

社会資本整備審議会道路分科会  
第3回基本政策部会における報告

今なぜ公共事業なのか、今なぜ道路整備なのか

平成14年4月9日

委員 リチャード・クー  
野村総合研究所 主席研究員

## 今なぜ公共事業なのか 今なぜ道路整備なのか

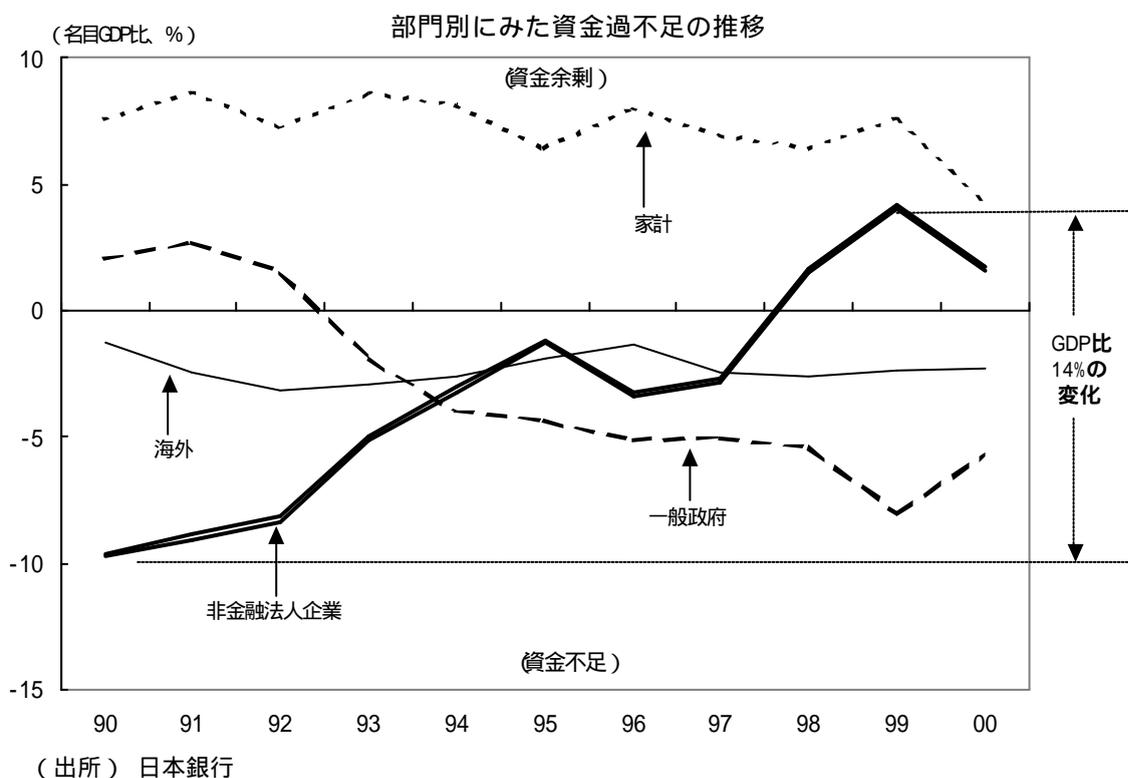
最近の日本では、残念なことにマスコミや評論家のとんでもない誤解に基づく公共投資諸悪論が蔓延しており、今の日本経済のかかっている病気に最も有効な薬が全く使えなくなるという悲劇が発生している。その結果、不況が延々と続いているだけでなく、企業、国家、そして個人の体力もますます衰退している。

### 第一部：マクロ経済の実態

#### 不況の病名

そもそも、日本経済がこの10年間低迷した理由は、家計部門が昔と同じように貯蓄をしているのに、その貯蓄をこれまでずっと借りて投資をしていた企業部門がゼロ金利でもいっさい借りなくなったところか、借金返済にまわったことにある。実際に10年前の日本の企業部門は、図1にあるように年間50兆円お金を借りて使っていたのが、今は年間20兆円の借金返済に回っているのである。

図1 1990年代以降の日本経済を変えたのは企業行動の激変



家計が従来通りの高い貯蓄率を維持しているのに企業がゼロ金利でも借りなくなったら、家計が貯蓄した分だけ需要が落ち景気は悪化してしまう。しかも、それを放置したら経済全体がとんでもない縮小均衡に陥ってしまう。

例えば 1000 円の所得がある人が 900 円を使って、100 円を貯蓄に回したとしよう。これまでは貯蓄に回った 100 円は銀行が誰かに貸し、それを借りた人によって使われていた。そうすると経済全体では 900 円の消費と 100 円の投資という全体で 1000 円の支出が発生し、それで経済は回っていた。

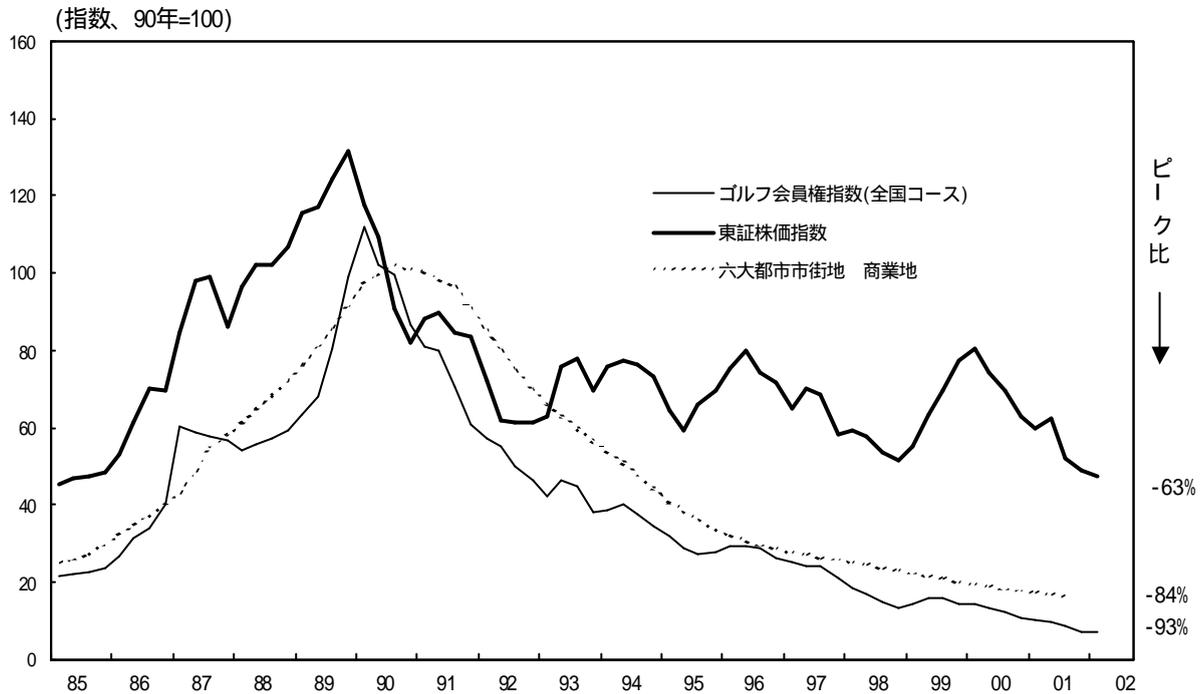
ところが、その 100 円を借りる人がいなくなってしまうと、そのお金は銀行に滞留する。そうすると、900 円しかお金が使われていないので、経済全体が 900 円の規模に縮小してしまう。100 円は死んでしまっているからである。これが今の状況である。そして 900 円しか所得が発生していないのに、また人々が九割しか消費せず、一割を貯蓄に回したら消費は 810 円に減って、またここでも貯蓄の 90 円が死んでしまう。このようにどんどん経済が縮んでいくと、最後は大恐慌に陥る。

実際に、前回ゼロ金利でも企業が借金返済にまわったのは 1930 年代のアメリカだが、その結果同国の経済は、GDP の半分がなくなり、失業率が 30% 弱という大恐慌に陥ってしまった。昨今の日本でも、10 年前は前述の年間 50 兆円借りていた企業が、年間 20 兆円の借金返済に回っただけで 70 兆円、GDP 比にして年間、10 年前に比べて 14% の需要が失われており、それだけ需要が減れば日本経済が恐慌に陥っても決して不思議ではなかった。

それでは、なぜ企業が借金返済にまわったかと言うと、それは 1930 年代の米国と同様、90 年代に始まった全国的な資産価格の大暴落で、企業にはそれらの資産を購入するために借りた借金だけが残り、彼らは債務超過のような状態に置かれてしまったからである。この資産価格の下落は、図 2 にあるように商業用不動産でピーク比 84%、ゴルフ会員権では 93% と大変な事態になっている。そこで彼らは、まだ元気な本業からの収益で借金返済を進め、バランスシート(=財務)の健全化を目指しているのである。

これらは個々の企業から見れば正しい責任ある行動であり、政府を含め、誰も彼らに借金返済を止めるとは言えない。しかし、全員が同じことを同時にやっているため需要が大幅に落ち込み、それがバランスシート不況という何十年に一回あるかないかの難病をもたらしているのである。

図2 バランスシート問題を引き起こした資産価格の下落



(出所) 東証、日本不動産研究所、日経産業新聞

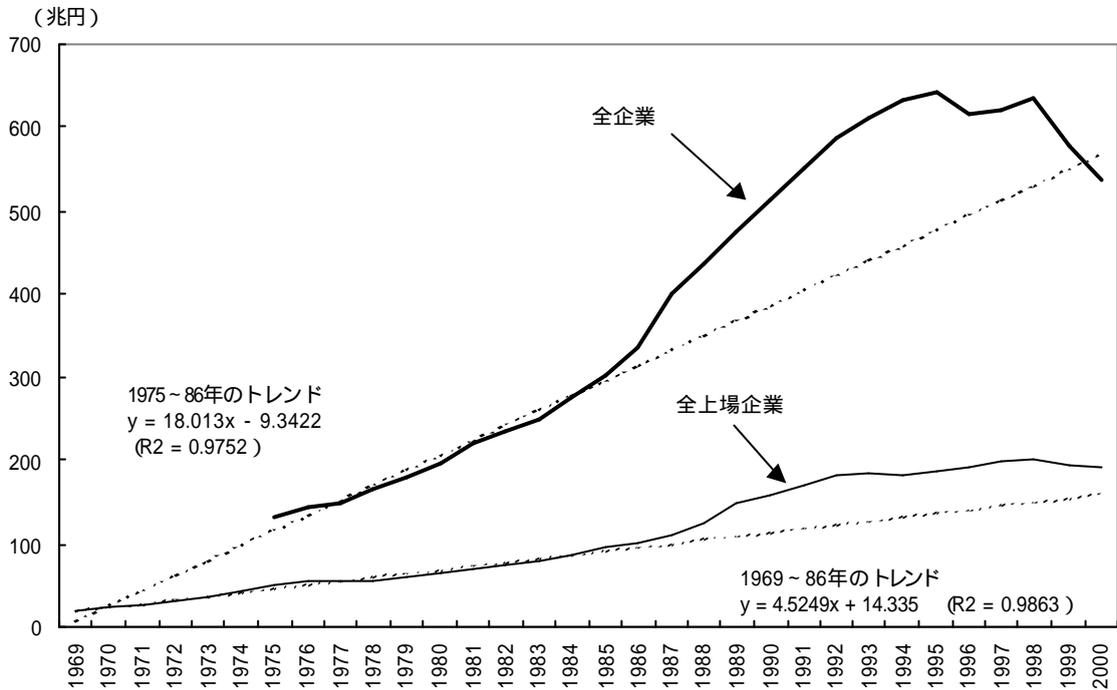
### 正しい処方箋

このように、家計が貯金しているのにゼロ金利でも企業が借りない時でも、政府がその分を借りて使えば景気は安定し、企業の借金返済も可能になる、というのが人類が1930年代の大恐慌で学んだ一大教訓だった。

政府が、前述の企業が借りなくなった100円を自ら借りて使えば、支出のトータルは民間が使った900円プラス政府の使った100円で再び1000円になる。つまり景気は維持されることになり、景気が維持されれば企業は収益を確保出来るので、彼らの借金返済も進む。

実際に日本は、株価と地価の下落だけで1400兆円(GDP約3年分)の富が失われたにも拘わらず、政府が毎年景気対策を実施した結果、大恐慌はずっと回避されてきた。しかも、この間、図3に見られるように、企業はピーク時に比べ100兆円以上の借金を返済してきた。これは、大型バブル崩壊後も恐慌にならなかった人類史上初の成功例である。しかも、この教訓は、ITバブルの崩壊で同じような局面に突入しつつある昨今の米国で、金融政策のトップであるグリーンズパンFRB議長が、自ら財政支出の必要性を主張していることにも生かされている。

図3 有利子負債残高のトレンドへの回帰



(出所) 各取引所所報、財務省法人企業統計年報

今の日本には 3500 社の（銀行と資本市場の両方にアクセスのある）上場企業があるが、そのなかの 2000 社がゼロ金利でも借金返済に走っている。これは如何に彼らのバランスシートの問題が深刻であるかを示しており、この問題の解消なしに、日本経済の自律回復は絶対にあり得ない。

企業が正しい行動を取っており、政府も彼らに対し「借金返済を止めろ」と言えない現状では、政府が支出を拡大して景気（＝企業収益）を維持し、彼らのバランスシート修復を支援するのは、日本経済がこの特殊な不況から脱却する最も効率的な手法であると言えるのである。

#### 公共事業不信の原因

この最も効率的な手法が、これだけ成果を上げていたにも拘らず国民の間でこれだけ不人気になってしまった最大の原因は、実際に景気対策をやった政治家たちが、自分たちがバランスシート不況に突入しているという認識を持っていなかったことにある。その結果、彼らは日本の不況を通常の不況と勘違いし、毎年毎年、景気対策を打つたびに景気はすぐ

自律回復に入ると公約してしまった。しかし何回やっても景気が自律回復にはならなかったために、国民の間で大きな政治不信が広がってしまった。しかもそこで、マスコミが誰が見てもアホかと思うような公共事業を続々と採り上げた結果、こんな馬鹿なものばかり造っているから景気が良くならないのだという世論になってしまった。

しかし、景気がすぐに自律回復に入らなかったのは、商業用不動産の価格が全国平均でピークから84%も下がったことに見られるように、資産価格の下落があまりにも大きく、そのダメージを企業の借金返済努力で埋めるには、長い時間を必要としたからである。しかも、財政が下支えしなければもっとひどい状況になっていただろう。すぐに自律回復に入ると政治家の選挙公約は間違っていたが、景気対策自体は正しかったのである。

### 見捨てられた7~8割

小泉政権の主張する民営化、規制緩和、市場開放、特殊法人改革は新しい日本を作るために全て必要だが、現時点でそれらに反応出来るのはバランスシートがきれいな全体の2~3割の企業だけで、残りの7~8割は債務の問題でそれどころではない。それは、ゼロ金利でも企業の大半が借金返済にまわっていることに如実に表れている。

小泉政権以前の政権は景気維持という形でこの7~8割の借金返済を支援したが、残りの2~3割への投資機会作りはおろそかなところがあった。ところが前述のマスコミ世論に乗ってしまった小泉政権は、全くその逆の極端に振れてしまい、構造改革による投資機会作りには熱心だが、支援が必要な7~8割は無視されてしまった。その結果、無視された7~8割が沈み始め、経済全体が深刻なデフレに陥ってしまったのである。そして、現状と全く同じデフレスパイラルが、1997年に財政再建を強行した橋本政権時にも起きたことを見ても、このような局面での財政をケチることが如何に危険なことかを示している。

このデフレを止めるには、政府は前述の改革を進める一方、全体の7割の健全化を助ける景気対策も充分やり、これらの企業が早く借金返済を終え、前向きの行動をとれるようにすべきだろう。そして、これらの企業が再びお金を借りて投資しようということになった時こそ、政府は財政再建を最優先で進めるべきである。

小泉総理に期待したいのは、家計が貯金しているのに企業が借りていないという現状を内外に十分に説明し、その上で景気対策を打ってもらうことである。このような説明があつての景気対策であれば、少しでも歴史を知っている人達は一考せざるを得ないと思われる。

## 民間投資がクラウドイング・アウトされる「悪い財政赤字」

財政を出し、公共事業を増やすということは、当然財政赤字を増やすことにもなる。そして、この財政赤字というのが大変イメージが悪い。しかも実際に、民間の設備投資意欲が旺盛な時に政府が財政赤字を拡大すれば、官と民が資本市場で資金の奪い合いを演じ、金利が上昇して、民間の設備投資がクラウドイング・アウト（締め出し）されてしまうことがある。

中長期的に最も健全な経済成長は、官主導ではなく、民主導の資本ストックの蓄積によると考えれば、財政赤字の急増で金利が上昇し、民間投資がクラウドイング・アウトされると、中期的な経済成長率が落ちることになる。つまり、民間が資本ストックを積み増そうとするのを政府が締め出し、民間に回るはずだった資金を政府が借りて使ってしまったら、経済の潜在成長率が上がるはずがないからだ。

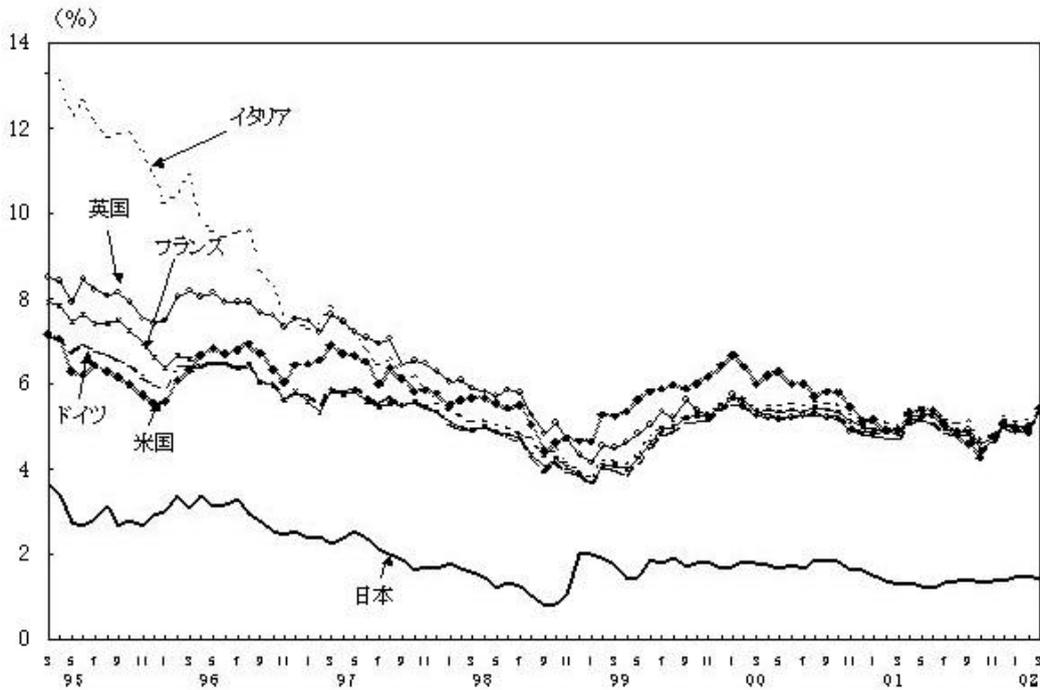
例えば、その結果、本来平均3%成長が10年続くはずだったのが、財政赤字が出たためクラウドイング・アウトが起き、平均2%成長になってしまったとしよう。そうなると例えば10年後のGDPの水準は、大きく違ってくる。つまり、今期の財政赤字が民間投資のクラウドイング・アウトを引き起こしてしまうということは、将来世代の所得をも落としてしまうことになるのである。

このように、民間投資のクラウドイング・アウトをもたらすような財政赤字は、はっきり言って有害であり、戦争や地震のような、よほど緊急な事態でない限り、絶対に出すべきではないであろう。これは、まさに「悪い財政赤字」である。

## バランスシート不況下の「良い財政赤字」

しかし、その対極に、現在の日本のようなバランスシート不況がある。つまり、今の日本では多くの企業が借金返済という形でバランスシートの修復を最優先している。その結果、金融機関は返済された借金の運用先が見つからず、資本市場や金融市場には資金がじゃぶじゃぶに溢れており、金利もそれを反映して、図4にあるように人類史上最低水準に落ちている。つまり今の日本は、官民が資金を奪い合うような状況ではまったくないのである。しかも、このような局面で、政府が余ったお金を借りて使わないと、絶対的な需給ギャップが表面化し、本当に経済がメルトダウンに陥る危険性があるのである。

図4 G7諸国で最低水準の長期金利



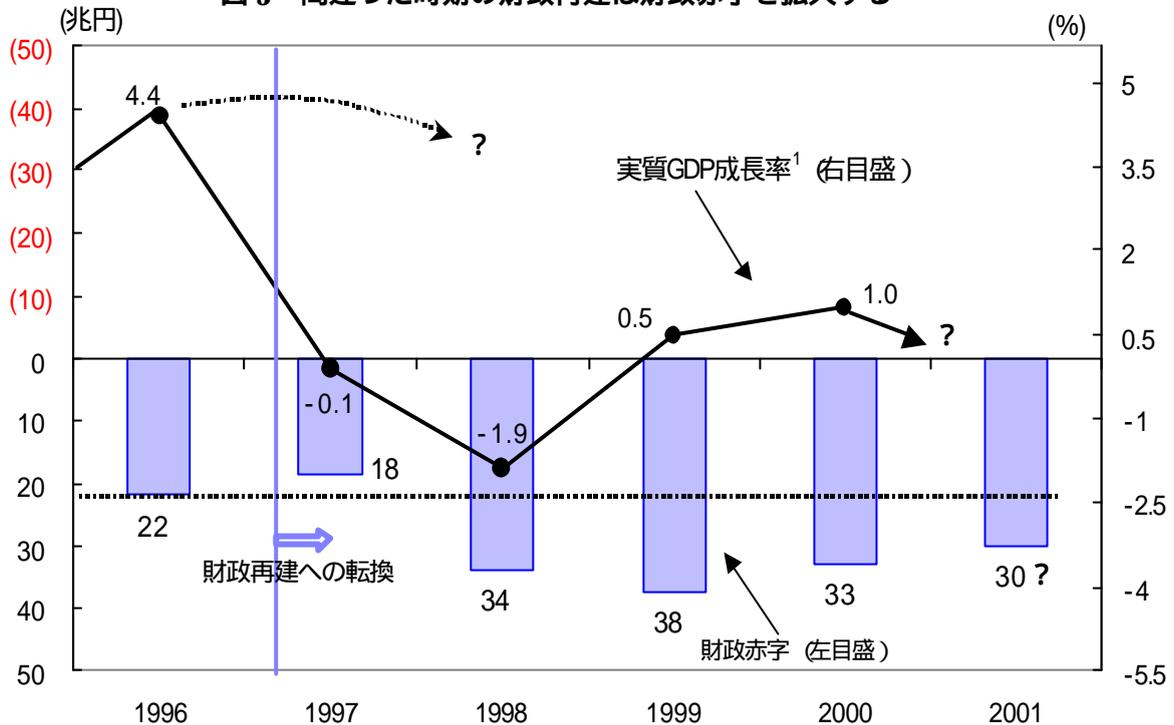
(出所) 野村総合研究所

しかも、一度経済が崩壊してしまうと、その修復には大変な時間と膨大な財政支出が必要になる。実際に97年に橋本政権が財政再建に走る前の96年の財政赤字は22兆円だったが、五期連続マイナス成長のようなメルトダウンに陥ってからの安定確保には、図5にあるように37兆円(99年)という巨額の財政赤字を必要としたのである。

従って、バランスシート不況下では、財政支出を十分行わずに経済活動の水準を大幅に落としてしまうほうが、将来世代の生活水準を落としてしまうだけでなく、結果的に財政赤字を拡大してしまうことになる。従って、バランスシート不況下の財政赤字は「良い財政赤字」と言えるのである。

つまり、民間の投資をクラウディング・アウトしてしまうような財政赤字は、中長期的な経済の成長率を下げることになるが、バランスシート不況に陥って、需要が絶対的に不足しかねない経済での財政赤字は、中長期的な経済の成長率を(財政を出動させなかった場合に比べ)上げることになるのである。

図5 間違った時期の財政再建は財政赤字を拡大する



1) 93SNA

(出所) 財務省、内閣府

### 長期金利に働く市場参加者の判断

そして、財政を出すべきか、それとも引くべきかのシグナルを送ってくれるのが、国債の利回り、つまり長期金利 (= 以下、金利と略す) である。

金利が高い時はクラウディング・アウトやインフレ問題があることを意味し、財政赤字は減らすべきだが、その対極にある今の日本のような超低金利の場合は、財政はむしろ増やしたほうが中長期的な成長率を上げ、最終的な財政赤字を減らすことができるのである。

しかし、金利が重要なシグナルとなると、「金利は明日にでも上がるかもしれない。そんな不安定なものに政府の政策が振り回されるわけにはいかない」といった指摘が出てくる。確かに金利は短期的に大きく振れるが、ある期間を通じて見られる平均的な金利水準には、国債を実際に買って保有している人たちの、重要な判断が含まれている。

つまり、その金利には、市場参加者の次のような判断が働いているのである。

自分たちが保有している国債の規模と、それがポートフォリオ（運用資産）の構成全体に占める割合の適正度

将来のインフレに関する予測

将来の民間資金需要に関する予測

将来の国債供給に関する予測

例えば に関しては、もしも投資家が自分たちの持っている国債の額が、ポートフォリオ全体に対しあまりにも多過ぎると感じたら、彼らは国債を売りに出すだろう。国債が売られるということは、国債の価格が下がり、その分金利は上がることになるわけだから、国債の利回りが現在の 2%弱という超低水準を維持することはできなくなるであろう。

また に関しては、もし将来インフレになると思ったら、2%弱の利回りしかない国債を持っていては資産が目減りしてしまう危険性が出てくる。従って、インフレ懸念が本当に出てくれば、みんな自分たちの持っている利回りの低い国債は売りに出し、その結果、金利は上昇し債券価格は暴落することになるだろう。

同様に に関しても、民間企業からの資金需要が回復する兆しを見せていたら、民間のほうが国より高い金利を払ってくれるから、投資家は国債を売って資金を民間に回そうとするだろう。例えば、1週間後にソニーが国債より高い利回りの社債を発行するのがわかっていたら、投資家は国債を買わずに、または売って、ソニーの社債を買おうとする。そうすると国債の需給は悪化し、国債の価格が下落し、利回りは上昇するだろう。

ただ のように、民間が再びやる気を取り戻すことで金利が上がってくることは、極めて好ましい健全なことであり、「良い金利上昇」と言えるだろう。経済が回復することが我々の最終目標であり、その一番重要なポイントは民間資金需要の回復である。民間企業に「お金を借りて投資をしよう」という動きが出てくれば、バランスシート不況は終わったということであり、足りない需要を、政府が財政赤字を出しながら補う必要もなくなってくるのである。しかも、このような時に政府が財政赤字を出し続けるとクラウディング・アウトが発生するわけで、このような形での金利上昇は、財政赤字を削減すべきシグナルと考えられるのである。

日本の国債は、バブルという異常事態が発生するまで、だいたい 5~6%の利回りで回っていた。従って、今の 2%弱の金利がそちらの水準へ向き始めれば、それは民間からの資金需要が平常に戻ったということであり、財政再建を進める時期だということになるのである。

## 国債増発は今の金利に織り込み済み

我々が最も気になるのは、この「国債の供給予測」であろう。財政赤字の大きさが毎日のようにマスコミで騒がれているなかで、この問題は市場参加者の最大関心事になっていると言っても差し支えない。もしも、市場参加者が、これからの国債発行が従来の予測に比べて激増すると思えば、当然彼らは国債の購入には慎重になり、逆に手持ちの国債は、需給が本当に悪化する前に、売りに出そうとするだろう。そうなれば国債の価格は下がり、利回りは急上昇することになると思われる。

しかし、これだけ長い間、財政赤字の巨大さが毎日のように指摘されているにもかかわらず、現在のように低金利が続いているということは、現状程度の国債発行量なら、予測可能な将来も含めて、市場の大きな負担にはならないことを、投資家が感じ取っているからではないだろうか。そのような判断が働かなければ、10年国債の利回りが2%割れを続けるということはあるまい。

つまり、現状から金利が大幅に上昇するには、国債の供給やインフレを含めて、現時点ではまったく予測されていない何か起きなければならないわけで、もちろんそのような事態が起こる可能性はゼロではないが、現時点での可能性は極めて低いというべきであろう。もしも本当に将来の国債の供給が、市場の消化能力を上回っているとみんなが感じ取っているのであれば、金利は今の2%弱ではなくて、(バブルになる前の平均的利回りである)5%かそれ以上になっていなければおかしいからである。

こうしてみると、現在の国債の利回りには、過去の国債発行残高から、将来の供給予測を含めてすべての判断が集約されていると見るべきだろう。つまり、市場にはこうした要因が既に織り込み済みだということである。

## 市場を理解していない人達の発言こそ危険

ということは、「明日金利が急に上がるかもしれない」というのは、現在の市場参加者は愚かだ何か重要なことを見落としている、というスタンスをとらなければ、正当化できないのである。

実際に大蔵省の財政再建至上主義者たちは、この10年間ずっと「明日でも金利は上がる」と国民をおどし続けてきたが、実際は全く逆で金利は下がりっぱなしだった。もしも民間銀行が大蔵省をずっと信じて資産運用をやっていたら、今頃その銀行は完全に破綻していたと思われる。

短期的にはともかく、長期的に市場が間違っていると主張している人達に市場経済を議論する資格はない。市場経済の象徴である市場価格そのものを彼らは否定しているからだ。

もちろん、短期的には外的ショックで金利がはね上がることはある。しかし、そのはね上がった金利を中長期的に維持するには、その高い金利を支えるだけの資金需要がなければならぬ。過去数年間の債券市場を見ても、短期的なショックで金利が急騰したことは何回もあったが、その水準では資金需要が十分でなく、再び金利は元の水準に戻ってきたのである。そして慌てて国債を売った人達は毎回、大損をしてしまったのである。

### バランスシート不況下の財政支出は将来の負担を下げる

財政再建論者は、政府は借りたお金を返せるのか、ということばかり問うが、国民のお金の流れはまったくその逆で、少しでも多く国にお金を借りてほしいという意思表示になっているのである。だからこそ国債価格はここ数年、ずっと史上最高値で推移しているのである。民間企業が一齐に借金返済に回っているなかで、今、国が借金返済に回って一番困るのは、貯金をしている一般国民なのである。

つまり、市場がこの低金利で我々に問いかけているのは、まだこの国に公共事業やることが残っているならそれは今やっして下さいということである。今の日本の10年国債の金利が1.4%ということは、事業規模1兆円の工事を今やれば10年間の納税者の金利負担は1400億円で済むということである。

これを今やらずに、バランスシート不況が終わり、金利がノーマルな水準である5%に戻ってからやるとなったら、全く同じ工事でも納税者の金利負担は5000億円となる。

この二つの金額を比べれば、まだこの国にやるべきことが残っているなら、それをやるのは今であることがわかる。そして、そのことは、バランスシート不況解消に役立つだけでなく、将来世代の負担も3600億円軽減することになるのである。

### 減税より公共投資のほうが効果的

一方で、公共事業ではなく減税ではだめなのかという議論もある。私も一納税者として個人的には減税を行なって欲しいし、馬鹿馬鹿しいところにお金がつぎこまれるのを見ると本当に腹が立つ。しかし、それはあくまでも(マクロ経済学を勉強したことのない)ミクロの発想である。

マクロの視点で見れば、減税を行なった場合、多くの企業や個人は減税で浮いた資金を借金返済や貯蓄に回すだろう。そうすると、前述の例での足りない 100 円の需要が埋まらない可能性が出てくる。しかし、この 100 円が埋まらなると、その埋まらない部分から前述のデフレスパイラルが始まってしまう。

もし足りない 100 円分を埋めるくらいの減税を行なうとしたら、おそらく公共事業以上の財政赤字を覚悟しなければならないだろう。公共事業なら 100 円分を穴埋めするのに 100 円使えばいいだけだが、減税の場合は 300 円減税してやっと 100 円が消費に回るということになるかもしれない。残りの 200 円は借金返済に回ってしまうからである。ということは、同じ財政赤字を覚悟するのなら、公共事業のほうが景気浮揚効果が大きいのである。

こうしてみると、今の日本は公共事業をやる、まさに歴史的チャンスと言える。にも拘らず、国民がこれだけ大きな拒否反応を示していることは、政策担当側に大いに反省すべき点があることを示しており、当局はこの拒否反応を解消する手だてを早急に打ち出す必要がある。

## **第二部：ミクロから見た道路整備**

### **今なぜ道路か**

それではまず、どのような公共事業をやるべきかだが、日本は多くの意味で先進国の仲間入りをしたものの、住宅と道路事情という二点については、まだ改善の余地は有り余るほどある。特に後者に関しては、産業界が鉄道からトラック輸送に移り、一般市民が自動車が可能にする行動半径の拡大と自由を求めるようになったのに対し、道路の整備が需要に追いついていないのが現状である。道路事情は、一昔前に比べれば、大変良くなったものの、この間、人々や企業の道路に対する期待値も大幅に向上しており、そこにはまだ大きなギャップ・不満が残っていると言えるのである。

しかも、日本の企業や個人を取り巻く国際環境も大きく変わってしまった。まず企業は、1985 年 9 月のプラザ合意以降の円高・ドル安で、生存をかけて海外へ生産拠点を移すことになった。拠点を移す際には当然、日本より条件の悪い所は最初から考慮の対象にはならない。条件の良い所だけが選ばれることになるが、実際に移転を始めて多くの日本企業が驚いたのは、国内よりも条件の良いところが実はかなりあるという事実であった。

つまり、国内ではとてつもない時間とコストのかかる許認可手続きや陸上輸送のコストが、海外のそのような地域では、国内の数分の一から数十分の一の時間とコストで済むことに気付いてしまったのである。

一度そのような学習効果が出来てしまうと、その後少々円安になっても、彼らは二度と国内で投資・生産をやろうという気持ちにはならなくなってしまふ。あまりにもコストに対する利便性が違うからである。

しかも国内では、道路はあっても渋滞で途方もない時間がかかったり、高速料金で（世界的に見れば）法外な料金を取られる。実際に多くの場合、海外から製品を直接持ってきた方が、同じ国内でもちょっと離れた地域から持ってくるより安くつくということが発生している。

つまり、これまで(プラザ合意まで)の日本企業は外国のことを知らなかったので、「知らぬが仏」で国内のインフラや行政全般に何の疑問も持たなかった。ところが一回外へ出て、違うものを見てしまった結果、彼らの発想は根底から変わってしまったのである。その結果、前述のバランスシート問題で、国内では全くお金も借りず設備投資も控えているような企業が、海外では結構設備投資をやっているのである。これは本当に恐ろしいことであり、国内の体制・行政を根底から見直す必要があることを示している。

#### 渋滞解消と高コスト・高料金は正こそ急務

同じことが一般市民にも言える。これだけ海外旅行が一般化すると、国民の多くは海外のインフラの良さやその使用料の安さ(大半は無料)を自ら体験してしまった。そうなる馬鹿馬鹿しいくらい短い距離を走っただけで料金所があり、カネをせびられる日本がますます嫌になって、やはり休日は海外で、ということになってしまう。しかも、すぐ渋滞する国内の道路は、気軽に行けるはずの国内の観光名所を実質的には大変遠いものにしてしまっている。ここに国民の不満があることは、これだけ不況でも、ちょっと休日が重なれば成田空港がごった返すことを見ても明らかである。そうなる、その分観光収入が海外に流出し、それは日本経済にとっても大きなマイナスになっている。

こうしてみると、日本の道路の問題は、それがすぐ渋滞するという問題と使用料が高すぎるという二つの問題に集約されると言えよう。もちろんこの背景には、国内の自動車輸送が爆発的に増えたことがある。この自動車輸送は公害や事故死など多くの問題を抱えているものの、よほどの技術革新（人間を一度分子に分解して、別の所で再生する？）か巨大な権力を持った独裁者が現われない限り、当分は近代社会と不可分の交通手段として正面

から受け入れるべきだろう。しかも日本はアメリカと並ぶ世界最大級の自動車生産国なのである。

### 巨額の血税をかけて造った道路が機能していない

こうしてみると、道路行政が反省すべき点は、ユーザーコストの削減と、渋滞を最小限に抑える努力が国民の期待を下回ってしまったということにつけるのではないか。つまり国民の間に、「いくらカネをつぎ込んでも何も良くなる」という認識が広まってしまったのではないかと思われる。

国民のこのような認識を変えるには、新しい道路の建設だけでなく、既存の道路がもっと有効・効率的に使われるようにする努力も不可欠である。むしろ今の反公共事業一色の世論を考えると、既存道路の有効利用を徹底的に追求した上で新しい道路の話をする方が世論に受け入れられる可能性が高い。

この既存道路に関しては悲しい事例がいくらでもある。例えば最近「完成」した東京都の渋谷から天現寺までの明治通りは、数十年の年月と恐らく千億円単位の納税者の血税を投入しておきながら、結局出来た道路は、それ以前の片道一車線の道路と同じ機能しか持っていない。つまり、大変な立ち退き交渉と巨額な血税で道路の幅を広げたものの、歩道を広くとったり、道路中央に花壇を設けた結果、実際に車が走れる道路の幅はそれほど拡大されていないのである。その結果、道路を広くする前と同様、そこで違法駐車が発生すると実質片道一車線になってしまうのである。つまり、千億円単位の血税が投入されたのに渋滞は全く改善されていないのである。こんなことをやっていて納税者が怒らなかつたら奇蹟だろう。

### 行政の自殺行為

道路を含む公共事業が本当に国民の願いを叶えてくれるのであれば、国民は必ずついてくる。ところが、前述の明治通りのような例を見せつけられると、マクロ的視点からこれだけ公共事業の重要性を説いている私でさえ、さすがにうんざりしてしまう。

また、森林の中の道路に並木を植えてみたり、交通量がほとんどない山道にわざわざ地下の横断歩道を作ったりしているのは、行政の自殺行為である。このようなナンセンスの累積が前述の国民の極度の公共事業アレルギーにつながっていると考えられる。

しかしこのようなことは、ちょっと常識を使えばいくらでも軽減することが出来る。例え

ば、前述の明治通りの件も、今の日本の警察力では違法駐車は止められないという前提で、その分歩道を若干狭めたり、道中央の花壇を削減すれば片道 4 車線を確保することは充分出来る。前述の森林のなかの道路にあえて並木を植えるなどということも、ちょっと常識を使えば避けられたはずである。

越沢委員が指摘されたように、良い景観を確保することは大変重要なことだが、画一的な歩道の整備や並木・花園の設置で、本来国民が巨額の税金を払ってまで期待した道路の機能改善が妨げられてしまっただけでは元も子もなくなる。従って、今ある道路や今建設中の道路を早急に見直して、少しの調整や工夫でもっと有効に道路を使えるようにならないか検討すべきである。例えば前述の明治通りも、この区間の歩道はフルに 4m 以上あり、しかもそのなかの 1m は花壇である。従ってこれらを部分的に 50cm から 1m 狭めれば、たとえ違法駐車があっても全区間、間違いなく片道 2 車線は確保できる。そのようなサービス精神、フレキシビリティを行政側は是非持ってほしいと思う。

### レッドゾーン設定の勧め

再び同地域の例で申し訳ないが、日中恵比寿駅前の駒沢通りが上り方向に渋滞するのは、JR の鉄橋下の違法駐車で、それまで 2 車線あったものが実質 1 車線になってしまうからである。このような所には米国などで見られる停車禁止を意味するレッドゾーンを設け、厳しく取り締まれば、この渋滞も解消可能である。

また、車庫の出入口近辺や救援車両の通行に不可欠なところもレッドゾーンとし、違法駐車の中なかでも特に渋滞を引き起こすものは、徹底的に排除すべきだろう。

前述の駒沢通りの件は、交番がすぐ近くにあるにも拘らず、誰も取り締まりをしようとしていない。ましてや、一般住宅地や道路のレッドゾーンの取り締まりを今の日本の警察力に期待するのは夢のまた夢だろう。

そこでレッドゾーンに抵触する形で駐車してあった車が、そこを通ろうとした別の車にダメージを受けても、それは保険金の対象にならないということにしたらどうか。そうすれば、人々は一気に注意するようになると思われる。

ただ、レッドゾーンに関しては、公平であり必要最小限ということではやらないと、その意味が薄れてしまい、現状と同様に違法駐車があふれているということになりかねない。この辺は米国の例などが参考になると思われる。

## 首都高は、一定時間内は出入り自由に

また、新しい道路としては（東京に住む者として）東名高速の渋滞を緩和する第二東名や、いつも同じ箇所でも渋滞している中央高速の改善、そして世界最大の駐車場とまで揶揄される首都高の改善が望まれる。

また、首都高を含む高速道路に関しては、一定時間以内は出入り自由としたらどうか。そうすれば既に料金は払ったからといって下の道が空いているにも拘わらず首都高でノロノロ走っているクルマも、下の道を有効に使って、本当に高速で走れるところで再び首都高に乗るといった行動が選択肢のなかに入ってくる。また東名や中央高速で来たクルマが環六や環七を介して湾岸道路に入るといふことも考えられるようになる。

特に休日などは下の道は空いているのに高速は渋滞しているというケースが多く、これらの多くは下の道とうまく合わせて走行させれば、渋滞の一部を解消する手だてになると思われる。また、道路表示等もそのような前提でシステム化されれば、利用者には大変便利になろう。

## 建設工事のスピードアップと効率化

今の国民は、道路を含む大半の公共事業は、民間の競争原理を導入したらもっと安価でできたのではないかという疑問を持っている。つまり、「指定業者」等との癒着で本来ならもっと安く出来るものが高くてついているのではないかという疑問である。また、専門家や実際に工事を担当している業者からは、設計段階から民間に任せれば、コストはもっと大幅に削減されるという指摘がある。

これらの疑惑に対し、行政側は改善すべきところは早急に改善し、なぜコスト高になっているかをもっと公に説明すべきだろう。前述のように、国民の多くは外国の旅行先で海外の道路工事現場も見ている。それらは、先進国に行けば行くほど、効率的に少ない人数でやっている。ところが日本は、びっくりするような人数（誘導員も含む）を動員しておりながら、毎晩掘っては毎朝埋めているので、工事自体がなかなか進まない。日中は通行人やクルマに迷惑をかけたくないという配慮から毎晩そのようなことをやっているようであるが、その大半はやりすぎであり、かえって納税者の不信を買っている。

## 民間感情を逆なでするような行動は禁止せよ

また国民の問いには、公共事業の多くはわざとゆっくりやっているのではないかという疑惑がある。つまり仕事が限られているので、みんながこれで食べていけるように食い延ばしているのではないかという疑問である。これは実際の現場の人達も認めているので事実だと思うが、今の民間の置かれている厳しい生産性向上の環境から見ると、これはとても容認される行為ではない。つまり、このまま行けば、国民の反発が爆発して公共事業の予算はますますカットされ、それこそ「食い延ばし」どころではなくなってしまう可能性があるのである。

それではどうすれば良いかだが、ここには発想を一変して、業者と行政が一丸となって国民が待ち望んでいるものをどうすれば早く造れるかに全力投球すべきだろう。そして次々と永年懸案のプロジェクトを仕上げて行けば、「日本もやれば出来る」という印象に変わり、それなら必要なものはまだたくさんあるわけだから、もっと造ってもらおうということになるだろう。

つまり、Aの予算でA'の物しか出来ないから国民は反発していても、同額の予算でA'もB'もC'も出来ました、ということになれば、国民の見方も変わってくる。その意味では、行政は安く、早く仕上げた業者にインセンティブを与えることを真剣に考えるべきだ。

これだけ財政赤字が厳しいと言われているなか、誰が見ても税金の無駄使いと思えるような行動や事業は即刻禁止、廃止すべきである。民間が今これだけ厳しいリストラに追われているのに、日本の工事現場は何十年前と全く変わっていないことは早急に是正しなければならぬのである。

## 結 論

今、日本の製造業が大挙して工場を移している中国では、日本で30年かかるインフラが3ヶ月で出来上がっている。この変化の猛スピードを目にすれば、国内の徹底的なインフラ整備の見直しなしに日本経済が将来ともに競争力と繁栄を維持することは、大変難しいことがわかる。

また、日本と同じような「土地問題」がある台湾でも、高速道路が一本しかなかった数年前に比べ、台北（桃園）空港へのアクセスは大幅に改善した。

このように隣国のアジアで、これだけインフラ整備競争が起きているなかで、遅れたインフラ整備を取り戻す歴史的にも最高のチャンスにある今の日本が、全く逆の方向へ走ろうとしていることは大変残念なことである。そしてこの遅れに国民が気付いた時は、既にグローバルの競争から日本が完全に見捨てられた時かも知れないのである。

マクロ経済の心臓部と言える債券市場は「人類史上最低の国債利回り」という型で、今こそ日本はインフラ整備を進めるべき歴史的チャンスであるというメッセージを、盛んに送っている。そして、そのメッセージを正しく社会に伝えるのが、私を含めたエコノミストの責任であるのも承知している。

しかし、これまで通りの公共事業や道路工事のやり方では、リストラと生産性向上という厳しい環境のなかで必死になっている民間の気持ちを逆なでするばかりである。その結果、今一番拡大しなければならないところが一番縮小に追い込まれており、この（債券）市場の声を無視した行動は、マクロ経済全体にも景気や失業の更なる悪化という大きな悲劇をもたらしている。

行政側は、少しの工夫とフレキシビリティで大きな改善が期待できるところには積極的に行動を起こし、前述の明治通りのような事態を改善していけば、人々は行政をもっと好意的に受け入れるようになるのではないか。それには、行政が自らハンドルを握って、道路事情の実感を持つ必要があるし、また、今の工事現場の風景が如何にリストラに追われている民間の感情を逆なでしているかも知るべきである。そして、国民がこれらの改善努力を肌で感じるようになった時、今の公共事業アレルギーは消えてなくなり、日本経済は市場の声を素直に受け入れて回復に向かうものと思われる。