

# 公共事業が日本を救う

京都大学 都市社会工学専攻 教授  
藤井 聡

## 自己紹介: 藤井聡

- 京都大学工学部 土木工学科卒業  
現在、京都大学 都市社会工学専攻 教授
- 専門: **土木計画学**(社会科学に基づく土木政策論)  
拙著教科書では、経済学、心理学、社会学、  
政治学、社会哲学に基づく政策論をまとめている
- 学位論文: **行動計量経済学アプローチ**に基づく需要解析
- 受賞: **計量経済分析研究**で、
  - 土木学会論文奨励賞、
  - 米谷・佐々木賞**社会心理学・社会学研究**で、
  - 社会心理学会奨励論文賞
  - 土木学会論文賞
  - 文部科学大臣表彰
  - 日本学術振興会賞等を受賞

## 本日の趣旨

「公共事業が、日本を救う」ということを、まず、

<第一部> 国土政策論  
<第二部> 経済論

の2つの視点から論じ、その上で両者を統一した

<第三部> 国土・経済論

を述べる。

1

3

## <第一部>

公共事業が日本を救う  
「国土政策論」

2

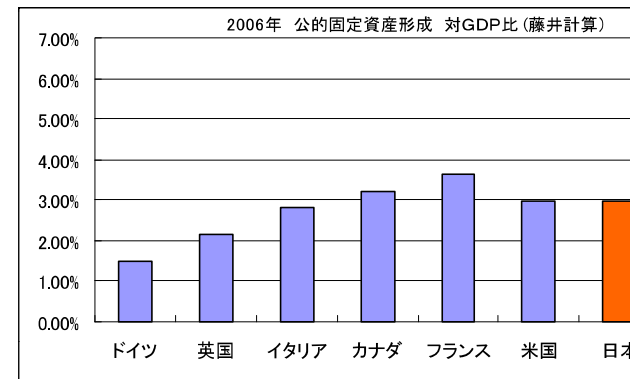
4

# 異質な国、日本？

- しばしば、日本の公共事業政策は、諸外国に比べて“異様”だ、と言われてきた。
- そして、その“異様さ”を改善するために、様々な改革が必要だと言われてきた。

→それが本当なのか、  
客観的に調べてみる。

。。。ということで  
ナショナルアカウンツを調べてみたところ。。。。

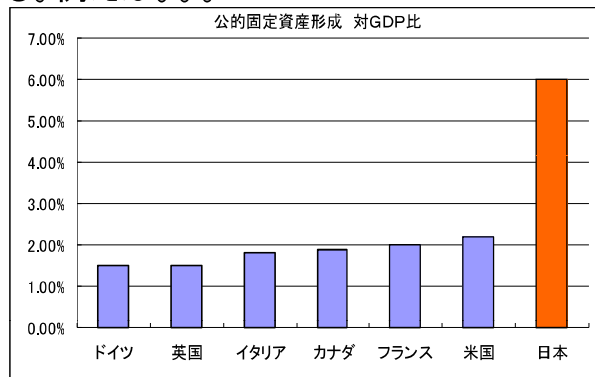


※ 全て、ナショナルアカウンツ2007年度版より作成

日本が“異様”とは、どうやら言えそうにない。

## “日本異様論”は真実か？(1)

- 日本は、公共投資が異様に高いとしばしば言われている。例えば。。。。

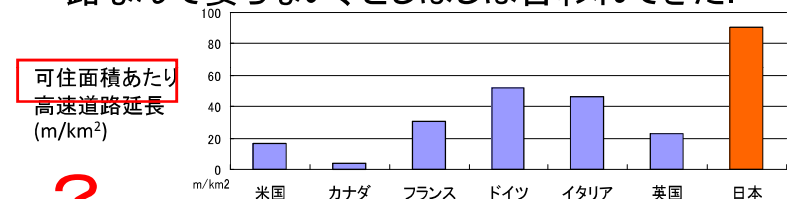


?

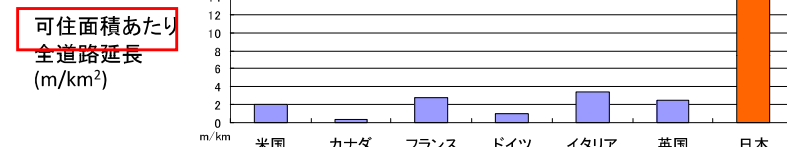
外国はナショナルアカウンツ2007年版、日本は国民経済計算平成16年度から算出  
(五十嵐・小川「道路をどうするか」岩波新書2008年、p109より)

## “日本異様論”は真実か？(2)

- 日本は、狭い国土に道路が異様に多い、もう道路なんて要らない、としばしば言われてきた。



?



(五十嵐・小川「道路をどうするか」岩波新書2008年、p65の報告値をグラフ化)  
(服部「道路整備事業の大罪」洋泉社2009年、のp17にも同趣旨の表あり)

つまり。。。。

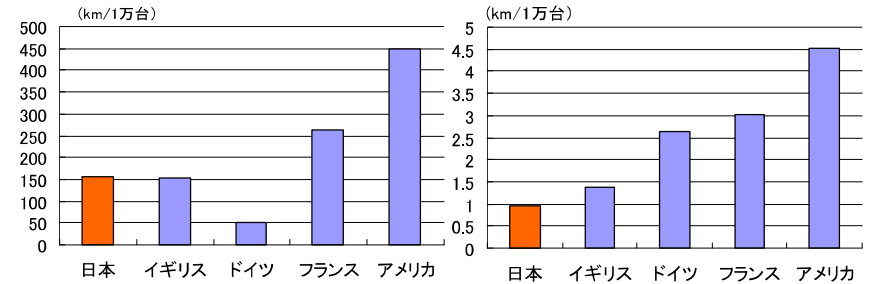
山がちで、可住地の面積が少ない日本で、  
「可住地面積あたり」の道路が長いのは、**当たり前**。

そもそも、道路は、可住地同士を「つなぐ」もの。だから、可住地面積あたり、で評価すること自体、全く**ナンセンス**。

(可住地に作られる公園や下水道などを比較する以外には、用いないのが一般的)

## 道路の“量”はどの程度か？

「利用者数(車両台数)あたりの道路延長」で比較すべきでは？



保有自動車1万台あたりの**道路**の長さ

保有自動車1万台あたりの**高速道路**の長さ

“異様”に道路が多い、訳ではない

高速道路は、先進国中**最下位**

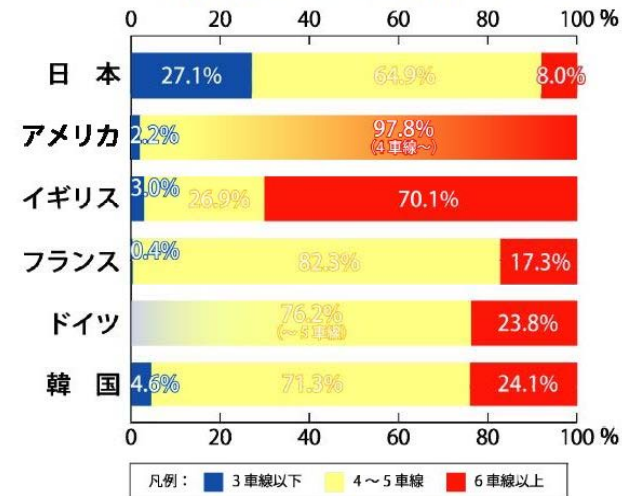
9

11

では、**日本の道路の整備水準**は、  
**実際の所、**  
先進諸国の中でどの程度なのか？

## 道路の“質”はどの程度か？

規格の高い道路の車線数別延長の構成比



道路の“質”も、  
先進国中で、  
**最下位**。

データ出典:  
日本: 道路交通センサス  
アメリカ: Highway Statistics  
イギリス: Transport Statistics Great Britain, DfT  
フランス: Facts and Figures, SARATLAS  
ドイツ: BfMWS (連邦交通建設部) のHSP  
韓国: 韓国国土交通海事情報(2009道路)

規格の高い道路の定義:  
日本: 高規格幹線道路、都市高速道路  
アメリカ: Interstate  
イギリス: Motorway  
フランス: Autoroute  
ドイツ: Bundesautobahn  
韓国: Expressway

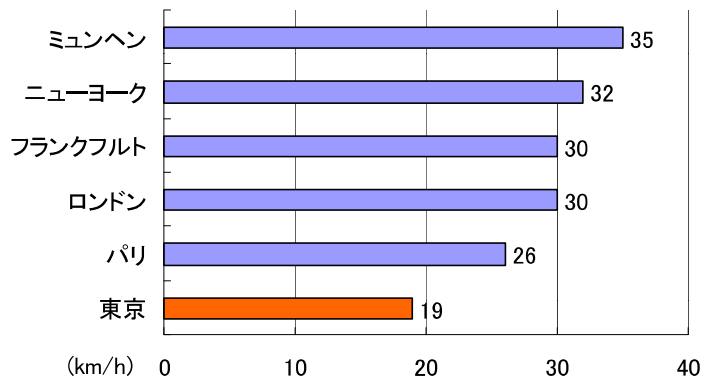
凡例: ■ 3車線以下 ■ 4~5車線 ■ 6車線以上

20

10

12

## 先進国主要都市の平均速度



13

## まとめ

冷静に、客観的に考えてみると.....

日本の道路の整備水準は、

“量” (道路延長) の点からも、

“質” (車線数・速度) の点からも、

先進諸外国に比べて、極めて低い水準にある、

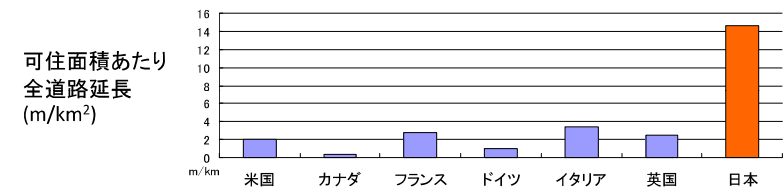
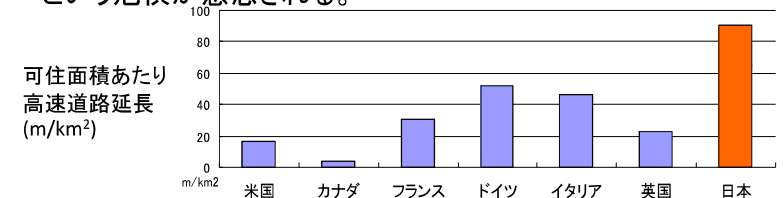
と言わざるを得ない。

14

## にも関わらず.....

様々なメディアで国民に頻繁に紹介されているのは、以下の数字。

それ故、**客観的な情報が、国民に伝えられていない**のではないかと**いう危惧が懸念される。**



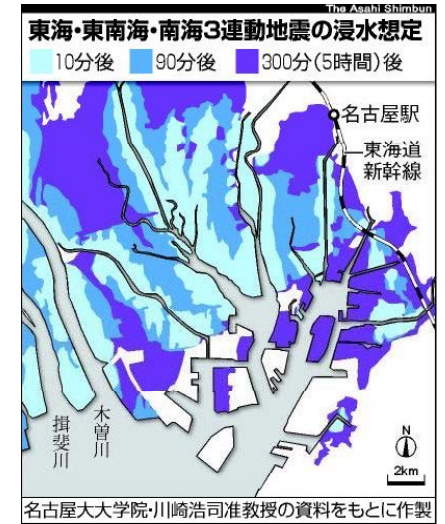
(五十嵐・小川「道路をどうするか」岩波新書2008年、p65の報告値をグラフ化)  
(服部「道路整備事業の大罪」洋泉社2009年、のp17にも同趣旨の表あり)

15

では、どんな公共事業が  
喫緊の課題なのか？

16

# 列島強靱化十年計画



## 「西日本大震災」時の大阪と名古屋の津波被災域

17

17

19

## 「日本の存亡」に関わる巨大地震のさらなる危機

・東日本大震災以前の推計値では....

首都直下型地震 → 30年確率70% (112兆円の損失) ← 東日本大震災の5~6倍  
 東海・南海・東南海地震 → 30年確率50~87% (81兆円の損失) ← 東日本大震災の3~4倍

・ただし、「過去二千年間の東日本太平洋側のM8以上の地震4例中

4例とも首都直下型地震と連動(10年以内)し、

4例中3例が東海・南海・東南海地震と連動(18年以内)。

東日本側		西日本側		首都圏	
貞観地震 (M8.3-8.6) 869年	→	仁和地震 (M8.0-8.3) 東海・東南海 887年	18年後	相模・武蔵地震 (M7.4) 878年	9年後
慶長三陸地震 (M8.1) 1611年	→	慶長地震 (M7.9-8.0) 東海・南海・東南海 1605年	6年前	江戸地震 (M6.1) 1615年	4年後
明治三陸地震 (M8.2-8.5) 1896年	→	-	-	明治東京地震 (M7) 1894年	2年前
昭和三陸地震 (M8.2-8.5) 1933年	→	昭和南海・東南海地震 (M7.9-8.0) 1944-46年	11年後	関東大震災 (M7.9) 1923年	10年前

・早急に対応しないと、「日本国家の存続」そのものが、危機に晒される。

18

18

## (十分に“想定内”の)最悪のシナリオ

- ・これから、数年程度で、東海・南海・東南海地震が発生。  
(浜岡原発における原発事故の併発)
- ・凄まじい混乱の中で、さらにその数年後に首都直下型地震が発生。
- ・国会/政府機能がほとんど停止(=自衛隊の「指揮系統」も壊滅)。
- ・無政府状態のまま、同盟国や近隣諸国が.....

→ 少なくとも、こうならないために何が必要か？  
 を検討し、速やかに遂行することが  
**日本国家の存続のために不可欠。**

20

20

# 列島強靱化10年計画

- ・各種の危機(巨大地震、富士山噴火、第二のリーマンショック、等)に遭遇しても、日本が亡びず、存続できるような「強靱さ」を手に入れるための計画。
- ・「強靱」=resilient =「柳の木」のイメージ  
(つまり、①致命傷を回避、②被害を最小化、③早期回復)
- ・列島強靱化のための八策
  - 1、「防災・減災」のためのインフラ対策 (首都直下型・東海南海東南海対策で約20兆円)
  - 2、「リスク・コミュニケーション」の推進
  - 3、「地域共同体／コミュニティ」の維持と活性化
  - 4、「有事」を用意した「強靱なエネルギー・システム」の構築(原発M9対策・冗長化)
  - 5、企業・工場の「BCP」の策定を義務化すべし
  - 6、「有事」の際の「救援・復旧対策」を事前想定すべし (交通網の冗長化等)
  - 7、日本全体の「経済力」の維持・拡大に努めるべし
  - 8、「強靱な国土構造」の実現 (国会等の移転の議論再燃+日本海側等の開発)

21

21

## 「強靱化」の基本的な考え方

「平時」のための過剰な効率化を避け、「まさか」(有事)を想定し.....

- システムの「二重化」「三重化」 (=システムの冗長化)  
(東北太平洋側の沿岸部だけでなく、内陸部に高速道路があったため早期救援が可能となった)  
(原発の自家発電装置は1つしか無かったので、大事故となった)
- 「備蓄」を増やし、「自給率」を高める  
(今回精油所の稼働率が平時の時約7割だったので精油所が破損しても国内の混乱は最小化された。)
- 「致命傷」に対する徹底的な対策。  
(国会等のより安全な場所への移転 or 地下化 or 耐震強化 等)  
(原発のM9対策・地下化)
- 「諸機能の分散化」(「効率的な破壊」を避けるため)  
(「日本海側」の開発を進め、太平洋側の諸機能を分散化)  
(各企業は、「東京の本社」が破壊されても、事業が継続できるように、西日本にも本社をつくる、等)

これらは全て、「事業仕分け」「構造改革」等の効率化の発想とは、逆方向の取り組み。基本的な考え方を大きく転換しないと、我が国の脆弱化は進行し、国難の危機を乗り越えるための「強靱性」を得ることができない。

22

22

なお、「強靱な社会」は、

ゆとりがあり、繋がりがあり、  
人々は、心の安寧を得ることができる、  
「精神的に豊かな社会」でもある。

「事業仕分け」の延長にある、個別化され、過度に効率化された、「味気ない社会」とは、本質的に異なるものでもある。

本計画の推進は、

日本の政治の基本ヴィジョンの(当たり前方向への)大きな転換でもある。

23

23

## インフラの維持・更新について

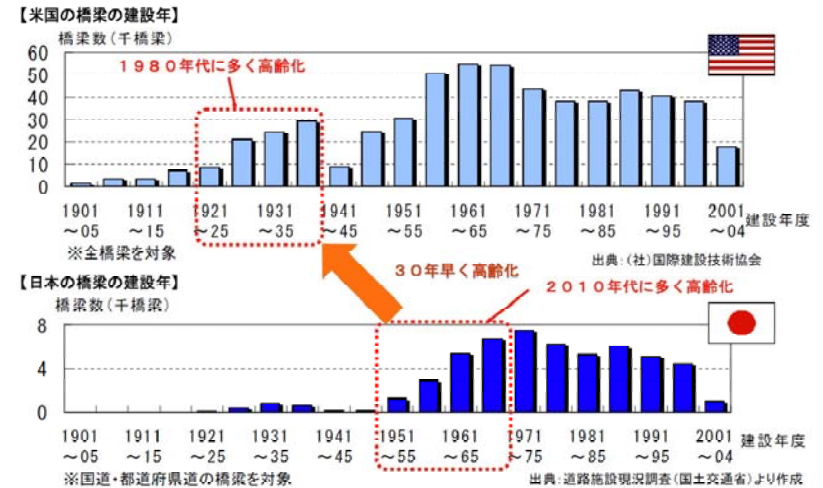
24



# 橋が落ちる。

- 高度成長期に大量に作られた橋が2010年頃から一気に寿命を迎える(つまり、**日本は経験したことのない大更新時代を迎える**)。
  - 定期点検をしている(政令市除く) **市町村はたった2割**
  - そのため地方が管理する大規模橋梁(15m以上)の **約13万橋の約7割が未点検**
  - 老朽化のため「通行止め・通行規制」をしている(地方管轄の)橋梁は**977**
  - 長野県・新菅橋が24年目に**落橋**、岐阜県・島田橋が27年目に**落橋**、沖縄県・辺野喜橋が28年目に**落橋**している。
  - それにも関わらず、昨今の公共事業関係費の削減のため **保守・管理費用は年々減少**
- 今、どこで、「**橋が落ちる事故**」がおきても、全く不思議ではない!

同じことが、まさに2010年頃から日本でも!



この状況は、既にアメリカで生じている

- 全国の橋が一気に劣化した1980年頃の米国では、様々な都市で重要な橋が落ち、多くの人命が失われ、大きな経済損失が生じた。

- 1983 コネチカット州マイアナス橋崩落(→)
- 1973 マンハッタン・ウェストサイド  
ハイウェイ部分崩落
- 1981 マンハッタン・ブルックリン橋  
ケーブル破断 (日本人が死亡)



→ 米国ではこれらをきっかけに、道路予算が増額され、インフラの維持補修が大規模に進められた。

## 建築後50年以上経過する社会資本の割合

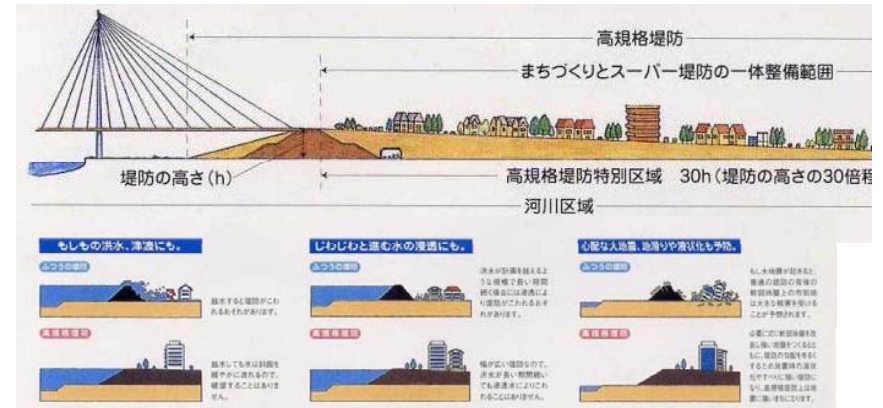


※下水道については、侵食が激しく、50年持たないと言われている。

# 防災対策について

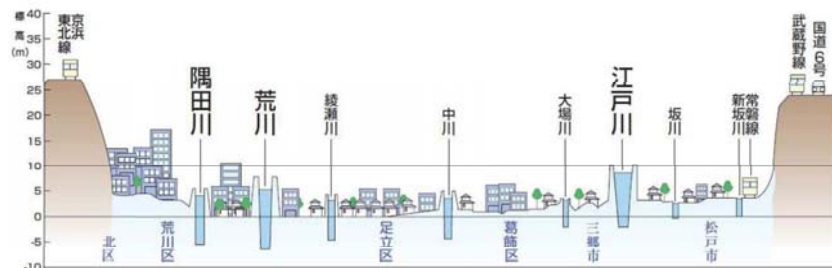
だから。。。。

- 総合治水対策が必要  
ハツ場ダムも、スーパー堤防も、その「一手」
- スーパー堤防 = **絶対に壊れない堤防!**



# 「ダム」について

- ダムによる「利水」が無ければ、「雨乞い」が必要に。
- ダムによる「治水」が無ければ、洪水が頻発。
- 首都圏は、**大洪水の超危険地域。**



→大規模な水害が起これば、  
**30~70兆円**もの経済損失が危惧されている。

その他にも、

**日本再生のために**  
求められているインフラ整備は、  
いくらでもある。



## 「豊かな街」をつくる。

ヨーロッパの街



日本のシャッター街



- 街への、クルマの流入を止めるべし！
- 環状道路と大規模なフリンジパーキングの整備
- +
- 便利なLRT・BRT等の整備、電柱地中化、歩道の拡幅  
(総計、数千億～1, 2兆円の投資が必要)

33

## 日本の貿易を守る。

- 神戸をはじめとした日本の港湾は、十分な投資がで  
ぎず、世界の競争の中で凋落。  
(神戸4位→44位)
- その結果、基幹航路は、釜山などの「外国の大型港  
湾」で「積み替え」られる(=トランシップする)よう  
になっている(全て海外の港に独占されると、コストが  
跳ね上がる)。  
(→コスト増=貿易競争力低下)
- これを防ぐためにも、港の大型化。  
(少なくとも、後2メートル深く！)

34

## 高速道路網は必要か？

- 先進国中、道路サービス水準は**最下位**。  
→ 先進国中、最も非道い道路混雑 (年間11兆円)
- 経済の効率性が低下
- 工場・企業の海外流出を導く
- 雇用の喪失、地域経済の疲弊
- **日本の国際競争力の低下**

(参考)中国では過去わずか15年程の間に、6.5万キロも  
の高速道路を建設。2007年には1年間で、日本の高  
速道路総延長を上回る8300キロもの高速道路をつ  
くっている。これが、中国の国力の重要な基盤になるこ  
とは間違いない。  
(拙著 第6章より)

35

## つまり。。

- 「豊かな都市」のために、環状道路や公共交通の整備。
- 「高度成長期」につくったインフラの更新のために  
大規模なりニューアル事業。
- 外国の港に、日本の貿易を独占されないためにも、  
後数メートル港を深く。
- (数十兆円規模の)大水害を防ぐための治水事業
- 国際競争力確保のためにも、高速道路ネットワーク整備。
- (200兆円規模の)地震災害を防ぐための、防災事業  
。。と、超巨大な“内需”が、インフラ部門にある。

36

## < 第二部 >

公共事業が日本を救う

「経済論」

37

だから....

土木工学は、  
「経済」についての「学」を  
独自に発展させてきた

(例えば、参考資料1 参照)

39

土木 → 社会・経済 → 国力

- 世界史上の全ての強国(ローマ、ドイツ、アメリカ等)は....

強大な**国力**(軍事力・文化力・教育力)

↑ 強大な**経済力**

↑ 強大な**インフラ**(道路・水道・ダムetc...)

- この構造は、「四大文明」も「戦国部将」も同じ

※ 「水戸学」によれば、「尾張」が強かったのは、  
信長がすばらしい治水(土木)を行ったことで、  
たくさんの米(経済)がとれるようになったから、と言われている。

38

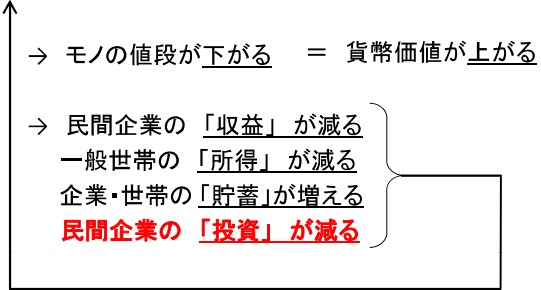
## 第二部「経済論」の概要

- ①過去20年にも及ぶデフレのために、日本は(推計で約) **4000兆円**もの富を失っている。
- ②だからデフレ脱却こそが、内政・外交・**財政**にとって、**最大の政治課題**の一つである。
- ③そのデフレ脱却のために必要なのは、
  - (1) (建設) **国債発行に基づく大規模公共投資**  
(10~15兆円 × 3~5年程度)※
  - (2) **金融緩和**  
を進めることである  
(注:ただし、デフレ脱却後には、投資額の平常化+増税が重要!)

40

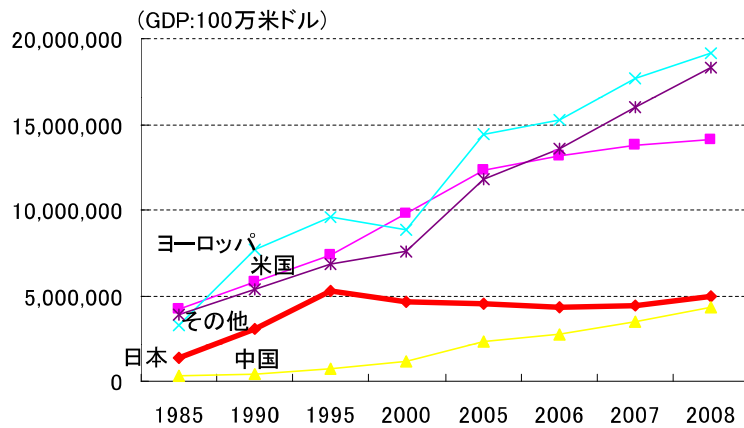
# 現在の日本経済が煩っている 深刻な病理……デフレ

「供給」(売ろうとする量)が多いのに、  
「需要」(買おうとする量)が少ない。

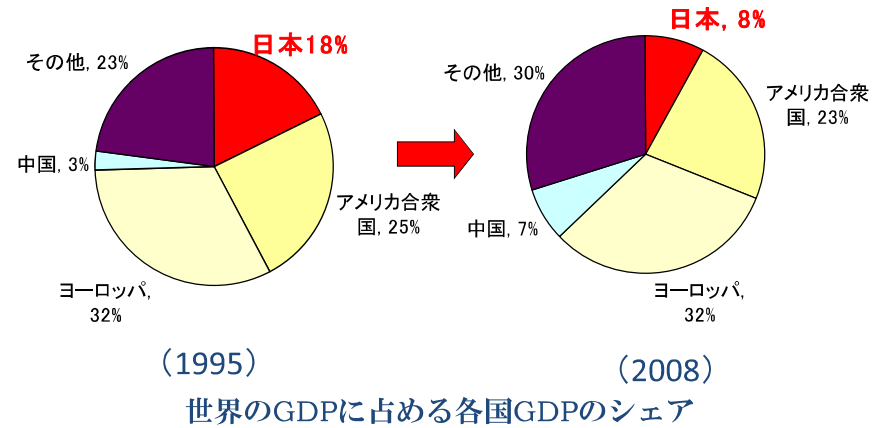


- こうして、GDPは減り、税収が減り、  
失業者が増え、国民が貧しくなっている

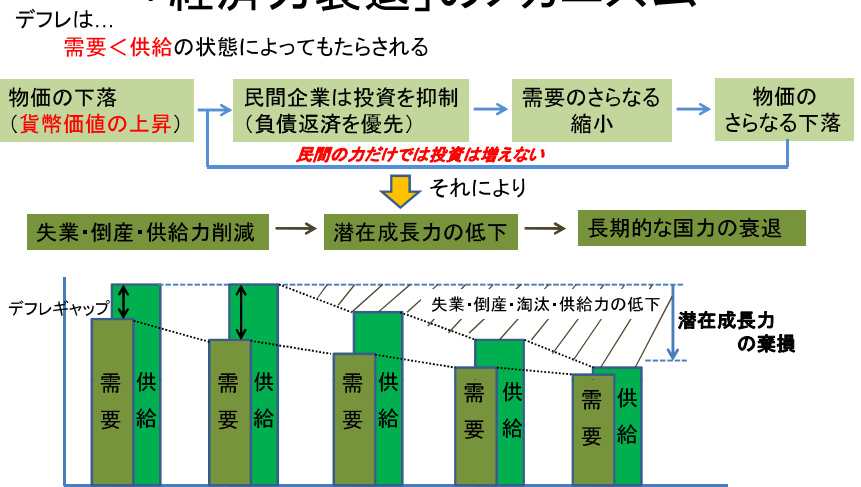
## (デフレのせいで、凋落していく日本)



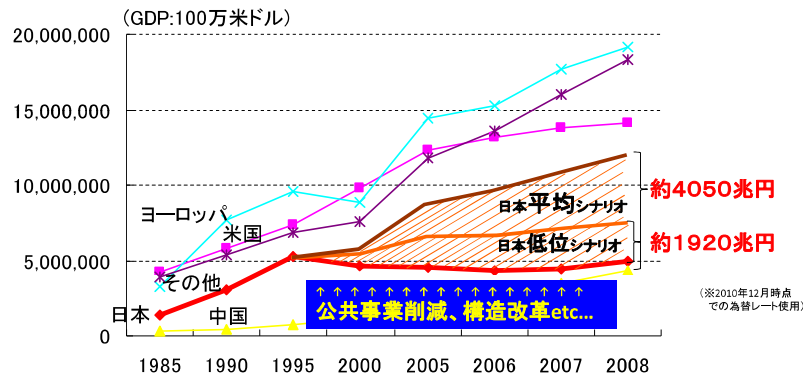
(驚くほどにプレゼンスを低下させた日本)



## デフレによる 「経済力衰退」のメカニズム



## デフレ放置による経済損失額は、 2000兆円～4000兆円の規模



平均シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」で推移した場合  
 低位シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」の「1/3」で推移した場合

では、「デフレ脱却」のためには、  
どうすればいいのか？

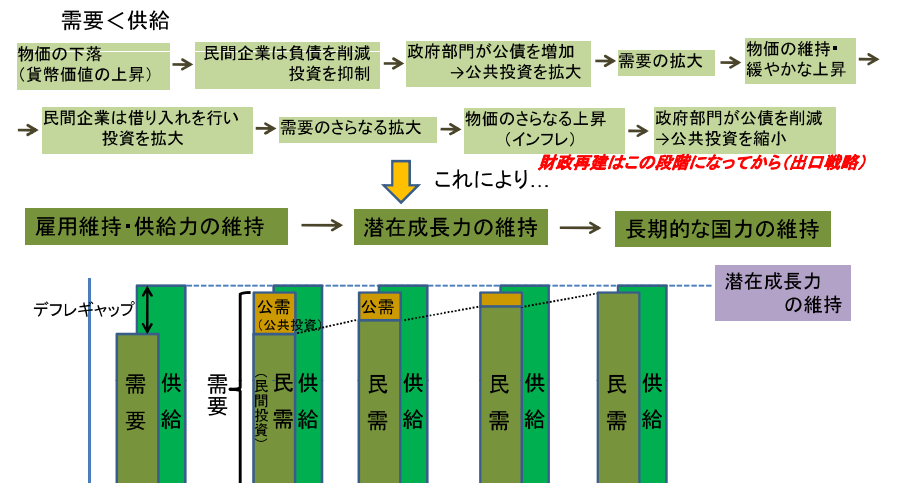
## デフレ放置による経済損失額は、 2000兆円～4000兆円の規模

この未曾有の経済損失は、我が国に、

- 大幅な、「国力の低下」
- 大幅な、「国際的プレゼンスの凋落」
- 大幅な、「国民生活の質的低下」

をもたらしている。

## 「デフレ脱却」のメカニズム



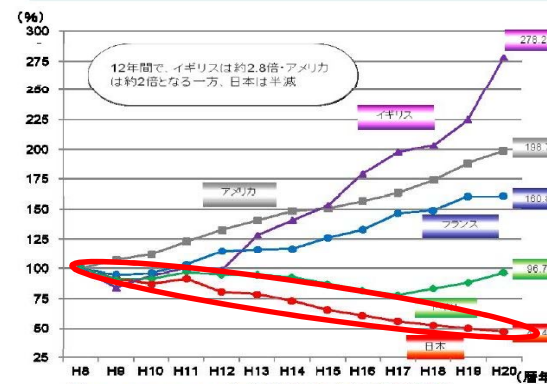
つまり、  
デフレからの脱却のためには、

**政府による需要拡大  
(=ニューディール政策)  
が不可欠！**

(例えば、1929大恐慌時のルーズベルトや高橋是清等)

ところが日本では、バブル崩壊後に  
**公共事業を削減し続けている！**

一般政府公的固定資本形成の推移(平成8年を100とした割合)



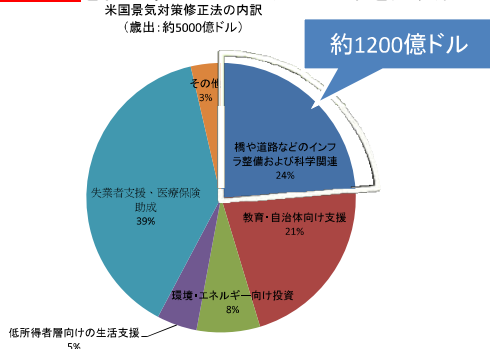
国土交通省  
社会資本整備審議会  
道路分科会  
8月3日の資料より

→ こんな事をして、デフレが持続しない方がおかしい！

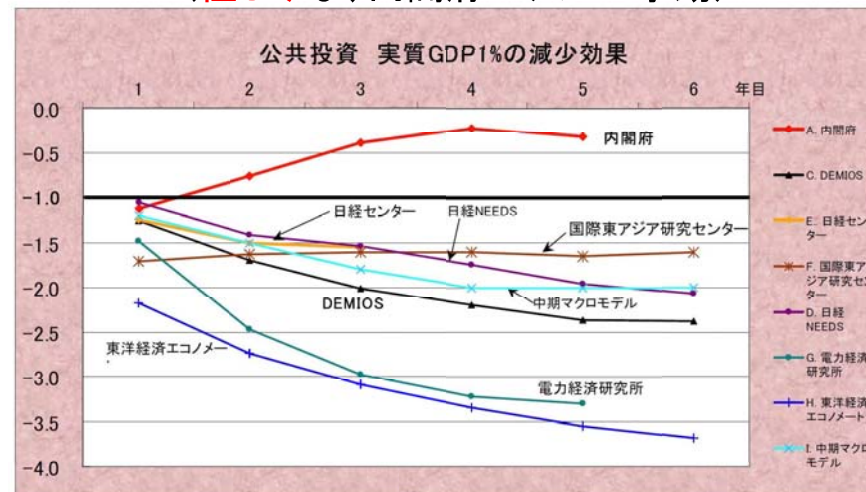
だから.....

例えば、リーマンショック後のアメリカでは.....

- 2008年12月、オバマ大統領は、**1950年代以降最大となる包括的なインフラ整備計画**を発表。
- 既存の国内輸送網への投資強化を目的とする「**国家インフラ再投資銀行**」構想を提唱。
- 2010年9月、米経済の二番底が懸念される中、オバマ政権は、**4.2兆円の輸送インフラ整備計画**を含む約15兆円の追加対策を発表。



???  
(怪しげな、内閣府モデルの挙動)



(「**央戸駿太郎:内閣府経済財政モデルに関する質問と要望事項**」より)

.....ここで、疑問(その1).....

## 国債で日本は破綻しないのか？

財務省が、格付け会社3社(Moody's、S&P、Fitch)に発出した書簡に記載の通り、

「日・米など先進国の自国通貨建て国債の

**破綻(デフォルト)は考えられない**」 (参考資料2参照)

(理由)

- ①国債の96%が国内の個人・法人が買っている。  
→赤の他人からオカネを借りているのではなく、家族にオカネを借りているようなもの。
- ②100%自国通貨建てなので返済時に貨幣を印刷できる。  
→万一その時にインフレになりそうになれば、同時に「増税」「金融引き締め」をすればいい。
- ③そもそも、国債の「金利」はずっと低いまま  
＝つまり、国内の銀行等が国債を「欲しがっている」

53

.....さらに疑問(その2).....

## 「積極財政」をして最終的に「財政再建」は可能か？

可能。

というより、むしろそれが**最も効果的な財政再建策**

(理由)

・もしも「公共投資」をしなければ...  
→デフレ継続 → 税収減少 → **財政悪化**  
(そもそも、4000兆円の富があれば、財政再建は余裕で可能だったはず！)

・もしも、「公共投資拡大」(積極財政)をすれば...  
→デフレの脱却＝インフレ  
→税収増加

(ここで、公共投資を平常水準に  
+必要に応じて**増税**  
これらを通して、インフレ抑制を図る！)

これを忘れるべからず！  
(これを忘れると、  
バブル→バブル崩壊に！)

→**財政再建！**

54

以上、まとめると.....

- ①過去20年にも及ぶデフレのために、日本は(推計で約)4000兆円もの富を失っている。
- ②だからデフレ脱却こそが、**財政・外交・内政**にとって、**最大の政治課題**の一つである。
- ③そのデフレ脱却のために必要なのは、
  - (1) (建設) **国債発行に基づく大規模公共投資**  
(10~15兆円 × 3~5年程度)※
  - (2) **金融緩和**  
を進めることである  
(注:ただし、デフレ脱却後には、投資額の平常化+増税が重要！)

※ 内閣府のマクロ経済モデルよりデフレギャップが35兆円と推計されているから。  
ただし、実際には、金利・デフレ率・失業率をみながら、投資水準・年数を調整すべし。

55

## < 第三部 >

公共事業が日本を救う

「国土・経済論」

56



# 豊かで、強い 「日本」をつくるためには.....

次の二つが、どうしても求められている。

- ①「インフラ更新/防災/都市再生/経済力増進/  
国際競争力強化」のための「大規模インフラ事業」
- ②デフレ脱却のための「大規模な公共投資」

→この2つの意味をこめた  
「公共事業」こそが、日本を救う！  
(10~15兆円×3~5年程度)

## その、国土・経済論的な理由を 改めてまとめると....

(理由1)インフラ部門には、他部門では考えられない  
実質的に必要な“超巨大な内需”がある。

例: 橋梁維持管理80兆円、太平洋ベルトの防災対策費20兆円等

(理由2)インフラ投資は、短期的なデフレ対策になる  
ばかりでなく、長期的な経済成長を促す。

(つまり、フローとストック効果の「二重の配当論」「ワイズ・スペンディング」)

→この2つの意味をこめた  
「公共事業」こそが、日本を救う！  
(10~15兆円×3~5年程度)

## 震災後の今、必要なのは「列島強靱化」の公共投資

### ■200兆円程度の公共投資が「列島強靱化」に必要

- [列島強靱化計画の内訳] ①震災復興(約40~50兆円)  
 ②東西交流路確保(中央新幹線+第二東名等)→約20兆円  
 ③都市機能の日本海側・九州・北海道への移転のためのインフラ整備→約20兆円  
 ④首都機能移転関係→10兆円程度  
 ⑤エネルギー関連の強靱化(原発耐震強化・エネ自給率向上策等)→30兆円程度  
 ⑥基本的な耐震強化・津波対策(老朽化対策等)→約50兆円以上  
 ⑦その他(BCP促進、移転促進のための税制優遇など)→約20兆円程度

■この投資がなければ、東日本は復興できず、デフレが深刻化し、  
巨大震災で「致命傷」を負い、GDPは、早晩、**300兆円、最悪の場合には、100~200兆円程度にまで凋落する**こともなろう。

■一方で、この投資を行えば「乗数効果」を通して、日本のGDPは  
**800兆~1000兆円程度にまで復活**するだろう！

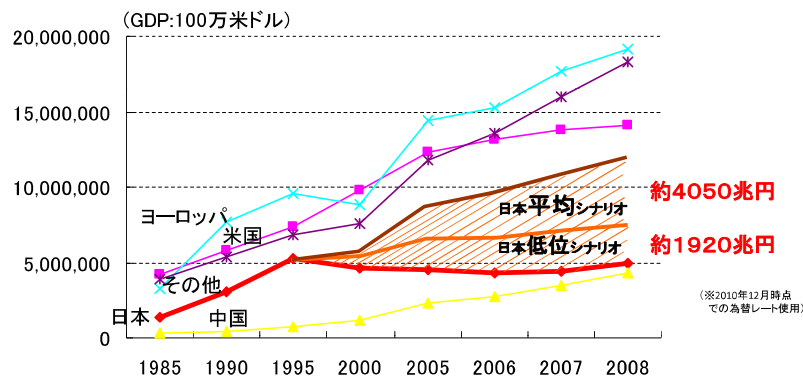
(→そうならば、税収も増え、**財政も再建し、増税も可能となり、少子高齢化対策も可能となる**)

今こそ、国家の存続を期した、200兆円規模の  
列島強靱化推進の政治決断(例えば強靱化基本法の策定)を！

## まとめ

- ①インフラ更新・防災対策のための公共事業を怠れば、あちこちで橋が落ち、大雨や地震で何十~何百兆円という未曾有のダメージを日本が被ることは免れ得ない。そして何より、超巨大震災を乗り越えることができない。  
だから、日本国家の生き残りのために、**大規模なインフラ事業が不可欠。**
- ②そのために**建設国債に基づく大規模財政出動**が不可欠  
(ただし、経済がインフレ基調になれば  
公共投資を縮減し増税を検討することを忘れてはならない！)
- ③そうすることが、**日本をデフレから脱却させ、経済発展を促し  
財政再建**をもたらす。(さらにそれは、経済力・外交力を含めた「国力増進」を促す！)
- ④今これをやらなければ、デフレによる経済損失は**1京円**という想像を遙かに上回る水準に達してしまうことになってしまう。  
そして日本は(アルゼンチンやポルトガルの様に)二度と立ち直れない  
**二流国に陥没することは間違いない。**

デフレ脱却のための「公共投資」に仮に100兆円かかっても、その効果は何十倍にもなって返ってくる。つまりそれは凄まじく効果的な投資なのである。



平均シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」で推移した場合  
低位シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」の「1/3」で推移した場合

## (補足1) 経済論に関する補足的論点

61

63

### まとめ

- ①インフラ更新・防災対策のための公共事業を怠れば、あちこちで橋が落ち、大雨や地震で何十～何百兆円という未曾有のダメージを日本が被ることは免れ得ない。だから、日本国家の生き残りのためにも、大規模なインフラ事業が不可欠。
- ②そのために建設国債に基づく大規模財政出動が不可欠 (ただし、[10~15兆円]×[3~5年]で経済がインフレ基調になれば公共投資を縮減し増税を検討することを忘れてはならない！)
- ③そうすることが、日本をデフレから脱却させ、経済発展を促し財政再建をもたらす。(さらにそれは、経済力・外交力を含めた「国力増進」を促す！)
- ④今これをやらなければ、デフレによる経済損失は1京円という想像を遙かに上回る水準に達してしまうことにもなってしまいます。そして日本は(アルゼンチンやポルトガルの様に)二度と立ち直れない二流国、三流国に陥没することは間違いない。

だからこそ、「日本を救う」ために、どうすれば、「大規模財政出動」が可能となるかを、是非考えて頂きたい！

62

### 補足1 インフレ期とデフレ期とは、求められる経済対策は真逆になる

インフレ	デフレ
【原因】 需要>供給	【原因】 需要<供給
【対策】 需要減・供給増	【対策】 需要増・供給減
1)需要減 <b>緊縮再建</b> 政府支出削減、公務員数削減 増税 2)供給増 <b>規制緩和</b> 市場競争重視 生産性の向上促進 外国人労働者の受け入れ	1)需要増 <b>積極財政</b> 政府支出拡大、公的雇用拡大 投資減税 2)供給減 <b>雇用保護</b> 経済秩序重視 産業保護 労働時間の短縮
【事例】 70~80年代の英米 サッチャーリズム レーガノミクス	【事例】 高橋是清の積極財政 ニューディール政策 2008年以降の各国の政策

64

## 補足2 なぜ、「建設国債」だけが 財政法で認められているのか？

- ・ 財政法では「建設国債」は認められているが、それ以外の国債(特例国債・赤字国債)は禁止。その理由は...

- ① 「公共事業」は、将来の人の為の事業。だから、将来の人からオカネを借りることは、不当でも何でもない。  
例)建設国債は、一般世帯における「住宅ローン」みたいなもので、誰もが常識的にやっている、当たり前の事。
- ② 今の民主党の様な「社会保障費確保のために、赤字国債を大量発行する」という考え方は、将来の人に何も残らない(ギリシャ政府がやった振る舞いに近い)。それこそ正当化しがたい。
- ③ しかも、定常的な歳出を埋め合わせるための国債は、インフレ期になったからといって、差し止められない。建設国債なら、インフレになれば差し止めることができる。

65

## 補足3 「内需拡大のための公共投資」に、 公共事業が効果的である理由

- ① 数十兆、数百兆円に上る大規模な「潜在需要」があるのは、インフラ部門だけ。  
※菅首相がかつて言っていた「林業」「介護」には大きな内需はない。
- ② 「公共事業」程に、多様な経済効果をもたらす投資はない。
  - 1) 真水の経済効果
  - 2) 乗数効果
  - 3) 施設効果 (生産性向上効果、減災効果等)  
※多くの公共投資には3)がない。
- ③ 「公共事業」程に、「全国各地」に展開でき、「多様な雇用」を生む投資はない。  
参考)現政権の「内閣府モデル」はこれらの効果を過小評価

66

## 補足4 人口減少/高齡化になるのだから これから公共事業は不要では？

- ・ それは、断じて違う。  
むしろ、高齡化社会に備える為に、  
今の内にインフラ整備を進める必要がある。
- (理由)
- ① むしろ、「生産をせずに消費だけをする高齡者」が増える「高齡化社会」となれば、日本の生産力(供給)が低下することが危惧される。
  - ② だからこそ、高齡化社会になる前に、日本の生産性を上げるための公共への「投資」を進めておくことが不可欠。
  - ③ もしそれを怠れば、高齡化で日本の国力はがた落ちになることは、避けられない。

67

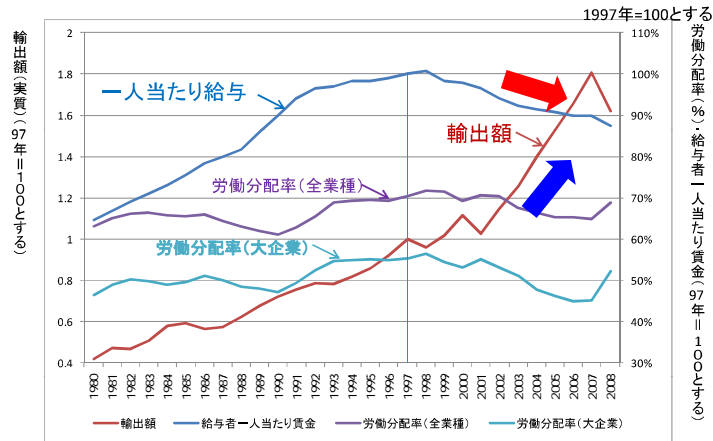
## 補足5 外需頼み(輸出主導)で、 デフレ脱却は、できないのか？

- ・ かつては、それができた。
  - ・ しかし、今後は、期待できない。
- (理由)
- ①かつては、アメリカが大量に輸入していたが、リーマンショック以降、輸入を控えるようになった。
  - ②中国に期待する声も大きいですが、中国の消費規模は米国の1/8に過ぎず、しかもそのうち輸入は8%以下しかない(つまり中国外需は期待出来ない！)。
  - ③そもそも、新興国が全て「輸出主導の経済成長」を狙っている。
  - ④しかも、「円高」の今日、外需依存は困難。  
(むしろ逆に、公共投資→内需拡大→輸入拡大→円高是正、というシナリオがあり得る)

68

さらに言うと、．．．． 2001年以降「輸出」が大幅に伸びているが、「給与」は増えず、むしろ減っている。

→つまり今の輸出の伸びは(GDP/税収を上げて、労働分配率を低下させるので)国民の所得を上昇させない。



(財務省:法人企業統計年報、内閣府:国民経済計算、:国税庁:民間給与実施他統計調査)

労働分配率=(人件費)/(経常利益+人件費+減価償却費+支払利息等)として計算  
大企業は資本金10億円以上の企業を対象

## (補足2) TPPが建設業界に及ぼす影響

## 補足6 なぜ「正しいデフレ対策」を主張する経済学者がほとんどいないのか？

- ケインズ以降、政府が常にデフレ対策(大規模公共投資による経済対策)を行う様になったので、**深刻なデフレは、起こらなかった。**
- したがって、「**経済理論**」は「**インフレ**」を前提として構築・発展されていった(「ケインズは死んだ」と言われ、完全雇用、クラウドイングアウト等を前提とする理論が発展した)。
- だから、「デフレ」になった今、**多くの経済学者が、適切な処方箋を提供する論理を持っていない、という事態となってしまった。**

※ なお、経済学に加えて、社会学、心理学等を取り入れ、**実践性**を重視する「**土木計画学**」では、正当な論理構築が可能な状況にあった。

TPP加入が、建設業界に及ぼす影響(1)

## 「国際入札範囲の拡大」と公共事業の停滞

- 外資の参入が少なかった建設業界には楽観論がある。むしろ、「海外進出の好機」と捉える向きすらある。しかし...
- TPPがベースとなっている「P4」という協定では。。。  
(シンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイの四カ国)  
- 建設が一律 500万SDR (7.65億円)  
現在の日本はWTOで国450万SDR (6.9億円)  
地方1500SDR (23億円) **約3倍!**  
サービスが一律 5万SDR (750万円)  
現在の日本はWTOで国45万SDR (6900万円) **約9倍!**  
地方150SDR (2.3億円) **約30倍!**
- もしそれらが採用されると、たとえ仮に海外企業が入ってこなくても、
  - 多くの発注案件の公示期間が長期化! (=四月の受注がゼロに)
  - 英語で公文書をだす必要があるなら、行政経費は極端に肥大化!  
→推進できる公共事業が、実務的にさらに限定され、  
**国内の公共事業が、ますます停滞してしまうこととなる。**

## 「非関税障壁の撤廃」による外資参入の現実化

- 確かに現在は、国内建設市場への外国企業の参入は多いわけではない。  
(これは、国内の建設市場は、諸外国の様な「厳密な契約社会」ではなく、数多くの「非関税障壁」(災害時の復旧支援等の社会的規制や慣行等)があるから。それはほとんど日本固有の「文化」といって差し支えない。)  
 しかし.....
- TPPに加入すれば、**労働市場が自由化され、安い労働力が近隣アジアから大量に流入する。**  
 それと共に、**確実に国内の建設市場への参入圧力が高まり、そうした「非関税障壁を撤廃せよ！」という外圧が高まる事は必至。**例えば...  
 「日本は“発注ロット”が小さすぎる。もっと大きくせよ！」  
 「一級土木施工管理技士が必要” “現場代理人の常駐”とか言う  
 “ローカル”な規制を無くせ！」 等

→こうなると、海外企業の国内参入が現実には！！

73

73

## 「外資参入の現実化」による建設産業の秩序崩壊

- 例えば.....  
**「徹底的に安い賃金の労働者」を海外から大量に連れてきて公共工事を行う外国企業が多数受注していく**という近未来が十分に想定される(既に、東南アジア等では、中国をはじめとした諸外国の建設業者が、そうした戦略をとっている。かつ、中国からの船便では、大量に安い労働者を連れてくることできる)。
- そうなると、国際入札案件で、**「国際参入しやすいように発注を変えていくべし！」**との圧力が**さらに高まるのは必至。**  
 →行政費用のさらなる肥大化→国内の公共事業のさらなる停滞。  
 →国内の**建設業界の「慣習」の破壊**(全てのロットが大きくなり中小の建設業が全て生き残れなくなる / **除雪・災害復旧ができる業者がいなくなる**)。
- それと同時に、**値下げ競争がさらに激化し「建設デフレ」が今以上に深刻化**することは間違いない  
 (=「**地方の土木会社は致命的な打撃を受けます**」(山田元管内開農水省))。

74

74

## 実際に、インフラ輸出は可能なのか？

- もしも、TPP加入によるこうした国内的デメリットを上回るメリットがあるなら、TPP加入はアリかもしれない。  
 しかし.....
- 今更、インフラ輸出の増大は、ほとんど**絶望的**
  - ①そもそも「円高」(輸出の利益は低い)
  - ②海外労働者は徹底的に低賃金(発展途上国の平均賃金は、日本の数分の一〜数十分の一！)
  - ③リーマンショック以降、世界中がデフレ=供給過剰。つまり、世界中の建設企業が、世界中の建設需要をねらっており、高賃金の日本企業の取り分は、限定的。
  - ④仮に受注できても、建設デフレの中では、高い利益率を確保することはほとんど**無理**。

75

75

## つまり....

「平成の開国」=「TPPへの加入」は、建設業界に極めて限定的なメリットしかもたらさない一方で、

- ①(行政コストの肥大化による)公共事業の停滞
- ②建設業界における様々な社会的規範・慣習の解体  
(→震災時・大雪時の復旧活動の担い手喪失)
- ③国内の建設市場への海外企業の促進(1000億~5000億円程度)
- ④(それらを通じた)建設デフレの進行  
 =国内建設業者・コンサルタントの**減収・大量倒産**
- ⑤(それらを通じた)整備されるインフラの質的低下

といった**デメリットばかりをもたらす**リスクが高い。

そして、経済と社会を支える「インフラ」を担う「建設業界」に取り返しの付かない深刻な被害を与え、それを通じて、インフラという**「根底」から日本を破壊する**リスクをもたらす。

76

76

## 我々は、何をしたら良いのか.....?

77

- 公共事業が削減されてきた背景には、色々な理由がある。
  - 兎に角「緊縮財政」を求める人々(特定の行政機関等)の存在
  - 兎に角「日本政府／レジーム」を批判する人々(特定の勢力)の存在
  - そういう人々の勢力の「威」を借りる人々(学者・知識人)の存在 etc...
- しかし公共事業削減は、最終的には、「政治判断」による。
- そして、民主制の今、その政治判断は国民世論による。
- そして、その国民世論は、半ば意図的に歪められた不適切なメディア情報による。

この状況の中で、自分たちがなすべき事は.....

- ①「適切な情報」をしっかりと理解する。
- ②それを、できるだけ、色々な人々に伝える(場合によっては、不適切な情報を是正／批判していく)
- ④一つ一つの「選挙」に真剣に向き合う(自らの投票＋周りの人々への「推薦」)

77