

〈講演記録〉

高度経済成長期前後の日本の工業

落 合 功

(受付 2002年7月30日)

緒 言

本稿は、来る9月2日から9日まで行われた、日中学術交流団（相良英輔島根大学教授団長）で、中国人民大学で講義をしたものをまとめたものである。

日中学術交流団は、天津社会科学院、中央民族大学、中国人民大学、中国青年政治学院の4つの大学を訪問し、さらに農村の視察や製塩地の調査を実施した。日中国交30周年という節目の年でもあり、大変な歓迎を受けた。

現在の中国は開放政策のもと、急速な高度成長を見せており、建設ラッシュである。北京では、1か月で2～3万台もの車が増加している状態であり、都市が急速に変貌している。こうしたことから、今回の学術交流での各大学での講義・講演は、各人に任されていたが、図らずも「高度成長の果実と問題点」が焦点となったように思われる。また、私たちにとっても、「これまで日本が走り続けて来た、高度成長とは一体何だったのか」「高度成長によって確かに「豊かさ」を得ることができたのであろうが、その代償もあったのではなかろうか」などといった点を考えさせられる機会となった。

実際、筆者が中国人民大学で報告した内容も、高度成長における銀行の役割、造船業の成長の裏には「利益無き繁忙」といわれる状態があったこと、そして、高度成長の歪みとして、公害や過密過疎などといった地域間

の格差を生むことを紹介した。

学生の反応は、「人類の尊厳よりも、経済の効率性を重視した社会」としての高度成長の問題点について、一定程度理解を得たものと考えるが、他方で「日本は成長したことを前提としており、今後成長していく中国とは、議論が異なる」という反応であった。高度成長の問題と、環境問題は、決して矛盾した関係ではないと思うので、今後これら二つの問題を両立していくことが、課題として求められると思われる。

6年後のオリンピックに向け、今後、中国は急速な変貌を遂げることと考えられるが、これらの動向について、隣国の動向を注視して行く必要があるだろう。

高度経済成長期前後の日本の工業

はじめに

戦後の日本の復興はめざましく、高度経済成長を達成した日本は「東洋の奇跡」「エコノミック・アニマル」などといわれました。日本の高度経済成長を支えたものとして、①新製品の開発に伴う新しい産業の工業化、②量産技術の採用に基づく機械化の進展、③自動制御技術と呼ばれる、メカニカル・オートメーションの導入、④装置の大規模化・大容量化に伴う工程の自動化、⑤事務や情報の大量処理のための電算化が挙げられます。

こうした要件を実現する中で、新たな消費需要を大量に生み出し、他方ではスケールメリット＝規模の経済、最適規模が実現する中で、コスト・ダウンの実現を目指し、国際競争力を高めたのです。

さて、日本の戦後から高度経済成長に至る工業化の過程を考える点は多岐に渡りますが、時間も限られておりますので、大きく三つの点を紹介しておきたいと思います。

一つは、戦後日本は設備投資を積極的に実行する中で、近代化を実現していくわけですが、その復興を支える上で重要な役割を果たした、政府の金融政策について概観し、その特徴について紹介していきたいと思います。

二つ目は、日本の経済構造の特徴として二重構造といわれるものがありますが、この点について、造船業を例に具体的に紹介していきたいと思いますが、そして、三つ目としては、高度経済成長が行われ、日本人は「豊さ」を得たと言われますが、その代償として公害や過密・過疎などといった社会問題が顕在化します。この内容について紹介していきたいと思います。

日本の高度経済成長と特質～政府の金融政策とその特質～

戦後直後は、厳しいインフレに悩まされたのですが、ドッジ・ライン＝超均衡予算に基く緊縮財政によって、一定度立ち直りをみせました。その後、1950年、朝鮮動乱が勃発すると、いわゆる特需景気が起こり、日本経済はようやく息を吹き返したのです。

1950年12月、資本財輸出に関する長期信用供与を主業務とした、長期輸出金融のための日本輸出銀行（後の日本輸出入銀行）を設立しました。また、1951年4月には設備投資金融のための日本開発銀行を設立し、再生産基盤の拡大が図られました。特に、この設備資金の融資先は電力・海運・鉄鋼・石炭の四重点産業に8割近くを集中させたのです。いわゆる、傾斜生産方式を採用することで、電力・鉄鋼・石炭・海運などの基礎産業で大規模な設備拡充と近代化が促進され、日本の工業化の基礎が築かれたのです。その後、農地改革や労働改革の成果が表われることで、食糧事情にもゆとりが出てくるようになると、繊維（衣類）の消費や住宅投資が復活し、消費景気が起こりました。さらに、工業化においても、1953年、設備投資や政府投資が盛んとなり、オートメーション化を内容とする革新的な新技術、石油化学工業や電子工業などの新産業への投資が活発化しました。こうした傾向は、1959年以降、全産業に普及することになり、投資が投資を呼ぶ、いわゆる投資景気が起こったのです。

戦争をもたらした原因の一つとして財閥が問題とされ、戦後、集中排除法に基き、財閥解体が行われました。しかし、銀行は、集中排除法の適用とされませんでした。このため、一般企業は民間資本へ依存することとな

り、銀行を核とした企業体が形成されるようになったのです。1950年代なかばに三井・三菱・住友がいち早く企業集団を形成し、それを富士、第一、三和が追いかけて、1960年代初頭に6大企業集団が形成したのです。この企業集団の性格は、以下の三点が指摘できます。①銀行を中心とした金融機関の系列投資であること、②各企業集団（各系列）は自己の傘下にあらゆる種類の新興産業を一揃いおさめる方針であったこと（系列ワンセット支配）、③同系列間の株式の相互持合が行われたことです。戦前の様な、財閥のピラミッド型的な資本支配構造ではなく、株式の相互持合関係による新しい資本結合形態が形成されたのです。

戦後日本は高度経済成長に至るまで、好景気と不景気を循環することになります。この、景気の循環のパターンは、以下の様に見ることができるでしょう。

投資急増→輸入急増→国際収支悪化→金融引締め→投資抑制→輸入減退
→輸出増大→国際収支改善→金融引締め解除→投資回復

以上の景気循環のパターンを見るに、日本の経済発展の特徴は以下の様に説明できるでしょう。すなわち企業は、自己資金ではなく銀行からの借入金によって経営規模を拡大していきました。一方、銀行は預金額を超えて貸出・投資を拡張しており、その分は不足分を日本銀行から借り入れていたわけです。この様なオーバーローンとなる理由は、銀行が企業集団の中核的な存在として機能していたことによるわけですが、こうした状態は各企業の経営は各銀行、引いては日本銀行に委ねられていたのです。このため、設備投資を行っても、在庫が増加する場合、企業の資金繰りを悪化し、借入金の金利負担を増加することになるため、公定歩合を引上げることは、設備投資計画を延期させることを意味したのです。つまり、日本経済は、現在に至るまで、加工貿易を基調として成長し、高度経済成長期に日本の輸出商品は相次いで世界市場を席捲していくわけですが、政府の金融政策は、国際収支の天井をにらみながら、ストップ・アンド・ゴーを繰り返していたわけです。ちなみに、不況期における対応は、消費と公共事

落合：高度経済成長期前後の日本の工業

業投資などといった財政支出によって下支えしたのです。

高度経済成長下の中手造船業

次に、日本の高度経済成長期の様子について、具体的に知るために、戦後の造船業の発展の中で、中手造船業（内海造船）を例にしながらもう少し詳しく紹介していきましょう。

ご存知の様に、日本の造船業は、1956年以来、進水量・建造量においてイギリスを追い抜き世界一位となっています。現在は、韓国の次となり、中国にも追いかけられている状態ですが、高度経済成長期において、飛躍的に造船業が発展し、世界第一位の建造量を有したことは、単に造船業の問題だけでなく周辺機械工業（鉄鋼業や機械工業）などへの需要も活性化させたことを意味し、高度経済成長を支えた一因ともいえるのです。

高度経済成長を支えた要素の一つとして二重構造を指摘できます。この二重構造とは、近代的先進的技術をもつ大企業がある一方で、後進的な部門を中心に生産性の低い零細な中小企業が存在し、この両者は賃金格差などが歴然とする一方で、下請などを通じて相互に補完し合いながら存在したというのです。こうした二重構造としての性格は、造船業も同様な傾向として見ることができます。ただ、私は、大手造船業と小手造船業との間に、あえて中手造船業という枠組みを提示し、紹介していくことにしたいと思います。

1965年12月の日本造船業の概況を見ますと、大手造船業者16社で建造トン数の9割近くを有していました。また、漁業などに利用された木造造船業者が1000社近くが存在しました。そして、その間に位置する中小鋼造船業者が約450社存在しているのです。この中小鋼造船業者を中手造船業として表現することにいたします。

さて、中手造船所について内海造船株式会社を例に紹介しますと、戦後直後は、修繕船を中心に受注を伸ばしました。新造船は技術的にも未熟なことから、赤字となるが多かったのです。ただ、新造船建造を続ける

ことで技術力を向上させることができ、次第に新造船建造も利益を得ることができたのです。この時期の特徴は、いくつかありますが、得意先の海運会社と相互に株を持ち合うことで、資本金を維持すると共に得意先との関係を強めることが指摘できます。また、戦後直後はストライキなどが多く見られるように労使関係は厳しい対立関係でしたが、その後は労使相互の立場を理解した、むしろ協調的な関係で展開しています。

また、労働者は地元出身者が多く、地元密着型の造船業が展開されています。例えば、頻繁に造船業に関わった労働者の家族を造船工場に招待し、懇話会を開催しています。また、労働者の定着を図るとき、家や土地を会社が購入し分譲する形態を取るのが一般的なのですが、この内海造船所の労働者の場合、地元出身者が多く、元々土地を有していることが多いので、家の建設資金を貸与する形で行われています。このように、地元密着し、その地元の必要性に適合しながら造船業が展開されたのです。

さて、高度経済成長期において、造船業が発展する契機は国内外にいくつかの要素がありました。国外的には、1956年7月のスエズ動乱、当時の石炭から石油へのエネルギー転換によるタンカー（油送船）需要の増大、国内的には海運業界のグループ別統合化や整備統合などが行われ、国内海運業が再編成されたのです。こうした国内外の船舶需要が増大することで、日本の造船業が世界第一位の建造量を有することになったのです。

ただ、ここで注意して欲しいのは、建造量が世界第一位となったことで、造船業界全体が多大な利益を得たかということ、必ずしもそうではない点です。国内の造船業者の間では激しい受注合戦が行われていたのです。造船業を考える上で注意すべき点の一つとして、注文生産があげられます。標準船などといった、ある程度固有の船が建造されることはありますが、原則的には注文主の意向を反映する必要がありました。また、多大な設備や労働者を抱えておく必要から、受注が絶えることの無いように造船受注を恒常的に獲得しておく必要があったのです。こうしたことから、激しい受注合戦が行われることになりました。この受注合戦が繰り広げられた結果、

船価のダンピングが行われ、忙しい割には利益が見込めませんでした。こうした状態を、当時「利益無き繁忙」といわれたのです。

こうした中、中手造船所である内海造船所にとって新たな利益獲得に向けた取り組みは、輸出船の受注でした。内海造船は、戦後から着実に造船技術を蓄積させ、新造船建造も利益を確実にあげることができ、この時期、新たな船台を建造しています。こうしたことを背景に、輸出船の受注が開始されたのです。しかし、受注ミスなどで結局失敗に終わり、5億円もの損失を出し、大手造船所の一つとして知られる日立造船に支援を仰ぐこととなったのです。

内海造船に勤務していた人に当時の話しを聞くと「無条件降伏したようなものだ」と言われているように、日立造船の傘下に入ることで、これまでいた内海造船のほとんどの経営者は退任し、日立造船から経営陣が派遣されてきました。こうして、内海造船は、日立造船の系列下に組み込まれることになったのです。

一般に、中小企業が大企業の系列下に入るといって、大企業が中小企業を支配、掌握していることを想像するでしょう。内海造船も、経営陣が日立造船の役員に占められ、さらに、当時の資本金2億円のうち、1億円が日立造船であり、その意味では同様なことがいえると思います。

しかし、大手造船所の系列下に属することで、内海造船にとっても飛躍のきっかけになったのも事実です。そもそも、内海造船が日立造船の系列下に属したのは、景気が悪かったことが理由なのではありません。受注の失敗によるだけで、当時は国内外に造船ブームは続いていたのです。内海造船は、日立造船の支援のもと、技術力を高め、そして原料などの鋼材などを日立造船を通じて得ることで、安定した原料供給を可能としたのです。また、受注も日立造船を通じて行われ、日立造船の系列のもとで、カーフェリー部門を担当するなど、役割分担を明確にすることで、内海造船の位置を明確することを可能としたのです。こうして内海造船は、経営再建が行われた2年後には、損失分の返済に成功し、利益を得るにまで至った

のです。

以上、簡単にではありますが、高度経済成長期における造船業経営について、中手造船業を中心に紹介してきました。高度経済成長は、人々への豊かさをもたらしましたが、多忙な毎日をもたらしたのも事実です。この時期の受注のあり方について、私は、利益よりも収益重視であったと考えています。このため、企業においては剰余分が不足し（一定の内部留保はありましたが）、経営としてのゆとりは無く、輸出船の受注ミスによって、大手造船所の系列下に入る事となったのです。中国の故事に「合従連衡」というのがあります。策士であった蘇秦は「寧為鷄口勿為牛後」（むしろけいこうとなるともぎゅうごとなるなかれ）と唱え、「合従策」を説いたわけですが、系列下に属さない状態の内海造船は、自立した経営が行われており、まさにその状態といえるでしょう。結局、経営がうまくいかずに、日立造船傘下に入る事になりますが、これが内海造船、ひいては造船業全体において発展の要素となったのです。

高度経済成長の代償

高度経済成長は、日本人にとって多くの影響をもたらしました。その一つが、生活様式の変化です。まず目立ったこととしては、大衆消費社会が形成され、和服（着物）から洋服へ変化しました。今では着物を着るのは、ごく限られた日だけとなりました。また、分刻みの生活に対応して、1958年にはインスタントラーメンの元祖、チキンラーメンが発売されました。その後、インスタント食品が多く販売されていきます。「三分間でラーメンが食べられる」というのも、慌ただしい日本人が考えることでしょう。そして、1970年前後には、耐久消費財としてのカラーテレビ・電話・乗用車・クーラーなどといったものが売れ、これらカー・カラーテレビ・クーラーなどを総称して3C（新三種の神器）と呼ばれました。実際、テレビ契約数は2000万を超え、電話は1000万を超え世界第二位となりました。消費ブームが進行する中「昭和元祿」と呼ばれました。国民の生活も改善さ

れ、若年のサラリーマンや労働者の収入が増加することで、国民の中流意識が助長されたのです。この間、貧富の差が是正され、日本全体が平準化した大衆社会となったのです。

この様に、高度経済成長は、日本人にとって生活水準の向上をもたらし、「豊かさ」をもたらしました。しかし、その代償として、いくつかの問題をもたらしました。それが、「ひずみ」といわれるものです。多くの点があげられますが、公害問題と過密・過疎問題の二つを紹介しておきましょう。

一つは公害問題です。日本全国至る所で公害問題が発生していることがわかるでしょう。「公害列島」などといわれたのもこの時期です。「公害」は、高度経済成長のもと、社会問題として取り上げられるまでは、あまり注意されてきませんでした。工場の廃水も汚れていたとしても大量に水を流せば、汚水は薄まるし、工場の排煙も煙突を高くすれば空気は拡散するものと考えられていたのです。また、地元の振興を目的として、自治体が積極的に工場を誘致した関係上、各地方自治体は、こうした問題点について、工場や企業に対し余り強く言えなかったのでしょう。また、たとえ公害による被害が露顕したとしても、支払う賠償金が低いのであれば、公害防止の対策に高価な費用をかける方が非効率であると考えられてしまうのでした。そして、なによりも大気や川・海などは多くの人々や会社が利用するので、責任の所在を明確にすることができなかったことも、問題を先伸ばしした理由でした。こうして、公害が野放しにされた結果、日本全国で公害問題が起こったのです。

公害の内容は様々ですが、日本には四大公害病と呼ばれるものがあります。四日市ぜんそく・イタイイタイ病・水俣病・新潟水俣病です。四日市ぜんそくは、大気汚染が原因でした。三重県四日市市は、石炭から石油へのエネルギーの転換を積極的に推進する中、当時の通産省や三重県などの働きかけもあり、旧海軍燃料廠の跡地を中心に1957年ごろから、石油の製油所が続々と建設されました。東洋最大の石油コンビナート地帯を形成し

たのです。しかし、この大気の悪臭のため、学校にはマスクをしながら登校し、学校では夏でも窓を閉めきった状態で授業が行われたのです。イタイタイ病は、カドミウムを汚水として川に流していた富山県神通川流域に発生したものです。神通川流域の水を飲料水としていた人や、この地の農作物を食べたものが被害にあったのです。このイタイタイ病は、全身に痛みを感じ、さらには体内各所で痛みを感じるようになり、時には咳きをしただけで肋骨が折れるようなこともあったのです。

時間の関係で、水俣病と第二水俣病について紹介できませんが、これらの公害問題は、裁判事件として取り上げられることとなります。しかし、公害について因果関係を明確にすることは、多大な調査と時間を必要とし、裁判は長期化することが多いのが現実でした。その後、日本では、大気汚染・水質汚濁・騒音・振動・地盤沈下・悪臭などを中心に環境問題を積極的に取り組むようになります。1971年に環境庁が、2001年には環境省が設立しました。現在は、1960年代の様な公害問題は少なくなっていますが、決して無くなったわけではありません。むしろ、地球規模の問題として広がっています。経済発展と環境問題は決して矛盾する関係ではないと思いますので、今後とも是非、解決に取り組んで欲しい問題です。

もう一つは、都市と地方の格差です。工場の立地が都市に集中し、情報や人口などが集中しました。こうした人口と産業の集積は、一定度、集積としての利益をもたらしたのですが、過度に集積することで、むしろ弊害をもたらすこともありました。これが過密といわれる問題です。例えばどんな問題があるのでしょうか。その一つは住宅問題です。マイホームを建てるためには、比較的安くなったといわれる現在でも都心では5000万円以上しますし、賃貸のマンションに住むためにも毎月12から15万円程度の家賃を必要とします。人が住まずに車を置くための駐車場の料金も3万円以上するのが常識です。私は、東京の近郊である川崎というところに住んでいましたが、父は毎朝6時30分に家を出て、夜8時ごろに帰って来ました。

自宅から勤め先まで一時間半程度は普通であり、二時間程度かけて通う

人も多いのが現実なのです。

もちろん過密の影響は、労働者向けの住宅問題だけではありません。過度に産業が集積することで、交通・道路面が整備されても、追い付くことができず、道路などの渋滞問題が解決できないのが現実です。このことは、企業からも、住民からも共に多くの社会資本の面で不十分な現状が、常に残されていくのです。

こうしたことから、工場を移転させるなどして、産業の地方分散が行われ、過密によって生じる不利益を解決しようとしています。しかし、工場を移転（分散）させるためには、それぞれの都市に港・道路などといった社会資本を充実させる必要があります、そのためには多額の投資が必要であることも問題点として指摘されてきています。

その一方で問題となったのが、過疎問題です。つまり、経済成長を背景とする生活水準の上昇に伴い、山村や離島などの従来から生活関連の社会資本の整備が不十分な地域の人々は、生活条件に満足できずに都市などに流出してしまいます。これによって、医療機関や交通機関は利用者が減少し、収益の維持が困難になることで、撤退してしまいます。こうして、住民の生活条件が一層悪化することで、居住が続けられず、地域社会の解体をもたらすことになるのです。このように、人口と生活関連の社会資本の不均衡が地域社会の解体の問題として取り上げられてきたのです。

おわりに

以上、簡単ではありますが、三つの点を紹介してきました。

一つは、高度経済成長を果たしてきた、民間企業を支えるに当り、政府による金融政策があったということです。景気の循環を見極めて公定歩合を調整することで、対応したのです。また不況期には積極的に公共投資を実施することで、景気を悪化させない努力もなされました。

もう一つは、日本経済の特質として知られる二重構造について紹介しました。大企業と中小企業が相互に補完し合うことで、経済を支えてきた様

子がわかります。その一方、高度成長期は、国際的には造船王国などと称されるようになるのですが、国内的には激しい受注合戦が繰り広げられ、中小企業は厳しい状況であったことも見逃してはいけないと思います。

そして最後は、高度経済成長のもたらした影響です。高度経済成長は、確かに日本人に対して「豊さ」をもたらしました。しかし、その代償として、ゆとりが失われ、公害・過密・過疎など現在に至るまで多くの社会問題を招いているのも事実なのです。高度経済成長期、経済の論理が、人間の尊厳を優先させることもあったことは、他方で忘れてはいけないことだと思います。