

2009年5月7日

## 政府の「経済危機対策」に関する見解

NPO 法人建設政策研究所

世界的な金融危機が日本の実体経済の急激な落ち込みとなって現れたことに対して、政府はこの4月10日、「経済の底割れ回避を最優先とする」という「経済危機対策」を打ち出した。その財政規模は国費ベースで15.4兆円と「過去最大の規模」（麻生首相）といわれる膨大な財政支出を伴うものである。このための補正予算総額は13兆9,300億円となり、09年度の当初一般会計予算に加えると総額102兆5,000億円と、一般会計予算としては過去最高の金額となる。

「経済危機対策」は今後の見通しを3つの局面に分けている。第1は「底割れ回避を最優先する局面（09年度後半ごろまで）」として、「雇用、金融、社会的弱者対策に最重点」を置き、国費は4.9兆円規模としている。第2は「底入れ・反転を確実にする局面（09年度後半から10年度後半ごろまで）」として、「成長力を高めるインフラ投資や民需誘発効果の高い施策、輸出依存に偏った経済・産業構造の転換促進の施策」を最優先し、国費は6.2兆円規模としている。第3は「新たな成長軌道に乗っていく局面（10年度後半以降）」として、「低炭素、健康長寿など世界が直面する共通課題への解決を原動力に、内需と輸出によりバランスよく成長するため、資金・人材・技術を内外から集める施策」を重視するとし、国費は4.3兆円規模としている。

建設政策研究所では、このような大規模な財政投入を伴う経済対策が、景気悪化に苦しむ国民や中小企業、特に建設関係就労者や中小建設業にとってどのような効果をもたらし、日本経済の立ち直りと、新たな内需中心の経済成長を呼び込むきっかけをつくることになるのか、建設政策研究所の見解を明らかにする。

### 1. 今日の経済危機の原因を不問にしたままの対策

2009年2月中旬、2008年10～12月の実質国内総生産（GDP）が前年度比12.7%減と発表され、大きな衝撃をもたらした。そのため、政府・与党は景気底割れ回避に新たな追加経済対策の策定を迫られた。

これまで、政府は景気の急速な悪化の原因を「アメリカの金融危機の影響」と言ってきたが、アメリカの10～12月のGDPは年率3.8%減で日本の落ち込みの方がはるかに激しいことが明らかになった。日本の景気落ち込みの背景には異常な輸出依存の経済構造がある。特にアメリカ向けの輸出の占める割合が高いため、輸出依存の経済をアメリカ発金融危機が直撃したという構図である。さらにもう一方では、脆弱な内需がこれに拍車をかけた。設備投資とともに個人消費も急減し、10～12月は前期比0.4%減となった。個人消費の減少の原因には所得の減少と雇用の喪失、特に輸出大企業に働く労働者や下請業者への解雇や仕事の打ち切りが大きな原因となっている。

今日の経済危機を打開するためには、緊急的に労働者の雇用の確保と賃金の上昇、社会保障の充実、中小企業の仕事確保・経営の安定が求められる。同時に、中期的には自動車や電気など一部の輸出産業に偏らない、内需型経済の構築を図るため、ものづくり産業特に地域経済を支える中小企業の育成、金融機関の投機的横暴を規制

し、融資を中心とした健全な経営に切り替えさせること。また財政負担を最小限に雇用創出型インフラ整備、国民所得の向上と社会保障の充実により国民の購買力の引上げを図っていく対策が必要である。

ところが、政府の「経済危機対策」は基本方針に掲げる「国民一体となった対応」とは裏腹に、実体経済の急激な落ち込みの背景や原因を国民的視点から十分検討し、対策を打ち出すことをせず、急遽設置した「経済危機克服のための有識者会合」において 84 名もの「有識者」から「提言」などを出させ、その内容を三つの「局面」のどこかに含ませ、羅列したものとなっている。そのため、今日の危機を招いたアメリカ言いなりの新自由主義的「構造改革」路線の明確な反省の上に立った対策となっていない。従って、膨大な財政をつぎ込んだにもかかわらず、一部大企業のみ経営対策になり、国民の購買力は向上しないまま、格差と貧困の増大を招き、安定的な内需型経済につながらない可能性が高い。

## 2. 国債発行、消費税増税の財源対策では、国民の購買力を減退させ内需拡大につながらない

2001 年に発足した小泉内閣は国の膨大な財政赤字に対し、2011 年までにプライマリーバランスを黒字にすると国民に約束し、行政の民営化、公共事業の削減、労働法制の規制緩和など国民に痛みを押し付けてきた。ところが、政府の「経済危機対策」と称する財政の大盤振る舞いは、その財源の 3 分の 2 を国債発行に依存し、2009 年度の国債発行額は当初予算の 33 兆円に加え補正が約 11 兆円と合計約 44 兆円となる。小泉内閣発足直前の 2001 年 3 月時点の国債残高が 381 兆円だったのに対し 2008 年 12 月には 682 兆円と増大している（財務省資料）。これにさらに 44 兆円もの国債を発行し総額は 700 兆円を超える膨大なものとなる。その結果、政府はあっさりと 2011 年までの「約束」を反故にしてしまった。国民に大変な痛みを押しつけた挙句、財政赤字をさらに巨大にした責任や反省が全くないだけでなく、今、その責任を消費税の増税という形態で国民に押し付けようとしている。

無計画な一部大企業のための経済対策の付け回しを 2011 年からの消費税の増税で帳尻合わせしようとする意図は明らかである。

これでは、結果的に国民の購買力を減退させ、内需を冷え込ませ経済危機を拡大する対策になるといわざるを得ない。

## 3. 自動車や電気産業など輸出依存型大企業の売上落ち込みへの尻拭い対策

「対策」では「低炭素革命」や「21 世紀型インフラ整備」と称し、いかにも地球温暖化防止に貢献するように見せかけ、自動車や電気産業の国内での販売戦略に政府が税金を使い一役買おうとしている。

自動車では経年車を廃車して低燃費車を購入した場合は国が 25 万円を補助する。家電製品（エアコン、冷蔵庫、テレビ）ではエコポイントを付与した製品を購入した場合、5%～10%を補助し、「グリーン家電の爆発的販売を図る」と述べている。

さらに、太陽光発電の普及では、スクール・ニューディール構想と称し、学校施設の耐震化と太陽光発電設備の設置、電子黒板と地上デジタルテレビの設置などを一体的に整備するとして、約 1 兆 1000 億円の補正予算を計上した。

また環境省は全国に「地域グリーンニューディール基金」を創設し、総額 550 億円を基金に当て、太陽光発電装置の設置や電気自動車の購入者に自治体が助成する仕組みを作ろうとしている。

さらに、国会での十分な審議もされないまま 4 月 22 日に成立した改正「産業活力再生法」では、従業員 5 千人以上の大企業の資金繰りを支援し、経営を安定させる措置として総額 4 兆円規模の公的資金の注入が見込まれている。すでに日立製作所やパイオニアなど電機業界、日産自動車や三菱自動車、富士重工業など自動車産業がその活用に名乗りを上げている。

企業の経営責任を問うこともなく、相変わらず輸出依存型大企業の売上落ち込みの尻拭いを行う「経済対策」では、「輸出依存に偏った経済・産業構造の転換促進」という看板に逆行するものである。

#### 4. 輸出産業向けの「国土形成計画」を実行に移す陸・海・空の大規模プロジェクト

今日の「経済危機対策」は、国・地方の膨大な財政赤字を生み出した、1990 年代の公共投資の大盤振る舞いによる内需拡大策の反省の上に立たねばならない。

財政赤字を今以上増大させないためにも、今後の公共投資は雇用効果の高い、防災型、維持補修型、中小規模型の公共事業を、主に地方自治体主導で行っていく必要がある。公共事業財源は地方自治体が自由に使用できる「地方交付金」の枠を大幅に増大せねばならない。

ところが、「21 世紀型インフラ整備」と称する「経済危機対策」は「国土形成計画」に掲げる東アジアとの国際競争力強化をにらんだ道路・港湾・空港等に重点化した大規模プロジェクトに一面化されたものとなっている。「地域連携と競争力強化の基盤整備」と称するその内容は従来掲げてきた不要不急の大規模プロジェクトを、この機会に一举に具体化させようというものである<sup>①</sup>。すでに、環状道路整備では東京外郭環状道路の都内区間（関越道～東名高速間、延長約 16km）に関して緊急に国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）を開き決定した。この区間の道路は全路線を地下化する設計で、mあたり 1 億円ともいわれ、周辺からも大きな建設反対の運動が起きている区間である。また、羽田空港 C 滑走路の延伸は総事業費 300 億円で 5 年の工期を見込んでいるものである。

このようなインフラ整備は輸出産業の国際競争力強化を見込んだ政策であり、地域産業を再生させる新たな内需を下支えするインフラ整備と矛盾する政策である。

輸出依存型経済構造の破綻を真摯に受け止め、計画の中止と抜本的見直しを求めるものである。

#### 5. 地域からまちづくりを推進させる政策の確実な実行を

「国民の安心と活力を実現するため各分野における政策を総動員する」と述べ、掲げられている地域活性化政策の中で、大規模都市再生プロジェクトや優良な都市開発事業等の支援、容積率の緩和など小泉内閣以来の都市の大規模再開発を推進する大手金融・不動産資本向けの政策はすでに破綻しており、撤回すべきである。

一方、地域活性化政策の中には地域からまちづくりを推進させる政策も掲げられている。新しい内需拡大政策は地域からものづくり産業を育成していく必要がある。特にまちづくりに携わる地域建設業および建設労働者の育成は地域の活性化に欠かせない。その意味では、「地域活性化等」の中で地域からまちづくりを推進させる政策は、直ちに実行に移していく必要がある。<sup>②</sup>

「地域活性化等」に対する全体予算額は国費ベースで 2000 億円となっており、これを都市の大規模開発のためではなく、真に地域活性化につながる政策にさせていく必要がある。また地域活性化臨時交付金は総額 2 兆 4 千億円規模となるが、公立小中学校との耐震化工事

の自治体負担分に相当程度充当される予定である。特に「経済危機対策臨時交付金」は、「この活用に当たっては、地域の中小企業の受注機会に配慮するよう要請する」と述べられている。これらが確実に実行され地域建設業の活性化に繋がるよう、各地域において要請活動を強化する必要がある。

一方、「防災・安全対策」では国民の安全を確保するとして、いくつかの重要な政策が掲げられている<sup>①</sup>。

「防災・安全対策」は国費ベースで1兆7000億円予定されている。特に社会資本ストックの耐震補強とともに老朽化したものに対する点検と維持補修が急務となっている。「公共投資臨時交付金」として支給される財政をも活用し、既設物の維持補修・改修を重点に実施していく必要がある。

政府は「底割れ回避」の緊急的対策の一つとして、公共事業の09年度当初予算の発注のうち8割を上半期に発注すると述べている。しかし、小規模な工事を受注する地域建設業者からは複数年度にわたる確実な市場が確保され、厳しい価格競争を回避できることに大きな期待を持っている。不要不急の大規模公共事業の前倒し発注ではなく、既設物の維持補修・改修を重点とした前倒し発注に重点化する必要がある。

---

① 「地域連携と競争力強化の基盤整備」として掲げられている政策

- 「国土ミッシングリンク」の結合（三大都市圏環状道路整備、主要都市間の規格の高い道路等）
  - ・ 三大都市圏環状道路、主要都市間の規格の高い道路、拠点間・地域都市間のアクセス改善となる道路、スマートインターチェンジの整備等
  - ・ 国幹会議の議を経て外環等を整備計画に位置づけ
- 港湾・空港インフラの強化（スーパー中枢港湾の機能強化、羽田空港の容量拡大・機能強化等）
  - ・ スーパー中枢港湾の機能強化〔2010年度までに港湾コストの約3割を低減〕（鉄道や内航海運とのシームレス化等）
  - ・ 大型船舶に対応した産業港湾インフラの刷新
  - ・ 羽田空港の容量拡大・機能強化（C滑走路の延伸、総合的容量拡大調査等）
- 首都圏国際ハブ空港の実現のための総合的調査
- 整備新幹線の着実な整備

② 地域からまちづくりを推進させるべき政策としては以下のものがある

- まちづくり支援・地域の実情に応じた活性化策の推進等
  - ・ 地域の汚水処理対策。合併処理浄化槽への転換促進
  - ・ 水辺等環境整備
  - ・ 国立公園等における自然とのふれあいの場の整備促進
  - ・ 公共事業等の実施に当たって、ダンピング対策の充実等適正価格での契約を推進しつつ、とりわけ地域企業の適切な評価等の推進
  - ・ 公共事業等の契約における最低制限価格の引き上げなど地域経済・雇用の下支えにも繋がる入札契約制度の改善の促進
- コンパクトで人と環境にやさしい都市・地域づくり（歩行空間・自転車利用環境の整備等）
- 住宅・建築物の耐震化等の促進
- 高齢者・子育て世帯等に対する住宅セーフティネットの充実、離職者の居住安定確保の推進

- 
- 木造住宅の振興、住宅瑕疵担保履行法の円滑な施行
  - 「地域活性化・公共投資臨時交付金」(約 1 兆 4000 億円規模) 及び「地域活性化・経済危機対策臨時交付金」(約 1 兆円規模)
  
  - ③ ○ 社会資本ストックの耐震化・予防保全対策
    - ・社会資本ストックの耐震化・予防保全対策(道路橋・堤防・上下水道施設等の耐震化、道路構造物・河川管理施設・公園施設等の予防保全・機能向上、官庁施設の耐震化等安全対策等)
  - ゲリラ豪雨、洪水・高潮等防災・災害対策等
    - ・ゲリラ豪雨対策、洪水・高潮危険箇所解消、土砂災害危険箇所解消、地震・火山噴火対策、震災時避難地対策等防災・災害対策等
  - 交通の安全確保対策
    - ・道路のバリアフリー化の推進等歩行空間・自転車利用環境の整備等、無電柱化の加速、開かずの踏切等の解消、通学路等の交通安全対策
  - 駅のバリアフリー化の推進等
    - ・利用者 5000 人以上/日の駅について平成 22 年までに原則 100%のバリアフリー化(約 900 駅)(5000 人未満/日の地域の拠点駅のバリアフリー化、ホームドアの整備も推進)
    - ・平成 22 年までに総バス車両数の 30%のノンステップバス化
  - 消防防災体制の整備
    - ・防災情報通信施設の整備、住宅用火災警報器の設置支援、救急・救命体制の整備、災害対応器材の整備等