



唐口徹
Toru Karakuchi

不要不急と いう口癖の 病い

先日、富山から金沢を回り、福井まで旅行してきた。富山まで飛行機、それから北陸本線乗り継いで、帰りは福井から京都に出て新幹線「のぞみ」で東京に帰って来たのだ。北陸本線に乗っている時間と京都・東京間の時間とがほぼ同時間で、福井駅までの旅が何とも、もどかしいのである。福井市内で人と会い、その相手はそれから新潟に帰るといいうが、特急電車を乗り継いで五時間近くもかかると嘆いていた。生粋の北陸人である彼の言葉が印象的であった。「北陸新幹線が開通すると言っても、東海道新幹線は五〇年前に開通している。同じ日本、

ば、何とか論調の格好がつくという風潮が大手をふっている。八方塞がりの野田佳彦首相が、十月中旬、十一月中旬に緊急経済対策を取りまとめるよう関係閣僚に指示したというニュースが流れた。今年度予備費などから捻出して一兆円弱の小粒な、とても効果が期待できない景気対策についても、マスコミの論調はこうだ。「停滞感が強まる日本経済を確実に下支えし、二〇一四年度からの消費増税を実現に導く努力が欠かせない。だが不要不急の公共投資や安易なばらまきは慎まなければならない」(十月十八日付日本経済新聞社説)。いやはや「不要不急の公共投資や安易なばらまき」と言わなければ論理展開できないと思う感性は、もはや病的口癖になっているのであろう。何の論証もなく、そう論ずる感性がとにかく理解できない。それよりは、赤字国債発行法案も成立するメドがなく予備費を充当することの矛盾をきちんと指摘すべきであろう。さらに、その程度の規模では「日本経済を確実に下支え」する可能性がまったくないことを批判すべきであろう。

私たちが目の前にしているデフレ経済は長期にわたる慢性経済病なのであり、九月に行った日銀の一〇兆円追加緩和もほとんど効果がなく、

その表と裏では半世紀もの開きがあるのだ」と。東海道新幹線との対比で考えてみたことがないだけに、その時間的格差に驚かされた。地域のインフラが遅れて、極端な跛行性にあることは、時間的格差を考えると理解しやすいのだ、と教えられたのである。

ところが東京に帰ってきて、休日にテレビを何気なく見ていると、凍結していた大型公共工事が次々復活してバラマキをしているという討論会の番組が放映されて、司会者は「消費税の増税は公共事業を増やすために行ったのではないか」などと言いつつ始末だった。その象徴として取り上げられていたのが、六月末に国土交通省が認可した整備新幹線三区間であり、総建設費が三兆四千億円であることを問題視しているのである。

大型公共事業が凍結から再開へ動き出したというが、公共事業予算は平成二十四年度予算においても減額基調にあることは気付いていない。きちんとした数字をあげて検証すべきなのに、国土強靱化基本法の目安とされている一〇年間で二〇兆円(自民党試算)という事業規模や整備新幹線三区間の三兆四千億円をあげたら、人からコンクリートへの逆流だ、バラマキ

株安円高を続行させている怪物なのである。金融政策だけで打開できるとはとても思えない。小手先の経済対策を打ち出し、延命にキウウキユウとする政権も政権だが、政策の効果を検証せず、「不要不急の公共事業と安易なばらまき」という口癖を懲りずに繰り返す社説も社説である。デフレの原因が「不要不急の公共事業」にないことはこの一〇年間の歴史が証明している。公共事業関係予算を半減していながら、財政はこの一〇年間で特に悪化して今年度末の公債残高は七〇九兆円になる見込みなのだ。

「強靱化」という強ばり言葉が世論に警戒を持たせている

その意味で本誌十月号の藤井聡京都大学大学院教授の「『国土強靱化』のために、逆境世論と戦うべし」は、刺激的な論文であった。その意見には、まったく賛同するが、一つ気になることがあった。つまり「強靱化」という言葉の乱発である。国土強靱化基本法案もそうだが、強靱という強ばった表現が、世論に警戒を与えているのではなからうか。その意味するところは、藤井論文の解説しているように、しなやかな回復力のある国土ということと考え抜かれた価値

復活だと批判しているのだ。

平成二十四年度の公共事業関係費(復興対応分を除く)は、四兆五、七三四億円で、前年度当初比八・一%減である。基調は減額なのである。しかも治水では、激甚災害が発生した地域を対象とした再度災害防止対策を約二割増としながら、ダム建設を二割近く減額にするなど「集中と選択」を図っている。道路予算にしても、切断されて経済効率を失っているミッシングリンクの整備は増加させ、その分地方の都市高速道路事業を減額するなどメリハリを効かせている。

公共事業予算は今年度も四・五兆円で減額

とにかく平成十三年度当初予算で九・四兆円もあつた公共事業関係費は、今年度は四・五兆円しかないのである。どうして、それがバラマキ復活となるのだろうか。復興枠や地域自主戦略交付金があるだろうかという批判が出てきそうだが、その緊急的な政策事業費を計上しても五兆五、四二六億円に過ぎない。まさか、全国防災や被災地向けの復興枠をゼロにしろという論調はありえないであろう。

しかし、それにしても、公共事業を批判すれば、観であると思うが、ただその語感がしなやかでないのである。強ばっているから、世論は土建国家再来などと思いつく。たかが表現、されど表現なのである。付加価値のある、ソフト力も備えた防災・減災ということがいいと思うのだが、「国力を総動員しよう」ということになれば、世論は余計な警戒心で一杯になるのだ。

さて冒頭の旅に戻りたい。北陸本線で金沢駅に乗ると、着工した北陸新幹線金沢〜敦賀の高架線工事が並行して延びている。先行着工していた金沢〜白山総合車両基地までの工事である。その高架を眺めながら、この風景には既視感があると思いつつた。今から五、六年前だろうか、御殿場あたりを車で走っていた時、沿道に剥き出しになった高架橋梁が見えた。事業凍結となり、せつかく築いた躯体を無惨に錆び付かせた第二東名高速道路だった。その第二東名は、今年に部分開通、渋滞を解消し、リダンダンシー効果を立証し、大いに評価された。だがその時、長期凍結による経済ロスについては誰が責任を負うのだろうかと思つたのだ。的外れの公共事業批判が復活する中、地元が半世紀も待ち望んだ北陸新幹線を、第二の、第二東名高速道路にしてはならない。

