

EECにおける「加速」の決定と欧州統合の進展

— フランスの立場を中心に（一九五九—一九六〇） —

能 勢 和 宏

【要約】 一九六〇年五月のEEC閣僚理事会の決定に基づき、EECは域内関税の撤廃日程を前倒しにする、「加速」と呼ばれる措置の実施を決定した。このことは従来、欧州統合が順調に進展していたことの証左として理解されてきた。しかしながら、「加速」を支持し、積極的にその実現を目指したフランスの対応を分析すると、この理解が一面的に過ぎることが明らかになる。フランス政府の眼目は、「加速」を利用してEECの国際関係上の地位を確立することにあつた。そのためには「加速」において、対外共通関税の導入を定めることが必要と考えられたが、他の加盟国にとつてそれは受け入れがたいものであつた。アメリカが欧州統合のあり方に積極的に介入を始めたことで、「加速」における対外共通関税の導入の可能性が高まつたが、更にフランス政府は「加速」の成立を確かなものとするために、従来関税撤廃と並行して共通政策の実施を求めてきた立場を放棄することを決定した。こうして成立した「加速」はフランスの外交的な思惑に大きく影響を受けたものとなり、EECが執り行う政策も関税撤廃を中心とするものに留まることとなつた。

史林 九六巻五号 二〇一三年九月

はじめに

一九六八年七月一日、独仏伊ベネルクスの六カ国は欧州経済共同体（European Economic Community、以下EEC）の枠組みで「共同市場」^①を完成させ、加盟国間の貿易障壁の撤廃と対外共通関税（Common External Tariff、以下CET）の導入を

表1 EEC加盟諸国の主要工業製品の関税率（1958年）

	ベネルクス	フランス	西ドイツ	イタリア
化学製品	7%	16%	8%	17%
皮革製品	11%	11%	12%	18%
ゴム製品	17%	17%	10%	19%
木製品(家具除く)	11%	19%	7%	22%
パルプ・紙	14%	16%	8%	18%
繊維(衣類除く)	14%	19%	11%	20%
非金属鉱物製品	12%	16%	6%	21%
宝石類	5%	13%	3%	7%
鉄・鋼鉄	5%	13%	7%	17%
一次アルミニウム	0%	20%	0%	25%
兵器	9%	14%	7%	17%
金属製品	11%	20%	10%	23%
一般機械	8%	18%	5%	20%
電機	11%	19%	6%	21%
輸送用機器	17%	29%	12%	34%
建築資材	15%	19%	8%	25%
家具	13%	23%	8%	21%
衣類	20%	26%	13%	25%
靴	20%	21%	10%	21%
楽器	13%	25%	8%	20%

出典 Lucia Coppolaro, "Trade and Politics across the Atlantic: the European Economic Community (EEC) and the United States of America in the GATT Negotiations of the Kennedy Round (1962-1967)", Thesis for the degree of Doctor of the European University Institute, 2006, p.82.

実現させた。これによってEEC設立以前に存在していた加盟国間の関税（表一を参照）は全廃され、非加盟国への関税率も統一されることになった^②。これはEEC設立条約、通称ローマ条約が発効した五八年一月一日から一〇年半後のことであるが、当初ローマ条約では「共同市場」設立までの「移行期間」^③は一二年と予定されていた。つまりEECを核とする市場統合は当初の予定を超える早さで進められたのだが、それを可能としたのは六〇年と六二年の二度に渡る統合の「加速」と呼ばれる措置であった。以下本稿で「加速」が指し示すのは、六〇年に実現した一度目の「加速」である。「加速」による変更内容は表二を参照されたい。まず「加速」が実現するまでの概

要を説明しておこう。五九年九月にEEC委員会が発表したメモランダムにおいて欧州統合の「加速」は発案された。このとき「加速」という言葉は、ローマ条約が定める移行期間を短縮することを意味していた。経済発展著しいEEC加盟国の状況に鑑みて、貿易障壁の完全な撤廃が実現されるまでの日程を短縮することが望ましいと考えられたのである。ところがその時点で、各国はEECの最終的なあり方についてのコンセンサスを形成しておらず、移行期間の短縮という原則的目標をEEC委員会が掲げたところで、それが具体的にどのような政策によつて達成されるものであるのかは明らかではなかった。それ故に、一月にフランスとベルギーがそれぞれ「加速」という言葉で表現した具体的な提案を行ったとき、それらの内容は異なるものとなった。両国の提案においても、その後の交渉中の各国の立場においても、六〇年七月に実施予定の関税政策における関税撤廃率を一〇%から二〇%に変更して、域内関税の撤廃を推進しようとする点は共通する目標であったものの、その他に「加速」させるべき対象とは何であるのかを巡つて意見は対立していた。つまり「加速」という表現は、確固とした何らかの政策指針を示すものではなく、各アクターの立場の違いを内包しながら、それぞれが追求するEECの最終的なあり方への接近を図るための手段を示すものであった。最終的に翌六〇年五月のEEC閣僚理事会において実施が決定された「加速」では、六カ国はローマ条約が定める日程を前倒しにして、六〇年末までに域内関税の三〇%引き下げを達成し、CEETの導入を開始することとなる。^④

これまでの欧州統合史研究では、「加速」の実現は統合の円滑な進行を象徴する出来事として理解されてきた。^⑤そして僅かな例外を除いて、多くの研究が今も「新機能主義」^⑦の古典であり、「加速」を積極的に評価したリンドバークの研究を踏襲して、「加速」を論じている。^⑧しかしこの研究は同時代研究である上、新機能主義という一つの国際関係理論に依拠した研究であるために、分析上の欠点を抱えている。具体的に述べれば、リンドバークはEEC委員会の役割に過度の評価を与えてしまっている。彼の解釈によれば、同委員会は、「加速」の実施が長期的なEECの発展に貢献すると考えると同時に、「加速」の失敗は欧州自由貿易連合(European Free Trade Association 以下EFTA)という外圧の存在故に、

EECにおける「加速」の決定と欧州統合の進展（能勢）

表2 「加速」による変更事項（AMAE, DE-CE 628, Chambre de commerce et d'industrie de Paris accélération du Marché commun, 23 juin 1960）

	ローマ条約	「加速」後
加盟国間		
a) 関税引き下げ		
—工業製品	59年1月1日 10% 60年7月1日 10% 60年7月1日 10%	59年1月1日 10% 60年12月31日までに 10% 61年12月31日10(または20)% (61年6月30日までに決定)
—農産物	工業製品と同じ	(1)自由化されている農産物については、 新たな決定は行われていない (2)自由化されていない農産物は、 59年1月1日 10% 60年7月1日 10% 60年12月31日までに5% (閣僚理事会による改訂が無ければ)
b) 割当拡大		
—工業製品	(1)1年ごとに、各製品の割当額10% の拡大。総額20%の拡大 (2)割当の最低価格 59年1月1日 国内生産3% 60年1月1日 国内生産4% 61年1月1日 国内生産5% その後は1年ごとに割当額15%の 拡大68年1月1日 国内生産20% の達成	61年12月31日までに全廃
—農産物	工業製品と同じ	(1)60年12月31日までにローマ条約の規定 の実施 (2)1年ごとに総額20%の拡大 (3)61年の割当の最低価格は国内生産額の 5.2% (閣僚理事会による改訂が無ければ)
c) 共通政策と法制 の調和		
—社会政策	EEC委員会が実施日程を決定	EEC委員会が60年7月13日までに正確 な提案を作成
—共通農業政策	60年1月1日までに委員会によって 確立	(1)60年6月30日までに、EEC委員会が 最終版の提案を作成 (2)60年7月30日までに、閣僚理事会による 議論と特別委員会の設立 (3)60年10月15日までに特別委員会による 報告を作成 (4)60年12月31日までに、閣僚会議を開催 し、進展を確認 (5)共通政策実施に向けたEEC委員会の 提案もしくは関税・割当に関する加速 政策の改訂

<p>対非加盟国</p> <p>a) 関税</p> <p>一工業製品</p> <p>一農産物</p> <p>b) 割当</p> <p>一工業製品</p> <p>一農産物</p> <p>c) その他</p>	<p>62年1月1日に1度目の CET 導入を開始</p> <p>工業製品と同じ</p> <p>義務なし</p> <p>義務なし</p> <p>義務なし</p>	<p>(1)60年12月31日までに CET 導入を開始</p> <p>(2) CET 率は当初の予定から20%削減(但し CET への接近措置後の関税が、当初の予定の CET 率を下回ってはならない。またリスト G に記載されている製品の関税率の再設定は行なわれない)</p> <p>(3)上記(2)の措置は暫定的なもので、61年から開始される GATT 関税交渉において正式決定</p> <p>(4)域内関税引き下げ措置を非加盟国にも適用する可能性がある(但し非加盟国との相互引き下げを条件とし、また、CET 率を下回るような関税引き下げが行なわれてはならない)</p> <p>(議論されず)</p> <p>「しかるべき期間で」撤廃</p> <p>義務なし</p> <p>(1)「コンタクト委員会」設立提案の再考</p> <p>(2)「通商問題委員会 (OECC 加盟国+米加+ EEC 委員会)」における交渉の継続</p>
---	---	--

EEC の弱体化につながると考えていた。そして EEC 委員会の働きかけによって、各国は妥協に至り、「加速」は成立したという。リンドバーグは、こうした合意形成の仕方が EEC に定着していくことで、統合は超国家的な発展を遂げ始めることを予想したのである。その一方で、彼は六カ国内の意思決定プロセスを十分に説明していなかったため、例えば EEC 委員会の役割が重要であったとしても、なぜ各国は「加速」の成立に合意したのかという根底的要因の説明を欠いている。このような先行研究の状況に鑑みて、「加速」を巡る各国の立場、思惑を明らかにすることは有益であると考えられる。

このようにリンドバーグの分析は問題を抱えているにもかかわらず、近年の研究もその理解を無批判に引き継いでいるのは、「加速」が外交的な成功事例であることに由来していると考えられる。これらで EEC 期の欧州統合を考察するとき、関心の中心は、EEC 委員会を交えた加盟国間の対立によって引き起こされた統合の停滞にあった。そのため「加

「速」の成立は十分に注目されてこなかったのではないだろうか。しかしながら、ある出来事が欧州統合に与えた影響を考へる際に、外交上の成功・失敗に囚われることは避けられるべきである。そして、欧州統合史において「加速」の成立が持つ意味は、「加速」がEECの行く末に占める影響を考えた際、それを合意形成の局面としてのみ理解するのでは不十分である。本稿では、「加速」が対象とする政策領域についての議論も分析を行うことで、「加速」をより多面的に理解することを試みる。というのも「加速」の成立によって加盟国間の関税撤廃は繰り上げられたものの、本来EECはただ貿易自由化を追求する組織ではなく、並行して加盟国間の政策調整を果たすための組織として設立されていたはずだからである。経済学者ティンバーゲンの分類に従えば、EECは市場における差別的撤廃という「消極的統合」に加えて、共通政策を通してより広い政策目的に対応する制度の変更・創設を目指す「積極的統合」を視野に入れた組織であった^⑨。各国の農業支援政策を一元化することに成功した共通農業政策（Common Agricultural Policy、以下CAP）は「積極的統合」を目指した政策の一例であるが、ローマ条約ではその他にも、各国で異なる制度を統一するための様々な共通政策の必要が述べられていた。具体的には、労働条件の統一を図る共通社会政策や、独占禁止法等の調整を行う共通競争政策、共通運輸政策、共通通商政策、そして各国中央銀行間の協力に基づく經常収支の安定等の目標が掲げられていた。しかし六〇年代のEECでは貿易障壁の撤廃が進む一方で、CAPの成立に苦心し、社会政策の調整に至ってはほとんど成果が挙がらなかった^⑩。つまりローマ条約で道筋が示されていたとはいえ、EECがどのような統合のあり方を目指すのかは、実際に統合を進める過程で決定されていったのである。こうした観点から「加速」は、関税撤廃を早めたという事実を以って欧州統合の順調な進展を示すものと理解されてきたが、統合のあり方全般に及ぼした影響を踏まえて再考される必要がある。

以上を踏まえて「加速」の成立を分析する際、フランスの立場は重要な視座となる。本稿で詳しく述べることになるが、成立した「加速」にはフランスの影響が大きく見られるからである。また、従来フランスはEECが単なる貿易自由化の枠組みになることに反対し、貿易自由化を様々な政策調整と並行して行うことを要求していた。なぜならばフランス政府

および産業界は、各国の制度がばらばらなまま自由貿易を行えば、フランスの貿易収支は赤字となることを予見していたからである。例えばフランスでは男女賃金格差の是正が進められている一方、西ドイツでは依然として女性に安価な労働力として利用され続けていた。^①これはフランスが西ドイツに価格競争力で劣っている一つの要因として指摘され、共通政策の実施による競争条件の均一化の必要性を訴える根拠となっていた。そこで「加速」の対象が関税率の変更に限定され、従来のフランスが追求した欧州統合のあり方との齟齬が生じたとき、同国はどのような立場にあり、どのようにして妥協に至ったのかを明らかにしたい。そうすることで、これまで十分に解明されてこなかった二点の問題、「加速」を巡る加盟国の立場と「加速」が対象とする政策領域の決定過程への接近を図る。^②

① 「共同市場 (Marché commun)」という語は、フランス語圏では E C の同意語としても用いられるが、本稿で「共同市場」という語を用いる場合は統合のあり方を指す。バラッサの分類に従えば、「共同市場」は「自由貿易圏」(加盟国間の関税を撤廃)と「関税同盟」(商品移動に関する差別撤廃に加えて、非加盟国への関税の均一化政策をとる)に加えて生産要素(人、資本)の移動に対する制限を撤廃するものと定義付けられる。「共同市場」より上位に位置づけられる統合

のあり方には、各国の経済政策の調整を含む「経済同盟」更に金融・財政政策と景気対策の統一化とともに、超国家機関を設定する「完全なる経済統合」が存在する (Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration*, Richard D. Irwin, 1961)。

② 但し六八年の時点では E E C は、フランス旧植民地を中心とするアフリカ諸国、ギリシャ、トルコ、イスラエルと C E T の適用を一部免除するような特別関係を構築していた。

③ ローマ条約では、加盟国間の貿易障壁を撤廃し、「共同市場」を完成させるまでの期間を移行期間と呼んでいる。この期間は原則的に一

二年間とされ、最初に加盟国間の関税・割当撤廃を行う五九年一月一日から、四年ずつに三段階に分けられている。

④ 最終的に C E T を完成させるまで、ローマ条約では三度に分けて各加盟国の域外関税の接近措置をとることが定められている。ここでは一度目の接近措置がとられたことを意味する。

⑤ 代表的な例として Pieres Ludow, *The European Community and the Crisis of the 1960s: Negotiating the Gaullist Challenge*, Routledge, 2007, pp.1-10.

⑥ 「加速」を巡るフランスの立場から、ドュール政権の貿易政策のあり方を探った研究として Laurent Watouzet *Le choix de la CEE par la France : L'Europe économique en débat de Mandat's France à de Gaulle (1959-1969)*, CHEFF, 2011 (以下 *Le choix de la CEE par la France*)。「加速」を巡る議論から、各国の農業政策のあり方への接近を図った研究として Ann-Christina L. Knudsen, *Farmers on Welfare : The Making of Europe's Common Agricultural Policy*, Cornell University Press, 2009, Johan Molegraaf and Ralph

Dingemans, "The Netherlands and the Common Agricultural Policy, 1958-1963", in Anne Deighton and Alan S. Milward, *Writing, Dealing and Acceleration: the European Economic Community 1957-1963*, Nomos, 1999, pp.151-165.

⑦ 「新機能主義」に基づいて欧州統合の理解では、あるセクターにおける統合が他のセクターの統合へと向かわせるような圧力を秘めていることが想定されている。特にリンダバークは、ある事案をめぐって各国の官僚が他国やEEC委員会の官僚と頻りに接触するような経験を重要視している。そうした交渉経緯を積み重ねて、共同体の意思決定は国家間の戦略的交渉にのみ依拠するのではなく、共同利益を高めるような妥協を通じて行なわれることになると考えられている。詳しくはアンソニー・ヴィーナー、トマス・デイズ編著、東野篤子訳『ヨーロッパ統合の理論』勁草書房、二〇一〇年、六五―九六頁を参照されたい。

⑧ Leon N. Lindberg, *The Political Dynamics of European Economic Integration*, Stanford University Press, 1963. なお同時期にイギリスの対応に重点を置き「加速」を詳細に論じたキャンパスの研究も、しばしば引用される(Miriam Camps, *Division in Europe*, Occasional Paper No.8, Political and Economic Planning, 1960; Camps, *Britain and the European Community 1955-1963*, Oxford University Press, 1964)。

⑨ Jan Tinbergen, *International Economic Integration*, Elsevier

第一章 「加速」の発案とその背景

本章では「加速」が発案される背景として、五九年にEECが置かれていた状況を確認した上でEEC委員会、フラン

Publishing Company, 1965。注①で言及したバラッサの理論と合わせて、経済統合理論の検討を行った邦語文献として、清水一史「統合理論の脱構築」佐々木隆生・中村研一編『ヨーロッパ統合の脱神話化』ミネルヴァ書房、一九九四年、二二七―二五九頁。

⑩ 六〇年代後半から発展する環境政策を例外として、社会政策の協力が本格的に発展するのは、単一欧州議定書制定以降である(Gandomeni Mejone, "The European Community between Social Policy and Social Regulation", *Journal of Common Market Studies*, vol.31, no.2, 1993, p.154)。

⑪ ローマ条約交渉の最中であつた五六年の男女賃金格差は以下の通りであつた。フランス八八・八％、西ドイツ六一・三％、オランダ五九・六％、ベルギー五五・一％(それぞれ男性賃金を一〇〇としたときの女性賃金の割合) Lise Rye, "The French Demand for Social Harmonization in EEC, 1955-1966", in Karin Rucker and Laurent Warlouzet, eds, *Quelle(s) Europe(s)? Nouvelles approches en histoire de l'intégration européenne*, Peter Lang, 2006, p.162.

⑫ 本稿は一次史料として主にフランス外務省史料館(Archives du Ministère des Affaires Étrangères Français, La Courneuve, 以下AMAE)に所蔵されている経済局文書(Direction Économique-Coopération Économique, 以下DE-CE)やその同局長シャルルメル文書(Papiers Directeurs, Olivier Wormser, 以下POW)を利用する。

ス、ベルギーそれぞれの「加速」提案がどのような意味を持つのかを考察する。

第一節 一九五九年の欧州統合の状況——非加盟国への対応を巡る論議——

五七年三月にローマ条約が調印され、五八年に同条約が発効することでEECは設立された。しかしEECの設立をもつてしても、将来の欧州統合のあり方は依然として不透明であった。というのも五六年、イギリスが欧州経済協力機構(Organization for European Economic Cooperation, 以下OECE)に加盟する西欧一七カ国によるFTA (Free Trade Area) ①の構想を発表していたからである。それによって、FTA設立を巡る交渉がEEC設立後も続けられており、FTA設立の場合、EECはローマ条約の規定通りには存続し得ないことが明らかになっていった。そして、ローマ条約は「枠組み条約(Traite cadre)」と呼ばれるように柔軟性を秘めた条約であり、EEC加盟国もそれを変更することにやぶさかではなかった。こうしたFTA問題はEECが直面した最初の外交問題となり、フランスが五八年一月にその設立を拒否したものの、EECはFTA交渉の成果の一部を組み入れ、五九年から開始される域内関税・割当政策を非加盟国にも部分的に適用することを余儀なくされた。②

しかし問題は続いていた。FTA設立という企てが失敗に終わった後、五九年中頃から、イギリスを中心とするEEC非加盟の西欧七カ国(イギリス、オーストリア、スイス、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、ポルトガル)はEFTA設立を目指して動き始めていたからである。EFTA設立の第一の目的はEECとの間に特惠関税を設け、両組織の「橋渡し」を行い、事実上の西欧FTAを設立させることであった。③こうしたEFTA設立の動きによって、六カ国の対立が生まれ続いていた。オランダ外相ルンス(Joseph Luns)や西ドイツ経済相エアハルト(Ludwig Erhard)はFTA設立を目指す七カ国の立場に同調し、EECからEFTA加盟国への関税の特別措置を要求し、この考えは「欧州アプローチ(approche europeenne)」と呼ばれた。他方フランスとEEC委員会は、EFTA加盟国に特別な地位を与えることに反対し、EE

C非加盟国に対する関税はすべて、G A T T (General Agreement on Tariffs and Trade) に基づく関税交渉においてのみ変更可能であるとする、「世界アプローチ (approche mondiale)」という考えを明らかにした。^④

これらの対峙する二つの方針は、各国が追求する経済的かつ政治的なE E Cの位置づけの違いに起因していた。欧州アプローチを追求するベネルクス諸国は、それぞれがフランスや西ドイツに比べて小国であるため、歴史的に海外市場への依存度が高い輸出志向型の経済を発展させてきた。そして五八年の輸出でみると、ベネルクス諸国のE F T A加盟国への輸出額はE E C加盟国への輸出額の約八〇％に相当し、特にオランダではE F T AとE E Cへの輸出額はほぼ同額であった。そのためベネルクス諸国、とりわけオランダはE E Cの関税ブロック化によってE F T A市場を喪失することに強い危惧感を抱いており、E E C非加盟の西欧諸国にもE E C域内と同じ関税率が適用されることを望んでいた。^⑤ 政治的な観点では、ベネルクス諸国は、E E Cの枠組みにおいてフランスと西ドイツの「枢軸」が強化されることによって、自分たちの影響力が弱められることに危惧を抱いていた。当時フランスは、経済協力を留まらぬE E C加盟国間の政治協力の発展を追求していたが、ベネルクス諸国はそうした政治協力をE E Cの枠組みではなく、「仏独枢軸」の影響力を弱めるために、イギリスやスカンジナビア諸国を含んだ西欧全体で追求するべきと考えていた。そして英仏の対立がそのような西欧諸国間の政治協力の実現の障害となっており、E E CがE F T Aの狙いに反する行動をとることは、この対立を増長するものと捉えられていたのである。^⑥

一方、フランスが世界アプローチを追求した理由は何であったのだろうか。周知の通り第五共和制の初代大統領の座に就いたドゴール (Charles de Gaulle) は自身の歴史観に則って、イギリスと大陸欧州を一体とする協力のあり方に反対しており、^⑦ E E Cとイギリスの接近をもたらす欧州アプローチに反対するのは当然かもしれない。ここではしかしながら、ドゴール個人の考えをフランス政府の立場と短絡的に結びつけずに、外務省内の政策立案者たちが考えていた世界アプローチのメリットと欧州アプローチのデメリットを踏まえて、ドゴール外交の分析を行いたい。

まず経済的な観点では、フランスはCETを重視する立場から、欧州アプローチに反対し、世界アプローチを支持していた。ドゴール政権の経済政策の立案に深く関わったリュエフ (Jaques Rueff) やコジエーヴ (Alexandre Kojève) という専門家たちは、フランス経済の近代化にとってCETの整備が有用であると考えていた。そして、ローマ条約で規定されたCETの導入という計画を確実なものとするためには、欧州アプローチは退けられるべきであった。というのも、かつてFTA交渉ではフランスの要求に基づいて、OECC一七カ国にCETを導入しようとする動きがみられたものの、その試みは失敗に終わっていた。そのため、CETの導入はEECの枠組みにおいてのみ可能であり、一三カ国 (六カ国 + EFTA七カ国) あるいは一八カ国 (OECC加盟国) の枠組みでは、不可能と考えられていたのである。^⑧

次に政治的観点からみると、フランスはEECを通じて自国の地位を向上させるために、世界アプローチを追求していた。ドゴール期のフランスの地位向上、あるいは「偉大さ」の追求と言うと、核保有といった軍事政策が何よりも注目されがちだが、発展途上国への援助も重要な基軸を形成していた。ドゴール政権は政府支出によって積極的な対外援助政策をとることで、海外領土および旧植民地との結びつきの保持、アジアや南米におけるフランスのプレゼンスの強化を追求していたのである。^⑨ しかし当時アメリカが主導していた発展途上国への援助方針 (「国際開発協会」の設立) は、ドゴールにとって発展途上地域におけるフランスの影響力を低下させると思われていた。^⑩ そこでフランスは、(1) アメリカ (2) イギリスがイニシアチブを取るコモンウェルス (3) フランスがイニシアチブをとるEECの「三頭体制」によって世界経済の問題に対応すべきであるという考えをアメリカに提案することで、フランスの発展途上地域への影響力を保持・増大しようと努めていたのである。^⑪ しかし、この構想を実現させるためには、イギリスにコモンウェルスとの連携を維持させ、西欧への接近を阻止する必要がある。そこで、イギリスを中心とするEEC非加盟の西欧諸国にとって、EEC市場喪失の不安がEFTA建設の理由であるなら、フランスは世界アプローチというGATTの枠組みでEECの関税引き下げを行う準備があることを示し、EFTAの主張を相殺しようとしたのである。さらにフランスは度々「米加を無視する

ことは出来ない」と言うことで、欧州アプローチが西欧諸国のみの特恵を与えるのに対して、フランスが主張する世界アプローチがGATT締結国というより多くの国々を関税引き下げの対象に組み入れた、よりリベラルな政策であることを強調している^⑬。即ち、フランスが西欧におけるイニシアチブを確保し、先述の発展途上国への援助を管理する「三頭体制」を確立させるためにも、イギリスをEECへと接近させる欧州アプローチは退けられるべきであった。そこでフランスは、イギリスの心配を払拭するだけでなく、西側世界の貿易自由化という使命を携える世界アプローチというEECのあり方を示した。そして世界アプローチ実現の鍵となるのは、EEC非加盟国の代表としてアメリカが、世界アプローチが欧州アプローチよりも優れた考えであると判断することであった。

このようにこの時期、政府間で非加盟国に対する関税政策を巡る議論が活発に交わされる一方、各国の社会民主主義政党に所属する欧州議会議員から、CAP、社会政策の協力、共通景気政策、独占禁止法の分野における議論の停滞がしばしば指摘されるように、関税以外の分野では十分に議論は行なわれていなかった^⑭。議論の停滞した要因は、EEC委員会でCAPと独占禁止法の議論が進められた一方で、加盟国政府の積極的な関与がみられなかったこと^⑮にあった。しかしながら、このような様々な規定をローマ条約に挿入し、加盟国間の貿易自由化が過剰な競争をもたらさないようにすることが、フランス政府のEEC加盟の条件でさえあった^⑯。そうであるにもかかわらず、フランスはなぜこれらの政策の実施に向けた議論を発展させようとしなかったのだろうか。「加速」を巡る議論を通じて、この問いへの答えを探すことにしたい。

「加速」提案は以上のような状況の中で発表されることになる。換言すれば、五九年当時のEECを巡って、六カ国は非加盟国への関税政策をどのように行うべきか、国際経済秩序におけるEECの位置づけを巡る議論を交わす一方で、共通政策についての議論を棚上げにし、目指すべき統合のあり方がどのようなものであるのかを明らかにしていなかった。つまり、EECが「関税同盟」に留まらず、「共同市場」や「経済同盟」と称される組織となるために必要な議論は行わ

れずにいたのである。次節ではこれらの状況を踏まえてE E C委員会、フランス、ベルギーの「加速」提案を分析する。

第二節 E E C委員会、フランス、ベルギーによる「加速」の発案

「はじめに」で述べたように、「加速」はまずE E C委員会が五九年九月に発表した報告の中で、その原則が述べられた。E E C委員会の立場は、「現在（五九年）の経済状況は、もはやローマ条約調印時とは全く異なるものである。既に各国は経常収支の悪化から脱却している。そのため、ローマ条約が予定するよりも早く、共同市場を実現させることが望まれる」というものであった。E E C委員会は、経済発展の最中にある各国の需要の増加に因應するために、供給の増加を一層促進せねばならないと考えており、そのための手段として、ローマ条約が定める移行期間を短縮し、E E C域内の貿易自由化を進めることを目指していた^①。但しこの提案はあくまでも原則的なもので、具体的にどのようにして移行期間を短縮させるのかについては述べられなかった。そのためフランスとベルギーはそれぞれ異なる解釈に基づいて、「加速」を提案することが可能となり、両国が「加速」を通じて目指すE E Cのあり方は異なるものとなった。

両国の提案は一月一六日にE E C委員会内に組織された非加盟国との関係を審議するための特別委員会―ベルギー人議長レイ (Tea Rey) に因み「レイ委員会」と呼ばれる―で発表された後、同月二五日の閣僚理事会にて公表された。まずフランスの提案をみてみよう。その内容を簡潔に表すならば、六〇年七月一日と六二年一月一日にそれぞれ実施予定の関税政策を、まとめて六〇年七月一日に行なってしまうおうとするものであった。ローマ条約では、五九年一月一日から一年半ごとに、域内関税の一〇%引き下げが予定されていた。そして六二年一月一日にはC E Tの導入に向けた、各国の域外関税の一度目の接近措置が予定されていた。これを一つにまとめるとは、即ち、六〇年七月一日に域内関税を二〇%引き下げ、C E Tの導入に向けて域外関税を接近させるということである^②。なお、ここで引き下げの対象とされたのは工業製品の関税であり、農産物は含まれていない。以後、記述の煩瑣を避けるため、本稿で断りなく関税とだけ表記する際は

表3 フランス・ベルギーの「加速」提案の比較

	フランス案	ベルギー案
域内関税	60年7月1日 20%引き下げ 移行期間の短縮に反対	60年7月1日 20%引き下げ 61年12月31日 20%引き下げ その後の関税撤廃スケジュールも確立させ、移行期間を12年から8年に短縮
対外関税	60年7月1日 CETの導入開始	提案なし (= 予定通り61年12月31日に CETを 導入開始)
その他		組織の強化(欧州議会直接選挙, EEC委員会・EURATOM委員会, ECSC最高機関の協力)、通貨・財政 協力、政治協力、文化協力、発展途上 国への援助

工業製品の関税を指す。

一方、ベルギーの提案はフランス案よりも広範な内容を含んでいた。というのもベルギー案は、フランスが主導するEEC加盟国間の政治協力の対案としての性格を持ち合わせ、より一般的にEECのとるべき道筋を示していたからである。ここではベルギー案における関税政策のみを取り上げ、その他の点については表三を参照されたい。ベルギー案では、六〇年七月一日および六二年一月一日に域内関税を二〇%ずつ引き下げることと、移行期間の第一段階を四年、第二段階と第三段階を二年ずつで終了させることが提案されている。但しこれらの政策は暫定的な提案で、正式な提案はEEC委員会の報告に従うものとされ、六カ国はEEC委員会へ「加速」の起草を依頼することに合意した^⑩。

両国の提案には様々な違いが見て取れるものの、最も重要なのは非加盟国に対する措置の違いである。ベルギー案では非加盟国を対象とする政策は明示されていないが、フランス案ではCETの導入が述べられている。CETの導入が持つ意味を明らかにするために、まずは五九年時点のEECの関税制度を概括しておこう。EECは五九年一月に初めて、加盟国間の関税引き下げを実施していた。しかしこの政策の一部は、FTA交渉の影響を受け、GATT締結国へと対象を拡大していた。具体的には、将来のCET水準を上回る非加盟国への関税に対して、域内関税同様に、引き下げ措置を適用し

たのである。その結果、高い関税水準を維持していたフランスとイタリアは総じて関税引き下げ対象をEEC非加盟国へと拡大し、両国のGATT締結国に対する関税率はEEC域内と同水準にあった。また西ドイツは、五七年七月に単独で関税引き下げを行ったという事情から、一度目の域内関税引き下げ措置を免除されており、同国のGATT締結国に対する関税率もEEC域内と同じであった。つまりEECは五八年に設立され、五九年に一度目の関税引き下げを実施していたが、依然「関税同盟」たる性質を十分に有していなかったのである。^{②①}従って「加速」を通してCEETが導入されれば、EECは初めて加盟国間の関税と非加盟国への関税に差異を設ける二重関税制度を導入し、実際に関税ブロックとして機能し始めることになる。

ベルギーはその「加速」提案において、CEETに関する明確な立場を示していないが、その導入に反対していた。既に同国は、ベネルクス諸国合同で作成された覚書において、CEETの導入によって欧州アプローチの実現する余地がなくなることを確認しているためである。その覚書ではEECと非加盟国の関係について、六一年末まではCEETが導入されないものであるから、暫定的にEFTA諸国に対する関税を低くすることが可能であると主張された。^{②②}さらに、五九年の時点では依然としてEECが関税ブロックを形成しておらず、実態は「自由貿易圏」であるため、EECとEFTAの特別関係によって、経済統合を目指すEECの性格が損なわれてしまうのではないかという心配も杞憂であるとされた。^{②③}以上からわかるように、「加速」におけるCEETの導入の是非は、欧州アプローチと世界アプローチというEECと非加盟国の関係を巡る対立を反映した問題だったのである。

このように「加速」提案を五九年当時の欧州統合を踏まえて分析すると、「加速」のあり方がEECと非加盟国との関係に大きな影響を及ぼすものとなることが確認出来た。結果を先に述べると、最終的に「加速」にはCEETの導入が含まれることになり、欧州アプローチと世界アプローチの対立にもかかわらず、フランスの意向がこの点では尊重されたといえる。そこで次章では、フランス案はどのように他国に受け止められたのか、そしてフランスは他国からの批判にどのよ

うな対応をしたのかを明らかにする。

- ① 本稿ではイギリスが発表した構想としての Free Trade Area を E T A と略記し、制度としての Free Trade Area を「自由貿易圏」と表記する。
- ② 詳しくは拙稿「E T A 交渉と欧州統合（一九五六一一九五九）——フランスの対応を手がかりにして——」『史料』第九五巻、第三号、二〇一二年を参照された。
- ③ Wolfram Kaiser, *Using Europe, Abusing the Europeans: Britain and European Integration, 1945-63*, Macmillan, 1996, pp.101-102.
- ④ AMAE, POW 44, note pour le ministre, 4 août 1959.
- ⑤ Ginette Kurgan van Henteryk et Isabelle Strjacobs, eds., *Documents diplomatiques belges 1941-1960* (以下 *DDB*), tome IV *Académie royale de Belgique*, 2001, no.209, pp.424-428 より正確に六カ国の E T A への輸出を E E C 加盟国への輸出と比較する。ベルギー・ルクセンブルクは六五・二％、オランダは九八・一％である（それぞれ仏独伊三國への輸出を一〇〇とした場合）。フランスは六〇・三％、西ドイツは一〇〇％、イタリアは九三・六％である（それぞれ他の E E C 加盟国への輸出を一〇〇とした場合）。従ってオランダの状況は決して特別なものではなく、むしろ E T A 市場での利害が少ないフランスとベルギーの状況が特殊であることがわかる。なおこれらの数値は IMF, *Direction of trade annual: a supplement to International financial statistics, 1958-1962, 1962* より作成した。
- ⑥ *DDB*, tome IV, no.210, pp.428-431.
- ⑦ Charles de Gaulle, *Memoirs*, Gallimard, 2000, pp.104-1045.
- ⑧ 五九年「スウェーデンの加盟」及び「E E C 加盟国が十八カ国になつた」。
- ⑨ 拙稿「前掲論文」二一—二三頁。
- ⑩ フランスとベルギーの關係について、Guia Mígani, *La France et l'Afrique subsaharienne, 1957-1963: Histoire d'une décolonisation entre idéaux africainis et politique de puissance*, Peter Lang, 2008, フランスと南米の關係については Laurence Badel, *Diplomatie et grands contrats : L'Etat français et les marchés extérieurs au XXe siècle*, Publications de la Sorbonne, 2010 を参照。
- ⑪ Mígani, *op.cit.*, pp.209-214.
- ⑫ AMAE, POW 44, note pour Monsieur Clappier, 14 septembre 1959.
- ⑬ *Ibid.*
- ⑭ *Journal Officiel des Communautés Européennes*, pp.850-851, pp.1033-1034, pp.1318-1319.
- ⑮ 独占禁止法について Warlouzet, *Le choix de la CEE par la France*, pp.269-417, 〇〇〇〇〇〇 Knudsen, *op.cit.*, pp.130-137.
- ⑯ Gérard Bossuat, *L'Europe des Français 1943-1959, une aventure réussie de la IVe république*, Publications de la Sorbonne, 1997, p.336 より正確に言えば、フランスと西ドイツの女性賃金の差に起因する生産コストの差を重大視してつたのは産業界である。一方、フランス政府は、設備投資の不足などに起因する生産力の遅延とフランスの過大評価の影響を重大視していた。このほかかわさず、ローマ条約交渉に際して、政府が社会政策の協力の必要を訴えたのは、E E C の自由貿易主義的色彩を減らすための交渉戦術であったように（Lise Rye Svartvám, "In Quest of Time, Protection and Approval: France and the Claims for Social Harmonization in the European Economic

Community, 1955-56". *Journal of European Integration History*, vol.8, no.1, 2002, pp.85-102).

⑩ Ministère des Affaires Étrangères, *Documents Diplomatiques Français 1959* (凡て *DDF 1959*) tome II, Imprimerie Nationale, 1994, no.170.

⑪ ANAE, POW 44, télégramme au départ, 16 novembre 1959.

⑫ *L'Année politique 1959*, pp.550-551.

⑬ 但し割当についてはEEC加盟国と非加盟国の間には一定の差異が設けられていた。詳しくは「拙稿」前掲論文を参照されたい。

⑭ *DDF*, tome IV, no.203, pp.401-404.

⑮ *DDF*, tome IV, no.206, pp.411-412.

第二章 「加速」を巡る議論の進展と六カ国の接近

前章では、ベルギーとフランスの「加速」提案を分析し、これらの提案が欧州統合の行く末に占める位相を明らかにした。本章では、どのようにして各国が妥結に至ったのかを明らかにするために、フランス案の発表に対する他国からの反応と六〇年三月に発表されるEEC委員会の報告を受けて、フランスがどのような対応に迫られたのかを明らかにする。

第一節 フランス案への批判とアメリカの介入

各EEC加盟国は、ローマ条約が定めるよりも早く「共同市場」を設立させようとする「加速」の原則を概ね好意的に受け止めた^①。しかし六カ国は域内関税の撤廃日程を早めることに合意する一方、CEETをどのように扱うのかについては意見の統一を図れずにいた。前章で述べたように、ベネルクス諸国は欧州アプローチを追求する立場から、それを反故にするようなCEETの導入に反対していた。そこでオランダは、各国平均から二〇%低くCEET率を再設定すること、EECとEFTAが互いの域内関税政策を両組織に適用することを、CEET導入の条件とした^②。CEET導入を受け入れるという点で妥協しようにみえるが、このオランダの提案はEFTA加盟国への特恵を認めるという点で、あくまでも欧州アプローチの延長線上にある。また、オランダと同様に強くフランス案に反対していたのは西ドイツであった。経済相で

あつたエアハルトは、欧州アプローチを最も積極的に追求する一人であつて、彼がC E Tを含むフランスの提案に反対するのは容易に想像がつく。しかし実際に西ドイツでは、エアハルトに留まらず、広範な人々がC E Tの導入に反対していた。というのも同国は五七年七月に関税引き下げを実施したことによって、C E T導入のためには二重の関税引き上げが必要とされていたためである。二重の引き上げを具体的に説明すると、全てのE E Cの関税政策は五七年一月一日時点の関税を基準としており、西ドイツの関税はまずその時点の関税へと戻される必要があつた。その上でC E Tへの接近として、関税の引き上げが再度必要とされるということである。そのためC E Tの導入は、西ドイツに最も大きな犠牲を強いるもので、西欧経済の中心を担う同国の景気へ悪影響を及ぼすと考えられたのである。アメリカも西ドイツの危惧感に理解を示し、西欧への経済的影響を軽視するフランス案を批判していた。そこでアメリカはC E T率を二〇％低く再設定するというオランダ提案の一部を支持し、C E T導入に伴うE E C加盟国の関税引き上げを抑制しようとした。^{④⑤}

しかしながら、アメリカはフランス案に全面的に反対していたというより、巨視的にみるとむしろフランスの立場に親和的であつた。国務省のデイロン(Douglas Dillon)が五九年末(二月七—四日)西欧諸国を歴訪し、自国の欧州統合に対する立場と要望を各国に伝えたときそれは明らかになつた。^⑥デイロンは各国に対して、アメリカ政府のE E Cへの支持は、例えそれが非加盟国に一定の差別を強いるものであつても覆らないが、同政府はE F T A設立には極めて冷淡であることを伝えたのである。^⑦伝統的にアメリカは、西ドイツを西欧の枠組みに組み入れる欧州石炭鉄鋼共同体とE E Cの政治的側面を高く評価しており、E F T Aにこうした政治的意図が存在しないことは、アメリカの冷やかな立場の一因であつた。しかしデイロンの訪欧がインパクトを有していたのは、アメリカの欧州統合への眼差しがこの伝統的な政治的観点に留まらないためであつた。アメリカは自国の経常収支の悪化とそれに伴うドル流出を背景として、欧州統合が貿易上の差別を強化することに反対し始めたのである。^⑧この観点から、アメリカがE F T A設立に否定的であつたのは、E F T Aの第一目標がE E Cの関税特惠を西欧のE E C非加盟国のみに拡大することであり、アメリカを中心とする非欧州諸国へ

の配慮を欠いていたためであった。^⑨つまりEECとEFTAの協力に基づく欧州統合のあり方は、イギリスのみならずベネルクス諸国にも支持されていたように、欧州統合を確固たるものとする可能性を秘めていたにもかかわらず、アメリカにとつて二重の関税差別の導入を意味することから排除されたのである。それに対し、アメリカが支持した欧州統合のあり方とは、EECがCETを低く設定することで、同国の被る関税差別が最小限に抑えられるようなものであった。そのため六カ国間の対立についても、アメリカ政府は欧州アプローチに反対し、世界アプローチに賛成することを明確にしたのである。^⑩

こうしたアメリカの立場は、イギリスを中心とするEFTA加盟国はもちろんのこと、EEC加盟国にも深刻に受け止められた。デイロンの訪問をうけて、イギリス政府はEECとEFTAの「橋渡し」の実現を困難に感じ始めた。外相ロイド (Selwyn Lloyd) は米英関係を基軸とするイギリスの外交方針の限界を感じ、今後英仏関係の強化に努めるべきとすら考え始めていた。^⑪また西ドイツ経済相のエアハルトも大幅に態度の変更を余儀なくされた。フランス政府も、アメリカの立場が自国に近いものであるとはいえ、欧州統合への介入を強めるアメリカの態度には驚きを示している。^⑫ともあれ、五九年末から六〇年にかけて行なわれたアメリカの積極的な介入は、EFTAとそれに同調するEECの欧州アプローチのイニシアチブを大きく減少させる影響を秘めていた。

このようにアメリカは、世界アプローチを支持することで、EECの行く末についてフランスに近い見通しを立てていた。但しアメリカが世界アプローチを支持したのは、EECによるCETの導入を前提として受け入れながらも、同国が西欧諸国から被る関税差別を最小限に抑えることを重視していたからである。またアメリカは、CETの導入が西ドイツにもたらす経済的悪影響をとりわけ懸念し、フランス案を批判していた。そのため、アメリカの働きかけはCETを「加速」から除外するインセンティブを減少させるものであっても、決して積極的にCETを「加速」に組み込むインセンティブを秘めていたとはいえない。アメリカの「加速」に対する立場はこのように理解出来る。

ではこのような反応をフランス政府はどのように受け止めたのだろうか。フランスにとって「加速」の眼目がE E CとE F T Aの「橋渡し」を指す欧州アプローチの切り崩しにあり、その手段としてC E Tの導入が考慮されていたのなら、最早フランスはアメリカの介入によって当初の目的は達成されたとして「加速」への関心を失ったのだろうか。

結論を先に述べると、フランスは「加速」に関心を抱き続けていた。それはフランス政府の欧州政策を実質的に取り仕切っていた外務省経済財政総局が首相ドゥブレ（Michel Debré）に宛てた報告書から明らかになる。というのも同局は、アメリカの介入によって欧州アプローチ実現の可能性は小さくなってしまったとしても、それによって単線的にフランスの望む欧州統合のあり方が確約されるとは考えていなかったからである。同局がなおも危惧していたのは、E E CがE F T Aの陰に隠れてしまう可能性であった。具体的に述べると、E F T AはE E Cと同日、六〇年七月一日に関税の引き下げを予定しており、その内容とE E Cの関税政策の関係は、アメリカの欧州統合への眼差しに大きな影響を及ぼすと同局は考えていたのである。例えばE E Cがローマ条約に依拠し、域内の関税引き下げのみを行った場合、E E C加盟国と非加盟国の間に関税差別が発生するのは不可避である。するとE E Cへの報復として、E F T Aの政策も域内の関税引き下げに留まることが想定された。この場合、E E CとE F T Aは揃って非加盟国に対する関税差別を導入することになり、この状況はアメリカが考える最悪のシナリオとなる。より深刻な事態は、E F T A加盟国が域外関税率を域内関税率と同じくした場合に生まれる。その場合、E E Cが以前の関税政策で採用された方法を踏襲しても、それはG A T T締結国に対する部分的な試みであったため、E E Cのあり方はE F T Aと比較して差別的とみなされる。同様に、フランスが主張する「加速」が成立し、C E Tが導入された場合にも、西ドイツとベネルクスの関税が引き上げられることによってE E Cは差別的性質を際立たせてしまう。つまり、E F T Aが採用するおそれのある、あらゆる行動に対応するには、E E Cが西側諸国を対象とする関税全てを引き下げようとする行動が求められる。そこで同局が下した結論は、以降フランスはC E Tを導入するような「加速」を追求するだけでは不十分で、同時にC E T率を積極的に低くする必要があるというものであ

った。^④

このように、アメリカの介入によって欧州アプローチは現実味を失っていたにもかかわらず、フランス外務省経済財政総局は、EFTAの設立に直面し、それに対応するような「加速」の実現を追求していた。それは、アメリカが自国の経済的利害から欧州統合を論じ始めたことで、EECの特権的地位がよりリベラルとなり得るEFTAの存在によって剝奪される可能性が生まれていたからである。しかし、EFTAの関税政策に対応するためにEECが「加速」を実現させる必要は必ずしもない。即ち、この報告書では考慮されていない幾つかの選択肢が存在する。そうした選択肢が、少なくとも報告書内において、なぜ検討されなかったのかを考察することで、同局の立場に一層の接近を図ろう。

まず考えられる選択肢は、EECが域内関税率と域外関税率を一致させることである。そうすれば、EECに保護貿易主義の烙印を押されることはなからう。しかしながらこの方法は、EECの導入を放棄することを意味する。前章で述べたようにフランス政府内には、CEETの整備はフランス経済にとって望ましいものであるという意見があった。従ってフランス政府において、CEETそのものの意義を否定するような手段は考慮され得なかったであろう。次に、EECがCEET率の下方修正のみを公表し、CEETの導入を予定どおり六一年七月からとする方法も、経済財政総局に考慮されていない。この方法が採用された場合、起こりうる事態を想定してみよう。EECは域内関税を、ローマ条約に従って一〇%、あるいは、域内関税の撤廃のみに適用される「加速」を成立させ二〇%引き下げることになる。他方、非加盟国への関税引き下げは、CEET率変更の意思表示に加えて(1)五九年の関税政策を踏襲し、GATT締結国に関税障壁を部分的に開放(2)EFTA加盟国に限定した関税特恵の開放(3)域内関税率と域外関税率の一致、以上の政策オプションが考えられる。即ち「加速」においてCEETの導入を見送れば、先の報告書で検討されたように、EECはEFTAの後塵を拝するような非加盟国への措置をとるか、それとも最終的に、CEETを放棄するような政策をとるのかという選択を迫られる。結局、経済財政局が他の選択肢を排除あるいは捨象して、CEETの導入とCEET率の変更を同時に追求するよう提

言したのは、EECの「関税同盟」たる性質を維持しながら、EFTAの行動に対応するためであったとみなすことが出来る。

以上、詳しくみてきたフランス外務省経済財政総局の議論には、CEET率の変更に重要な価値判断が含まれている。元来CEET率の変更という措置は、西ドイツとベネルクス諸国という低関税国の関税引き上げに対する危惧感を回避するための措置であった。しかしこの報告書が示すのは、CEET率の変更が、フランス案を批判する他国への単なる譲歩ではなく、フランスが追求する統合のあり方を実現させるために必要な措置として理解されていたということである。次節で詳しく述べるが、この後CEET率の変更はEEC委員会の報告に組み込まれ、「加速」は実現に近づいていく。リンダーバーグは六カ国の合意の形成過程において、そのEEC委員会の報告の意味を重要視したが、本節で述べたフランスの立場の変更が合意の前提となっていたといえる。

第二節 EEC委員会の報告とフランスの妥協

五九年十一月の指示に従って、六〇年三月EEC委員会は「加速」に関する報告を発表した。そこで提案されたのは以下の事がらである。(1) 六一年末までに、EEC加盟国間および非加盟国に対する工業製品の割当を完全撤廃(2) 六〇年七月一日、六一年二月三十一日、それぞれ域内関税を二〇%引き下げ(3) 六〇年七月一日からCEETを導入。但しCEET率は各国平均から二〇%削減(4) 農業・交通・貿易・社会・財政分野における「加盟国間の協力」を、移行期間終了までに実現^⑤。農産物の関税・割当をどのように扱うのかについてはオランダが強い関心を抱いていたが、この報告には含まれておらず、後日、追加報告を行うものとされた。リンダーバーグによれば、EEC委員会が追求していたのは、西欧経済の好況を活かすような何らかの政策を実施することであった。そのため同委員会は、政治統合の達成というEECの最終目標にとって、ローマ条約全体を対象とするベルギー案のほうが望ましいと考えながらも、その理想にはこだわら

ず、「加速」の細部については柔軟に各国の利害に配慮することで、「加速」の実現性を高めることを重視していた。つまり同委員会がこの報告の目標としていたのは、六カ国による「加速」の合意という事実の形成であり、各国高官との意見交換を行った上での提案であった。^⑩

リンドバーグが言うように、この報告には各国の立場の相違を克服する効果が秘められていたのかどうか検証してみよう。まず、この報告においてCET率の見直しが正式に提案されたことは、合意の成立に重要な意味を持っていた。それによって、西ドイツとベネルクス諸国は域外関税の引き上げ率を削減することが出来ることになり、六カ国はCETの導入を「加速」に盛り込む原則に合意した。^⑪但し、前節で述べたように、アメリカの介入によって既に欧州アプローチの勢いが失われていたことが、各国の立場の決定に重要な影響を与えていたこと、そして、フランスがCET率の変更を積極的に追求していたことは忘れてはならない。そのアメリカもCETの導入に伴う関税の引き上げによって、西欧経済が停滞することに懸念を抱いていたため、引き上げ率を小さくするようなCET率の見直しを歓迎し、「加速」を支持することを明確にした。そして六〇年三月一五日、独米首脳会談後の共同声明において、両国首脳はEEC委員会の報告を支持し、「加速」の実施が西欧のみならず、米加を含んだ西側世界全体の発展に貢献するという立場を表明した。^⑫関税引き上げへの懸念を払拭したことに加えてアメリカは「加速」を支持することで、EECがCET率の引き下げ努力を今後も維持することに期待を寄せていた。^⑬

このようにEEC委員会の報告は、関税政策における六カ国の合意を引き出すものであった。しかしながら、関税政策以外の共通政策に関して、EEC委員会の報告は問題を喚起するものであった。フランスの立場を参照すると、同国外務省は、その報告が移行期間の短縮を見込んでおらず、CETの導入を予定しているという点から、それをフランス案の原則に近いものと判断した。^⑭その一方、関税・割当以外の分野においてEEC委員会が、「加盟国間の協力」という曖昧で強制力を持たない提案を行うに留まっていた点には改善の必要が認められた。こうした条文のままでは加盟国が本格的な

議論を開始することはなく、これらの政策の実現の可能性は小さいと判断されたのである。こうした観点からの批判はフランス外務省独自のものではなく、国際自由労連²²⁾・モンド紙を中心に活動していたジャーナリストのドウルアン(Pierre Douin)²³⁾が、より具体的な共通政策の実現目標を明らかにすべきであると主張していた。

但しここで注意が必要なのは、EEC委員会は決して共通政策の必要性を軽視していたわけではないということである。報告の中で同委員会は「共通政策の実現はスケジュールの問題ではなく、各国の意思の問題である。各国は関税同盟の加速を受け入れることで、他の領域へとより素早く進むことを余儀なくされる」と述べた²⁴⁾。さらに同委員会は、EECが発効してからの二年間、西欧の経済成長・好景気を背景として、ローマ条約の規定とは無関係に、各国の経済・景気政策の接近が行われ始めていることを指摘している²⁵⁾。つまりEEC委員会の考えでは、「関税同盟」の設立により各国の好況が続くことで、EECは様々な共通政策を備えた「経済同盟」に不可避的に到達するものとされたのである。

このようなEEC委員会独自の論理は、関税撤廃と並行する共通政策の構築を目指してきたフランスにとって受け入れ難いものであった。しかしながら最終的に、フランス外務省は首相ドゥブレにこの報告を受け入れるよう提言した。それは、CAPや社会政策の協力の具体的目標を「加速」に組み込めば、各国からの議論を喚起することになり、「加速」の実現が危ぶまれると考えたためであった。例えばフランスが男女賃金の平等について何らかの具体的目標を求めれば、西ドイツとオランダが輸出競争力を損ねるものとしてそれに反対し、他方でイタリアは労働力移動の自由化を求めめるなど、困難な交渉が予想された²⁶⁾。そしてこうした社会政策の協力を厳格に実施し、ローマ条約に依拠した「経済同盟」としてのEECを追求するために、「加速」それ自体を反故にすることもEFTAとの関係上不可能であった。その場合、前節の経済財政総局の議論で確認したように、EFTAが関税引き下げの対象を非加盟国へと拡大すれば、アメリカのEECに対する支持が揺らぐと考えられたのである。結局フランス外務省は、「加速」の失敗によってEFTAの地位が向上することを恐れ、「加速」が急速な関税撤廃の対価であるところのCAPや社会政策の協力を備えなかつたとしても、EEC

委員会の提案を受け入れることが賢明と判断したのである。^{②7}

このようにして、フランス政府は共通政策の実施を求める従来の立場を放棄した。他方、フランス国内では依然として、貿易自由化のみを対象とするような「加速」を受け入れる準備は出来ていなかった。産業界では、ストラスブル工会議所と「機械業および金属加工業連盟 (Federation des Industries Mecaniques et Transformatrices des Metaux」以下 F I M T M)」が、関税政策に限定された「加速」は、平等な競争条件が確保されないままに、競争を激化させるのではないかと、いう危惧感を抱き、外務省へそれぞれ意見書を提出していた。^{②8}特に F I M T M は、E E C 設立交渉時から一貫して、西ドイツとの競争激化の対価として独占禁止法を整備し、フランスと同等水準まで男女賃金格差を是正することを要求していた。つまり、F I M T M に顕著なように、産業界では西ドイツ産業を協力相手というよりも、競争相手としてみる見方が依然存在していた。^{②9}さらに、事後的になるが、「加速」が決定された後「フランス経営者全国評議会 (Conseil National du Patronat Français. 以下 C N P F)」も男女賃金などの社会政策の協力に関する規定を「加速」に挿入するべきであったと、経済相ポーンガルトネル (Wilfrid Baumgartner) へ伝えている。^{③0}C N P F が、ポーンガルトネルが自分たちと同じ考えを持ち、フランス政府も関税に限定された「加速」の危険を考慮するものと信じていたように、こうしたフランス政府の立場の変化は極めて急速に進められたものであった。

ここまで本章では、各国の立場が接近する過程を描いてきた。当初「加速」を巡る六カ国の意見対立が存在していたのは、欧州アプローチと世界アプローチの対立が存在していたためであった。その対立は、アメリカの積極的な欧州統合への介入によって解消され、「加速」に C E T の導入を盛り込むことが容易となった。並行して、フランス政府は「加速」の失敗や当初のフランス案の実施がもたらす E E C と E F T A の優劣関係の変化を憂慮し、C E T の導入を進める「加速」の実現と C E T 率の見直しを積極的に追求し始めていた。こうした過程で六カ国は「加速」における関税政策を巡る対立を解消していった。こうした理解に基づくと、E E C 委員会が「加速」の実現に重要な役割を果たしたというリンド

バーグの理解を受け入れることは出来ない。六〇年三月にE E C委員会が報告を発表する以前に既に、六カ国の合意の下
 が形成されていたからである。また、関税以外の共通政策の分野で提示されたE E C委員会の考えは、十分な賛同を得
 られるものではなかった。そのため共通政策を最も積極的に追求してきたフランスは、産業界から様々な要望を受け取り
 ながらも、「加速」を実現させるといふ目標のために、E E C委員会の報告を受け入れるという妥協を余儀なくされたの
 である。

- ① Ludlow, *Dealing with Britain: The Six and the First UK Application to the EEC*, Cambridge University Press, 1997, p.23.
- ② Camps, *Division in Europe*, pp.23-24.
- ③ AMAE, POW 44, telegramme au depart 16 novembre 1959.
- ④ AMAE, POW 44, telegramme au depart 21 novembre 1959, note, 25 novembre 1959.
- ⑤ AMAE, POW 45, telegramme au depart 15 decembre 1959
- ⑥ 本稿ではアメリカの動向の詳説は省略するが、これ以前からアメリカが積極的に欧州統合へ介入する前兆がみられていた。例えば五九年一〇月に当時米国E E C代表部大使を務めていたバターワース (William Walton Butterworth) のノートに「E E Cアメリカは、E E Cメンバーの立場を基礎として非加盟国との関係を構築することをうかがいを明らかなにしようとす」(AMAE, POW 44, telegramme au depart, 23 octobre 1959)。
- ⑦ David Glowland and Arthur Turner, eds, *Britain and European Integration 1945-1998, A documentary history*, Routledge, 2000, pp.52-53.
- ⑧ 五十七年から五九年のアメリカの貿易収支と経常収支の推移は、貿易収支・経常収支の順に五十七年プラス二億七〇〇万ドル・マイナス九億八三〇〇万ドル、五八年プラス三億六二〇〇万ドル・マイナス八億四五〇〇万ドル、五九年プラス二億六五〇〇万ドル・マイナス二億九二〇〇万ドルである。このアメリカの状況は、国内の景気後退による輸出不振によつて、巨額の海外軍事支出と海外経済援助を支えきれなくなったためとされている。その結果五〇年から六〇年にかけて、アメリカの金準備は二二〇億ドルから一七〇億ドルへ減少し、六〇年には史上初めて米国内の金準備を海外ドル貯蓄が上回る事態が生じた (Lucia Coppelaro, "Trade and Politics across the Atlantic: the European Economic Community (EEC) and the United States of America in the GATT Negotiations of the Kennedy Round (1962-1967)", Thesis for the degree of Doctor of the European University Institute, 2006, pp.43-44)。
- ⑨ Glowland and Turner, *op.cit.*, pp.52-53.
- ⑩ *DDF 1959*, tome II, No.275, 278, 284.
- ⑪ Sean Greenwood, ed., *Britain and European Integration since the Second World War*, Manchester University Press, 1996, pp.114-115.
- ⑫ AMAE, DE-CE 630, L'ambassadeur de France près la République Fédérale d'Allemagne à Monsieur Maurice Couve de Murville, 13 octobre 1959.

- ② AMAE, POW 44, Personnel, 27 octobre 1959.
- ③ AMAE, POW 45, note, 4 février 1960.
- ④ AMAE, DE-CE 616, note, 2 mars 1960.
- ⑤ Lindberg, *op. cit.*, pp.179-185.
- ⑥ AMAE, POW 45, note, 9 mars 1960.
- ⑦ *Le Monde*, 17 mars 1960.
- ⑧ U.S. Department of States, *Foreign Relations of the United States, 1958-1960*, Vol. VII, Part 1, DOCUMENT 111.
- ⑨ 前掲註⑤。
- ⑩ AMAE, DE-CE 616, note pour le premier ministre, 4 mars 1960.
- ⑪ Historical Archives of the European Commission, Brussels (以下 HAEC), BACJ/1971, no. 17, avis sur l'accélération émis par la Confédération Internationale des Syndicats Libres, 22 avril 1960.
- ⑫ Drouin, «Un «coup de pouce» au Marché commun?», *Le Monde*, 23 février 1960.
- ⑬ HAEC, BACJ/1971, no.16, recommandations de la Commission en vue de l'accélération du rythme du Traité, 26 février 1960.
- ⑭ *Ibid.*
- ⑮ 事実、E.E.C委員会の報告へのイタリアの反応は、この報告が男女賃金格差の是正を訴える一方で、職業訓練・労働者の移動に関する意思表明が欠けていることを強く批判した(HAEC, BACJ/1971, no.17,

note pour les membres de la Commission, 25 mars 1960)。

- ⑯ 前掲註⑤。
- ⑰ AMAE, DE-CE 628, Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg, 25 février 1960, Fédération des Industries Mécaniques et Transformatrices des Métaux : note sur les propositions Halstein d'accélération du Marché Commun, 27 avril 1960.
- ⑱ ヲのヤンスタール同盟の立場にたつて、ルノー公団は「加速」が関税撤廃の大きな象徴的役割を問題とした。また、(Marine Moguen-Toursel, *L'Ouverture des frontières européennes dans les années 50*, Peter Lang, 2002, p.274)。「ヤンスタール」も「ナンマン」も「ヨーロッパ」のこの地域に近き地域の商工会議所は、「ヨーロッパ」も「ケルン」も「トリアー」も「ライプツイク」といった「メイン」の商工会議所との協力関係を積極的に追及した。(Andreas Wilkens (Bearb.), *Die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich : Dokumente 1949-1963, Band 2, Wirtschaft*, Sauer, 1997, S. 1042)。「F.I.M.T.M総裁のフシモー」(François Peugeot)が、五九年に仏独企業間の協力を推進する仏独商工会議所の役職から退任しようとする場合も加える。当時西ドイツへの対応を巡る産業界の分裂が示唆される。(Jean François Eck, *Les entreprises françaises face à l'Allemagne de 1945 à la fin des années 1960*, CHEFF, 2003, pp.198-208, p.530)。
- ⑳ Moguen-Toursel, *op. cit.*, p.273.

第三章 「加速」の最終決定

六〇年七月からの実施に備え、同年五月が「加速」の交渉期限とされていたが、それを目前にして二つの問題が浮上した。一つは西ドイツが「加速」の開始の延期を要求したことで、もう一つはオランダが「加速」において、農産物貿易の

自由化を要求したことであった。本章では、これらの問題の意味とフランスがどのような対応を取ったのかを確認し、最終的にどのようなようにして加盟国の妥結が図られたのかを考察する。

第一節 西ドイツとオランダの要求

まず西ドイツの要求を確認しよう。西ドイツ政府は自国の関税引き上げを強いるCETの導入に反対していたが、EC委員会の報告によって、その危惧は払拭されたと思われる。しかし四月五日、西ドイツ政府は「加速」の実現を支持する意思を示す一方で、その実施の延期を求めることを発表した。その理由は、西ドイツ関税はCETの導入に伴い大幅な改定を必要とするため、七月一日に「加速」を成立させることは技術的に不可能であるというものであった^①。しかし延期の理由が技術的な問題であるとしても、フランスはそれを容易に受け入れることは出来なかった。というのも五月二四日に、OEEC加盟の一八カ国に米加、そしてEEC委員会を加えた二〇カ国十で特別経済会議の開催が予定されており、そこでEECとEFTAの関係が扱われることになっていたからである。そしてイギリスはこの会議において、EECからの妥協を引き出そうとしていた^②。同時に、オランダ外相ルンスもこの特別経済会議を利用してEECとEFTAの特別関係を構築しようとしており、高級官僚によって行われる予定であったこの会議を閣僚レベルの会議に変更することを提案していた^③。つまり西ドイツの要求を認め「加速」を延期させてしまうと、EFTA加盟国とEEC内部の欧州アプローチ支持者たちがそれによって生まれた時間を利用して、CETの問題を再燃させる恐れがあったのである。

次にオランダの要求を確認しよう。五九年一月にフランスとベルギーがそれぞれ「加速」を提案した直後から、ルンスは、両国の提案がともに農産物の関税・割当政策を一切予定しておらず、「加速」が工業製品に限定されることを非難していた^④。輸出指向型の農業経営を行い、六カ国の中で最大の農産物輸出国であったオランダは、EECにおける農産物貿易と工業製品貿易の自由化の均衡が崩れることに異議を唱えていたのである。この要求はCAPと貿易自由化の関係を

問う性格を持っていた。というのもEEC委員会が既にCAPの草案を発表していたのだが、その内容は依然曖昧であり、「加速」とどのような関係にあるのかも不明だったからである。^⑤

オランダの要求によってEEC加盟国は、CAP実施前から工業製品と並行して農産物の関税・割当撤廃を進めるのか、それともCAP実施まではいかなる貿易自由化政策を実施しないのか、立場を決定する必要に迫られた。オランダは先述の通り、「加速」に農産物の関税・割当撤廃を挿入することを主張し、CAPに先立つ貿易自由化を求めた。加えて外相ルンスは、EECにおけるオランダのイニシアチブを保持するために、農産物に関する妥協を固辞していた。^⑦つまりオランダのこの要求は、同国の農産物輸出に立脚した経済的利害を反映していただけではなく、EECにおけるオランダの地位を確固たるものとするための試金石と位置づけられていたのである。

オランダの要求に最も強く反対したのは西ドイツであった。西ドイツの農業は手厚い保護に守られており、EEC加盟国平均よりも高い価格で農産物を卸売りしていた。そのため西ドイツ国内では、CAPによって加盟国間の農業支援政策を接近させることなく農産物の貿易自由化が進められると、自国農業が大きな被害を受けることが当然視されていた。特に「ドイツ農民連盟 (Deutscher Bauernverband. 以下DBV)」は、CAPによってEECの農産物価格を西ドイツ並みの水準に統一することを自由化の条件とし、同国政府に圧力を加えていた。そして、DBVはドイツキリスト教民主同盟の重要な支持基盤であり、翌六一年に連邦議会選挙を控える同党にとってその意見は無視出来ないものであった。^⑧

オランダと西ドイツが対立する中、六〇年五月四日にEEC委員会は農産物の「加速」に関する追加報告を行った。ここでは工業製品同様に、農産物についても域内関税二〇％引き下げとCETの導入が考慮された。^⑨つまりEEC委員会は、オランダ同様に、CAP実施以前から農産物の関税・割当撤廃を追求する姿勢を示し、西ドイツとの立場の違いを明確にした。というのも同委員会はCAPに先駆けて関税・割当の撤廃を進めることで、価格統一と市場統合というCAPの目標達成が容易になると考えていたからである。^⑩一方でフランス政府は、こうした状況でもCAPに関する明確な立場を形

成していなかった。^⑪つまりフランスは、「加速」で農産物の関税・割当の撤廃を進めることがC A Pに及ぼす影響に、比較的無関心であった。そのためフランス政府は「加速」の実現を優先する観点から農産物を巡る問題に取り組むことになる。

第二節 フランスの妥協と「加速」の決定

西ドイツとオランダを中心とする抵抗によって、「加速」が実現するかは依然として不明であった。このような状況においてフランス政府は更なる妥協を行うことで、「加速」の実現を追求する。まず延期問題について、フランスの妥協は、六〇年五月の閣僚理事会で「加速」を決定し、七月一日から実施に移すことを条件として、C E Tの導入のみ九月一日あるいは一〇月一日へと延期することを認めるというものであった。^⑫この条件が認められないなら、フランスは「加速」の実施を拒否するだけでなく、ブリュッセルに派遣する役人の引き揚げを考慮に入れるという決定を政府内で行った。^⑬これらの決定が意味するのは、フランスが「加速」において重視していたのは、関税率の変更がもたらす影響よりも、「加速」の決定、とりわけC E Tの導入の決定それ自体であったということである。つまりC E Tの導入は、関税率の変更によって経済構造が変化することよりも、依然曖昧なままにされていた「関税同盟」たるE E Cの性格を決定づける意思表示として重要視されていた。そのため、二〇カ国十の特別会議が開催される以前に、C E Tの導入を予定する「加速」の実施を既成事実にさえてしまえば、欧州アプローチと世界アプローチというE E Cの対外関係を巡る対立において、世界アプローチの採用は決定的になると考えられたのである。^⑭

次に農産物を巡る問題について、フランス政府内では農相ロシュロー (Henri Rochereau) が西ドイツ同様に、C A P実施以前に農産物の関税・割当を撤廃することに反対していた。^⑮それは、C A Pに関する議論が不十分なまま農産物貿易の自由化を認めれば、E E C域内の最低価格制度と域外農産物への輸入課徴金制度の導入というC A Pの根本的性質に変更

が加えられるおそれがあると判断したためであった。^⑩しかしオランダが「加速」の受け入れ条件として、農産物関税・割当の撤廃を要求するという強硬な立場にたったことで、「加速」の実現を目指すフランス政府には譲歩の必要が生じた。その結果最終的にフランスは、農相の主張にもかかわらず、オランダとEEC委員会と同様に「加速」の対象に農産物を含めるべきという立場をとった。^⑪それは、外相クーヴ＝ミュルヴィル (Maurice Couve de Murville) と経済相ポーンガルトネルが、CAPと貿易自由化の関係には無関心で、農産物の関税引き下げが及ぼす経済的影響は微々たるものであるから、オランダの要求を受け入れることは容易であると判断したからであった。つまり、彼らは農産物貿易の自由化の影響と「加速」の実現を天秤にかけ、後者を重要視し、オランダの主張を受け入れるべきとしたのである。

この二つの問題は、フランスが当初考えていた「加速」の決定日である五月九日―一二日の閣僚理事会にまで持ち越されたが、フランスの妥協の甲斐もあって、六カ国は「加速」に合意した。フランスは西ドイツの抵抗に直面し、CE Tの導入を一〇月一日まで延期することを提案していたが、更に六一年一月一日まで延期を認めることで西ドイツの合意が得られた。農産物を巡る問題については、フランスがオランダとEEC委員会の側に立ったことで、西ドイツの反対を解消する必要が残されていたが、最終的に西ドイツもEEC委員会の提案を受け入れた。但しこの西ドイツの合意は暫定的なもので、農産物に関する関税・割当政策は六〇年末に実施される交渉において変更可能なものとされた。そのため五月に「加速」が決定された後も西ドイツ、とりわけ農業省とDBVは農産物の関税引き下げ、特に自由化されていない農産物の関税引き下げに強く反対し続けた。^⑫「加速」の対象に農産物を含めるべきかどうかという交渉は、六〇年六月に新たに発表されるCAP草案の審議と並行して行なわれ、最終的に西ドイツはCAPに関する他の加盟国(特にオランダ)からの譲歩を引き出したことで、農産物を関税・割当の撤廃を対象とすることに合意した。^⑬

このように六〇年五月に「加速」の実施は合意に至ったとはいっても、実際に関税政策が行なわれるのは六一年からとされ、この合意は暫定的なものであった。それでもこの決定はEECの対外関係に重大な影響を及ぼした。イギリス蔵省

のリー (Frank Lee) は「加速」の決定を受け、極めて悲観的な報告を行なっている。引用すると、「加速」の決定によって、「七月一日以降、六カ国と七カ国は異なる道を歩み始めることにな」り、「大企業の間には、イギリスが七カ国につながられ、六カ国からは関税障壁によって切り離されたことに対して、ほとんど失望に近い不安が存在する」。「こうした状況において、我々がEFTAを保持出来るかは疑わしい」とEFTAの瓦解すら予想された。²¹⁾一方、EEC側にとつてもEECとEFTAの關係悪化という問題は認識されており、閣僚理事会は「加速」の実施に合わせて「EECはあらゆる国やグループと積極的に交渉を進める準備がある。特にEFTA諸国と行なわれる交渉では、従来からの貿易を維持し、可能であればそれを拡大することを目指さねばならない」という声明を発表した。²²⁾しかしながら、EECとEFTAの關係を構築しようとする実際の動きは、「加速」の決定によって大きくトーンダウンしたといわざるを得ない。EFTA加盟国はEEC=EFTA間の長期的合意の必要性を、翌六月に開催された二〇カ国十一の特別会議で訴えたものの、西欧諸国にも非西欧諸国にも一律なCEETの導入を決定した今、六カ国は意思表明以上の配慮をEFTA加盟国に与えることなく、GATTにおける関税交渉でCEETを開放する姿勢を示しただけであった。²³⁾換言すれば、「加速」の決定、特にCEETの導入は、EEC=EFTA間の「橋渡し」の可能性を排除し、国際経済秩序におけるEECの立場を確立させるものであった。この効果こそが、フランス政府が「加速」を通じて終始追求していたものであり、それ故に同政府は様々な妥協を甘受し続けたのである。

- ① AMMAE, POW 46, *telegramme à l'arrivée Bonn*, 5 avril 1960. 当初この発表は西欧の各紙と外交官の間で、EFTA加盟国への配慮から、CEETの導入を予定する「加速」の延期を求める「エアハルトとマクミランの勝利」とみなされた。この事態に最も過激な反応を見せたのはアメリカであった。デイロンは、EECとEFTAによる西欧関税ブロックの設立の帰結は西ドイツにおけるナショナルリズムの再興、そ
- ② *Camps Division in Europe*, pp.47-48. なお実際に会議が開催されたのは六月九—一〇日であった。
- ③ AMMAE, POW 46, note, 14 avril 1960.
- ④ *AMMAE, POW 46, telegramme à l'arrivée Washington*, 6 avril 1960. ことからアメリカの「加速」への関心の高さが伺えよう。

- ④ AMAE, POW 44, télégramme au départ. 16 novembre 1959.
- ⑤ Knudsen, *op. cit.*, p.162.
- ⑥ AMAE, POW 46, télégramme au départ. 13 avril 1960.
- ⑦ Molegraaf and Dingemans, *op. cit.*, p.157.
- ⑧ Knudsen, *op. cit.*, pp.72-75, pp.150-152.
- ⑨ AMAE, DE-CE 650, note. 4 mai 1960.
- ⑩ AMAE, DE-CE 650, note de George Gorse. 9 mai 1960.
- ⑪ Warlozet, "The deadlock: The choice of the CAP by de Gaulle and its influence on French EEC policy, 1958-1969", in Kiran Klaus Patel, ed., *Fertile Ground for Europe? The History of European Integration and the Common Agricultural Policy since 1945*, Nomos, 2009, p.106. ノルマン政府がCAPを本格的に追求し始めるのは1951年以降であることが、
- ⑫ AMAE, DE-CE 616, note. 15 avril 1960.
- ⑬ AMAE, DE-CE 616, pour Monsieur Dejean de la Batie, 2 mai 1960.
- ⑭ ヴァルルゼはフランスが「加速」を追求したのは、貿易自由化の推進のためであると説明する。確かに外相と経済相間の書簡において、フランスが「加速」を追求するのは、関税引下げがインフレ抑制と上り効果と秘めてくるからであることが認められる (AMAE, DE-CE
- 785, le Ministre des finances et des affaires économiques à Monsieur le Ministre des affaires étrangères, 30 octobre 1959)。^①しかしながら、ワルルゼは「加速」に対する立場の決定的な要因ではなかった。ワルルゼ本稿では、「加速」を経済的視座に留めず、外交的視座から説明するところを読んだ。
- ⑮ 前掲注⑩。
- ⑯ AMAE, DE-CE 650, lettre d'Henri Rochereau, 5 mai 1960.
- ⑰ AMAE, DE-CE 650, lettre du premier ministre à Monsieur le ministre de l'agriculture.
- ⑱ 前掲注⑩。
- ⑲ AMAE, DE-CE 652, note, 30 novembre 1960.
- ⑳ Knudsen, *op. cit.*, pp.179-185.
- ㉑ Gowland and Turner, *op. cit.*, pp.92-94.
- ㉒ Heinrich Sieger (Hrsg.), *Europäische politische Einigung, [1] 1949-1968, Dokumentation von Vorschlägen und Stellungnahmen*, Siegler & Co. KG, Verlag für Zeitarchiv, 1968, no.54, S.91.
- ㉓ AMAE, POW 46, Compte rendu succinct de la séance tenue à l'hôtel Maestric, Paris, le 9 juin 1960 à 10h 30.

おわりに

これまでの欧州統合史研究において「加速」の実現は、六カ国の関税撤廃、貿易自由化の促進を通じて、統合を押し進めるものであったと理解されてきた。しかしながら、「加速」を巡る各国の立場は依然として明らかにされていない部分も多かった。また「加速」において、関税撤廃に付随するはずであったCAPや共通社会政策に代表される共通政策の成

立がどのように扱われていたのかについては十分に注目されていなかった。本稿では、従来最も積極的に共通政策の構築を求めていたフランスの立場に着目することで、「加速」の歴史的意義を問おうと試みたのである。

本稿を通じて明らかにされた、フランスを中心とする各国の立場をまとめよう。はじめにEEC委員会が「加速」の実施を提案したときに、それに全面的に反対した国はなかった。そして「加速」が成立するまでの期間においても、「加速」そのものの必要性を認めない国はなかった。ところが「加速」のあり方の幾つかの点において、六カ国は意見を異にし、「加速」が成立するかどうか、先行きは決して樂觀できるものではなかった。

「加速」の成立を危うくする一点目の問題は、CEETの扱いであった。フランスが、加盟国間の関税撤廃と並行して非加盟国へのCEETの導入を企図したのに対して、ベネルクス諸国と西ドイツはそれに反対であった。この問題は六カ国とイギリスを中心とするEEC非加盟の西欧諸国との関係という、EEC設立以前から続く意見対立を反映していた。フランスはCEETの導入を早めることで、イギリスをEECから遠ざけ、フランスがイニシアチブを保持するような形でEECを発展させようと考えたのである。一方、ベネルクス諸国にとって、EFTA加盟国は依然として重要な貿易相手であり、それらの国々の要求を無視することが自分たちの経済的利益に反するものと考えられていた。またEECにおける指導力の強化を企てるフランスへの妥協は、それ自体ベネルクス諸国の影響力を弱めるものとして容認しがたいものであった。

六カ国の合意を困難にしていたもう一つの問題は、農産物の扱いである。オランダが一貫して農産物の関税撤廃を訴えたのに対し、西ドイツがそれに強く反対していた。それは、オランダが六カ国最大の農産物輸出国であったのに対し、著しい工業発展を遂げる西ドイツの農業は貧弱であったからである。さらにオランダはこの主張を貫くことで、自国のEECへの影響力を保持しようと妥協を固辞し、西ドイツではBVIという強力な組合が政府に圧力を加えていたことは合意を更に困難なものにしていた。

以上のような対立にもかかわらず、「加速」が成立したのはなぜであったのだろうか。リンドバークはE E C委員会の働きかけを重要視していた。しかしその解釈は、各国の国益に関わる対立の根深さを過小評価しているだけではなく、妥協の性質について誤解を招くものである。本稿でフランスの立場を分析することで明らかにしたのは、E E C委員会の積極的な介入以前に、フランス政府内で合意の素地となるような立場の変更が決定されていたということである。フランスが「加速」を追求していたのは、それを通じてC E Tの導入を進めることで、E E Cを基盤とした自国の影響力を確保するためであった。この目標を達成するために、フランスはC E T率の変更を他国やE E C委員会に強いられてではなく、自ら必要な措置として支持したのであった。そして、フランスが共通政策の成立という目標を放棄したのは、「加速」の実現を危うくすることを防ぐためであった。それ故、この問題が国家間の交渉の重要な議題とはならなかったことは、この問題の重要性の小ささや各国のコンセンサスを意味しているのではなく、フランスの戦術的成功を意味するのである。

このような理解に従うと、「加速」の成立は、その対象が関税に限られたものであったために、統合の発展に寄与したと断定し難いだけでなく、合意の形成の仕方からも積極的に評価することは困難である。合意に至ったとはいえ、六カ国及びE E C委員会は来るべき統合のあり方について、それぞれの一国的な利害に基づく、意見の相違を解消したわけではなかった。それ故に、一時フランスがE E Cからの役人の引き揚げを考慮したように、六カ国の合意は極めて不安定な状況においてなされたもので、統合の行く末の危うさを予期させるものであった。確かに、欧州統合が加盟国の利害を無視して進むということは現在でもあり得ないことであり、この結論は至極当然のことを言っているに過ぎないかもしれない。しかしながらこれまで例外的に積極的に評価されてきた「加速」の成立においても、各「国民国家」の利害が重要な意味を持っていたと指摘すること、その後起こるフーシェ・プランやイギリスのE E C加盟申請を巡る各国の対立、そして「空席危機」といった危機の時代との連続性が見えやすくなったのではないだろうか。

The "Acceleration" Decision in the EEC
and the Development of European Integration:
With Particular Reference to the French Position
in the Negotiations (1959-1960)

by

NOSE Kazuhiro

The decision to implement the mechanism known as "acceleration" to bring forward the date of the introduction of Common External Tariff, CET, was based of a determination of the Council of the European Economic Community in May, 1960. As a result, the EEC removed internal trade barriers and succeeded in establishing the Common Market earlier than scheduled. As there has not been research done using primary sources to verify the decision-making process on the acceleration policy, I have focused in particular on the position of France in this paper and re-examined the relationship of the decision to accelerate and the progress of European integration.

In the first section, I analyze the background to the proposal for acceleration and the three proposals by the ECC Commission, Belgium, and France. The most important problem for the EEC in 1959 when the acceleration policy was proposed was how to deal with various Western European countries that were not members of the EEC, such as the United Kingdom. These nations had begun to move toward the formation of the European Free Trade Association (EFTA). They subsequently demanded that the EEC member states grant them the tariff reductions in place within the EEC system, and the six EEC nations were in disagreement over how to deal with this demand. In contrast to Benelux countries' position that the EFTA's proposal should be accommodated, France rejected this idea. Behind the proposals of France and Belgium toward acceleration can be seen definite policy differences regarding non-member nations. Although the two countries agreed on the point of altering the rate of tariff reductions from 10 to 20 percent on July 1, 1960, in contrast to France's proposal to introduce CET simultaneously with acceleration, Belgium opposed this move. The

decision whether to include the introduction of CET within the acceleration policy meant deciding whether EEC would give special consideration to EFTA or not.

In the second section I analyze how the positions of each country drew closer and also the process of determining the outline of the policy of acceleration. The French proposal intending to incorporate the CET within the acceleration policy was criticized not only by the Benelux countries but also by West Germany and the United States. The reason for this is that West Germany was the nation that would be forced to raise tariff rates to the greatest extent due to the CET, and if that came about, there was fear that it would have a negative impact on the country's economy. The United States shared West German fears and criticized the French proposal for its negative impact on the European economy. However, at the same time the United States opposed the formation of the EFTA that was planned by the UK. This was because the US felt the demand by the EFTA to have the tariff reductions within the EEC applied to itself was an action that ignored the interests of non-Western-European states as exemplified by the US. For that reason, the US along with France opposed EEC acceptance of EFTA demands. The dispute among the EEC nations moved toward a resolution due to this American position. In addition, France responded to West German and American criticism by reducing the CET to 20%. As a result of this process, the six nations began to form a consensus on incorporating the CET into the acceleration policy.

However, there remained an additional problem that France had to solve. The problem was how to deal with the acceleration policy in fields other than tariffs. France had originally demanded the construction of common policies (e.g. a common agricultural policy, a common social policy, and common transport policies) in tandem with the removal of tariffs for member states. This was because they felt that French industry could not withstand a sudden sharp increase in competition. Nonetheless, the report prepared as the initial draft on acceleration by the EEC Commission was insufficient in regard to cooperation on the development of common policies. Despite this fact, as the French government brought up for debate the issue of common policies, the negotiations met with difficulty, and it was feared that the acceleration policy would end in failure. In the end, the French government decided to abandon its original position seeking common policies, and priority was given to using acceleration to settle relations between the EEC and non-member states.

Finally, in the third section I address the final decision for acceleration. The general outline of the acceleration had been decided, but the issue of agricultural products remained unresolved. The Netherlands demanded that the liberalization of agricultural trade be incorporated into the acceleration policy and West Germany strongly opposed this. France decided here also to follow the position of the Netherlands based on the standpoint that the implementation of the acceleration policy was the top priority.

France hardened its position on the goal of introducing CET by way of the acceleration mechanism and, as a result of various compromises, the decision for acceleration came to have great influence on the nature of the EEC. Just as France had sought, the EEC no longer needed to build a special relationship with the EFTA, but on the other hand, France's abandoning of the goal of the implementing common policy was one cause of the limiting of the EEC's role to tariff reduction.