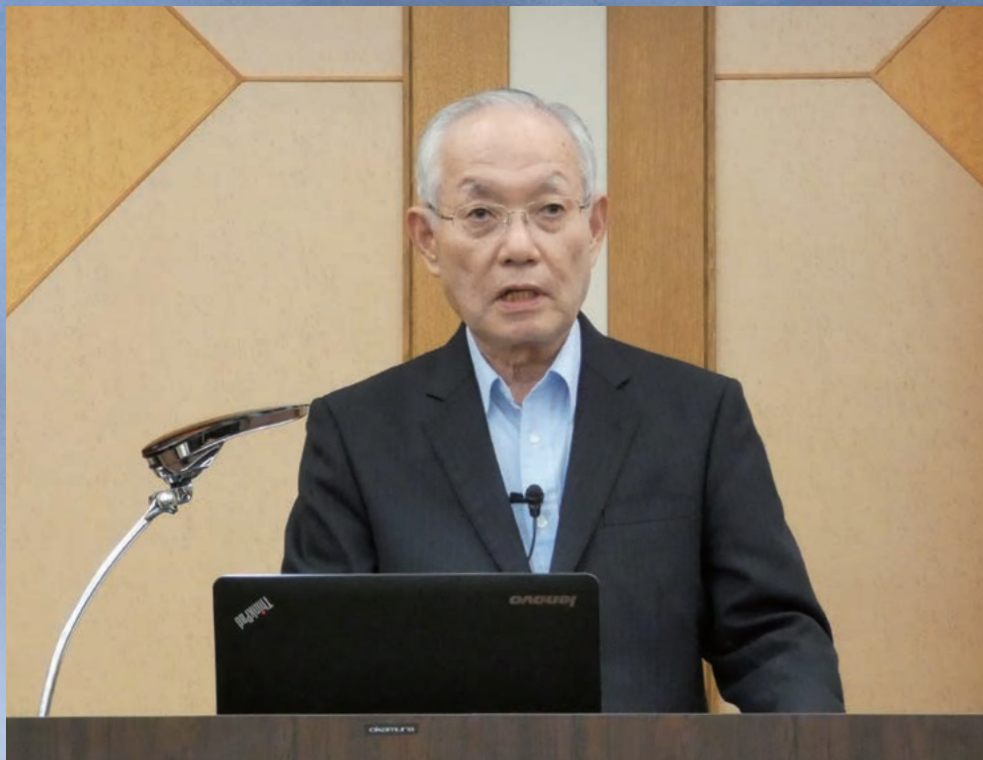


経済成長なくして財政再建なし —「危機感のない日本」の危機—



全国市長会は6月11日、全国都市会館において「市長フォーラム2019」を開催しました。

フォーラムでは、立谷秀清会長が開会あいさつを行った後、「経済成長なくして財政再建なし—『危機感のない日本』の危機—」と題して、一般社団法人全日本建設技術協会会長の大石久和氏による講演が行われました。大石氏はここ最近の約20年にわたる経済情勢、税収の動向などを詳細に分析した上で、インフラ整備の重要性やその効果を説明され、市長をはじめとした約650名に及ぶ参加者が耳を傾けました。さらに、講演の後には、出席市長との活発な意見交換も行われました。

ここでは、講演の模様をお届けします。

経済成長なくして財政再建なし ——「危機感のない日本」の危機——

一般社団法人全日本建設技術協会会長

おおいしひさかず
大石久和

なぜ、日本経済は成長しなかったのか

日本は長期にわたる経済の低迷、東京・首都圏の一極集中、インフラ整備水準の低下など、複合的な危機の真っ只中にあります。しかし、一番の危機は、そうした危機的状况に対して、何ら実効性のある方策が立てられていないことにあると思

います。

日本が直面している危機の一つに、「成長しない経済・伸びない税収」という問題があります。1995年から2017年までの日本を含めた世界各国のGDP成長率を見れば、一目瞭然です。デフレ下の日本の成長率を正確に把握するため、この間の「名目GDP成長率」を見ると、世界各国が成長を遂げる中、日本とリビアだけがマイナス成長であることが分かります。つまり、この間、日本はまったく経済成長しなかったばかりか、その水準も世界最低レベルだったということです。

さらに、税収も伸びていません。日本の一般会計税収は1990年に60・1兆円と、過去最高を記録しましたが、30年近くにわたってこの額を超えることはありませんでした。ようやく、今年度予算ではそれを上回る62・5兆円の税収が見込まれていますが、

それも消費税10%への増税によって成し遂げられるものです。

では、この間、なぜ日本は経済成長ができず、税収も伸びなかったのでしょうか。財政支出伸び率とGDP成長率との関係を見れば、その理由が見えてきます。経済成長が著しい中国は、1997年から2015年まで財政支出を平均約14%も伸ばしてきました。その結果、12%を超える経済成長を実現してきました。各国を見ても財政支出伸び率とGDP成長率は比例しています。つまり、財政支出の伸び率が高い国ほど、高いGDP成長率を示しているのです。この間、日本は財政支出額がほとんど増えなかったわけですから、経済成長しなかったのも当然の話です。

税収も経済成長と密接な関係があります。名目GDPと税収の推移を日米で比較して見てみましょう。2018年の米国の名目GDPは1990年時点の約3・5倍、税収も当時の3倍を超えています。GDPの成長に、税収が押し上げられたと見ることが出来ます。日本はどうでしょうか。名目GDPも税収も1990年時点とほぼ変わりません。GDPが伸びなかったために、税収も増えなかったということです。

米国と同様に経済が成長し、税収が伸びたと仮定すれば、現在の一般会計税収は約180兆円です。人口減少下の日本が米国と同じ水準で経済成長を実現できたかという疑問は残りますが、少なくとも今年度の一般会計予算の約101・4兆円を全て税金でまかなっても、十分にお釣りがきかずに不足です。



「のない日本」の危機― 大石久和氏

（財団法人全日本建設技術協会 会長）



歳出削減と消費税増税の果てに

生産年齢人口がピークを迎えた1995年は、日本が米国経済に最も肉薄した年でもありました。この年の日本の名目GDPが世界全体に占めた割合は約17・5%。当時の日本は間違いなく経済大国でした。しかし、その後、その世界シェアは下がり続け、2017年時点で6・1%となりました。経済力こそ日本の生命線であるのに、その力は年を経るごとに弱体化し、国際社会での発言力も低下していくばかりです。

継続的に物価が下がり続ける「デフレ」の進行もこれに拍車を掛けました。デフレは国民経済に深刻な影響を及ぼす現象であることは、企業経営者

の立場で考えるとよく分かります。デフレが進み、自社製品の単価が下がると、経営者はそれ以上に経費を削減する必要に迫られます。結果、社員の賃金が下がり、勤労者の貧困化が進み、税収は増えません。これでは国民経済は回りません。

振り返ると、米国連邦準備制度理事会（FRB）のグリーンズパン議長（当時）が、日本は本格的なデフレ状態を経験していると発言したのが1995年でした。くしくも同じ1995年、日本の武村正義大臣（当時）は「財政危機宣言」を発しました。以来、日本は歳出削減と消費税増税に力を注ぎましたが、それによって財政再建が実現したかという点、結果は逆になりました。1995年に累計、約225兆円だった公債残高は、今年度末で約900兆円（見込み）にまで膨れ上がっています。

長きにわたる歳出削減による日本の国力の低下は、さまざまなデータから確認することができま。1995年には659・6万円だった世帯平均所得は、2016年には560・2万円に下がりました。1995年度には約60万世帯だった生活保護世帯数も、2017年度は164万世帯を超えました。金融資産を保有していない世帯の割合は、1987年にはわずか3・3%でしたが、2017年には31・2%にまで跳ね上がりました。日本の高等教育に対する公的支出も、GDP比でOECD加盟国平均の半分以下というレベルです。日本は各国との競争に打ち勝つために、お金や手間を十分にかけた、質の高い教育の実施こそが不可欠であるはずなのに、国は教育への公費支

出を抑制し続け、家計に依存しているのが実態です。研究開発費も下がり続けています。この10年間の論文数を見ると、中国が124%増であるのに対し、日本は13%も減少しました。

社員のスキルアップ・再教育に企業が費用負担する割合も、日本は世界最低レベルです。雇用形態も2017年の非正規雇用者数は2036万人と雇用者全体の37・3%にまで拡大しています。また、米国のギャラップ社が「熱意あふれる社員」の割合を国際的に調査したところ、日本はわずか6%と、世界139カ国中132位という結果となりました。

質の高いインフラ整備を目指して

日本は未来への投資を怠り、財政再建、消費税増税にひた走りしました。そして、自由化、民営化、規制緩和を進めてきました。しかし、この約20年間の動向を見ると、このやり方では経済は成長しないし、税収も伸びない。デフレに沈んだまま国民も豊かにならない。そのことがはつきりしました。

ではどうすればよいのでしょうか。「質の高いインフラなくして経済成長なし」「生産性向上なくして経済成長なし」「経済成長なくして財政再建なし」。これが私の持論です。

インフラ（インフラストラクチャー：infrastructure）とは、「社会を下から支える基礎構造」という概念で、経済発展を促進する基盤として欠くことができないものです。事実、各国の指導者がインフラ

を重視し、多額の投資をしています。インフラを整備することで、物やサービスが活発に回り、生産性も向上し、経済成長や財政再建が成し遂げられるのです。

日本にも成功例はたくさんあります。都心から約40〜60km環状に連絡する圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の整備効果はその典型です。まだ全線開通には至っていませんが、現時点においても、沿線自治体の大型物流施設の立地件数、それに伴う従業員数、税収が飛躍的に増えていきます。

しかし、そうした明確な効果があるにもかかわらず、日本の公共事業関係費は1998年の14.9兆円（補正後）をピークに下がり続けています。政府支出の「公的固定資本形成費」はGDPを構成する大きな要素です。各国が軒並みこの費用を増やしている一方で、日本の2016年時点の同形成費は、1996年時の6割弱という結果でした。

私はインフラとは、過去からの仕送りであり、将来への贈り物であると考えています。インフラが整備されることで、私たちの世代ももちろん利用することができますが、それを一生にわたって使えるのは、これから生まれてくる子どもたちです。次世代の人間こそ、フルに活用できるわけですから、まさに次世代への贈り物といえるでしょう。

歴史を振り返ると、江戸時代の初め、約60年の年月をかけて、江戸湾から銚子へと流路を変える利根川東遷事業が行われました。現在の東京が中小洪水から免れることができてきているのは、この大規模工事のおかげです。

東京の山手線が環状運行されたのは1925年

のことです。当然のことながら工事費用を負担した当時の人は既にいません。しかし、その恩恵を受けて、私たちは山手線を利用できています。

そう考えると、私たちの生活は、過去からの仕送りで支えられていることが分かります。そのわれわれが、いくら財政が厳しいからといって、将来世代へ贈り物をしない自由を許されるはずはありません。

インフラは国民の生活を支える基盤

インフラは国民生活を支える根幹的基礎でもあります。自然災害から暮らしと命が守られるのもインフラが整備されているからです。特に日本は災害リスクの高い国です。首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内の発生確率の高さを見ても、それは明白です。

私がお会を務めた土木学会でも昨年6月に、南海トラフ地震や首都直下地震をはじめ、巨大災害の被害推計を発表しました。ちなみに、南海トラフ地震の経済被害は1240兆円、資産被害は170兆円、合計で1400兆円以上の被害が出ると見積もっています。また、近年は異常気象による豪雨、洪水、大渇水などの被害も多発しています。こうした日本が抱える危機への備えを進めるためにも、防災インフラの整備は欠かせません。

同時に、インフラは一国の経済競争力を保障し、経済を成長させるエンジンでもあります。インフラを充実させて、競争相手国に對しどれだけ比較優位を保つことができるかが問われているの

です。しかし、今や日本のインフラは各国に比べて脆弱です。

例を挙げれば、高速道路のおよそ3分の1は、正面衝突の危険がある暫定2車線で、時速70kmでしか走ることができません。港湾も同様です。最大級のコンテナ船が接岸できる18m水深のバースは横浜港に一つあるのみです。また、集中的な豪雨がこの30年で約2倍に増えているにもかかわらず、主要河川の堤防整備率は約67%、予算はこの20年でおおよそ半分以下になりました。日本はインフラ後進国へ転落したといっているでしょう。

こうした傾向を変えていかなければいけません。国としての競争力を高めるためにも、特に交通インフラは重要です。先ほど、「生産性向上なくして経済成長なし」と申し上げましたが、生産性



は移動速度の向上によって高めることができます。主要国の都市間連絡速度を見ると、ドイツは時速95km、フランスは時速96km、イギリスは時速80kmなのに対し、日本は時速60kmです。諸外国に比べて圧倒的に遅いことが分かります。さらに、このことの意味をより明らかにするために、180km先に車で行くとすると、何時間かかるか、計算してみましよう。ドイツは1.9時間と、2時間足らずで目的地にたどり着くことができる一方で、日本は3時間を要します。日本の物流環境は他国に比べていかに非生産的であるか、理解できるでしょう。

そもそも、高速道路の制限速度自体も、日本は他国に大きく後れを取っています。ポーランドやイタリア、フランスなど多くの国は、高速道路の制限速度を時速130kmに設定しています。これに次いで、米国やカナダやスペインは時速120km。そして、オーストラリア、スウェーデンは時速110kmです。日本が制限速度に設定している時速100kmは国際的には最も遅い部類に入ります。

課題は多いですが、まずは、高速道路の暫定2車線の改善から始めるべきです。暫定2車線は地方にこそ多くありますから、それを早期に4車線化し、移動速度を高める。これは地方を元気にすればいいけません。

今こそ5カ年計画の策定を！

災害時に地域の孤立化を防ぐためには、広域的

な道路ネットワークの形成も必要です。東京から青森まで、高規格道路を使って移動できるルート数を見てみましょう。2017年にはわずか52通りしかありませんでしたが、ここ数年の工事の進展に伴い、現在は256通りまで拡大しました。今後、太平洋側の復興道路・復興支援道路や日本海側の日本海東北自動車道など、計画通りに道路整備が進むと、1万4240通りで結ばれることになりました。このように、平常時の交通需要だけに捉われず、災害時の人流・物流をどう確保するのかという視点で、交通インフラを整備することも極めて大切になってきます。

かつてわが国には10年後の国土の形を見据えた全国総合開発計画がありました。これに整合した道路整備五箇年計画などが作られていました。しかし、こうした中期計画は財政の硬直化を招くという理由から、年度ごとの予算要求に切り替えられました。例外的に現在の国土強靱化は3カ年の事業に位置付けられていますが、私はこれを5カ年計画にしていく必要があると考えています。いつ、どこで、何を、いつまでに、いくらの費用で完成させるのかを明示することは納税者への説明責任でもあります。

その際、かつてのように道路・河川・港湾などの事業別の計画にするのではなく、地域を主体にした計画にすることが重要です。すなわち、5カ年間のインフラ整備によって、地域の移動や輸送の効率がどのように向上し、市民の暮らしがいかにか変わるのかを明らかにする必要があります。この5カ年計画ができるメリットは極めて大きなものが

あります。行政、一般企業、建設企業いずれもが、先を見据えた取り組みを計画的に進められるようになるからです。

平成は緊縮財政の時代でした。それが経済の停滞を招き、税収の伸びを抑制しました。結果的に国民の貧困率も上がりました。であるならば、令和の時代には、積極財政による経済成長と税収増、そして何よりも豊かな国民の暮らしを目指して、ぜひ新しい挑戦をしようじゃありませんか。最後にそのことを申し上げて、私の講演を終わらせていただきますと思います。ご清聴、ありがとうございました。



市政

令和元年8月号