

経済を見る眼

今週の眼

早稲田大学大学院ファイナンス研究科教授
川本裕子

かわもと・ゆうこ ●東京大学文学部卒、オックスフォード大学経済学修士。旧東京銀行を経て、1988年マッキンゼー入社。95、99年パリ勤務。金融庁顧問（タスクフォースメンバー）、金融審議会委員等を務める。近著に「日本を変える」（中央公論社刊）。



2004年末に決定された05年度予算政府案では、4年ぶりに新規国債発行額が減ったことが話題になった。財政の健康状態を示す「プライマリバランス」（税収と一般歳出〔国債償還費・利払費を除いた歳出〕とのバランス）の赤字幅が3兆円減ったことを評価する声もある。

しかし、改善したとはいえずプライマリバランスは依然15兆円の赤字である。日本の抱える借金は730兆円に上る。これは国内総生産（GDP）の1・4倍、税収の16年分に相当する。05年度においても新たに巨額の借金を重ねる。借金を返すために借金している「サラ金地獄」状態はまったく変わらない。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。ダイエットにたとえれば、体重が増えるスピードが若干遅くなった

ただ、依然太り続けているということだ。とても喜べない話だろう。小泉政権の登場以来、マクロ経済運営は過去とは一線を画してきた。一時の財政出動「中毒症」を抑え、財政出動なしに景気が回復することを実証した。また、今回の三位一体改革により、地方に2兆円規模の税

財政再建は甘くない

とは評価されても、現状を見れば、歳出への切り込みが足りないのは否めない。三位一体改革でも、地方から要望の強かった公共工事の補助金はほとんど廃止されず、社会保障など地方の裁量が働きにくい分野で補助金が削減された。中央の権限温存の思惑が優先した印象が強い。さら

源が移譲するなど、これまで考えられなかった政策が実現した。一定の歳出削減効果もある。中央と地方、各府省の複雑な利害関係、力関係の間を縫って、空中分解させなかったことは注目に値する。ただ、下手な財政出動をしないこ

に、本来もっと厳しく査定すべきところには甘すぎる。公共事業はその最たるものだ。04年度比で4%減であっても、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第2期事業の予算もちらり収まっている。

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1000億円なのに、借金への利払いが毎年300億円以上かかると、ここ10年間の累積赤字額は2000億円以上に上る。毎年政府から年に90億円の補給金をもらってつじつまを合わせている。そこへ今回、2本目の滑走路のための予算が300億円ついた。本来であ

れば、第1期滑走路事業を自立させるために、滑走路の活用による収益拡大策を練り直し、それでも累積赤字解消のためにどうしても財政負担が必要かどうか、答えを出すのが先決である。そうした努力もせず第2期のような巨額の新規事業を持ち出せば、企業であれば財務担当から大目玉を食らうこと間違いなしである。

IMD（スイスに拠点を置くビジネススクール）の国際競争力比較で、日本は道路分野ではつねに第1位だ。人口2000万人以上の国における1平方キロ当たりの道路距離が、世界でトップだからである。その道路でさえ、一般会計の公共事業費に加え、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05年度もつき込まれる。もちろん、指摘されるように、歳出削減だけでは財政再建が不可能なほど、日本が抱えこんだ借金は大きい。今後景気の動向を見ながらも増税は避けられない。

しかし、こうした政府の「浪費癖」が一向に解消されない場合、国民は増税を素直に受け入れられるだろうか。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ぬことは明らかである。

111