

1 戦後日本の復興と土木事業



浅井 良夫
ASAII Yoshio

成城大学経済学部 / 教授

高度経済成長の跳躍台としての復興期

高度経済成長は1955（昭和30）年に始まり、1973（昭和48）年の第1次オイルショックに終わるとされる。しかし、経済成長率だけに着目するならば、1947～1973年まで、一貫して高成長が続いており、1955年を境に、顕著な変化は見出せない（図1）。1955年を高度経済成長の起点と見るのは、この年に1人当りの実質国民総生産（GNP）が戦前水準（1934～1936年の平均値）に達し、「回復を通じての成長は終わった」（昭和31年度『経済白書』）からである。

しかし1955年は、グラフの上のたんなる通過点ではなかった。この年を境に、日本経済に大変化が起き、約20年間のうちに産業の形も、国民の生活スタイルも一変した。1955年頃、都市や農村の風景や人々の生活様式は、戦前日本の姿をそのままに留めていた。農林漁業者が就業者の4割を占めるという農村社会であり、ちょっと都心を離れば、昔ながらの田植え・稲刈りの風景が至る所に広がっていた。都会の生活も「家庭電化」以前であり、一般の家庭には電気洗濯機、掃除機、電気冷蔵庫はなかった。また、大部分の家庭には、テレビも電話もなかった。テレビの本放送開始は1953（昭和28）年2月、住宅用電話の加入率は1955年に全世帯の1%程度であった。

こうした生活スタイルから現在の生活スタイルに変貌したのは、1964（昭和39）年の東京オリンピックの頃である。生活を一変させた動因は、1955年を起点とする「技術革新」の波にあった。「投資が投資を呼ぶ」と言われたように、将来の需要拡大を予想して、各

企業が争って機械・設備を導入し、工場を新設した。所得増大（＝大衆消費拡大）と設備投資拡大の好循環が生じ、家庭電気製品は街に溢れた。マイカー時代が到来し、1965（昭和40）年には日本初の有料高速道路である名神高速道路が開通した。

それでは、変化と躍進の高度経済成長期とは対照的に、1955年までの戦後復興期は、古臭く、活気のない時代だったのかと言えば、決してそうではない。敗戦以降の約10年間は、多くの制約を抱えながらも新たな時代を模索した「雌伏の時代」であった。後から振り返って見れば、それは高度経済成長へのまさに「跳躍台」だったのだと気づく。その一例が鉄鋼近代化である。『鉄鋼合理化第1次5カ年計画』が発足したのは1951（昭和26）年である。この計画の重点は、鋼板、とりわけ薄板の圧延工程の近代化に置かれ、外国からストリップミル（連続式圧延機）が導入された。また、それまで鋼鉄だ

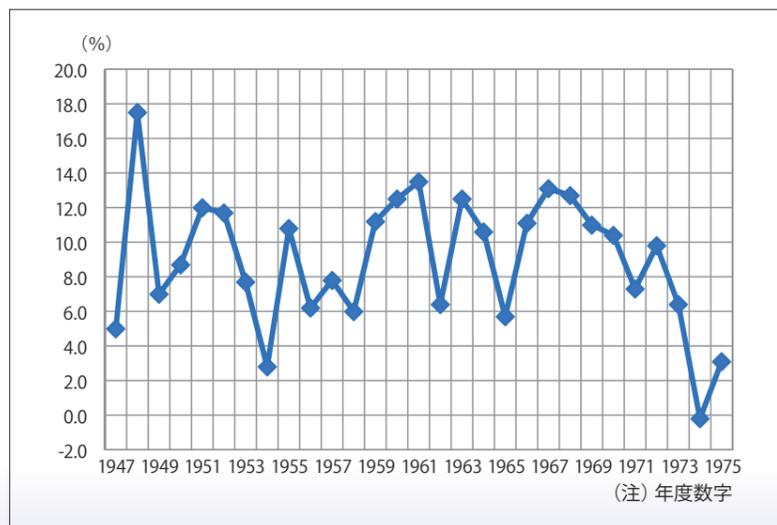


図1 経済成長率の推移

けを生産していた川崎製鉄は1950（昭和25）年秋に、高炉を新設して、一貫製鉄メーカーに参入すると発表し、世間を驚かせた。鉄鋼の供給過剰を危ぶむ声も強かったが、高度経済成長の開始とともに、電機・自動車・造船・建築などの鉄鋼需要が急増し、生産は追い付かず、大幅な鉄鋼不足に陥った。経営者たちは必ずしも将来を見通せていたわけではなかったが、リスクを恐れない企業家精神が大規模な投資を決断させたのである。

復興への道のり

1945年以降約10年間の戦後復興期のうち、1952（昭和27）年4月までの約7年間は、連合国軍（その大部分はアメリカ軍）の占領下にあった。いざ日本が経済復興に取りかかろうとした際に、まず直面したのは原料と機械の輸入途絶であった。海外取引は一切禁止され、GHQ/SCAP（連合国最高司令官総司令部）の許可を得たわずかの貿易だけが許された。そもそも、外貨準備を失い、輸出商品もほとんど生産できない状況では、禁止措置がなくても、輸入は困難だったであろう。アメリカの占領地経済援助（ガリオア援助）も、1948（昭和23）年までは食糧や医薬品などの消費物資だけであり、生産の再開には役立たなかった。残された経済復興の唯一の道は、国内資源を最大限に活用することであった。

傾斜生産方式（1946～1948年）として知られる経済復興計画は、有力な国内資源であった石炭をテコとする経済再建の方策である。石炭を増産して鉄鋼設備を稼働させ、生産された鉄鋼を炭鉱に投入して、さらに石炭の増産を図る計画である。石炭の増産は、労働者の大量動員による人海戦術で行った。

敗戦により植民地を失った「資源小国」日本の人々を、GHQ/SCAP天然資源局技術顧問のエドワード・アッカーマンは、「日本は決して資源が乏しい国ではない、近代科学の方法を活用し、組織的な開発体制を組めば、将来は明るい」と励ました。その結果、1947（昭和22）年末に資源委員会が設置された。さまざまな国内資源開発計画が作成されたなかで、石炭に次いで注目された資源は日本に豊富に存在する水であった。ニューデールの象徴的存在であるアメリカのTVA（テネシー川流域開発公社）をモデルに、経済安定本部は水資源開発を核とする地域総合開発構想を練った。とくに京浜地帯の電力源としての只見川の開発構想に注目が集まった。

また、未開拓の資源が眠り、人口収容能力がある日本のフロンティアとして北海道が脚光を浴びた。1950年に北海道開発庁が設置され、農林水産業の開発に力

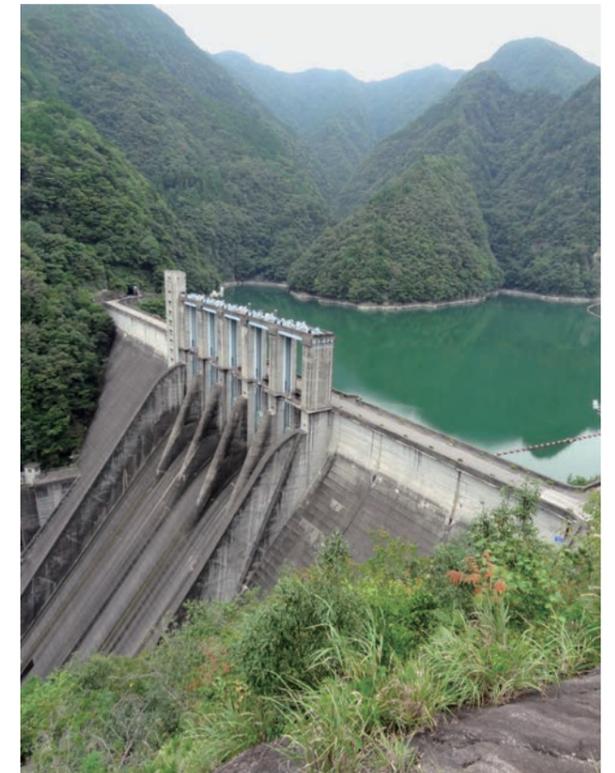


写真1 佐久間ダム

点を置き、1,000万人への人口増大を目標とする『北海道総合開発第1次5カ年計画』（1952～1956年度）がスタートした。

1950年6月に勃発した朝鮮戦争は、特需（国連軍の軍需調達）ブームを巻き起こし、企業を立ち直らせたが、一時的なブームを持続的発展に繋げるためには、日本経済の基盤の強化が不可欠であった。1950年代前半には、石炭に代わって、電力が産業の基盤として重視され、水力発電ダム建設が推進された。この時期を代表するのが、天竜川流域の佐久間ダム（1953年着工、1956年竣工）である。それまでになかった100mを超える高さ156mのダムが、パワーショベルやダンプトラック等の輸入新鋭機材を投入し、アメリカからの技術協力と借財を受けて3年余の短期間で完成したことは、アメリカの技術・文明の輝かしさを国民に強く印象付けた。日本一のダムは、小学校の教科書に取り上げられ、『佐久間ダム』として映画化され、観光名所になった。

エネルギー開発と並んで、政府が重点的に取り組んだのは開墾・開拓であった。焼け野原となった都会には、外地からの引揚者600万人を収容する余地は乏しかった。そこで政府は1945（昭和20）年秋に、失業問題と食糧危機を一挙に解決する方策として、緊急開拓事業を立



写真2 新宿駅附近的バラック (1954年2月18日)



写真3 練馬グラントハイツでの日米合同植樹祭 (1955年4月14日)

ち上げた。この政策は成功を取めなかったが、引き続き1950年以降、『食料増産5カ年計画』(1952年策定)のもとで、愛知用水、八郎潟干拓、石狩平野篠津干拓、根釧原野パイロットファームなどの干拓・開墾事業が計画された。いずれも完成は1960(昭和35)年以降である。

後回しにされた産業インフラ・生活インフラ

工業の近代化投資が進むなかで、立ち遅れたのは道路・港湾などの産業インフラと、住宅・上下水道などの生活インフラであった。

戦争直後の住宅難は深刻であった。戦災によって住宅210万戸が焼失したうえに、疎開者や引揚者が都市に流入したため、全国の住宅不足戸数は420万戸に達した。1948年になってもバラック住まいは解消されておらず、1人当りの畳数は東京では2.7畳にすぎなかった。

そうした状況をよそに、GHQ/SCAPは1946(昭和21)年3月に占領軍家族住宅(DP)2万戸の建設命令を出し、真新しい洋館が立ち並ぶアメリカ風の街が、日本の大都市に出現した。その代表的事例は、東京代々木のワシントンハイツや練馬のグラントハイツであった。建設費は、日本政府の予算のうち駐留軍の経費のために設けられた「終戦処理費」から支出された。終戦処理費は1946(昭和21)年度と1947年度には一般会計予算の3割にも及び、日本の復興、とりわけ公共事業の復興の妨げとなった。

ただし、アメリカ軍の事業は、倒産の危機に瀕していた日本の建設会社にとっては、干天の慈雨であった。ま

た、1949(昭和24)年にアメリカ軍が沖縄基地工事のため、日本本土の大手建設会社の協力を求めたことも、建設業復興の足掛かりとなった。

1948年には国民は食糧危機の状態を脱し、1951~1952年頃には着るものに不自由しなくなった。しかし、住宅不足の解消という課題は、戦後10年を通じて解決されていなかった。住宅金融公庫は1950年に設立されていたが、新たに住宅を取得した者はおもに中間層であり、1955年においても、住宅難世帯は全世帯の15%、労働者世帯の27%に達した(建設省『住宅事業調査』1955年)。この年に政府は住宅不足の解消に本格的に取り組むため、『住宅建設10カ年計画』(1955~1964年度)を策定した。1955年には日本住宅公団が設立され、翌年に最初の公団住宅が完成した。

オフィスビルの建設も遅れ、1950年代を通じて建築着工面積の増加は、はかばかしくなかった(図2)。東京について言えば、『東京戦災復興都市計画』(1946年)、『首

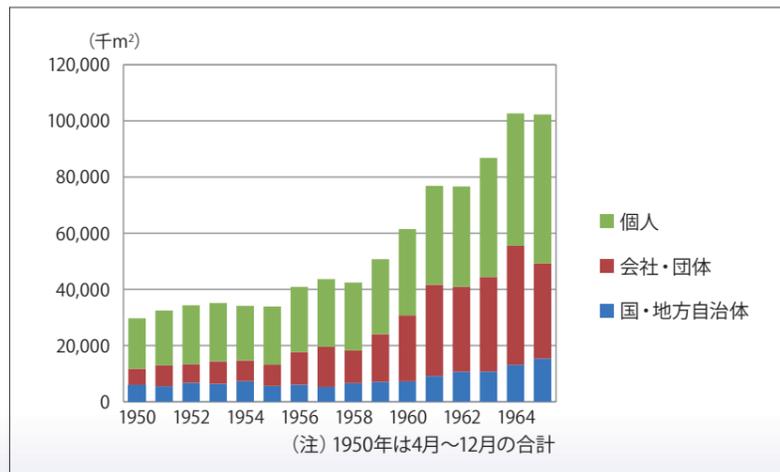


図2 建築着工床面積の推移

都建設緊急5カ年計画』(1952~1956年)が立てられたものの、ほとんど画餅に終わった。1952年に戦後初のビル建設ブームが起き、新丸ビルや日活国際会館ビルが建設されたが、オフィスビル不足は深刻化する一方であった。

政府が道路の整備に本腰を入れ始めたのも、1950年代後半であった。「日本の道路は信じがたいほど悪い」という言葉で有名な『ワトキンス報告書』(世界銀行借款の準備のための調査報告)が出されたのが1956(昭和31)年8月で、日本道路公団の発足は1956年の4月である。

占領軍住宅の建設が、日本の公共事業を阻害する側面があったと指摘したが、占領軍の政策全体で見れば、むしろ日本の復興を支援する側面が強かったと言える。そもそも「公共事業費」という概念を日本に持ち込んだのはGHQ/SCAPであった(1946年度予算)。ガリオア援助物資の売却代金を積み立てた財政資金(「見返資金特別会計」)も、その一部が公共事業や国鉄、電話通信事業などの政府事業に向けられた。占領期の公共事業が低調であった根本的原因は、政府が貧しく、余裕がなかったことにある。公共事業費は、占領終結直後の1952~1953年に一時的に増加したが、1953~1954年



写真4 神田駅前飲食街の悪路 (1954年2月1日)

の外貨危機の際の財政緊縮で圧縮を余儀なくされ、右肩上がりに増加を続けるようになるのは1950年代末以降のことである(図3)。

<図・写真提供>
 図1 経済企画庁編『現代日本経済の展開』大蔵省印刷局、1976年、p.578より作成
 図2 建設省「建築着工統計調査」より作成
 図3 大蔵省財政史室編『昭和財政史 - 終戦から講和まで』第19巻、p.188、大蔵省財政史室編『昭和財政史 - 昭和27~48年度』第19巻、pp.102-105より作成
 写真1 塚本敏行
 写真2、3、4 東京都

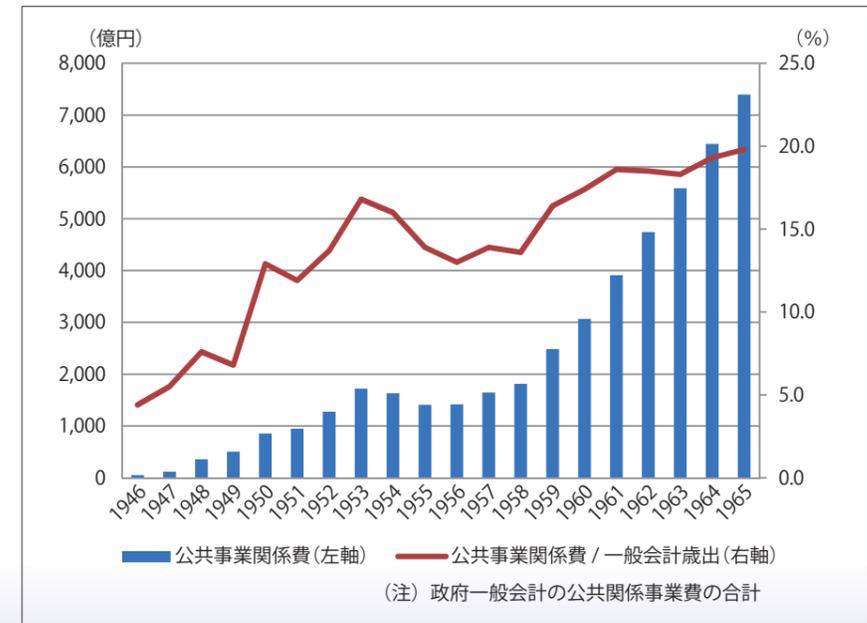


図3 公共事業関係費の推移