

橋梁新聞

[ビュー]第1号

View

2009年2月24日 発行
発行元 株式会社橋梁新聞社
取材・編集 根津寿子

雇用の即効性か、財政の建て直しか

新たな価値への投資か—問われる公共事業

米国に端を発する金融危機が世界を席卷。世界規模で回復に向けた経済対策が組まれている。

米国は史上最大の総額7870億ドル（72兆円）の景気刺激策を計画。ブッシュ前政権が昨年実施した景気刺激策の約5倍の規模。国内総生産（GDP）の約6%に相当する。30年代の大恐慌期、ルーズベルト大統領が打ち出したニューディール政策関連では1～2%程度とされ、これを上回ったといわれる。総額の7割は、1年半で使い切る方針。2年ほどで350万人の雇用維持・創出をねらう。対策全体の3分の1に当たる約2800億ドルは減税。公共事業関連は全体の4分の1を占める。

インフラ関係は、雇用創出効果を期待する橋や道路、高速鉄道、ダム、高速ブロードバンド通信網など、科学振興も含め1200億ドル（11兆9000億円）を計上。

21世紀対応の環境・エネルギー対策「グリーン・ニューディール」の一環では風力や太陽光発電などの代替エネルギーの生産力を3年間で2倍にする計画を含むエネルギー対策に375億ドルを充て、緑の雇用増強をねらう。

日本は08年度第1次、2次補正、09年度予算などで約75兆

円規模の景気対策を予定。

2次補正は景気対策などに約5兆円。公共事業は地方自治体に配る臨時交付金（6000億円）、自治体による雇用創出（4000億円）など。09年度予算案の国交省関係は2次補正の1805億円の公共事業関係費を足すと5兆2304億円となり、前年度比0.8%減に留まる。

波及効果は。政府は2次補正「地域活性化・生活対策臨時交付金」で、総額6000億円のうち建設分野に4800億円配分すると3万3000人の雇用が見込まれると試算。自民党の国土交通部会で国土交通省は、1兆円の公共投資で約13万6000人の雇用創出が見込まれるという政府試算を踏まえ、一連の公共投資で210万人の雇用が期待できると試算を示した。

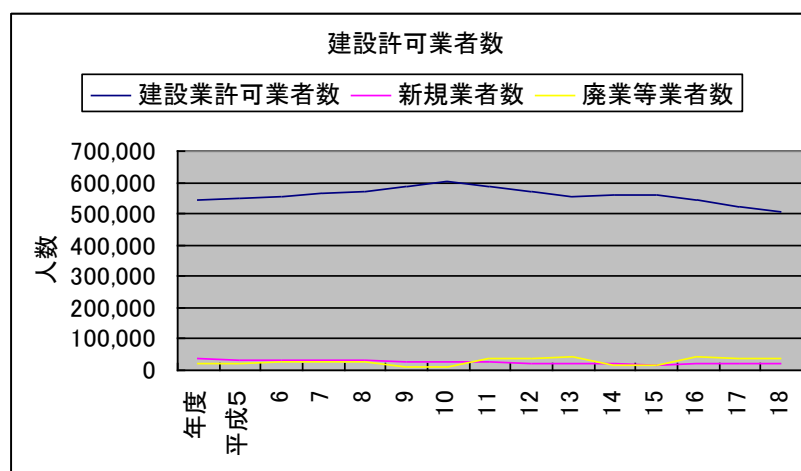
米国の09会計年度の財政赤字は景気対策負担分を除いてもGD

Pの9%超にあたる約1.3兆ドルと米政府関係者は予測。景気対策などを含むと2兆ドルに迫る可能性が指摘される。景気対策の一方で、オバマ大統領は有識者による「財政規律サミット」を設置、今後4年間の財政改革で13年度には赤字をGDP比3%に相当する約5330億ドルまで改善させる方針も打ち出している。

日本は、国債の発行残高は09年度末に581兆円に達する見込み。国・地方などの公的債務残高はGDPの1.7倍を越える。財

政規律重視派といわれる与謝野馨財務・金融・経済財政担当相は景気対策で従来型公共事業を懸念する。雇用の即効性はあるといわれる従来型公共事業。だが、その雇用は事業を続けると維持できない。92年夏から00年秋まで、景気対策の事業規模は計127兆円に達したが、効果は薄かったとする批判は多い。

今、公共事業に何を求めるのか。公共事業において国民が納得する合理性とは何か。公共事業について各氏に聞いた。



国土交通省資料より橋梁新聞社作成

今、考える公共事業

今、何が求められているのか。国民が納得する合理性とは

市民事業の時代へ転換を

—法政大学・五十嵐敬喜教授

世界金融危機で株価下落、成長鈍化に見舞われている。こうした場合に打つ手は、金利を下げて市場にマネーをまわし経済活動を活性化することと、公共事業を拡大することだといわれる。

ただ、日本においては問題がある。公共事業は2つに分けて考えねばならない。ダムや道路など従来型の巨大公共事業と、老朽化や災害対策そして福祉など必要な公共事業だ。私はこの必要な公共事業を市民事業と呼ぶ。これが本来の公共事業の姿だ。

昨春、道路特定財源の議論が沸いた。大多数の国民が従来型の巨大公共事業を問題視し、ノーと言った。ところが、依然として官僚は従来型公共事業をやろうとしている。景気対策でこれをやるならムダの上にさらにムダを重ねる。私の専門の政治学からいうと、今

の官僚は切り替えが出来ない。

一方、市民事業をやるなら国民も大賛成だろう。オバマ米大統領もグリーン・ニューディールと言っている。日本も政権交代が起き、従来型の公共事業をやめて市民事業をやる、そういう時代が来たと考えられる。福田内閣は道路特定財源を一般財源化すると言ったが、麻生政権は逆戻りしているように見える。国民の圧倒的多数は道路でなく福祉や医療に使える一般財源化を望んでいるというのだ。こうした現状を見ても、率直に言って自民党は公共事業に関して限界に来ている。

従来型の道路整備をやめることは地方の切り捨てだという声があるが、これは逆だ。ストロー効果といって、道路を作れば作るほど地方は衰退する。田中角栄は日本列島改造論で従来型公共事業の礎

を作った。道路ネットワークを重視し、張り巡らすことで東京の利便性を新潟でも享受できるという考えだ。理想的だが、実際は人や活力が都市に吸い取られた。

日本は80年代初め、舗装率も高速道路延長も欧米を抜いて世界トップに立った。国際標準のデータに立脚すれば、道路はもう充分足りている。ネットワークが満たされてくれば、新路線が開通してもその効果は薄れてくる。逆に建設費は初期より上がっているわけだから、B/C（費用対効果）は分岐点の1.2を下回る。

こうした巨大公共事業は将来にわたり国民の負担になる。ルーズベルトがニューディールをやり、田中角栄が新幹線をひいた。何もないところに作るのだから当然乗数効果はあった。だが今は成熟都

市国家だ。従来型の景気対策をやっても、乗数効果は小さい。

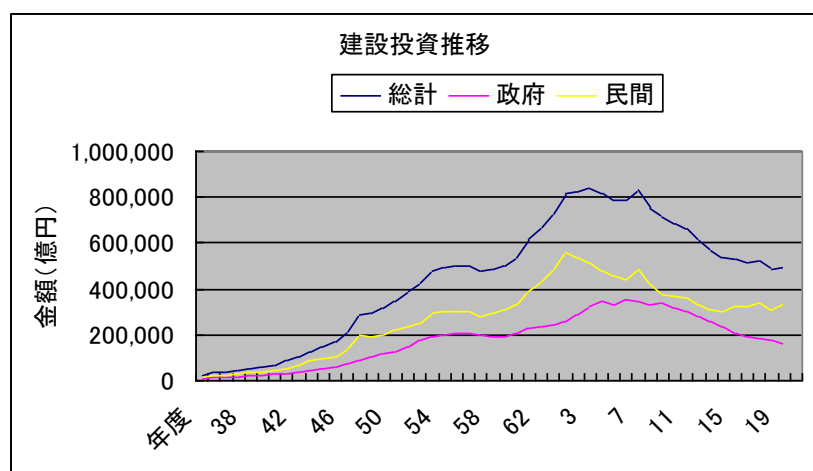
オバマ大統領のグリーン・ニューディール政策は、老朽化で危険なインフラの改修を言う。米国民だけでなく人類に枠を広げても納得いく合理性がある。日本も必要な公共事業こそをやるべきだ。

日本は戦後、橋や道路、ダム、学校、病院などに恐らく1000兆円くらい投入した。耐用年数は構造物によって30、50、100年。寿命が来て同じモノを作るには1000兆円いる。人口減を折り込んで8割掛けしても何百兆円。このサイクルは永遠に続く。つまり市民事業は永遠に続く。ムダな大型公共事業などムリに作る合理性などないのだ。(談。1/21取材)

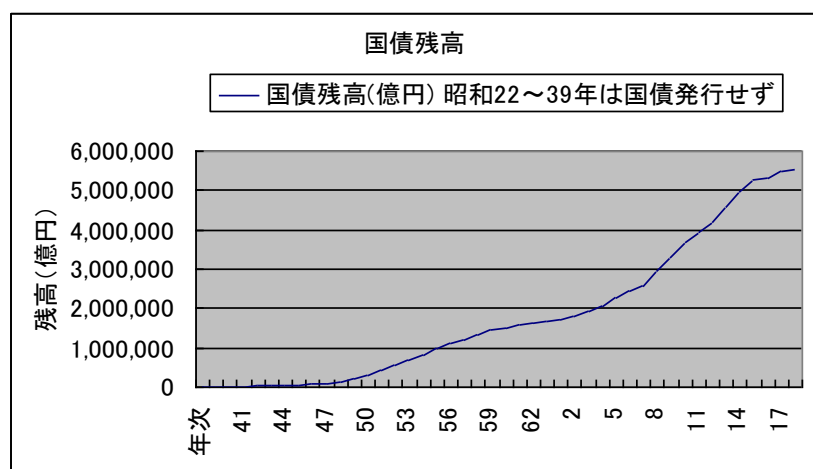
建設分野もグリーン・ニューディール構想を

—カリフォルニア大学・篠塚正宣教授

景気刺激法案が議会を通過した。 焦点は雇用創出、国内実質産業活



国土交通省資料より橋梁新聞社作成



財務省資料より橋梁新聞社作成

性化、金融システム再構築のための公的資金投入と考える。大統領就任式翌日、ガイトナー財務長官の上院公聴会があった。証言に具体性がなく、膨大な資金の収集方法、その返却方法、インフレ懸念など基本的な問題へ言及しなかったといった点で好感されたいとはいえない。事実、証言直後から現在まで、ウォールストリートはどうだったか。株価低迷が続いている。大統領選時から声高に主張していたインフラの再建設はどうか。政治的な背景として即効性のある失業者対策であることが求められたことから、官民共に建設関連組織では、橋梁や道路の補修、あるいは新設で、景気刺激法案発行と同時に補助金の申請が出来るよう段取りを万全にしていたといわれる。

例えば、ミズリ州では法案成立後180日以内に34の交通関係事業を10400人の雇用をもって実行できるというように。そして資金の取り合いも各州知事間、州内市町村間で始まっている。

景気刺激法案では大学の研究費にも資金が配分されることになった。大学間でも資金取り合いの感だ。雇用促進のため、資金は早く使わないと政治的にはまずく、通常の手続きよりも早く研究費は付くが、研究でそれほど人が雇えるとは思えない。ただ、研究のスピードを上げ、中長期的な成長分野の創出、産業育成、雇用創出へとつなげる研究成果を早めに出すことには役立てられるだろう。

補助の対象は自然、社会、科学、医療など広範囲で、エネルギーや地球環境といった目下人気の研究テーマがインフラよりずっと研究費が取りやすい。

建設分野についていえば、グリーン・ニューディールの構想を早くまとめるための研究は有効ではないか。最新のセンサーと通信技術を発展させ、道路のように大きく広がりをもったシステムの全体をモニターする技術の開発などだ。こうした技術こそミネアポリスのような大橋梁の突然死を防ぐことが出来る。(談。2/23取材)

先の文化つくっていくこと必要

—猪瀬直樹氏

オバマ大統領は公共事業をやると言っている。アイゼンハワーが高速道路建設を進めたのは50年代、ニューディールの流れも含め、今ちょうど橋が古くなり落ちる危険性が出てきた時期だからだ。だが日本は橋が落ちる時期でない。もちろんメンテナンスやバリアフリーはやらねばならないが。

グリーン・ニューディールと言うように、オバマ大統領の景気刺激策は従来型公共事業というより環境技術が柱。一方、電気自動車などでのCO2削減のビジネスモデルは日本が先行している。省エネ型のエアコンなどもそうだ。日本は環境技術大国。先に行っている。今、日本こそグリーン・ニューディールではないか。

従来型の公共事業で道路を作り、橋を造り、農林土木もやり、整備はほぼ終わったと思う。世界の地方債を買い集める仏クレディ・デキシア銀行の東京支店長と合った際、日本の地方のインフラ整備は驚くほど進んでおり、800兆円にのぼる日本の借金のうち200兆円は地方分とする地方疲弊の指摘はあるが、地方債の購入は十分商売になると評した。GDP世界2位の国がそれなりの予算を使って「均衡ある国土の発展」をやったわけだから、確かにすごい。橋も道路もいいものが出来ている。

今後はむしろ、これら出来ているものを維持修繕していくことだ。地方自治体も減価償却できる会計制度を整え、保守や維持修繕のコストを見積るようにする。そうすれば適切な時期かつ内容で予算手当てがで、構造物を長持ちさせられる。資源・エネルギー、CO2の観点でも環境にいい。地方分権をもっと進め、権限とおカネを委譲すれば、予算も事業も柔軟になり、ムダが省かれる。

ただ、従来型の公共事業が減るという問題で、クビにするようなことは絶対すべきでない。10年前に670万人だった建設業の雇用は昨年で550万人、今後も需要は減り、10年後は400万人くらいになる。もともと農業者か

ら建設業に移ってきたわけだから、農業経営基盤強化促進法のように腰の引けたやり方でなく、農業への株式会社参入をもっと促すようなことをやれば、建設業の雇用が農業に移り、農業人口を増やし、食糧自給率も上がる。今、減反奨励金を2000億円もムダに使って、耕作放棄地が広がっている。いい意味の補助金、おカネの使い方をやっていくべきだ。

環境技術が高いといっても太陽光発電などは、日本は補助の打ち切りや売電の仕組みの弱さが響いて、パネル普及が独に抜かれ、水をあげられた。生産も独の環境メーカーがシャープを抜き去った。独では自宅に早く配備した方が売電で得をする仕組み。都もパネル設置の補助金を拡充する。需要が増せばパネル価格も下がる。そうすればもっと設置しようと内需が拡大し産業も育つ。

つまり、これからの社会で、公共事業において国民が納得する合理性とは、従来型公共事業でなく、そうした先の文化を創っていくワイズスペンディングにあるのではないか。そのために公共事業はインセンティブになるようなおカネの使い方をする必要がある。(談。1/26取材)

日本先取り？ 7年前に

グリーン・ニューディール

日本におけるグリーン・ニューディールの先駆けと言えそうな報告がある。平成14年に経済産業省が財団法人エンジニアリング振興協会に委託してまとめた『産業・社会資本構造物に係る廃棄物のリデュースのための高度維持管理・メンテナンスシステムの構築』だ。

約2000兆円にのぼるとする戦後作られた道路や橋、建築物など社会インフラと、エネルギーや製造プラントなど産業施設を長寿命化させる意味を示すが、もう一步先に行く。メンテナンスで構造物の現在価値を上げるというメカニズムを示し、メンテナンスによる新たなビジネスモデルをつくることで、市場のカネの流れから、行き詰まった従来構造を変えるというものだ。メンテの結果として余寿命の伸びを推定、寿命の幅の部分は保険などでカバーする。

道路を引き続けねば立ち行かない従来の公共事業の経済モデルから転換し、メンテナンス需要で公共事業は急減させずに経済成長をする。環境に配慮し、資源・エネルギー、雇用などのパフォーマンスを高めた歪みのない社会へ、市場主導で転換を図る将来像を描く。

中国は政治的戦略構想がある-長城コンサルタント張佶社長 (元北京市職員)

中国は8%以上の経済成長を標榜してきた。世界で最も米国債を持ち、外貨準備高も1位。09年度以降、世界最速でこの危機から回復することを目指している。

この1月から2年間で4兆元(約52兆円)の景気対策をするといわれる。高速道は最後に残るチベット自治区内へ通すと計画、新幹線も全国に走らせる計画だ。沿岸部には海上橋を多数計画。例えば遼東半島の大連と山東半島の煙台を結ぶ橋など。国民には東北地域と沿海地域との距離が短縮すると話題だ。もしかしたら将来台湾海峡にも橋を架けられることを視野に入れての話題。

つまり、中国の事業は交通対策や景気対策だけでなく、その根底に政治的な戦略構想がある。

鉄道は09年度の投資総額を前年度比2倍の6000億元(7・8兆円)に引き上げ、20年までに総延長5割増しの12万km、投資総額5兆元(65兆円)に。目玉は新幹線をいれて縦横に各7本走らせる「七縦七横」。主要大都市を結び総延長1・6万km。縦は北京を起点に上海、杭州、ハルビンに向かう各3線と杭州～深セン間。横は青島～太原、徐州～蘭州、上海～成都、上海～昆明。(談。1/21取材)