

財政の認識不足と世界のインフラ

国土学アナリスト

大石久和

Hisakazu Ohishi

先進国で唯一インフラ整備を怠った結果

われわれ建設人は、土木分野においては主として公共事業を執行することを通じて、国民の資産となるインフラの整備に努力している。そのインフラ整備は近年財政が厳しいことを理由に事業量が大きく削減されてきた（それがさらなる財政難を生んだのだが…）。

その際、公共事業削減キャンペーンに使われたのが、「無駄なものを造っている」「わが国のインフラはすでに十分整備された」「人口が減少する時代に新たな道路は必要ない」などのまったく事実を踏まえない主張だった。

すべての出発点は、一九九五年村山富市内閣の「財政危機宣言」だった。「財政は構造的に容易ならざる事態になった」との認識が示され、何もかもひたすら削減することに邁進してきたが、なかでも「主たる受益者がいま選挙権を持たない将来世代」である公共事業費が大きく削減されてきた。

その驚くべき実態をいま一度数字で振り返ってみよう。一九九六年を一〇〇とした時の先進各国の公共事業費（＝公的固定資本形成費、公共事業費から用地補償費を除いたもの）の推移を○HSNA版によって二〇一六年時点と比較すると、イギリス三三九、カナダ三〇九、韓国

界で唯一経済成長しない国になってしまったのである。

時代の変化とインフラの内容の変遷

にもかかわらず、財政審などが「日本のインフラはほぼ整備された」といった認識を示しているのは不思議な話だ。「わが国の法制度はすでにほぼ整備された」という認識が成立しないのは、「時代の価値観などの変化に応じて、法律は改正されたり新規に作られたりする」のが当然であるからで、これと同時に時代の変化にインフラも応じていくのである。

法律もインフラも同じことなのだ。馬車時代がなかった日本の道路が車時代を迎えると、まず舗装し、ほこりが立たないようにしたり雨天時にぬかるみにはまらないようにすることが喫緊の課題であったから、「舗装率」が「道路整備率」の代名詞になったのだ。

時代が進み、物流のほとんどを自動車が担う時代になると、高速道路から市町村道に至るまでがリダンダンシー豊かなネットワーク体系を構成していることが必然的に求められ、これが新しい時代の「道路整備率」になるのである。

「アジアの中では日本の道路が一番整備されている」と思っている人も多いが、タイにもマレーシアにも片側五車線の高速道路があること、

韓国的高速道路には片側四車線以上の区間が全長の一二%もあり、着実に日本を追い越しつつあることを知らないのだ。

日本のどこかに片側四車線的高速道路は存在するのだろうか。日本のインフラの整備水準は、特に交通インフラでは、経済的に競争する他国との比較においてしか評価したり、認識したりできないのだ。財政審はこうした事実も踏まえ、誤った認識を示している。

後発が先発を追い越していくことはよくあることなのだ。中国の携帯電話がわが国よりもスピーディーに爆発的に普及していったのは、中家庭の固定電話の普及が遅れていたからである。固定電話の普及が進んでいた日本での携帯電話の普及は、中国に相当の遅れを生じてしまった。この事実は先発したからとの安心は禁物だと教えている。

紹介したように、アジアの国々もインフラを充実させ、高い成長率を実現している。生産年齢人口が減少を続け、一人あたりの生産性を向上させなければ経済成長できないわが国は「移動効率」を今まで以上に高めていかなければならないのだ。

財政健全化施策が生むデフレの恐怖

歳出削減などの財政健全化施策やグローバル

二四八、アメリカ一九〇、フランス一四七、ドイツ一三八、イタリア一二五と、どの国も財政が厳しいなかでも事業費を伸ばしてきており、一部の国では大幅に伸張させている。

ところが、日本はなんと五七にまで落ち込み、一九九六年の投資水準のほぼ六割弱にまで減少させ、内需不足というデフレの国なのに致命的失敗策をやってきたのだ（公的固定資本形成費は、○HSNA以前の統計では五七ではなく五〇をも下回って四七だった）。このような愚策を展開してきたのは、先進国で唯一日本だけだったことはよく認識する必要がある。

その結果、インフラの代表選手とでもいっていい高速道路の整備水準を調べると、他の先進国との間に隔絶的な差異が生じ、経済成長のための機関車である高速道路がその役割を果たせていないことがわかる。

自動車による都市間の連絡速度は、日本が一時間あたり六〇キロなのにに対して、ドイツは九五キロ、フランスは九六キロ、イギリスは八〇キロと差がついている（国土交通省資料）。一八〇キロに先に到達するために日本では三時間かかるが、ドイツやフランスでは二時間もかからないのだ。これでは経済的に競争できるはずがないし、配送に従事する人数や労働時間も減らせない。

こうしてインフラ整備を怠ってきた結果、世

ゼーション政策は、デフレ圧力を通して大多数である庶民の利益を犠牲にする一方で、一部の多額の金融資産保有階層に恩恵を与えている。一九九五年の財政危機宣言とFRBのグリーンズパン（当時）の「日本は戦後初の本格的なデフレに入っている」との日本デフレ宣言は奇しくも同じ年だった。

危機宣言で歳出削減に走ったわが国は、経済がまったく成長しなくなって歳入が伸びなかつたうえに、内需を削ってデフレを継続させてきたから「労働者の所得が下がり」、金融資産を豊富に持つ「富裕層が豊かになる」という時代を二〇年以上も過ごしてきた。

その結果、世帯所得の平均は一九九五年の六六〇万円から二〇一六年の五六〇万円に一〇〇万円も低下したし、世帯所得の分布も高所得者層が減少し、低所得層が増加するなど偏ってきた。一方で、クレディスイスの二〇一七年報告によると、日本の一〇〇万ドル以上の資産保有者は二八二万人に達し、前年より七四万人も増え、増加率は世界一だというのだ。

デフレは低所得者をより貧困にし、金持ちの金融資産保有者をより豊かにしたのだった。

歳出削減はデフレを助長すること、デフレとは貨幣現象ではなく内需問題であることを日本の二〇〇年が証明したのである。