

これならわかる  経済の仕組み 第20回

2013年7月11日

全2頁

# 公共投資—公共的インフラの整備

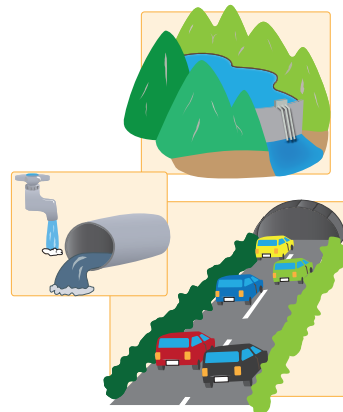
常務執行役員  
岡野 進

民間投資は経済成長の主役ともいえますが、縁の下の力持ちにあたるのが公共投資でしょう。公共インフラは、供給面で産業活動の基盤であると同時に、それを形成する公共投資は需要面で景気の安定化につながるものです。政府は現在、防災などの観点から老朽化した公共インフラを再整備していく「国土強靱化」を掲げています。公共投資は大きな役割を果たしていくことになると考えられます。

我々は普段道路を当たり前のように使っていますが、ほとんどの道路は、公的な費用で公的に造成されたものであり、高速道路などを除いて一般に無料で提供されています。道路の造成、メンテナンスには費用が掛かりますが、最終的には税金に帰着する財政によって賄われています。それぞれ国道は国が、県道は県、市町村道は市町村と役割分担されています。公立学校や公民館、公園といった施設も、利用が有料の場合もありますが、営利が目的ではないので、公的な費用で建設、整備されています。

公的な施設の建設、整備には公的企業の設備投資も含まれると考えることができます。公的企業には、国の機関として郵便会社や国有林野、さまざまな特殊法人・公団、また主に地方公共団体の公営企業で運営されている水道・下水道や交通機関などが含まれます。日本銀行や政府系金融機関の政策投資銀行、国際協力銀行なども公的金融機関ですから、その設備投資は公共投資に含まれます。

こうして国や地方公共団体、公的企業が行う投資が、GDP統計（国民経済計算）上では「公的総固定資本形成」と表現され、公共投資にあたります。近年の日本の公共投資の規模は、21兆円（2011年度、名目）程度となっています。名目GDP比で見ると4.4%です。かつては44兆円（1995年度、名目）まで増加したこともありましたが、なぜ、そのような大きな額にまで増加したことがあったのかというと、公共投資は単に対象となる公共設備が必要だから行うというだけでなく、政府が経済全体に対する需要を作り出せるので、景気変動に対する需要をコントロールする手段として利用されるからです。日本ではバブル景気と評された1980年代後半の景気拡大が終わった後、景気対策の一環として公共投資の大幅な拡大が行われました。



---

また一時的な景気対策としてだけでなく、内需拡大のための政策として日米構造協議でも議論され、1992年に10年間(1991～2000年)で総額430兆円という「公共投資基本計画」が策定されました。さらに1994年には村山内閣によってさらに200兆円上積みが行われました。その後の財政状況の悪化で「公共投資基本計画」は橋本内閣で計画期間を3年間延長することとし実質的に縮減の方向となりました。

年間の投資額としては縮減された公共投資ですが、ストックとしてはその後もかなり増加した姿となっています。固定資産(GDP統計、2011年末)で見ると、一般政府458兆円、公的非金融企業136兆円、公的金融機関10兆円となっています。今後はこのストックをどのように維持していくのが課題となるでしょう。

今年になって政府は「国土強靱化の推進に関する関係府省庁連絡会議」を設置しました。また議員立法として「防災・減災等に資する国土強靱化基本法案」が5月20日に国会に提出されています。内閣に、国土強靱化推進本部を設置し、都道府県、市町村等の意見の聴取を行ったうえで、国土強靱化基本計画の策定を行うことが提案されています。



ところで、道路などはネットワーク性資産という性格を持っています。それぞれ1本の道であるということに大きな効用があるのでなく、それらがつながっていることによって、どこにでも行けるということに大きな効用があるのです。鉄道も同様の性格を持っています。ネットワーク性の資産は、大規模で一定の規制や標準のもとに形成されることが必要です。そのため、鉄道も電話(電気通信)網も整備していく段階で、日本では公共投資の対象でありかなりの部分が公的に整備、つまり公共投資によって形成されました。郵便配達網もそうしたネットワークの性格を持っているといえるでしょう。こうしたネットワークは一度公的に整備されれば、それを利用した運用を公的に行うべきかどうかは検討に値します。日本を含め先進国の多くでは電気通信網は民間に委ねられることになりました。公共性の強いストック形成を行っていくのに、投資の段階からどのように民間資金を活用していったらよいかも課題となっています。

(以上)