

頑張れ新政権

東洋学園大学現代経営学部 教授 木村 壮次

総選挙での民主党の圧勝ぶりは、予想通りであった。発足した鳩山新政権も各種メディアの世論調査でいずれも支持率が70%前後と、政権発足時としては、2001年4月の小泉内閣の80%に次ぐ歴代第2位の高水準である。「脱官僚・政治主導」を掲げた新政権に強い期待が寄せられているためである。

注意すべきは、民主党の圧勝は“政権公約”（「マニフェスト」）が国民から支持されたからではないということだ。大半の国民は民主党と自民党の「マニフェスト」を比較し民主党を支持したのではない。自民党の政治は駄目だからという、単に「政権交代」を望んだだけである。選挙用の「マニフェスト」を実行することは大きな間違いであり、支持率の低下となろう。

現に、民主党の「マニフェスト」には重大な問題点がある。朝日新聞の世論調査（9月2日朝刊掲載）によれば、高速道路の無料化に関しては賛成20%に対し、反対は65%に上る。民主党に投票した人の中でも、賛成はわずか27%で、反対が56%と過半数に及んでいる。

民主党の「マニフェスト」によれば、高速道路の無料化に必要な財源は1兆3,000億円である。従来は、この高速道路料金は利用している受益者が負担していた。無料化を実施すれば、税金として国民全体、つまり自動車を運転しない人、高速道路を利用しない人も負担することになる。これは「負担のバラマキ」にほかならない。

問題はそれだけではない。高速道路の大渋滞である。すでに休日料金1,000円化でさえかなりの渋滞を生んでいる。無料化されれば、渋滞によるトラック輸送の悪影響は一層深刻化する。経済全体の効率化を著しく阻害することは明らかである。鉄道、バス、国内線航空機などでは利用客が減り、経営コストの圧迫から料金の値上げや、路線の廃止があるかも知れない。また、鉄道は単位輸送量当たりのCO₂排出量が自動車に比べてはるかに少なく、国際公約に掲げた温室効果ガスの25%排出量削減の目標（産業界を含め、国民の合意がな

いことは大きな問題であるが）とも整合性を欠く。今後、高齢化が進むに伴って増加する交通弱者にとって、鉄道・バス等は重要性が高まっていく。そんな時期の高速道路の無料化はこれらに逆行する。

子ども手当支給についても、先の世論調査では賛成31%に対し、反対は49%と反対が多い。これら世論調査結果は、今回民主党に投票した人が必ずしも民主党の政策を全面的に支持したわけではなく、単に「政権交代」を求めた人が多かったということに過ぎないことの現れである。

また、発足した新政権の経済政策に対して、経済の専門家等はマクロ経済運営に対しての認識不足に対して重大な懸念をもっている。深刻な景気についてどう認識しているのか、中長期的にどのくらいの成長率を想定しているかという政策発表がないからだ。経済成長をどのように見るかはマニフェストを実行する際の財源の裏付けでもある。マクロ経済運営とは、所得、物価、失業など国民生活に直結するものなのだ。

新政権の経済政策は、19年度総予算の組み替えや「無駄遣い」の根絶、埋蔵金活用、租税特別措置の見直し、そして「消費税率は4年間引き上げない」しか伝わってこない。いずれも聞こえの良い政策である。

しかし、「無駄遣い」と言っても、全く不要な政策はほとんどない。高速道路の無料化も、国民的にみれば明らかに「無駄遣い」なのだ。「無駄遣い」しなければ経済が成長するなどというのはありえない間違いである。「マニフェスト」に掲げた政策も、国債で賄うことになれば、若者など将来世代にツケを回すだけだ。現在の国民にとっては「痛い」消費税問題にも早めに取り組む必要がある。「痛み」を分かち合う必要性を語り、理解を求めていくことが、政権政党としての責任である。政治主導も良いが、八ツ場ダムの建設中止問題も含め、誤りは修正するのが政治である。公約至上主義は早く卒業し、日本のために頑張ってください。