

日本再生に向けて 新たな成長モデルの構築を



愛媛大学 防災情報研究センター 教授
木下 誠也

世界経済の後退で閉塞感が拡大し、高齢化社会に突入したわが国は長引くデフレに苦しんでいる。各国が金融緩和を進めつつ、競って戦略的インフラ整備を進めるなか、わが国がデフレから脱却し、予想される世界規模のバブル崩壊の後に勝ち残るためには、インフラ投資を中心とする新たな成長モデルの構築が欠かせない。

1. 成長が止まった日本

バブル崩壊後、わが国の経済は長期にわたり停滞を続けており、内需の持続的拡大に伴う成長経済を実現するに至っていない。需要の減退は供給過剰から物価の下落を引き起こし、1998年以降は名目GDPが減少しはじめるというデフレ経済に陥っている。

橋本政権下で1997年の緊縮財政が不況をもたらしたのに対し、小渕政権は1998年から積極財政に転換した。しかし、2000年の森政権に続き、2001年から2006年まで続いた小泉政権でまた緊縮財政へと転換し、財政悪化とデフレ不況が継続した。

1997年から2007年までの10年間、日本は主要7カ国のなかで唯一GDPが伸びていない。1997年以降、名目GDPは増えず、デフレにより実質GDPだけが増大した。また主要7カ国

のなかで、わが国のみ雇用者報酬が減っている。日本だけが、経済成長から取り残された状況にある。

そして、2007年のサブプライム危機、2008年のリーマン・ショックで海外需要が低迷すると、実質GDP成長率などの経済指標は日本が主要国の中でも最大のマイナスとなった。さらに、2011年、事実上のギリシャの財政破綻に端を発した欧州債務危機、慢性的な米国の財政悪化など、ここ数年の間に世界経済を揺るがすような出来事が次々と起こっている。その影響はわが国にも及び、円の対ドル為替レートが戦後最も高い水準で推移した。

わが国は、麻生政権による経済危機対策などにより、ようやくリーマン前の水準に戻ったところで、2009年政権交代の後の公共事業費大幅削減といったマイナス要因に加え、3.11の東日

本大震災に見舞われた。震災ショックから供給面が立ち直っても、日本経済は円高やタイの洪水など海外要因で足を引っ張られた。

日本の2011年度の貿易収支は、1980年以来31年ぶりに赤字に転落し、さらに2012年度上半期(4～9月)の貿易収支の赤字は3兆2,190億円に拡大した。これは、2011年度の上半期に比べて9割の増加で、半期ごとの額では、過去最大の赤字となった。

これには、尖閣諸島問題をめぐって日中関係が悪化したことも大きな要因となった。対中輸出は、2012年6月以降連続して対前年で減少しており、中国国内で発生した反日デモや不買運動の影響を受け、2012年9月の対中輸出は14.1%減、10月は11.6%減となった。

国民は、経済が縮小すると支出を減らすことになり、国内の需要は減退する。年金制度に対する不安のため、減少した収入から老後のための貯蓄に回すことになる。企業の投資も減退していく。

日本では巨額の政府の債務が問題となっているが、これは、歳出面では高齢化に伴う社会保障費の増大が大きな要因となっている。歳入面では、デフレによる税収減が影響している。国の税収は1990年度の60兆円をピークに、バブル崩壊を経て40兆円台まで低下し、2007年度はいざなぎ超え景気で51兆円まで回復したが、その後、再び40兆円前後まで低下した。

2. デフレ克服策

わが国のデフレは、超高齢化社会への突入で、おカネを使わない高齢世代の人口比率が上昇していることが大きな要因である。さらに、人口構成が高齢層に偏っていくわが国では、高齢者への社会保障を現役世代が支えられるかどうかという、社会保障制度の将来に対する不安感が

国民の消費意欲を低下させている。不安を払拭できるような将来展望を描くことが、デフレ克服には欠かせない。

また、グローバル化により、世界的な賃金競争となり、日本など先進国で賃金に対する下方の圧力が加わり、それが所得の低下や需要の減少を通じてデフレ体質をもたらした。

これらの要因は、いずれも中長期的に続くものである。日本経済は今後も、中長期的にデフレ経済が継続することが懸念される。

GDPの8割以上を長年内需に依存してきた日本では、外需頼みには限界がある。いま必要なのは内需を拡大することであろう。まず、国債の発行などで資金調達することができる政府が、未来への投資を拡大し、続いて民間部門における投資を促し、さらに高齢者の保有資産を支出に向かわせる成長モデルを構築することが必要である。

借金がこれ以上増えると財政が破綻するとの議論があるが、日本国債は95%を日本人が保有しており、国外からおカネを借りている状況とは次元が異なる。しかも、日本国債は自国通貨(円)建てなので、いざとなればおカネが刷れる状況にある。対外純資産253兆円という世界の債権国であるわが国が、財政破綻だからといって、慌てて海外へと逃げ出す資金は物理的に存在しない。むしろ有事においては、通常は日本から海外へ貸し出されている資金が国内に戻ってくる。東日本大震災の際に円高となったことが、それを実証している。

ヘッジファンドが大規模に空売りを仕掛ける可能性があるとの意見があるが、ヘッジファンドの経営状況はサブプライム危機以降良好でない。リーマン・ショックを経て規制強化の方向にあることから、そのような行動をとることは考えにくい。

近年の財政状況悪化の主な原因は、社会の高齢化の進展に対応する財政構造への転換を怠ってきたことだ。膨張する社会保障費を税収で賄えず、赤字国債が累増していることが問題である。社会保障と税を一体的に改革し、社会保障で身動きが取れなくなった財政を立て直す必要がある。高齢者の資産がフローとして支出されて福祉を補うなど、将来への不安を解消する仕組みの構築がぜひとも必要である。

3. 勝ち残りを賭けた世界競争

世界経済の景気後退で閉塞感が拡大している今、各国は新たな成長モデルを構築するため、戦略的なインフラ投資に凌ぎを削っている。

アメリカでは、インフラ整備の必要性が認識されており、今回の大統領選においても民主・共和の両党の対立軸となることはなかった。アメリカでは、1980年代はじめまで、道路橋の老朽化による崩落、損傷、通行止めが相次いだことが問題となり、1980年代半ば以降は、戦略的に道路整備の投資を拡大してきた。

オバマ大統領自身、2009年1月の就任演説では、道路や橋などの建設の必要性を強調し、その後、毎年1月の一般教書演説の中でもインフラ整備の重要性に言及している。25年以内に80%のアメリカ国民が高速鉄道にアクセスできるようにするとともに、道路や橋の修復に対する取り組みを倍加させるなどと発言している。

アメリカでは、州間ハイウェイをはじめとする陸上交通ネットワーク整備に2004～2009年度の6年間に総額2,864億ドルをあてるというSAFETEA-LU法がブッシュ政権下で制定されていた。オバマ政権になって、これを2012年9月末まで延伸してきたが、財政状況の厳しいなか、これに代えて10月より、新たに2013～2014年度の2年間で計1,050億ドル超を陸上交

通ネットワーク整備にあてるとするMAP-21法を施行している。

これは、輸送の効率化・交通事故の減少・渋滞の軽減につながるだけでなく、建設産業界の300万人の雇用確保に貢献するとして、民主・共和両党の多くの議員に支持され、交通政策に対する国民の信頼が回復したといわれている。

ヨーロッパでは、冷戦後の東西ヨーロッパの統合促進と経済の活性化をめざして、高速鉄道網と高速道路網を再構築するトランスヨーロッパネットワーク(TEN-T)の整備を、EUの重点施策として位置づけている。

中国は、1990年代後半から高速道路の整備を加速し、近年は1年間だけで日本の高速道路の総延長(約8,000km)に匹敵する整備が続いている。2011年末には総延長8万5,000kmとなり、世界第1位であるアメリカの10万kmに達するのは目前となっている。

4. 世界恐慌後の生き残りを見据えて

これまでペーパーマネーに支えられた世界の経済システムは、サブプライム・バブルが崩壊した時点でほぼ限界が見えていた。それでもなお、先進各国は金融緩和を続け、余剰資金を市中に放出している。実態経済にはほとんどおカネは回っていない。そして、このバブルが崩壊すれば史上最大の恐慌が待ち受けているといわれている。史上最大の暴騰があれば、史上最大の暴落がやってくると考えられる。現在では、世界のどこかで発生した危機は瞬く間に各国に伝播する。

史上最大のバブルが崩壊した後に、どのような経済・社会システムが構築されるのかは定かではないが、これまでと異なる新たな価値観が生まれることになるであろう。自然再生エネルギーの開発をする、流域圏単位である程度自給

自足の生活を目指すようになるなど。今のうちに、地に足のついた実態経済を発展させるよう、こうした新たな分野に投資をしていけば、新たな時代にわが国が勝ち残り、国際社会で重要な位置を占めることが可能になると思われる。

5. 新たな成長モデルが起死回生の道

日本が世界に伍していくためには、新しい成長モデルを構築することが必須である。世界経済の景気後退で閉塞感が拡大している今、デフレを克服し成長モデルを実現するには、公共部門がリードして災害に強い、競争力のある国づくりが必要である。

日本は自信を持って、震災からの復興を果たすと同時に、迫り来る「首都圏直下地震」「東海・東南海・南海地震」や、異常気象による風水害に備えて、災害に強い国づくりを実現しなければならない。さらに、国際競争を勝ち抜くよう、わが国の生産性向上に資する道路をはじめ、陸・海・空の基幹的交通網を構築するなど、戦略的なインフラ整備を効率的に推進しなければならない。

もう一つは老朽化したインフラの更新だ。全国の橋長15m以上の橋梁の築後50年以上の割合は2011年時点で9%であるが、20年後には53%になると見込まれている。2012年における橋長15m以上の地方公共団体管理の通行止め橋梁数は、4年前に比べて1.8倍の217橋となった。インフラの維持管理・更新費用は、2030年頃には2010年の2倍になるという推計もある。

将来に向けて真に必要なインフラを後の世代に残すために、建設国債を発行することは何ら批判されるものではない。それを賄えるだけの莫大な金融資産ストックが日本には蓄積されている。日本には、官民合わせて2,800兆円の金融資産があるといわれている。これを生産的な投資に回すことが課題だ。民間の活動領域を開

き、経済活動を促すような戦略的な政府投資は、積極的に推進すべきである。

政府インフラ投資に次いで、住宅投資などの民間建設投資を拡大することが期待される。わが国の住宅については約1,150万戸、建築物については約120万棟が耐震性が不十分と推計されている。近年の経済状況の中で、その建て替え需要がなかなか顕在化していないが、耐震・免震構造への建て替え支援策を講じれば、需要を発現する大きな効果が期待できる。

さらに、高度な医療技術や多様なニーズに対応する医療・介護サービスなどの提供を拡大することにより、高齢者の保有資産を支出に向かわせることが考えられる。相続税負担に悩んでいる高齢者に無利子の国債を買ってもらい、その代わりに相続税を免除するという「相続税免除の無利子国債」の発行を提唱する声がある。高齢者の金融資産を消費に回す方策として、一考に値するものだ。

総需要が生産能力に満たないデフレギャップ状態が続くと、いずれ生産能力そのものが使われずに劣化していく。成長力の低下と国力の全体的な衰退につながる。将来の成長基盤の強化につながるような実需に即して、需要の拡大を図ることが重要だ。

日本が将来の展望を失っていることが、社会の閉塞感と不確実性を増大させ、成長の停滞をもたらしてきた。人々が安心して支出を拡大できる環境づくりができていない。新たな分野を切り開く投資が日本でもっと活発に行われ、経済活動が拡大するためには、多くの日本人の将来に希望を与える成長モデルが描かれる必要がある。それがあってこそ、いまの日本の閉塞状態からの脱却が可能になる。日本再生に向けた成長モデルの実現を可能にする「インフラ整備が推進される」ことを期待したい。