

エコノブックス 10

林 敏彦

日本評論社

大いなる経済アメリカ

ECONO
BOOKS

エコノブックス

10

林 敏彦

大いなる経済アメリカ

日本評論社

大いなる経済アメリカ 目次

第一章 アメリカの来た道 7

一九世紀アメリカの経済成長 需要側の要因 供給側の要因 インフ
ラストラクチャー 技術輸入国アメリカ 製造工業のアメリカ方式
資本集約的生産技術 歴史的学習過程 資源浪費型テクノロジー

第二章 繁栄と崩壊 25

ノーマルシーブーム 崩壊 大不況 自信喪失 大不況下の古典派
経済学者 ケインズ以前のケインジアンたち ハリス財団円卓会議

第三章 戦争と経済 39

戦争と経済 戦時動員 戦費調達 労働と所得 消費・貯蓄・投資
戦後の経済成長

第四章 自問するアメリカ 55

アメリカの再工業化 ジャパン・アズ・ナンバーワン 大いなる経
済 失業と雇用 貿易依存体質 国際収支構造 アメリカの生産性
資本・労働比率 労働力構成の変化 インフレーション 政府規制

知識の向上

第五章

アメリカン・ライフ

81

社会制度としての家族 出生 少年期 青年期 成年期 老年期

第六章

ヤンキー的発明の才

97

ナイロン ゼログラフィー コンピューター シリコンバレーの誕生
シリコンバレーとスタンフォード大学 シリコンバレーのネットワー
ク 技術の遷移

第七章

カリフォルニア大学デービス校

113

カリフォルニア大学デービス校 入学者選抜の手続き フランシスコ
のぼやき 学者商売の悲哀 日本のGNPが高いわけ 適応的期待仮
説からの逸脱

第八章

キャンパスの消費者運動

135

Econ 100M 学生のバックグラウンド 抽象理論よりも応用問題を

自己表現 『学生の視点』委員会 記述評価 評価を受けて

第九章

自由の国のレギュレーション 161

規制のサイクル なぜ規制か 公益事業規制のライフサイクル 鉄道
規制と消費者保護 業界保護 州際通商委員会 拡張するICC 捕
虜となる規制者

第十章

ディレギュレーション 183

アメリカをディレギュレートする 航空輸送 トラック輸送 規制の
落とし子…当座預金と小切手 金融規制緩和 電気通信

第十一章

日米経済関係の行方 209

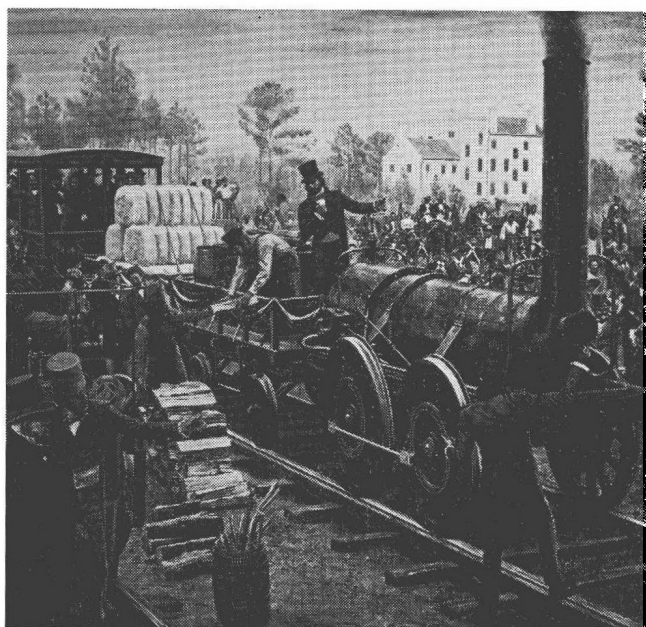
日米経済摩擦 米国貿易赤字の原因 貿易赤字はなぜ問題か なぜ
「日本たたき」なのか 摩擦の構造 日米経済関係の行方

参考文献
あとがき

233 229

第一章

アメリカの来た道



蒸気機関車の第二号機，1831年

一九世紀アメリカの経済成長

一七九〇年代には、アメリカの製造工業は原始的水準にしかなかった。当時は、人口の三分の二から五分の四が、自家製の衣類を着ていたと推定される。靴、麦わら帽子、レース、ストッキング、衣類、織物、椅子、時計キャビネット、家具、釘等は問屋制家内工業で生産されていた。農業、造船、建築、鋳業で使われる道具も伝統的なものであった。動力は人力、畜力、風力および水力であった。

それが一九一三年には、西ヨーロッパ全体の粗鋼生産が三五・三万トンであったのに対してアメリカのそれは三一・九万トン、石炭についてはヨーロッパの四・九億トンに対してアメリカは五・二億トンに達した。一九一三年までに世界の石油生産量の半分以上はアメリカが占めるにいたり、銅、鉛についてもほとんど同様であった。一九二〇年には発電量においても、ヨ

ヨーロッパ四〇億キロワットに対してアメリカは五七〇億キロワットとなった。

一九世紀のアメリカの経済成長の姿は、クズネッツの長期統計によっても確認される。一八四〇年から八〇年までのアメリカの実質GNP成長率は年平均四・〇三パーセント、一八四一年から八一年までのイギリスのそれは二・五四パーセント、同じ四〇年間に国民一人当たりのGNPは、アメリカで年平均一・二六パーセント上昇したのに対して、イギリスでは一・三三パーセントであった。これは一八五〇年ごろをピークとして、アメリカへアイルランド、ドイツ、イギリスなどからの大量の移民が起こったことによる。また、一八八〇～一九二〇年については、アメリカのGNP成長率一・八八パーセントおよび一人当たりGNP成長率一・六一パーセントは、いずれも、イギリスのGNP成長率一・七七パーセントおよび一人当たりGNP成長率〇・九一パーセントを上まわっている。

一九一四年までには、アメリカの生産性はヨーロッパの二倍に達していたという推定もある。一言でいえば、一九世紀のアメリカは、第二次大戦以降の日本のように、その工業生産能力をもって世界を驚かせたのである（ただし、クズネッツの推定によれば、一八七八～八二年から一九一八～二二年のわが国の成長率は、実質GNPで四・一四パーセント、一人当たりGNPで三・〇五パーセントといずれも同期のアメリカをしのいでいる）。

需要側の要因

一世紀におよぶ經濟成長の諸要因を、正しい歴史的位置づけのもとに分析することは、われわれの手に余るが、日米經濟の比較という観点からみると、一九世紀アメリカの經濟成長を支えた条件の中には、多くの興味深い点が觀察される。ここではそれらのいくつかを指摘してみよう。

一八世紀末から一九世紀はじめにかけてのアメリカの經濟成長は、輸出によって支えられた。輸出品目は綿花、タバコ、米、砂糖、木材、小麦、小麦粉など。しかし中心はなんといっても綿花で、その輸出量に占めるウェイトは、一八一六年から二〇年までは三九パーセントであったものが、一八三六〜四〇年には六三パーセントに達した。綿花の輸出を促進した要因は、イギリス産業革命、南部プランテーションの成功、イーライ・ウィットニー (Eli Whitney) による綿織り機の發明などであった。

綿花の輸出によって南部に發生した所得は、(1)輸出関連の輸送および金融サービスへの支払いとして北東部へ、(2)奴隸のための安価な纖維製品、鉄製品およびプランターのための奢侈品への支払いとして北東部へ、(3)南部への食糧供給に対して北西部へ、と流れた。經濟史家のダグラス・ノースによれば、南部は所得の蓄積に失敗した(奴隸資産の蓄積となった)のに対して、

北部はそれを教育、運河などの社会的インフラストラクチャーに投資し、東西交通を発達させ、工業化への原資としたという。

このほか、人口成長、都市化、人口の北西部（オハイオ、インディアナ、イリノイまで）への移動にともなう、一九世紀の中頃まで工場生産物に対する需要、とくに綿製品、木製品、靴、小麦粉、男子衣料、鉄、機械などへの需要は急速に高まった。増大した需要による利潤の蓄積と学習効果を通じて、ニューイングランド（メイン、ニューハンプシャー、バーモント、マサチューセッツ、ロードアイランド、コネチカット）のマニユファクチャーは次第に工場制機械工業へと姿を変えていったが、そのためには供給側の条件が整わなければならなかった。

供給側の要因

アメリカの工業化を支えた供給側の条件としては、(1)天然条件、(2)一八世紀末までのイギリス産業革命で蓄積された技術的知識、(3)技術のアメリカ化、(4)工場労働者の供給、(5)教育水準などがあげられる。このうち、(1)は豊富な土地と資源と相対的に希少な労働力に要約され、(4)について重要なことは、アパラチア山脈を越えて西への開拓が進んでからは、北東部に残っていた労働力は、非熟練労働力が中心で、しかも賃金労働力としては一八四〇年ごろまでかなり

豊富だったということである。

(3)の技術のアメリカナイゼーションについてはのちにみることにして、(5)の教育水準に少しふれておこう。一八五〇年代にアメリカを訪問したイギリスの調査委員ウィットワースとウォリスは、新大陸と旧大陸との間で、労働者の機械に対する態度に大きな違いがあることを記録に残している。「……合衆国において、労働者はすべての機械的改良をおおいなる満足をもって歓迎する。彼らは、機械が彼らを非熟練労働の苦役から解放してくれることの価値と重要性を、教育によって理解し評価することができているのである。」

「ほとんどの州とくにニューヨークランド諸州の法律では、一四、五歳以下の若年工場労働者は年間約三カ月は学校で学ばなければならないという義務教育の制度がとられている。……

このことが合衆国工場労働者の間に広くみられる賢明さの基礎をなしている。……

移民によってあるいは指導者として雇い入れられた高い技能をもつヨーロッパの職工から、右に述べた健全な実務的教育によって培われた心をもって急速に学びつつ、アメリカ人は工業生産の広範なシステムの基礎を確立したが、その影響は計りしれず、しかも彼らはより経験豊かなヨーロッパの先輩たちの得た教訓のうえに、日々改良を加えつつある。」

これらの観察は、わが国の高度成長と高生産性の要因として指摘されるところと比較してみ

れば、まことに興味深い。しかし、技術の移転あるいは伝播をとつての問題は、情報の出し手の側よりもむしろ情報の受け手の側にあることを思い起こせば、一九世紀のアメリカと二〇世紀の日本との間に類似点があるとしても当然なのである。

インフラストラクチャー

市場経済の発展にとって不可欠な交通、運輸、通信手段の整備も、一九世紀アメリカにおいてめざましかった。とくに、運河、道路、蒸気船、鉄道が相次いで拡張されていった一九世紀は、インターナル・インフラストラクチャー 内陸開発の時代と呼ばれている。

運河の建設は、一八一五年ごろからはじまり、一八二五年ハドソン川とエリー湖を結ぶエリー大運河の完成からクライマックスに入り、一八四三年まで続いた。エリー大運河の建設は五八〇キロメートルに及び、総工費は七〇〇万ドルに達した。この運河によって、バッファローからニューヨークまでトン当たり小麦の輸送費は一〇〇ドルから一〇ドルに下落したという。

運河については、それが主として穀物輸送に使われたこと、運河を渡航する船は馬またはロバを動力とする曳き船であったことに注目しておこう。さらに、運河の建設は、アメリカの歴史においてはじめて、(州および地方) 政府の権力と資金とが動員された事例としても注目され

る。ある推定によれば、すべての運河の総建設費約一億八八〇〇万ドルのうち、七三パーセントが公的資本によってまかなわれ、二七パーセントが民間資本によってまかなわれたという。公共部門の役割は、道路の建設においても同じであった。ニューイングランドの初期の有料道路は民間会社によって建設され運営されたが、その後南部、西部およびペンシルバニアで作られたターン・パイプは州政府が資金を提供し、多くの場合州政府によって管理された。

一八三〇年にはじまったアメリカの鉄道について語るべきことは多いが、ここではニューヨークからシカゴまで三週間かかった旅が、一八五七年では三日に短縮されたことに象徴されるように、鉄道が信頼性の高い、正確なスケジュールと天候に左右されない輸送サービスを安価に提供したことを思い起こしておこう。また、鉄道によってはじめて馬より早い輸送手段が現われたことにもなる。

このほか、一八四九年カリフォルニアで金鉱が発見されて西漸運動に拍車がかかったこと、一八四七年からは電信サービスが商業化され、一八八〇年代には電話の商業的営業もはじまったこともつけ加えておかなければならない。一九世紀の末までにアメリカは、交通、通信のインフラストラクチャーを完成させ、国内に巨大な市場経済の実現を可能としたのである。

技術輸入国アメリカ

アメリカ資本主義発展の技術的側面に注目してみよう。一九世紀アメリカの工業化の初期段階における技術は、ほとんどイギリスから借用し、アメリカ向けに修正したものであった。手工業から機械生産への変換、新動力源の工業・輸送部門への適用、鉄（のちに鋼）の大量利用など産業的発展の重要な要素は、すべて、イギリスで開発され用いられていた技術知識をアメリカが利用したにすぎない。しかし、技術の導入にはアメリカ側での選択的導入と修正のプロセスが不可欠であった。そしてそのプロセスには、受入れ側に高度の技能と能力とを必要としたのである。

たとえば、工場動力としての蒸気機関のアメリカへの導入は急速に進まなかった。それは一九世紀初期の工業はニューイングランドに集中していたが、その地方では豊かな水力資源にめぐまれていたため、新たな動力源を必要としなかったからである。一八六九年にいたってもなお、工業動力のうち蒸気機関の占める割合は五一・八パーセントで、四八・二パーセントは水力が占めていた。

しかし、蒸気機関の駆動力としての利用にはめざましいものがあつた。それはまずロバート・フルトンの蒸気汽船（一八〇七年）となり、やがてアメリカの鉄道となった。鉄道の建設につ