公共事業が日本を救う

京都大学藤井 聡

自己紹介:藤井聡

- 京都大学工学部 土木工学科卒業 現在、京都大学 都市社会工学専攻 教授
- 専門: 土木計画学(社会科学に基づく土木政策論) 拙著教科書では、経済学、心理学、社会学、 政治学、社会哲学に基づく政策論をまとめている
- ▶ 学位論文: <u>行動計量経済学アプローチ</u>に基づく需要解析
- ・受賞:計量経済分析研究で、
 - •土木学会論文奨励賞、
 - *米谷*佐々木賞

社会心理学・社会学研究で、

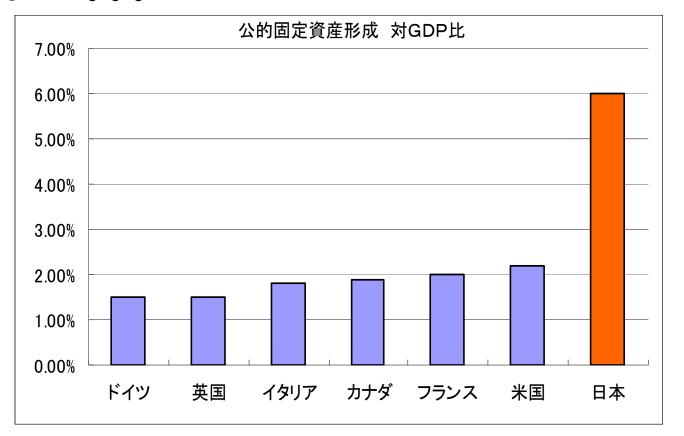
- •社会心理学会奨励論文賞
- •土木学会論文賞
- •文部科学大臣表彰
- 日本学術振興会賞 等を受賞

異質な国、日本?

- ▶ しばしば、日本の公共事業政策は、諸外国に比べて"異様"である、と言われてきた。
- そして、その"異様さ"を改善するために、様々な改革が必要だと言われてきた。
- ▶しかし、日本の公共事業政策は、本当に異様なのか?
 →それを、客観的に調べてみる。

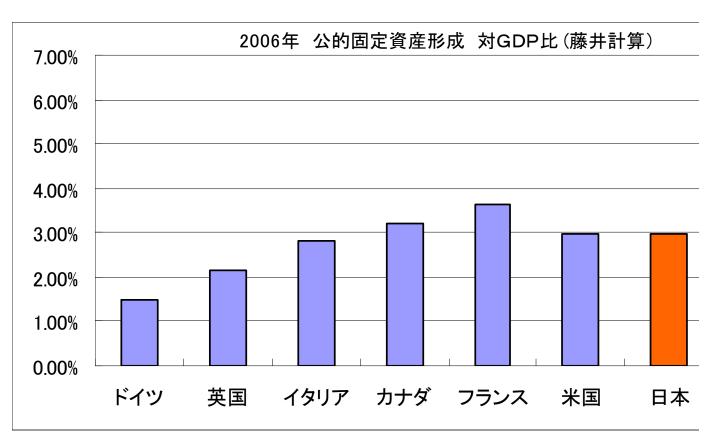
"日本異様論"は真実か? (1)

▶ 日本は、公共投資が異様に高いとしばしば言われている。例えば。。。





外国はナショナルアカウンツ2007年版、日本は国民経済計算平成16年度から算出 (五十嵐・小川「道路をどうするか」岩波新書2008年、p109より) 。。。ということで ナショナルアカウンツを調べてみたところ。。。

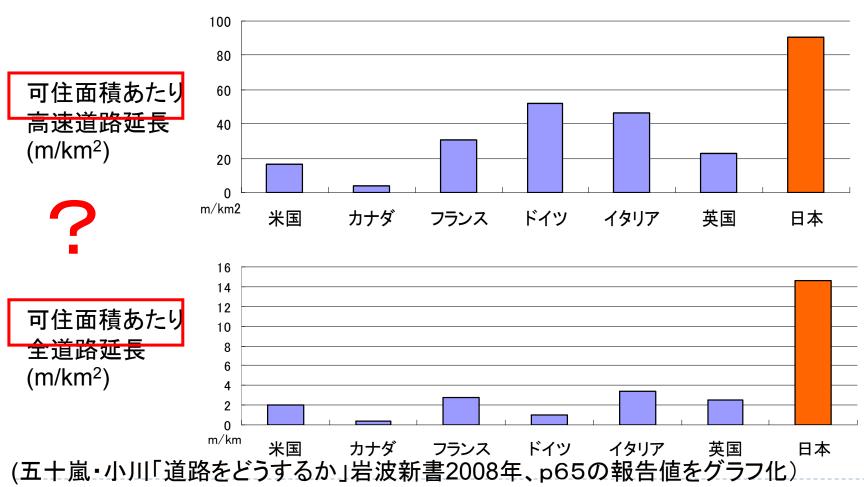


※ 全て、ナショナルアカウンツ2007年度版より作成

日本が"異様"とは、どうやら言えそうにない。

"日本異様論"は真実か? (2)

▶ 日本は、狭い国土に道路が異様に多い、もう道路なん て要らない、としばしば言われてきた.



(服部「道路整備事業の大罪」洋泉社2009年、のp17にも同趣旨の表あり)

つまり。。。。

山がちで、可住地の面積が少ない日本で、 「可住地面積あたり」の道路が長いのは、当たり前。

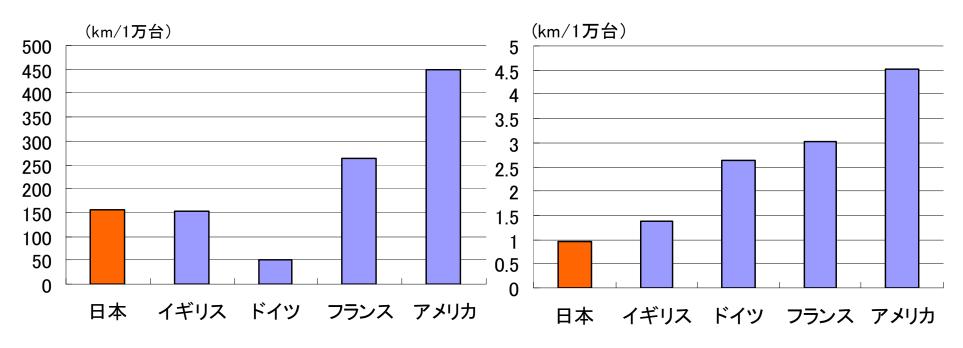
そもそも、道路は、可住地同士を「つなぐ」もの。だから、可 住地面積あたり、で評価すること自体、全くナンセンス。

(可住地に作られる公園や下水道などを比較する以外には、用いないのが一般的)

では、日本の道路の整備水準は、 実際の所、 先進諸国の中でどの程度なのか?

道路の"量"はどの程度か?

「利用者数(車両台数)あたりの道路延長」で比較すべきでは?



保有自動車1万台あたりの道路の長さ

保有自動車1万台あたりの高速道路の長さ

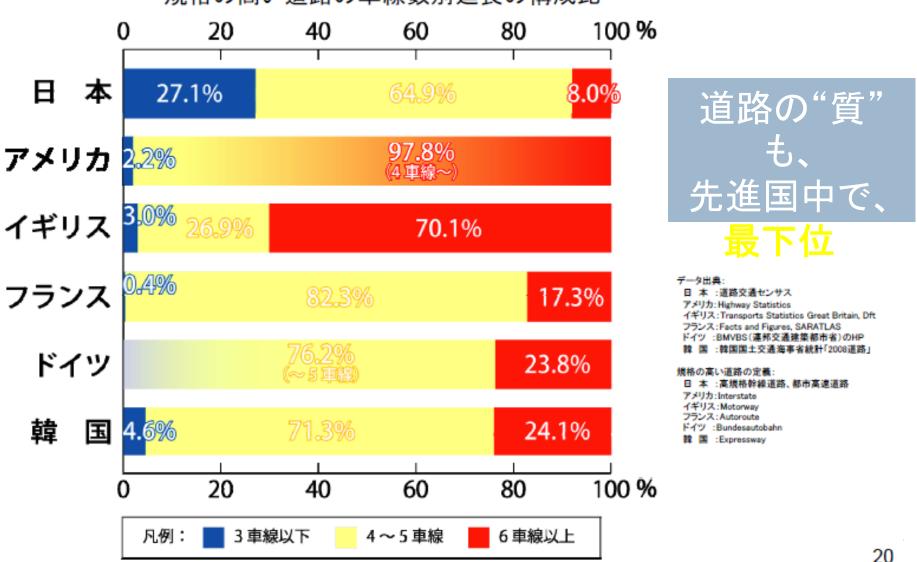
"異様"に道路が多い、訳ではない

高速道路は、先進国中最下位



道路の"質"はどの程度か?

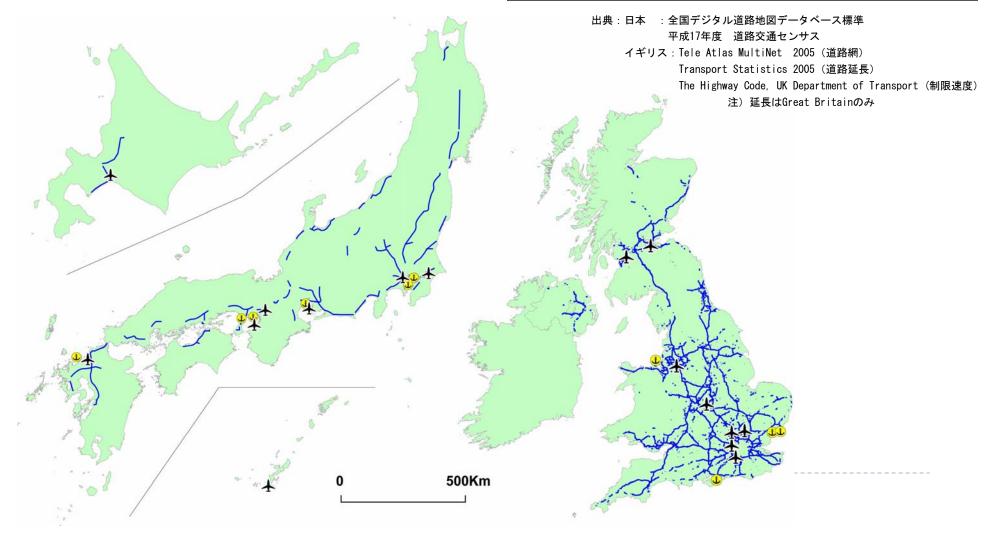
規格の高い道路の車線数別延長の構成比



日英道路ネットワーク比較 (制限速度100km/h以上) 本年間乗降客数600万人以上の空港

◆ 年間コンテナ取扱量50万TEU以上の港湾

	道路延長	備考
日本	2,844km	自動車専用道路
イギリス	8,483km	Motorway、Dual Carriageway (市街地を除く)



日英道路ネットワーク比較 (制限速度60km/h以上) 本年間乗降客数600万人以上の空港

● 年間コンテナ取扱量50万TEU以上の港湾

0 500Km	The same of the sa

	道路延長	備考
日本	21,908km	自動車専用道路、一般国道
イギリス	39, 054km	Motorway、Dual Carriageway、 Single Carriageway(市街地を除く)

出典:日本 :全国デジタル道路地図データベース標準

平成17年度 道路交通センサス

イギリス: Tele Atlas MultiNet 2005 (道路網)

Transport Statistics 2005 (道路延長)

The Highway Code, UK Department of Transport (制限速度)

注) 延長はGreat Britainのみ

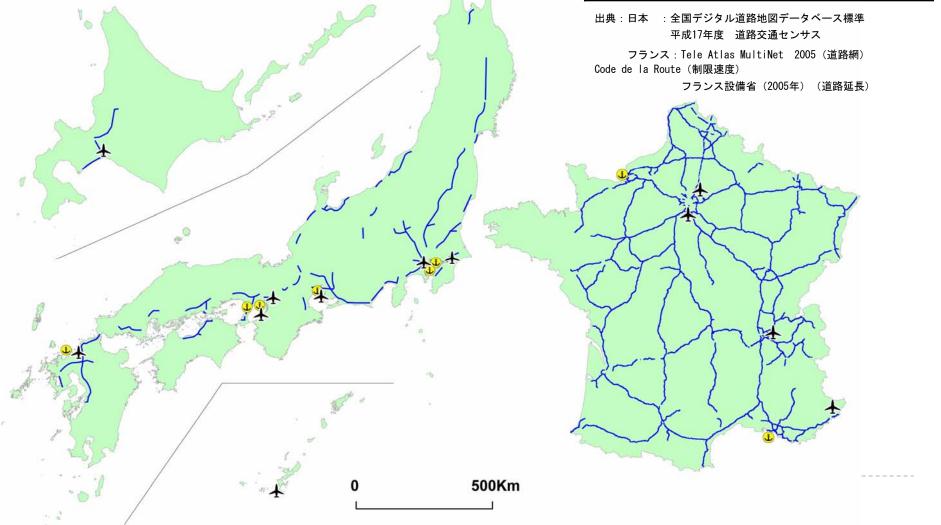


日仏道路ネットワーク比較

(制限速度100km/h以上) 本年間乗降客数600万人以上の空港

● 年間コンテナ取扱量50万TEU以上の港湾

	道路延長	備考
日本	2,844km	自動車専用道路
フランス	10,509km	高速道路



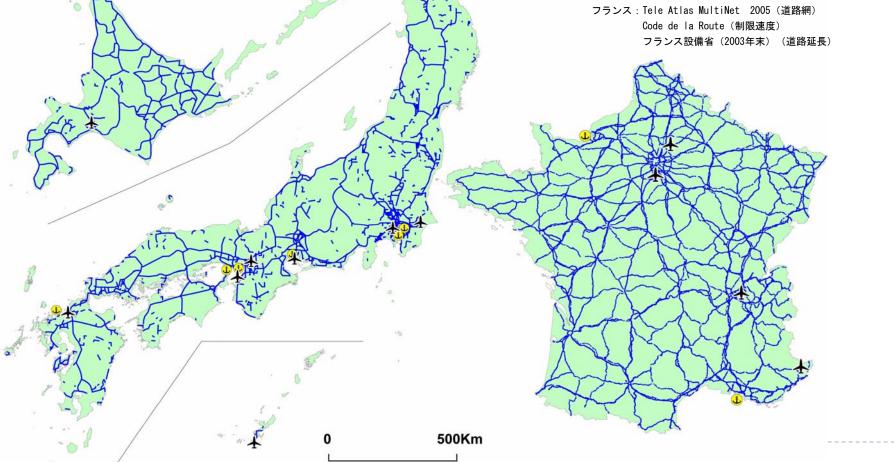
日仏道路ネットワーク比較 (制限速度60km/h以上)

★ 年間乗降客数600万人以上の空港

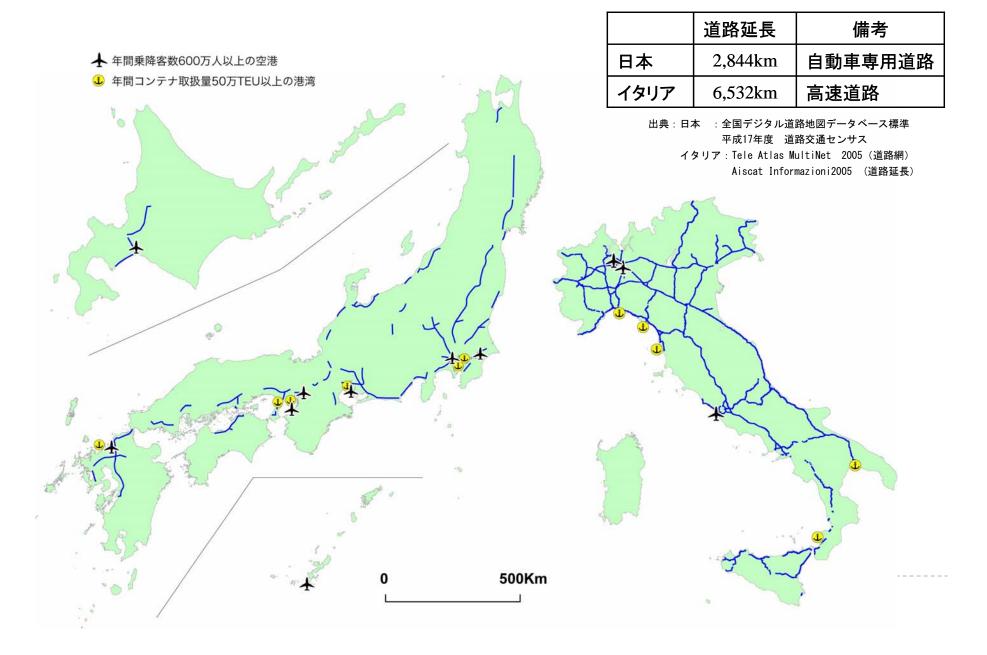
● 年間コンテナ取扱量50万TEU以上の港湾

	道路延長	備考
日本	21,908km	自動車専用道路、一般国道
フランス	37,008km	高速道路、国道

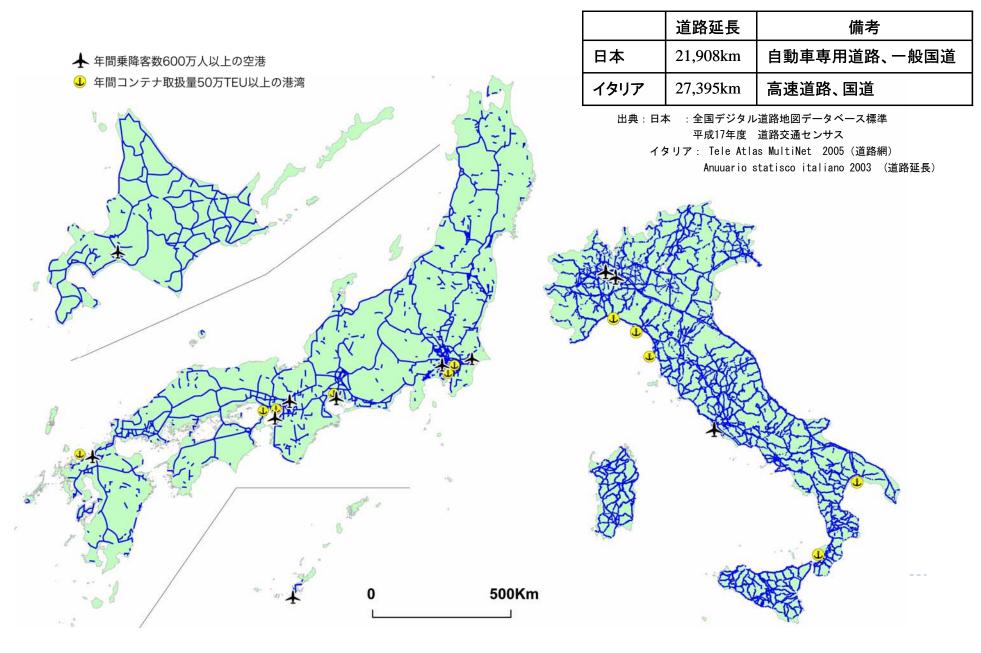
出典:日本 :全国デジタル道路地図データベース標準 平成17年度 道路交通センサス フランス:Tele Atlas MultiNet 2005 (道路網)



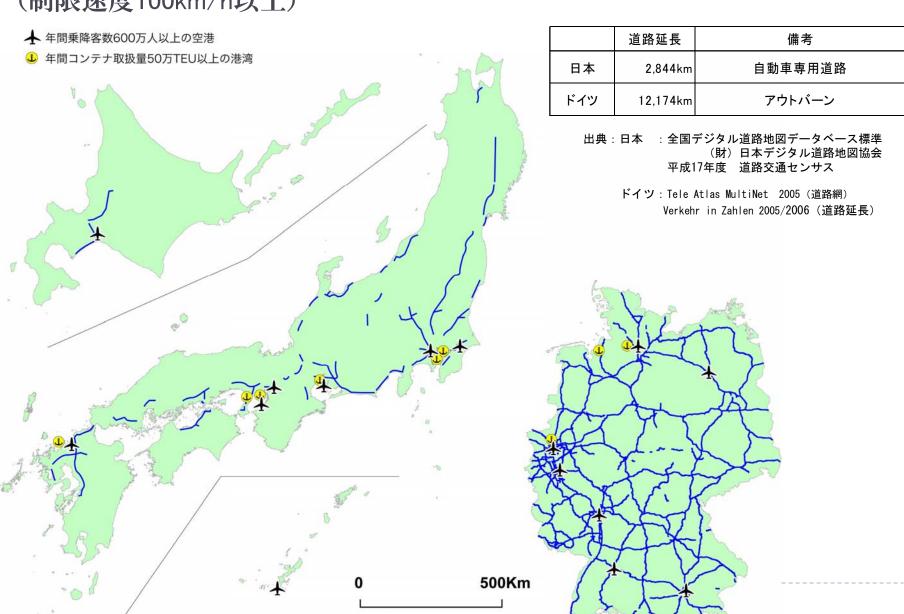
日伊道路ネットワーク比較 (制限速度100km/h以上)



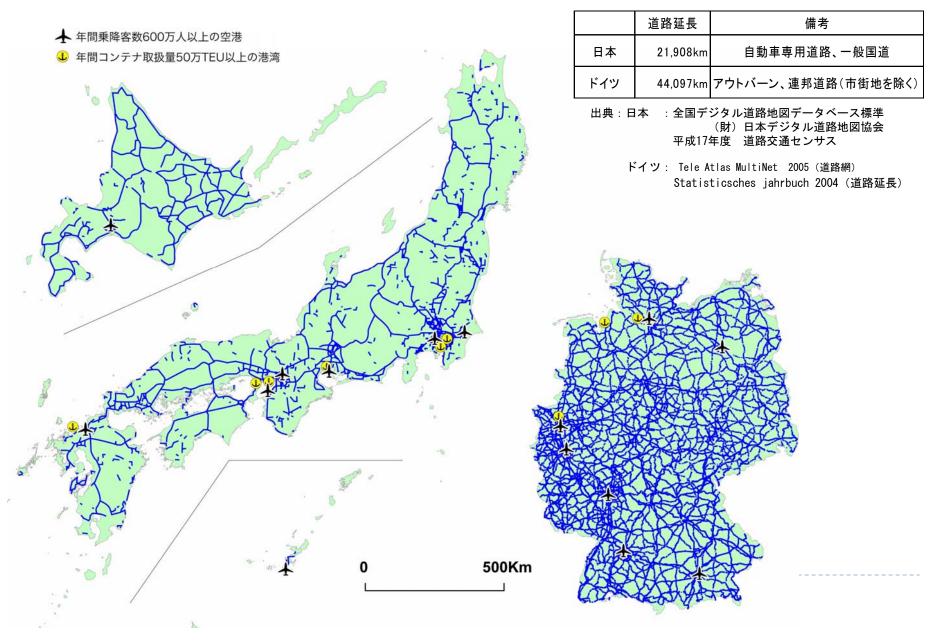
日伊道路ネットワーク比較 (制限速度60km/h以上)



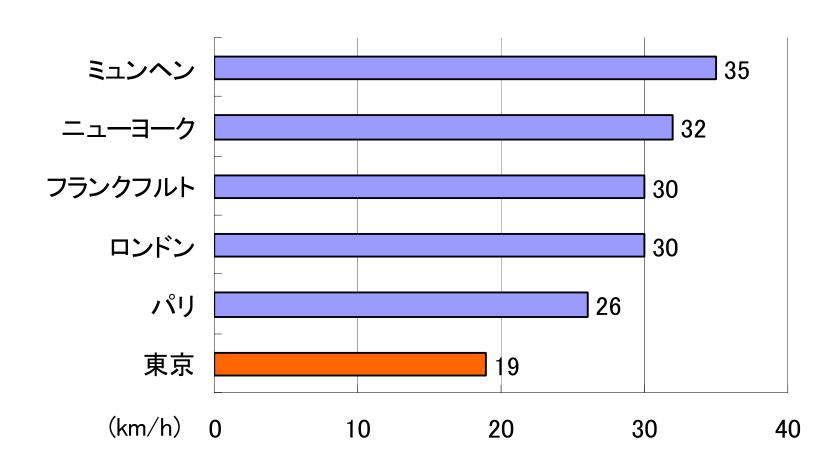
日独道路ネットワーク比較 (制限速度100km/h以上)



日独道路ネットワーク比較 (制限速度60km/h以上)



先進国主要都市の平均速度



まとめ

冷静に、客観的に考えてみると…..

日本の道路の整備水準は、

"量"(道路延長)の点からも、

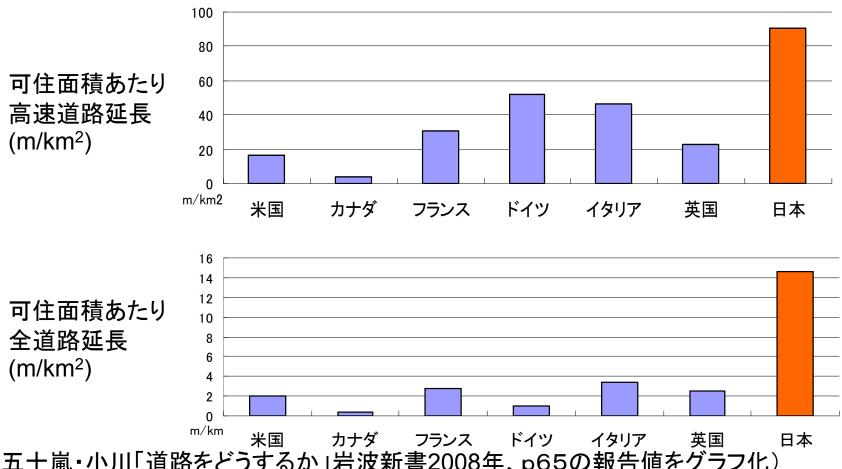
"質" (車線数・速度) の 点 からも、

<u>先進諸外国に比べて、極めて低い水準にある、</u>

と言わざるを得ない。

にも関わらず…..

様々なメディアで国民に頻繁に紹介されているのは、以下の数字。 それ故、客観的な情報が、国民に伝えられていないのではないかと いう危惧が懸念される。



(五十嵐・小川「道路をどうするか」岩波新書2008年、p65の報告値をグラフ化) (服部「道路整備事業の大罪」洋泉社2009年、のp17にも同趣旨の表あり)

では、どんな公共事業が 喫緊の課題なのか?

インフラの維持・更新について

橋が落ちる。

- ▶ 高度成長期に大量に作られた橋が2010年頃から一気に寿命を迎える(これは、日本は経験したことのない大更新時代を迎えることを意味している).
 - ・定期点検をしている(政令市除く)市町村はたった2割
 - ・そのため地方が管理する大規模橋梁(15m以上)の 約13万橋の約7割が未点検
 - ・老朽化のため「通行止め・通行規制」をしている(地方管轄の)橋梁は<u>977</u>
 - 長野県・新菅橋が24年目に<u>落橋</u>、岐阜県・島田橋が27年目に<u>落橋</u>、 沖縄県・辺野喜橋が28年目に落橋している。
 - ・それにも関わらず、昨今の公共事業関係費の削減のため 保守・管理費用は年々減少
- 今、どこで、「橋が落ちる事故」がおきても、全く不思 議ではない!

この状況は、既にアメリカで生じている

▶ 全国の橋が一気に劣化した**1980年頃の米国では、様 々な都市で重要な橋が落ち**、多くの人命が失われ、大き な経済損失が生じた.

1983 コネチカット州マイアナス橋崩落(→

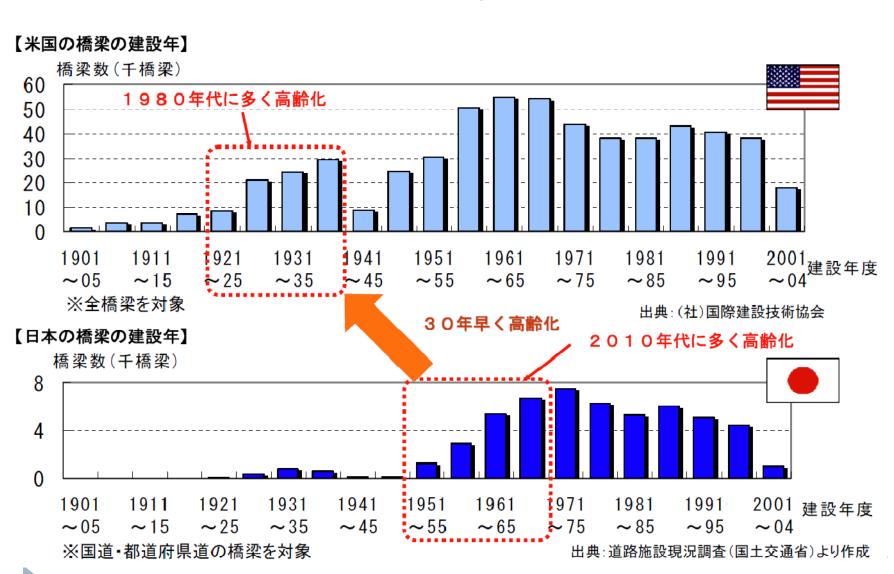
1973 マンハッタン・ウェストサイド ハイウェイ部分崩落

1981 マンハッタン・ブルックリン橋 ケーブル破断 (日本人が死亡)

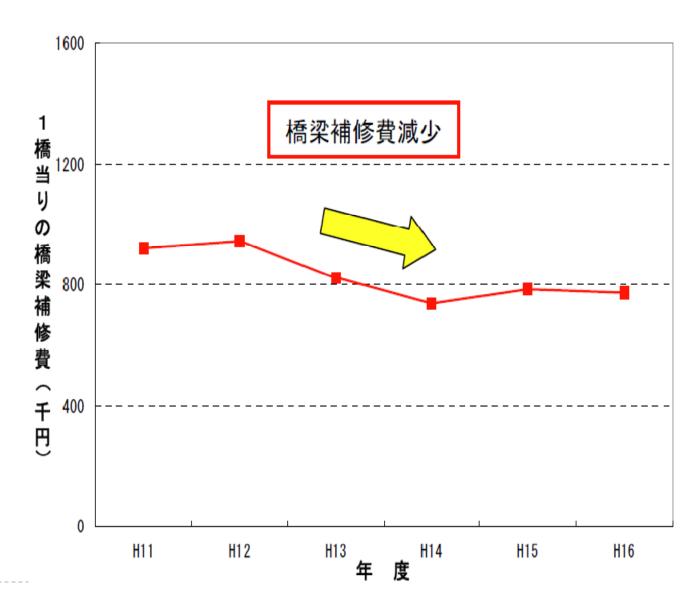


→ 米国ではこれらをきっかけに、道路予算が増額され、インフラの維持 補修が大規模に進められた。

同じことが、まさに2010年頃から日本でも!



しかし....



補修のため の予算は、 年々削減

. . . .

橋梁のメンテナンスに必要な予算=80兆円程度

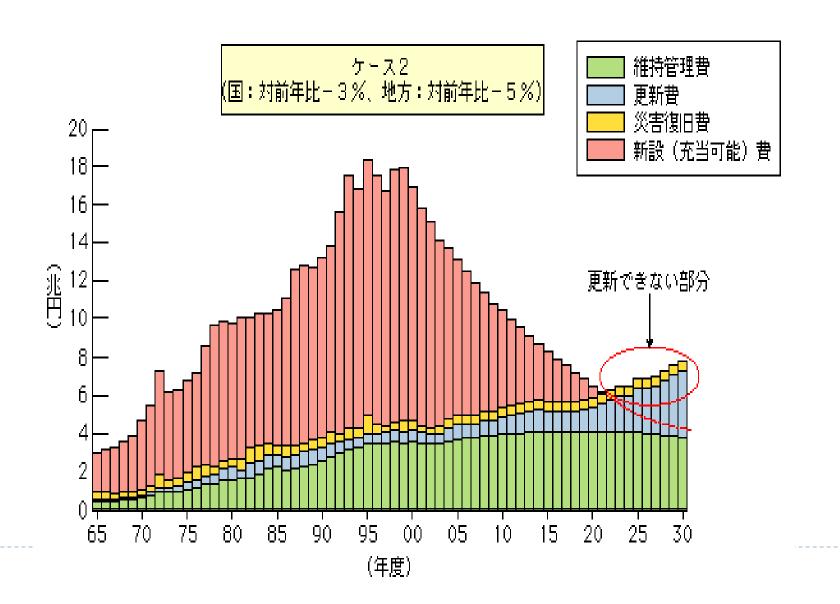
- アメリカでは「130兆円」が必要と資産されている(アメリカ土木学会)
- ト日本は、アメリカのおおよそ三分の二程度の橋がある。 ことから、80兆円程度と試算
- 40年かけてゆっくりやっていくとしても、年間2兆円は、 橋梁のメンテナンス「だけ」に必要!

建築後50年以上経過する社会資本の割合



※下水道については、侵食が激しく、50年持たないと言われている。

「コンクリートから人へ」では、インフラのメン テナンスすら出来なくなることは明白。



防災対策について

「地震」について

▶ 世界中の地震の「1割」が日本で生ずる(米国地質調査所)

※M6以上の大きな世界中の地震の「2割」が日本で。

▶ これから当面、日本列島は、「地震活動期」

19世紀後半~20世紀初頭 活動期

20世紀中盤~20世紀後半 静穏期

20世紀末~ 活動期

▶ 東海南海東南海地震(30年確率50~87%)

予想被害81兆円

▶ 首都直下型地震(30年確率 70%)

予想被害112兆円

- ※ 江戸幕府は3回もの安政の大地震の為、倒れたとも言われている
- ※ ポルトガルの凋落は、「リスボン大地震」の為と言われている。

→ 日本国家のリアルな危機!

だから。。。。

▶ 防災対策が必要!

例)公共施設(学校・運輸施設等)の耐震化,防火対策等

▶ 例えば、首都圏・太平洋ベルトに

20兆円の防災対策でその被害が約100兆円削減

→10年かけてやるなら年間2兆円

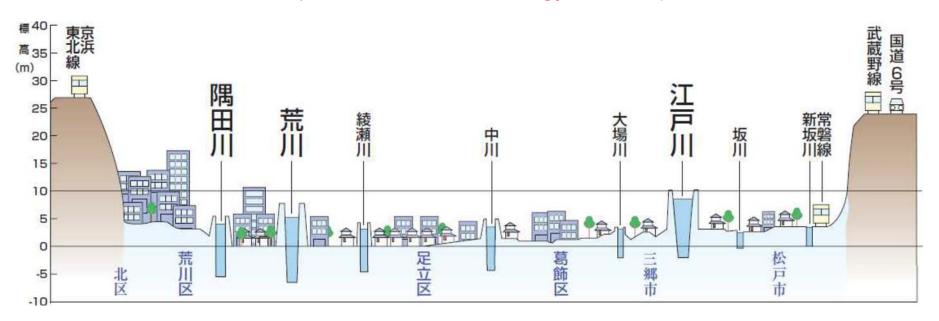
しかし!

民主党政権は、自民党がH21に組んだ防災対策費を差し止め。

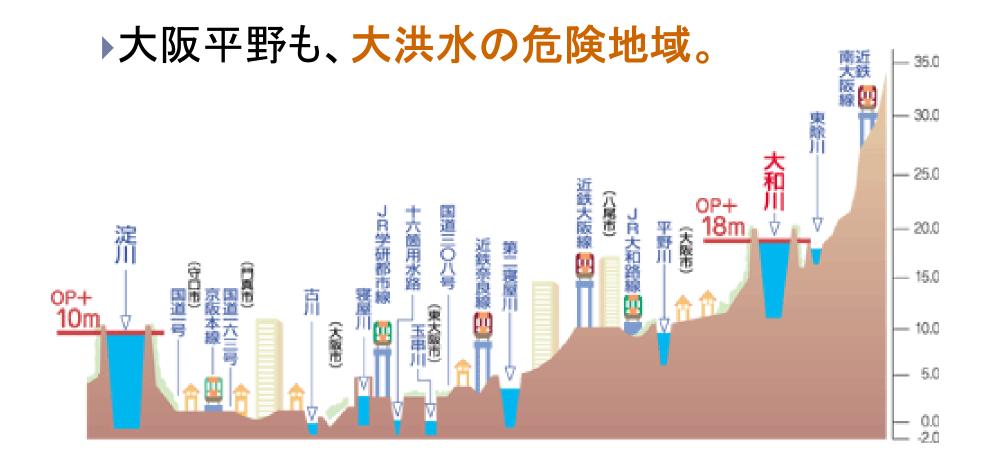
裁判所施設の耐震化87.8億円, 法務省耐震化139.3億, 財務省施設耐震化11億, 学校耐震化(含エコ改修)127.4億+112.3億, 社会資本視特区の耐震化・予防保全対策(首都高・阪高)1211億, 防衛商庁舎等耐震化(含老朽化対策)68.1億, 等

「ダム」について

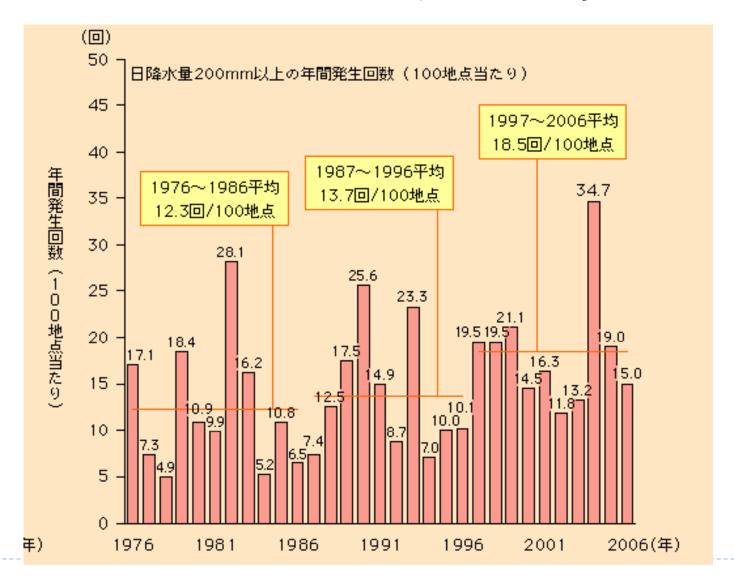
- ▶ ダムによる「利水」が無ければ、「雨乞い」が必要に。
- ▶ ダムによる「治水」が無ければ、洪水が頻発。
- ▶首都圏は、大洪水の超危険地域。



- →大規模な水害が起これば、
 - ▶30~70兆円もの経済損失が危惧されている

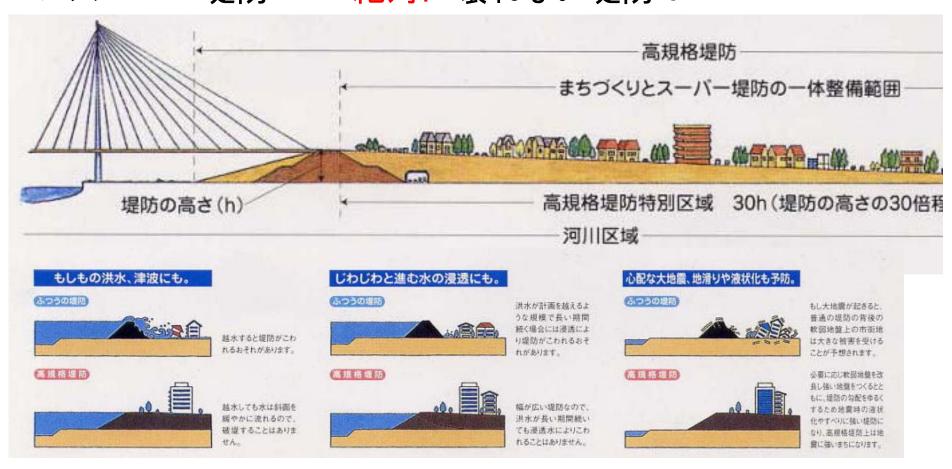


しかも (恐らくは温暖化のために) 大雨が増えている



だから。。。。

- 総合治水対策が必要ハッ場ダムも、スーパー堤防も、その「一手」
- ▶ スーパー堤防 = 絶対に壊れない堤防!



「ハッ場ダム」が必要な理由

「治水」の一手として。

首都圏の都市のための「利水」のために

埼玉、東京、千葉、群馬、茨城は、半場ダムの「水」を必要としている。

- -そもそも、"平均"の降雨量が減少。
- -しかも、首都圏では地下水をくみ上げすぎて地盤沈下が激しい

(埼玉では、一年で6, 7センチ低下する地区も)。

ナンセンスな民主党のハッ場ダム反対

▶ 平成20年

ハッ場ダムの必要性について国会で質問あり。 その時、国交省は次のように答弁。

- ①カスリーン台風に対しては、直接治水効果なし
- ②ただし代表的31の大雨のうち、29事例で効果あり

▶ 平成21年(8月17日)

民主党の長浜氏・大河原氏から上田埼玉県知事へ上記の①を引用し、②については、一切触れずに、「治水効果はほとんどない」(かつ利水効果も無い)と断定し、ハッ場ダムを中止を要請している。

→ マニフェストへ → 実際に中止へ

その他にも、 日本再生のために 求められているインフラ整備は、 いくらでもある。

「豊かな街」をつくる。

ヨーロッパの街



日本のシャッター街



- → 街への、クルマの流入を止めるべし!
- → 環状道路と大規模なフリンジパーキングの整備

+

便利なLRT・BRT等の整備、電柱地中化、歩道の拡幅 (総計、数千億~1,2兆円の投資が必要)

日本の貿易を守る。

▶ 神戸をはじめとした日本の港湾は、十分な投資ができず、世界の競争の中で凋落。

(神戸4位→44位)

▶ その結果、基幹航路は、釜山などの「外国の大型港湾」で「積み替え」られる(=トランシップする)ようになっている(全て海外の港に独占されると、コストが跳ね上がる)。

(→コスト増=貿易競争力低下)

▶ これを防ぐためにも、港の大型化。

(少なくとも、後2メートル深く!)

高速道路網は必要か?

- ▶ 先進国中、道路サービス水準は最下位。
 - → 先進国中、最も非道い道路混雑 (年間11兆円)
 - → 経済の効率性が低下
 - → 工場・企業の海外流出を導く
 - → 雇用の喪失、地域経済の疲弊
 - → 日本の国際競争力の低下

(参考)中国では過去わずか15年程の間に、6.5万キロもの高速道路を建設。2007年には1年間で、日本の高速道路総延長を上回る8300キロもの高速道路をつくっている。これが、中国の国力の重要な基盤になることは間違いない。 (拙著 第6章より)

つまり。。。

- ▶「豊かな都市」のために、環状道路や公共交通の整備。
- ▶「高度成長期」につくったインフラの更新のために 大規模なリニューアル事業。
- 外国の港に、日本の貿易を独占されないためにも、 後数メートル港を深く。
- ▶ (数十兆円規模の)大水害を防ぐための治水事業
- ▶ 国際競争力確保のためにも、高速道路ネットワーク整備。
- ▶ (200兆円規模の)地震災害を防ぐための、防災事業。。。。と、超巨大な"内需"が、インフラ部門にある。

しかし... そのための「財源」は?

- → 当面 (デフレ期間中) は、 **建設国債を発行し** 徹底的に公共投資を。
- → デフレを脱却すれば (インフレになれば) 公共投資を平常水準に戻し

(必要に応じて消費税) 増税で財政再建。

以下、この結論の正当性を理解するために必要な、いくつかの論点を整理する。

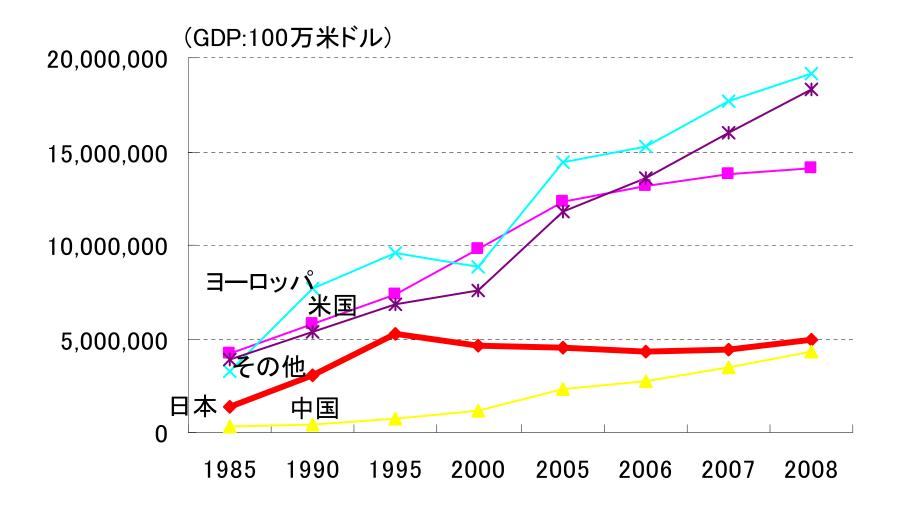
疑問1 デフレとは?

「供給」(売ろうとする量)が多いのに、 「需要」(買おうとする量)が少ない。

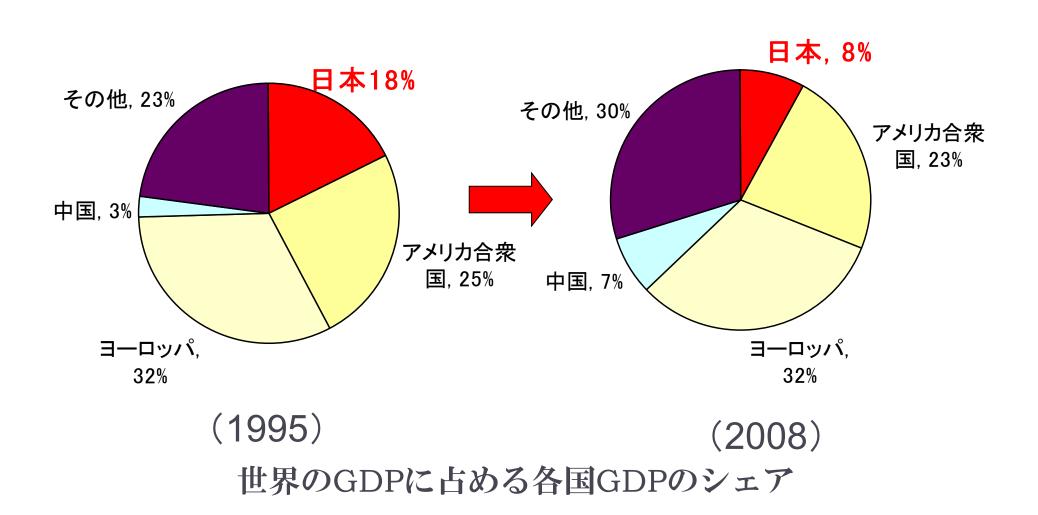
- → モノの値段が<u>下がる</u> = 貨幣価値が<u>上がる</u>
- → 民間企業の「収益」が減る
 一般世帯の「所得」が減る
 企業・世帯の「貯蓄」が増える
 民間企業の「投資」が減る

▶ こうして、GDPは減り、失業者が増え、国民が貧しくなる

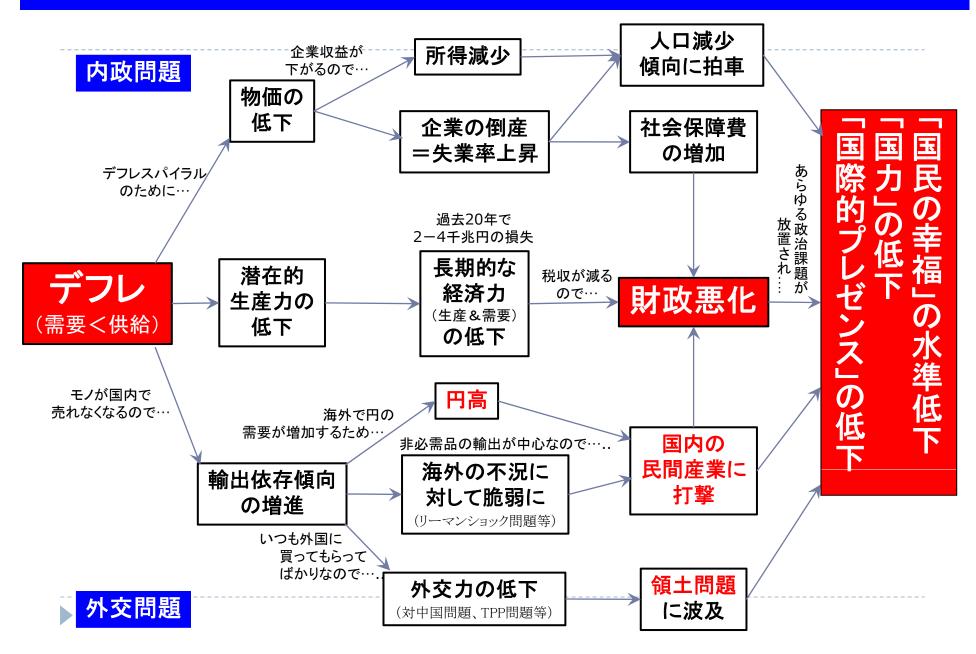
(デフレのせいで、凋落していく日本)



(驚くほどにプレゼンスを低下させた日本)

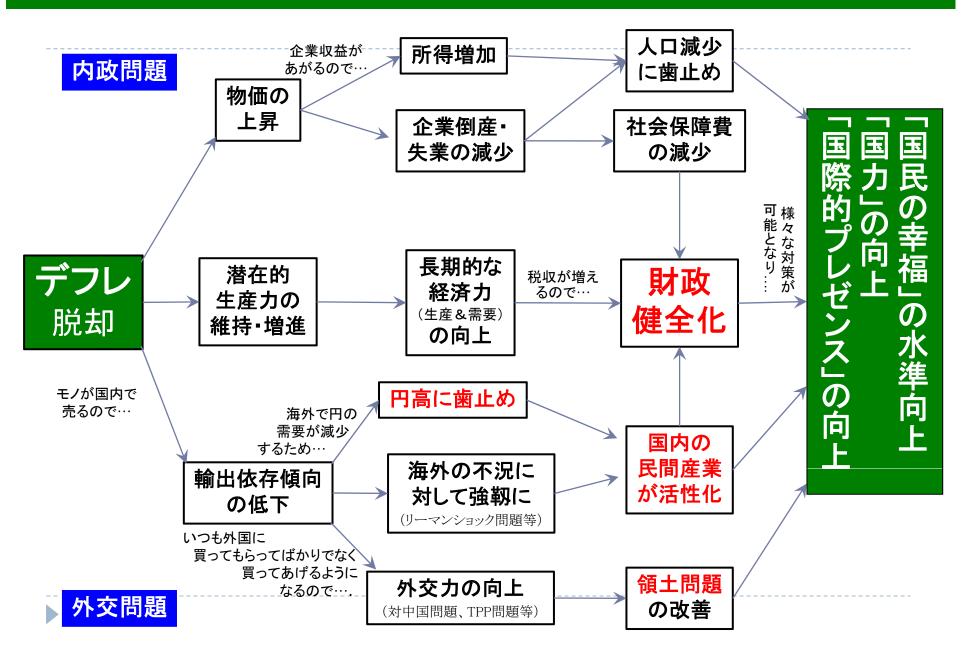


日本に巣くう「デフレ病」の構造



- つまり、デフレは、
 - ・日本の経済力の凋落、失業・国民所得の減少
- の「直接的原因」であるのみでなく
 - ·財政悪化
 - 円高
 - ·外交力低下(領土問題·日米安保問題)
 - ・必要な公共政策の未実施(防災・国防・教育・社会保障など)
- の「主要因」である。しかも、
 - -人口減少
 - ・社会保障費の増加
- の「重大な要因の一つ」にもなっている。
- つまり、デフレ脱却こそが、 日本を救うための、最大の政治課題。

だから,デフレ脱却は日本の最善の処方箋



疑問2 デフレから抜け出すには?

▶ 待っていても、デフレから脱出できない。

理由: それは「スパイラル」なのだから。

「景気循環」でデフレはおわらない。

▶ デフレから脱出する最善の策は、 「公共投資による内需拡大」

理由:「不足した需要」(デフレギャップ)を埋める以外に

デフレは終わらない。

しかし

何十兆円にも上るギャップを埋められる体力を 持つ経済主体は「日本国政府」以外にない!

(デフレメカニズム)

デフレは…

需要く供給の状態によってもたらされる

物価の 需要のさらなる 物価の下落 民間企業は投資を抑制 縮小 さらなる下落 (貨幣価値の上昇) (負債返済を優先) 民間の力だけでは投資は増えない それにより 長期的な国力の衰退 失業・倒産・供給力削減 潜在成長力の低下 デフレギャップ 失業・倒産・淘汰・供給力の低下 潜在成長力 の棄損 供 供 供 需 供 要 |給| 要 要 給

(公共投資によるデフレ脱却)

需要く供給

物価の下落 (貨幣価値の上昇) → 民間企業は負債を削減 投資を抑制

→ 政府部門が公債を増加 →公共投資を拡大

→需要の拡大

物価の維持・
接やかな上昇

民間企業は借り入れを行い 投資を拡大

→ 需要のさらなる拡大

→ 物価のさらなる上昇 (インフレ)

政府部門が公債を削減
→公共投資を縮小

<u>財政再建はこの段階になってから(出口戦略)</u> これにより…

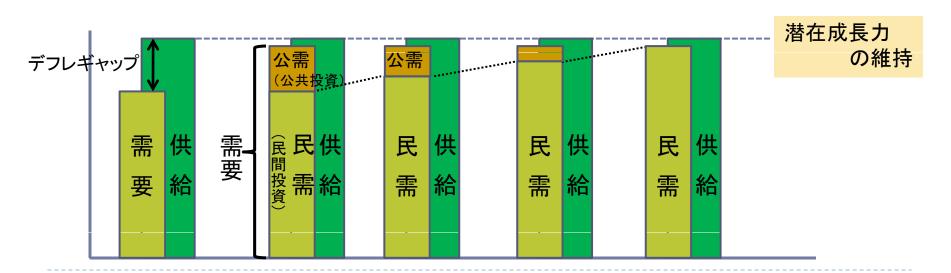
雇用維持・供給力の維持

 \longrightarrow

潜在成長力の維持

 \longrightarrow

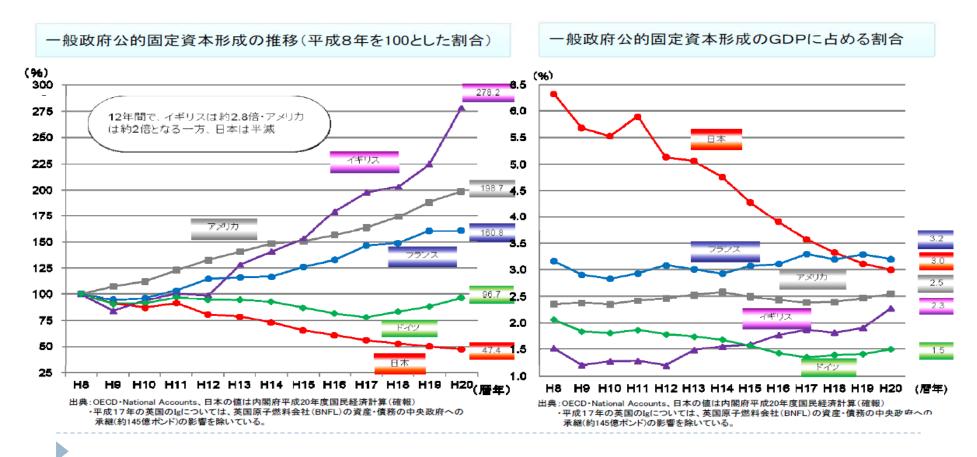
長期的な国力の維持



疑問3 なぜ、今デフレなのか?

トバブル崩壊後に公共事業を控えているから

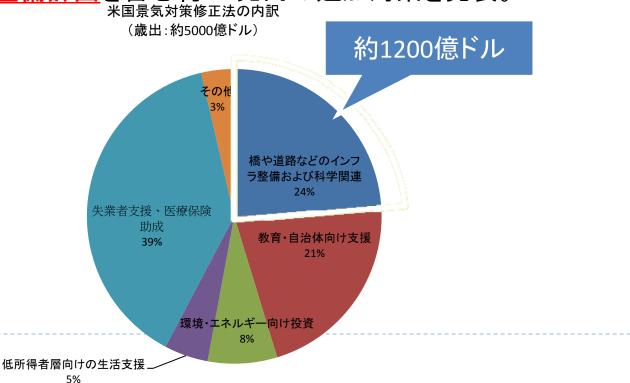
(=アメリカの様な「ニューディール」をしていないから)



だから....

例えば、リーマンショック後のアメリカでは......

- ▶ -2008年12月、オバマ大統領は、1950年代以降最大となる包括的なインフラ整備計画を発表。
- ▶ 既存の国内輸送網への投資強化を目的とする「国家インフラ再投資銀行」 構想を提唱。
- ▶ -2010年9月、米経済の二番底が懸念される中、オバマ政権は、4.2兆円 の輸送インフラ整備計画を含む約15兆円の追加対策を発表。



疑問4金融政策や紙幣増刷,給付金でデフレ脱却はできないのか?

それだけで、公共投資をしなければ、 デフレ脱却はできない。

理由:「需要」とは「使おうとするオカネの合計」。

だから、いくらオカネがあっても、 皆が「使おう」(投資しよう)としなければ、 結局は、「貯金」や「負債返済」に回るだけで 需要は生まれず、デフレは無くならない。

例えば、道路投資1ドルは<u>6.2ドル</u>の経済効果 減税1ドルは、 **0.67ドル**の経済効果(米国運輸省試

疑問5 構造改革との関係は?

▶「構造改革」「自由化」はインフレ期には、正しい面がある。 しかし、デフレ期の構造改革はデフレを加速させるだけ

理由: 「構造改革」「自由化」は

「供給力」をあげ、「値段」を下げて、

デフレを加速させるだけ。

だから、デフレ期には、逆の対策である、

「ワークシェアリング」「産業保護」が必要

疑問6 財政再建との関係は?

▶「緊縮財政=財政再建」は「インフレ期」には、正しい財政運営。 しかし、デフレ期に財政再建を目指せば、 デフレが加速するだけ

理由:「事業仕分け」等を通して財政を絞れば、

「公共投資」が減少し、

「需要」が減少し、

デフレが加速するだけ。

だから、デフレ期には、財政再建とは逆の、

「積極財政」が不可欠

▶ そして、「デフレ脱却」(→税収増加)こそが、財政再建への近道。
「財政再建」の為にも、

デフレ期の今は、逆に、「積極財政」が必要!つまり….

『急がば回れ!』

(補足資料:インフレ期とデフレ期の対策の対比)

インフレ	デフレ
【原因】 需要>供給	【原因】 需要<供給
【対策】 需要減・供給増	【対策】 需要增・供給減
経済を	経済を
1)需要減 緊縮再建	1)需要増 積極財政 暖める諸対策!
政府支出削減、公務員数削減	政府支出拡大、公的雇用拡大
増税	投資減税
a> /II	a) /II &A >-5
2)供給增	2)供給減
規制緩和	雇用保護
市場競争重視	経済秩序重視
生産性の向上促進	産業保護
外国人労働者の受け入れ	労働時間の短縮
【事例】	【事例】
70~80 年代の英米	高橋是清の積極財政
サッチャーリズム	ニューディール政策
レーガノミクス	2008 年以降の各国の政策

疑問7 国債で日本は破綻しないのか?

▶ 財務省(自ら)が、格付け会社3社(Moody's、 S&P、Fitch)に発出した書簡に記載の通り、

「日・米など先進国の自国通貨建て国債のデフォルト(破綻)は考えられない」

(理由)

- •自国通貨建ての場合、返済時に貨幣を印刷できる。
- そもそも、「金利」は安定的に低い=つまり安定的に、国内で消化されている。

疑問8「積極財政」を通して、 最終的に「財政再建」は可能か?

▶可能。

というより、むしろそれが最も効果的な財政再建策

(理由)

- ・もしも「公共投資」をしなければ….
 - →デフレ継続 →税収減少 → 財政悪化
- •もしも、「公共投資拡大」(積極財政)をすれば….
 - →デフレの脱却=インフレ
 - →税収増加

(ここで、公共投資を平常水準に

+必要に応じて増税

これらを通して、インフレ抑制を図る!)

→財政再建!

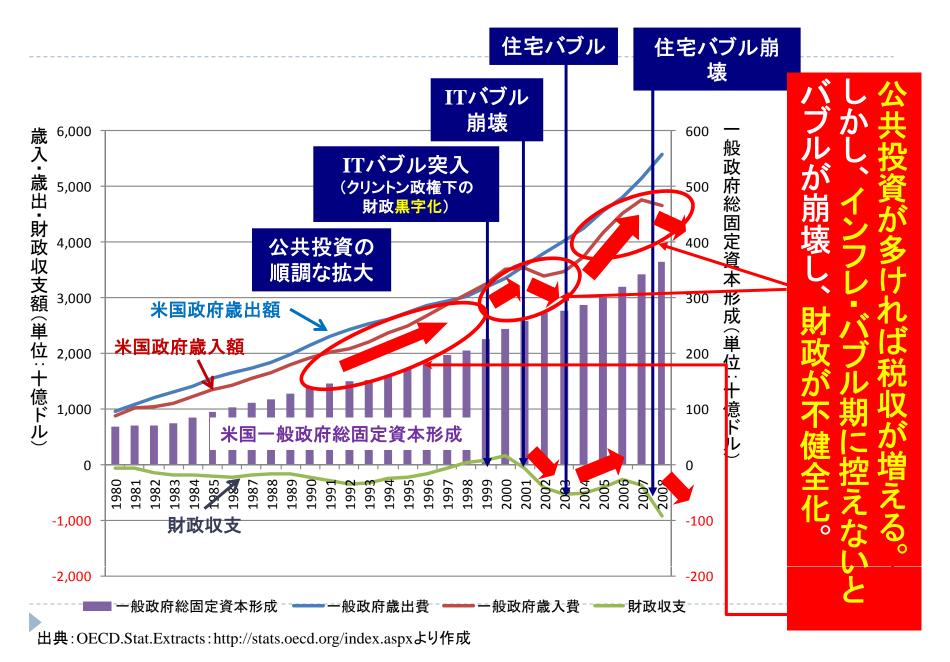
これを忘れるべからず!

バブル→バブル崩壊に!)

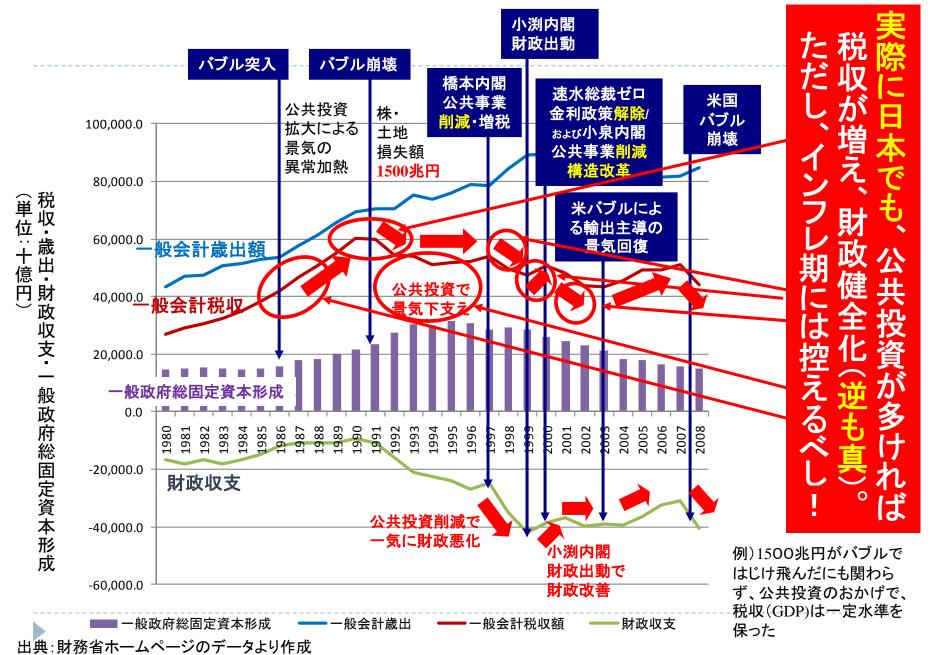
平成22年12月15日(水)14:00~15:30 社団法人 東北経済連合会 講演資料

この理論を検証するために、 日米の実際の公共投資を財政の関係を分析する。

米国の一般政府資本形成と財政収支



日本の一般政府資本形成と財政収支



つまり.....

▶ 日本でもアメリカでも、実際に、公共投資の拡大は、税収拡大、財政健全化に貢献してきた。

(小渕政権の投資拡大、日本のバブル後の公共投資拡大、クリントン 政権下の財政黒字化)

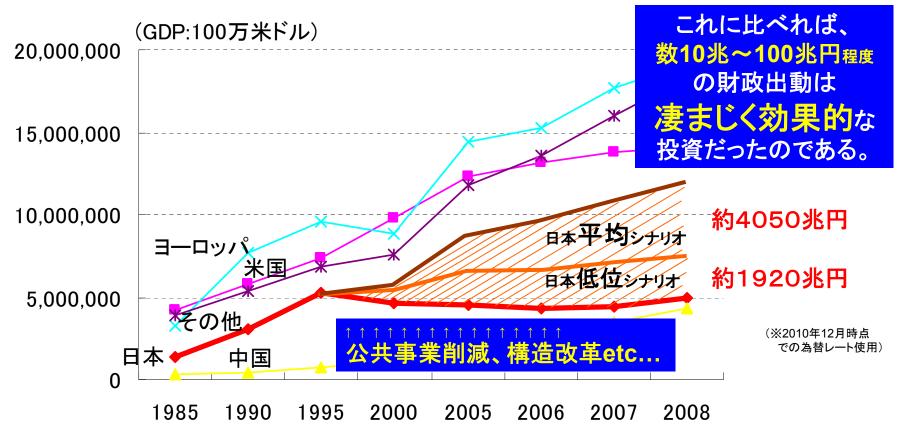
- ▶ ただし、インフレ期に公共投資を縮小しないと、 景気が過熱し、バブル→バブル崩壊となる。
 - →だから、景気を見ながら公共投資の拡大/縮小(+税率)を調整していくことが不可欠。

だから…

- → 当面 (デフレ期間中) は、 **建設国債を発行し** 徹底的に公共投資を。
- → デフレを脱却すれば (インフレになれば) 公共投資を平常水準に戻し

(必要に応じて消費税) 増税で財政再建。

我が国はそんな対策をせずに、デフレを放置したために、2000兆円~4000兆円規模の経済損失を被ってしまった。



平均シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」で推移した場合

低位シナリオ:「経済成長率の世界平均(日本を除く)」の「1/3」で推移した場合

補足1 なぜ、「建設国債」だけが 財政法で認められているのか?

- ▶ 財政法では「建設国債」は認められているが、それ以外の国債(特例国債・赤字国債)は禁止。その理由は….
 - ① 「公共事業」は、将来の人の為の事業。だから、将来の人 からオカネを借りることは、不当でも何でもない。

例)建設国債は、一般世帯における「住宅ローン」み たいなもので、誰もが常識的にやっている、当たり前の事。

- ② 今の民主党の様な「社会保障費確保のために、赤字国債を大量発行する」という考え方は、将来の人に何も残らない(ギリシャ政府がやった振る舞いに近い)。それこそ正当化しがたい。
- ③ しかも、定常的な歳出を埋め合わせるための国債は、インフレ期になったからといって、差し止められない。建設国債なら、インフレになれば差し止めることができる。

補足2 「内需拡大のための公共投資」に 何が効果的なのか?

▶「公共事業」こそが、最も効果的な投資。

(理由)

- ① 数十兆、数百兆円に上る大規模な「潜在需要」があるのは、インフラ部門だけ。
 - ※菅首相がかつて言っていた「林業」「介護」には大きな内需はない。
- ②「公共事業」程に、多様な経済効果をもたらす投資はない。
 - 1) 真水の経済効果
 - 2) 乗数効果
 - 3) 施設効果

(生産性向上効果、減災効果等)

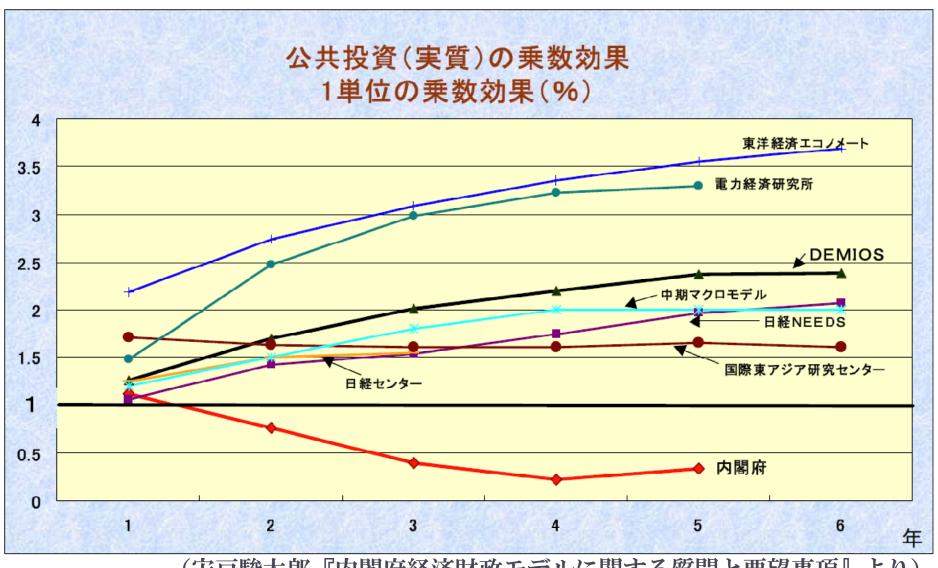
※多くの公共投資には3)がない。

③「公共事業」程に、「全国各地」に展開でき、
「多様な雇用」を生む投資はない。

参考)現政権の「内閣府モデル」はこれらの効果を過小評価

(参考)

現政権のモデル(内閣府モデル)は財政出動効果を、 異常に低く見積もるものである



(宍戸駿太郎『内閣府経済財政モデルに関する質問と要望事項』より)

補足3 外需頼み (輸出主導)で、 デフレ脱却はできないのか?

- かつては、それができた。
- トしかし、今後は、期待できない。

(理由)

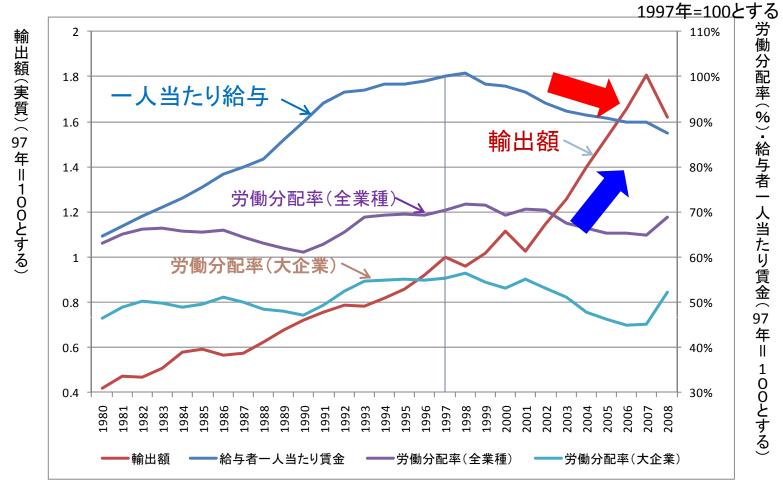
- ①かつては、アメリカが大量に輸入していたが、リーマンショック以降、輸入を控えるようになった。
- ②中国に期待する声も大きいが、中国の消費規模は 米国の1/8に過ぎず、しかもそのうち輸入は8% 以下しかない(つまり中国外需は期待出来ない!)。
- ③そもそも、新興国が全て「輸出主導の経済成長」を 狙っている。
- ④しかも、「円高」の今日、外需依存は困難。

(むしろ逆に、公共投資→内需拡大→輸入拡大→円高是正、

というシナリオがあり得る)

さらに言うと.....2001年以降「輸出」が大幅に伸びているが, 「給与」は増えず, むしろ減っている.

→つまり今の輸出の伸びは(GDP/税収を上げても、労働分配率を低下させるので)国民の所得を上昇させない。



(財務省:法人企業統計年報、内閣府:国民経済計算、:国税庁:民間給与実施他統計調査)

労働分配率=(人件費)/(経常利益+人件費+減価償却費+支払利息等)として計算 大企業は資本金10億円以上の企業を対象

補足4人口減少/高齢化になるのだから これから公共事業は不要では?

それは、断じて違う。むしろ、高齢化社会に備える為に、今の内にインフラ整備を進める必要がある。

(理由)

- ① むしろ、「生産をせずに消費だけをする高齢者」が 増える「高齢化社会」となれば、日本の生産力(供給) が低下することが危惧される。
- ② だからこそ、高齢化社会になる前に、日本の生産性を上げる ための公共への「投資」を進めておく不可欠。
- ③ もしそれを怠れば、 高齢化で日本の国力はがた落ちになることは、避けられない。

補足5なぜ「正しいデフレ対策」を 主張する経済学者がほとんどいないのか?

- ▶ ケインズ以降、政府が常にデフレ対策(大規模公共投資による経済対策)を行う様になったので、深刻なデフレは、起こらなかった。
- したがって、「経済理論」は「インフレ」を前提として構築・発展されていった(「ケインズは死んだ」と言われ、完全雇用、クラウディングアウト等を前提とする理論が発展した)。
- ▶ だから、「デフレ」になった今、多くの経済学者が、適切な処方箋 を提供する論理を持っていない、という事態が訪れた。

まとめ

- ▶ インフラ更新・防災対策のための公共事業を怠れば、あちこちで橋が落ち、大雨や地震で何十兆円、何百兆円という未曾有のダメージを日本が被ることは免れ得ない。
- ▶ だから、日本国家の生存(生き残り)のためにも、 公共事業の大規模な展開が不可欠。
- ▶ そのために「建設国債に基づく大規模な財政出動」が不可欠 (ただし、3~5年で経済がインフレ基調になった時には、公共投資を 縮減し、増税を検討することを忘れてはならない!)
- ▶ そうすることが、日本をデフレから脱却させ、経済発展を促し、 財政再建をもたらす。
- ▶ 今、もしもこれをやらなければ、日本は(アルゼンチンの様に)二度と立ち直れない三流国に陥没することは間違いない。

一人でも多くの国民がこの事実を知ることを、祈念したい。