

財政再建への答えは 出なかった

05年度予算政府案が年末に決定された。今の日本の経済状況に即してどう評価すべきか。日本という国が抱える借金は今、730兆円にのぼり、これは国内総生産（GDP）の1.4倍、税収の16年分に相当する。財政再建が急務であることは世の常識になっていると言つて過言ではない。

改善されない国の借金

来年度予算では、4年ぶりに新規国債発行額が減った。しかし、新たに巨額の借金を重ねたことは厳然たる事実である。財政の健康状態は、税収から一般歳出（歳出から国債償還費・利払費を除いたもの）を差し引いた「基礎的収支」（プライマリー・バランス）によって示される。今回の予算案で「プライマリー・バランスの赤字幅が3兆円減つて、改善が見られる」と評した報道も多かった。

しかし、プライマリー・バランスは依然15兆円の赤字である。国は借金をさらに増やしており、借金を返すために借金をしている「サラ金地獄」

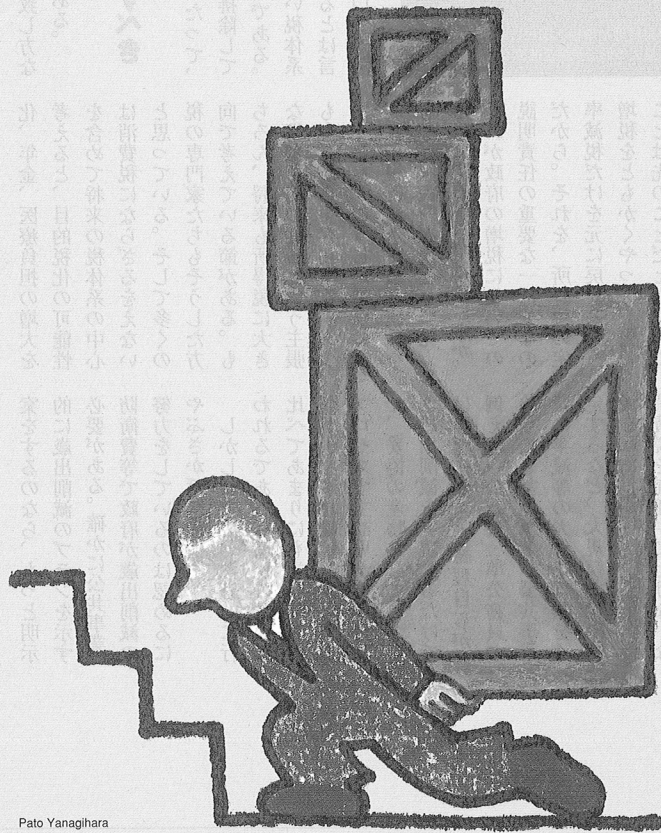
状態は全く変わらない。借金をするスピードが若干落ちただけで、借金を増やしている事実は厳然と存在するのである。「薄日が差した」という新聞もあったが、普通の家計ならとてもそんな言葉は出てこない。

小泉政権の登場以来、日本のマクロ経済運営の姿勢は、確かに過去とは一線を画することとなった。一時の財政出動「中毒症」とも言える慢性病質を抑え、財政出動なしに景気が回復することを実証して見せた。

しかし、財政の現状は、下りだけで評価できる状態にはとてもない。積極的な問題解決

に向けた行動が必要だ。05年度予算では、増え続ける借金730兆円を安定化、削減する方向を打ち出したか否かが問われていたはずだ。

確かに、今回の予算作業の中で三位一体改革は曲がりなりにも具体化され、地方への2兆円規模での税源移譲など、これまで考えられなかつ



Pato Yanagihara

た政策が実現するに至った。一定の歳出削減効果も確かにある。中央と地方、各府省の複雑な利害関係、力関係を縫って空中分解させなかったことは注目に値する。しかし、今の日本が抱える問題と05年度予算を対比させたとき、「あまりにも遅い。そして不十分」と言わざるをえないだろう。

一言で言つて歳出への切り込みが足りない。三位一体からしてそうである。地方からの要望の強かった公共工事の補助金廃止はほとんど実現せず、社会保障など地方の裁量が増えるに十分な補助金が削減された。

地方から公共事業の補助金削減の要望があったことは、財政構造的に見て、地方ごとに工夫が大きいと考えているからだろう。しかし、中央の権限温存のための思惑が強いのもこの分野で、けっきょく、それを優先してしまつたのが実態のように見える。

また、本来もっと厳しく財政査定すべきところに甘すぎる。公共事業はその最たるものだ。04年度比で4%減であ

つても、なお、8兆円以上を計上する。この中には、整備新幹線の新規着工も関西国際空港の2期事業の予算もちらかり収まっている。

関西国際空港だけを見ても、すでに1.5兆円の借金を抱えている。1年の収入は約1000億円、借金への利払いが毎年300億円以上にのぼる。毎年政府から年に90億円の補助金をもらうことによつてつじつまを合わせているが、そこへ今回2本目の滑走路のための予算が300億円付いた。

本来なら、1期滑走路事業の「清算」が先であり、今の滑走路など現在保有する資産の収益力を最大化する方策と収益見直しを明確化し、そのうえで、すでに生じている累積赤字を解消し、自立する会社となるにはどのくらいの財政負担が必要かなどを明確にしなければ、とても次のステップには進めない。少なくとも、常識的な民間会社ならとも通らなかつたと思う。

にもかかわらず、今回はなし崩し的に物事が進められてしまった。借金の返済につい

ても、30年で確実に返すという計画が公表されている一方、会社の収支の見直しは10年先までしか現実には立てられないと（民間出身の）関空社長が発言されたのを私はお聞きした。つまりは何年か前から決めていたスケジュール（07年供用開始）が先にある、という印象である。

滑走路がなくては、国際競争に勝てない、といった論理も頻りに使われたが、最終的には財政面も含めた国力全体の競争となることも忘れてはならない。アジアとの競争といった言葉に踊らされて、非効率な投資を行う結果になれば、国自体が衰える。コンクリートの塊だけが残る寒々とした光景もありえる。

浪費大国の見直しが急務

公共事業を4%減らして最大限の削減努力として見てくれば、いかにも旧態依然たる相場観ではないか。

日本はIMDの国際競争力比較の中で、道路分野では常に第1位の座を占めている。人口2000万人以上の国で

の1人当たりの道路距離は世界で1位だからである。人口の少ない国も含めた世界ランキングでも、ベルギー、シンガポール、オランダという小国に次いで第4位という驚くべき結果である。

その道路についても、一般会計の公共事業費のほか、道路特定財源が約4兆円、さらに高速道路には借金で2兆円以上のお金が来年度もつき込まれる。もちろん、多くの財政専門家が指摘するように、歳出削減だけでは財政再建は不可能なほど、日本が抱えている借金は大きい。今後景気の動向を見ながらも、増税は避けられないだろう。

しかし、こうした「浪費癖」がいつか解消されない政府に国民は増税イェスと言っただろうか。財政の状況をまじめに心配する国民は多いと思ふが、今のような財政運営では、増税をすなおに受け入れることはとても難しいと思ふ。

もし、政府が将来の増税が不可避と思うのであれば、それだけ必死に歳出削減に努めなければならないだろう。



早稲田大学大学院教授
川本裕子 Kawamoto Yuko