EXECUTIVE JOURNAL

堺屋太一の 時代を読む視点

要約と解説

1993

10

会員の皆さまへ　私の伝えたいこと

世界は激動している。孤独な巣国・日本にも変革の嵐は迫っている。日米首脳会談や政治の動きが世の中を変えるのではない。経済社会の基礎構造の変質、人間心理の変化が、首脳を動かし、政治を操るのだ。

「堺屋太一の時代を読む視点」では、新聞に現われる事件や人事の裏話のようなものではなく、時代の流れを大きく捉えた歴史的視野から「新代」を見通す指針をお伝えしたい、と思っている。

堺屋太一

目次

●「公共事業の効果―関西新空港開港を前に―」内容要約―2

●用語解説―12

Q＆Aコーナー

・所得税減税について

★今月のオピニオン―『危機を活かす』について

「公共事業の効果―関西新空港開港を前に―」内容要約

・乗数効果を生んだかつての公共事業

不況対策で政府が最初に着手するのは公共事業の拡大です。政府はすでに昨年、一〇兆円の補正予算を組みました。平成五年度もまた新予算が成立した直後に一三兆円の補正予算を組んでいます。この予算の大きな柱は公共事業の拡大と、住宅関係の投融資の強化のふたつです。

公共事業予算は昭和三五年頃から政府の景気対策の中心的役割を果たしてきました。公共事業が盛んに行われたことが景気対策にどれほどの効果を与え、また日本の社会・国民生活にどのような影響を及ぼしたのかを考えてみたいと思います。

まず景気対策上の効果を見ると、公共事業によってその事業に付随した需要が喚起されます。例えば道路を作るとなると、セメント、鉄、砂利などの

直接的な資材に加え、ダンプトラックやブルドーザーなどの建設機械が必要となり、そのためそれらの機械メーカーが設備投資をするという波及効果が現れてきます。そしてまた、公共事業を広げると農家の出稼ぎの方々や農閑期の労働力が建設労働者として雇用され、その人たちの所得増加によって消費財への支出が増えました。

このように、資材・機材を購入する、設備投資が増える、雇用機会を創出し消費財支出が増えるというふうに、公共事業は広い裾野をもった需要効果を生み出してきました。したがって昭和三〇～四〇年代には、公共事業はその波及効果、経済学で言う乗数効果が非常に大きいといわれてきたのです。

政府が公共事業に一億円のお金を出すと、GNP（国民総生産）に表れる乗数効果は三億円を上回り、三倍以上の効果が得られたのです。このGNPの押し上げによって税収の増加が見込め、資金の循環が図れました。だからこそ公共事業優先の政策がとられ、道路や鉄道建設、土地開発などが行われたのです。これが景気対策としての公共事業の第一番目の効果でした。

二番目には、公共事業によって誕生した道路や公共施設などを使用する効果があります。道路建設によって住宅や工場建設などの地域開発が誘発されて、新たな需要が生まれました。

三番目には、地域開発効果だけでなく、全国規模での生活様式の転換効果がありました。全国的な道路網の拡大によってモータリゼーションが進み、自動車産業などが発展し、また生活文化の向上と産業構造が転換をもたらされるなど、様々な効果が生み出されたのです。

・複雑な行政システムと事業効果の衰退

このように昭和三〇～四〇年代は公共事業が最優先された財政支出でしたが、これらの中には無駄もありました。たとえば道路一本作るのに、外国では三～五年で完成するのが、日本では土地買収や行政手続きなどで実に二〇年から二五年も要します。大都市で道路を建設しようとしますと、まず都市

計画決定から始まって、路線を決定し、埋設物設置の認可をとり、その度ごとに住民の公聴会を開き、その了解を得て次の手続きへ進むといった順序を繰り返していくので、これがすべて順調・円満に進んで最短期間で行われたとして計算しても一八年ぐらい、正確には一七年と三か月を要します。

ちなみに日本ほど厳しく土地の私権を制限している国はありませんが、にもかかわらず土地の強制買収という強権を発動できないのが、わが国の特徴なのです。各省庁間の調整や住民の意見を尊重して、日本の公共事業は大変時間を要します。その結果、事業を計画・着手した時と完成した時とで社会的価値観に大きな差異が生じて、事業そのものが意味をなさなくなったケースも見られます。

その一例は青函トンネルです。青函連絡船の沈没事故を契機に計画されたこの大工事は、三〇数年の歳月を費やして、四、五年前に完成しましたが、その間に飛行機やフェリー便が発達して、鉄道・トンネルの利用価値は激減してしまいました。同様のことは島根県の農地開拓（中海の開発）にも見ら

れます。宍道湖の淡水化工事に着手した時には国全体が食糧不足で、農業の振興・食糧増産が急務でした。ところが今では農業生産が向上し、主食のお米の消費が半減して（国民一人当たり年間七〇キロ）、農地開拓の必要などなくなりました。お隣の鳥取県でも砂丘の緑化事業が計画・実施されましたが、農産物の過剰によって、今では観光資源としての砂丘の方が重要視されるようになりました。

とはいうものの、こうした例を除けば、なんといっても公共事業の景気対策に及ぼす影響は否定できないものでした。けれども近年は公共事業がすでに充実の域に達し、また農村の高齢化が進んで出稼ぎに来る人たちも減少したことなどにより、一九八〇年以降は公共事業の効果が急激に低下するようになり、前述した公共事業の三大効果にもかげりが見え始めました。

第一の需要効果ですが、以前は一億円の公共事業を行うと三億円以上もGNPが増加したのが、最近では一・三倍の効果しか得られなくなり、景気振興効果が薄くなりました。建設業全体の不況で資材・機材が余剰気味となっ

ており、新規需要がなく、関連産業の設備投資も冷えきったままで、乗数効果や波及効果に結び付かなくなっているからです。第二の地域開発効果も、開発がひとつの限度を迎えたため、大きなものは期待できなくなりました。第三の生活・文化の向上面でも、全般的に社会資本の充実・成熟化が進んだため、大きな変化は見られなくなりました。

・新しい社会ニーズに対応した発想の転換を

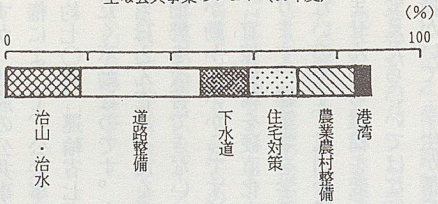
しかしながら、その一方では非常に成熟化が遅れている部分も存在しているのです。その典型的なものが飛行場です。日本ほどの大国でありながら、本格的な国際空港と呼べるものは、成田にひとつあるだけです。その成田空港も滑走路は一本しかなく、諸外国の国際空港に比べて非常に貧弱な運行をしています。

来年にはいよいよ関西新空港がオープンします。この新空港も成田とほぼ

同じ規模で、滑走路は一本だけでスタートします。国際空港としては片肺飛行で、横風や非常時に対処できる滑走路三本体制にはなっていません。それでも世界に向けて空の玄関が二倍になるということで、この関西新空港の開港には大きな期待が寄せられています。

その期待の第一は、西日本・関西における地域的効果です。東に集中していた人・モノの流れが変わってくるだろうということです。第二番目には、日本で初めての二四時間空港であることです。二四時間空港の利点は、単に時間が長いというだけでなく、人間の生活・社会の動きのレベルに合わせて多様な期待ができるということです。第三の特長は、国際便も国内便も入ってくる、日本で初めての内外共用空港ということです。成田の場合は国際便のみで、国内各都市への連絡便がわずかしかありませんが、関西新空港の場合は同じターミナル内で国内便へアクセスすることができます。これらの特性から、日本の中核空港的な役割を担うのではないかと期待されているわけです。

主な公共事業のシェア（93年度）



1994年度予算概算要求にみる公共事業
主要３省の主な分野別配分比率（%）

	93年度当初	94年度要求	増　減
●建設省			
道路整備	41.86	41.85	−0.01
治山治水	20.74	20.67	−0.07
都市計画	20.23	20.34	+0.11
住宅対策	17.16	17.14	−0.02
●農水省			
農業農村整備	64.00	63.91	−0.09
林野	20.86	20.98	+0.12
水産	13.45	13.44	−0.01
●運輸省			
港湾整備	66.85	66.77	−0.08
海岸	7.40	7.40	0
空港整備	22.27	22.32	+0.05
新幹線	3.37	3.41	+0.04

空港に限らず、新しい時代に対応した公共事業の必要性は他にも見られますが、政府の公共事業に対する予算配分はなかなか変わりません。細川新政権によって、公共事業の配分を見直そうという動きがありましたが、建設省約七〇%、運輸省七～八%、農水産省二一～二二%という従来の比率がまったく不動なのです。去る八月三一日に各省が提出した予算要求書を見ましてもほとんどまったく昨年度と同じ比率なのです（前頁の表参照）。これらの旧弊を改善できないのは、よくいわれている政治勢力だけでなく各官僚機構が動かないからです。

官僚機構を硬直化させている大きな原因のひとつとして、教育の問題があります。建築学を学んで建設省に入省した人は、都市局・住宅局でしか働けないのです。鉱山や繊維を学んだ人たちも、それぞれの分野でしか生きられませんから機構を変えられては困るわけです。それでは教育体制そのものを変えたらいいではないかということになりますが、各大学には専門分野の教授がいて、学生が講義を受け、その学問を引き継ぐ学究が連綿と後に続きます。このように細分化された教育システムの中で人材が育成・輩出されている背景があり、この問題もよく考えられなければなりません。

現在はいろんな意味で転換期にありますが、公共事業も社会のニーズに的確に合致したものを行うべく、発想の転換を行わねばなりません。事業コンセプトも、空港や道路などのハード中心から、ソフト面の充実も考えていかねばなりません。また高齢化社会に対応した健康・医療施設など、未来へのビジョンをもったものが必要となってきているのです。

社会の新しいニーズに対応して世の中を変えていく、そのような「未来に備える」公共事業を推進していくために、今こそ大胆な発想の転換が求められているのです。

EXECUTIVE JOURNAL

堺屋太一の **時代を読む視点**

要約と解説

発行所　株式会社出版文化社
〒530 大阪市北区天満1丁目7-8 日宝サンライズ
TEL.06(354)3008

●用語解説●

●関西新空港●

世界に開かれた日本で最初の２４時間空港として、平成６年の開港を目指して急ピッチで工事が進められている。昭和６２年１月の埋立工事開始以来、約１億８３００立方メートルもの土砂を投入して、平成３年末に埋立を完了した。日本の中核的空港として、国際航空ネットワークの拠点を形成する新空港の建設は、近畿圏にとって今世紀最大のビッグ・プロジェクトでもある。空港関連の運輸交通網の整備、ホテルや国際会議場、企業オフィスなどが集積する、臨空都市の建設、物流基地の整備、さらに約３万人と見込まれる雇用の創出など、近畿圏に及ぼす経済効果は多大なものがある。

第１期工事による新空港は、年間１６万回の航空機の発着が可能で、旅客３，０７０万人、貨物１３９万トンの年間輸送需要が生まれ、人・情報・物の巨大な流入が始まる。

EJ Cassette Library