

日本経済の活性化と広域交通社会基盤の再整備について



横田耕治
論説委員
(一社) 日本道路建設業協会
副会長兼専務理事

世界的にも稀有な日本経済の停滞

国民の幸せは、経済力だけによるもので無いことはもとよりあるが、また一定の経済力が無ければ健康で文化的な生活を安定して送れないことも事実である。

日本経済が長期にわたり停滞を続け、失われた 10 年が 20 年になり、世界の経済財政運営の反面教師になって久しい。

この 20 年にわたる経済の停滞が、どれほどひどいことであるのか、残念ながら国民はほとんど理解していない。総務省統計局の世界の統計「国民経済計算」による 1995 年から 2014 年までのおよそ 20 年間の名目 GDP を見てみると、中国の 14.2 倍は別格としてもベトナムの 8.98 倍、タイ 2.4 倍、韓国 2.54 倍などアジア諸国はもとより、アメリカ合衆国の 2.26 倍、イギリス 2.42 倍、東ドイツを吸収し経済統合に苦労したドイツでさえ 1.49 倍に拡大している。開発途上国はもちろんのこと、先進国でも程度の差こそあれ一様に経済は発展し成長を続けている。この中には、一人あたり GDP で日本を上回っていたスイスでも 2.05 倍と順調に増加し、一人あたりでは日本の 2.36 倍にまで増加している。逆にこの間、経済がほとんど伸びていない国を探す方が難しく（国連データより、2000 年から 2013 年で比較）スーダン、ソマリア、北朝鮮など極めて例外的な紛争当事国や国際的に孤立した国のみであり、日本の 0.86 倍という経済状況がどれほど異常であるかがわかる。

それではなぜ、日本のみが経済成長から見放されたのか。この 20 年間の経済財政運営の結果に他ならない。日本が抱えている世界でも稀な高齢化や人口減少社会といったことを想起する方も多いと思うが、実はこの間で人口は若干の増加、生産年齢人口もほとんど横ばいである。人口減少国は、ロシアやハンガリー、ルーマニアなどの東欧諸国であるが、それらの国でも例外なく GDP は増加している。GDP とは、言うまでも無く一国の生産活動の結果であり、各国がグローバルに結びついた今日、一カ国だけが成長しないことの方がよほど不自然なことである。それでは、経済の停滞の要因は何なのか。いくつかの要因が考えられるが、ここでは広域的な交通社会基盤整備の相対的な遅れを指摘したい。

停滞を続けた広域的な交通社会資本整備

バブル経済崩壊以降の政策のメルクマールは日本の遅れた社会経済システムをグローバル基準に改める構造改革とされ、その目玉に行財政改革が取り上げられ 2001 年の省庁再編や財投改革の名の下に道路関係公団や郵政の民

営化が提起された。これと同時に財政健全化を旗印に「無駄な公共事業」といったキャンペーンとともに事業費の大幅な削減が十数年にわたって行われ、近年では最盛期の半分以下の水準にとどまっている。それぞれの改革自体は、それなりの効果を挙げたものもあるが、例えば道路関係公団の民営化に際しては、整備計画で位置づけられている建設路線の凍結や民営化組織の議論が延々と繰り返され、数年間という貴重な時間を浪費せざるを得なかった。

20 年前の日本の経済規模は、東アジア・東南アジアの主要 10 カ国（日、中、台、韓、タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、シンガポール、フィリピン）全体 7.6 兆ドルのうち実に 70% を占めていたが、2014 年には全体が 19.4 兆ドルと 2.55 倍に増加する中で、日本のシェアは 24% を占めるに過ぎなくなっている。すなわち、20 年前には日本の政策を考えるに当たって広くアジア全体を考えるまでもなく国内事情のみを考慮すれば十分事足りており、高速道路の問題も単なる国内問題でしか無かったといえる。然しこの 20 年間に国際経済環境は大きく変わり、日本はアジアの一経済プレイヤーに過ぎなくなっている。衰退する家電業界に代表されるように国内での一貫生産体制が出来た時代から、国際間での水平分業の時代に完全に移行し、その完成品の生産も中国、韓国、台湾といった国の企業と競合する経済環境の中では、国内の輸送環境の良否は、そのまま産業の国際的な立地動向や、国際競争力の優劣に直結する時代に転換しているのである。

日本が無為に過ごしている期間に中国は全国で 12 万キロの高速道路網を持つアメリカをしのぐ高速道路大国と成り世界の工場としての社会インフラとして機能している。また新幹線や港湾、空港といった分野でも同様である。

道路等の社会資本は、経済活動を効率化し、地域の経済活動ポテンシャルを向上し新たな企業立地に貢献するが、便益では一番重要なそうした開発利益について国内経済といった閉じた空間で考察するがゆえに十分評価することができず、限られた時間便益等による B/C で評価するのが通例であり、そうした過小評価が日本の広域的な交通社会基盤の相対的な遅れと国内企業の海外への展開（国内立地の減少）を招来することとなった。

EU でも、一国の交通環境は単にその国の利益だけでは無く多国間の利便や経済活動に大きく影響するため欧州単一交通区域の形成に向けて道路、鉄道、港湾、空港といった広域交通基盤の整備拡充に取り組んでいる。日本は海に囲まれているが、それを超えてアジアはもとより広く海外とのシームレスな広域交通ネットワークを築くことは極めて重要である。特にアジアの経済重心が大陸に移動しているだけに日本海側の高速道路網の一刻も早いネットワーク化をはじめ、国際港湾の重点整備など広域的な交通社会基盤の質も含めた再整備を行うことは、国内問題を越えた国際的な要請であり、近年のインバウンド 2000 万人時代はそのことの現れでもある。マイナス金利時代の今こそ、財政出動をはじめ過剰な民間資金の受け皿として期待されるインフラファンドへの積極的な政策誘導を図るなど国際時代に相応しい広域的な交通社会基盤の形成に励む最大かつ最後の好機である。