



2024年7月1日

## ある日の報道

公益財団法人 国際通貨研究所  
理事長 渡辺 博史

今年2024年は、ある意味では1945年以降で最悪の年になりかねず、11月以降は更に悪化する懸念が大、とまで言われているが、ある日配信された報道を、紙なり、ネットで読んでみると、確実に悪くなるとも言いが、これまである意味で、「前提」あるいは「標準」となっていた話が、突き崩されかけているものが多い感じがした。

例えば企業の支払い配当が増えるという記事によれば、これが「個人」収入を豊かにし、特に好感した高年齢層が消費を増やす、と論述は展開するが、かなり多くの人がこの「個人」を「金持ち」と読み替えて、自分とは縁のない話として受け取っていないだろうか。まだ個人年金勘定設定への移行が進んでいない日本の場合、株式配当を受け取ることにより、手取り所得増を実感し、資産効果まで感じる「個人」は相当限られている。高所得者層が、増えた所得にどれだけ反応して消費するかに関し、中低所得者が同額を受け取った場合との反応の差も未だキチンと認識されておらず、特に高齢層において消費意欲減退が無いのかどうかもハッキリしない。

アメリカでも、所得分配・再分配の均等度を表す「ジニ係数」が危険水域とされる0.4を超えとなり、超優良企業のCEOが数百億円、場合によっては兆円単位に上る報酬を得るという状況に米国民の反応は変わってきているようだ。昔から、「儲ける奴はどんどん儲ける。明日は我が身がそこにたどり着く」という発想から「ジニ係数」なんかに関心を示さない典型の米国人と、国是として共産主義を採るものの実態としてのレッセフェールの報酬増加を本心では選好する中国人、この世界のGDPの第一位、第二位の国民の動きに直面すると、所得の均衡ある分配などと言うGlobal共有?のスローガンはどこに消えてしまったのかという感じが無いでもない。Equalityへの配慮を政治に強く求める傾向が全世界的に高まっている中で、現実と「あるべき姿」との大きな乖離をどうやって埋めていくかの解は未だ見いだせていないし、ヒントも提示されていない。

企業業績が上がっている国が増えてきたことは良い兆候ではあるが、従来よりも潤沢になっている資金が有効にというか、必要とされている分野に重点的に配分されているかということ、これも心もとない。インフラ、環境保全といった長期の資金を必要とする分野へはあまり回らずに、短期の株式、不動産のみに偏ってきた運営から徐々に設備投資などには回るようになってきたことは評価すべきであるが、それらの生産の基盤とも

なるインフラ、環境保全への資金投入量とのバランスが取れていない。

ヨーロッパが提唱してきた「環境保全」の論陣がやや緩和され、(それに伴う対処速度低下を容認するものではないが) これから 25 年と言う期間のステージングの具体策について、きちんとある意味で全世界を範疇に入れた現実的な議論が出来る素地を作ったのがロシアのウクライナ侵攻に起因するエネルギーの供給制約だということも歴史的にはアイロニーの世界かも知れない。(ちなみに、ロ朝の共同宣言の中で、北朝鮮が「ウクライナ侵略」を続けるロシアをサポートする、と報道されているが、「侵略」の語感からみて、これで、ロシア語、朝鮮語の翻訳が正確にできているのかと心配になったのも、この日であった。)

市場の資金の期間選好が短期にシフトしているからと言うだけではないだろうが、発行する国債の償還期間分布の短期化を検討、とも報道されているが、ここ数年の「未曾有」の国債発行に際して、既に相当の短期化が図られている中で、何を狙いにして検討するのかが今一つ良く分からない。カビの生えた考えに基づくと、短期化は金利引き上げに伴う、国債の利払い上昇感応度が高まる、あるいは早まることになると思うが、そのインパクトは結構大変ではないのか、という点から注目したい。

インバウンド旅客が増えたというのは悪いことではないが、受け入れの地域が「住民の不利益」を理由として、規制を強めよう、あるいは抑制しようという動きも出ている。既に焦点を浴びている観光地では「もはや限界に達した」と言う声も出てき始め、一方今まで脚光を浴びていなかった地域では、受け入れ態勢を遥かに超える数の訪問客で混乱が生じているという。

その中で、慣習の違いを無視した言動、プライバシー無視の行動についても良識に期待しながら改善していく必要はあるが、一番のネックは「移動手段」の確保のようだ。外国語に対応できるバス・タクシーのドライバーがいない、という「やや高度」の問題ではなく、ドライバーになる人員の絶対不足のようだ。侘び寂びが「売り物」になる地域では、そもそもタクシーの絶対数が少ないのみならず、ドライバーの高齢化進行が不足に拍車をかけている。ライドシェアが、こういう地域でも機能するかどうか未だ良く分からない。

更に、ドライバー不足と言う深刻な「物流」の問題が、地方空港への航空機燃料の搬送困難を招いているようだ。将来の化石燃料の扱いに懸念を抱く石油精製会社が生産能力を落としていることも背景にあるが、輸入品の陸揚げ港や、主として沿海部にある精製設備からは相当の距離の有る地方空港への航空機燃料の搬送の見込みが立たず、LCCも含めた地方都市直行便の増便の可能性が著しく狭まっているということもある。

以上少し拾っただけでも、なかなか難しい話が山積する中で、これからどういう座標軸を持って、どういう速度感で、誰が進めて行くのかなと考えると、やっと来た梅雨の雨雲並みに少し昏くなる。

首都と言うやや特別なポジションにあるとはいえ、東京都の知事選挙で、これが保革の国政選挙の「前哨戦」という話ばかりに力点をおいている報道の姿勢も問題ではある。

国民、選挙民、有権者が、このような様々な問題について、全部である必要は全くないが、自らにとって一番重要だと思われる話についてはそれぞれ自分のこととして考えないといけないのだろう。

(IIMA メールマガジンへの寄稿)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2024 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: Nihon Life Nihonbashi Bldg., 8F 2-13-12, Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo 103-0027, Japan

〒103-0027 東京都中央区日本橋 2-13-12 日本生命日本橋ビル 8 階

e-mail: [admin@iima.or.jp](mailto:admin@iima.or.jp)

URL: <http://www.iima.or.jp>