

# 積極財政の課題

# 望ましい経済対策は「消費税の減税」41% JNN世論調査

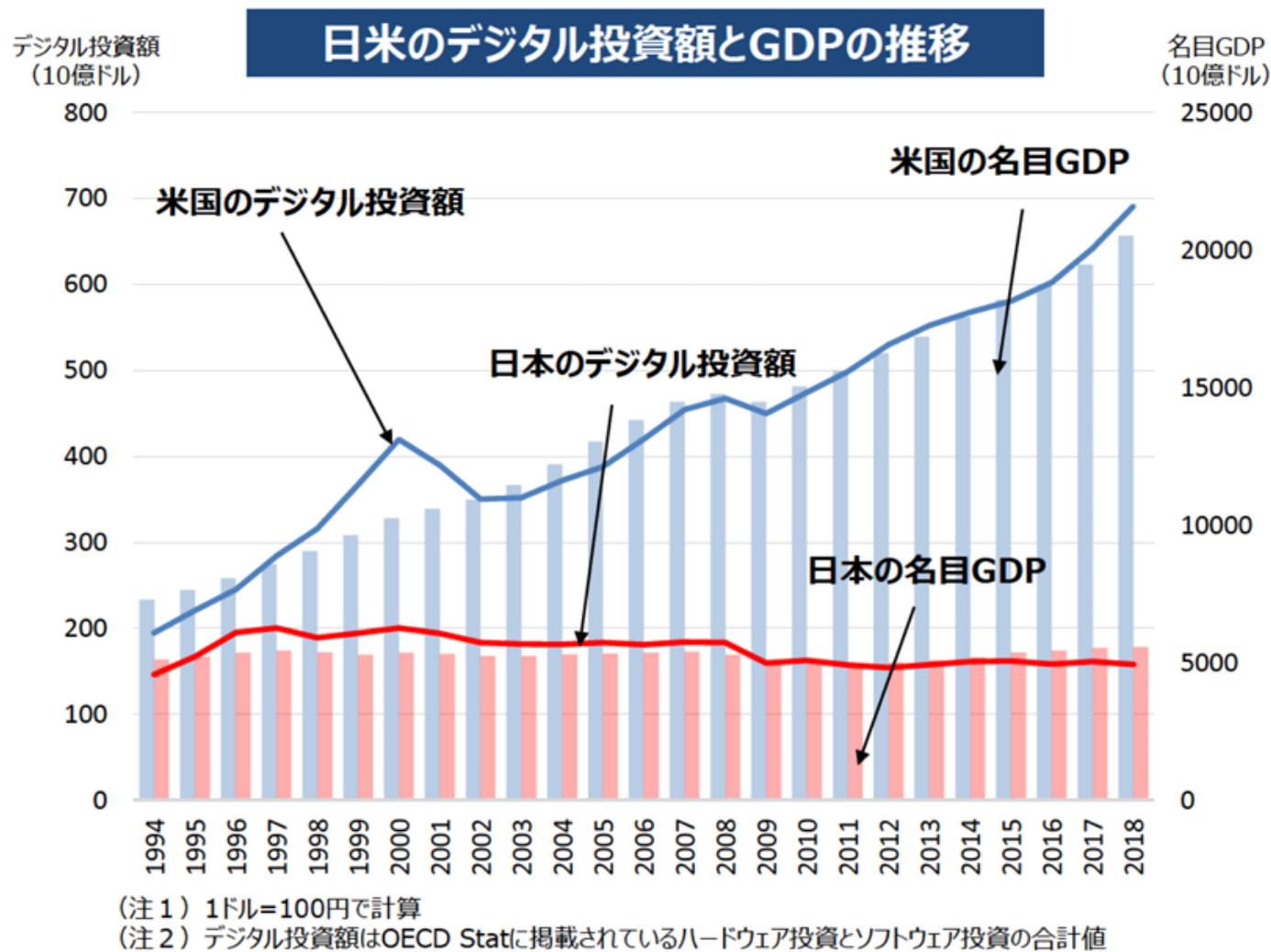
JNNの最新の世論調査で、「デフレに後戻りしないしないための一時的措置」として、何が一番良いか聞いたところ、

- ▼「所得税や住民税の減税」が10%
- ▼「消費税の減税」が41%
- ▼「現金給付」が9%
- ▼「社会保険料の引き下げ」が15%
- ▼「給与所得控除などの拡大」が18%

また、政府が所得税など減税するにあたり、所得制限を設けるべきか聞いたところ、  
「設けるべき」が51%  
「設けるべきではない」が38%

- 財政は国民の反発を恐れて良いことばかり言っているポピュリストには務まらない仕事。  
翻って今の財政はどうだと言ったときに、国民の反発を恐れてなのか、手綱を緩めっぱなし。
- 日本国民は簡単に言うと、70兆円しかないのに110兆円の暮らし。身の丈以上の暮らし。  
こんな当たり前のことを言うと、財務真理教だとか財務省の犬だとか言って攻撃する人がいる。
- 財政を預かっている政治家が国民の皆さん、ここは国民負担をお願いしますとか、  
あるいは歳出を削らしてくださいとか、言いにくいことであってもきっちり正面からごまかさずに  
国民に説明をしてお願いをしてこなければならなかった。
- 普通に考えて、世の中に打ち出の小づちなんかない。だけどもあると言い張る人たちがいる。  
「いくら借金しても大丈夫なんだ」という普段では受け入れられないような言説が、  
大手を振ってここでまかり通るような社会現象は専門家に分析してもらわないといけない。
- 防衛費の増額について、私が部会で一貫して言っていたのが、  
国防というのは国民みんなを支えるものだ。  
防衛力を強化の必要があれば、政治家が正面から国民に説明し、その負担をお願いしますと  
正面からお願いすれば、国民は必ずわかってくれる。そこを避けてここは国債でいいんだというから、  
話が横道に入っていく。

# 緊縮財政を正当化したことで低成長が続く



(出所) : 経済産業省「事務局説明資料 (デジタル社会の実現について)」

# 港湾への投資の差がインフレ要因になった

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

(単位：万TEU)

順位	1980年		順位	2020年(速報値)	
	港湾名(国・地域名)	取扱量		港湾名(国・地域名)	取扱量
1	ニューヨーク(米国)	194.7	1	上海(中国)	4,350.1
2	ロッテルダム(オランダ)	190.1	2	シンガポール	3,687.1
3	香港	146.5	3	寧波-舟山(中国)	2,873.4
4	神戸(日本)	145.6	4	深圳(中国)	2,655.3
5	高雄(台湾)	97.9	5	広州(中国)	2,319.2
6	シンガポール	91.7	6	青島(中国)	2,200.5
7	サンファン(プエルトリコ)	85.2	7	釜山(韓国)	2,159.9
8	ロングビーチ(米国)	82.5	8	天津(中国)	1,835.6
9	ハンブルグ(ドイツ)	78.3	9	香港(中国)	1,797.1
10	オークランド(米国)	78.2	10	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	1,732.7
11	シアトル(米国)	78.2	11	ロッテルダム(オランダ)	1,434.9
12	アントワープ(ベルギー)	72.4	12	ドバイ(アラブ首長国連邦)	1,348.6
13	横浜(日本)	72.2	13	ポートケラン(マレーシア)	1,324.4
14	ブレーメン(西ドイツ)	70.3	14	アントワープ(ベルギー)	1,204.2
15	基隆(台湾)	66.0	15	廈門(中国)	1,141.0
16	釜山(韓国)	63.4	16	タンジュンペレパス(マレーシア)	984.6
17	ロサンゼルス(米国)	63.3	17	高雄(台湾)	962.2
18	東京(日本)	63.2	18	ハンブルグ(ドイツ)	857.8
19	ジェッダ(サウジアラビア)	56.3	19	ニューヨーク/ニュージャージー(米国)	758.6
20	パルチモア(米国)	52.3	20	京浜港【東京、横浜、川崎】	757.8

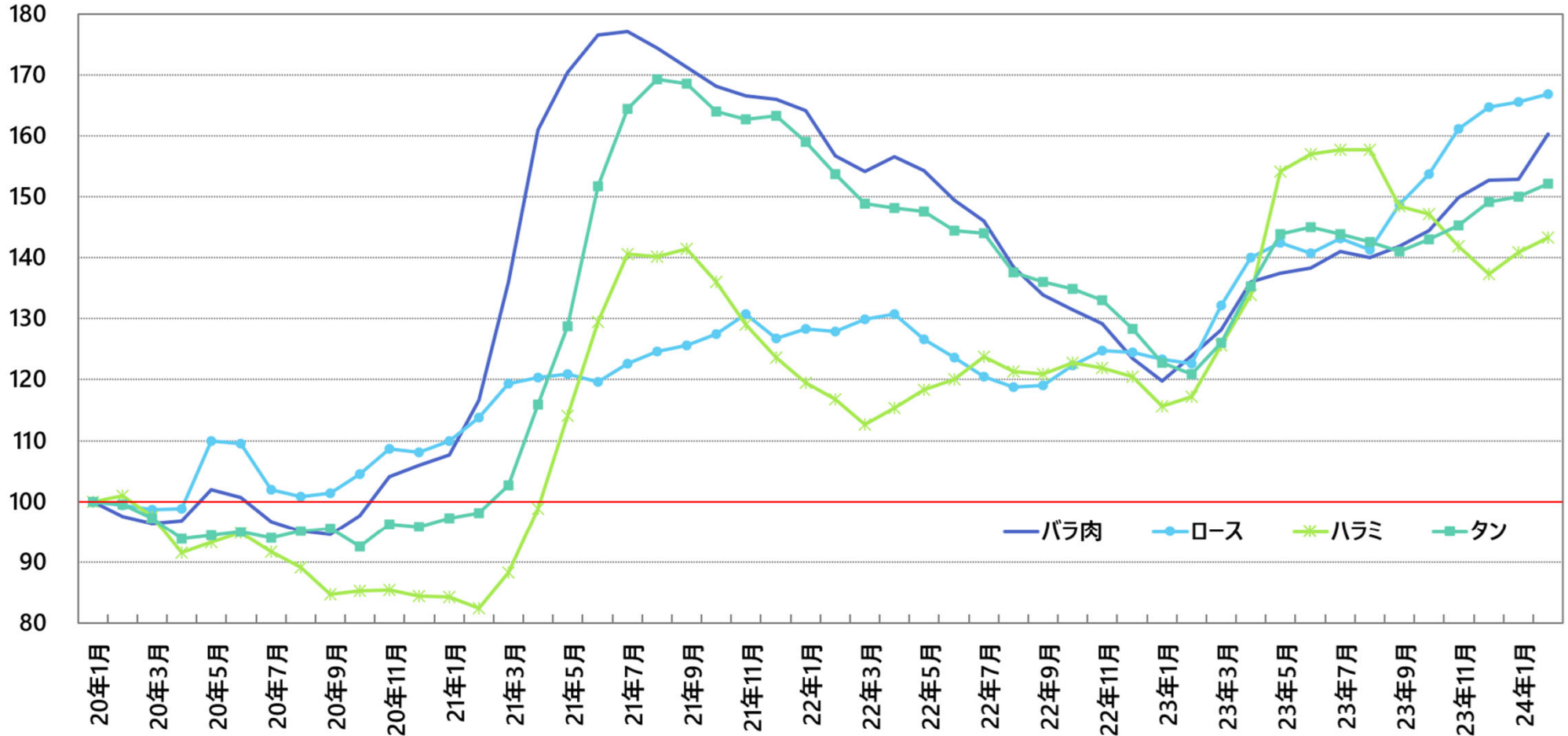
(出所)：国土交通省港湾局のデータを基に株式会社マネネが作成。

(注)：2020年の東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港の取扱量については各港湾管理者の提供データを国土交通省港湾局が集計。

出荷と入貨(輸移出入)を合計した値。実入りコンテナと空コンテナを合計した値。トランシップ貨物を含む。

# コロナ禍だけが輸入価格の上昇要因ではない

米国産部分肉の卸売価格の推移

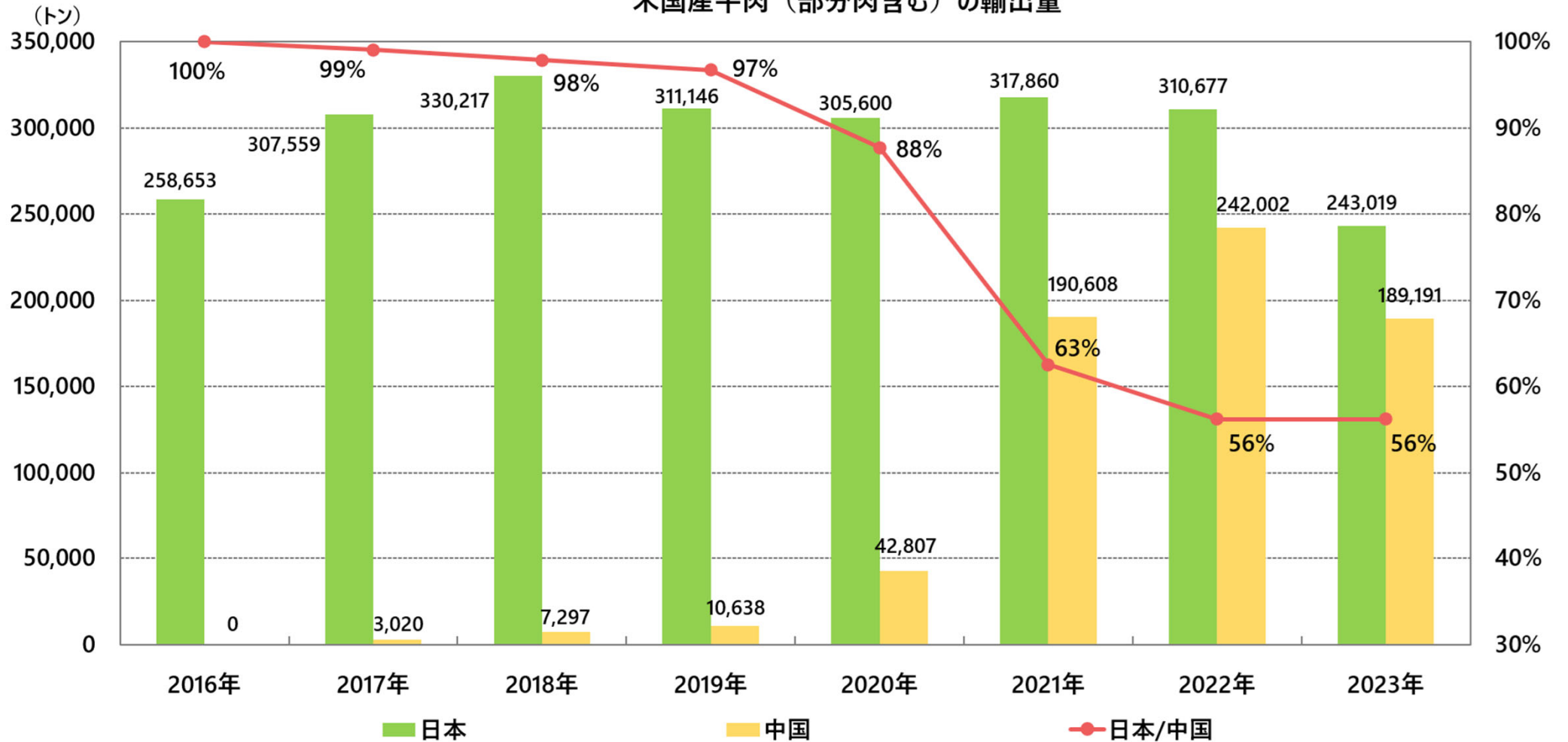


(出所) : 独立行政法人農畜産業振興機構のデータを基に株式会社マネネが作

(注) : 2020年1月を100として指数化。

# 豊かになる中国に対する買い負けが起こった

米国産牛肉（部分肉含む）の輸出量



(出所) : U.S. Meat Export Federationのデータを基に株式会社マネネが作成。



# 生活インフラの民営化、上場は正しいのか？

○ 平成12年度以降、全国で45路線・1157.9kmの鉄軌道が廃止された。

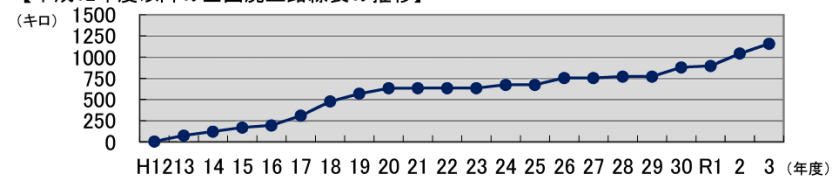
※令和4年2月3日現在

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	事業者名	路線名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
H12	西日本鉄道	北九州線	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	のと鉄道	七尾線	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	下北交通	大畑線	下北～大畑	18.0	13.4.1
	名古屋鉄道	揖斐線	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	〃	谷汲線	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	〃	八百津線	明智～八百津	7.3	13.10.1
14	〃	竹鼻線	江吉良～大須	6.7	13.10.1
	長野電鉄	河東線	信州中野～木島	12.9	14.4.1
	南海電気鉄道	和歌山港線	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	京福電気鉄道	永平寺線	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
15	有田鉄道	有田鉄道線	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
	JR西日本	可部線	可部～三段峡	46.2	15.12.1
16	名古屋鉄道	三河線	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	〃	〃	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	〃	揖斐線	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	〃	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	〃	美濃町線	徹明町～関	18.8	17.4.1
	〃	田神線	田神～競輪場前	1.4	17.4.1
	日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1
	のと鉄道	能登線	穴水～蛸島	61.0	17.4.1
18	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台新交通	桃花台線	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡鉄道	神岡線	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1

年度	事業者名	路線名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
19	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道線	石越～細倉メインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉢田	27.2	19.4.1
	西日本鉄道	宮地岳線	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂鉄道	高千穂線	延岡～禎峰	29.1	19.9.6
20	島原鉄道	島原鉄道線	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	三木鉄道	三木線	三木～厄神	6.6	20.4.1
	名古屋鉄道	モンキーパークモノレール線	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.28
	高千穂鉄道	高千穂線	禎峰～高千穂	20.9	20.12.28
21	北陸鉄道	石川線	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
24	十和田観光電鉄	十和田観光電鉄線	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	長野電鉄	屋代線	屋代～須坂	24.4	24.4.1
26	JR東日本	岩泉線	茂市～岩泉	38.4	26.4.1
	JR北海道	江差線	木古内～江差	42.1	26.5.12
27	阪堺電気軌道	上町線	住吉～住吉公園	0.2	28.1.31
28	JR北海道	留萌線	留萌～増毛	16.7	28.12.5
30	JR西日本	三江線	江津～三次	108.1	30.4.1
R1	JR北海道	石勝線	新夕張～夕張	16.1	31.4.1
2	JR東日本	大船渡線	気仙沼～盛	43.7	2.4.1
	〃	気仙沼線	柳津～気仙沼	55.3	2.4.1
	JR北海道	札沼線	北海道医療大学～新十津川	47.6	2.5.7
3	〃	日高線	鷲川～様似	116.0	3.4.1

【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移】



(出所) : 国土交通省「近年廃止された鉄軌道路線」



# 財政健全化のパラドクス (自己実現的予言)

# 既に耐用年数が超過しているインフラが多数

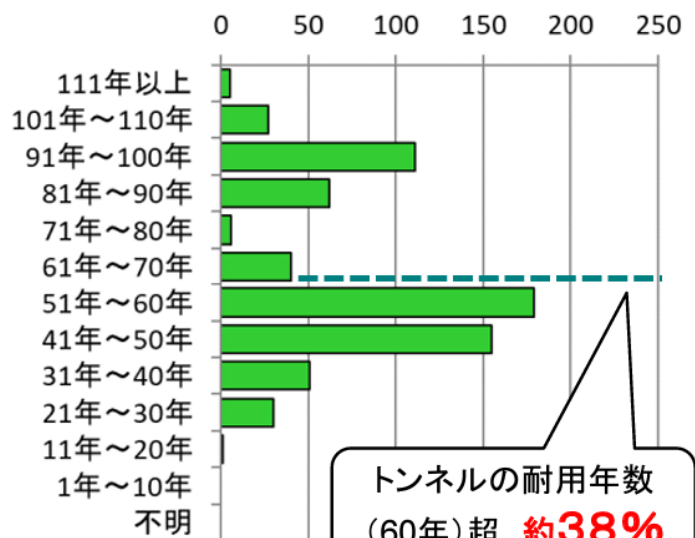
## 車齢

内燃車の耐用年数 11年  
電車の耐用年数 13年

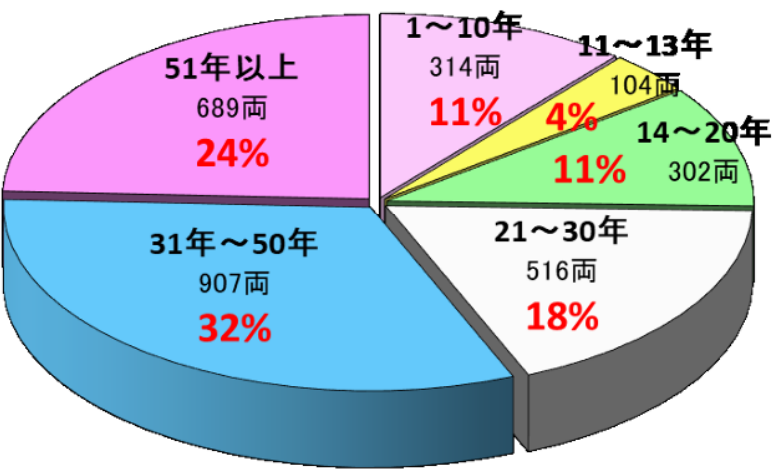
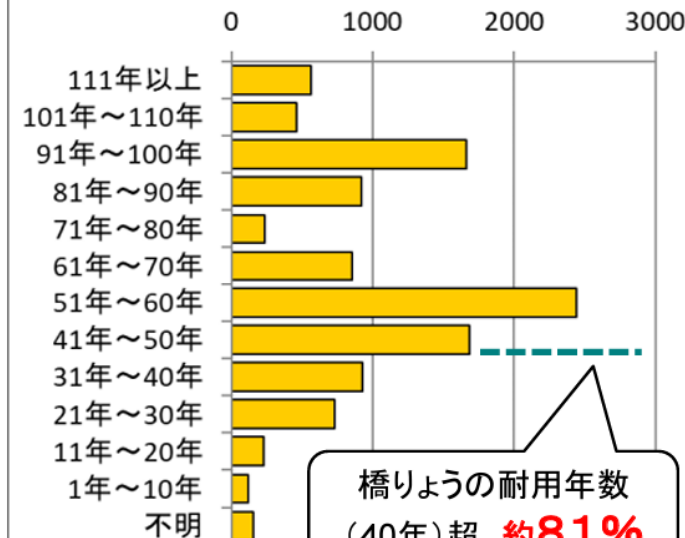
## 施設の現状

## トンネル・橋りょうの経過年数別施設数

トンネルの経過年数別施設数 数量



橋りょうの経過年数別施設数 数量



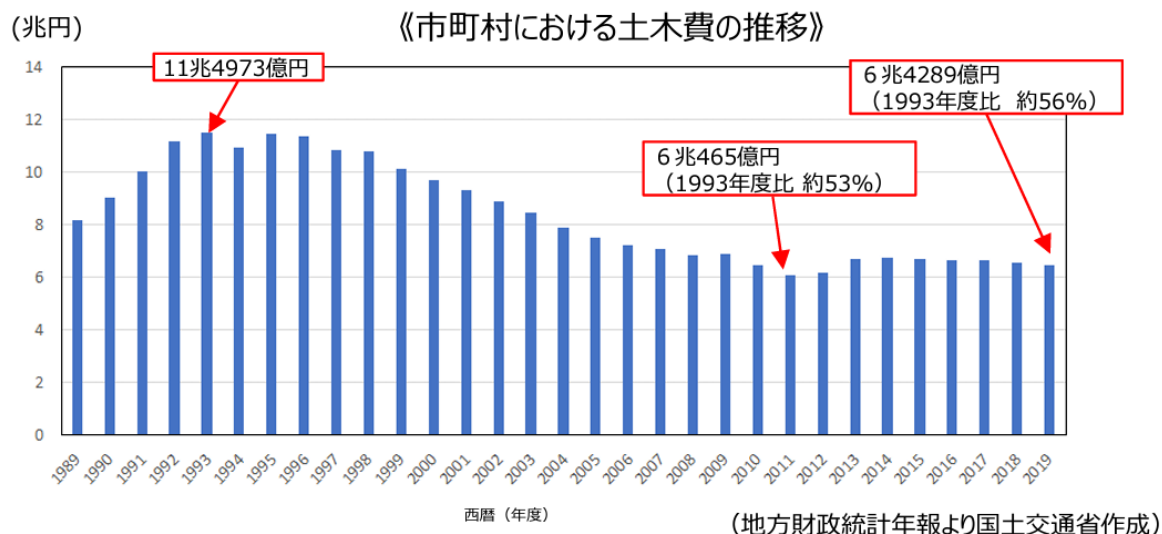
※鉄道局調べ(令和3年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

※鉄道局調べ(令和3年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)  
※割合は不明分を除く  
※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

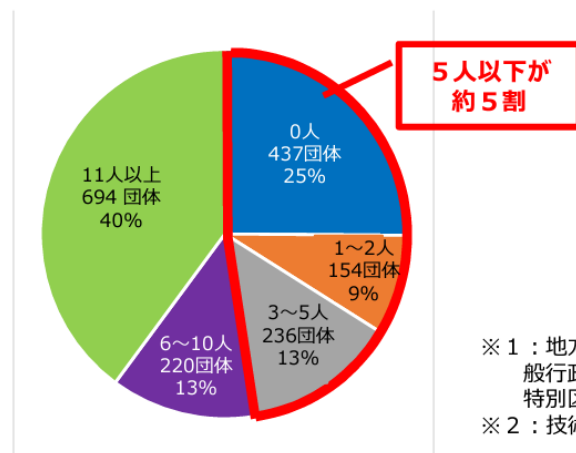
老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。  
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

(出所) : 国土交通省「地域鉄道の現状」

# 緊縮財政が人材をダメにしていった



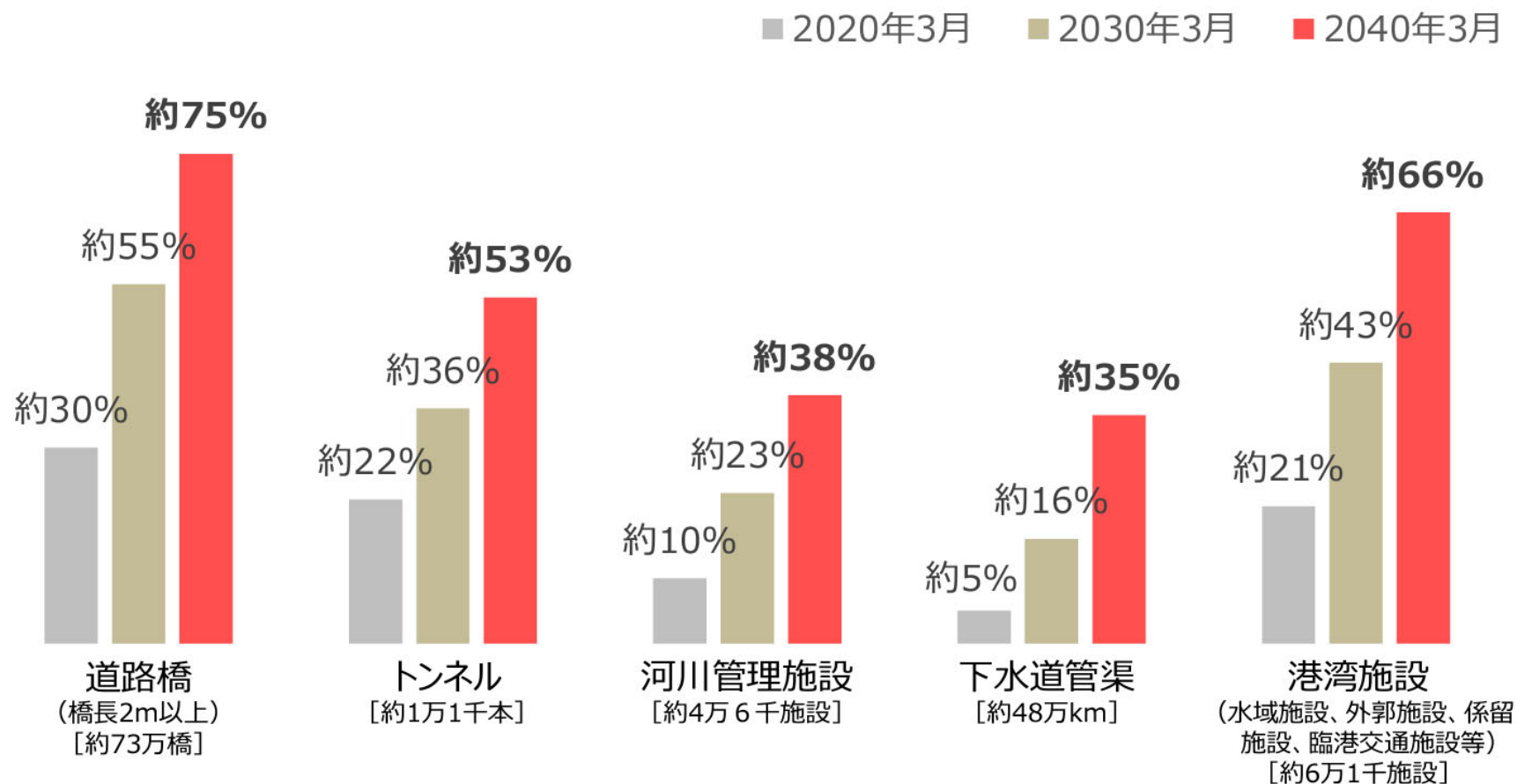
《市町村における技術系職員数》 ※1、※2



- ※1：地方公共団体定員管理調査結果より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。また市町村としているが、特別区を含む。
- ※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

(出所)：国土交通省「インフラメンテナンスの現状と課題」

# 加速度的に老朽化が進む社会資本



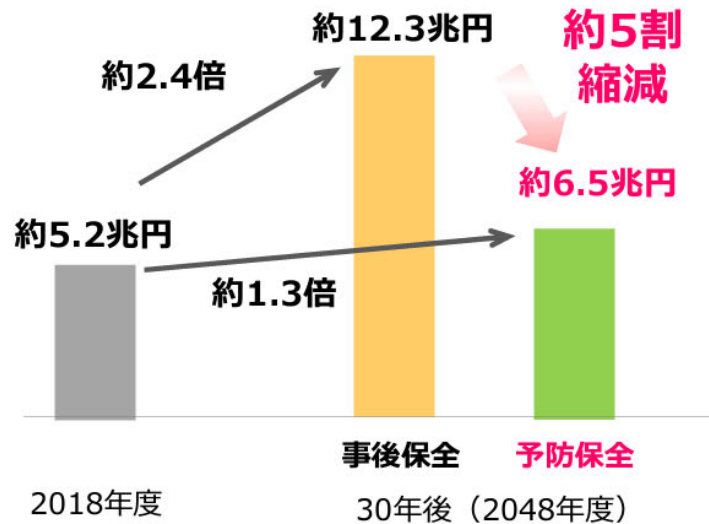
## 【建設後50年以上経過する社会資本の割合】

(出所) : 国土交通省「国土交通省におけるインフラメンテナンスの取組」

# むしろ緊縮財政が財政負担を高めている？

【将来の維持管理・更新費用の推計結果（2018年11月30日公表）】

30年後（2048年度）の見通し



30年後（2048年度）の見通し（累計）

	30年間の合計 (2019~2048年度)
事後保全	約280兆円
予防保全	約190兆円

事後保全から予防保全への変換: 約3割縮減

- ※ 1 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合、港務局が管理する施設を対象。
- ※ 2 様々な仮定をおいた上で幅を持った値として推計したもの。グラフ及び表ではその最大値を記載。
- ※ 3 推計値は不確定要因による増減が想定される。

（出所）：国土交通省「国土交通省におけるインフラメンテナンスの取組」

# 多くの支持を得て輪を広げていくためには・・・？

- 主要先進国並みの賃上げ

直近2年の国内の賃上げの水準（名目）の継続で、所得が向上する。

- 人口密度は減少し二拠点居住が一般化。

デジタル化で義務的作業時間が減少し可処分時間は増加。

世界で最も健康（健康寿命は75歳）に、

誰もが（高齢者も障がい者等も）生き活きと生活できる。（マクロ経済）

- GDPは、生産年齢人口の減少率より、労働生産性が高い水準の伸びとなることで、労働参加率の維持の中、プラス成長。

- 物価は、国際秩序変化と中国含む少子高齢化による供給不足圧力で、マイルドインフレとなる。

- 金利は、上昇しているが、物価上昇を加味すると、実質金利の上昇幅は限定的となる。

（出所）：経済産業政策局「第3次中間整理で提示する2040年頃に向けたシナリオについて」

# 多くの支持を得て輪を広げていくためには・・・？

- 経常収支は、黒字構造が維持される。
- 貿易収支が、大幅な赤字から対内直投を含む国内投資増加を背景とした輸出増・GXによるエネルギー自給率の向上による赤字改善により赤字縮小
- 所得収支が、世界最大の対外純資産など過去の蓄積と企業の海外展開としての現地子会社への投資拡大もあって対内直投が増える中でも黒字を維持
- サービス収支は、デジタル赤字増に対応するとともに、インバウンド拡大による黒字増により改善
- ISバランスは**企業が国内投資の拡大を継続**することで貯蓄超過を解消して資金需要主体（投資超過）となり、**家計**は賃金上昇・金融所得の増加、税社会保障による所得分配の改善により、高齢化比率が上昇する中であっても**貯蓄超過を維持し、政府は経済成長に伴う税収の増加等**を背景に投資超過を解消。

（出所）：経済産業政策局「第3次中間整理で提示する2040年頃に向けたシナリオについて」





# ご清聴ありがとうございました



森永康平のYouTube番組

森永康平のリアル経済学



森永康平のビズアップチャンネル



**チャンネル登録お願いします！**