

財政投融资「活用」の経済対策

先週末、京都で開催された研究会で、財政投融资(財投)の現状と問題点を報告した。財政投融资は高度成長期には「第2の予算」と呼ばれ、その規模も大きく、財政政策でも大きな役割を果たした。2001年の「財投改革」により、財投は量と質の両面で様変わりした。最近になって財投復活が注目されるようになった。

写真は11月23日の朝日新聞朝刊である。研究会の報告とも関わる記事なので、抜粋して紹介したい。

リードから一政府は策定中の経済対策に、国が低利で貸し付ける財政投融资(財投)を3兆円超あてる方針を固めた。成田空港の滑走路拡大や、関西空港へのアクセスが便利になる「なにわ筋線」の整備などに使う。財政が悪化する中で与党側から支出拡大を求められている政府が、財投の活用で「大型の経済対策」を演出したいとの思惑ものぞく。



経済対策は今年度の補正予算と来年度当初予算に盛り込まれる。財投の場合、今年度の計画を変更して約1.5兆円を上乗せし、20年度の計画にも約1.5兆円分を反映させる方向だ。財投は、政府が訪日旅行客を増やすために注力する空港関連のインフラ整備を中心に使う。成田空港を運営する成田国際空港会社は2028年度末までに3本目の滑走路の新設や、既存の滑走路の延伸を計画する。総事業費約5千億円のうち、4千億円ほどを来年度の財投計画に計上する方向で財務省と国土交通省、空港会社が調整している。31年の開業をめざし、大阪市の南北を結ぶ鉄道新線「なにわ筋線」の建設費の一部についても、来年度の財投計画に盛り込む方向だ。なにわ筋線は大阪市、JR西日本、南海電気鉄道などでつくる第三セクターが保有し、大阪市内から関西空港まで行きやすくなる効果が期待されている。このほか、高速道路の拡充や日本政策投資銀行が融資するための資金にも財投をあてる計画だ。

財投は国が「財投債」を発行して市場からお金を調達し、長期間、低利で貸し付ける制度だ。かつて「第2の予算」と言われるほどに規模が肥大化し、無駄な道路建設などにつながったことから見直しが進んだ。19年度の当初計画は約13兆1千億円で、ピーク時の3分の1以下の水準だった。

ただ、今回の経済対策では、超低金利の環境を生かして積極的に活用するべきだとの声が強まる。貸し付けた資金が返済されることが前提のため、政府が財投債を国の借金に含めていない事情も「財投頼り」を後押しする。それでも、資金回収ができなければ国民の負担にはね返る。財投が野放図に使われ、財政規律をさらに緩める懸念もある。

(2019年12月9日)