

備中松山藩・アメリカ・ドイツ

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

備中松山藩・山田方谷の財政改革

上杉鷹山ほど知られてはいないが、幕末の岡山・備中松山藩に山田方谷という財政家がいた。彼は借金にあえいでいた藩の財政を立て直しただけではなく、さらに大きな資金を積み上げるという功績をあげたのである。

財政悪化に苦しむわが国では、《節約と増税》ばかりがその解決策として語られるが、幕末に財政再建を正解に導いたのが方谷なのである。彼は「それ善く天下の事を制する者は、事の外に立ちて事の内に屈せず」と述べたという。

岡山出身の日本政策投資銀行社長の橋本徹氏は方谷の研究家でもあるが、彼は「それは今日的に言えば、『財政の外に立ちて、財政の内に屈せず』という意味だ」と言うのである。つまり増税や歳出削減といった財政の狭い範囲で考えるのではなく、もっと大局観をもち、財政の外から考えるべきとの示唆だというのである。実際、山田方谷は贅沢は禁止したけれども増税せずに産業振興によって財政再建したのである。

「経済が成長しないことには増税全体は増えることはない」ことは絶対の真理であるから、削減と増税だけでは財政再建できないことは当然で、方谷の言を待たずでもないことなのだ。

しかし、この単純なことがこの国ではなかなか浸透していかず、間違った処方箋ばかりが主張されている。

たとえば、公共事業費のなから用地補償費を差し引いた公的固定資本形成費は、消費から見たときのGDPの構成要素である。従って、公共事業費を削減すると公的固定資本形成費は同じように減少するから当然GDPは減少する。GDPと増税は常に正の相関関係にあるから、公共事業費が減少すれば現在及び将来の増税は必ず減少する。

このような関係があるにもかかわらず、現在のわが国では、安倍政権以前には二〇年にもわたって一貫して公共事業費を削減してきたから、公的固定資本形成費は減少してGDPは伸びず、他の要因も重なって増税がほとんど増えてこなかったのである。この間、世界経済はほぼ二倍の規模となったのに、わが国だけが世界のなかで唯一まったく成長しない経済を持つことになった。そのため、経済力でしか世界に貢献できないにもかかわらず、GDPの世界シェアは半分以下に減少し、世界に存在感を示せなくなっている。

わが国では、公共事業の効果を誤って理解してきた。公共事業はフローの経済効果を持つ

は当然だが、それ以上にインフラストックとして経済効果を持つ視点がほとんどなかったのである。インフラとは、「社会の下部構造」を意味するが、この概念がわが国にはないのである。プライベートを支えるためにパブリックというものがあり、これがしっかりしないと社会が成り立たないのだという理解がほとんどないのである。

ところが、海外に目を向けるとインフラ議論の事情は一変するから驚きである。一般に、わが国で流布する多くの言説は、海外とはまったくと言っていいほど異なっている。

オバマ大統領演説とドイツの三党合意

わが国のメディアからは絶対と断言していいほど紹介されないのが、海外の首脳たちがたびたび示す「インフラについての重要性認識」である。従って、海外首脳がインフラ整備（＝公共事業）を重要視していることが、わが国民にはまるで伝わらない。

オバマ大統領は、二〇一三年十一月にニューヨークで次のように演説した。

「実際に雇用を創出し、経済を成長させることに投資すべきだ。その一つが、新しい道路・橋梁・学校・港湾の建設である」

十一月にこれを述べたことに注目すべきである。というのは、その一月前には、アメリカ財政は国債の新規発行が危うくなってデフォルトするの、と騒がれたばかりだからである。日本の論調で言えば、「だからもう道路の新設はできない」となるところだが、アメリカの大統領は「だから経済の成長による増税が必要だ。そのためには道路や港湾の新設をやるべきだ」とまったく逆の認識を示したのである。

日本のように「だからもう造らない」となるのと、アメリカ大統領が理解しているように「歳出削減がさらなる歳出削減を必要とする」ことになるのは当然で、現にこの二〇年以上にわたる日本の歴史がそのことを証明してきた。

ドイツの二〇一三年の選挙ではメルケル氏の率いる政党が勝利した。しかし三党連立で政権を運営せざるを得なくなり、二〇一三年十二月には、「連立三党合意文書」が締結された。そこには、概略次のような文言が含まれている。

「モビリティは個人の自由、社会参加及び豊かな経済成長のための重要な前提となる。そのために必要な基盤が質の高い交通社会資本整備である。それはドイツの競争力を保障するものとなる」

な過小投資」を反省して、「計画と財源の確保」を「長期的な信頼性と実効性のある基盤上に築いていく」と宣言しているのである。

政党連立に際してインフラの整備理念の統一を図るなどわが国では考えられないが、ドイツでは、なされているのである。年々の公共事業議論から脱してインフラ論に昇華していかないわが国の現実が、経済成長的にもドイツとの差をもたらしているのである。

ドイツは、面積三十五万平方キロメートル、人口八、二〇〇万人、高速道路延長二、八〇〇キロメートルの国である。日本は面積三十八万平方キロメートル、人口一、二、七〇〇万人なのに、高速道路延長は約八、〇〇〇キロメートルしかない（他に一般国道の自動車専用道路が約二、〇〇〇キロメートルあるが制限速度が低い）。また、ここ二〇年ほどわが国は公共事業費を半減したが、ドイツは少し伸びているのである。

わが国より、面積も人口も少ない国がこの規模のネットワークを持っているのに「過小投資」だったと反省している一方、それよりはるかに多い人口を抱える国が「人口が減少傾向にあるからインフラは新設すべきでない」と財政のみの視点で議論している。

しかし、これではわが国は「経済成長と競争力」を毀損していくばかりなのである。