

公共投資と経済発展の議論（日米の違い）

財団法人建設経済研究所米国事務所長
橋本万里

わが国においてこの4月より政策評価を各省が行うことを義務付けるための法律（「行政評価法」）が施行された。しかもその内容は英、米、豪、NZ でかなり前から実務的に先行して行われてきた所謂ニュー・パブリック・マネジメント（NPM）の思想が取り入れられている。これは行政に対して、経営学的思想を取り入れ、顧客満足主義といった観点から全面的な見直しを行い、業績を目に見える尺度を用いて評価し国民に説明をしようとするものである。一方米国においてはクリントン大統領のときに初めて、政策評価制度が立法化され（「GPR1993」という）幾多の実験的な試みを経ながらブッシュ大統領に受け継がれ、2003年度予算教書を見ると、新たに業績評価と予算の統合化（Performanced Budget）を図る方向で現在努力が行われている。そもそも米国ではケネディ政権の時にPPBS制度という精緻な予算の事前評価制度が確立されたが、その影響は行政内部にとどまり、肝心の予算立法権を持つ議会の協力が得られず廃止になったという経緯に鑑み、現在の制度は上位計画である「戦略計画」（6年毎に策定され、3年ごとに見直す）は事前に議会と協議することとされ、また毎年の業績計画は議会に提出すること、また議会の会計検査院が其のフォローを行うといった具合に議会との協調にも配慮がされている。ところで、その最も上位の戦略計画を米国交通省に見ると（2000年9月が最新版）まずヴィジョンがあり次にミッションでは「安全な交通システムの構築。重要な国益を増進し、米国民の生活水準を高め、国家に貢献する」とされ、次に5つの戦略目標が定められている。其の3つ目の戦略目標が「経済成長、通商」であり「米国の経済成長を持続させるための交通システムを支える」とされている。交通省の今後の政策目標の中枢に「経済成長持続」が掲げられている。そもそも米国において公共投資は経済成長に資するものとして、おおかたのマクロ経済学者、行政担当者において広く認識されている。交通省の戦略目標に掲げられているのは交通網の整備による経済成長の維持いわゆる公共投資の直接効果であるが米国では間接効果、所謂ストック効果についての議論も活発である。アッシュウアーのように両者の関係を関数化した学者も現れた（1989「Is Public Investment Productive?」）。官民の間でこのような認識は広く行き渡り、クリントン政権時に予算が黒字に転換するときその使途をめぐって大きな論争が行われたが、有名な市民運動家のラルフネーダー氏が子孫の反映と将来の経済発展のために、黒字を優先的に公共投資に充てるべきであると主張したほどである（レーターを大統領、議会議長等に提出した。1999, July19）。「アメリカの崩壊」（1981）に始まり、レーガン時代の議会レポート「困難な選択（1984）」、連邦（国家公共事業改善委員会）が行った初めての全国の公式の調査結果「脆弱な基盤（1988）」、土木学会が3年ごとに公

表している「社会資本整備状況成績表(1998,2001)」等公共投資の整備の不足に対して行われてきた官民からの警告レポートの何れを見ても、社会資本の不足は「経済成長と国際競争力の維持」を脅かすものとして議論されている。しかも其の時々危機感はわが国以上のものがある。翻って最近のわが国の公共投資論を見ると、GDP比較で2%の米国に比較して7%を占めている公共投資の割合は高すぎるとして、彼我の整備状況の歴史的違いから来る需要論や、地理的条件等整備コストの割高さという宿命論も考慮されず、ましてや其の削減が将来のわが国の経済発展にどういう影響を与えるかという議論も行われずに削減論が出てくるのはいささか残念である。勿論削減論には他の要因もあってのことと思われるが、公共投資の役割についてあまりに大きな認識ギャップがあり、その経済的役割の議論が省かれたまま削減された結果生ずるであろう今後のわが国経済の行方について深く憂慮せざるを得ない。公共事業についての諸々の批判を真摯に受けての改革は勿論必要であるがそれと同時に官民上げて米国のような公共投資と経済成長についての幅広い議論がわが国においても行われることが望まれる。(2002年6月)