

コロナショックによる経済への悪影響が明らかになると、アメリカなど世界各国は経済を回して成長させ、雇用者を拡大する政策に大きく舵を切り始めた。ところがここでもまた、わが国は二〇二〇年度予算を三〇兆円も使い残したことも問題だが、経済を活性化するため二〇二一年度の補正予算の議論もまるで行われぬという奇妙なことが起こっている。

そして、一旦すり込まれた情報の軛くみから逃れることができず、インフラ（整備）に対してフォロの風を吹かせている先進国のなかで唯一まだにアゲンストの風を吹かせている国が日本なのである。

インフラへのアゲンスト

インフラは毎年の予算の積み重ねで形成されていくものであり、その単年度のフロー表現は公共事業である。一九九五年の財政危機宣言を契機に、主な受益者が後世代で、いま選挙権を持たない人々であるインフラ整備費、つまり公共事業費は

いている先進国は日本くらいのものだ（無様な新型コロナウイルス対応を見ても、また国民の貧困化から見ても、日本が先進国かどうかは大きな疑問だが）。

日本経済新聞の二〇二一年六月五日号ではエコノミストのポール・マカリー氏の次のような認識を紹介している。

・新しいパラダイムでは「市場の見えざる手」の力は弱まり、「政府の目に見える拳」の力が強まる。

・新型コロナウイルスは公共事業の重要性を再認識させ、政治的な状況も変えた。

・今後のアメリカ経済は公共投資が牽引役だ。

ポール・マカリー氏は、明確に日本の経済学の主流派である新古典派経済学を批判し、その経済学の財政再建至上主義や民営化、自由化、規制緩和による小さな政府を否定して、今やそうではなく「大きな政府による拳」こそ重要だと述べ、その牽引役は「公共事業だ」と言うのである。

インフラへのアゲンストとフォロー

国土学アナリスト 大石 久和 Hisakazu Ohishi

下言上用

Kagen Jouyo

急激に削減されていった。

このきっかけをつくり、人々に公共事業悪玉論をすり込んでいったのがメディアなのだが、その背景があったのである。経済評論家の紺谷典子氏は二〇〇八年十一月に『平成経済二〇年史』（幻冬舎新書）を刊行し、そのなかで次のように記している。

『もう一〇年以上も前（筆者注…一九九八年以前のこと）、スクラップを見ていて気がついた。同時期に公共事業批判の記事が急に増え、しかも内容がどれも似通っている。「ひよつとして」と、大蔵省（当時）に電話して尋ねた。「公共事業批判のキャンペーンをおやりになりましたか」と。たえ事実でも否定すると思いきや、「もちろんやりましたよ」の返事があっさり返ってきた。「マスコミにすぐ使える資料も提供しました」と。』

大蔵省の走狗そくと化したメディアがまるでお墨付きをもらったかのようになり、公共事業を好きなように叩き始めたのである。そして公共事業費は一九九五年以降、急激に減少していったのだ。

こうして、もともと利用者が異なるにもかかわらず「農道と国道が並行しているのは問題だ」とか、洪水を起すような降雨の際には森林の保水力は役に立たないのに、「ダムはムダで、緑のダムで行くべきだ」との主張が盛んに流され、建設途上の港に岸壁ができると「巨大な釣り堀が完成した」とはやし立てたりしたのだ。

その結果、「他の先進国がインフラ投資を二倍、三倍と拡大してきたのに、日本だけが一九九五年以来半減させてきた」ために、交通インフラが他の先進国から大きく劣後して「国際経済競争力や日本の経済成長を毀損した」とことや、気象の狂暴化が進み豪雨の発生頻度が高くなっているのに防災インフラが不十分なために自然外力に対抗できなくなり、「豪雨があると頻繁に国民の生命財産を失うようになっていったのである」。

インフラへのフォロー

しかし、インフラへの無理解が続

また、アメリカのブティジェッジDOT長官（運輸省）は、二〇二一年三月に次のように述べている。

・（今回のバイデン大統領の政策は）アメリカの交通をつくり直す「二〇〇年に一度」の機会である。

・一九五〇年代のアイゼンハワーの州間高速道路と一八六〇年代のリンカーンの大陸横断鉄道のような効果をもたらさずであろう。

こうした発言や認識を示すだけでも、アメリカ国民に「今日よりも明るいアメリカの明日」を感じさせ、やる気を奮い立たせることだろう。しかし、この日本にはアメリカのような国民に希望の明日を感じさせるような指導者の発言など何もない。

バイデン大統領は老朽インフラの整備・改修に注力するというが、日本は特段の措置を講じなくても大丈夫なのだろうか。

国土交通省によると日本の道路老朽度は、二〇一九年度現在「橋梁七二六、四六六橋のうち一〇%が早

期措置段階（構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき段階）にあり、〇・一%が緊急措置段階（緊急に措置を講ずべき段階）にある」という。

ところが措置に着手することができている割合は、国土交通省でこそ六九%となっているが、都道府県では四三%、市町村にいたっては二九%という有様だ。地方公共団体管理の橋梁は六六万橋もあるから大問題なのである。日本こそバイデン政策が必要なことを示しているのだ。

先般イギリスで行われたG7サミットでは、「G7サミットコーンウォール首脳コミニケ」がまとめられた。その概要は次の通り。

・必要な期間にわたり経済への支援を継続する。
・そのことにより将来に向けた強固で、強靱で、持続可能で、均衡ある、かつ包摂的な成長の促進に移行させる。
・コーンウォール・コミニケと整合的な二〇二一年度の大規模補正予算の早期成立が国際公約として不可欠となっていることは明白である。