視　点

経済の中期的課題とフロンティア(1)

法政大学経営学部教授　　今橋　　隆

1　とりあえずの回復、中期での懸念

昨年の暮れ、経済学の講義を終えて質問をとったら、「国民年金の保険料は払わなければなりませんか」と尋ねる学生がいた。加入とそれに伴う保険料の負担が国民の義務とされていることは紹介しつつ、何しろ自己責任と市場経済を前提とした講義をしたばかりなので、いずれ受給資格の点で不利になる可能性をよく理解し、自分で決めるように助言した。これは自己充足的な予言の起こり得る事例で、将来の受給を不安視して保険料の不払い者が増加すればするほど、年金財政が危殆に瀕してその予測が的中する確率は高まる。これは賦課方式を中心とする以上、避け得ない要素である。第３号被保険者の問題など懸案は他にもあり、単なる給付と保険料の見直しにとどまらず、積立方式への移行や目的税の導入、さらには民営化を射程に入れた将来の制度的改革は不可避であろう。

Ｇ７での討論の対象として、経済成長は３％必要か、１％でよいかというのがあったが、これは所得倍増計画当時の都留重人氏のコメントを想起させる。「池田さん（池田勇人首相、当時）を小児科の医者にたとえると、子どもの成長具合を聞いている親に、大きくなればみんな解決しますよと答えている」である。私は世代間の公平の問題を除けば、１％でやむなしと考えているが、その理由は、成長を高めるための無理な需要の追加が、そうでなくても苦しい財政と、長期的には経済構造の両者に対し、かける負荷が大きすぎることである[1)]。

世代間での公平に関し、利害を長期的な視点から熟考して、賢明な判断をする人々を育てることが解決の一助だと思う。法律で決めたから払え、不払い者には罰則でという対応では、受益と負担に関する世代間の不公平への不満は鬱積するばかりである。経済成長は率よりも中身が大事であり、雇用や生活水準の面で将来を託すに足る経済のフロンティアを開拓するような財政支出が対策の中心となるべきである。消費マインドが好転しない限り、所得は貯蓄に回り続ける。ばらまき的な政策のオンパレードは、地域振興券やふるさと創生で十分ではないだろうか。

成長率について、３％でなくては満足しないというのは、バランスを欠いた議論であろう。第一に、長引く経済の不振に悩むとはいえ、日本の所得水準は世界のトップクラスである。これ以上の高い成長は、資源の集中的な消費という意味で、

1）　ここで１％というのは、数年の平均という意味であり、当然ながらときにゼロ成長や３％近い成長が起こるであろう。ただし、その手法として財政支出による需要の追加のみに頼ることには疑問が残る。高橋伸彰氏によれば、97年度末と2000年度末（見込み）を比較して国債残高の増加は106兆円であるのに、同期間におけるGDPの増加額は累計で10兆円に満たない。同氏稿「ルビコンを渡った日本の財政赤字」『エコノミスト』2000年２月22日号を参照のこと。

望ましいものとはいえない。高い成長でアジア諸国から輸入を、という議論の聞こえはよいが、そもそも、身の丈を忘れた成長への傾斜が、96年に発生したアジア経済危機の重要な要因であり、IMFをスケープゴートにして済む問題ではない。

第二に、環境制約の観点からも、成長率は最適化されるべきものであり、高きがゆえに尊いものではない。CO２の排出量、石油の消費量、廃棄物の生成量などを減少させることは、もちろん技術開発に期待するところ大ではあるものの、基本的には人々の生活スタイルに依存する。こうした諸量の激増した時代が高度成長期であったことを想起するなら、適度な物質的充足で生活を豊かにすることが望ましい。

さて、21世紀初頭における経済政策の中期的目標を「一人あたりGDPの１％程度の実質成長」としてみよう。実は、これまでとかなり異なった世界が展開することに気づく。人間の成長にたとえると、「大きくなれば解決する」どころか、生活習慣病の心配をしつつ、財布と老後に悩まされる状態なのである。

まず、一人あたりGDPは人口を分母としているため、2010年を待たずして到来する人口減少局面では、マイナスの経済成長さえ意味している。通常、こうした予測には厚生省の社会保障・人口問題研究所による「中位予測」が用いられている。しかし、同研究所のこれまでの人口動態に関する予測と現実の推移を比較すると、「低位推計」もしくはそれ以下の推移となっていて、実際はなお厳しいと見るべきである[2)]。「右肩下がり」の中で生活水準を維持するという、本質的に困難な課題への対峙が求められている。10年足らずの準備期間だからこそ、現実を見据えた対応が必要になる。

つぎに、所得の源泉の問題がある。高齢化社会は、かならずしも勤労によらない所得に依存する人々の増加を意味する。年金や資産所得が、個人生活を支える重要な支柱になる。この意味で、ゼロ金利にみられる緊急避難的政策の継続はかなり疑問視されよう。国際標準とかけ離れて低い資金の機会費用が、本来、生存の正当化されない金融機関や企業を延命させ、経済全体の効率を損ねている。ペイオフ延期というような目先の鎮痛剤は、個人の資産に対するリスク意識を薄れさせ、年金や医療に関する改革の座標軸をぼやけさせるため、無視できない副作用を伴っている[3)]。こうした「日本独自の」金融政策は、対外純資産と強い通貨に支えられて成立している一方、金融機関が余資運用に窮して保有する国債の（金利上昇局面における）価格下落リスクを高めつつある。現在の景気下支え策は、将来における金融機関の経営不安の震源になりかねない。

遅かれ早かれ、利子率は国際標準に近づくよう、さや寄せを余儀なくされよう。それは分配面で資産所得に依存する人々のプラスとなるだけではない。投資や資産運用に関する市場機能の復元という意味で、むしろ効率面でも好ましい現象となる。利子率はおかねの「価格」であり、そういう指標が不明確なら、投資計画が適切に選択されるはずがないのである。安全かつ有利などという投資対象はありえず、リスク評価を市場で行えるように

２） この領域に造詣の深い大江守之氏（慶応義塾大学教授）によると、出生率の予測は下方修正を繰り返されており、同時に要因として非婚化を晩婚化と見誤ってきたことが重要である。この点が要因であるかぎり、非婚化傾向の底打ちが確認されないと、合計特殊出生率の予測についての信頼性は旧に復さないし、最新版である1997年予測における下方修正が最後のものとなる保証はない。㈶運輸経済研究センター（現：運輸政策総合研究機構）『経済社会の変化と運輸部門の課題に関する調査』1998年３月を参照のこと。

３） 現状では、所得税や医療保険よりも年金保険料の総額のほうが大きい。これらはいずれも所得の額面と可処分所得の差であり、たとえ実質GNPが増加しても、こうした負担の将来における増加が予測されるなら、消費支出は伸び悩む。また金利が低いため、資産所得の減少による消費支出の低下も無視できない。構造調整との関連におけるゼロ金利の弊害については、たとえば翁邦雄「ゼロインフレ下の金融政策について」 日本銀行金融研究所『金融研究』1999年８月を参照のこと。

することこそ、金融、資産運用、さらには社会資本整備において市場の力を利用する上で必須の前提となる[4)]。

本稿では、経済に関する構造改革の進展が、産業における事業再構築と不即不離の関係にあるという認識から、いくつかのトピックを論じる。

2　成長軌道の修正と貨物の輸送需要

成長率を低めあるいはゼロと見積もり、一人あたりの所得が微増する場合、まず重要なことは、できる限り可処分所得を減らさないことであり、それについては前述した年金など社会保険料と税制の役割が重要である。ただ筆者の専門である交通論からみれば、道路、鉄道、空港などの社会資本整備においても、右肩上がりの終焉による影響は多大である。手取りの所得が増えないなかで、生活水準を維持する必要は増すからである。ここでは、金額の点で圧倒的に大きい道路について、とくに貨物輸送の需要と経済活動との関連をとり上げる。

付表は、1980年から５年おきに、鉄鋼、機械工業品、機械工業品という３つの品目の輸送需要に関する指標をみたものである。表１の貨物発生原単位とは、トン数を金額で除したもので、運賃負担力が大きいほど、この数字は小さくなる。表２の品目別輸送トン数により、輸送需要全体から見たその品目の相対的重要性が示される。

経済活動の様相をもっとも忠実に反映しているのは、おそらく雑工業品であろう。1985年からの10年間で原単位が半分近くとなっているのは、この間、製品の高付加価値化が急速に進行したことを物語っている。ただ、90年から95年で原単位が横ばいの半面、輸送トン数が９ポイントも低下していることから、この領域における国内産業の競争力低下や有効需要の減少により、「モノが動かなくなってきた」と判断できる。95年までの景気対策も、この領域にはあまり影響していない。

生産性向上の努力は、機械工業品についても顕

表１　貨物発生原単位の推移

（単位：千トン/10億円）（物流センサスデータ）

部　　門	1980	1985	1990	1995	1980年からの変化		
					1985年	1990年	1995年
鉄　　鋼	15.742	16.098	14.482	14.959	1.02	0.92	0.95
機械工業品	0.621	0.544	0.464	0.402	0.88	0.75	0.65
雑 工 業 品	4.118	4.553	2.790	2.750	1.11	0.68	0.67

表２　品目別輸送トン数

（単位：千トン）（物流センサスデータ）

部　　門	1980	1985	1990	1995	1980年からの変化		
					1985年	1990年	1995年
鉄　　鋼	373,264	367,176	386,370	359,971	0.98	1.04	0.96
機械工業品	25,392	32,721	43,295	39,187	1.29	1.71	1.54
雑 工 業 品	130,355	166,698	122,234	110,447	1.28	0.94	0.85

４）　たとえば、PFI（民間による資金調達を中心とした社会資本整備）の対象となる投資計画を公募しても、リスク評価ができないために応募が少ないという問題がある。巨額の財政投融資を基礎に、投資の大半をモードごとの５ヶ年計画で実行してきたという事情が影を落としている。

著である。ここでは原単位の低下が1980年から始まり、一貫して付加価値が高まっている。90年から95年のバブル崩壊直後を除くと輸送トン数が増加していて、80年からみると５割以上の伸びである。原単位は低下しつつも輸送トン数は伸びている。ただし、トン数の絶対値は小さい。

対照的に鉄鋼では、原単位がほとんど不変であり、動きの方向も一定していない。バブル崩壊後の不況局面でも輸送量は微減にとどまっているが、これは景気対策の効果を享受したためとおもわれる。他の品目と異なり、原単位の水準が高いため内航海運も利用され、自動車の分担率は７割程度にとどまっている[5)]。注目されることに、輸送トン数はきわめて大きく、雑工業品の３倍以上となっている。運送業からみれば重要な顧客である。表には示していない他の品目を考慮に入れても、鉄鋼を上回る輸送トン数を有するのは砂利・砂・石材と生コンクリートだけである。

もとより、この３品目の動きだけから全体を論ずるには留保が必要である。これは純流動データを基礎にしているが、最終消費地はわからないため、輸出品も含まれており、国内経済の動向だけに左右されるものではない。また、過去の趨勢を単純に外挿できるとは限らないし、ここでは除外した旅客交通の動向も道路整備の必要性には大きく影響する。しかし、財政による景気刺激がすでに限界に達していること、サプライチェーン・マネジメントへのIT利用など、物流需要に関する下方修正要因が中期的に作用するため、方向としては次のようにいえるだろう。

第一に、1990年代の需要は、鉄鋼、生コンクリートなどへの公共事業による発注で大幅に「底上げ」されたものであった[6)]。原単位が高いので、こうした支出はきわめて「効果的」に輸送需要を追加した反面、財政が出動できなければそのメッキは剥落する。注意すべきことに、原単位の高い品目は国際的な比較優位がないうえ、技術集約度も低いため、自給にこだわる理由はほとんどない。

第二に、生産性向上という過去の企業努力は、原単位を顕著に低下させている。機械工業品のような比較優位にある産業は日本に踏みとどまり、輸送需要を減少させつつも雇用や付加価値を生み出せる。しかし、すべての製造業でそれが可能なわけではなく、比較劣位に追いやられた場合、海外への移転などは避けられない。生産への中間投入という観点において、シンガポールの港湾、韓国の空港と日本の社会資本はサービスの費用対効果を競っていて、利用料金の低廉化が必要な状況にある。

こうして、21世紀初頭におけるデッサンは次のようなものとなる。公共事業に頼った貨物輸送需要は期待できない。付加価値を高め、地球規模で需要を誘引した産業のみが生き残るが、それは物流の徹底した効率化、すなわち「いかに運ばないか」を意味している。そうした産業は、公共事業の盛衰とは無縁に繁栄することができ、今後は雇用などを引き受ける主役となる。地球規模の競争が激化する中で、ITを活用した調達システムの構築に失敗すれば、企業そのものが日本から消失する。

サプライチェーンの進展は、全体最適の追求という効率向上にとどまらない。ITによる情報流通を介し、ひとりひとりのニーズに合致した顧客への訴求を効果的に行う、いわゆる需要創造への

５） 1995年における自動車の分担率は、機械工業品で91.3%、雑工業品で90.0%である。なお、鉄鋼の海運による輸送は、高炉からの半製品など大量定型輸送が中心になるため、自動車は最終製品を主に分担するものとみられる。このところ鉄鋼の生産量は底堅いものの、内容をみると、アジアへの輸出に支えられている。原料を海外から輸入して沿岸立地の製鉄所から輸出を行う場合、原料を含めて国内での陸送部分はきわめて短い。

６） 生コンクリート（1995年）は1990年との対比で輸送トン数を減少させているが、80年および85年とくらべれば増加している。

活用は、まだ始まったばかりである。だからといって個人の消費支出が全体として増加するとは限らず、満足度の低い支出先がカットされることになる。

同時に物流にとどまらず、消費支出としての交通サービスに対しても、目の肥えた消費者の選択が働く。日常交通にしろ観光にしろ、SOHOや海外旅行という競争相手より魅力的でなければ、需要は減退する。選択肢は多様化しており、物流と異なり需要は派生的ではない場合もある。

こうして、交通に関するシステムチェンジの必要性は銘記されることになる。原資が希少となる中での社会資本整備は、「はじめに計画ありき」ではなく、需要の伸びを見ながら整備の規模や資金調達を見直す、いわば懐の深い道具立てで遂行されなければならず、顧客満足度の増大を目的とするべきである。次回以降、各論を取り扱う。