

第11講 金融資本分析とアメリカ経済史

アメリカ金融資本 (相互に緊密な結合をとげてそれぞれの所属業界における寡占的地位を補強し合っている大手金融機関と大手産業企業)

「独占資本」論 ↔ 「銀行支配説」

(1) アメリカ議会による大手金融機関と大手産業企業の結合関係調査

1968年「パットマン報告」U.S. House, Commercial Banks and Their Trust Activities: Emerging Influence on The American Economy, vol. 1-2, July 8, 1968. → 商業銀行間の結合関係、銀行とその他の金融機関との結合関係、銀行と産業の結合関係等の実態に関する詳細かつ**包括的な**資料を提供 → 銀行と産業の結合関係や、大企業・金融機関の株式所有構造や重役兼任をつうじての人的結合関係に関する重要資料が議会・政府刊行物の形で続出

1971年SEC (証券・取引委員会) 『機関投資家調査』 (U.S. House, Institutional Investor Study Report of The Securities and Exchange Commission, Vol. 1-7.) → アメリカ機関投資家の実態

1974-78年「メトカーフ報告」 (U.S. Senate, Committee on Government Affairs, Subcommittee on Report, Accounting Management) → アメリカの大企業や金融機関の結合関係

1980年「リビコフ報告」 (『企業集中の構造—米国主要会社の機関株主と重役兼任関係』)

(2) フィッチ・オッペンハイマー・コッツの「銀行支配説」

フィッチ・オッペンハイマー『だれが会社を支配するか』 (ミネルヴァ書房、1978年)
コッツ『巨大企業と銀行支配、現代アメリカ大企業の支配構造』 (文真堂、1982年)
→ 大銀行と大企業の関係を対立的にのみとらえ (両者の基本的利害が一致している点を看過)、両者の関係を大銀行による大企業の支配ととらえている。—いわゆる「銀行支配説」
・大銀行の大企業に対する支配力・影響力の源泉—銀行信託部 (ないし機関投資家) による大口株式保有にもとめる。

(3) エドワード・ハーマン

ハーマン『企業支配と企業権力』(1981年) 大企業と大銀行は融資等の本来的な金融業務をつうじて結びつき、両者の関係は「互恵的・相互的な関係」であり、基本的には対等なかんけいであると主張。大銀行の大企業に対する影響力の主要な源泉—大銀行の主要な貸付者としての地位→「銀行支配説」を修正×アメリカの金融市場の構造が寡占的・独占的でないならば、巨大企業に対する大銀行の支配力も限定的となる(今世紀初頭に金融史は鋳型の大会社が多数存在したのはその時期に金融独占(money trust)が存在した(現在は存在しない)からである)

(4) ミンツ=シュワーツ

ミンツ=シュワーツ『アメリカ企業の権力構造』(1984年)—銀行独占の具体的な姿を「協調融資体制=融資シンジケート・システム」にもとめ、巨大企業といえども大銀行に依拠せざるをえない点を明らかにした。—NYグループを頂点とし、シカゴ、クリーブランド等の地域グループをも包摂した全国的・重層的なネットワークの構造の解明

●ヒューズ事件

トランス・ワールド・エアラインズからのハワード・ヒューズの放逐

・ハワード・ヒューズ—1930年代からヒューズ・グループの中核企業ヒューズ・ツールによってTWAの株式を大量に所有—この株式保有を基礎に、ヒューズ・ツールは航空機部品と電子製品をジェネラル・ダイナミックス(航空機メーカー)に売り、ジェネラル・ダイナミックスは航空機をTWAに売るという、自己完結的取引体系を築く。

×

既存の金融資本との対抗関係(ニューヨークの大手金融機関にとって航空宇宙産業は戦後の成長産業の一つ、とくに航空会社は航空機メーカーから航空機を購入するための大量の資金を大手金融機関からの融資で賄っていた。しかし、ヒューズは、金融機関への利子支払いから解放されるために、できるだけ借り入れを行わず、ヒューズ・ツールの利潤から融資することにしてた)

↓

ジェット化(レシプロからジェットへの旅客機の技術革新)

ヒューズは、TWAのために、航空機メーカーとの間で**有利な購入契約**を結んだ(航空機の引渡後に代金を月賦で支払う(製造段階において航空機メーカーは金融機関から大量の借り入れが必要—他の航空会社の間では、分割払いの最後の分が航空機引渡時になされるという方式を採用していた)

1959年不況時に、ヒューズ・ツールは、ニューヨーク市中銀行の保有している2500万ドルの融資の返済ができなくなった(通常、この程度の融資であれば、再交渉して返済期限が延ばされるのであるが)→貸し手たちは、ヒューズがTWAの持株を貸し手たちの支配下にある議決権信託に入れるよう要求→この要求が満たされた後、ヒューズはTWAから放逐

され、新しい経営陣が選ばれ、その後航空機の購入契約は貸し手側の指示にしたがって再交渉された。

・フィッチ・オッペンハイマー→「銀行支配説」の代表的事例としてとりあげる。

ミンツ・シュワーツによる分析

ハワード・ヒューズは、自己の意志にもとづいて自分の支配する航空会社である TWA を、外部金融に依存せずに経営しようとした（「自由裁量による意志決定」）。そのかぎりでは、彼の意思決定は自立的におこなわれた。だが、航空産業のジェット機時代への移行による外部金融への依存の必要性から、彼は金融資本による制約を受けざるをえなくなり、当初の彼の目的は貫徹し得なかった（「構造的制約条件」）。その結果、彼は独占的な金融機関の支配のもとに TWA の持株を放棄せざるをえなくなり、TWA はその管理下に置かれた（「戦略的支配」）。—ミンツ・シュワーツは、企業の意思決定を外部からの支配かそれとも自立かという観点で見ないで、それを「構造的制約条件」という金融資本関係においてとらえている。

松井和夫『現代アメリカ金融資本研究序説』（文真堂、1986年）