

財政制度審 論点ペーパー 批判

国土学アナリスト

大石久和

Hisakazu Ohishi

十月二十一日に、財務省は財政審分科会で議論されるべき論点として、「社会資本を巡る現状と課題」と題する論点ペーパーを明らかにした。四点からなる論点が示されているが、最初に「人口減少時代における社会資本のあり方」とあるように、「人口が減っていく時代に社会資本に回す予算は削減してしかるべき」との考え方が全体を貫いている。

アメリカ五七三^{キロイ}、フランス一五四^{キロイ}、ドイツ一三〇^{キロイ}、韓国も一七四^{キロイ}もなるのに、日本はミッシングリンクだらけの高速道路しかないのに、わずか一七^{キロイ}なのだ。日本人の労働時間が短くならないのも当然なのだ。

生産地と消費地を結んで経済は成り立ち、その効率化が成長をもたらすのだが、ペーパーはその認識を欠いているから、国際的な社会資本比較が提示されていない。わが国の社会資本の整備ストックは大きく増えてきたとは示しているが、これだけではわが国の社会資本が国際的な経済競争力を支えるに十分か否かを判断できないとの理解がないのである。

ペーパーには、公的固定資本形成費（公共事業費から用地補償費を抜き最終消費された金額）のGDP比推移の各国比較が載っている。そこで「GDP比で見るとわが国は依然として欧米諸国よりは高い水準」とのリードがあるのだが、これは情報の一部でしかない。欧米諸国はこの二〇年で倍ほどにも経済規模を拡大してきたから、GDP比が一定だと公共事業は金額ベースでは二〇年でほぼ倍増しているのだ。ペーパーの説明では各国が近年大きく公共事業費を伸ばしてきたことが隠されていることが大問題なのである。

この論点ペーパー（以下、「ペーパー」）に示された考え方は、社会資本を理解できているとは到底いえず、したがって展開されている主張には問題が多い。

まず指摘しなければならないのは、わが国の財政問題とは第一に、税収不足のもとで社会保障費急増のため赤字公債が過去何年にもわたり年に二〇〜四〇兆円ずつも膨張してきたことなのである。これには社会資本整備費の削減は何の影響も与えないのだ。

建設公債による事業の成果は後世への資産として国土に残るのに対し、赤字公債で調達した資金はこの世代で費消してしまうから財政法が発行を禁止しているのである。

また、ペーパーには経済成長と国際競争力の重要性についての認識がまったく示されていない。そのため社会資本が経済成長のエンジンであるとの認識も持っていないし、さらに空港港湾を考えると簡単に理解できることだが、社会資本が国際競争力を支えているとの感覚もない。世界のなかでわが国だけがまったく経済成長しなかったために税収がほとんど伸びていないが、財政問題の根本はここにあるとの基本認識が欠けている。

海外の首脳は皆その認識を示しているのに、

さらに、「欧米諸国より高い水準」とペーパーは言うが、「高い」と問題視するのは間違いなのだ。たとえば、建物や橋は耐震設計の有無や、これらが軟弱地盤にあるかどうかなどの自然条件で建設費が大きく変化する。

欧米諸国には、わが国のように大きい地震外力を考慮しなければならない国は一つもないし、ズブズブといていいほどの軟弱地盤上に大都市がある国も皆無である。パリもベルリンも岩盤のうえにあるから、建物や橋の基礎工事費用はわが国の同様のものに比してきわめて安価となる。にもかかわらず、わが国の公共事業費は最近ではGDP比でもフランスなどの水準とほぼ同じとなっていることは、実質的な「事業量」は他国に比べはるかに小さくなったのだ。

世界で最も多様で厳しい自然災害と正対せざるを得ないわが国では、他国にはないような安全のための投資が必要なのに、それが不必要な国より全体の事業量は少ないのである。

最近二〇年間の公的固定資本形成費推移を欧米諸国と比較すると、イギリスは約三倍、アメリカは約二倍、フランスは約一・六倍、ドイツは約一・〇五倍となっているが、わが国はデフレ下にあるというのに〇・五と半減している。公

わが国ではなぜかそれが無い。イギリスのキャメロン首相は、「社会資本は国のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である」と言っているし、オバマ大統領も最近「交通社会資本は、国家経済の成長と他国との経済競争に後れをとらないために増額が必要だ」と述べている。

予算を削減すれば当年度だけは収支が楽になるとしても将来年度には、「支出を削ったこと自体」が必ず税収減を生んでさらに財政は厳しくなるのは当然だ。このことはわが国が、近年二〇年もかけてすでに証明してきたことなのである。

社会資本整備はストック効果を求めて投資するものだと理解も不十分だ。公共事業の成果として形成される社会資本はストック効果こそがその本領である。道路で言えば、つながることと発揮する効用を求めているわけで、毎年の予算は乗数効果的な意味を求めて投資しているわけではない。道路のつながりが増えて密なネットワークを構成していくことで豊かなモビリティが生まれ、それが経済成長を促し将来税収を増加させるのである。

ペーパーはこのような認識を欠いており、社会資本のストック効果を無視している。最近一〇年間の各国の高速道路の年平均整備延長は、的固定資本形成費はGDPの大きな構成要素だが、これを半減すれば当然GDPはそれに見合っただけで減少して税収不足の元ともなり、その内需の減少がデフレを促進してきたのである。

ペーパーの最後に「建設業者が不足傾向にあるから」社会資本の事業費を削減せよとの考えが、「適切な規模への見直し」という表現で盛り込まれている。問題の立て方がまるで逆なのだ。「大災害頻発国であるわが国が今後とも存続可能となり、また、経済を成長させ国際競争力を確保するために国土に何を装備していなければならないのか」という命題の解決に必要な人員をどう確保するのが順序というものなのだ。大都市を襲う地震などが予想されているにもかかわらず、また、先進各国に比べ貧弱な社会資本しかないのに予算の削減を続け、建設産業界から人材を流出させたことこそが問題なのだ。このとき技術者を確保するため公共事業費を確保すべきといった人がいるだろうか。議論が本末転倒だからそんな人はいないが、当然その逆も誤りなのだ。

人々の生活が、安全で、効率的で、快適であるための社会資本投資は半減からの回復こそが正解であり、それが今よりも少人数で大勢を支えることを可能とするのである。