

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

尾 上 一 雄

前号で第七十二議会第一会期が終わるまでのフーヴァーの不況を克服するための努力とその個々の成果については考察し終えたものとし、本号では先ずそのような彼の努力の成果の総合的效果を考察すると前号の終わりに述べておいたが、「経済的防衛と景気の回復」のために彼が行おうとした第七十二議会第一会期における立法計画のうち前号でただ「フーヴァーが失望し或いは敗北と認めたこと」の中で「鉄道会社の合併・改組のための提案が拒否されたこと」と「連邦電力委員会 (Federal Power Commission) に州際電力料金を規制する権限を与えることが拒否されたこと」と言及するにとどめた「州際通商委員会 (Interstate Commerce Commission) によって勧告されるように健全な金融的基礎の上での鉄道業の再編成」と「州際電力料金と公益事業金融を規制する権限の獲得 (第四十一号三四ページを見られよ) のためのフーヴァーの努力についてもその前に述べておかなければならないと思ったので、予定を変更し、本号ではこれを取り上げることにした。そして、次号では、なにより、第七十二議会第一会期中における不況克服のためのフーヴァーの努力の成果の総合的效果を考察するとともに、議会のその会期中における彼の不況対策——それは議会の反対や妨害によって満足に実施されなかったばかりでなく

フーヴァー大統領の不況対策（二十一）

効果が削がれるようなことが付け加えられたものもあつたが、彼が提案し或いは実施しようと図つた不況対策——を総合的に見て、その欠陥と認めなければならないことを指摘したい。

本題一〇二十一において既に注に掲げたことがある参照文献を更に本号で掲げる場合、最初に掲げる時には著者名あるいは編集者名（書名から見て明らかなもの或いは示す必要がないと認められるものは除く）および書名を明記したが、出版社名、発行年等は省略した。

一

先ず、「州際通商委員会によって勧告されるように健全な金融的基礎的の上での鉄道業の再編成」についてであるが、フーヴァーは鉄道の輸送量の変化、鉄道相互間の無駄なおよび新しい輸送手段の競争、不均等な鉄道料金、鉄道会社の不健全な金融構造や不安定な経営状態に早くから注目し、商務長官時代の一九二三、四年に、第一次世界大戦中に連邦政府が接収していた鉄道を民間の経営にもどすことを規定するとともに州際通商委員会のメンバーを七名から十一名に増員し、その権限を拡大させ、州際通商委員会に全米の鉄道を独占禁止法の適用を免除される二〇ないし三五のグループあるいは鉄道系統に併合させるプランを作成する権限、鉄道会社の資産の評価額の六％の収益をあげるに足るほどに料金（運賃）を決める権限、証券の発行を監督する権限などを与え、六％を越えるすべての純収益の半分を州際通商委員会に引き渡すよう鉄道会社に要求し困窮した鉄道会社を援助するための貸付け基金にさせることにした一九二〇年の鉄道輸送法（Railroad Transportation Act of 1920 = Esch-Cummings Act）を活用し、鉄道会社の合併（統合整理）＝鉄道業の再編成を行い、鉄道業の金融上の安定を図るよ

う主張し、ハーディング大統領の命を受けてそのための具体的なプランを提出していたし、株価の暴落が大不況の序曲と一般に予測されなかった一九二九年十二月の初めに年次一般教書の中で、鉄道輸送法で議会が意図していた合併（統合整理）によつての適当な輸送システムが将来つくられることはまだ保証されていない——合併（統合整理）の主な目的は「もっと均一的な満足すべき運賃構造、もっと安定した金融構造、もっと公正な輸送量の分配、もっと大きな能率、重複した「輸送」線の輸送でなく単一の「輸送」線の輸送でバランスが良くとれた「鉄道」システムを確保すること」であり、この方法で、それ以外の方法によつて得られるよりも良いサービスと究極において低くかつ一様な運賃を獲得することになるだろうと述べ、「鉄道会社の合併（統合整理）の仕方を平易にし促進し公共の利益をより良く保護するための立法」を勧告していたのである。⁽²⁾

フーヴァーは、回顧録の中で、一九二〇年の輸送法は金融上の安定ともっと経済的な運営への道として一〇〇余りの独立の主要な鉄道の約二〇のより、大きな「鉄道」システムへの統合を意図したものであるが、同法は強制力を認めていなかったばかりでなく州際通商委員会の内部で統合その他のことに関する細部の事項について意見がわかれたため、州際通商委員会はなんの処置も行ふことができなかったと述べながら（鉄道経営者の間での反対と最高裁判所の判決もその法律を実効のないものにさせてしまつていた要因であつたということ、更にここでは述べる必要がないことであろうが、鉄道業における労使の紛争を解決するため同法によつて設けられた鉄道労働委員会＝Railroad Labor Boardは一九二六年に廃止されたことについて彼は言及していないが）、一九三〇年に（不況が鉄道業に更に深刻な影響を与えることになった）鉄道会社は死ぬほど「なんらかの処置」（“something”）を必要としてゐると見、「幹線地域」（“trunk-line territory”）は「メイスン・ディクスン線（メリランド州とペンシルヴェニア州との境界線）の北、ミシシッピ河のフーヴァー大統領の不況対策（二十二）

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

東）の鉄道会社の社長を招き、四つ或いは五つの系統システムを組織する自発的統合を行うため州際通商委員会に協力するよう説得し、彼等は数カ月間熱心にそのために働き、彼になん回も意見を求めたと述べている。⁽³⁾ また、彼は、一九三〇年十二月二日に議会に提出した第二回の年次一般教書の中で、「われわれは、もっと安定し、もっと経済的に経営される輸送機関として鉄道「会社」の統合の全国的な政策を行うことに決めた。そのような統合を容易にするために更に立法が必要である。公共の利益のためにわれわれは鉄道「業」をそれらがわれわれの将来の必要に応じるように強化すべきである」⁽⁴⁾と述べ、議会は彼が勧告したような立法を行う処置を講じようとしなかったが、十二月三十日には彼は彼が実現させようと努めていた東部地区（但し、ニュー・イングランドを除く）の鉄道を四つの系統システムに統合することについてのプランが法務総裁も加わった関係鉄道会社の会談の結果つくり上げられ州際通商委員会に提出される運びになったことを、この十年余りの遅れは「鉄道の発達を遅らせ、多くの面における望ましい発展を妨げ、他の種類の輸送と競争する能力を減少させた」として遺憾の意を表わしながらも、満足げに新聞を通じて声明した。⁽⁵⁾ ウィリアム・スター・マイアズとウォルター・H・ニュートンは、より低い営業費とより大きな金融上の安定を確実にする目的のためのそのような統合についての協定は翌日公表され、フーヴァーは「輸送法の精神の極致の処置として」それを承認したと述べている。⁽⁶⁾ しかし、彼は彼が求めていたそのような統合は一九二〇年の輸送法の精神の極致以上の、一九二〇年には予測もされなかったほど「不況によって急激に困窮状態に陥りつつあった鉄道にもっと大きな金融上の力を与える」処置と見ていたのである。⁽⁷⁾ ともかく、それにも拘らず、この統合について上院の関係委員会の委員長ジェイムズ・カズンズ上院議員（ミシガン州選出、共和党員）が——フーヴァーによれば、彼はその真の理由を明らかにしなかったが——反対し、共和党内の急進派グル

ープを指導し、多くの民主党議員の支援を受けて、その実現を妨害し、そのような建設的な処置は破壊されてしまった。⁽⁸⁾

もしそのような東部における鉄道の間の自発的な統合が実現していたら、そしてそれが先例となり一九二〇年の輸送法が意図していたような全国的な範囲でいくつかの統合が急速に行われていたら、後に政府は鉄道会社に巨額の貸付けを行うことを強いられることはなかっただろう。カズンズの反対は彼が一九〇三—一九年にデトロイトのフォード自動車会社で働き、一九一九年から上院議員になるまでデトロイトの市長を勤めた経歴（一九二二年十一月から一九三六年十月に死ぬまで上院議員であったが、一九二九年にミシガン児童基金の設置のため二二〇〇万ドル寄付することができたほど巨額の資産をつくっていた）から見て——彼の関心は鉄道業の苦境の救済よりミシガン州のデトロイトの特にその経済的支柱になっていた自動車産業の発達にあっただろう——その理由を想像できるだろうが、いわゆる急進派グループはフーヴァーが極度に嫌っていた「鉄道の政府経営（『国営』社会化）を望んで、鉄道を意気阻喪させておく」ため妨害し、民主党員はフーヴァー共和党政権に業績をあげさせたくないという「政治的理由のため」に彼等を援助したとフーヴァーは見ていた。⁽⁹⁾

鉄道業に対する不況の影響は激しかった。全米の鉄道会社の営業収入の合計額（会社間の若干の収入重複金額を含む）は一九二九年には六三・七億ドルを越えていたが、特に貨物の輸送量の減少のため（一トン・マイル当たりの貨物運輸収入は一九二九年には約一・〇九セント、一九三〇年には約一・〇七セント、一九三二年には一・〇六セント強で殆ど変わりなかった）一九三〇年には五三・六億ドルに達せず、一九三一年には四二・五億ドル弱に減少し、営業費を差引いた純営業収入は一九二九年における約一七・九億ドルから一九三〇年には約一三・六億ドルに、一

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

九三一年には約九・七億ドルに減少し、税金、営業費に含まれていないような施設の借り賃等を差し引いた純鉄道営業所得は一九二九年における約一二・六億ドルから一九三〇年には約八・七億ドルに、一九三一年には約五・三億ドルに減少し、一九三〇年には三〇社（九四八六マイル）が、一九三一年には四五社（二万二九七〇マイル）が破産管財人に財産整理を受けながら営業を続けており、一九三〇年に四社（四七五二マイル）、一九三一年に一九社（五一九五マイル）が破産管財人の管理下におかれることになったが、その株式と社債券の額面価値の合計額は、それぞれ、約二億七七三万ドル、約四億三二一五万ドルにも上り、他の多くの鉄道会社の経営・財政状態も悪化の度を増して来ていたのである。スタンダード・スタティスティクス社が選んだ四二一の銘柄の株式（普通株）の平均株価は一九二六年のそれを一〇〇とすれば一九二九年には一九〇・三、一九三〇年には一四九・八、一九三一年には九四・二であったのに対し、三三の銘柄の鉄道株（普通株）の平均株価は同じく一九二六年を一〇〇とすれば、それぞれ、一四七・三、一二四・九、七二・一であり、繁栄の崩壊が鉄道株に及ぼした影響は大きかったのである——なお、鉄道社債の価値は一九三一年にはまだ額面価値の八〇％であったが、翌年には株価ほどではなかったが大きな下落を見るはずであった。¹⁰² 鉄道会社の窮境が工業、建築業、商業などの不振に大いによるものであったにしても、それはまた線路、機関車・車輛およびその他の設備、鉄道用建造物の修復・改良・増設のための資金を調達することが困難になるとともに、それらに關係ある種々な産業に、輸送の減少は特に石炭産業に影響を与え、不況を深刻にすることになっていた。鉄道会社の破産や社債の利子の支払い停止が更に広がろうとしていた。鉄道社債券や鉄道株を多く保有していた保険会社、貯蓄銀行、大学さらに病院にまで与えたショックははかり知れないほどの範囲の災害をもたらした。鉄道従業員の失業も増加して来ていた。¹⁰³

このような事情の下で、フーヴァーは州際通商委員会に鉄道にもっとずっと大きな安定と公衆にもっと大きな保護を与えるように鉄道を規制する諸法の完全な改正を推進させようとし、州際通商委員会に必要な勧告を行わせ、それを立法化することを切望し、一九三一年十二月八日に議会に提出した年次一般教書の中で「鉄道は即刻緊急に解決すべき問題の一つを呈している」と述べ、鉄道は「われわれの輸送システムのバックボーンであり続けておりかつそうでなければならぬ」⁹⁴と述べて、鉄道の繁栄はすべての産業の繁栄と相互関係を持つており、鉄道の「立派に継続され成功を収める経営と鉄道〔会社〕財政の安定は景気の回復にとって先ず第一に重要なことである」と説き、「彼等（鉄道）は適切な考慮によって営業費を減少させるもっと効果のある機会を持つべきである。彼等の運賃率が公共の利益になるように規制されなければならないと同様に、なんらかの権限によって類似の規制が競争している輸送事業（*carriage*）⁹⁵に加えられるべき」であり、「彼等の規制の方法は改正されるべきである」と主張し、「州際通商委員会はこの問題全体に関する重要な広範囲に及ぶ勧告書を作成した」ので「議会で早く審議されるよう勧める」と述べた。⁹⁶州際通商委員会によって提出された改革案Ⅱ勧告は先に述べたような一定の収益（六％）を越える利潤の五〇％を政府（州際通商委員会）に引渡させ困窮した鉄道会社を援助するための貸付け基金にするという一九二〇年の輸送法の中の規定——政府は実際にそのような基金のための資金を徴集することができなかった——の廃棄、バスおよびトラック運輸業の規制、港から港への運賃の規制、自動車会社の取締りを含み、州際通商委員会に鉄道会社による他の鉄道会社の株式の買収に対する監督権を与えることや鉄道会社の統合整理を行わせる権限を強化することも含んでいた。⁹⁷フーヴァーは小さな権力の政府を望んでいたと余りにも多くの人に言われているが、そうでなかったことはそのような州際通商委員会の勧告を立法化することを議会に要請

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

したこと、そしてそのようにして鉄道業の再編成を行い鉄道業の繁栄の回復とそれによる景気の回復を図ろうとしたこと——と言うよりむしろ鉄道業の瓦解を防止し不況の悪化を阻止しようとしたことと言うべきであらうか——が議会によって妨げられたことを前号で述べたように彼は回顧録の中で第七十二議會第一会期中の苦しい戦いにおける「失敗」と述べていることから理解することができるだろう。

鉄道業の窮状を前記のような統合整理によって打開させることができなかったため特に復興金融公社が巨額の融資を行わなければならなかったが——フーヴァーは、それにしても、銀行その他の金融機関を含む多くの民間企業体に対する融資を不可能にしないように、鉄道会社に対する貸付け金の総額はいかなる一時期にも三億ドルを越えはしなかったと述べている——、その程度の援助あるいは弥縫策では鉄道業の窮状を救うことができないことはフーヴァー自身よく知っていたのであり、後に示すような一九三二年に入ってから鉄道業の経営・財政状態の悪化を見ながらフーヴァーは旧知のポールティモア&オハイオ鉄道会社の社長ダニエル・ウィラードのような「彼の言葉をかりれば」「卓越した鉄道マンたち」やその他の鉄道業の問題の専門家および州際通商委員会の主要なメンバーたちと協力し大規模な鉄道業再編成のプランを導き出し、彼はそのプランを含んだ彼自身の「鉄道〔業〕」の再編成に関する覚え書^{メモランダム}を作成した。しかし、それは第七十二議會第一会期が終わってから三ヵ月も経った大統領選挙の直前のことであつた。彼は大統領に再選されなければならぬともし得ないのでその再編成のプランの実施をはかることをやめ、その「覚え書」^{メモランダム}は公表されなかったが、「それを……経済学の研究者のために示す——鉄道はまだ効果があるように組織されていない」と回顧録の中で述べている。彼がそのように書いたのは一九五一年頃であるが、鉄道は経済界に対する国家の介入を積極的に行つたニュー・ディールによつても起

死回生のための再編成が行われず、大戦による景気回復による輸送量の増加によって救済されたことをいいことにニュー・デールの継承を宣言したトゥルーマンのフェア・デールによっても再編成が行われなかったことを遺憾としながら、彼は更に「鉄道〔会社〕の金融構造が〔鉄道業の〕再編成(reorganization)を必要としていたばかりでなく、飛行機、バス、パイプラインおよび自動車輸送の発達とともに、それら(鉄道業)の将来はますます重量の重い貨物輸送を扱うことになるものということが明白のように思われた。その上、線路とターミナルの大きな重複は——全輸送量への関与の減少(輸送量の相対的減少)がその理由の一部であるが——除去されるべきであった……」と述べて現代のアメリカの鉄道業(一九五一年頃に彼が述べていたように「まだ効果があるように組織されていない」)の衰退を予言していたのである。⁴⁵⁾

その「覚え書」^{メモランダム}の内容は、それが第七十二議会第一会期の終了後に作成されたものであるために述べることにするが、その中で彼は「国民一般の利益になるように鉄道〔業〕を健全な状態におくプランは〔次の〕七つの根本方針を含まなければならない——(a)民有民営。(b)経費の節減^{コスト}をもたらしようにもっと数の少ない系統^{システム}への、および(いくつかの)ターミナル会社(引用者注Ⅱ列車が始発および終着する駅、列車の発着や貨客の積み降り、車輛の点検・保守・修理のための諸施設を持ち、経営する会社)への統合。(c)固定費の削減。(d)改良工事のためのより一そうの資本。(e)将来の資本を確保するような資本構成。(f)鉄道は他の形態の輸送によって一部分は時代おくれにさせられてしまったということ及びこの(ような)時代おくれ〔になったこと〕に対する報酬(Ⅱ収益の減少)を財政的に援助することを国民は当てにされてはならないということを確認すること。(g)従業員に苦難を負わせないこと」と述べ、

「鉄道〔業〕を再編成する権限を持つ臨時〔鉄道業〕再編成委員会(a temporary Reorganization

フーヴァー大統領の不況対策(二十二)

フーヴァー大統領の不況対策（二二二）

Committee) が議会に於て設置され」それに「現在州際通商委員会が有して、この分野における権限」が譲渡され、更にこのプランを成就するため必要なるに修正された権限およびその他の権限が与えられることになった。⁸⁹

- (7) Ray Lyman Wilbur and Arthur Masticke Hyde, *The Hoover Policies*, pp. 320—26; Richard B. Morris, *Encyclopedia of American History*, Enlarged and Updated, p. 330; Lawrence Henry Chamberlain, *The President, Congress and Legislation*, pp. 425 ff.
- (8) *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. I, pp. 152—53.
- (9) Herbert Hoover, *The Memoirs*, Vol. II, *The Cabinet and the Presidency 1920—1933*, pp. 306—07.
- (10) *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. I, p. 437.
- (11) *Ibid.*, Vol. I, pp. 473—74.
- (12) William Starr Myers and Walter H. Newton, *The Hoover Administration: A Documented Narrative*, p. 60.
- (13) Ray Lyman Wilbur and Arthur Masticke Hyde, *op. cit.*, p. 327.
- (14) Herbert Hoover, *op. cit.*, Vol. II, p. 307.
- (15) Lawrence F. Kennedy and Others (comp.), *Biographical Directory of the American Congress 1774—1971*, compiled under the direction of the Joint Committee on Printing, Congress of the United States, p. 789 参照¹⁴⁰
- (16) Herbert Hoover, *op. cit.*, Vol. II, p. 307.

(11) U. S. Bureau of the Census, *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1957*, pp. 434, 430—31; U. S. Department of Commerce, *Statistical Abstract of the United States 1935*, pp. 370, 372—73, 366. 通常の貨物・旅客輸送による収入は一九二九年には約五七・八億ドルであつたが、一九三〇年には約四八・八億ドルに、一九三一年には約三八・五億ドルに減少した——うち、貨物輸送収入は、それぞれ、約四九・〇億ドル、約四一・五億ドル、約三三・〇億ドルであり、旅客輸送収入は（一人一マイル当たりのそれは一九二九年には二・八一セントであつたが、一九三〇年には二・七二セントに、一九三一年には二・五二セントにわずか下つただけであるが）、それぞれ、約八・八億ドル、約七・三億ドル、約五・五億ドルであつた。

(12) U. S. Department of Commerce, *op. cit.*, p. 285.

(13) 鉄道従業員は、一九二六年における約一八二・二万人、一九二九年における約一六九・四万人から、一九三一年には約一二八・三万人に減少した。 *Ibid.*, p. 365.

(14) Ray Lyman Wilbur and Arthur Mastick Hyde, *op. cit.*, pp. 328—29; *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. II, p. 51.

(15) Ray Lyman Wilbur and Arthur Mastick Hyde, *op. cit.*, p. 329.

(16) Herbert Hoover, *op. cit.*, p. 308.

(17) また、彼の「覚え書」を「経済学の研究者のために (for the benefit of students of economics) 示す」と書いた時、彼が一九二九年三月に大統領に就任した直後から株式投機と株価の不当なつり上げを抑制しようと努めていたのに、九、十月になつても多くの著名な経済学者たちが株価はもっと上るだろうそして繁栄は継続するだろうと主張し、月中旬になつても多くの大学の経済学部が樂觀的な報告を提出していたこと（第三十六号四八—五〇、五三ページを御覧いただきたい）で経済学者の見識に不信の念をいだくにいたつていたこと、一九三〇年六月にホーリースムート関税法フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

フーヴァー大統領の不況対策（二十一）

案に五月の初めに二〇二八名のアメリカ経済学会 (American Economic Association) の会員、経済学者によって提出された「それが議会を通過しても」署名を拒否するようにという請願を無視して署名し（その際の「関税改革」についてのフーヴァーの意図、その関税法の内容およびその間の事情については、第三十七号四一―五一ページを御覧いただきたい）、多くの経済学者を敵にまわし、以後経済学者は一そう民主党側に協力し、特に更にニュー・デイル諸法の法案の立案に力を貸し、ニュー・デイルが多くくの経済学者に支持されたことを思えば、そしてニュー・デイルが果たしてよく不況を克服し得たか、鉄道問題を解決したかと考えれば、彼は経済学者に皮肉の一言も述べたかったのではないだろうか。彼は「経済学の研究者 (students of economics) のために」と言い、「経済学者 (economists) のために」と言うのは避けながら、「……に聞かせるために」という意味もあるし反語として「……の懲らしめに」とか「……に当てつけて」という意味にも用いられる “for the benefit of” という言葉を使っているのである。

88 *Ibid.*, pp. 309 ff.

二

次は「州際電力料金と公益事業金融を規制する権限の獲得」についてであるが、フーヴァーはそれを回顧録の中で第七十二議会第一会期中に実現しようと努めた「経済的防衛と景気回復」のための「十八項目の連邦立法計画」のうちの一つに挙げているが、議会に提出した一九二九年、一九三〇年および一九三一年の年次一般教書を見ても（一九三二年の彼の最後の年次一般教書を見てもそうであるが）、一九三二年一月十日に新聞を通じて行った声明を見ても、「電力規制 (power regulation)」(power は電力だけでなく水力、ガスのような動力源を指すものであるが、適切な訳語がないだけでなく、彼はなにより電力について言っているので便宜上電力と訳しておいた)、「州際電力の

規制」(regulation of interstate electrical power)、『州際〔電〕力料金(interstate power rates)を規制』などと述べ、回顧録の中で第七十二議会第一会期中の苦しい戦いを顧みて「失敗」したと彼が認めたことを挙げた箇所でも先に触れたように「連邦電力委員会(Federal Power Commission)後に述べるように正確には連邦水力委員会と訳すべきであろうが)に州際電力料金を規制する権限を与えることが拒否されたこと」と述べ、「公益事業金融を規制する権限」については、その「公益事業」(utilities)とは特に電力事業を意味するものであると解釈しても(わが国では電気、鉄道、ガス、水道、電信・電話などの事業を指すが、アメリカでは utilities の中に通、常、鉄道事業を含めておらず、電信・電話は一九一〇年のマン・エルキンズ法によって州際通商委員会の管轄下に置かれることになっていたし、水道事業は州際的な事業になっていなかった)、はつきりと要求した言葉を見いだすことはできない。

しかし、彼は「電力規制」の中に、中西部一帯に事業を拡張し一九二〇年代末にはその傘下の会社はアメリカの電力とガスの八分の一を産出するにいたっていたサミュエル・インサルの公益事業金融帝国——一九二八年には持株会社としてインサル公益事業投資会社(Insull Utilities Investments, Inc.)を設立し、続いて第二の持株会社シカゴ・コーポレーション・セキュリティーズ会社(Corporation Securities Company of Chicago)を設立し、相互に他の会社の株式を持たせ、前者が後者の二八・八%、後者が前者の一九・七%の株式を所有し、「一九二九年九月以降、これらの双子の投資会社はインサル帝国の玉座のある公式謁見室(throne room)」になったといわれている——⁽²⁾のようなものの規制を含めていたのではないか。彼は、回顧録の中で電力の規制の問題について述べた時、「電気〔会社の〕持株会社のいくつもの城(several castles of the electric holding companies)」が一九三二年中に崩れ始め、投資家に大きな損害をもたらすとともに公衆の憤りを招いたと述べながら「もし議会にお

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

ける民主党（「共和党」）急進派議員連合^フが私の勧告（recommendations）に従っていたら、これらの損害のうちの少なくともどれだけかは防げたかも知れない」と主張し、特にインサル持株会社帝国の崩壊について言及し、それは「規制のための私の勧告が無にされてしまった後に〔その崩壊時におけるほど〕大規模に建設された」のであると述べている。^③回顧録に書かれていることは思い違いもあるだろうし、都合よくこじつけられたこともあるだろうし、後にそうすべきだと思ったことをそうしたと書いていることもあるだろうが。

彼が連邦電力委員会（Federal Power Commission）——正確には連邦水力委員会と訳すべきだと思われるが、その管轄権は水力だけでなく、水力による発電およびその電力料金にまで及んでいるし、本稿では電力問題について見ているので、この邦訳にくい言葉を便宜上、連邦電力委員会と訳しておいた。ともかく、この委員会は一九二〇年の水力法（Water Power Act）によって設けられ、特別保留地を除く国有地内の航行可能の水流・滝・浅瀬などの航行を改善し水力を開発・利用するための施設（発電所、ダム、貯水池、送水路など）をつくり、それを運営することを五〇年間を限度として認可する権限などが与えられた——に電力（＝電力事業）を規制する権限を与えるよう一九二九年の年次一般教書の中で勧告し、「州際電力の効果のある規制を前の教書で勧告した」と一九三〇年の年次一般教書（十二月二日提出）の中で述べ、その年の六月に議会が承認した連邦「水」力法（Federal Power Act）は委員会が陸軍・内務・農務三長官によって構成される（その下に事務局長を置く）ことになっていたのを上院の同意と勧告を得て大統領が任命する五名の専任の委員によって構成されることにしただけであったため彼は前年の教書で勧告したことを思い出させようとし（一九三〇年の年次一般教書で議会に勧告していることは前年より少なく、このことを含め勧告した各事項について述べている言葉が極めて簡単であるのは、それが、その年の選挙で落選した多

くの議員がいるいわゆる「びっこの議会」に提出されたものであったためだろう、更に一九三一年の年次一般教書（十二月八日提出）の中で「私は前の教書（previous messages）の中で、改組された連邦電力委員会の必須の機能として州際電力の効果のある規制（the effective regulation of interstate electrical power）を勧告した。私は繰り返しこのことを勧告する。そのことは公衆の保護のために緊急に必要である」と述べた時、彼は州の権利を侵害しないように各州の電力委員会（電力事業規制委員会）と協力して電力事業を規制する権限を連邦電力委員会に与えることを強く望み、「規制」を電気料金に対してだけに限っていない。

しかし、改組されることになった連邦電力委員会の五名の委員（上院の同意と勧告を受けてフーヴァーが任命した）のうち三名の任命についての「同意と勧告」を上院が取り消し彼等を解職させようと企てたのに対し彼が上院のそのような決議に応じる意志のないことを上院に通告した後一九三一年一月十日にそれについて新聞を通じて行った声明の中では「……私は更に同委員会はすべての州際「電力料金（all interstate power rates）」を規制する権限を与えられるべきであると勧告した」と述べており、その言葉からして彼が州際電力を規制する権限が連邦電力委員会に与えられるように勧告していた時、彼は「州際電力」全般の規制を考え望んでいたのではなくただ州境を越えて送られる電力の料金の規制を考えていたように思われるかも知れない。その証拠に彼は回顧録の中で述べた「十八項目の連邦立法計画」の中では「州際電力料金と公益事業金融を規制する権限の獲得」と述べて「州際電力料金」の規制と、一九二九年、三〇年、三一年の年次一般教書の中でも他の教書の中でも勧告しなかった「公益事業金融」の規制をはっきり区別している——そして、第七十二議会第一会期における彼の「戦い」における「失敗」について述べたところでは「州際電力料金を規制する権限」を連邦電力委員会に与えること

フーヴァー大統領の不況対策（二十一）

（「……の獲得」が拒否されたことだけをあげ、「公益事業金融を規制する権限」が与えられなかった（「獲得できなかった」）ことに触れていないと言われるだろう。しかし、「州際電力料金の規制」は、「州際電力の規制」すなわち二州以上にわたって発電あるいは送電を行う「電力」事業を、更にそのような事業を行う電力会社の経営・営業を支配する株式所有・金融構造をすなわち「電力事業（＝公益事業）金融」を規制することを必要とするのではないか。「州際電力の規制」「州際電力料金の規制」「公益事業（＝電力事業）金融の規制」という彼の勧告の言葉は同意語として、少なくとも彼の頭の中では同じことを意味するものではなかったか。そして、「州際電力料金」と「公益事業（＝電力事業）金融」を規制する権限の獲得を彼の「十八項目の連邦立法計画」の中の一項目としてあげたのは彼が年次一般教書の中で「電力規制」とか「州際電力の規制」とか言っていたことは「州際電力料金の規制」から「公益事業（＝電力事業）金融の規制」に及ぶものであったことを明確に示したものと言えるだろう。なお、彼は、商務長官時代から——例えば、一九二四年にオハイオ州クリーヴランドで行った演説の中で、「わが国の公益事業はわれわれがそれらに多少とも独占の特権を与えないなら無駄の多い費用がかかるものである」と述べるとともに、独占による弊害が生じたら「直ちに法律によって規制しなければならない」と主張し——公益事業の規制を勧説していたのである。

電力料金が異常に高かったことは、一九三〇年にベルリンで開かれた世界電力会議（World Power Conference）でフレデリック・M・サケット駐独大使（元上院議員、ケンタッキー州のルイヴィル電燈会社の元社長）が「消費者の大部分に対する販売価格が販売されるものの生産費の十五倍の製造工業は「電気産業の」ほかには知らない」と言っていた通りであり、⁽⁶⁾ 好況下においてももちろん、不況期においては更に一そう対策が講じられるべきであ

り、電力料金の規制は電力のユーザーである産業と一般国民を救済し、まさにフーヴァーが一九三一年の年次一般教書の中でも述べた通り、「公衆の保護のために緊急に必要」なことであった。電力料金の適切な引き下げは景気の浮揚に役立つはずであった。しかし、ニュー・ディールによってTVA計画に組み込まれて現実されることになる第三十八号で述べたマスル^{マッスル}・ショウルズ利用の連邦政府による電力事業のようなものは、それによって安い料金で電力が供給され、そしてその安い電気料金が標準尺度^{ヤードスティック}（ものさし）とされて「電力トラスト」が課している高い料金が引き下げられる効果があるものと考えられても、フーヴァーが強く反対することであった。彼の考えは、一九三二年になっても、マスル^{マッスル}・ショウルズで政府に電力事業（発電と電力の供給だけでなくその電力を利用した肥料の製造とその販売も含む）を行わせようとしたジョージ・ノリス上院議員（ネブラスカ州選出、革新主義的共和党員）が提案し一九三一年二月に議会通过したマスル^{マッスル}・ショウルズ法案に署名を拒否する教書（同年三月三日に提出）の中で、電力問題は連邦政府が電力事業を始めることによって解決されるものでなく、「電力産業の経営上の弊害の是正は……諸州の当局と協力した州際電力〔事業〕の連邦規制を樹立すること」によって行われるべきであり、「連邦政府を、すべての人民を保護するためという政府の本来の機能による規制でなくて〔民間事業との〕競争という立場にたった電力事業の所有と経営という政策を始めさせる」ことには反対である……（第三十八号二ページを見られよ）と述べた時と少しも変わらなかった。彼にとって、連邦政府（＝国家）の企業活動は、アメリカ経済の発展をもたらした本来傷つけられてはならない人民の創意・企業心をそこなわしめ、それによる経済機構への官僚主義の侵入は能率の低下と経済的考慮より政治的考慮を優先させる危険をとまなうものであり、特にアメリカ合衆国憲法によって連邦（＝合衆国）政府に与えられた権限を逸脱することであり、それ

フーヴァー大統領の不況対策(二十二)

を認めることはアメリカを集産主義、ファシズムあるいは社会主義への道を歩ませることになることであつた。

ヤード・レイアウト

TVA計画は国家による電力や肥料の生産によって低料金・低価格でそれらを提供し、それを標準尺度として示し、民間企業に料金や価格を引き下げさせることに成功したと認められるが、国有国营事業が必ずしもうまくそうなり得るものではないことはわが国の国鉄の現状を見れば理解されるだろう。また、企業の国有国营化に社会化をはかることを進歩的、それに反対することを保守的と断定することは誤りであることも考えておかなければならぬ。ともかく、フーヴァーは、後にはつきりそう述べたように、政府が権威によって命令に服せしめることや政府が企業にたずさわること(国营)——彼はそれがニュー・ディールによって行われたものと述べている——は非アメリカ的なことであり、「規制された企業」こそアメリカ的制度であると信じていた。⁽⁷⁾異常に高い電力料金を引き下げるのに州による規制がちぐはぐになりがちで、そこにこそ連邦の規制が課せられることができる州際電力事業に州際電力料金を連邦が規制する——それを規制する権限を連邦電力委員会に与えて規制させる——のが彼の考えであつた。

当時アメリカで発電・送電された電力のうち約九〇%が一つの州の中で発電され送電され、残り約一〇%が州際的性格を持つに過ぎなかつたといへ、そのような電力事業を行つていたものこそ電力料金の決定に指導力をふるうことができたもの或いはその系列会社であつたことが多かつたのである。そのような一〇%の電力の料金を規制すれば、或いは関係の州の電力委員会のような機関の間で規制について意見の一致が見られない場合にだけでも規制に乗り出せば、電力料金を異常な高さまでつりあげている電力独占体を網にかけることができただろう。当時、J・P・モーガンが支配していた銀行、特にJ・P・モーガン商会は「電力業界に絶対的権勢を持つ

地位」を占めるものになろうとしていたが、イリノイ州を中心にした中西部には先に触れたインサルの公益事業金融帝国が樹立されていた——その帝国は二二一の事業会社と二七の非現業会社を含んでおり、その頂点に立っていたのがサミュエル・インサル父子が支配していたインサル公益事業投資会社とシカゴコーポレイション・セキユリティーズ会社であり（それらは相互に株式を持ちあつていた）、それらの直接の子会社が中西部公益事業会社（Middle West Utilities Company）、ノモンウールス・エディソン会社（Commonwealth Edison Company）、北部イリノイ公益事業会社（Public Service Company of Northern Illinois）など十六社あり、それらがまたそれぞれいくつか子会社を持ち、それらの子会社がまたいくつかの子会社を持つていたのである。このような持株会社は一九二九年頃までに二十一州で設立されており、四億四一〇〇万ドルの価値の資産をもとにして約七億九五〇〇万ドル以上の証券を発行していたが、州政府やその機関はそれを規制するのには無力であり、その後それはますます勢力を広げて来ていたのである。それは、みずからは「公益」のための事業は行わず、そしてみずからは僅かな投資をしただけでいく層倍もの資産を持つ事業を支配して巨額の利益を獲得するためにつくられたのである。そのような勞せずして大きな支配力と多くの利を求める貪欲な人たちはそのようなピラミッドを高く、その底辺を広くすることを望んだ。各層の持株会社の株式はそれないし上層会社の部内者（役員・幹部・大株主など）或いはその機構の利益をはかるものには無償で或いはただ同様で提供され、その水増し株、特に普通株でも議決権を与えられないことにされた株が疑うことを知らぬ人たちに部内者（インサイダー）によって法網を巧みにくぐって売られていたのである。上層の持株会社は特にその役員たちに株式配当金のほか高額の役員報酬を支払わなければならないだけでなく、そのような公益事業支配構造の維持と発展をはかるよう政治家を友人に或いは事実上の雇い人にし

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

ておくため、また、特に公職選挙の将来の有権者を味方に獲得する手段として教科書の検閲権を獲得したり大学で開かれる会議を後援したり公益事業側の見地を教える教授を雇ったりするため、更に世論を有利に導くよう社会事業に寄付を行うため多額の資金を必要とした。負担は下に下にかかって来る。底辺の事業会社はその上部構造を支え、公益事業そのものにならざる益のない貪欲な人たちの私腹を肥やさせるために高い利潤をあげることを強いられ、架空の資産価値に基づいた高い料金を消費者に課さなければならなかった。安い料金で電力を供給する事業会社があれば、電力料金は高くされておかねばならないため支配下におかれることになるか、倒されなければならなかった。こうして、電力料金はその生産費と較べて異常に高いものになっており、それを——連邦政府が州の管轄権を侵すことを避けなければならないのなら州際電力料金において捉え——規制することは電力事業持株会社機構に電力事業金融構造にメスを入れることになるはずであった。

フーヴァーが「州際電力」を或いは「州際電力料金」を規制する権限を連邦電力委員会に与えるよう努めていた時、彼はマスルリシヨウルズで連邦政府に電力事業を行わせようというノリス上院議員と彼の同調者たちの努力を押さなければならなかったばかりでなく、一九三〇年六月の法律で改組されることになった連邦電力委員会の五名の委員のうち三名の任命を承認した決議書を返すよう要求する決議を一九三一年一月九日に上院から突き付けられ——五名の任命について上院は一九三〇年十二月十九日と二十日に承認したが、そのうち委員長ジョージ・オウティス・スミスとマーセル・ガーサードとクロード・L・ドレイバが十二月二十三日に会合を開き、以前の電力委員会の全職員に彼等の職務は新しい法律によって終了させられたと通告するとともに彼等は再任命の申請を行うことができるが再任のための最終的措置は五名の委員全員が集まるまで延期されると述べた

め、そのような処置は電力委員会の中から政府による電力事業を望むものや民間電力会社を敵視するものを追放するためのものと見たノリス上院議員の指導によって上院はそのような決議を行ったのである——、法務総裁のアドヴァイスを受けて上院の決議に反撃を加え勝利を得たものの（一九三三年五月二日に最高裁判所はフーヴァーの主張を支持する判決を行った）、ノリス上院議員はフーヴァーを民間電力会社の擁護者として印象づけようと努めていた。⁹⁵ノリス上院議員は第七十二議会第一会期には長年にわたって戦って来たマスル⁹⁶シヨウルズ問題にあきあきして来たようでもあったし（たとえそのための彼の法案が議会通过しても、またフーヴァーの署名拒否を受けることが確実であった——そして、彼は、やがてフランクリン・D・ローズヴェルトの協力が得られることがわかつて、それを含む遙かに壮大なTVA計画の立案と取り組むことになるが）、それより公益事業独占体⁹⁷持株会社を攻撃することに主力を注ぐにいたった。⁹⁸彼がそうしても、そしてそれを崩壊させるような法律案を提出したとしても早急に目的は達成されなかつたはずである。連邦取引委員会による調査が行われていても、事が重大だけに議会がその実態をつかみ最終的な法律案が作成されるための議会独自の調査・聴聞会が必要だっただろう。その間に公益事業支配者たちの強い圧力が加えられただろう。彼の具体策は公益事業持株会社が立ち行かない程の課税を行うこととそのような持株会社は連邦政府の認可を要することであることを第七十四議会第一会期（一九三五年）にはつきりと表明したが、⁹⁹そのような方法での電力事業持株会社の規制より、フーヴァーが勧告していたように州際電力料金を規制する権限を連邦政府に与え、それを引き下げさせ——それは先ず高い電力料金に苦しむ国民やその事業の負担を軽くし不況の克服に役立つことであつた——、電力事業持株会社機構の基底の一部（二〇％）にでもゆすぶりをかけ上部の支配構造をゆるがせ自壊か自己規制を選ばせることにする方が論議

フーヴァー大統領の不況対策（二十二）

を呼ぶことが少なく、行われやすかったのではないだろうか。それでは一つの州の州のただけで支配力を振う電力事業持株会社をゆるがすことはできないと思われるだろう。しかし、連邦電力委員会が先ず範を示し、州の電力委員会その他の規制機関にその州内における電力料金を引き下げられた州際料金や他の州におけるより、安い料金にあわせるよう（同じ州の中でも、例えばノリス上院議員が選出されたネブラスカ州では市営の電力事業による安い料金が民間電力会社の料金の標準尺度^{ヤドモクタイツク}として示されていたが民間電力会社は無視しただけでなく逆に圧力を加えていた）指導できなかったか。——それにはその、委員会の構成メンバーが問題と言われるかも知れない。⁰⁸それにしても更に法的措置が必要なら、ノリス上院議員はフーヴァーの勧告の実現を妨害し結局電力会社とその持株会社に利を与えるより或いは後に主張することになるような公益事業持株会社の連邦政府による認可制や禁止的な課税を考えるより、その時には、そのための措置をこそ主張しながらフーヴァーに協力すべきではなかったか。

フーヴァーがニューヨーク株式取引所で行われていた有害な取引慣行を是正させようとして上院銀行業および通貨委員会の委員長ピーター・ノーヴェックとフレデリック・ウォルコット上院議員に上院がその調査を行うよう要求し、その結果行われることになった聴聞と調査がなにもたらしたか、そしてフーヴァーが証券取引の規制について行った提案の中にどのようなことが含まれていたかということを考えれば——前号二四—五ページを御覧いただきたい——、彼は公益事業持株会社機構をその底辺から合衆国憲法によって認められると彼が考えた範囲内の連邦の力でゆるがそうとしながら、その上から下にわたる支配をつくらせていた金融Ⅱ株式の発行と販売の面から規制しようとしていたと見ていいだろう。彼が回顧録の中で示した「十八項目の連邦立法計画」の中で「州際電力料金と公益事業金融を規制する権限の獲得」と述べた時——「公益事業金融を規制する権限を連邦

電力委員会に与えること」とはどこでも述べていない——、その両面からの規制について考えたと思われる。彼の施政期中にはノリス上院議員および急進派共和党の議員たちと公益事業持株会社と提携した或いはその圧力に屈した議員たち、更に政治的理由を持った民主党議員たちの妨害で連邦電力委員会に州際電力を規制する権限は与えられなかったし、証券の発行・取引を規制する立法のために始められた上記の聴聞と調査は延々と続いており、公益事業金融を規制する法律も制定されずに終わつた。そして、一九三五年八月、電力の州際送電とりわけその料金を規制する権限を連邦電力委員会に、州際ガス事業を規制する権限を連邦取引委員会に、そしてそのような公益事業の持株会社の有価証券の発行・財産の取得・経営などを規制する権限を証券取引委員会 (SEC = Securities and Exchange Commission、それを設置した法律の制定とフーヴァーの勧告や提案との関係について前号を御覧いただきたい) に与え、更に電力とガス事業の持株会社を一地域に限つた一つの集中した系統の経営に制限させ、またそのような持株会社が二層を超えることを禁止し、そのほか公益事業持株会社に対する「死刑の宣告」(“death sentence”) といわれる規定を持つウィーラー・レイバーン法 (Wheeler-Rayburn Act = 公益事業持株会社法 = Public Utility Holding Company Act) が制定されたのである。

なお、公益事業持株会社は大きな利潤をあげていたため、それに着目した外部からの乗取り工作も行われ、その防衛のために多額の資金が必要であつた。インサル公益事業持株会社帝国は、その内部の中西部公益事業会社 (Middle West Utilities Company) がそのために金融上の破綻に襲われ一九三二年四月に破産申請を行わなければならなくなり、六〇万の投資者を巻き添えにして瓦解してしまつた。

ハーバー大統領の不況対策（二十）

- (1) Herbert Hoover, *op. cit.*, Vol. III: *The Great Depression 1929-1941*, p. 100; *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. I, pp. 155, 437, Vol. II, p. 53, Vol. I, p. 485.
- (2) Robert Sobel, *The Big Board: A History of the New York Stock Market*, pp. 243-44.
- (3) Herbert Hoover, *op. cit.*, Vol. III, p. 305.
- (4) *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. I, pp. 138-67, 428-40 参照。
- (5) Ray Lyman Wilbur and Arthur Mastick Hyde, *op. cit.*, p. 301.
- (6) Richard Lowitt, *George W. Norris: The Persistence of a Progressive, 1913-1938*, p. 449.
- (7) ハーバーは一九三六年三月廿四日ロンドン・ストロム・ストリートに於て演説の中で次の如く述べた。Herbert Hoover, *Addresses Upon the American Road, 1933-1938*, p. 132 参照。
- (8) *The State Papers and Other Public Writings of Herbert Hoover*, Vol. I, p. 155.
- (9) Richard Lowitt, *op. cit.*, p. 451.
- (10) Harris Gaylord Warren, *Herbert Hoover and the Great Depression*, p. 81. 彼の著述は、この状況および米國鐵道の運送の被米國鐵道会社の方から見たものは、例へば Berwick & Salmon Falls Electric Co. は Twin State Gas and Electric Co. の子会社である、後者は National Light, Heat & Power Co. の子会社である、この会社は National Electric Power Co. の子会社である、この会社は Middle West Utilities Company の子会社である、この会社は Corporation Securities Company of Chicago を Insull Utilities Investments, Inc. の子会社である、これは Georgia Power Company は、この会社は Midvale Electric Corporation Securities Company of Chicago を Insull Utilities Investments, Inc. の子会社、Middle West Utilities Company の子会社、National Public Service Corporation の子会社、Seaboard Public Service Co. の子会社である、これは、この会社の鉄道の運送のサービスは Georgia

Power Company だけでもあった。そして、このようなビルディングの頂点とそれに近いところに立っていた五つの大きな持株会社だけで二五億ドルの資産を持つ一五六の子会社を支配していた。*Ibid.*; George W. Edwards, *The Evolution of Finance Capitalism*, pp. 247—48; Ferdinand Pecora, *Wall Street Under Oath: The Story of Our Modern Money Changers*, pp. 226 ff.

⑦ Harris Gaylord Warren, *op. cit.*, p. 73.

⑧ 持株会社は、「トラステイ方式によるトラスト（独占体）」が十九世紀末にいくつかの州で「取引を抑制する契約は無効」ということを含むコモン・ロー（慣習法）によって解体させられ、更にそれを成文化した法律によって取り締まれ連邦法（一八九〇年のシャーマン独占禁止法）によっても取り締まられることになった一方で、先ずニュー・ジャージー州がその設立の認可を与えることができるように会社法を改正し（一八九九年には更にその設立を容易にする新しい会社法を制定した）他の州もそれに倣ったため、いわゆる「近代적トラスト」として発達を見たのである。そして、それは、二十世紀に入って電力・ガスなどの公益事業の急速な発達とともに、それを支配する手段として利用されるようになったのである。

⑨ Richard Lowitt, George W. Norris: *The Triumph of a Progressive*, 1933—1944 (Urbana, Ill.: University of Illinois Press, 1978), p. 82. 更に、同じ著者の前掲書四五〇頁を見よ。

⑩ Harris Gaylord Warren, *op. cit.*, p. 76.

⑪ *Ibid.*, p. 74—75; Herbert Hoover, *The Memoirs*, Vol. II, p. 305; Richard Lowitt, George W. Norris: *The Persistence of a Progressive*, 1913—1933, p. 452.

⑫ Richard Lowitt, George W. Norris: *The Persistence of a Progressive*, 1913—1933, p. 449.

⑬ Richard Lowitt, George W. Norris: *The Triumph of a Progressive*, 1933—1944, p. 82.

フーヴァー大統領の不況対策（二二一）

フーヴァー大統領の不況対策（二十一）

(18) 上院から事実上のリコールを受けた三人に特に問題があると思われるだろう。そのうちの委員長に任命されたジョージ・オウティス・スミスは三十年間合衆国地質調査所で働いていた地質学者であったが連邦政府による発電事業を支持するものでなかったようであり、他の二人のうちマーセル・ガーサードは技術者で以前 Electric Bond and Share Company の子会社 Public Service Corporation of New Orleans と密接な関係を持っていたにしても任命された頃には金融関係を含めそれとなんの関係も持っていなかったがニュー・オーリーन्ズ港の総支配人時代には電力業者に気を使っていたと言われ、もう一人のクロード・L・ドレイバは十年間ワイオミング州公益事業委員会の委員長をしていたものであったが、その間に民間電力会社にとって不利なことはなにもしなかったと言われている。Harris Gaylord Warren, *op. cit.*, p. 74. しかし、これで委員長を含むこの三人が電力の公営に反対するものであったことはわかるだろうが、ガーサードとドレイバは特にそれだからこそ、そして電力問題によく通じていると思われたからこそフーヴァーの眼鏡にかなったと思われ、連邦電力委員会の委員に任命され、そしてその委員会に州際電力料金を規制する権限が与えられることになったら、電力料金を高くしている原因とその規制による電力事業持株会社機構のピラミッドの底辺の電力現業会社の苦しみをよく知っていたはずなので、それを取り除くためその持株会社機構そのものを問題として取り上げようとしたに違いない。

〔以下次号〕

前号二七ページ一四行目に「彼が不況克服のために議会に立法あるいはその他の措置のうち」と述べた箇所を「彼が不況克服のために議会に勧告した立法あるいはその他の措置のうち」に訂正させていただきたい。