

# 戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資

——「高度成長」下の港湾投資対象を例として——

東 郷 久

## 目次

- 一 課題と視角
  - 二 「高度成長」下の公共投資の位置
    - (一) 「高度成長」下の「主導」産業部門と競争力強化
    - (二) 生産手段体系の一環としての公共投資
  - 三 量産体制と公共投資—港湾投資を例として
    - (一) 港湾構造の変化と工業港湾
    - (二) 港湾投資の歴史的展開と量産体制
  - 四 小括と展望
- 一 課題と視角

本稿の課題は、公共投資対象が戦後日本資本主義の「高度成長」のなかで果たした特有な基本的役割を<sup>(1)</sup>実証的に説明することである。

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

「高度成長」が破綻しつつある現局面においては、公共投資をめぐる諸矛盾の「解決の手がかり」<sup>(2)</sup>を説明することが求められている。ここで問題とされるべき一つの観点は、現代の公共投資を資本蓄積の「高度成長」に特有な内容、および、それを可能にした特殊な諸条件との関係で考察することである。公共投資の「高度成長」に特有な意義と構造を説明してこそ、公共投資をめぐる諸矛盾の、「高度成長」の構造に立脚した「解決の手がかり」の説明が展望できるからである。

公共投資政策は、「高度成長」下における財政の諸政策のなかで中心的位置を占めてきたものの一つである。「国民所得増進計画」では以下のように表現されている。「戦後の急速な経済成長は過去に蓄積された外部条件の上になされてき

たが、二八(一九五三)引用者(以下同)年ごろから経済規模が戦前水準をこえ、さらにその後も高成長がつづいたため、道路、港湾、用地、用水等の社会資本が、生産資本に対して相対的に立ち遅れ、成長のあい路となっている。したがって、今後は公共投資等を通じこれら部門の量的質的向上を図ることが重要な課題となっている<sup>(3)</sup>。さらに、この「量的質的向上」とかかわって、「長期的総合的な観点から今後のあるべき産業立地の姿を想定し、それに即応した方向において基盤の整備に努めなければならない<sup>(4)</sup>」といわれている。

ここで注目したい点は、まず、公共投資の変化である。「過去に蓄積された外部条件」とは区別される「量的質的向上を図」ろうとする「社会資本」とは異なるものか。これが、本稿の分析対象である。同時に、この「変化」は、本稿の分析の焦点を公共投資対象にあてる一つの積極的意味を提示していると思われる。以下では、公共投資という表現で主としてその対象を意味することにする。

さて、さらに、注目すべき点は、「高度成長」下の公共投資政策において一貫していわれてきた投資の方法である。

「今後のあるべき産業立地の姿を想定し……」といい、「先

行整備<sup>(5)</sup>」といい、これが矛盾なく展開されたとはいえないまでも、ここに「高度成長」下の公共投資政策のいかなる特質が含まれているか。また、これが、先の公共投資対象の変化とどのように関連しているのか。これらの基礎を公共投資対象に即して分析することが、本稿の課題である。

以上のような本稿での課題は、従来の見解ではどこまで分析されているか、以下、宮本憲一氏と池上惇氏のそれを取りあげ検討したい。

宮本憲一氏の「社会資本論」は、「日本資本主義の矛盾<sup>(6)</sup>」である「生産の一般条件の崩壊」と「消費の一般条件(あるいは共同的条件)の悪化」の原因を社会資本の概念と運動を解明することによって明らかにしたものである。

さて、先の原因を「生産の一般条件の崩壊」でみた場合、それは、「生産の一般条件」の「特殊的個別的條件<sup>(7)</sup>」化、または、「特定資本の占有物」化にあるとされている。ここに、氏のいう社会資本の現代的特質をみることで、地域開発の基礎としての「地域ぐるみの合理化<sup>(8)</sup>」もそれなりに解明されている。しかし、このことによって、「高度成長」下の公共投資の独自の意義が明らかにされる方向が設定されて

いるとはいいがたい。なぜならば、「特定資本の占有物」化は独占段階一般の論理からきているものであって、それは、「特殊的個別的條件」化された社会資本といえども、その役割は依然として「生産の一般的條件」であることに示されている。社会資本は「現代の独占体」の蓄積にとって単に契機としての位置付けでしかないと思われる。

実際、社会資本の「占有物」化というところから、氏の現状分析では社会資本が絶えず「不足」という結論が出る<sup>(9)</sup>。しかし、「高度成長」下の社会資本をめぐる資本蓄積においてどのような矛盾が資本主義的に「解決」され、その結果、どのような新たな矛盾が再生産されてきたのかを分析する場合には、絶えざる「不足」ということでは不十分である。というのも、「高度成長」下の社会資本を契機とした資本の矛盾に対する対応とその公共投資への反映・独自の内容のうちに、先の「解決の手がかり」が潜在していると思われるからである。氏の見解では、社会資本の「不足」を解決するには「現代の独占体」の蓄積を規制することが必要になるが、公共投資自体の規制は課題とならないであろう。

宮本氏における、社会資本が蓄積にとって単に一契機でし

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

かないという点を「とり込み」<sup>(10)</sup>の論理として批判し、社会資本を「資本主義的分業体系の総体のなかで」位置付ける観点を出したのには池上惇氏である。氏は、社会資本を「資本の集積」と「社会的分業の総体に占める運輸、交通業の比重が、流通時間にある商品量の増大によってたえず増大」<sup>(11)</sup>することのなかでとらえ、社会資本の役割を「産業再編成、地域のスクラップ・アンド・ビルド……の槓杆」<sup>(12)</sup>としてとらえている。社会資本を「分業体系の総体」のなかでとらえることによって、「産業再編成……の槓杆」としての社会資本の独自の経済的基盤を説明することが可能にされるといえる。しかしながら、氏の展開する社会資本は、主として「運輸、交通業」にかかわるものである。周知のように、「運輸、交通業」の発展は、運輸費を減少させ、それによって産業資本の生産性と蓄積を間接的に促進させるが、「生産物の量はその運輸によってふえはしない」<sup>(13)</sup>。「運輸、交通業」の発展は、産業資本の一定の生産力を前提にしての問題である。しかし、たとえば、公共投資対象である工業用水道に端的にみられるように、それによる鉄鋼業や石油化学工業の原料（補助材料）としての工業用水の供給は、直接に生産力拡大をもたらして

いる。

したがって、ここから、池上氏が戦後日本の「高度成長」下の生産力を具体的にどのようにとらえているかの検討が必要になってくる。氏が戦後日本資本主義を特徴づけた「従属的加工貿易方式」<sup>(14)</sup>という規定の意義は、低賃金の利用・再編を基軸として戦後日本資本主義をとらえることによってその「侵略性」と「従属性」を統一的に説明するところにあつた。<sup>(15)</sup>だから、ここでの「加工」は、「低賃金の利用」というかぎりでの意味であり、「高度成長」下の新たな生産力段階を示すものではないであらう。<sup>(16)</sup>

以上の検討を踏まえ、本稿では、一方で、公共投資を「高度成長」下の資本の矛盾の資本主義的対応とその公共投資への反映・公共投資の変化の過程としてとらえようとし、他方で、公共投資の、「運輸、交通業」という側面と、それによる直接的な生産力拡大という側面を統一的にとらえるため、公共投資を生産手段体系の発展のなかに位置付け、実証分析をすすめるものである。

(1) 「基本的」ということの意味は、公共投資対象をここではさしあたって生産基盤上の問題、市場問題、景気政策上の問

題の三分野でとらえ、第一の分野を主たる研究対象にするということである。しかし、とくに第一の分野と第二の分野との関係については、公共投資対象の全体的位置付けのところを考察する予定である。

(2) エンゲルス「空想から科学への社会主義の発展」寺沢恒信・山本三九・他訳、国民文庫、一〇三三ページ。ここでは、恐慌から必然化された資本の対応としての当時の国有化現象が分析され、それが「近代的生产諸力の社会的本性が事実上承認される」過程のなかに位置付けられている。ここで「解決」されるべき問題は、「生産力の資本の特性」(前掲書、一〇二ページ)であるが、それは、「社会的生産と資本主義的領有とのあいだの相剋」(前掲書、八九ページ)という資本主義的生产様式に特有の矛盾が分析された上で、説明されている。本稿では、公共投資の役割に焦点をあてて、以上の観点を具体化しようとするものである。

(3) 経済審議会「国民所得倍增計画に関する経済審議会の答申」一九六〇年、六ページ。

(4) 前掲答申、一九、二〇ページ。

(5) たとえば、「経済社会発展計画」のなかでは、「国土利用の基盤となる施設」については「長期的な成長基盤の醸成という見地」から「先行整備」が必要であるといわれている。経済企画庁総合計画局「図説・経済社会発展計画、四〇年代への挑戦」至誠堂、一九六七年、所収、一六九ページ。

(6) 宮本憲一「社会資本論〔改訂版〕」有斐閣、一九七五年、一―三三ページ。

- (7) 前掲書、七五ページ。
- (8) 前掲書、九〇ページ。
- (9) 宮本憲一「社会資本充実政策の財政」島恭彦・宮本憲一・池上惇編『財政危機の国際的展開』有斐閣、一九七四年、所収論文参照。
- (10) 池上惇『現代資本主義財政論』有斐閣、一九七四年、一七三ページ。
- (11) 前掲書、一七五ページ。
- (12) 前掲書、一八二ページ。
- (13) マルクス『資本論』第二巻、マルクス・エンゲルス全集刊行委員会訳、大月書店、一八三ページ。
- (14) 池上惇『現代日本資本主義の基本構造』汐文社、一九七二年、六二～六四ページ。
- (15) 前掲書、二二三ページ。
- (16) 「従属的加工貿易方式」でいわれるアメリカの原料独占等は日本資本主義の基本的「弱点」にはちがいないが、そのもとの日本資本主義の対応過程はそれだけではとらえられない。たとえば、「海上運賃の低落がむしろこの資源条件の不利益をわが国の競争力強化要因に転じた」ということはしばしば指摘されている」として以下のような例があげられている。
- 「原油輸送に際し日本―ベルシャ湾間一万二、〇〇〇キロを出光丸で運ぶと一トン五〇〇円～六〇〇円で、鉄道運賃だと東京―静岡間に当たら」と。並木信義『国際競争力の話』日経文庫、一九七二年、七六ページ。

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

## 二 「高度成長」下の公共投資の位置

ここではまず、公共投資に「高度成長」なる高蓄積のなかで全体的にどのような内容が与えられてきたかを考察することからはじめる。

### (一) 「高度成長」下の「主導」産業部門と競争力強化

日本の「高度成長」が、すぐれて重化学工業化の過程であり、それら諸部門の「成長」であることは自明のことである。しかし、アメリカを先頭とする発達した資本主義諸国は多かれ少なかれ重化学工業中心の産業構造をなしている。日本資本主義としての「高度成長」が問題であるここでは、日本重化学工業としての特徴とそれをめぐる諸条件とが考察されねばならない。

ところで、日本重化学工業のうち「高度成長」を担った部門は、主として鉄鋼業、石油化学工業、石油精製業、機械工業等の各工業である。これらを「主導」産業部門としておきたい。この「主導」部門の重化学工業としての特徴を石油化学工業を例として考察してみたい。表1が、それを示している。

表1 石油化学工業工場立地原単位調査表

項目	単位	外部調達量	備考
原料ナフサ所要量	トン/年	852,000	122万kl, 比量0.7
重油	トン/年	229,000	全所要量 326,000トン/年
電力	10 <sup>3</sup> kwh/年	209,860	全所要量 533,80010 <sup>3</sup> kwh/年
河川水	10 <sup>3</sup> トン/年	26,325	全量再冷水を使用
上水道水	10 <sup>3</sup> トン/年	500	飲料用, 試験研究用水
高さ	m	最高 80	40m~45mでも可能
土地面積	m <sup>2</sup>	759,900	製造部門 299,200m <sup>2</sup> 用役部門 37,400m <sup>2</sup> 付帯部門 195,800m <sup>2</sup> 予備地等 74,800m <sup>2</sup> 道路鉄道 152,700m <sup>2</sup>
人員	人	1,365	製造部門 685人 その他 680人
建設資金	億円	493.3	製造部門 352.8億円 用役部門 61.5億円 付帯部門 (含道路, 鉄道, その他) 79億円

(出所) 石油化学工業協会技術委員会「工場立地原単位」1966年「別表3」(同協会「石油化学工業10年史」1971年, 所収, 462ページ)。

(注) 1) エチレン生産能力20万トン/年・工場の場合の1モデル。

2) 石油精製工場の隣接が前提されている。

ここであげることができる特徴は、第一に、生産手段生産一般ではなく、とくに素材生産であり、第二に、一方で、原料であるナフサ、補助材料である重油、電力、河川水などを大量に消費し、他方で、労働手段に関しては製造部門だけではなく付帯部門、用役部門をも備え、さらにそれらの配置をも含む広大な面積の工業用地を必要とする、といった点である。

以上のことは、石油精製業、鉄鋼業にも妥当する。これに対し、機械工業は、以上の素材生産にもとづく加工系列をなし、両者は相対的に区別される。以上のことから、日本重化学工業を「素材・資源、加工併進型」のそれとして特徴づけることができるであろう。なお、「資源型」という特徴づけは、多様な生産手段の使用、または、以下に述べることになる生産手段の結合発展を意味する。

「素材・資源、加工併進型」としての日本重化学工業の展開は、「第二次大戦前および大戦中にアメリカに展開したところの重化学工業……の移植・創出・育成」<sup>(2)</sup>過程であり、日本重化学工業は、「アメリカ資本主義の外陣」である。表2は、その具体的事実を表わしている。ここでは、日本の輸出が「素材・資源、加工併進型」重化学工業に対応し、他方、

表2 対米輸出入の商品別伸び率

	輸出(1972/1962)		輸入(1972/1962)
食料品	2.18	食料品	3.89
繊維品	2.02	繊維原料	1.02
鉄鋼	7.62	原材料	2.72
金属製品	5.45	鉱物性燃料	2.82
電気機械	11.93	一般機械	2.05
自動車	71.54	航空機	7.30
輸出総額	6.32	輸入総額	3.23

(出所) 通商産業省「通商白書」1963年版, 443ページ「第3-186表」, 446ページ「第3-187表」, 1973年版, 564ページ「第2-181表」, 567ページ「第2-182表」より作成。

日本はアメリカの先端産業部門や食料品の市場になってきている。

日本重化学工業は、この国際分業のもとで国際競争を有利に展開してきたことは周知のことである。資本主義世界生産に占

める日本重化学工業の地位は、現在、アメリカについて第二位にまで飛躍的に上昇してきている。この国際競争戦は、日本重化学工業の「素材型」としての性格、つまり原料消費とその原燃料の大部分の海外依存という条件とから生ずる輸入依存の不可欠性、それによる輸出促進の必要性から必然化される。「加工併進型」の発展も以上の条件に規定されている。次に、この競争力強化の具体的内容を、とくに「素材・資源型」なる構造との関係で考察しなければならない。

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資(東郷)

表3 輸入鉄鉱石および原油の海上運賃推移

	年次	輸入量(千MT)	平均輸送距離(カイリ)	トン当り運賃(ドル)
鉄鉱石	1960	15,036	4,404	5.50
	1965	39,018	5,982	5.00
	1969	83,247	6,455	3.65
	1969	5.54	1.47	0.66
	1960			
原油	1960	27,056	6,077	5.82
	1965	73,096	6,490	3.81
	1969	145,447	6,367	2.93
	1969	5.38	1.05	0.50
	1960			

(出所) 通商産業省・鉱山石炭局「資源問題の展望」1971年版, 99ページ「第I-3-4表」。

まず、競争力強化の契機として、第一に、輸入依存の不可欠性からくる原燃料の搬入体制、第二に、「資源型」としての構造による広義の労働手段を含む労働手段、第三に、第一の契機に規定された臨海立地、第四に、労働力、等をあげる、ことができる。

第一に、原燃料とくに鉄鉱石・原油の搬入体制について。

表3にみられるように、輸入量が増加し、平均輸送距離が増大しているにもかかわらずトン当たり運賃は低下してきている。これをもたらし、たものは、タンカー、専用船の大型化であり、それにづく港湾の大型化である。表4は、このことを裏付け

表4 輸入原油のFOB（積出港価格）とCIF（日本着価格）比較  
（平均単価，単位：円/k）

年度	FOB	対前年低下率 (%)	CIF	対前年低下率 (%)
1958	4,406		7,114	
1963	3,326	24.5	4,759	33.1
1964	3,330	-0.1	4,579	3.8
1965	3,305	0.8	4,471	2.4
1966	3,222	2.5	4,277	4.3
1967	3,200	0.7	4,392	-2.7
計		28.4		40.9

（出所）日本鉄鋼連盟『鉄鋼十年史』1969年，449ページ「第33表」より作成。

では、設備の大型化と装置の結合・コンビナート化が特徴的であり、それによって生産性の上昇がもたらされている。表5にみられるように、生産能力が、五万トンから三〇万トンへと六倍になるにもかかわらず、設備投資額はそれに比例した形では増加せず、わずかに約二・五倍となるにすぎない。したがって、まず、不変資本が節約される。他方、労務費には変化はない。したがって、労働の生産性が増大する。しかしながら、設備の大型化だけではなく、いわゆる広義の労働手

段について。ここで第二に、労働手  
う。  
る。すなわち、積出港価格の低下率以上に日本着価格のそれが大であるところに、タンカー、専用船および港湾の役割をみることができよう。

表5 石油化学工業の生産規模と生産費の関係

生産能力(エチレン・年産・万トン)	5	10	20	30
設備投資(億円)	28.73	40.32	55.07	70.56
年間総費用(億円)				
原料	2.52	5.04	10.08	15.12
化学製品	0.50	1.01	2.02	3.02
ユーティリティーズ	3.02	6.04	12.10	18.14
労務費	0.50	0.50	0.50	0.50
補修費(工場固有設備費の4%)	0.91	1.26	1.76	2.18
間接費(工場固有設備費の4%)	0.91	1.26	1.76	2.18
減価償却	2.52	3.58	5.09	6.85
総費用/年	10.88	18.69	33.31	47.99
エチレン1キロ当りコスト(円)	21.76	18.69	16.66	16.00

（出所）渡辺徳二『石油化学工業』岩波新書，1966年，34ページ表借用。

段が特殊に重要になってきている意味は、装置の結合・拡大、この装置体系の拡大の延長としての大型港湾等の形成、これらを含めたコンビナート化<sup>(3)</sup>、および、これら諸装置の合理的配置を内容とした工業用地の必要性等々が存在するからである。



表6 鉄鋼業の工場敷地と年産能力

会社名	製鉄所	工場敷地 (将来, 万m <sup>2</sup> )	粗鋼年産能力(万トン)		稼動年
			1970年末 予	將 最 終 目 標	
川崎製鉄	千葉	397	600		1953
八幡製鉄	戸畑	692	434	650	1959
住友金属	和歌山	397	900		1961
日本鋼管	水戸	62	220		1962
富士製鉄	名古屋	607	700	1,000	1964
八幡製鉄	堺	233	470		1965
日本鋼管	福山	727	750	1,000	1966
川崎製鉄	水島	845	700	1,000	1967

(出所) 日本鉄鋼連盟『鉄鋼十年史』1969年, 326ページ「第10表」より作成。

このことを鉄鋼業でみてみよう。製鉄所の土地造成の種類として、全敷地の新規造成、一部造成、港湾岸壁のみの造成などがあげられ、このなかで大型化した諸設備の結合、その合理的レイアウトが追求されている。<sup>(4)</sup> 表6にみられるように、工場敷地面積と粗鋼年産能力(将来最終目標を含めての)との

間にある程度の比例的関係をみる事ができる。この意味で、工業用地造成と立地の展開は、競争力強化の一要素をなしている。<sup>(5)</sup>

第三に、臨海立地について。第一の原料の低下も第二のコンビナート化による生産性の増大も、臨海立地によって現実化された。太平洋

岸が遠浅であるという条件のもとで、まず、将来の港湾大型化の見通しを含めた、主として埋め立てによって港湾大型化を実現し、さらに、この埋め立て方式によっては、港湾を掘ってえられた土がそのまま埋め立て地に使用され、工業用地造成の安価さの一条件となった。<sup>(6)</sup>

第四に、労働力について。労働力では、低賃金が重要であるが、日本重化学工業の展開過程との関連でいえば、「流動化」のもとの低賃金が特徴的である。この「流動化」の現実化のために労働力の確保の諸機構が形成されるが、ここでの指摘だけにとどめたい。<sup>(7)</sup>

(1) 古川 哲「日本型インフレ構造と社会危機、岩波書店『世界』一九七四年一月号所収、四八～四九ページ。

(2) 前掲論文、四七ページ。

(3) 下谷弘氏は、装置体系の発展過程を、石油化学工業を例にとり、「装置」↓「装置体系」↓「結合装置体系」↓「コンビナート」↓「コンビナート間結合」とまとめている。「コンビナートの技術構造」『経済論叢』第一〇八巻六号、一九七一年、所収、七八～八九ページ。

(4) 山地健吉「製鉄所の立地と工場レイアウト」日本鉄鋼連盟『鉄鋼界』一九六六年八月号所収、二二～二六、三三ページ。

(5) 「高度成長」の破綻しつつある現局面において、プラント

輸出が急増している。その際、「従来の単体輸出からフルタイム・インキーベース（プラントの組み立て、据え付けだけでなく、建屋、道路の建設から完成後の操業指導、要員訓練までを含む）に移行している」。日本経済新聞「プラント輸出促進へ人作り」一九七六年五月三十一日付。これは、日本資本主義の海外進出にあたって、日本重化学工業の生産力の成果が踏襲されていることの一端を示している。

(6) もっとも、埋め立て方式の有利性も、漁業権侵害や公害等による「社会的費用」の資本負担を考慮しない場合である。「高度成長」下において、この資本負担が回避されてきたとみてよいであろう。なおまた、海外の資本主義諸国との対比においては、それら諸国が国内または内陸地産出の原燃料のみに依存しているかぎり、臨海立地の有利性はそれほどでもないといえる。しかし、たとえば、「ヨーロッパの製鉄業は、多くの場合内陸地の鉄鉱石、石炭資源を背景にして立地していたが、最近インド、アフリカ、南米などの高品位で安い鉱石の利用が可能となったため、日本の海岸製鉄所が理想的な立地として注目されるようになった。」山本正雄編『日本の工業地帯・第二版』岩波新書、一九六五年、八ページ。さらに、高橋亀吉『戦後日本経済躍進の根本要因』日本経済新聞社、一九七五年、「第二章」参照。

(7) この一例を以下のようにみることができる。「このような輸送と通信のスピード・アップこそが……独占資本が山間のへき地にいたるまで搾取すべき労働力の範囲を拡大してゆく基礎である」戸木田嘉久『合理化問題入門』労働新書、一九

六六年、九二ページ。他方、池上惇『現代日本資本主義の本構造』「第二部」参照。氏は、ここで、従来の社会資本を媒介とする貧困化論の到達点をふまえ、労働力の再生産の角度から「流動化」を論じている。

## (二) 生産手段体系の一環としての公共投資

以上は、「高度成長」下の公共投資展開の基礎をそれなりに明らかにしてきたものである。ここでの公共投資は、以上あげた競争力強化の諸契機のうち、とくに港湾整備や用地造成を担っている。これまで、公共投資の基礎を労働過程の諸契機と関連させ別々に考察してきたが、ここで、それらを全体としてまとめつつ公共投資の位置付けを明らかにしたい。公共投資を一機構とした競争力強化の生産力的特徴は、日本重化学工業の生産手段体系の展開としてあらわれているとみることができよう。ここで形成されている生産性の増大は、設備の一定規模を前提にした生産手段の改良から生み出されているのではない。諸設備の継続的大型化とそれらの合理的配置、および結合、一言でいうならばコンビナート化によって生産性の増大が生み出されているのである。<sup>(1)</sup>「資源型」なる日本重化学工業の特徴を、そうした内容としてとらえるこ

とができる。

さて、公共投資をそうした生産手段体系の展開のなかでとらえた場合に問題となるのは、公共投資のもう一つの側面である市場問題との関連である。この問題を、道路整備をとりあげ簡単に考察したい。

道路投資は、公共投資のなかで圧倒的比重を占めている。これを、これまで考察してきた生産手段の側面からみるならば、前記の表1にあらわれている「道路」との関連が重要である。しかし、ここで問題となる道路にもう一つの側面がある。それは、日本重化学工業の競争力強化の結果として生ずる量産体制に対応して、それを市場形成の面から保障する点の存在である。たとえば、幹線道路の形成・整備を、それによる新たなコンビナートの形成とコンビナート間結合、国内市場の形成・拡大としてとらえることができる。<sup>(2)</sup>

したがって、公共投資を、生産手段体系の展開と市場形成との二側面からとらえる必要がある。両者ともに、日本重化学工業のコンビナート化によって生まれ、このコンビナート化が日本重化学工業の諸部門間にまで発展するとき、生産手段体系の展開自体が市場形成として現われ、相互作用のもと

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

とともに日本重化学工業の競争力強化に結果する。公共投資による国内市場形成は、日本重化学工業の生産力展開の新たな局面を意味するといえる。

「高度成長」下の公共投資を以上のようにとらえた場合、公共投資政策の財政の諸政策における位置付けもまた明らかであろう。公共投資政策の独自の位置は、戦後日本資本主義の生産力の新たな段階が画されるときにこそ存在しているといえる。

(1) 坂本和一氏は、コンビナートを「工場結合体」と規定し、それが、「現段階における巨大生産単位の独自の形態」となっていることを実証・論証している。「現代巨大企業の生産過程」有斐閣、一九七四年、一三三～一三四ページ。

(2) この場合、市場形成というにしても、生産手段体系がコンビナート外にまで拡大される際に現われる公共投資の役割とみることができる。他方、これとはちがった形で、道路整備それ自体が日本重化学工業の市場を形成する。道路は、一方で、「加工」系列、とくに自動車産業の需要者（運輸業や個人消費者）にとっての消費過程の一機構であり、他方で、その建設自体が多大な鋼材やセメントの市場をなす。

三 量産体制と公共投資—港湾投資を例として

以上では、公共投資を日本重化学工業の競争力強化との関連でとらえ、生産手段体系の一環として位置付けた。以下では、この実証を通してその「関連」の特質、とくに、そこにおける公共投資の独自の役割の具体的内容について考察したい。

その際、港湾投資に例をとりたい。港湾投資は、すでにみ

表7 岡山県水島地区公共投資額構成 (百万円, %)

	1953~1969年 合計	構成比
合計	56,665	100.0
港湾・工業用地	21,461	37.9
開発公社事業	6,654	11.7
工業用水	6,006	10.6
工学建設	4,387	7.7
水道	3,329	5.9
道発	3,160	5.6
住宅開	2,313	4.1
宅建	2,072	3.6
ダム	1,799	3.2
街路	1,672	2.9
下水	1,173	2.1
交通事	1,146	2.0
電力	1,080	1.9
地区画整	317	0.6
市公園	101	0.2

(出所) 岡山県編「水島のあゆみ」1971年, 330-331ページ, 「表6-1-(1)」より作成。

たように、日本重化学工業の原料の搬入体制を形成するものであり、その意味で、先の「関連」の特質の具体的内容を典型的にとらえることが可能であろう。港湾投資量を問題とするならば、その現実的意義の一つは、コンビナート単位における投資量に現われている。表7が示しているように、港湾投資は工業用地造成を含み、それは、三八パーセントで第一位の比重を占めている。<sup>(1)</sup>

以下、港湾投資の展開過程を考察する。

(1) 港湾投資には、工業用地造成が含まれている。「臨海部用地造成」費の比重は、一九七二年で四三パーセントである。運輸省「運輸白書」一九七三年版、四九三ページ、第二〇表参照。表7の「工業用地」と「臨海部用地」とが一致するとみた場合、狭義の港湾投資は、二二パーセントになることになるが、依然として「第一位」である。

(一) 港湾構造の変化と工業港湾

石油化学コンビナートの場合、その生産手段の拡大を具体的にまとめるならば以下のようになる。港湾による原油の搬入↓石油精製部門の常圧蒸留装置による原油の分留、それによる軽重質揮発油・灯油・軽油・重油の生産↓化学工業部門

表8 石油港湾・鉄鋼港湾の所在

港湾名	室蘭	小笠原	八戸	塩釜	釜山
	鹿島	千葉	戸田	東京	釜山
	横浜	川崎	更木	東伏見	釜山
	清水	水戸	新浦	四日市	釜山
	大阪	名古屋	衣神	姫路	釜山
	尼崎	西宮	北神	和歌山	釜山
	境	水島	東播磨	下関	釜山
	徳山	宇部	福山	下関	釜山
	松山	北九州	岩国	坂出	釜山

(出所) 交通協力会『交通年鑑』1958年版, 501~502ページ, 1959年版, 535~536ページ, 1961年版, 551ページ, 1962年版, 554ページ, 1964年版, 498ページ, 1965年版, 526ページ, 1966年版, 525ページ, 1968年版, 550ページ, 1969年版, 536ページ, 1970年版, 511~512ページ, 1971年版, 525ページおよび栗栖義明『港工学』森北出版, 1974年, 135, 149ページ, それぞれ「表-2.5」, 「図2.14」より作成。

(注) 『交通年鑑』で見出せない塩釜・清水・下関・宇部については, 石油ベースの存在と通商産業大臣官房調査統計部『昭和45年工業統計表』における石油製品製造業の稼働の確認の双方とでとりあげている。

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資(東郷)

の分解装置による重質揮発油(ナフサ)の分解、エチレン・プロピレンの生産↓各種の反応装置によるポリエチレン、ポリプロピレン等の生産<sup>(1)</sup>。各部門の装置間および部門間は、パイプで結合されている。

さて、日本重化学工業の競争力強化に呼応した港湾構造変化の中心をなすものは、まず、岸壁(埠頭)建設である<sup>(2)</sup>。それは、工業港湾の形成・発展としてあらわれており、とくに、

表9 船種別平均船型推移

(単位: D/W)

	1956年	1960年	1964年
定期船	10,525	10,407	11,763
専用船		17,657	50,076
タンカー	29,728	38,941	90,381

(出所) 日本興業銀行調査部『調査月報』1966年, No.112, 91ページ, 「第3表」。

深いものが要求され、水深マイナスイナス九メートル以上のものが前者で約四〇パーセントを占めているにもかかわらず、後者では約八パーセントであるにすぎない。以上が、港湾構造変化の特徴であり、生産力的側面のそれである。

しかし、工業港湾は、さらに、その利用形態に特徴がある。すなわち、工業港湾の利用が、そこに立地している資本、とくにここでは日本重化学工業なる私的資本の専用になっている点である。ただし、工業港の埠頭利用からみておよそ以下のような類型をあげることができるとされている。すなわち、「専用埠頭利用の臨海工場が主体の工業港」<sup>(4)</sup>、「公共専門埠頭

石油・鉄鋼港湾の所在を示せば表8のごとくである<sup>(3)</sup>。ところで、表9から明らかのように、タンカーにしても専用船にしても定期船とは格段の差をもった船型である。そこで、工業港湾の岸壁をみたものが、表10である。

当然ながら、工業港湾の岸壁水深は、一般港湾のそれに比して

表10 石油・鉄鋼港湾の特徴

(単位:m)

		岸壁(棧橋を含む)			ド ル フ ィ ン				
		合計	-4.0~ -7.5	-7.5~ -9.0	-9.0~	合計	-4.0~ -7.5	-7.5~ -9.0	-9.0~
石油・鉄鋼 港湾 (A)	係船岸延長 (%)	354,927 (100)	177,778 (50)	31,833 (9)	145,316 (41)	31,367 (100)	15,879 (51)	1,827 (6)	13,661 (43)
	バース数 (%)	2,471 (100)	1,674 (68)	248 (10)	549 (22)	371 (100)	212 (57)	47 (13)	112 (30)
	一般港湾 (B)	係船岸延長 (%)	133,678 (100)	103,886 (78)	18,981 (14)	10,811 (8)	2,735 (100)	1,989 (73)	422 (15)
	バース数 (%)	1,772 (100)	1,489 (84)	136 (8)	147 (8)	132 (100)	111 (84)	14 (11)	7 (5)

(出所) 運輸省港湾局『昭和46年日本国港湾統計(年報)』552~570ページより作成。

(注) 1) B=(全国港湾合計)-A。

2) 税関や海上保安庁など「その他」の管理施設は除外している。

利用の工業港、「公共雑貨埠頭利用の臨海工業地帯」がそれである。これらにおける私的資本の投資と公共投資との関連についてふれるならば、以下のようなしくみになっている。「専用埠頭」の整備それ自体は、その造成過程を別にすれば、私的資本の投資に属するが、この「埠頭」は一定の岸

壁水深や航路水深等なくしては意味をなさないことは明らかである。そして、この岸壁水深の浚渫作業の一部、および航路浚渫等が工業港湾および港湾投資対象をなしている。この「専用埠頭利用」が主な形態であるが、「公共専用埠頭」では、私的資本の投資と公共投資とが直接的関連をなしている。

- (1) 平川芳彦「石油化学の実際知識」東洋経済新報社、一九七二年、二六〇三ページ。
- (2) 柴田悦子「港湾経済」成山堂書店、一九七二年、二七ページ。
- (3) ここでは、当然、工業港湾の典型として「石油・鉄鋼港湾」をとり出している。実際には、工業港湾の名が示しているように、石炭港湾や木材港湾等も存在している。また、工業港湾が、「一般港湾」と地理的に離れて存在しているわけではなく、両者は、多かれ少なかれ混在し、埠頭で区別されている。
- (4) 今野修平・永野為紀「工業港における埠頭利用の問題点」、日本港湾経済学会編「港湾経済研究」九号、一九七一年、所収、二六八〜二六九ページ。
- (5) 運輸省港湾局聞き取り。
- (6) この具体例には、以下のようなものがある。いずれも港湾管理者が五〇パーセント以上の株式所有者である。「東京鉄鋼埠頭は取扱量の約九〇パーセントが、また大阪・名古屋の各鉄鋼専門埠頭は約七〇〜八〇パーセントが新日鉄の鋼材で占

められ」ている。山村学「財務諸表からみた鉄鋼専門埠頭」日本港湾経済学会編『港湾経済研究』一〇号、一九七三年、所収、二五一ページ。

## (二) 港湾投資の歴史的展開と量産体制

まず、表11、および、表12にもとづいて、港湾投資の時期的特徴をみておきたい。港湾投資が、戦後の停滞を脱して急上昇を遂げてゆくのは一九五六年からである。しかし、一九五九年までは比較的ゆるやかな上昇であったことは、絶対額でも対前年増加率でもわかる。だが、一九六〇年以降、まさに急上昇に転ずる。この年の対前年増加率は、五〇パーセントに近くであり、一九六一年にいたっては一〇〇パーセントを

表11 港湾投資推移

年	億円	対前年増 加率(%)
1956	94	22.1
1957	128	36.2
1958	236	
1959	299	26.7
1960	440	47.2
1961	944	114.5
1962	1,243	31.7
1963	1,241	-0.2
1964	1,416	14.1
1965	1,572	11.0
1966	1,394	-11.3
1967	1,804	29.4
1968	2,321	28.7
1969	2,648	14.1
1970	2,932	10.7
1971	3,577	22.0
1972	4,633	29.5

(出所) 地方財務協会『昭和49年版行政投資実績』、自治大臣官房企画室『昭和45年行政投資実績』、自治省行政局振興課『昭和38年都道府県別行政投資等実績調査報告』より作成。

(注) 1957年までの額と1958年以降のそれとは連続していない。

越えている。一九六三年の増加率低落は、たしかに港湾投資のかかえた矛盾の存在を示しているが、一九六四年でまたもや上昇の傾向を示している。これは、港湾投資の矛盾が一九六六年まで引きのばされたとみてよいであろう。一九六六年で増加率は、マイナスを示している。しかしながら、一九六九年、一九七〇年で増加率がにぶるとはいえ、一九七二年まで対前年増加率は、一〇パーセントから三〇パーセントを示しており注目すべき点である。「五か年計画」(産業港湾)でもほぼ同様のことがいえるが、ここでは、一九六五年に対前年増加率がマイナスに急落している点、また、一九六五年を境として、それまでの増加率が一〇パーセント台であったものが、一九六六年以降の増加率は二〇パーセントから四〇パーセント台に変化している点がわかる。

したがって、港湾投資の推移を、まず、一九六五年を境として前期と後期とに分けて考察してゆきたい。さらに、前期を一九五九年以前の第一期とそれ以後の第二期とに小別することにす。

さて、前期第一期における工業港湾(石油・

表12 港湾整備五か年計画推移

(単位：億円)

第一次	年度	当初計画	1961	1962	1963	1964	1961~ 1964	進捗率 (%)
	基本施設計	2,330	345	412	515	567	1,838	78.9
	外国貿易港湾	641	101	127	193	184	605	94.4
	内国貿易港湾	470	76	88	105	132	401	85.4
	産業港湾	881	156	181	199	232	768	87.0
	(対前年増加率)			(15)	(10)	(17)		
	作業整備費・調査費	88	12	16	18	19	165	73.6
	調整項目	250	—	—	—	—	—	—
	機能施設計	—	47	55	102	107	311	—

第二次	年度	当初計画	1965	1966	1967	1965~ 1967	進捗率 (%)
	基本施設計	5,500	765	885	1,054	2,594	47
	外国貿易港湾	1,513	211	255	342	808	53
	内国貿易港湾	1,656	264	304	343	911	55
	産業港湾	842	132	151	179	462	55
	(対前年増加率)		(-43)	(14)	(19)		
	航路避難港	181	38	40	41	119	66
	その他	108	20	20	19	57	55
	調整項目	550	—	—	—	—	—
	地方単独事業	650	100	115	130	235	36
	機能施設計	1,000	110	122	136	368	—

第三次	年度	当初計画	1968	1969	1970	1968~ 1970	進捗率 (%)
	基本施設計	9,200	1,182	1,467	1,790	4,439	48
	外国貿易港湾	3,000	394	495	632	1,521	51
	内国貿易港湾	2,150	364	385	415	1,164	54
	産業港湾	1,400	259	312	458	1,029	74
	(対前年増加率)		(45)	(20)	(47)		
	航路避難港	214	37	40	39	116	54
	その他	86	15	14	11	40	47
	調整項目	1,150	—	—	—	—	—
	地方単独事業	1,200	113	220	235	568	47
	機能施設計	1,100	151	189	—	—	—

(出所) 運輸省「運輸白書」1965年版, 332ページ, 「Ⅱ-(Ⅲ)-1表」, 1968年版, 288ページ, 「Ⅱ-(Ⅲ)-1表」, 1971年版, 273ページ, 「Ⅱ-(Ⅲ)-7表」より作成。



表13 前期第一期における石油、鉄鋼港湾の係船岸  
(単位：m, ( ) は%)

合計	~-4.0	-4.0~ -9.5	-9.5~
A 144,068 (100)	100,081 (69)	31,036 (22)	12,951 (9)
B 40,159 (100)	19,656 (49)	19,034 (47)	1,469 (4)

(出所) 運輸省大臣官房情報管理部『運輸経済統計要覧』1959年版、1960年版「港湾施設」表借用、作成。

(注) ・A：1958年度，B：1959年度  
・A：川崎・横浜・四日市・大阪・神戸・小倉・洞海  
・B：室蘭・千葉・広畑・尼崎・和歌山・下津・徳山・下松・岩国・松山  
・対象港湾検出の仕方は表8と同じ。

ており、前出の表9にみられるように、平均船型が前者で四万D/W、後者で二万D/Wに近くまでなってきた（いずれも一九六〇年）。そして、表14から、両者は、それぞれ、マイナス一・五メートル、一〇・〇メートル以上の水深をもつ係船岸を必要とすることがわかる。

「低水準」な工業港湾とタンカー、専用船の大型化の開始  
戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

鉄鋼港湾の生産力段階をみたものが、表13である。水深マイナス九・五メートル未満のもの、九〇数パーセントを占めており、未だ低水準のものである。しかるに、タンカー、専用船においては、すでにその大型化が開始され

表14 タンカー・専用船における  
トン数とバース水深の関係  
(単位：W/T, m)

	トン数 水深		専用船	トン数 水深	
	トン数	水深		トン数	水深
タンカー	10,000	-9.0	専用船	10,000	-9.0
	15,000	-10.0		150,00	-10.0
	25,000	-11.0		25,000	-11.0
	30,000	-11.5		40,000	-12.0
	40,000	-12.0		50,000	-13.0
	50,000	-12.5		80,000	-15.0
	65,000	-14.0		100,000	-16.0
	85,000	-15.0			
	100,000	-15.5			
	150,000	-18.0			
	200,000	-19.0			

(出所) 久宝雅史『港湾工学』国民科学社、1970年、281ページ、「表4・5」より作成。

との関係は、どのようなものであったか。鉄鋼港湾でみようと、表15にみられるように、この時期の「専用船輸送比率」は、いまだ二六パーセントである（一九六〇年）。さらに、一例を任友金属小倉製鉄所にとりたい。一九五九年ころは、以下のような状況であった。「輸入鉄鉱石については、古くから鉱石処理設備のある砂津港を利用しては、同港岸壁の接岸能力に限界があり、本船積み荷の半分以上を門司港で

表15 輸入鉄鉱石専用船輸送比率

(単位:1,000トン・%)

年	輸入量	(A) (B)		B/A
		邦船輸送量	専用船輸送量	
1960	15,036	9,164	2,417	26.4
1961	21,249	10,282	4,883	47.5
1962	22,445	11,981	6,435	53.7
1963	26,268	15,112	8,873	58.7
1964	31,236	15,671	10,267	65.5
1965	39,018	14,172	9,680	68.3

(出所) 運輸省「海運白書」1963年版, 28~29ページ, 「第10表」, 1966年版, 44, 45ページ, 「第1-7表」より作成。

化学工業の展開<sup>(3)</sup>、および、「鉄鋼一貫工場の建設」が進められ、前期第二期に進んで行くことになる。この前期第二期の結果をみたものが、表16である。水深マイナス九・〇メートル以上のものが、岸壁で三六・四パーセント、棧橋・ドルフィン・他で五七・四パーセントを占めるようになり、今日の水準に近い形で工業港湾が形成されてきているとみてよいであろう。再び、資料の関係から、鉄鋼港湾に例をとりたい。

はしけ瀕取りして運搬し、残りは砂津港における水切り整粒後、索道によって貯鉱槽に送られた<sup>(1)</sup>。したがって、この時期は、専用船と工業港湾との間を「はしけ」でつなぐ形態が支配的であったといえる<sup>(2)</sup>。工業港湾のこうした状況のもとで、この時期、「新規事業としての石油

表16 前期第二期における石油・鉄鋼港湾の係船岸

(単位: m, ( )は%)

岸	壁		棧橋, ドルフィン, 物揚場		
	-4.0~ -0.9	-9.0~	合計	-4.0~ -9.0	-9.0~
合計	170,318 (100)	62,539 (36)	2,183 (100)	929 (43)	1,254 (57)

(出所) 運輸省大臣官房情報管理部「運輸経済統計要覧」1967年版118~122ページ, 「港湾施設」表借用, 作成。

(注) ・対象港湾は、表13に名古屋, 堺, 苫小牧, 鹿島, 新潟, 伏木富山, 衣浦, 姫路, 東播磨, 境, 水島, 福山, 坂出, 大分を加えたものである。  
・対象港湾検出の仕方は表8に同じ。  
・1967年度。

先の広畑製鉄所の例。「創業当時、鉄鉱石の破砕篩分け作業はほとんど未処理に近い状態で……高炉に装入していた」。が、「第二次合理化計画

は皆無となった<sup>(5)</sup>。さて、問題は、ほぼ確立されたとみてよいこの時期の工業港湾は第一期までの工業港湾とは違ったような特質もっているのかという点である。それは以下の例に現われている。

新日本製鉄広畑製鉄所の例。「二八(一九五三)~二九(一九五四)年ころまでは……港内で解どりする作業が非常に多かった」が「専用船化とクレーンの能力アップ、船内作業の機械化等によって解どり作業も少なくなり、四二(一九六七)年には皆無となった<sup>(5)</sup>」。

によって……製鉄ヤードへの搬入は貨車からコンベアーに変わり、三九（一九六四）年一月処理工場の能力を増強して破砕篩分けを行ない……高炉の生産性向上の原動力となった。<sup>(6)</sup>

「破砕篩分け」（原料加工）作業の独立化の直接の契機は、岸壁着岸専用船から処理工場への原料輸送方式の「コンベアー」（機械）化であるが、この「機械化」が原料の大量輸送と工業港湾大型化の結果であることは明らかである。工業港湾大型化が、鉄鋼専用埠頭に加工部門を形成し装置の生産性の増大を生みだしたととらえることができる。<sup>(7)</sup> 生産性の増大一般とはちがった量産体制の内容を以上のようなものとしてとらえることができる。

したがって、この前期までにおいて、今日の工業港湾の特質が確立され、工業港湾投資による日本重化学工業の生産力拡大という工業港湾の独自の反作用、または、公共投資による「生産の見通し」の基盤が形成されたとみることができよう。

こうした工業港湾投資の特質は、後期にどのように現われているか。

第一に、工業港湾投資についてである。前出の表12の産業

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

港湾の推移にみられるように、後期の対前年増加率は、前期の一〇パーセント台から二〇パーセント、さらには、四〇パーセント台にまで急上昇してきている。これと呼応する形で、この時期、石油化学工業においては、「エチレン大型化」年産三〇万吨体制<sup>(8)</sup>への進展があり、鉄鋼業においても、さきの「新しい立地による新製鉄所建設」の「最終規模はいずれも……年間製鋼能力一、〇〇〇〜一、二〇〇万吨」<sup>(9)</sup>がめざされている。<sup>(10)</sup>

第二に、このような工業港湾投資と一九六五年恐慌との関係である。日本重化学工業は、この時期にはほぼ形成されていた公共投資による「生産の見通し」を基礎にして、より大規模な生産性の追求を公共投資を梃子として展開し、後期における再度の「高度成長」を遂げていったとみることができであろう。<sup>(11)</sup>

周知のように、この後期において、日本資本主義の貿易収支は、継続的な赤字に転化している。

(1) 住友金属工業株式会社社史編集委員会『住友金属工業最近十年史』一九六七年、六五ページ。

(2) 「はしけ」でつなぐ形態は、当時、一般的であったといえ

る。「昭和二〇年代後半～三〇年代前半まで」の「鉄鋼埠頭利用の実態は、接岸しても舳取り数量の方が上まわっており、あまり効率的な利用は行われていなかった。」山村学、前掲論文、二三六ページ。

(3) 渡辺徳二「石油化学工業・第三版」岩波新書、一九七二年、一一四ページ。

(4) 市川弘勝「日本鉄鋼業の再編成・増補版」新評論、一九七四年、一二三ページ。

(5) 広畑製鉄所「広畑製鉄所三十年史」一九七〇年、六三四～六三五ページ。

(6) 前掲書、六五四ページ。

(7) 鉄鋼埠頭のこの「流通」から「加工」への転化が一般的であることが、以下のように述べられている。「昭和三〇年代の後半（一九六〇年ごろ）からは……鉄鋼埠頭も、メーカーを中心とした物流経費節減のための一貫的な合理化過程の中で、その一翼をになわされることになり、今日では需要の多様化に対応し得る、より効率的な流通拠点としての機能、すなわち「簡単な加工までも含めた鉄鋼流通（加工）基地」としての機能をもつに至っている。山村学、前掲論文、二三七ページ。資料の関係から、鉄鋼埠頭について述べてきているが、石油港湾についての同様の一例は、石油精製業のCTS（石油基地）にみる事ができる。「CTS計画の実施……によって、現製油所における原油貯蔵能力を増強することなく……処理能力を増強することが可能になる。」日本経済調査協議会編「日本の産業再編成」至誠堂、一九六七年、二

四三ページ。これが「石油配分基地」として「臨海工業地帯開発計画（試案）」にもとづいて実施されてきたのは、一九六二年ごろからである。交通協力会「交通年鑑」一九六四年版、四九六ページ、四九八ページ・「表一一」参照。

(8) 渡辺徳二、前掲書、一三三ページ。

(9) 市川弘勝、前掲書、一二九ページ。

(10) 華山謙氏は、地域開発の論理における原燃料の輸送コスト低下問題の重要性を指摘しながら、以下のような事実認識を示している。「少なくとも鹿島以後の開発は、原油の輸送コスト低下の努力を無にしないという観点の方が強かった。製鉄の場合も、石油の場合とほぼ同様であって、鉄鉱石専用船の大型化が大規模製鉄所を要求した」日本経済新聞「地域開発の新しいビジョン」一九七五年二月四日付。

(11) いわゆる、赤字公債発行を契機とする「財政支出主導型」への変化、または、「公共投資パターンの変化」である。林栄夫・柴田徳衛・高橋誠・宮本憲一編「現代財政学体系②」有斐閣、一九七二年、「第四章」参照。たしかに「変化」ではあるが、ここでは、「生産基盤傾斜型公共投資」の「こまぎれる……追隨」から「民間資本ベースにのせられつつある社会資本整備の補完物」としての公共投資への変化がいかなる意味をもつのか、とりわけ、そのもとで再度の「高度成長」が遂げられていったのはなぜなのか不明である。

#### 四 小括と展望

以上、本稿では、公共投資の、戦後日本資本主義の「高度成長」に特有な基本的役割を日本重化学工業の生産手段体系の展開のなかでとらえつつ、より具体的には、公共投資による「生産の見通し」としてとらえた。この「生産の見通し」は、企業内での生産の組織性が公共投資を契機として社会的に拡大され形成されたものである。そして、このもとでは、公共投資によって日本重化学工業の新たな生産力拡大が生みだされ、これがまた公共投資の財政基盤（財源）を拡大することになり、こうして「高度成長」下の公共投資膨張の再生産の基礎も形成された。

公共投資の特質をこのようにとらえるとき、本稿の課題意識とかかわって、「解決の手がかり」と関連した公共投資の意味を、どのようなものとしてとらえることができるか。この問題の把握には、新たな内容をもって反映している公共投資の資本主義的性格を説明する必要がある、これに対して、公共投資の対象に焦点をあて、その役割を分析してきた本稿では限界を画されているが、問題への接近の視点のみを述べ

戦後日本資本主義の生産力構造と公共投資（東郷）

ておきたい。

さて、右の公共投資による「生産の見通し」も、他方で、「高度成長」としての資本主義的性格、矛盾を内包している。すなわち、「生産の見通し」のもとで展開される公共投資によって、自然資源が資本の生産力とされ、また、投資自体についてみるならば、「浪費的投資」としての性格を有している点がそれである。それは、港湾投資のもとで、港湾が、工業港湾として日本重化学工業諸資本に「専用」され、とくに、太平洋岸がごとく「汚染」されたことに如実に示されている<sup>(1)</sup>。この公共投資による自然資源の生産力化とその「浪費的投資」としての内容は、一方で、公共投資による「生産の見通し」を可能にした条件である。他方で、そのもとで公共投資が無政府的に展開され、公共投資の自然的・社会的基盤が掘り壊されるとき、「生産の見通し」に結果しない公共投資が生み出されることになる。これが公共投資の「過剰」の局面をつくり出すといえる<sup>(2)</sup>。

この公共投資の「過剰」を解決しようとするならば、公共投資による自然資源の生産力化とその「浪費的」構造、およびそれが起因する日本重化学工業の生産力構造、国際分業関

係における位置とが再検討されなくてはならないであろう。

- (1) 「浪費的投資」に関して、以下のような例をあげることができる。「国民所得倍增計画」実施の具体化として、新産業都市と工業整備特別地域が指定されたが、これに対し、一九六五年に、「財政上の特別措置」が定められ「道路、港湾、住宅、下水道などの整備をカサ上げするなどの優遇措置がとられてきた。同時に誘致企業に対して地方税の減免や減価償却の特例などが認められている」。日本経済新聞「財政特別措置、延長へ」一九七五年一〇月二五日付。志村賢男氏も、この側面を「過剰埋立」の計画的配置、効率化」として分析・論理化している。志村賢男「日本経済の構造変動」ミネルヴァ書房、一九七二年、六六～六九ページ。
- (2) 公共投資の「過剰」が、「高度成長」が破綻してきている現局面において、とくに、工業用地と地方財政において噴出してきている。「過剰」の「代表的な例が香川県の番の州埋め立て地。同県はこれまでに四国電力、三菱化成など五社に四六五万平方メートルを分譲したが、四五(一九七〇)年のドルショック以降、売れ行きがパッタリ止まり、一四六平方メートルがいまだに売れ残っている」。日本経済新聞「工業団地売り込む自治体」一九七六年二月一七日付。ドルショックとの関連でいえば、そのドルショックの意味するものは、「高度成長」下の公共投資の国際的基盤であった国際分業関係における日本重化学工業の一定の位置、その動揺であるといえる。公共投資の自然的・社会的基盤の崩壊自体の一例は、

「立地難」であり、そのもとでは、「生産の見通し」に結果するはずの公共投資対象が売却されないか、売却されたとしても従来のような程度では生産力化されない。