

世界の論調 日本の論調

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

画に関する法律の成立に際して述べた。

二〇〇六年三月、イタリアのブローディ首相も「インフラへの投資を怠っては、グローバル化にともなう競争の中でイタリアは生き残ることができなくなる」と危機感を表明した。

同じ年の六月、フランスのコペ予算担当大臣は「フランス交通関係社会資本整備基金を設置したが、その額を増額する」と予算方針演説で表明した。

二〇〇九年一月、アメリカのオバマ大統領は就任演説で「道路や橋を造り、電線やデジタル通信網を敷き、商業を支え、われわれを一つに結びつける」と述べた。

二〇一一年一月、オバマ大統領は議会への一般教書の提出に際して「新たなビジネスを誘致するためには、高速道路や高速インターネット網によりヒトやモノの移動と情報の伝達を実現する高速かつ信頼性の高い手段を確立する必要がある」と演説した。

また、この年の九月には、雇用法を議会に送り「世界水準の交通システムの構築はアメリカを経済超大国とした要因である。いま、われわれはただ座って中国が新しい空港や高速鉄道を建設しているのを見ていないだけでいいのか。いまこそ、職に就けていない数百万の建設労働

財

政と経済に関して、何とも不思議な言論風景が生じている。ほとんど日本だけが特異な議論に終始しているが、それが日本だけの現象であると認識もされていないのである。

その議論とは、社会資本の整備や公共事業の重要性に関するものである。一九九五年日本国転換説を紹介したことがあるが、その際、落としたことがある。それは、この年の十一月に当時の武村正義大蔵大臣が「財政危機宣言」を發したことである。当時公債発行残高は二二〇兆円程度でありGDPは四五〇兆円くらいであったが、GDPの半分にも達する公債発行は、これは大変な事態だと危機宣言となったのである。このときから、「政府のなすべきことは何か」「日本はどのように世界に貢献するのか」「現世代が次世代のためにしなければならぬことは何なのか」といった議論がほとんどなくなり、とにかく福祉以外の歳出削減が至上命題となった。

政府は何のために存在するのか、政治の役割は何なのかについての議論は、どのレベルでもほとんど行われず、ただただ支出削減だけに向けて漂流するような政治状況が生まれた。福祉財源を生むための成長のエンジンを何に求め、そのためにどのような投資が必要かといった議

者が、ここアメリカにそれらを建設するときではないのか。全米中の建設会社が仕事を待っている」と述べた。

世界の首脳が財政が厳しいなか、社会資本整備の重要性にふれ、アメリカの大統領に至ってはことあるごとにそれを強調しているのに、日本の首脳はまったく触れようもしない。財政事情の厳しさでは変わるところのない世界の首脳が、社会資本整備がそれぞれの国の経済成長に欠かせないとか、経済競争力の維持に不可欠との認識を示しているのに、わが国の首脳だけはまったくその認識を欠く。

日本のメディアも主要国首脳のこれらの発言を、主権者である国民に知らせようとしなから、これらの発言はほとんどわが国民の知らないままになっている。北京や上海には五本も六本もの環状道路が完成して、都心渋滞の解消に寄与して二酸化炭素の排出を抑え、都市活力を経済発展へと展開できていく。にもかかわらず、計画された環状道路の本数も少ないうえに完成した環状道路が一本もない東京の外郭環状道路の促進には「時代錯誤」という投書がメディアに載ることになるのである。

紹介した各国がいままでにどのような社会資本を整備してきたかを見てみるといい。ネット

論は、これ以降、ほとんど封印されてしまったと言っても過言ではない。

特に公共事業は、この必要性を語ることはタブー化されてしまい、政治からは削減の言葉しか発せられず、それが厳しい財政状況では当然と受け止められてきた。しかし、この同じ時期に世界の首脳は社会資本整備の必要性についてたびたび言及しているのである。「財政が厳しくない国」とは、税を取り過ぎていないか、税収以下のサービスしか国民に提供していないことであるから、このご時世にそんな国は世界のどこにも存在しない。

各国の首脳は、財政は厳しいけれどもやるべきことをやらなければ自国の将来が危ういと発信して、国民の理解を求めているのである。

二〇〇四年十月、イギリスのブレア首相は「優れた交通システムは、経済及び社会の繁栄に欠くことのできないものである。わが国の交通システムは何十年にもわたって過小投資の状態が続き、(国民は)損害を被ってきた」と語った。二〇〇五年八月、アメリカのブッシュ大統領は「アメリカ経済は世界一効率的で信頼性の高い輸送システムを持つことができるかどうか、鍵となる。国内の高速道路や一般道路が整備されていることが必要だ」と、新たな道路投資計

ワークが稠密でリダンダンシー豊かな高速道路網、各都市を何重にも囲む環状道路、大型コンテナ船が入港できる大水深港湾、大陸間移動のための航空機が離発着可能な長さの滑走路を何本も持つ空港、千年確率の洪水に対抗できるように整備された河川、などなど、各国ともに国民一人ひとりの活動が、安全で、効率的で、快適に行えるような社会環境が公共によって提供されていることがわかる。

にもかかわらず、先の首脳たちの発言なのである。各国首脳は、「社会資本が各国との競争のツールであり経済成長のエンジンである」との認識を持つのであるが、何とも不思議なことに世界のなかでわが国だけがその認識を持たないということなのである。

個人の努力がより多くの成果をもたらすように「公共」が支援をするのである。ぬかるんだ道では輸送効率が悪いと舗装を始めたのは、一九六〇年代のことであった。こうして舗装は道路の姿として当然となったとき、次には交通混雑の解消が最大の課題となった。さらに震災後は高速道路から一般道路までがネットワークされていることが重要との認識になった。このように、時代の「進化」を社会資本の「深化」が支えてきたのである。