

展望

戦後日本における鉄鋼業の発展とその制度的基礎

岡崎哲二

東京大学経済学部 助教授

Tetsuji Okazaki

Institutional Analysis of Postwar Development of the Japanese Iron and Steel Industry

1 はじめに

発展途上国の急速な追い上げを受けながらも今日、日本は世界最大の鉄鋼輸出国、粗鋼生産国としての地位を保持している。しかし、よく知られているように、戦後日本の鉄鋼業はほとんど壊滅的な状況から再出発した。単に生産量が大幅に低下しただけでなく、日本が国際経済に復帰した当初の1940年代末には日本の鉄鋼業は国際競争力を持たず、さまざまな形で与えられた補助金に依存してかろうじて輸出を行う状態にあった。しかし、本文で詳しく述べるようにその後わずか10年のうちに、鉄鋼業は日本の基幹的な輸出産業に成長した。なぜこのような急速な発展が可能だったのだろうか。その仕組みを理解することは、重化学工業化を推進しつつある発展途上国や市場経済化を模索しつつある旧社会主義国にとって現実的な意味が大きいと考えられる。そこで本稿では、国際経済への復帰当初に日本の鉄鋼業が直面した問題、およびその解決を通じた鉄鋼業の発展の仕組みについて経済史の視点から要約的に説明することにした。

2 戦後日本鉄鋼業の国際競争力と設備投資

2.1 国際競争力の推移

戦後における日本の鉄鋼業の国際競争力の大きさを知るために、鉄鋼の国内消費に対する純輸出（輸出－輸入）の比率と製品の国際市場におけるシェアを見よう（表1のD、E欄）。鉄鋼の純輸出は1950年代初頭に40%近い水準にあり、1950年代前半にいったん低下したあと、再び1960年代にかけて上昇した。国際市場におけるシェアにも1950年代前半の低下とその後の上昇という動きが見られる。ただし、純輸出率と異なって、国際市場シェアは1960年代に50年代初頭よりはるかに高い水準に達した。一見すると日本の鉄鋼業は1950年代初めから高い国際競争力をもっていたかと思われる。しかし実際には1950年代初めの日本の鉄鋼輸出は、朝鮮戦争とこれにともなう世界的な軍備拡張がもたらした鉄鋼不足という国際環境と明示的ないし事実上の補助金の支給に依存していた。鉄鋼に対する財政からの補助金は第二次世界大戦期に始まり、1951年3月まで継続された。1949年度における鉄鋼の消費者価格に対する補助金の比率

表1 日本の鉄鋼コストと国際競争力

	A	B			C		D	E
	コスト	日米相対コスト			日米相対価格		世界市場シェア	純輸出率
	鋼材平均	普通鋼鋼材	熱間薄板	冷延鋼板	棒鋼	薄板	鋼材計	鋼材計
	円／トン						%	%
1952	53,170	n.a.	n.a.	n.a.	1.10	1.46	9.5	38.9
1954	42,960	n.a.	n.a.	n.a.	0.86	1.09	6.5	20.1
1956	48,200	1.08	1.24	1.17	1.85	1.70	5.4	13.1
1958	41,950	0.81	1.01	0.96	0.71	0.99	5.3	19.0
1960	40,100	0.71	0.86	0.82	0.79	1.05	5.7	13.8
1962	37,600	0.69	0.83	0.79	0.74	0.89	9.0	21.3
1964	36,100	0.65	0.79	0.76	0.72	0.86	12.6	28.8
1966	35,600	0.63	0.78	0.74	0.72	0.85	16.6	36.4
1968	36,380	0.57	0.74	0.71	0.68	0.80	17.4	34.3

注：Aは松崎義『日本鉄鋼産業分析』、日本評論社、1982年、p.106の一貫4社に関するデータ。

1952、1954、1968年については同じ方法で延長した。

Bは山脇秀樹「鉄鋼業」、小宮隆太郎他編『日本の産業政策』、東京大学出版会、1984年、p.263による。

Cの1952-56年は日本鉄鋼連盟『日本の鉄鋼統計』と通産省『鉄鋼統計年報』、1958-66年は通産省『鉄鋼統計年報』、1968年は日本鉄鋼連盟『内外価格調査』による。

Dの1952-56年は日本鉄鋼連盟[1959]と同『日本の鉄鋼統計』、1958-66年は日本鉄鋼連盟[1969]、1968年は同『鉄鋼統計要覧』による。

Fは日本鉄鋼連盟『日本の鉄鋼統計』、『鉄鋼統計要覧』による（粗鋼換算）。

は製鋼用銑鉄、鋳物用銑鉄、鋼材でそれぞれ73%、61%、46%に達した。このような文字通りの補助金が廃止された後も、輸出については1954年度まで鉄鋼輸出の見返りとして政府が綿花・砂糖・羊毛等の輸入外貨を輸出会社に割当て、輸入プレミアムを稼がせるという形で事実上の補助金が継続された¹⁾。

1950年代前半の鉄鋼輸出が国際競争力に基づいたものでなかったことは、価格およびコストに関するデータによって裏付けられる。表1のB、C欄に示されるようにアメリカに対する日本の鉄鋼相対価格は1950年代前半には概して割高であり、50年代末になって割安に転じた。日米鉄鋼相対価格のこうした動きは相対コストの動きとほぼ一致する。鋼材の各品種とも1950年代末を境に日本のコストはアメリカに対して割高から割安に転換した。要するに、日本の鉄鋼業は1950年代前半には国際競争力を持たなかったが、1950年代末にかけて国際競争力を確実なものとしたといえる。

2.2 設備投資による生産性向上

このような変化は日本の生産性の上昇に基づく鉄鋼コストの低下によるところが大きい(表1のA)。急速な生産性上昇の基本的な要因の一つが日本の鉄鋼企業による導入技術の消化と技術開発の努力にあることはいうまでもない。しかし経済史の視点から見た場合、新しい技術の媒体となった新鋭設備に対して活発な投資が行われたことがこれと並んで重要な意味を持つ。よく知られているように戦後の鉄鋼業の大きな技術進歩はストリップ・ミル、BOF (LD転炉)、連続鋳造の導入であり、これらはいずれも新しい設備に体化されている。そのうち前者が1950年代に普及を開始した。さらに、新鋭設備の建設は規模の拡大をとともない、規模拡大はそれ自体で生産性上昇の原因となった。いいかえれば規模の経済性が存在したと考えられる。プラント・レベルの規模の経済性を測ることは難しいが、事業所レベルについては日本鉄鋼連盟の『製鉄業参考資料』から詳細なデータを得ることができる。1950年、1960年について、横軸に各事業所の工程別生産量、縦軸に各事業所の工程別労働生産性(生産量/従業員数)をとって散布図を描くといずれの工程についてもはっきりした正の相関が認められ、労働生産性で測った事業所規模の経済性の存在が確かめられる。

以上のように、戦後日本の鉄鋼業の発展過程にとって1950年代は輸出産業に飛躍する重要な10年間であり、この時期の設備投資が戦略的な役割を果たした。そこで、どのような仕組みによって1950年代にこのような活発な設備投資が実現したかが次の問題となる。

3 産業間のコーディネーション

3.1 産業連関とコーディネーションの失敗

鉄鋼業において大規模な設備投資が行われたことの前提には、増産された製品が十分な販路を見いだすことができるという各企業の期待があったと考えられる。具体的には、第一に国内需要の成長、第二に製品の輸出市場における競争力に関する期待である。このような期待はどのようにして形成されたのだろうか。次に述べるように、1940年代末から50年代初めの日本の鉄鋼業にとって、それは決して自明のものではなかった。

1949年、占領当局の指示によって、財政赤字の解消、単一為替レートの設定、補助金と経済統制の撤廃などを柱とする統制経済から市場経済への移行のための一連の政策(ドッジライン)が実施され、これによって日本の産業が近い将来国際市場で外国製品と対等の条件で競争しなければならないことが確実にになった。このことは日本の多くの産業に大きな試練であった。日本鉄鋼連盟は単一為替レートの設定をうけて、補助金が廃止された場合の鉄鋼輸出の可能性を検討し、補助金が全廃された場合にはほとんどの鋼材品種について日本の鉄鋼業はマニラ市場でアメリカ製品に対する競争力を失うという結果を得た。

国内市場についても見通しは明るくなかった。造船、電気機械、自動車などの後に日本の基幹的な輸出産業に成長することになる機械工業の諸分野も、この時期には十分な国際競争力を持たず、困難に直面していた。重要な点は鉄鋼価格の高さがこれら機械工業のコスト高の有力な原因となっていたことである。すなわち機械工業の停滞が販路の面から鉄鋼業における大規模な設備投資を制約する一方、逆に機械工業の停滞は高鉄価による部分が少なくなかった。さらに鉄鋼コスト高は石炭価格の高さにも起因していた。このように複数の産業の事情が相互に関連して鉄鋼業や機械工業の国際競争力の向上を制約していたため、問題の解決には関連する複数の産業の同時的な合理化努力が必要とされた。いいかえれば単一の産業、単一の企業にとって、自己の合理化努力が十分な成果を挙げるとは期待しにくい状況にあった。このような状況では、個々の企業には合理化にむけて努力するインセンティブがないため、結局、十分な合理化努力が払われず、経済が縮小均衡に陥る可能性が大きい。このような一種の悪循環をcoordination failure (コーディネーションの失敗)と呼ぶ。

3.2 鉄鋼業と石炭鉱業の合理化計画

1950年代初めにcoordination failure から日本経済が脱却することに寄与した仕組みとして政府が行った産業間のコーディネーションがある。1949年12月、通産省は産業合理

化審議会を設置して、この課題に取り組んだ。この問題について産業合理化審議会が果たした役割を一言でいえば、鉄鋼業と石炭鉱業の合理化計画をそれぞれの産業に関する部会で検討するとともに、その結果を総合部会で調整して、両産業で同時に合理化計画を実施した場合の効果についての共通の認識を政府と民間企業の間に形成したことであった。より具体的には、鉄鋼部会で、鉄鋼業における合理化を前提として鉄鋼業が国際競争力を獲得するために必要な石炭価格を算定する一方、石炭部会で石炭鉱業における合理化の結果、期待される石炭価格を算定し、後者が前者以下となるかどうか、そのためにはどのような政策が必要とされるかが検討された。検討の結果作成されたのが1950年6月の産業合理化審議会答申「鉄鋼業及び石炭鉱業の合理化について」である。その中で鉄鋼業で420億円、石炭鉱業で400億円の設備投資を同時に行えば、両産業の生産性上昇の相乗効果によって鉄鋼は輸出市場での競争力を確保できるという見通しが示された。しかも、答申が示した鉄鋼の目標価格は、並行して造船業の合理化について検討を進めていた造船用鋼材研究会で日本の造船業が国際競争力を持つために必要と考えられた鉄鋼価格とほぼ同等であった。これは産業合理化審議会の答申が造船業における国際競争力の確保についても見通しを与えたことを意味する²⁾。

戦後日本における設備投資の動向を振り返ると、1940年代後半の停滞と50年代前半の盛り上がりが目目される。よく知られているように、1950年代前半の投資拡大の有力な原因の一つは朝鮮戦争がもたらした好況であった。しかし、朝鮮戦争の勃発に先立って、日本の産業発展の長期的な経路について楽観的な見通しが政府・民間の間に共有されたことの意味は無視できない。

3.3 長期経済計画の役割

同様の事情は1956年に始まる第二次合理化計画についても認められる。この年、船舶・機械の輸出が急増し、その生産に必要な鋼材の不足が深刻な問題となった。前述した1950年代初めの状況と比較すれば、鉄鋼を含む関連産業全体の合理化によって造船・機械工業の国際競争力が向上し、産業合理化審議会でも期待された内需を基盤とした鉄鋼業の成長が現実のものとなったということになる。したがって第二次合理化計画の立案にあたっての産業との間の政策的コーディネーションの必要性は第一次の場合ほど大きくなかったと考えられる。

しかしその役割がまったく無くなったわけではない。1956年初めに経団連が主催した座談会の席上、経団連の通商対策委員長は鋼材供給の裏付けがあれば造船会社は2～3年先の輸出契約でも取ることができるが、そのためには銀行が鉄鋼設備投資資金を供給する必要があると問題を提起

した。これに対して銀行側の出席者は鉄鋼会社が過去の設備過剰の経験を考慮して投資を躊躇していることを指摘し、また鉄鋼メーカーの出席者からは設備投資には簡単なものでも1年半～2年の期間と40～50億円の資金が必要とされるから、せめて1年半～2年先の設備完成時にこれを稼働できるだけの需要があることを見通されなければならない旨の発言があった。これは、鉄鋼生産能力の不足が造船業の輸出拡大を制約し、一方で将来の鉄鋼需要に関する不確実性が鉄鋼業の設備投資を制約していたことを意味する。これも形を変えた coordination failure といえる。

経済企画庁が作成した長期経済計画やこれをふまえて作成された通産省の鉄鋼に関する長期計画がこの問題の解決に寄与したと考えられる。1955年12月に経済自立五カ年計画が長期経済計画としては戦後初めて閣議決定を受けた。同計画はマクロ的な諸目標とともに1960年度を最終年度とする鉄鋼生産計画を提示し、設備投資に関する長期的な指針を与えた。通産省重工業局は第二次合理化計画の内容と成果をまとめた文書の中で「経済自立五カ年計画は一中略一ようやく投資意欲が台頭してきた鉄鋼業にとっても一つの道しるべであった」と評価した。一方通産省重工業局は1956年5月には経済自立五カ年計画の考え方をベースに鉄鋼需給に関する20年間の長期計画を発表した。この計画の中で通産省は、内需の持続的な成長を想定し、それに基づいて鉄鋼業の長期的な視野に立った設備投資と鉄源対策の必要性を強調した。これら政府による長期計画が鉄鋼会社の設備投資計画に影響を与えたことについては八幡製鉄、川崎製鉄などいくつかの鉄鋼企業の社史の中で指摘されている。

4 インフラストラクチャーの整備

4.1 基礎資材およびエネルギーの供給不足

上に述べたような coordination failure は、複数の部門の投資が相互に他の有効性を高めあうという関係の存在を基本的な条件としている。このような関係を経済学では補完性 (complementarity) と呼ぶ。補完性は民間の産業部門相互だけでなく、民間セクターと公共セクターの間にも存在する。道路、港湾、工業用水などの社会的インフラストラクチャーが一般に民間設備の効率性を高めることは理解しやすいであろう。いうまでもなくその程度はさまざまであり得る。例えば道路の能力に余裕がある場合には、道路への公共投資が民間設備の効率性を高める程度は小さい。

戦後日本の鉄鋼業とインフラストラクチャーの関係について見ると、1950年代前半の第一次合理化計画の時期まではインフラの不足が民間の投資を制約するという問題はそれほど大きくなかった。しかし1950年代後半に高度経済成長が始まると、急速に拡大する経済規模とインフラストラ

クチュアおよび一部基礎資材・エネルギー供給の間の不均衡が一挙に顕在化し、輸送、工業用水、電力等の不足が深刻となった。一方、圧延を中心とした鉄鋼第一次合理化計画に対して、第二次合理化は製鋼工程におけるBOFの導入を軸として製鉄から圧延までを包括する一貫した計画であり、鉄鉱石消費規模の飛躍的な増大をともなった。それはまた輸入鉄鉱石への依存度の上昇と輸入相手先の遠隔地化の過程でもあった。このことは鉄鋼の第二次合理化計画が十分な効果を納めるためには、輸送を中心としたインフラの整備が同時に実施される必要があったことを意味する。日本経済全体が直面したインフラストラクチュアのボトルネックに対応するため、政府は従来の経済自立五カ年計画に代わる新長期経済計画を1957年に策定し、インフラの整備に政策の重点を置くという方針を明らかにした。鉄鋼業に関する中心的な問題は鉄鉱石輸入に必要な鉄鉱石専用船とそのための港湾の整備であった。

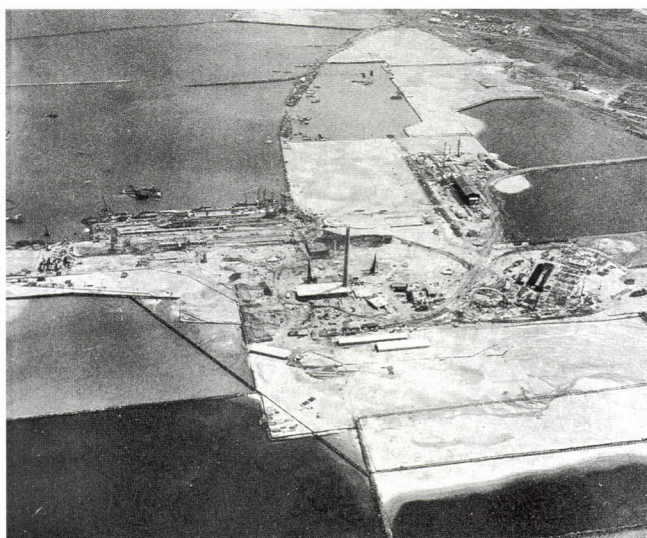


図1 建設中の近代的製鉄所—八幡製鉄(株)戸畑製造所
(戦後鉄鋼史, 日本鉄鋼連盟, 1959)

4.2 鉄鉱石専用船の建造

第二次合理化計画の立案が始まると、鉄鉱石供給体制に関する論議が活発化した。通産省重工業局は1956年に作成された「今後における鉄鋼設備投資の方向について」という文書の中で、長期的な鉄源対策として、海外鉄鉱石資源の開発と輸送積み込み施設の整備、鉄鉱石専用船の建造、専用船の活用と工場規模拡大に見合う港湾設備の整備等を挙げ、それら分野への投資を行うことの必要性を強調した。

鉄鉱石専用船と港湾整備に関する問題の性質については1957年に日本鉄鋼連盟が主催した座談会での通産省重工業局鉄鋼業務課長の発言に要約されている。すなわち、専用船が一般船よりも有利だという前提に立てば、残る問題は専用船の大きさであり、これについては鉄鋼会社の海運会社に対する長期の荷物保証、鉄鉱石の確保と積み地の港湾

整備、揚げ地の港湾整備といった諸条件によって決まることとされた。要するにこれらのさまざまな条件の決定が文字どおりコーディネートされる必要があったのである。この問題は業界団体・通産省・運輸省等が参加した次のようなプロセスによって解決された。

上記の重工業局の問題提起を受けてまず高炉メーカーの調査研究機関である海外製鉄原料委員会が1956年6月、運輸大臣に対して1万5000トン級鉄鉱石専用船15隻を5年間で建造するよう要請した。そこで運輸省では欧米事情の調査を計画し、これが1957年の日本生産性本部鉄鉱石輸送効率専門調査団として実現した。この調査によって専用船の重要性が確認されたが、上記の鉄鋼業務課長の発言にあるように専用船はそれが専用であるために固有の取引上の問題をもとなった。すなわち単に海運会社が鉄鉱石専用船を建造した場合、鉄鋼会社は鉄鉱石専用船サービスに対する需要独占者の立場となり、これにつけこんでさまざまな機会主義的行動をとる可能性がある。専用船建造に関する交渉は両当事者に運輸・通産当局を加えて行われ、その結果鉄鋼業界と海運会社の共同所有という方式が決まった。高炉を持つ鉄鋼会社7社の共同出資によって日本鉄鉱石輸送株式会社を設立し、同社と個々の海運会社が専用船を共同所有する方式である。鉄鋼会社が出資という形でコミットすることにより上記の取引上の問題を解決したことになる。この方式に基づいて第14次計画造船に1.5万トン級の鉄鉱石専用船5隻が組み入れられ、1959-60年に就航した。第15次計画造船以降は、海運会社所有で鉄鋼会社が積荷保証を与えるという方式が用いられた。

4.3 鉄鋼関係港湾の緊急整備

一方、港湾については1957年ごろから日本鉄鋼連盟がその整備のための運動に積極的に取り組んだ。鉄連では1957年6月、1956年度に石油業界が公共事業費による港湾整備に成果を挙げたことを参考に、公共事業費の獲得に向けて運動することとした。鉄鋼連盟は港湾問題について運輸省・通産省と継続的に連絡をとる一方、57年8月に港湾整備専門委員会を内部に設置して意見を取りまとめることとした。港湾整備委員会は10月に「鉄鋼港湾整備に関する要望について」を決定し、同意見書は鉄連から政府当局、政党等に提出された。この意見書は、第二次合理化計画の達成のためには鉄鉱石専用船による原料輸送の合理化が必要であるとしたうえで、日本の港湾の現状の不備を指摘し、大型の鉄鉱石専用船を導入するために鉄鋼港湾を整備することが鉄鋼業にとって緊要であると訴えた。具体的な要望事項は、特定産業関連港湾緊急整備事業特別会計の設置と産業関連港湾整備に対する金融的助成であった。

特別会計の設置については運輸省が並行して検討を進め

ていた。運輸省港湾局は1957年、港湾が経済成長のボトルネックとなっており、また経済企画庁が長期経済計画の改定作業を行っているという状況をふまえて、鉄鋼・石油・石炭等の特定産業用港湾を緊急に整備するために特別会計を設置するという構想を固めた。運輸省港湾局の認識によれば、当時の日本の製鉄基地の大部分が1万トン以下の船舶しか接岸可能でなく、荷役能力も1日あたり3300トン程度にすぎないため、「鉄鋼生産の確保について港湾施設の整備増強がその決定的要件」であった。

こうした運輸省の構想は1958年6月に政府内でコンセンサスを得た。閣議了解「貿易の伸長に対応する主要港湾の整備について」（1958年6月）は1956～62年度の間に輸出と輸入がそれぞれ64%、80%増加し、輸入増のうち80%を原油と製鉄原料が占めるという新長期経済計画の数値と船舶の大型化・専用化が港湾施設の改善を要請しているという認識を前提に、主要貿易港、輸入港については特に鉄鋼・石油関係港湾を国が特別会計を設けて緊急に整備する方針を打ち出した。この方針にしたがって1959年度に特定港湾整備特別会計が設置され、洞海（八幡製鉄）、姫路（富士製鉄）、川崎（日本鋼管）、千葉（川崎製鉄）、神戸（神戸製鋼）、和歌山（住友金属）をはじめとしてほとんどの主要な鉄鋼港湾が同特別会計による整備の対象となった。

5 資金調達

5.1 合理化計画と資金調達

鉄鋼業の合理化計画を実行する際に制約となった重要な条件の一つに資金調達があった。通産省通商鉄鋼局は1951年に発表された第一次合理化計画に関する文書の中で「合理化促進のための最大の隘路は実に資金問題である。合理化の促進は鉄鋼業の死活問題であるとともに日本の産業全体の問題である。今後の鉄鋼業の課題は如何にして合理化資金の確保を可能ならしめるかという点に集約されるといっても過言ではない」と指摘した。そこでまず第一次合理化計画における資金調達の問題がどのように解決されたか

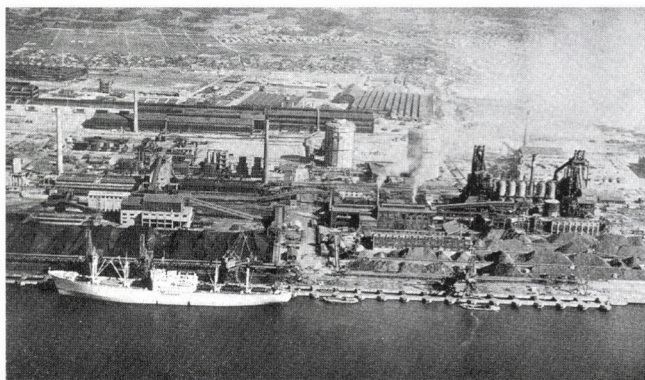


図2 製鉄所全景—川崎製鉄(株)千葉製鉄所(戦後鉄鋼史, 日本鉄鋼連盟, 1959)

を同計画の焦点となった川崎製鉄の千葉製鉄所建設プロジェクトを中心に述べることにしたい。

よく知られているように戦後復興期・高度成長期を通じて鉄鋼企業の資金調達における借入金への依存度は大きかった。第一次合理化計画期について各主要企業の借入れ金の金融機関別構成を調べると次の点が明らかになる。第一に各社とも長期資金における日本開発銀行を中心とする政府資金への依存度がかなり大きい。第二に、長期資金について1950年代後半以降も引き続き各社への主要な供給者となる長期信用銀行、信託銀行などのメンバーが第一次合理化計画の期間に出そろった。第三に短期資金については1950年代はじめから一貫して各社に対する主要な供給者となる金融機関が複数存在した。第四に長期資金・短期資金それぞれについて融資額第一位の金融機関は長期的に変わらない傾向がある。

これらの事実のうち、安定した融資額第1位銀行（メインバンク）を中心に複数の金融機関によって企業に対する融資が行われたという点は、経済学分野ではメインバンクを幹事とした暗黙の協調融資と解釈されている。メインバンクは顧客企業との長期の取引関係を通じてその企業の経営状態に精通しており、これを前提に他の融資銀行団を代表して投資プロジェクトの審査や企業経営を監視する機能を果たしているという見方である^{3),4)}。

第一次合理化計画における川崎製鉄と第一銀行の関係はこのような見方に支持をあたえるものである。川崎製鉄の社史によれば、1958年2月、同社は第一銀行に対して千葉計画に対する資金的支援を要請、これを受けて第一銀行は千葉計画の支援を決定し、2.5億円の融資と他行融資に関する側面援助を行った。その結果設備資金については第一銀行分を含め興長銀、生保、信託等から19.4億円が調達された。一方、千葉工場の稼働にともなって増加した運転資金需要については1958年6月に第一銀行を幹事として結成された市中銀行の協調融資団によって主として充足された。第一銀行は、顧客企業に関する審査能力を基礎に幹事銀行として協調融資を組織するという典型的なメインバンク機能を果たしたことになる。

同時にこの事例は、メインバンクの機能が他の仕組みによって支えられていたことをも示している。第一は公的金融機関としての日本開発銀行の役割である。第一銀行が融資を決めたのは開銀融資決定の後であった。第二に通産省の役割も大きかった。通産省は川崎製鉄の高炉建設計画の意義をよく理解し、開銀に対して融資を推薦する手続きをとった。また第2章で述べたように産業合理化審議会は日本の鉄鋼業の長期的な発展に関するコンセンサスの形成に寄与した。第三は日本銀行の役割である。この事例について、従来、一万田総裁の発言に関するエピソードなどを根

拠に、日銀はもっぱらその実現を制約した点のみが強調されてきた⁵⁾。しかしこのような見方は一面的である。まず開銀融資は日銀政策委員会の承認を得てはじめて実現した。さらにより重要なことは前述の第一銀行を幹事とした運転資金の協調融資が日銀の融資斡旋によって成立した点である。日銀の融資斡旋は、これまで戦後経済史に関する文献の中でほとんど無視されてきたが、経済復興に果たしたその役割はきわめて大きい。日銀の融資斡旋は1947年に始まり、1950年初めまでは大部分の協調融資が日銀斡旋を介して実現した⁶⁾。占領当局の方針によって1950年5月以降は縮小されたが、鉄鋼業の運転資金に関する斡旋は1954年まで実施され、川鉄千葉についてもこの制度が発動されたのである。これは第一銀行がメインバンクとして協調融資の組織能力を日銀が補完したことを意味する。

5.2 世銀借款とその影響

次に、第二次合理化計画について同様に主要企業について借入金の金融機関別構成を調べると、第一次合理化計画と比較して、第一に政府資金への依存度が低下したこと、第二に民間金融機関の主要メンバーは各社について基本的に変わらなかったこと、第三に民間金融機関の多様化ないし分散が進んだこと、第四に世界銀行（国際復興開発銀行）を中心とする外資への依存度が高まったことがわかる。要するに第二次合理化計画の実施にあたっては、メインバンクを中心とする協調融資の拡張と外資の導入によって政府資金への依存度を低めながら巨額の借入金が増達された。

政府資金への依存度の低下は資金調達における政府の役割が無くなったことを意味しない。まず世銀借款の実現にあたっての政府の役割が注目される。鉄鋼企業に対する世銀借款は世銀—日本政府、世銀—開銀、開銀—鉄鋼企業、世銀—鉄鋼企業の4種の契約に基づいて行われた。すなわち開銀からの転貸の形式をとっただけでなく、日本政府が保証契約を結んだ。また世銀借款に関するメインバンクの役割にも注目する必要がある。川崎製鉄の社史は、世銀—川鉄間の契約中に川鉄が第一銀行から融資の確約を得るという点が含まれており、また第一銀行は世銀—川鉄間契約の実行のために強い協力を与えたとしている。

一方、世銀借款は国内の民間金融機関からの融資を誘導する役割を果たした。日本開発銀行の社史は「世銀借款は、資金供給の支えとなり、また協調融資を誘導する点でも効果的であった」としており、住友金属の社史も「国際復興開発銀行（世界銀行）の借款成功こそ長期計画完遂の礎石ともいふべきものであった。これによって巨額の低利資金を長期間借り入れることができるようになったばかりでなく、当社の信用はさらに強力に裏付けられ、その後の国内外からの金融に途が開けた」と評価している。政府、開銀、

メインバンクは直接にその他金融機関の融資を誘導しただけでなく、世銀借款を介した間接的誘導機能をも果たしたことになる。

5.3 民間資金の重点配分政策

政府は開銀融資、世銀融資以外のルートからも民間金融機関の資金配分に関して影響を与えた。そのための制度的基礎となったのは大蔵省金融機関資金審議会、通産省産業合理化審議会産業資金部会、および全国銀行協会連合会の資金調整に関する委員会であった。1957年にマクロ的な貯蓄不足が国際収支危機の形で顕在化したことから、財政投融资の削減、「不要不急」事業投資の行政指導による抑制と、全銀協融資自主規制委員会等によるその金融面からのサポートなどを含む「国際収支改善緊急対策」が閣議決定された。この決定を受けて金融機関資金審議会が産業別の設備投資繰り延べ計画を作成する一方、全銀協は大蔵省との協議に基づいて不要不急融資を抑制し繰り延べ後計画の資金を確保するための仕組みとして資金調整委員会を設置した。さらに1957年度分については上記のように金融機関資金審議会が行った産業別設備投資計画の調整をより体系的に行うため1957年12月、産業合理化審議会に産業資金部会が設置された。

財政金融の引き締めが実施された1957-58年度には、資金配分政策の重点は電力・鉄鋼・海運に置かれた。鉄鋼が重点対象に選ばれたのは、鉄鋼の不足が日本経済の主要なボトルネックの一つであったことと、1957-58年度が第二次合理化計画が本格化する時期と一致したことによる。金融機関資金審議会は通産省・全銀協などと連絡をとりながら検討した結果、1958年3月に鉄鋼・海運資金の不足対策として興銀債・長銀債計100億円（うち鉄鋼分40億円）の資金運用部資金による引き受けが必要であるとの答申をまとめ、これにしたがって実際に引き受けが行われた。政府は財政金融全体の引き締めの中で金融機関資金審議会ほか上記3つの組織を活用して一部戦略産業へ民間金融機関の資金を重点的に配分する政策をとったといえる。

6 おわりに

戦後日本の鉄鋼業が戦争の打撃から立ち直り、基幹的な輸出産業に成長する過程は必ずしも平坦なものではなかった。この過程の基本的な推進力が個々の鉄鋼企業とそれを構成する人的資本にあったことはいうまでもない。しかし、戦後日本経済史において特筆すべき事実は、企業活動を補完するさまざまな仕組みが存在し、機能したことである。企業の経営者が投資を決断したとしても銀行（団）が同意しなければ実行されなかったであろう。また経営者の決

断・銀行（団）の同意のためには将来の国際競争力や市場規模に関する確信が形成されている必要があった。またマクロ的な資金不足基調の中で急速に大規模な投資を行うためには資金配分の政策的な重点化が必要とされた。さらに産業の生産規模の拡大に対応してインフラストラクチャを整備しなければならなかった。これら多くの困難な課題がすべて解決されてはじめて大規模な設備投資が実行され、成果を上げることができた。これは1経営者、1企業、1銀行、1官庁の能力をはるかに越えていた。戦後の日本では、鉄鋼業のケースについて明らかにしたように、市場経済を前提として、大蔵省・通産省・運輸省などの諸官庁、日銀、開銀などの公的金融機関、メインバンクを中心とした銀行団、業界団体、および企業が相互に補完的に構成するシステム全体によってこれらの課題が解決されたのである。

引用文献

- 1) 石井晋：「高度成長前夜の輸出振興政策－鉄鋼業を中心として」、『社会経済史学』，(1995)，第61巻第3号
- 2) 岡崎哲二：「戦後市場経済移行期の政府・企業間関係－

産業合理化政策と企業」，伊藤秀史編『日本企業システムの経済分析』東京大学出版会，(1996b)

- 3) Aoki Masahiko, Hugh Patrick and Paul Sheard: "The Japanese Main Bank System: An Introductory Overview", in Masahiko Aoki and Hugh Patrick eds., *The Japanese Main Bank System and Its Relevance for Developing Market and Transforming Socialist Economies*, Oxford, Oxford University Press, (1995)
- 4) 岡崎哲二：「戦後日本の金融システム：銀行・企業・政府」，森川英正・米倉誠一郎編『高度成長を超えて』，岩波書店，(1995)
- 5) K. Calder: *Strategic Capitalism: Private Business and Public Purpose in Japanese Industrial Finance*, Princeton University Press, (1993)
- 6) 岡崎哲二：「戦後経済復興期の金融システムと日本銀行融資斡旋」，東京大学経済学部『経済学論集』，(1996)，第61巻第4号

(1996年4月19日受付)