

国家資本主義とインフレ

東京財団政策研究所 研究主幹 **森信 茂樹**

この2、3年で、わが国経済を取り巻く環境は激変した。コロナ禍によるパンデミックや気候変動問題の深刻化に加えて、ロシアのウクライナ侵攻や中国の台湾脅威の現実化などは、ついこの間には顕在化していなかった問題だ。この状況の中で、国と企業の間にも大きな変化が生じてきた。これまでは、企業は市場原理の下で競争する主体、国家は外部性などで市場の失敗が生じる場合以外は口出しをせず公共財を提供する主体、とされてきたが、この役割分担が変わり、国家自らが投資をしたり、直接民間投資を誘導する動きが出てきた。

6月の「骨太の方針2022」を見ると、グリーントランスフォーメーション(GX)への投資として150兆円の官民投資の実現が記載され、財政投融资を原資とした10兆円の大学ファンドも動き始めている。TSMC(台湾積体回路製造)の工場建設には巨額な補助金が提供され、経済安保という名目で企業行動やサプライチェーンにまで関与する動きもある。「国と企業のパートナーシップ」の強化と言えば聞こえはいいが、本質は国家資本主義、家父長的資本主義といえまいか。

経団連のシンクタンク21世紀経済研究所は

本年6月、「中間層復活に向けた 経済財政運営の大転換」を公表し、新しい価値観を需要創造につなげる戦略投資として100兆円、当面の需給ギャップを埋める38兆円の財政支出を提言した。「国の借金は国民の資産、通貨発行権を持ち自国通貨を発行して債務を返済できるので問題はない、インフレ懸念に対しては財政支出の抑制や中央銀行の金融引き締めで対処する」とある。MMT(現代通貨理論)ではないといいつつも中身はMMTそのものだ。

このような考え方には次のような大きな問題がある。

第一に、「国の借金は国民の資産」という考え方は間違いだという点である。バブル崩壊後90年代のわが国は、総額120兆円の拡張的財政政策を実行してきた。その間行われた地方の高速道路建設や空港整備などの需要創出効果は少なく、維持費だけがかさむ結果となっている。このような有効活用されていない国の資産は、価値が棄損しているわけで、国の借金(国債発行)によって建設された国の資産は、借金に見合うだけの価値をもたらしていないのである。

さらに問題なのは、この間GDPギャップ

を埋めるカンフル剤としての巨額な財政支出に依存する経済体質が出来上がり、民間のアニマルスピリッツが低下し、潜在成長力の弱体化につながったという事実だ。再び国が主導してカンフル剤として膨大な財政資金をつぎ込めという主張をする以上、この間の公共投資の効果・検証をしっかりと行う必要がある。

戦時下の隣組読本「戦費と国債」には、「国債は国家の借金ですが同時に国民がその貸し手であります」として国民に戦費を賄う国債の購入をMMT張りに奨励したが、戦後ハイパーインフレにより紙切れ同然になった。

第二に、背景にある「インフレが生じない限りいくら借金しても大丈夫なので需給ギャップを埋める財政支出を、インフレが行き過

ぎるようになれば財政支出の抑制を」という考え方への疑問だ。欧米では現実にインフレが生じ、資源高や円安を通じてわが国にもひたひたと押し寄せている。そのような中、100兆円規模の投資をして、インフレ懸念が生じたら財政支出を抑制するというが、防衛費や社会保障費の膨張プレッシャーの中で、誰が責任をもってどの財政支出を削減するのか、それが現実に可能なのか、この点には一切触れていない。MMTやそれをうのみにした前述の主張の根本的な欠陥は、インフレ懸念が生じた際の歯止めが抽象的過ぎて、論理的・説得的ではないことだ。

怖いのは財政破綻ではなくインフレだということをかみしめたい。