

秀作
2010

「金融と経済の明日」第8回高校生小論文コンクール

国家目標「最先端国家」を目指せ

福島県・福島県立福島高等学校 1年 芳賀 泰平

近頃、日本では「失われた20年」や「デフレ」という言葉を耳にします。

こういう言葉を耳にすると、皆さんは暗いイメージを持ち、未来に対する希望が小さくしぼんでしまうと思います。それもそのはずです。日本では90年代初頭のバブル経済崩壊以降20年近くGDPの成長が止まり停滞していました。

ではGDPとは何でしょうか。

GDPは国内総生産といわれますが、国内で作られた付加価値の合計ともいえます。例えば10円の紙に絵を描いてそれを500円で売ったとします。するとその人は490円の価値を作り出したこととなります。これが付加価値であり、その合計がGDPとなります。

またその絵には買った人もいれば売った人もいます。GDPとは付加価値つまり生産の合計であると同時に、消費、収入の合計でもあるのです。生産の合計額＝消費の合計額＝収入の合計額です。

経済を活性化させるには、消費が増えなければいけません。ですが給料が下がりそうなのに誰が消費を増やすでしょうか。やはり収入が増えていかなければ、なかなか購買意欲は高まらないでしょう。

また日本は特に97年以降デフレが続いています。つまりものを買いたい人が売りたい人より少ないために物価が下がり続けています。そうすると企業が儲からず、社員の給料が下がり、消費は更に落ち込みます。この悪循環がデフレスパイラルです。

こうして経済が長い間停滞し続け、「失われた20年」と、呼ばれるまでになってしまいました。

この状況を打開する手立てはあるのでしょうか。私はあると信じています。

手軽でかつ有効なのは積極財政です。「財政が厳しいのにそんな馬鹿なことを言うな。」と多くの人が考えるでしょうが、私は日本の財政に今のところ問題は

ないと考えます。理由を述べたいと思います。日本は供給過剰であるため企業は借金してまで設備投資をしようとはしません。そのため銀行には融資をする相手が少ないため、まだお金が余っているはずですが、そのため日本国債をたくさん買っています。実際に国債の金利はどんどん下がっています。これほど買われるということは、政府の財政を楽観視しているということではないでしょうか。

そして、その国債発行で得た資金をインフラ整備や将来の産業育成に回せば、経済は順調に成長していくことでしょうか。とはいえ必要ないダムや道路などを造ってしまうと、経済への貢献効果がありません。しかも環境への悪影響も甚大です。

そのため歳出拡大の前提として、日本は未来を見据えた国家目標を設計すべきです。現在の日本には、国民全員が目指せる目標といえるものはありません。経済成長戦略と言うものもありますが、それは政治家と官僚と一部の専門家で作ったものです。携わった人数は数千人にも満たないでしょう。国民の100分の1にもなりません。明治元年に五箇条の御誓文で

「広く会議ヲ興シ万機公論ニ決スヘシ」

と示したように、政府も多くの国民の意見を集めた方がいいと思います。

私は、今こそ国家目標として、「最先端国家」を掲げるべきだと考えます。リニア新幹線のような最先端技術を日本は多く持っていて、これからも増え続けることでしょうか。これらの技術を生かし、繁栄する最先端国家を構築すべきだと思います。先端とは技術が最先端なだけでなく、最先端の交通網や最先端の貿易力、最先端の空港、最先端の競争力などいろいろあると思います。このような長期ビジョンを定めた上で経済成長戦略を作成するのが筋だと思います。これまで日本はあまりに中途半端な政策を実行してきたと思います。国家目標が出来たら、これに沿わない政策はやめて、メリハリをつける必要が出てくるでしょう。

これから、「最先端国家」という目標に対してどうするのがよいか、主に交通の観点から政策提言したいと思います。

例えば空港です。私の住んでいる県には福島空港があります。この空港は2,500m滑走路があり、とても立派です。ですが近頃は予測した需要の約4分の1の人しか利用していません。先日近くの温泉に泊まった折に、立ち寄ってみました。閑散としていて活気はありませんでした。福島は東北新幹線や常磐線

特急などが通っており交通は便利で、さらに近くにとっても便利な仙台空港があるのになぜ必要だったのかとても疑問です。利用客が少ない結果、路線や便数が減り、更に乗客が減るといふまさにデフレスパイラルのような悪循環に陥っています。

しかしながらこのような無駄な空港が建設されている間にアジアには仁川、^{じんせん}香港、シンガポール・チャンギなど広大で利便性のとても良い空港が着々と整備されていきました。実際、仁川とチャンギ空港には行きました。これらの空港は大変動きやすく、外国であるのに全く不安を感じませんでした。日本も予算を集中させ、このような利便性の高い空港を整備しなきゃいけないと痛感しました。

具体的には、羽田空港と成田空港を所要時間15分のリニアモーターカーで一体化、途中お台場あたりに駅を設けそこでも乗降手続きができるようにする、深夜早朝など成田部分が使えないときでも羽田部分で国際線をガンガン離着陸させる、といったところでしょうか。

次は空港ではなく高速鉄道についてです。

現在、三大都市圏と言われている東京、名古屋、大阪を結ぶ新幹線といえどももちろん東海道新幹線が思い浮かびますが、近い将来需要増に追いつけないと言われています。そのため新しいルートを設ければ、その需要を吸収することができます。さらにリニアの場合、品川から新大阪まで70分と言われており、現在の半分の時間で行き来できるようになります。例えば名古屋の人がディズニーリゾートに行ったり、東京の人が奈良の東大寺に行ったりということが、今より遥かに速く出来るようになります。私は新幹線の沿線に住んでいますが、新幹線のおかげで東京や仙台へ気軽に行けるようになったと思います。高速化で人々の行き来が活発になり交流が増え、経済が活性化するのではないのでしょうか。

理由はこれだけではありません。東海道新幹線や東名高速道路が、東海地震などで不通となってしまった場合の、代替ルートにもなります。

実際に阪神・淡路大震災や新潟県中越地震では、新幹線や高速道路が寸断され、非常に大きな悪影響を及ぼしました。これが日本の三大都市圏を結ぶ場所でおきたらどうなってしまうのでしょうか。きっと計り知ることはできません。

これまで空港と中央新幹線について述べました。現在羽田空港の年間利用者数は6,800万人程で成田空港は3,200万人程です。

あわせると約1億人で現在最も利用者数の多いアメリカのアトランタ空港を抜き、世界一になります。それに空港のターミナル同士が数10kmも離れている例などありません。規模の巨大さも世界一です。更にお台場にターミナルを設ければ実質的に都心部への近さも世界一になるでしょう。

中央新幹線も世界で時速500km以上の鉄道などないですから世界一です。

また、このような政策を行えば、最近低迷している日本への注目度がぐんと上がり、日本を訪れる外国人観光客がととも増えることになるでしょう。便利な東京国際空港を通じて来日して、新幹線に乗って日本中を観光するということが、手軽にできるようになります。日本人観光客だけでなく外国人観光客も増えて、都会だけでなく地方の経済も上向きに転じると思われます。経済が活発化することにより失業や派遣労働者のような低賃金問題もだいぶ改善できるでしょうし、利益を環境対策等へ回せるようになると思います。そしてエコ産業の技術革新が進み発達するという好循環が生まれると思います。

まとめると、まず国家目標を多くの国民の意見を交えて明確に示し、中途半端な政策は取りやめ、その目標に沿う分野に大胆な投資をします。そして経済が上向きになれば、デフレは解消し、派遣などの労働者問題等が解決していきます。財政再建も進み、それによって福祉も手厚くできるでしょう。

そして最終的に、「失われた20年」から脱却し閉塞感^{へいそく}も打ち破られ、生活への安心感も増していくことと思います。

日本がより一層繁栄し、国民一人一人が世界へ誇れる国になることを願っています。

