェラーは製造業鉱業において第一位を占め、輸送公益にも進出して第二位となり、金融力においてもモルガンとほぼ拮抗するに至っている。

その他クリーヴランド財閥がモルガンの犠牲において輸送公益に進出した事、第一ナショナル・シティ銀行、アメリカ銀行の両新人は共に金融力において秀れている事、シカゴ財閥があるゆる分野に足場をもち、ウォール街の阿巨頭に続いて第三位にある事(シカゴは伝統的に反ウォール街の指導者である)。デューポンとメロンの工業的基盤は堅固である事等に注意しなければならぬ。<sup>4)</sup>

次に各財閥の得た利潤の増大率を調べてみよう。(第3表参照)

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

第3表 八大財閥の利潤  
(税引後利潤)の増大1929—1955

全	社	平均	160%	増大
8	財	合計	238	〃
メ	ロ	ン財閥	385	〃
デ	ュ	ボン	376	〃
ロ	ック	フェラー	349	〃
ク	リー	ヴランド	325	〃
シ	ン	カゴ	144	〃
モ	ル	ガ	131	〃
ボ	ス	ト	31	〃
ク	ーン	・ロエブ	11%	減少

Victor Perlo, *The Empire of High Finance*, p. 127.

資産の比較と利潤の比較とは、産業部門が異ると固定資本の比重や資本の回転率等が異なるので意義を異にするからである。例えば一般的に製造業、鉱業会社の百万弗の資産は、公益輸送の百万弗の二乃至三倍、同じく金融機関の五乃至一〇倍の利潤を生む<sup>5)</sup>ので、成長の可能性をより良く表現するからである。

一九二九—五五年の期間の各財閥の主要会社の利潤の変化率をみると、八財閥のうちメロン、デューポン、ロックフェラー、クリーヴランドの四財閥は三二・五%から三八・五%迄の非常に高い増大率を示しているのに対し、シカゴとモルガンは八財閥平均の二三・八%はおろか、全会社平均の一六・〇%の増大率にも達せず、ボストンは僅か三・一%の増大、(物価が二倍になった事

を考慮せよ) クーン・ロエプの如きは逆に絶対的に減少していき。

ではこの様な不均等発展はどうして生じたのであろうか?

この原因として考えられるのは、各産業部門の不均等発展(各企業の不均等発展)、金融構造の変化(各機関の相対的重要性の変化)、地域的不均等発展、政治権力への参加における不均等(経済政策の不均等な影響)、(亦以上全てを通じて客観情勢に対応する政策転換の適切さと誤謬)等であるが、本稿では紙数の都合上産業構造の変化に問題をしほり各部門の不均等発展を財閥の不均等発展の原因としてのみ考察し、不均等発展そのものの原因については、各部門についての独立論文で取扱う事とする。

(1) National Resources Committee. (以下 N. R. C.)

*The Structure of American Economy*, pt. 1, p. 317.

(2) V. Perlo, *op. cit.*, p. 129.

(3) J. D. ロックフェラーの弟ウィリアム・ロックフェラーの子孫はナショナル・シティ銀行のステルマン一族と結婚によって結合し、ロックフェラー本家とは尚密接であるが独自の財閥となっている。

(4) N. R. C., *op. cit.*, pp. 311-314. 又 Labor Research Association. (以下 L. R. A.) *Monopoly Today* から計算した、一九三五一—四八年の民主党政権期の各財閥の資産の

増大率も同様の傾向を示している。

(5) V. Perlo, *op. cit.*, p. 129.

III 産業構造の変化

(一) 経済の重化学工業化

三〇年代以後、特に第二次大戦後、米国内産業の部門別構成は明瞭に重化学工業化の傾向を示している。(第1表参照)

即ち一九三九—五四年の期間に、軽工業部門である食品、煙草、繊維、衣服、印刷出版、皮革・木製品各工業がいずれも比重を減じ、合計四〇・四%から二九・三%へと減少したのに対し、重化学工業である化学・加工金属、機械工業、電気機械、輸送設備、器具工業はいずれも比重を高め、パルプ製紙工業、第一次金属を加えると合計四六・四%から五九・〇%へと増大してゆく。

特に繊維工業の衰退と、電気機械、輸送設備、機械工業の増大は印象的である。

一般的にいつてこの軽工業の衰退、重化学工業化の傾向が、重化学工業に有力な足場を持たなかったクーン・ロエプ、ボストン、シカゴ財閥の相対的弱体化を規定した最も重要な要因である。

次にカプランの研究<sup>1)</sup>に従って、最大百工業会社の部門別構成の歴史的变化を検討しよう。(第5表参照)

第4表 米國産業の部門構成の変化（付加価値による）

	1939	1947	1954	1939~1954 増大率 (1939=100)
全産業	100.0	100.0	100.0	475
食品工業	14.5	12.2	11.6	386
煙草工業	1.5	.9	.9	283
繊維工業	7.4	7.2	4.0	257
衣服工業	5.7	6.0	4.4	364
木材工業	3.0	3.4	2.8	435
木製品工業	1.7	1.8	1.7	466
パルプ製紙工業	3.6	3.9	3.9	512
印刷出版	7.2	5.7	5.3	352
化学工業	7.4	7.2	7.9	495
石油・石炭工業	2.9	2.7	2.2	370
ゴム工業	1.7	1.6	1.6	469
皮革工業	2.4	2.1	1.4	275
窯業	3.5	3.1	3.3	445
第一次金属工業	8.9	7.7	8.1	435
加工工業	5.7	6.6	6.7	553
機械工業	8.3	10.5	10.6	605
電気機械工業	3.8	5.2	6.4	762
輸送設備工業	7.3	7.8	11.8	775
器具工業	1.4	1.5	3.6	632

Statistical Abstract of U. S., 1950, p. 759.; 1956, p. 794.  
より算出（尚、39、54年は共に不況の年度であるから、生産手段部門の比重は低く表示されていると思われる、又長期傾向を表現していると考えてよい）。

工業と二位に並んでいる。

その他化学工業、電気機械工業、小元業、ゴム及映画産業の進出に対して、非鉄金属、食品工業、私的輸送、石炭工業、皮革業、繊維産業の相対的衰退に注意しなければならぬ。

ここから吾々は一般的に(1)重化学工業の軽工業に対する優位の増大、具体的には、(2)輸送手段における重要件の変化（自動車、航空機対鉄道）、(3)エネルギー供給構造の変化（石油対石炭）、(4)鉄鋼金属鉱業における重要性の変化（鉄、銅対アルミ）、(5)其他新興産業部門と衰退する部門（例えば化学対繊維産業）

一九〇九年から四八年迄の構成の変化はまことに著しいものがあり、九年に百社中十四社総資産の三〇・八%を占めた鉄鋼業は四八年には九社十一・九%へと減少して、七社七・四%から十七社二八・八%へと急激に成長した石油産業に指導権を奪われ、八社七・五%から七社十一・九%へと飛躍した輸送設備

等の傾向を指摘する事ができる。ではその各々が各財閥にどの様な影響を与えたか、を見る事にしよう。

(1) Kaplan, *Big Enterprise in a Competitive System*.

第5表 百大工業会社の部門別構成  
(会社数と資産%)

	1909		1948	
	社数	資産%	社数	資産%
業 業 業	14社	30.8 %	9社	11.9 %
鋼 鉄 金 属	12社	9.4 %	7社	5.7 %
鉄 品 工	10社	8.2 %	7社	4.3 %
非 食 料	8社	7.5 %	7社	11.9 %
輸 送 設 備	7社	7.4 %	17社	28.8 %
石 油 工 業	5社	5.6 %	—	—
私 的 輸 送	8社	4.5 %	10社	8.4 %
化 学 工 業	6社	4.2 %	1社	0.34%
石 炭 産 業	2社	3.8 %	3社	3.4 %
煙 草 産 業	4社	3.5 %	6社	6.9 %
電 氣 設 備 及 機 械	2社	2.2 %	—	—
皮 革 産 業	4社	1.9 %	4社	2.8 %
織 維 製 品	2社	1.3 %	2社	0.2 %
小 売 業	1社	0.65%	8社	5.88%
材 木 及 製 紙	3社	1.8 %	3社	1.4 %
映 画	—	—	4社	1.5 %
ガ ラ ス 工 業	1社	0.35%	2社	0.83%

アメリカの産業構造と大財閥の変遷

(二) 輸送手段における重要性の変化

レーニンは鉄道統計をもって「全世界経済における資本主義及び金融資本の発達速度の相違に関する極めて正確な資料」と考へて重要視したが、今や輸送手段の技術革新によって自動車、航空機、パイプライン等の重要性が増大し、鉄道の比重は減退の一路を辿っている。第6表が示す様に鉄道は全貨物輸送の六四・四%から五〇・四%へと低下したが、自動車は比重を倍加

Kaplan, *op. cit.*, pp. 136-140. より作成。

第八十四卷 七八 第一号 七八

して一八・七%となり、石油パイプ管輸送も九・七%から一五・六%へと増大している。この傾向は旅客輸送についても見られ、五四年には自動車が全旅客運輸の九一・九%を占めるのである。交通業国民所得での鉄道の比重は二九年の六九・三%から五五年の四四・九%へと大巾に低下している。この鉄道の「衰退」とモーターゼーションの増大は財閥の勢力配置を大きく変えたのである。即ち一九年には十億弗会社六社のうち四社迄鉄道会社である事実が示す様に鉄道を二分したモルガンとクーン・ロネブが八財閥の一、二位を占めたのであったが、鉄道の低利潤率と不安定性は主として鉄道に立脚したクーン・ロネブの没落とモルガンの損失、クリーヴランドの鉄道への侵入を招いたのである。

三五年にN・Yセントラル、アレゲイニー、大北

部、アチソン・トベカ&サンタフェ、南部太平洋、西部太平洋等六大鉄道、総資産九六・七八億、全体の三九・九%を支配したモルガンは、四八年末には十四鉄道八二・五九億弗と資産額を減じ、アレゲイニー、N・Yセントラルの支配権をクリーヴランド財閥のR・ヤングによって奪われたのである。

又三五年にペンシルヴァニア、ユニオン太平洋、南部太平洋と十億弗鉄道三社を含めて七鉄道、九九・六三億弗、全体の四



第6表 国内都市間貨物輸送（百万トン哩）

	1939	1950	1954
全運送量	574,834	1,091,486	1,145,434
鉄道	370,150 {量% 64.39	628,463 57.58	577,529 50.42
自動車	52,821 {量% 9.19	170,184 15.59	214,626 18.74
内陸航路	96,249 {量% 16.74	163,344 14.97	173,679 15.16
石油パイプ管	55,602 {量% 9.67	129,175 11.84	179,203 15.64
空路	12 {量% 0.002	318 0.029	397 0.035

Statistical Abstract of U. S., 1956, p. 557.

一・一%を支配したクーン・ロエプは四八年には八鉄道八七億  
 弗と支配資産を減じ、五五年にはベンシルヴァニアと南部太平洋  
 の支配権を失っている。

そして戦前鉄道に関係のなかったクリーヴランドは五五年に  
 はN・Yセントラル、チェサピーク&オハイオ、ミズリ・太  
 平洋、N・Yシカゴ・セントルイスを支配して、一大勢力とな  
 ったのである。

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

次に自動車化と鉄道の電化ディーゼル化が輸送設備業界に及  
 ぼした影響をみよう。(第7表) 九年に百大会社の中に入った  
 八社のうち六社迄鉄道設備工業、そして五社迄モルガン財閥で  
 あったが、二五年に全機関車の九九%を占めた蒸気機関車は五  
 四年には二五・九%に激減し代ってディーゼル電気機関車が七  
 一・三%を占めるという技術革新の結果、旧鉄道設備会社は没  
 落しモルガン財閥に損害を与えた。即ち五六年の百大会社に僅  
 か一つ残った有名なブルマンはモロン財閥系となり、Mケロッ  
 グを合併して主製品を石油加工製品に変え(この場合合同は不  
 利な部門からの資本移動の形態)、旧モルガン系蒸気機関車会  
 社の合同の結果成立したポールドウィン・リマ・ハミルトン  
 (ロックフェラー・メロン財閥)にとつて、機関車は第三位の  
 製品(売上)の三〇%をなすにすぎない。そして今や、G・M  
 が機関車の七六%(五五年)迄を生産して、自動車と鉄道設備  
 と航空機エンジンの輸送設備のG・Mとなったのである。

次に自動車産業をみよう。  
 フォード・システムにより安価な大衆車の生産に成功した自  
 動車工業は二〇年代以来急速に発展して米国の重要産業の一つ  
 となった。

米経済におけるその重要性は三人に一台の自動車、純所得の  
 一七、四〇〇億弗以上が自動車の購入維持費、自動車工業は鉄  
 鋼の二〇%、鉛の四〇%、ラジオの半分、レーヨン、ナイロン

第7表 百大工業会社に入る輸送設備会社の構成

1909年				1956年			
順位	種類	会社名	財閥	順位	種類	会社名	財閥
5	自動車	International Harvester**	Morgan	1	自動車	General Motors	Dupont-Morgan
8	鉄道設備	Pullman	"	4	"	Ford Motor*	
17	"	American Car & Foundry	"	6	"	Chrysler	Hannover Bank
32	"	American Locomotive	"	21	"	International Harvester**	Chicago
53	"	Baldwin Locomotive works	"	26	航空機	Douglas Aircraft	Los Angeles
69	"	Pressed Steel Car		27	"	General Dynamics	First National City Bank
70	"	Railway Steel Spring		31	"	Boing Airplane	"
100	造船	American Ship Building		34	"	United Aircraft	"
				35	"	North American Aviation	Dupont
				45	"	Lockhead Aircraft	Los Angeles
				50	自動車	Caterpillar Tractor**	
				62	航空機	Bendix Aviation	Morgan
				65	"	Curtiss Wright†	First National City Bank
				66	自動車	American Motors	Boston

\* 1955年

\*\* 農機具トラックが主製品

† Studebaker-Pachard を実質的に合併

1909年については

Kaplan, *Big Enterprise in a Competitive System*,

織維の2/3を消費し全工業生産高の二五%、全労働者の1/7を占めるといった事実からも窺い知る事が出来よう。

かくて九年には一社もなかった百大会社に、一九年にG・M、フォード、クライスラー三社が初登場し、五六年にはG・M首位、フォード四位、クライスラー六位、その他三社合計六社が名を列ねている。そして八年に二五〇社が完成車を生産していたこの産業は激しい競争により三八年には十一社、そして現在五社(乗用車)に減少している。デトロイト・オートメーション、スタイル変更など技術革新の為の巨大な固定資本投資、販売金

第8表 生産における各社の比重

年 度	G・M	Ford	Chrysler	独 立
1930	34.48	40.34	8.53	16.65
1952	42	23	22	13
1953	46	25	20	9
1954	46	33	17	4
1958	51.1	28.7	13.7	6.5

1930年は三菱経済研究所『世界経済の現勢』p. 471.

1952-54年は В. Сущенко, Закон Конкуренции и Анархии Производства в Условиях Господства Монополии, [Вопросы Экономки] 1954, No. 8, стр. 103.

1958年は朝日新聞1959, 2, 9.

融に必要な金融力の独占、販売網の独占、部品供給の独占、国防注文の独占に立脚した激しい独占的競争の結果、デューボン・モルガン両財閥の金融力をバックにするG・Mがその他二社を追越し、三〇年の三四%から五八年には五一・一%と比重を高めたが、独立王国フォードは四〇%から二八・七%へと比重を低めている。そして一六・六五%を占めた独立会社は刀打で、吸収、合併で姿を消したのである。

自動車の王者G・Mは自動車のみならず、バスの八〇%、機関車の七六%を生産し、航空機エンジン三大メーカーの一であり、トラクター工業固定設備の四一%を所有し、その他土木設備、電気冷蔵庫の最大メーカーであり、五〇年の全会社利潤四〇億のうちの、G・Mのみで一八億弗即四・五%を占め、六〇億の資産を所有、六二・四万人を雇用して一二四億弗を売上げる(五五年)というベストテン第一位への躍進には軍事経済の影響を忘れてはならないのであって、G・Mは最大の軍需注文の契約者であり、八億弗の国有工場を用いて、全軍需注文の七%を独占している死の商人である。

そしてG・Mの勃興こそデューボン化学とともにデュボン財閥が頭角を現わすに至った主要な原因である。

次に航空機産業をみよう。

四八年にはカーチス・ライトのみが百大会社であった航空機産業は、五六年には十社が登場し(第7表参照)、今や従業員数

凡そ九〇万人で、世界最大を誇る自動車産業より一〇%も多い米國最大の雇用産業となった。この急速な発展は勿論軍事経済のお蔭で、技術研究でも需要の面でも殆んど軍事に依存する。四〇—五〇年の生産四〇万台の内、八〇%迄が軍用であり、又国防注文の七〇%以上が航空機ミサイルで、五〇—五五年の十大軍事契約者の八社迄が航空機産業である。政府工場を利用し、「前払」をえての軍需注文は高利潤の源泉で、四八年の五大会社の利潤率は六〇%と推定される。<sup>(82)</sup>

かくて三〇年代には投機的産業とみなされG・Mがノース・アメリカン、ペンディックス、ダグラスを、ナショナル・シテイ(第一ナショナル・シテイの前身)がユニテッド、ボーイングを支配し、その他メロンの影響がみられる以外は中小財閥が参加していたが、今や第7表に明らかな如く、最大十社は第一ナショナル・シテイ四社、カリフォルニア二社、モルガン二社、デュポン、メロン・ロックフェラー各一社と主要財閥に分割されている。第一ナショナルとカリフォルニアが八大財閥の中に入り得たのは、利潤率の高い戦略的部門である航空機産業の支配による所が大きいのである。しかし今やミサイル切換えの為、航空機生産能力の六〇%は過剩となるが、転換しうるのは、従来からミサイルを手掛けてきたか、或は同系列に電子工業を有するものに限られるだろう。かくてノース・アメリカン(デュポン)、マーチン(メロン・ロックフェラー)、ダグラス

(カリフォルニア) G・D (第一ナショナル・シテイ) 四社の独占支配は一層強まるだろう。<sup>(83)</sup>

- (1) ノーニム二巻選集第一巻第六分冊一八五頁。
- (2) *Historical Statistics of the United States, 1789-1945*, pp. 202-3, 223; *Statistical Abstract of the United States, 1956*, pp. 550-560.
- (3) *Survey of Current Business, National Income Supplement, 1954*, p. 176; July 1956.
- (4) L. R. A., *Billionaires Corporation*, p. 8.
- (5) *Statistical Abstract of U.S., 1956*, pp. 494-6.
- (6) O. Иркнов, *Курсе на Железнодорожном Транспортe СССР*, [Мировая Экономика и Международные Отношения] 1958, No. 9, стр. 103. 參照。
- (7) N. R. C., *op. cit.*, pt. 1, pp. 309-311.
- (8) L. R. A., *Monopoly Today*, 邦訳九一頁。
- (9) Victor Perlo, *The Empire of High Finance*, p. 113.
- (10) N. R. C., *op. cit.*, p. 312.
- (11) L. R. A., *Monopoly Today*, 邦訳一〇七—一〇頁。
- (12) V. Perlo, *op. cit.*, p. 135. ターン・ロエフ財閥没落の主要原因は鉄道の衰退であるが、その他には重役を派遣しない支配方法の欠陥、ニューティル金融改革、欧州のユダヤ系資本の弱体化が挙げられる。

Ibid., p. 332. 尚詳細な分析は仮題「アメリカ鉄道産業の「衰退」と「国有化の危機」」に譲らねばならない。

Statistical Abstract of U. S., 1956, p. 562.  
Magazine of Wall Street, 3, IX, 1955, p. 690.

Stanley Vance, *American Industries*, p. 192.  
Н. Многолет, Господство Монополии в Тяжелой Промышленности США, [Мировая Экономика И Международные Отношения] 1957, No. 3, стр. 128.

Академия Наук СССР, Монополистический Капитал США после Второй Мировой Войны, стр. 93.

Senate Committee on Judiciary, Staff Report, *Bigness and Concentration of Economic Powers—A Case Study of General Motors Corp.*, p. 3.

有山浩助『クニリ・ノマーヒー人及びその事業』参照。  
W. Adams, ed. *The Structure of American Industry*, 邦訳二四〇頁。

S. Vance, *op. cit.*, p. 172.  
後藤省之助『アメリカ経済繁栄の構造』一一九頁。

С. Никитин, Мировой Капиталистический Рынок Авто-

*Industry, Harvard Business Review*, vol. XVII, No. 4, p. 388.

自動車産業の独占的競争の構造と特質、自己金融問題については、仮題「アメリカ自動車独占の構造と国家の役割」で詳論する予定。

*Bigness and Concentration of Economic Powers*, p. 3.  
Federal Trade Commission, (公衆 F. T. C.) *Report on the Concentration of productive Facilities*, p. 16.

М. С. Драгилев, Американские Монополии в Погоне за Сверхприбылями, стр. 46.

V. Perlo, *op. cit.*, p. 191.  
岡本吉太郎『財閥』一四一頁。Magazine of Wall Street, Apr. 17, 1954.

V. Perlo, *op. cit.*, p. 191.  
Smaller War Plant Corp., *Economic Concentration and World War II*, pp. 29-30.

陸井三郎、萎縮する米国の防衛産業（エコノミスト）一九五七年一月二日号、二六頁。

S. Vance, *op. cit.*, p. 198

(9) Arna Rochester, *Rulers of America*, 邦訳下巻八九頁。

(10) *American Machinist*, Oct. 21, 1957, p. 123.

(11) В. Назарович, Конгрессная Борьба в Парестрении  
ОПИА, [Мировая Экономика и Международные Отношения]  
1958, No. 9, стр. 94. 尚詳細な分析は仮題「アメリカ航空  
機産業と國家独占資本主義」に譲らねばならない。

(ii) エネルギー「革命」

内燃機関、ディーゼル・エンジン、電動機の発明による交通  
「革命」即ち経済のモーター化、鉄道の電化ディーゼル化、航  
空輸送の発展や農場の機械化、海軍・商船隊の重油切換、火力  
発電の重油ガス切換、家庭暖房としての用途開拓により、石油  
とガスは急速に発展し、産業革命以来の基本的なエネルギー源  
であった石炭の消費は相対的に減少したのである。そして  
石油の経済的地位の上昇がロックフェラー財閥、次いでメロ  
ン財閥の勃興の主因である事は既に詳細に分析したのであるが、  
石炭業の衰退は特にモルガン財閥に打撃を与えたのである。即  
ち九年の百大会社には六社登場した石炭会社は四八年にはビッ  
ツバーグ石炭一社となるのである。これを財閥別にみると、三  
二年一月一日の非金融最大二百社に入る石炭五社のうちモルガ  
ンがグレン・オルデン、リー・ハイ石炭船舶、フィラデルフィア・  
リーディング石炭製鉄の三社合計資産三億八九二四万弗、メロ

ンがビッツバーグ石炭、資産一億六〇一一万弗、ロックフェ  
ラーがコンソリディーション石炭、資産八九七四万弗<sup>5)</sup>、モルガン  
が圧倒的優位を占めていたので、石炭業の衰退は戦後のメロン  
とロックフェラーの同盟による強力なビッツバーグ・コンソリ  
ディーションの成立と相まってモルガンの相対的弱化的原因の一  
つである。

そして電力公益で優勢であったモルガンはTVA政策によっ  
て集中的打撃をうけ<sup>4)</sup>、戦後ロックフェラーが激しい侵略を試み  
ている<sup>5)</sup>。

又今の所石油石炭等燃料独占によって抑圧され<sup>6)</sup>、産業的利用は  
されていないが、原子力産業の発展は将来の財閥の力関係を決  
定するだろう。

(1) 拙稿「アメリカ石油産業の発達と國家の役割」(経済論  
叢第八一巻第六号)参照。

(2) Kaplan, *op. cit.*, pp. 136-140.

(3) A. Rochester, 邦訳上巻二八〇頁。

(4) ルーズヴェルト政権の主要対立はロックフェラー・シカ  
ゴ財閥同盟十人民対モルガン・デュボン財閥同盟である。

(5) 例えば、ディクソン・イニーツ疑獄事件はこの現われで  
ある。cf. V. Perlo, *op. cit.*, chap. VI.

(6) 独占一般が技術進歩を阻止すると考えてはならない。例  
えば燃料部門に既成の地盤を持たないデュボン財閥は原子

力の平和利用の為に奮闘している。

(7) 詳論は仮題「アメリカ原子力産業と国家独占資本主義」に譲る。

(四) 鉄鋼及び金属鉱業における重要性の変化

技術革新による金属利用の質的变化は著しいものがあり、最近アルミ、錫、マグネシウム、チタニウム等軽金属と合金の発展が、鉄鋼等「旧」金属を駆逐しつつある。第9表が示す如く、三一年を百として五年の生産指数は鉄鉄三七七、粗鋼四〇二、銅一七五、鉛一三三に対し、勃興する「新」金属アルミ、マグネシウム、錫は何れも千倍から七千倍の激増である。

一八九〇年に家庭用品として出発したアルミは航空機用材として戦争以来急速に発達し、今や木材鋼鉄銅の分野に侵入している。即ち電線(銅)、料理用品(鉄)、建築用材(木材・鋼鉄)儲蓄その他に市場を拡大している。そしてアルミ産業の急速な発展こそ原料と特許の独占、政府の手厚い保護により百%独占を誇ったメロン財閥の勃興の主要原因である。

そして鉄鋼業においても力関係の大きな変化が起っている。産業構造の変化、特に鉄道の衰退と自動車、耐久消費財の発展はレール、型鋼など重量製品に代って、薄板、ブリキ板等軽量鋼と合金鋼に重点が移り、重量鋼に生産能力を集中していたU.S. スチールに対し輕量鋼中心の新興勢力を有利にし、又屑鉄

第9表 重要金属の生産 (単位千メートルトン)

	1931	1955	1931—1955 増大率 (1931=100)
鉄	18,715	70,584	377
粗鋼	26,363	106,176	402
銅	537.2	940.8	175
鉛	374.2	496.8	133
亜鉛	264.9	870.0	329
アルミニウム	80.5	1,420.8	1760
マグネシウム	263	*63,257	2410
錫	30	22,680	7570

\* 1954年

外国経済統計年報, 1955年版 (日本銀行統計局)より算出。

を利用する鋼塊生産方法の発明はU・S・スチールの原料独占の価値を減殺し、又立地構造を石炭生産地帯から消費市場(屑鉄供給源)に移すにつれてピッツバーグ中心のU・S・スチールの地位を不利に、競争者を有利にしたのである。又U・S・スチールは技術面でも立遅れ、経営政策を誤る事によって業界における比重を著しく低めた。即ち世紀初頭の比重は鉄鉄四

第10表 百大工業会社における鉄鋼及金属会社 1948年

順位	会社名	種類	財 閥	資産(百万弗)
3	U. S. Steel	鉄 鋼	Morgan	2,535.0
12	Bethlehem Steel	"	Rockefeller= Kuhn・Loeb	1,029.0
20	Anaconda Copper Mining	銅	1'st National City Bank	660.3
24	Kennecott Copper	"	Morgan	575.4
28	Aluminium Co. of America	アルミ	Mellon	503.6
29	Republic Steel Corp.	鉄 鋼	Cleveland	489.1
35	Jones & Laughlin Steel	"	Meilon	379.1
43	National Steel Corp.	"	Cleveland	329.9
44	Int'l Nickel Co. of Canada	ニッケル		323.2
49	American Rolling Mill (現 Armco Steel)	鉄 鋼	Rockefeller	316.2
50	Youngstown Sheet & Tube	"	Cleveland	311.7
53	Inland Steel Co.	"	Chicago	292.8
54	American Smelting & Refining	銅	Morgan= Rockefeller	290.4
58	Phelps Dodge	"	Morgan	274.4
84	National Lead Co.	鉛		183.5
90	Wheeling Steel Corp.	鉄 鋼	Cleveland	172.2

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

Kaplan, *Big Enterprise in a Competitive System*, pp. 136-140. より作成.

第八十四巻 八六 第一号 八六

三・二%、鋼塊六五・七%、引抜鋼板八二・八%<sup>(13)</sup>と圧倒的であったが、五三年には鉄鉄三五・四%、鋼塊三一・〇%、熱間圧延鋼材三三・七%<sup>(14)</sup>と比重は半減し代ってクリーヴランド系四社が進出したのである。

鉄鋼業の財閥別編成は第10表の如くで、依然として強力ではあるが、九年には百大会社全資産の二二%を占めて断然首位にあり、国民経済におけるモルガンの覇権を象徴していたU・S・スチール<sup>(15)</sup>は四八年にはスタンダード石油(N・J) (ロックフェラー)とG・M(デネボン)に抜かれて第三位に落ち、昔日の権威を失ったのである<sup>(16)</sup>。

鉄鋼業におけるこの変動こそモルガンの相対的衰退とクリーヴランドの上昇の主要な原因である。

九年の百大会社に十社、総資産の七・九%を占めた銅産業は四八年には四社二・七%<sup>(17)</sup>と比重を低めたが、内部の力関係の変化も顕著である。三〇年代の研究によれば、盛大会社アナコンダはモルガン、ケネコットはグッゲンハイム・モルガン、米鋳融精錬はグッゲンハイム(モルガ



ンの影響)第三位のフェルプス・ドマッチはモルガン直系で、モルガンが銅の一番強力な単独権力として米国内採掘銅の半分以上を、カナダで採掘精錬される銅の大部分を支配してゐたので、銅の「停滞」の打撃を集中せよけたのであるが、更に戦後ロッキンフェラーの進出がみられ、業界第一位で精銅の四七(29)を集中するアナコンダは第一ナショナル・シティ銀行に奪われ、モルガンはケネロットとフェルプス・ドマッチの支配を維持したのみで、米鉛精錬はダグデン・イン・イートモルガンのロッキンフェラーの共同支配に移行したからである。かくて銅産業界でもモルガンは後援を余儀なくされたのである。

- (1) cf. S. Vance, *op. cit.*, pp. 74-107.; Kaplan, *op. cit.*, p. 96.
- (2) cf. W. Adams and H. M. Gray, *Monopoly in America*, p. 129.; Federal Trade Commission, *op. cit.*, p. 29.
- (3) S. Vance, *op. cit.*, p. 119.
- (4) *Ibid.*, p. 120.
- (5) 戦後三分に二はロッキンフェラー・イン・イートモルガン社が設立された。cf. Adams and Gray, *op. cit.*, pp. 126-32.
- (6) V. Perlo, *op. cit.*, p. 198.
- (7) 米鉄鋼業の独占構造の中心は中村雄一氏「米國鉄鋼業に於ける経済力の集中」(経済論叢第七〇巻第一号)参照。
- (8) 市川弘勝『アメリカ鉄鋼業の発展』二〇九—一〇頁。

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷

- (9) A. Rochester, *Rulers of America*, p. 249.
- (10) W. Adams, *ed. op. cit.*, 邦訳一六〇頁。
- (11) S. Vance, *op. cit.*, p. 80.
- (12) cf. E. B. Alderfer and H. E. Michl, *Economics of American Industry*, p. 76f.; V. Perlo, *op. cit.*, p. 215.
- (13) 有沢広巳『カンナラ・トラスト・コンメンタリ』上巻一—三頁。
- (14) W. Adams, *ed. op. cit.*, 邦訳一八八頁。
- (15) モルガンのD・O・スチール支配方式はV. Perlo, *op. cit.*, pp. 41, 140-43.; H. R. Seager and C. A. Gulick, *Trust and Corporation problems*, chap. XIII, XIV. 邦訳文庫社藤田正三『アメリカの独占企業』第二卷。小宮雄一『アメリカ独占資本主義の形成』第四四章。

- (16) Kaplan, *op. cit.*, p. 135.
- (17) *Ibid.*, pp. 136-140.
- (18) A. Rochester, *Rulers of America*.
- (19) Victor Perlo, *American Imperialism*, 邦訳六二頁。
- (20) 同上同訳本文庫。F. T. C. *op. cit.*, p. 16.
- (21) V. Perlo, *The Empire of High Finance*, p. 329.
- (22) *Ibid.*, p. 325.
- (23) L. R. A., *Monopoly Today*, 邦訳三六頁。

第八十四卷 八七 第一号 八七

(四) 其の他新興産業部門と衰退する部門

其の他財閥の力関係の変化に關係のある重要部門としては化学、電機、繊維が挙げられねばならない。

化学産業はその著しい技術革新によって医薬品、塗料、化粧品、肥料、爆薬から、人絹レーヨン、合成ゴム、プラスチック迄統々と新製品新過程が出現し、今や「アメリカ第一の産業」に成長している。

こうして九年に百大会社中八社総資産の四・五%を占めた化学産業は四八年には十社八・四%と比重を倍加している。(第II表)

そして三〇年代のデュポン、ユニオン、アライドの鼎立は戦後デュポン、ユニオン両雄の対立に変化した。特にデュポンは高い集中度を示し、更に原子力産業へも進出した化学産業の王者である。又ロックフェラー・メロン系ユニオンも原子力産業に進出して激しい競争をしている。そして化学産業の急速な発展こそデュポン財閥勃興の主要要因の一つである。

電機産業も急速に発展した部門の一つである。

有沢教授は「帝國主義的時代の指標となるのは電力利用の発達である」と指摘されているが、電力は技術的合理化(特にフールド・バック・オートメーション)の不可欠の過程として工業的消費が増大している計りでなく、最近では家庭の電化が急速に進んでいる。

この分野ではモルガンが首位のG・E、国際電信電話、国際事務機械を支配、ロックフェラーがアリスとR・C・Aを支配、ウェスチングハウスはメロン、ウェスタンはモルガンと共同支配してモルガンとロックフェラーの優位が目立っている。そしてG・Eとウェスチングハウスは原子力産業でも激しい闘争をしている。そしてこの両社を両財閥が支配している事は、原子力とオートメーションの将来の経済においても二頭支配が続く事を意味するのである。

アダムス教授は綿織維産業を「士氣沮喪、利益なき生産、地域的移動と失業」と特徴づけているが、基本的には第一部門の優先的發展法則により、具体的には大衆の消費を制限する軍事経済と消費構造の変化、合成繊維の進出によりニュー・イングランドの綿業は致命的打撃をうけている。この衰退こそこの中心地ポストン財閥の落伍の主要原因と云わねばならないのである。

(1) 三菱経済研究所『世界経済の現勢』四七三頁。

(2) "The Chemical Century," *Fortune*, March 1950, p.

69.

(3) Kaplan, *op. cit.*, pp. 136-140.

(4) A. Rochester, 邦訳(下巻)六六 七二頁。Adams, 邦訳二五五—六頁参照。

(5) cf. James S. Allen, *Atomic Imperialism: The State,*

第11表 百大会社における化学、電機、繊維会社 1948年

順位	会社名	種類	資産(百万弗)	財 閥
8	E. I. Dupont	化学	1,189.3	Dupont
9	General Electric	電機	1,177.4	Morgan
14	Western Electric	"	786.0	Rockefeller= Morgan
15	Union Carbide & Carbon	化学	722.7	Rockefeller= Mellon
17	Westinghouse Electric	電機	693.6	" "
33	Eastman Kodack	化学	411.6	
42	Allied Chemical & Dye	"	338.7	Rockefeller
48	Procter and Gamble	"	316.4	
52	Dow Chemical	"	294.3	Morgan 影響下
64	Celanese Corp. of America	"	256.7	
65	Allis Chalmers	電機	253.9	Rockefeller
66	Radio Corp. of America	"	248.2	Rockefeller
68	Int'l Business Machine	"	242.0	Morgan
71	American Viscose	化学	226.9	"
76	American Cyanamid	"	212.0	
86	Monsanto Chemical	"	177.0	Morgan
87	Burlington Mills	繊維	176.9	Boston
96	J. P. Stevens & Co.	"	164.4	Morgan

Kaplan, *Big Enterprise in a Competitive System*, pp. 136-140. より作成

アメリカの産業構造と八大財閥の変遷  
第八十四卷

- (6) Monopoly, and the Bomb, part II.  
有沢広己「カルテル・トラスト・コンツェルン」上巻二三五頁。
- (7) cf. S. Vance, *op. cit.*, pp. 230-236.;  
U. S. Dept. of Commerce, *Business Statistics*, 1951, pp. 162-3.; 日銀統計局『外国経済統計年報』五五年版三九頁。
- (8) W. Adams, ed. *Structure of American Industries*.
- (9) 米一人当りの綿、羊毛及び人造繊維の消費量は五〇年の四〇・四封度から五五年の三六・五封度へと減少し、消費者の全支出中繊維品が占める割合は三九年には八・七%であったが、五〇年から五二年までは七・六%乃至七・八%、五三年には七・一%、五五年には六・七%と減少の一路をたどっている。日銀統計局、前掲書四四―七頁。  
日本紡織月報一九五六年九月号二三頁参照。
- (10) アメリカ資本主義成立期におけるニ

ナー・イングランド及び綿業の高い地位については小原敏士『アメリカ資本主義の形成』第二章、「アメリカにおける工場制度の発生」（横浜商専門学校研究論集第二輯）工場移動については Adams, 前掲六〇頁。

結 び

以上吾々は重要産業の財閥別編成とその不均等発展を検討したが、これから若干の理論的提言をしよう。

(一) 不均等発展は三方向で起っている。第一は軍事的意義をもつ部門（航空機、アルミ、電子工業原子力）。第二は新原料を生産する分野（アルミ、プラスチック、合成繊維）。第三は新しい消費財（自動車、テレビ、電気冷蔵庫、空気調節装置）を生産する部門が急速に発展している。

(二) 技術進歩の不均等性は財閥の不均等発展の原因の一つである。例えば U・S・スチールは原料独占に立脚して基準価格制、価格指導制を採用し自己の独占支配を強化しているのであるが屑鉄使用という技術革新がその原料独占の威力を弱め立地構造を不利にし競争者を有利にした事。交通「革命」が鉄鋼界で軽量鋼主力のクリーヴランド、燃料では元は不用物であったガソリンを土製品の一つに姿え石炭対石油の比重を逆転し、ロケットエンジンの急速な発展の原因となった如きである。

(三) 財閥の支配分野の変化は財閥が全体として最大限の支配

利潤をえんとする衝動から説明される。即ち生産の不均等、利潤率の不均等に從って各財閥は最も不利な部門から手を引き有利な部門に資本を集中せんとするからである。かくて衰退財閥（例クーン・ロネブ）は不利な部門（鉄道）から手を引き、勃興部門に立脚する勃興財閥は同一部門に投資を拡大する事が不利な場合、他部門に進出する。これが衰退部門の場合侵入は容易で支配株は安価に獲得できるが、強力な独占部門（例えば自動車）の場合にはカイザーの失敗が示す様に侵入は極度に困難である。従って現在でも部門間の資本移動（利潤率の均等化）傾向は存在するが、最も強力な独占部門（とくに自動車、石油）では侵入は阻止される。（↓部門間利潤率格差の恒久化）

(四) 「独占」概念は往々にして単なる産出の集中と考えられているが、独占と財閥の論理的関連を明確にしなければならぬ。例えば G・M とフォードを同列に自動車独占と規定するのは不十分である。フォードは自動車のみを独占であるに對し、G・M はデフォボン財閥（自動車独占 + ゴム独占 + 化学独占 + 銀行独占）系の自動車独占なので両者が競争すると G・M が有利となるのである。

同様にモルガン（鉄道独占 + 鉄鋼独占 + 銅独占 + 電機独占 + 石炭独占 + 公益独占 + 銀行・保険独占）、ロックフェラー（石油独占 + 電機独占 + 化学独占 + 鉄鋼独占 + 航空機独占 + 銀行・保険独占）という様に産業的金融的基礎を異にし、ここに

利害対立の基礎がある。

(四) 独占と競争は四つの場合に区別される。第一は同一部門を同一財閥が支配する場合。例えばシカゴ財閥は精肉業を支配し、農民からは独占的低価格、消費者へは独占的高価格という有利な地位にあり且つ競争製品がないので、技術革新は既存投資を害さない範囲に制御抑制される。

第二は同一部門で数財閥、数巨人が競争する場合。この場合には一面提携一面闘争で、生死を賭す闘争は行われない。(但し中小会社は破滅させられる)。例えば、自動車の場合、二〇年代にフォードはコンバ・システムによって価格競争を挑んだが、戦後、三巨人は価格競争をさけていた。「平和的」競争の時期には価格競争は抑制されるが、平和はいつまでも続くとは限らない。不均等発展は市場再分割の爲の闘争を不可避とする。五五年の電機産業の価格競争がこれである。

第三は競争部門を同一財閥が支配する場合である。例えば石油を支配するロックフェラーが原子力を支配したならば、原子力の平和的利用は石油投資に害を与えない様抑制されるだろう。

第四は競争部門(例えば鉄道―自動車―航空機)を異った財閥が支配する場合で、この場合激しい競争、技術革新は避けられない。鉄と銅を握るモルガンに対しアルミのメロンの闘争がこれである。メロンは鉄に僅かしか権益を持たないので、遠慮なしに技術革新を進め、アルミの価格低下により既成の鉄鋼市

場に切込んでいる。

(四) 私的独占は国家独占によって補充補強される。「民主」的政府は世論の手前と選挙の都合上大衆の要求に譲歩し、支配的財閥の利益を擁護する為弱小財閥、反対派財閥の利益を犠牲にする事があるが(総資本の利益と考へてはならない)一般に私的独占を補強する。例えばF・D・ルーズヴェルト政府によるモルガン財閥の「攻撃」(金融改革、TVA、セント・ローレンス開発の場合)、石油水没地法に対するトルーマン(モルガン系)とアイゼンハウアー(ロックフェラー系)の態度の相違、トルーマン時代の政府工場処分において、共和党系財閥メロンの支配するアルミの場合には三分割して民主党系政商カイザーとレイノルズを創出し、鉄鋼業の場合には大部分をU・S・スチールに与えてモルガン財閥を強化した事。G・M社長C・E・ウィルソンの国防長官就任とG・Mの国防注文独占、北米フライリップス社に対する海軍省のブラック・リストによる電機カルテルの補強、テキサス州鉄道委員会による石油統制。それ故財閥にとって世論と官僚の買収、政党献金は「正常な営業にとつて不可欠」の経費となる。(現代資本主義国家における汚職の必然性)。従つて吾々は「全能の経済的独占の形成」から不可避的に発生せざるをえない「支配関係とそれに関連する強制的関係」としてレーニンの挙げた(1)原料の剥奪、(2)労働力の剥奪、(3)輸送の剥奪、(4)販路の剥奪、(5)購買者との協定、(6)価格の計

画の引下げ、(7)信用の剝奪、(8)ポイコット宣言〔レーニン』『帝國主義論』(國民文庫三五―七頁)〕に加えて、政治的独占の形成による強制關係として、(9)國家による原料、労働力、輸送、信用の特恵と剝奪、(10)國家注文の独占、(11)國家による強制カルテル、(12)國家によるポイコット、(13)租税特権の授与、(14)固有財産の独占的略奪等を加えねばならぬ。

(b) 政治的條件の經濟及財閥に及ぼした不均等な影響を素描すれば、先づ經濟軍事化は(1)消費財の發展を抑制する事によってポストン、シカゴ財閥に不利に、(2)航空機、アルミ、電子、鉄鋼、化学、石油、自動車の急速な發達に、従つてモルガン、ロックフェラー、デュボン、メロン、第一ナショナル、カリフォルニアの發展に貢獻した事。又現共和政府がロックフェラーの指導下にある事は(1)石炭からの石油合成の抑制、(2)原子力發電の抑制、(3)石油独占の爲の帝國主義政策(國內市場に立脚する中西部は平和と軍縮を要求)、(4)西独重点の欧州政策(伝統的にモルガンは英仏と、ロックフェラーは独と金融關係が深い)、(5)中西部の爲にセント・ローレンスの開發(これはラブラドルから鉄鉱石を輸入するクリーヴランド財閥を強め、且つモルガンの鐵道の比重を弱化するのでモルガンは猛烈に反対)、(6)不況対策としても自動車独占、中西部を中心とする公共事業と東西

貿易より、後進國での制限戰爭政策のとられる可能性が強い。

(7)總体としてロックフェラー、メロンを中軸としてクリーヴランド、第一ナショナル、ンティが相對的により利益を獲得したというる。そして今後の發展の中心は原子力、電子、石油、化学部門となり以上の戰略地点を握るロックフェラー、モルガン、デュボン、メロンが將來一流財閥として發展し、其他財閥は落伍するだろう。そして將來の変化についていえば後進國の民族運動はロックフェラーとメロンに特に打撃を与えるであろうし、もし民主党政權が成立し、大衆的壓力の許に「新」ニューディール政策がとられるならば、今度はモルガン、デュボン同盟が相對的優位をえるだろう。

(c) 一般に國家独占資本主義論は財閥問題を理論に汲み入れねばならない。國家の經濟に対する影響は財閥がその産業的金融的利害、思想的立場によって分裂しているので、どの財閥(財閥同盟)が政權を握るかに従つて經濟政策は当然異なり、影響も不均等ならざるをえないのである。なお金融構造の変化は財閥の力關係の変化の有力な原因であるが、この分析は後日に譲らねばならない。

(本稿は五八年十月十六日京都大學經濟學會でなされた報告に加筆訂正したものである)。