



2016年8月1日

日本の戦後復興とオリンピック開催を支えた世界銀行

公益財団法人 国際通貨研究所
経済調査部 副部長 中村明

リオデジャネイロ五輪まで数日となった。開催国ブラジルの経済が停滞を続ける影響もあり、現地では選手村の整備不良やチケットの販売不振など施設や運営面での課題が表面化している。また、メダル大国であるロシアの選手の参加が、ドーピングの問題により直前まで正式に決まらないという不確定要素もある。各国の選手が情報や思惑に左右されることなく競技に集中できるよう願わずにはいられない。一方、2020年に開催される次回の東京オリンピック・パラリンピックも、東京都政の混乱などから競技施設の整備や空港から都心へのアクセス改善などの点で準備が遅れている模様で、決して安穩としてはいられない。

今後の日本経済へ影響を及ぼしうる2020年の東京五輪に注目が集まるのは当然だが、高度成長期の象徴の一つであり、また途上国の開発課題への取り組みの事例とされる前回の東京オリンピックも忘れてはならない。日本経済は1950年代中ごろから70年代初頭にかけて、平均で10%を超える高成長を続けた。東京オリンピックが開催されたのはそのほぼ中間にあたる1964年である。この時期、好調を続けた経済の牽引の一翼が、世界銀行の融資などにより進められた各種のインフラ設備の建設であった。1953年から1966年の間に日本が世界銀行から31回にわたり受けた、総額8.6億ドルもの融資は、電力、交通という公共施設、および鉄鋼や造船など基幹産業の生産設備の建設に用いられ、戦後における日本の経済発展を支えた。

これらのインフラ設備のほとんどはオリンピックと直接関わりはないが、縁のある数少ないプロジェクトが東海道新幹線および首都高速道路といった交通インフラである。世界銀行融資の対象となった分野は、融資の開始当初から終了に至るまで変遷し、オリンピック開催が近づいた1960年代前半には交通インフラが中心となっていた。そうした状況で、1961年に融資が実行された東海道新幹線は、目標とされたオリンピック開催直前の1964年10月1日に営業を開始した。また、首都高速道路の整備は、交通量の増加に伴い悪化した東京の交通渋滞を解消すべく1950年代後半に計画され、オリンピックの開催決定を受けて人や物資の円滑な輸送の必要性が高まったため早いペースで進められた。その後、東京・横浜間の地理的な重要度の高さから、首都高速1号線の羽

田・横浜間の延伸が決定され、この建設に際して実施体の首都高速道路公団は世界銀行から融資を受けた。

これらを含めた総額 8.6 億ドルの融資において、貸し手である世界銀行は、①資金の配分、②プロジェクト設計の支援、③融資後のモニタリングの役割を果たし、なかでも資金配分とプロジェクト設計に関しての貢献は後に高く評価された。日本は当時戦後の復興期にあり、開発政策の優先順位も十分に定まっていなかったため、世界銀行は融資予定総額の 2.5 倍もの要請を受ける事態となり、そのなかから政策とプロジェクトの絞り込みを行った。また、実施が決まった個々のインフラプロジェクトは、需要予測や費用の見積もりが甘かったため、世界銀行は多くの案件で融資額の見直しにとどまらず、事業計画の修正を求めた。財務内容の改善を徹底して求めるなど、その厳しい姿勢は日本政府やプロジェクトの実施体から嫌がられたが、結果として計画の妥当性が高まり、また融資も順調に返済されたため、日本の戦後復興に対する国際開発金融機関としての世界銀行の貢献は大きかったとされる。

ところで、国際開発金融機関といえば、今後の活躍が期待されるのがアジアインフラ投資銀行（AIIB）であるが、プロジェクト設計への助言機能は、国際開発金融機関として求められる水準に達しているか否か、依然として未知数である。AIIB は先頃インドネシアの貧困対策プロジェクトに対し、世界銀行と協調融資を行うことを発表した。融資相手から嫌われるほど厳しい提案ができるよう、これを機に AIIB が世界銀行から学ぶことは多いのではなかろうか。

参考文献

太田康夫・有馬良行『戦後復興秘録』日本経済新聞出版社，2012 年
吉川洋『高度成長』読売新聞社，1997 年

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。