

自由民主党国土強靱化総合調査会レポート NO.37

自由民主党国土強靱化総合調査会（会長：二階 俊博衆議院議員）の第三十七回会合が下記の通り開催されましたのでご報告致します。

1. 日 時 平成 24 年 7 月 5 日（木）8:00~9:00

2. 場 所 党本部 707 号室

3. 参加者 二階俊博会長、大島理森顧問、野田毅顧問、町村信孝顧問、武部勤会長代理、林幹雄筆頭副会長、金子一義副会長、金田勝年副会長、中谷元副会長、佐藤信秋副会長、脇雅史副会長、福井照事務総長、柴山昌彦常任幹事、下村博文常任幹事、望月義夫常任幹事、今津寛常任幹事、竹本直一常任幹事、赤澤亮正幹事、泉信也参与、あべ俊子、秋葉賢也、石田真敏、北村茂男、北村誠吾、小池百合子、高村正彦、塩崎恭久、新藤義孝、平将明、高木毅、谷川弥一、土屋正忠、長崎幸太郎、山本幸三、磯崎仁彦、猪口邦子、衛藤晟一、岡田直樹、片山さつき、金子原二郎、岸信夫、鴻池祥肇、佐藤ゆかり、末松信介、世耕弘成、中原八一、中村博彦、二之湯智、古川俊治、松下新平、山谷えり子、山本順三（順不同）

代理参加 古賀誠顧問、山東昭子顧問、高市早苗副会長、鶴保庸介副会長、橘慶一郎幹事、井上信治、伊東良孝、伊藤達也、江渡聡徳、加藤勝信、梶山弘志、河井克行、木村太郎、城内実、近藤三津枝、小泉龍司、菅義偉、棚橋泰文、徳田毅、中川秀直、永岡桂子、中村喜四郎、平沢勝栄、古川禎久、古屋圭司、松本純、村田吉隆、森山裕、山本拓、赤石清美、石井浩郎、岩井茂樹、大江康弘、川口順子、熊谷大、関口昌一、伊達忠一、谷川秀善、塚田一郎、中村博彦、野上浩太郎、松村祥史、松村龍二、松山政司、三原じゅん子、山崎正昭、吉田博美、若林健太（順不同）

4. 議 題 「固定資本形成と日本経済について」
（講師）慶應義塾大学教授 竹中 平蔵 氏

5. 講演要旨

- ① 今日は、マクロ経済の視点から話をする。公共事業が大幅に減少している中で、更新の必要性や、さらなるインフラの需要があることは間違いない。とくに国土の脆弱性（保全と多極分散化）が問題になる中で、「広域」という概念が必要。
- ② 「国土強靱化」を考える視点について整理する。固定資本投資は需要としての側面があり、また公共投資は生産力効果としての出力がある。今回とくに強調したいのは、これを民営化・コンセッションとして活用することであり、ストックをいかに活用するかが

財政制約の問題を解く重要な鍵になる。日本で PFI という新規事業に関する議論に傾くが、世界の議論の潮流は、今あるストックの活用に民間の活力を導入して財政的問題を解決することにある。

- ③ 公共投資の推移について整理をする。当初予算で見ると、政府固定資本形成のピークは1997年で9.7兆円、補正を含めると1998年の14.9兆円になる。2012年の予算は4.6兆円なのでピーク時の1/3以下になっている。GDP比で見ると、1997年のピーク時で6.4%であったものが、現在3.2%とちょうど半分になっている。先進国では、フランスが3.1%、アメリカ、イギリスが2.5%、ドイツが1.6%なので、今の水準で見ると、日本は極端に低いとは言えないけれど、高くはないことは間違いない。90年代を通して非常に高くなった公共投資の比率の修正は既に終わり、これからどうしていくかという固定資本形成の新しいビジョンが必要。その時期にまさに国土強靱化の提案がなされていると思う。更新投資が十分になされるかということについて国土交通省の試算がなされているが、更新投資の推計をストックから行き、更新投資が現在のフローでまかなえなくなるのがあるかを単純計算すると、2037年という数字が出てくる。10数年経つと更新投資が難しい状況が出現する。そこで今までとは違う枠組みが必要になる。
- ④ これから人口減少社会の中で国土の均衡ある発展というものをどのように考えたらよいか。今後、2030年頃には限界集落を維持できなくなる状況が間違いなく起こるので、限界集落を支えるための公共投資をするのではなくて、移住をしてもらうための集中的なインフラ投資が必要になる。これは日本の都市集約を強化するという意味でも意味のある投資である。もう一つ新しいインフラ需要で、アクセスインフラの重要性が変化している。今、羽田空港が都心に近いことから世界で見直されている。インチョン空港は世界的なハブ空港であったが、都心から遠いため、都市戦略の中では古いタイプの空港の位置づけになっている。森記念財団の世界の都市ランキングでは、1位がNY、2位がロンドン、3位がパリ、4位が東京である。東京は、税率が高いこと、規制が多いこと、そして空港のアクセスが不便なことが他の都市と比べて劣っている。もし、空港のアクセスをシンガポール並み、規制をロンドン並みにすれば、東京は1位になる。グローバル競争は都市間競争である。トロント大学のリチャード・フロリダは、夜の衛星写真を見ると地球は20~40の明かりの塊（メガ地域）からできており、世界のイノベーションの8割はこの明かりの塊から生まれると言っている。世界で一番大きな明かりの塊は、東京を中心とする部分である。この明かりの塊をいかに活用するかが経済を強化するための国際戦略になっており、明かりの塊に対するインフラの充実・効率化を戦略的に位置付けなければならない。
- ⑤ 90年代くらいまで学者の間で人口が多いことは良いことか悪いことかという論争があった。人口が多いことは消費人口が多いことで、貯蓄ができないから投資ができず、経済発展できない貧困の悪循環だと言う学者がいた。しかし、BRICSの発展は人口が資産であることを証明した。これはまさにグローバル化であり、国内で貯蓄し投資しなくても、海外から資本と経営ノウハウを持ってくることができる。ASEANの人口は6億人でEUの

5億人を上回っている。ASEANも日本とアライアンスを組む余地がある。というのも人口と資源があればある程度まで経済発展するが、それをブレイクスルーして先進工業国になるためにはイノベーションが必要であり、そのためには日本のノウハウが原動力になると考えているからである。したがって、日本は人口の多いASEANなどの国々との空港・港湾、人・資金といったネットワークを強化するためのインフラづくりをすることが、21世紀の新しいインフラのコンセプトとして入ってこなければならない。

- ⑥ インフラ需要が高まり、更新投資が必要であるが、財政制約があるため、今あるインフラをいかに活用できるかが、国土強靭化を実現できるかの最大のポイントになる。先日、整備新幹線の着工が決まったが、複数の路線を平等に造っていったら20数年かかる。先に1つ造れば6、7年でできるので、生産力効果を考えると、先に一つでも開業させた方がよい。そのプライオリティ付けをすることが政治の役割であり、インフラを集中投資していくことが重要。そして一番重要なのは既存インフラの有効活用である。国交省はPFIという言葉が好きだが、一般にはコンセッションと呼ばれており、インフラを国が所有するが、運営権を民間に売るものである。オーストラリアは1996年に空港法を改正し、空港の長期リースを可能にした。メルボルン空港では、民営化後、商業エリアのテナントを入れ替え、拡張して駐車場を整備し、空港周辺に関連する民間投資を誘発することで、結果的にキャッシュフローが増えて、1997年の事業価値が13億豪ドルだったものが2007年には44億豪ドルと3倍以上の価値を生み出した。国は運営権を売ることでお金が入ってくるので、それを国土強靭化のための原資にする新しい工夫をしてはどうか。空港のコンセッションを容易にするための法律が国会に出されているが、これを進め、国土強靭化のための財源的な担保にすることを考えてほしい。

- ⑦ 大震災後の2ヶ月間、日本の株は買い越された。それは、社会全体を復興させるチャンスを与えていると世界の投資家がみていたからであるが、現政権はそのチャンスを活かすことに失敗している。新しく都市を造るとき、今ある建物を壊す必要があり、それをサンクコストと言うが、大震災はこのサンクコストをゼロにした。まさにゼロベースでいろんなことをするチャンスがあったが、そのビッグピクチャーが未だにない。復興構想会議は全くビッグピクチャーに値するものではなかった。ビッグピクチャーを作り、そこに国土強靭化の概念を入れていくことが重要ではないか。これには速さが重要である。経済学では履歴効果と言い、一度逃げてしまった顧客は帰ってこない。

6. 主な意見

- ・ 関西は、伊丹空港に国際線がなく関西空港が遠い。そのため、関西空港と大阪都心を結びニアを造るという自民党大阪府連の提言を昨年行った。しかし、それにも時間がかかるため、伊丹空港に国際線を復活したほうが関西のためになるのではないか。
- ・ 財政再建のためには消費税増税や歳出削減をしなければならないが、消費税増税の際には需要も支えなければいけない中で、どのくらいの公共投資が必要か。また、震災対策等について、B/Cまたはそれに代わる新たな合理的な指標で優先順位を付けることで、

ばらまきではなく必要なものを効率的にやっていると言えるのではないか。

- ・ 国土の均衡ある発展をどのように考えるかが重要。国土全体を浮揚させるためにどのように集約化を進めるのか。一方で、東京都などの一極集中は分散した方がよいとも言われているが、その辺の具体的な青写真をどう図っていったらよいか。
- ・ 限界集落の移住について、スイスでは安全保障上の考え方から住むことが重要だと考えており、住民は移住しなくても十分な教育や医療を受けられるようにしている。日本も限界保証のようなものを考えていったらよいのではないか。
- ・ 単純にB/Cを比較したら活用量が多い都会の方が大きくなる。国土強靱化でやろうとしている多重化等を行う場合は、Bにもう一つ関数が必要であり、そこに何を入れるかが問題である。そのところが少し考え方が違うところであり、20年も論争になっているところ。また、公共投資が減っていることがデフレに影響しているのではないか。
- ・ 過疎と過密の格差拡大に政治的にどう対応していくかが政治家の基本的な考え方である。その地を愛する有権者の方々に対してどのようなケアができるのか考える必要がある。また、今の政権を見ていると経済計画や国土計画が何もない。これは昔の経済企画庁や国土庁が全く機能していないからであり、元に戻すべきだ。
- ・ 日本は空港に問題があり、ビジネスジェットをあまり活用していない。羽田空港はほとんど受け入れておらず、今度、成田空港には受入施設が整備される。しかし、ビジネスジェットを利用する人は羽田空港に来ることに価値がある人達であり、比重の置き方が中途半端なために中途半端な結果になるのではないか。
- ・ 小泉元総理に総裁選で挑戦したときに、ほとんどの主張を聞いてもらったが、ひとつだけB/Cの算定を発注官庁にやらせたら全く意味がない、内閣府に専門機関を置くべきだという主張は認められなかった。これをどのようにしていったらよいとお考えか。
- ・ JALの再生についてどのように思うか。再生はうまくいっているが、企業再生に不公平があり、これについてどのように思うか。
- ・ 海外では安全保障の観点から外資に土地を売らないという保護政策をとっているが、日本はどうしたらよいと思うか。
- ・ 既存のインフラの運営権の売却益を基金として貯めて、それを再投資すべきだという話があったが、これは特別会計を作るということか。
- ・ B/Cの問題は、結局最後は政治が決めなければならない。馬淵議員にさんざんやられたけれど、自民党や公明党は議論に乗りすぎた。とくに震災対策を考えると、地震対策と

して何が必要かといったB/Cに乗らない部分を考えなければならない。あえて言えば違うカテゴリーのB/Cが必要になってくる。

- ・ 国土強靱化をやっていくときに、全て地方ではできない。民間でお金を出してくれる動きもあるが、このような新しい枠組みを作るときどのようにしたらよいか。

7. 竹中平蔵 講師の主な著書

- ・ 「構造改革の真実」 (日本経済新聞社)
- ・ 「経済古典は役に立つ」 (光文社)
- ・ 「竹中式イノベーション仕事術」 (幻冬舎) 等

※ご意見送付先

【事務局】自由民主党政務調査会

国土強靱化総合調査会 担当

TEL : 03-3581-6211

(内線5425)

FAX : 03-3581-6700

E-MAIL : kokudo-kyojinka@mail.jimin.jp

以上