

CURES

NEWSLETTER

地域経済
ニュースレター

2000.11.30 No.55

CURES Report

公共事業依存型地域経済からの脱出を

中山 徹

はじめに

日本は他の先進国と比較して、巨額の公共事業を続けている。その弊害は、財政破綻、環境問題など、様々な視点から指摘されている。そのため多少は公共事業の見直しも議論されているが、全体的な傾向はほとんど変わっていない。それは「景気対策として必要である」「国際化時代にはそれに相応しいインフラ整備が必要である」「雇用を維持するためにはやむをえない」等とい

う理由による。ここでは石川の実態にも触れながら、そのような政策について考える。

石川県新長期構想の内容

石川県は1996年9月に「石川県新長期構想」を策定している。この長期計画の目的は、国際化、情報化などの変化と要請に対応し、「日本海国土軸構想の推進に向けて、21世紀における環日本海時代の中核県」となることである。そのために必要なことは

■ CURES Report

公共事業依存型地域経済からの脱出を中山 徹

■ CURES Salon

駐車場より客室にコストをかけて欲しい白石 弘幸

■ CURES Topic

介護保険をめぐる議論と論点横山 寿一

830億円の損害賠償は法外か？

—大和銀行株主代表訴訟判決をめぐる—澤田 幹

金沢大学経済学部

「広域交流ネットワークの形成」で、具体的には北陸新幹線の整備、小松空港の国際化、能登空港の整備、金沢港の整備、各高速道路網の整備、大型コンベンション施設や国際会議場の整備等々である。

要するに、行政がそういったインフラ整備を先行すれば、「環日本海時代の中核県」になることができるというわけである。当然、このような考え方に立てば、大型公共事業は不可避であり、巨額の公共事業予算も減らないということになる。

では、このような考えかたが成り立つかどうかを考えよう。まず一つめに、大半の県が同じような考え方を持っている事に注意を払うべきである。石川県の東隣にある富山県は、有名な「環日本海諸国図」を制作している。これは通称「さかさ地図」と呼ばれているもので、非常におもしろい。通常の日本地図とは反対で、日本海側が下で、太平洋側が上になっている。そして地図の真ん中には日本海がある。もちろん地図の中心は、富山県である。この地図で富山県が主張することは、富山県こそが、日本海側の中心都市だということである。

そのさらに東隣の新潟県は1994年に「第5次新潟県長期総合計画」を策定している。この計画は新潟県を「環日本海交流圏の拠点」として発展させるためのもので、新潟県には、その潜在的能力が、歴史的、地理的に備わっていると説明している。そしてその能力を顕在化させるために、臨海部の

開発を急ピッチで進めている。

各県が、我こそは日本海側の中心都市になるべきだと主張し、そのためのインフラ整備を競っているわけである。これは別に日本海側だけに限ったことではないが、この考えで行くと、隣接した地域に中心都市が勢揃いすることになる。

二つめは、インフラ整備の内容が、どこでも同じだという事である。空港、港湾、国際会議場、国際展示場と判を押したように同じである。

三つめは、その結果、そのような投資を先行的に行った地域では、インフラが供給過剰になり、中心都市になれるどころか、赤字が累積する施設を抱え、大変な状況に陥っている。首都圏でさえ、千葉県の幕張、東京都の臨海副都心、横浜市のみなとみらい21が、狭い東京湾に勢揃いしたため、共倒れである。

「東京に負けるな、愛知に追い越されるな」とがんばっているのが大阪府である。大阪では関西国際空港の2期事業に着手したが、1期事業の赤字は膨れる一方である。この間、新設、拡張を行った空港は、羽田を除き、すべて悪戦苦闘している。狭い地域に空港がひしめいているため、採算がとれなくて当然といえよう。大阪の例で言うと、現在、伊丹と関西空港がある。そして神戸市が、神戸空港を建設中である。その上、滋賀県は琵琶湖空港、兵庫県は播磨空港を計画し、隣接した岡山県は岡山空港の

拡張工事を行っている。ちなみに新幹線で大阪、岡山間は40分である。その間に、関西空港、伊丹空港、神戸空港、播磨空港、岡山空港が並ぶ。

その一方で何が生じているのか

そのような状況を見ていると、石川県の総合計画は、残念ながら先行きが不透明である。その一方で、確実に困ったことが生じている。その一つめは、自治体の財政危機である。今更詳しく説明しなくても、自明だと思われるが、多くの自治体は戦後三回目の財政危機に直面している。その理由の一つは、長引く不況で税収が減っていることであるが、それだけでは説明できない。多くの自治体は、地域間競争に勝つため、また不況対策として、膨大な公共事業を進めてきた。たとえば1991年と1999年の石川県財政を比較しても、投資的経費が1711億円から2632億円へ、54%も増えている。ちなみに一般会計は38%しか増えていない。そのため借金も急増し、3651億円から8312億円になっている。他の自治体も大半は同様であり、この間急増した投資的経費が、財政を大きく圧迫している。

二つめは、そのようにして引き起こされた財政危機を直接の理由とし、多くの自治体が行政改革に取り組んでいる点である。その主旨は、財政状況が悪化する中で、今後民生費や人件費が増えれば、必要な施策が展開できないためである。ここでいう必

要な施策とは地域間競争を勝ち残るためのインフラ整備である。そのため削減の対象になっているのは、主として民生部門、教育部門、そして人件費である。しかし高齢化社会が進めば、民生費が増大するのは当然である。むしろ十分な民生費を確保するため、不要不急の経費、とりわけ近年急増した公共事業費の精査こそが、社会的に求められている。

石川県も1998年に行政改革大綱を改定している。その冒頭に石川県新長期構想の推進を図るため、見直しを行ったと明記されている。そのため最初に書いた各種インフラ整備は見直しの対象外となり、見直しの内容も自ずと限定される。

三つめは、環境破壊である。かつては企業とりわけ、工場や鉱山などからの公害が深刻であった。しかし今では、自動車と並んで、公共事業による環境破壊が、深刻化している。都心部でも大規模な公共事業が実施されるが、山間部や臨海部など、人が住んでいない地域では、より事業を進めやすい。しかしそのような地域は、かろうじて豊かな自然環境が残されてきた地域とオーバーラップする。

どうすればいいのか

さて、以上のような状況の下で、自治体はどのような施策を展開すべきだろうか。まず最初に、大型公共事業の推進力となっている地域間競争について考えよう。たと

えば1960年代の高度経済成長期、日本の人口、産業は全体として急増した。それに対して21世紀、人口は間違いなく減少し、産業についても、かつてのような増大は見込めないであろう。自治体が地域間競争に取り組むとしても、全体としてパイが増大する時期と縮小する時期では、当然結果が異なる。全体としてパイが増大する時期、仮に10の自治体が競争を始めたとしても、大半の自治体は勝ち組に入ったであろう。もちろん勝つ程度には差があり、その内容も手放しでは喜べないが。しかし全体としてパイが減少する時代、同じように10の自治体が競争しても、どこか一つの自治体が勝ててしまえば、他の自治体は負けるしかない。最悪の場合、勝者のいないレースになるだろう。減少するパイの争奪戦になるので当然である。では、大半の選手が負けるようなレースに、市民を誘導していくのが行政の取るべき施策だろうか。

民間企業が競争するのは当然である。しかし行政は多数の市民の幸せを念頭に置いた施策をとるべきである。つまり21世紀では、人口の減少、場合によっては産業が減少しても、地域社会や市民生活が衰退しないような施策をとるべきである。そのためには減少するパイの争奪戦のような地域間競争から撤退すべきである。

行政がそのようなスタンスに立てば、地域間競争用に確保していたインフラ整備に関連する予算を削減することができる。こ

の予算をどのように使うかが、次のポイントとなる。ここでは二つ指摘しておこう。一点めは、民生費関連の予算を大幅に増やすことである。地域間競争に勝てば、いづれ市民福祉も向上するというような迂回的な施策ではなく、市民福祉を直接向上させることが、市民生活の向上という点から見ても、地域経済という点から見ても、重要である。国際化が進む21世紀、地域経済で重要なことは、安定した雇用の確保である。民生費予算の拡充はそれに直結し、安定した雇用の確保は、地域経済の活性化に寄与する。飛んでくるかどうかわからない国際線に期待するより確実である。

二点めは、公共事業に依存しない地域経済を作り出すことである。そのためには第一次産業、商店街、地場産業、中小企業等々の振興にもっと予算を使うべきである。国際化が進めば進むほど、国際的な企業は国境を越えて活動する。そのような企業の立地に身を委ねれば、企業の誘致や引き留めに莫大な投資が必要となり、為替レートに一喜一憂しなければならない。むしろ国際的に企業や投機が動く時代だからこそ、そのような荒波に飲み込まれない地域経済をつくるのが重要である。その中心を担うのは、国際的な企業ではなく、先に挙げたような地域密着型産業と社会保障、民生分野である。残念ながら地域間競争を進める自治体は、地域経済の中心部分をその荒波に託そうとしている。

石川県は、高度経済成長期、重化学コンビナートの誘致などに地域経済を委ねず、独自の地域経済を形成してきた。国際化が

進む 21 世紀こそ、そのような視点を新たに発展させるべきではないだろうか。

(奈良女子大学生生活環境学部助教授)

CURES Salon

駐車場より客室にコストをかけて欲しい

白石 弘 幸

7 月末、集中講義を開講すべく北海道教育大学函館校に向かった。同校付近には宿泊施設が無いので、函館空港に降り立つとレンタカーを借り、函館駅近くの繁華街に向けて走らせた。予約したホテルは、一応駐車場こそ立派であるものの、建物の外観は古く不吉な予感を抱かせるのに十分なものであった。

実際、これがとんでもないホテルだった。守衛所のようなフロントに立つと、中にいる無愛想この上ないオヤッサさんから「宿泊代は前金でね」と言われ、部屋のカギとせっけんを渡された。サービス精神が全く感じられない対応に面食らった。大体、せっけんをフロントで手渡されたのは初めてだ。予約の際に電話で「税込、サービス料無しの 5400 円」と言われていたが、「サービス料無し」というのはこういうことだったのかと納得した。

この分だと客室も推して知るべしと不安を感じつつドアを開けたところ、案の定、粗末なベッドとライティングデスク、テレ

ビが置かれているだけの薄暗い部屋だった。シャワーを浴びる前に、日課の腕立て伏せと腹筋運動をやろうとしたら、それだけのスペースさえない。テレビは百円玉を入れる旧式であるばかりか、スイッチを押してもすぐオフになる。仕方がないので、テレビを見る時はスイッチ部分に丸めたティッシュを押しかき、文房具屋で買ってきたセロテープで固定して、常にスイッチが押さされている状態にした。

ちょうど函館祭り期間中で、ホテルはどこも満室のはず。考えてみれば、都会で車を丸一日駐車したら 5000 円、6000 円の駐車代は当たり前。一日 5400 円で立体可動式の立派な駐車場が使い放題で、しかもその横で宿泊もできるのだから安いもの。フロントにいるあの無愛想この上ないオヤッサンだって駐車場の守衛さんなのだ。接客業務に不慣れでも仕方がないのではないかと開き直り、その「宿泊施設完備の駐車場」で 2 週間寝泊まりすることにした（正確に言うと、途中で一度金沢に戻っているの