

## ドイツの競争力

国土学アナリスト

大石久和

Hisakazu Ohishi

EUはいろいろと問題を抱えているが、直近ではテロ対策や難民問題の処理が喫緊の課題となっている。かつて大問題となった経済問題のギリシャについては、問題解決とはとてもいかないまでもしばらく先送りとなり、ギリシャがEUから突きつけられた課題に対処していけるかが今後問われることになっている。

最近ではEUの経済問題とは、ドイツ問題であるとの認識が広まっている。フランス人のエマニュエル・トッド氏は人口学者としてソ連の崩壊を予測したことでも有名だが、彼は最近、ドイツを「帝国」と呼び世界の破壊者になるとの懸念を示している。

その懸念はドイツの圧倒的な競争力の強さから来ている。

## ドイツの競争力の根源

最近、NHKの元記者の熊谷徹氏が「ドイツ人はなぜ、1年に150日休んでも仕事が回るのか」という長いタイトルの新書を青春出版社から出版した。長年ドイツで暮らしてきた経験から幾つもの有用な教訓を汲み出し、ドイツ人の「情報の共有化の徹底」「整理整頓の重視」とか、ドイツ人が「具体的な費用対効果を常に考える」「家族との時間を大切にする」などと整理し

て、これが一五〇日の休暇を可能としながら高い生産性を生む根源だとまとめている。

これらの事項はわれわれにとって重要な示唆に富むものだが、これらだけで「ドイツが帝国といわれるほどの強い競争力を獲得できたのか」というと、そうではあるまい。

筆者はインフラを見ていないのだ。インフラは普通の日常生活のなかでは、Invisibleな存在であり、たとえば、わが国では世界最大級のコンテナ船が接岸できる港湾が最近まで一港もなかったことなど専門外の人は知らないし、それがわれわれの生活にとってどのような意味があるかを考えるきっかけもない。しかし、このようなインフラがわが国の対外競争力や成長力を大きく規定しているのである。

また、ドイツの高速道路（アウトバーン）では、時速一三〇キロメートルが推奨速度（制限速度ではない。ほとんどの区間で速度は無制限である）で走行できるが、わが国では、時速一〇〇キロメートルが制限速度の最高であり、供用中の高規格道路では、その約三〇％もの区間が暫定二車線で、制限速度は時速七〇キロメートル程度でしかないことなども日常の意識に上ることはない。

しかし、この陸上輸送や移動の効率性は人々の生活・産業の効率性を決定的に左右するもの。また、この二〇年の間には、ドイツでは一九九五年比で〇・七五程度に下がった時期もあり、この二〇年間で一・〇を下回った先進国は、このときのドイツとわが国だけなのだ。

一時期〇・七五に下がったけれども現在では一・一〇六〜一・〇六に回復したドイツが、「構造的な過小投資」だったと反省している。先ほど示したような高速道路の整備状況なのに、一貫してインフラ投資を減少させ一九九五年比で〇・四七に下げてしまったわが国についてはなんと表現すればいいのだろうか。日本には反省の兆しすらないが本当に大丈夫なのか。

最後に他の両国の基本的なデータを示しておきたい。人口：日本二二、七〇〇万人・ドイツ八、二〇〇万人、国土面積：日本三十八万平方キロメートル・ドイツ三十五万平方キロメートル、高速道路延長（実質的な差異は先述の通り）：日本一一、五〇〇キロメートル・ドイツ一二、八〇〇キロメートル、鉄道延長：日本二三、五〇〇キロメートル・ドイツ四二、〇〇〇キロメートル、一人あたり名目GDP：日本三六、三〇〇ドル（世界二七位）・ドイツ四七、六〇〇ドル（世界一八位）、二〇一二年の名目GDPの一九九五年比：日本〇・九八・ドイツ一・四一、自動車による移動速度：日本時速五一キロメートル・ドイツ時速九〇キロメートル。これではドイツにかなわない。

なのだ。先の新書の筆者は、このインフラの差をまったく意識していないが、この差が競争力に与える力は圧倒的なものだ。

ドイツ人が家族との時間を大切にするとあるが、それを可能とするための勤労の効率を保障する「公共のシステム」インフラストラクチャー」が強固に築かれている。日本人だって家族との時間を大切にしたいのは同じだが、必死に働いてもそれができないのである。

## メルケル首相たちの認識

インフラがいかに一国の経済成長や競争力を決定づけることになるのか、端的な証明の一つが、インフラ整備に力を入れている先進各国の首脳の認識である。

二〇一三年九月の選挙でメルケル氏は勝利したのだが、彼女の政党は単独では過半数に達せず、十二月になってやっと連立合意が成り立って三党連立政権が発足した。そこで、三党は各種の政策の実行方針を合意文書にとりまとめた。

そのなかにわが国では到底考えられない項目がある。われわれにとっては衝撃的なことだが「インフラ整備」についての方針が、以下に示すようにまとめられたのである。

ドイツ三党合意文書抜粋：「交通分野の基本

姿勢・モビリティは個人の自由、社会参加および豊かさや経済成長のための重要な前提となるものである。そのために必要な基盤が質の高い交通インフラである。それは、欧州およびグローバル社会におけるドイツの競争力を保障するものとなる。（略）長年にわたる構造的な過小投資に対して、根本的な改革により交通路の計画および財源の確保を長期的な信頼性と実効性ある新たな基盤のうえに築いていきたい。」

メルケル首相たちは、質の高い交通インフラがドイツの競争力と経済成長をもたらし、それが国民生活の豊かさにつながるとして、「今までの過小投資」を根本的に見直すと言っているのである。すでに素晴らしいアウトバーンなどの質の高い交通インフラを持ち、圧倒的な競争力を持っているのにこの認識なのだ。では、その今までの過小投資とはどういう実態だったのかを一九九五年と二〇一二年の公的固定資本形成費（ほぼ公共事業費）の変動で調べてみると、イギリス二・九三倍、アメリカ一・九二倍、フランス一・六六倍に対し、ドイツは一・〇六倍でしかない。だからメルケル氏らの過小投資だったとの反省もわかるというものだ。