

ECONOMY

07年、中印が世界経済をけん引

国内の課題は地方の活性化

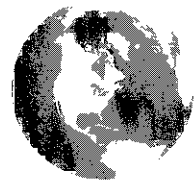
山崎 養世

(シンクタンク山崎養世事務所代表)

今年、世界経済にはつきりとした成長軌道が見えてくるのではないかと楽観している。その成長をけん引するのは一見米国のように思われるが、実は中国やインドが経済大国であることが確定する年になるのではないだろうか。

昨年の株式市場を動かしたのは、石油価格の上昇、インフレの高進、それに伴う米金利の上昇とその世界各地への伝播(でんぱ)、そして結果として広がった景気の失速懸念である。このうち、まず米国経済については、二〇〇四年六月以来十七回にわたって行われた金利の引き上げの影響が顕著に表れ、例えば住宅セクターにおいては、価格の下落が起きている。しかし、それが米国金利の上昇には歯止めを掛ける効果にもなっている。

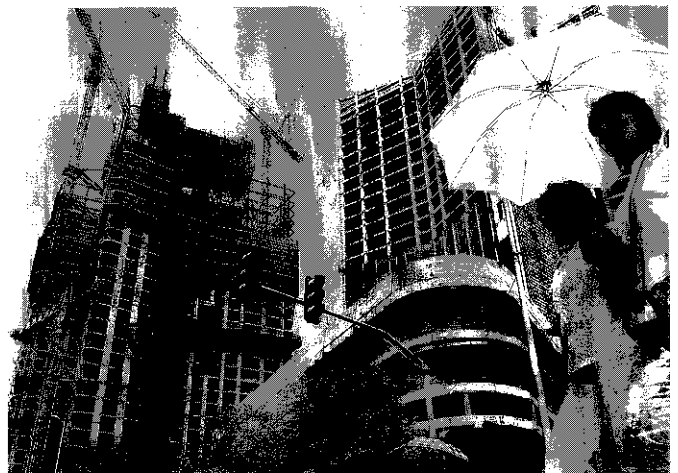
他方、米国で中間選挙が実施され、ブツ



シュ政権はイラク政策について、国民からはつきりと「NO」を突き付けられた。一部に中東がますます発言力を強めていくだろうという見方がある中で、米国は根拠のない攻撃をし、イラク占領を進めたが内乱状態に近く、多数の犠牲者が出ている。恐らくブツシュ政権の対決姿勢が後退し、一種の安定状態に入っていくことになるだろう。そうなると北朝鮮に対してもあまり強硬な姿勢が取れなくなり、安全保障、軍事、国際関係がいずれも奇妙なこう着状態に陥る可能性もある。しかし、これは経済全体にとつては悪い状態ではない。

企業収益、消費も順調

次に、中国、インドの目覚ましい成長が米国の景気減速のリスクの後退と相まって、世界全体の景気を浮揚させるだろう。両国



続々建設される超高層ビル(北京)

AFF

は年9%前後の高い経済成長を示すが故に、景気過熱への懸念から経済政策はむしろ引き締め気味で推移している。しかし、世界の工場として企業収益は順調に伸びているし、国内の消費ブームも続くだろうから前半は経済全体が好調な動きを見せるだろう。中国については、国内に不動産、建設投資、設備投資を中心としたバブル経済が形成されてきた。しかも、その構造が官民一



ソフトウェア、IT産業の工業団地(インド・バンガロール)

体かつ相互依存型であり、構造的な非効率、腐敗を内包した形での不良債権の膨張である点が日本のバブル形成に酷似している。中国の金融の八割強が官営・公営の銀行による貸し付けであり、それが国内経済に流入しているといわれている。資金の供給先は主に国営企業・官営企業でそれらの中枢

に共産党の書記などが据えられている。そのような人々の最大の関心事は党内の序列においての出世である。そのために最も有効なのは、どんどん借金をして物を作り、売り上げを上げることであるが、過剰生産によつて在庫が積み上がっても、問題が露呈する前に転勤していくから、自分には痛みがない。

中国は、今や世界一外貨準備を保有する国となったが、海外から大量の資金流入が起き、資金がまず株式市場に、次に不動産市場に向かってパブルの対象になった。それが〇一年に株価がいったんピークを付けて下落し、いつパブル崩壊が起きてもおかしくない状況に陥った。しかし、中国の場合には依然として続く海外からの生産拠点の移転を基軸にした高い経済成長がパブルのみ込んだ。不良債権からの損失のかなりの部分は外貨準備を有する財政で処理をしたとみられる。こうなると、中国の最大の輸出相手国である米国の国内景気が高いインフレ、石油価格の上昇、金利上昇によつてクラッシュする危険が遠のいたこともあり、中国は北京オリンピックに向けてさらに大きく伸びていくことであろう。

また、インドは今まで日本にとって近く

5

て遠い国だったが、ここ三年程度で全く様変わりしている。代表的なのが日本国内で販売されているインド株ファンドの純資産残高で、約八千八百億円(〇六年十一月末)で、中国株ファンドの約七千七億円を大幅に上回る。インドへはIT(情報技術)を中心に世界からの直接投資も増えている。英国の影響が色濃く残るインドには技術力が高く、企業統治もしっかりしている企業が少なくない。加えて若い人口が多く国内消費も増加しているので、長期的には中国以上の成長が期待できる。

子供にツケ回す「重行」

それに対して日本がどうなっていくだろうか。日本の景気全体として見ると今年は決して悪い年ではない。むしろ全体の国内景気はいよいよ本格的に上昇に向かうだろう。大企業は、海外への進出を加速して収益を拡大し、国内においては不動産をはじめとする資産価格の上昇が続くだろう。しかも、そうかといって金利を今すぐ引き上

げる状況でもなくその必要もないとなると、低金利下で資産価格が上昇するということになるので、資本市場としては強い要因になる。

民間部門がいよいよ波に乗る一方で、地方経済と公的部門は問題山積である。

ちょうど今から十年前の一九九七年は、山一証券と北海道拓殖銀行が破綻（はたん）し日本の民間経済が瀕死（ひんし）の状況にあるのが目に見える形で表れ始めた年だった。十年遅れで、今度は自治体の破綻が現実味を帯びてくる。

自治体の財政破綻は、民間の不良債権問題と比較した場合、大方の構造は同じだが、その具体的な処理の方法は細心の注意を払う必要がある、一歩間違えると大変なことになる。

北海道夕張市がそのよい例である。同市では、市内にある七つの小学校を一つにしてしまい、図書館や美術館も閉めてしまうという案が組上（そじょう）に上っている。民間であれば、破綻処理の第一歩は資産・負債の圧縮であり、徹底したコスト削減だが、国や自治体が担っているのは、日本国民に保証された健康で文化的な最低限度の生活や国民の義務教育を受ける権利といっ

た基本的人権の根幹にかかわる部分である。それが侵すことのできない権利である以上、最も慎重に扱われるべきである。ところが、実際には冬が長く長い地域の小学生たちに、今より遠い学校に通うようなことを強いるのだ。

国も自治体も政治家も、実はやってはいけないことを平気で提案しておきながら、自らの責任追及についての意識は極めて希薄である。民間銀行への預金であれば、いかに銀行や企業が損を出そうが、預金者の預金はすべて保護されてきた。ところが、夕張市民は行政の失敗のツケを押し付けられ、自治体、国、政治家から何の保護も受けられない。あるプロジェクトを始めるときに、それが失敗した場合にどのようなことが起きるか、どのくらいの負担が発生するかといった説明を住民に行わず、いざ失敗すると選挙権も持たない子供たちにまでその責任を押し付けるというのは、蛮行以外の何物でもない。

また、破綻処理の方法として、あるルールを一律にあらゆる場面で適用しようとするのは間違いだ。例えば美術館の学芸員を全くその専門性と関係のない部署に配置するといったことはその組織の存在意義を無

視しているのにほかならず、企業再生であれば最も失敗するパターンである。

しかも、自治体を縛ってきた中央の責任も不問に付されている。当事者の責任を追及することなく、事柄の性質を無視した一律の破綻処理を霞が関中心に行い、地方も唯々諾々と従っている。

「守るべきもの」がある

本来あるべきは、守らなければならないもの、先ほどの夕張の例で言うところ、小学校を減らさないという条件の中でどのように処分し、誰がどうやって責任を取るかを決定することだ。民間の巨大銀行や大企業については、国が覚悟をして財政資金を投入し、ゼロ金利政策を取ることで保護してきた。そして、それに従事したそれまでの当事者は処分を受けてマネジメントが変わった。国も自治体もそこまでやらなければこの問題は解決しない。

まずは、現在の構造的な問題点、個別の失敗を説明する必要があるだろう。本業は健全なのに借金の過大な負担によって立ち行かなくなっているというのであれば借金の整理と再生のふ分けをすることが先決だ。その上で、新しい行政モデルを構築し、そ

れにふさわしいリーダーを選んで実行していくことが大事だ。その際に権限や責任の取り方、処理の仕方についても明確にすべきであろう。今年はそれを模索しなければならぬ。

もともと自治体は事務が多く負担が重いにもかかわらず、その自主財源は極端に抑えられていた。上場企業の本社のほぼ半数が東京に集まり、税収が東京に偏在していることによる当然の帰結だ。国内の好景気が持続し、つれて法人税収などが増えると言つても、それは東京などの都市部の話であつて、地方はその恩恵を受けられない。しかも、公共事業は地方の景気浮揚効果が小さいということで削られていくから、破綻していく業界によつて支えられてきた地方経済は、破綻処理でのデフレ効果だけでなく、売り上げ減少によるデフレ効果も顕在化し、ますます厳しくなるだろう。その上、中央からの配分が減らされて、東京でつくつたお金の地方でのリサイクルという循環が細るから、地方はいや応なく自立しなればならなくなる。

高速無料化は地方経済の起爆剤

しかし、小泉改革は地方の自立を促すど

ころか、東京優先主義あるいは地方切り捨て主義を助長する結果を招いたものが多い。特に、旧道路四公団の民営化は高速道路の有料化を永久に継続することを意味するもので、交通手段が車しかない地方をますます住みにくくする政策である。筆者はかねてより地方経済を元気にする起爆剤としての高速道路の無料化を提唱してきたが、今がまさにそれを実行すべき時であろう。最近の道路特定財源の一般財源化の議論には高速道路料金の減額も挙がつているが、これは道路特定財源を使つた高速道路無料化が不可能でないことを浮き彫りにしている。

そもそも、国は自動車ユーザーから十種類もの道路に関連する税金約十兆円を徴収しているが、そのうち三割は高速道路利用者が支払つたものであるのに、高速道路には使われずに一般道路につき込まれている。だから、道路財源が余つているなら、それを旧道路四公団の借金に充て、高速道路料金を利用者から取るのをやめるべきである。国が国債を発行して旧道路四公団の借金を全額肩代わりし、それを道路特定財源の中から返済することは可能だ。企業が一般的に行つている子会社の借金を親会社が肩代わりするというデット・アサンプション

(債務承継)という手法を公的セクターに応用するだけで高速道路の無料化は実現する。金利が上昇する前に実行することが国民負担を最小限にとどめることにつながる。あとは政治的な決断ができるかどうかにかかっている。

このように高速道路の無料化は、実は増税することなく、余つている道路特定財源を充てるだけで実現できる政策である。簡単にできるのに、大きな経済効果をもたらす、財政改善にも資する点に気付いてぜひ



道路財源に関する臨時閣議に臨む安倍首相(中央)

実行してもらいたい。

高齢化問題は土地問題

昨年までの積み残しとして大きいのは、郵貯と社会保障の問題だろう。

今後予想される金利の上昇は、郵貯にとつては大きなリスクである。郵貯の資産約二百五十兆円のうち、半分以上は国債（しかも、そのほとんどが長期国債）である。国債には安全な金融商品のようなイメージがあるが、実は長期国債は金利が1%以上があれば価格が4%下落するほど金利リスクが高い。その国債を郵貯は約百三十兆円も保有している。郵貯は〇八年までに廃止になる財務省への預託金へも資金を振り向けてきたが、順次国債の一種である財投債に振り替わっていく。その預託金約八十兆円と合わせると実に約二百十兆円に上る。一方、債務の六割弱を占める定額貯金は、預入から六カ月たてばいつでも引き出し可能だ。

既に定額貯金より投資妙味のある他の金融商品に乗り換えようと、貯金者が定額貯金を引き出し始めていることがうかがえるが、資本金が七兆円しかない郵貯は、その引き出しを要求されたら、今後金利が上昇して価格が下がり含み損が発生する国債を売却

せざるを得なくなる。含み損が実損となつた時にそれを埋めるのは国民である。これを食い止めるためには、郵貯に不利な金利オプションが付いた定額貯金を縮小することが必要だ。そして、運用の国債売却と証券化への運用など国民利益のために新しいビジネスモデルを構築する必要がある。

今年からいよいよ団塊の世代が引退し始める。じわじわと高齢化社会のコストがポディーブローのように効いてくるだろう。高齢化のコストとは、具体的には、年金、医療、介護に掛かる負担だ。この三つの社会保険支払いは、一般会計の規模を超えている。これをどのように管理するかが重要になってくる。この三つのうち、実は年金の問題は二つの面がある。なぜならば、今後金利は上昇するし、国内外の株式その他の資産価格も好調であろうからだ。年金は資産運用の面では明るいと言える。

ただ、給付の面では世代間格差が拡大し逆に待ったなしの状況にある。団塊の世代が引退するということは、年金や保険料をこれまで払ってきたてくれた世代がこれからは受け取り側に回るということになる。しかも、国が給付に見合った保険料の支払いを求めなかったために積み立て不足が発生

している世代でもあるから、それを支える現役世代の負担がいつそう高まる。世代間の公平を期すなら、消費税の引き上げも有効な手段であろう。なぜなら、高齢者の方が比較的多く資産を保有しているし、多く資産を持つている人の方が消費も行うからだ。また、所得の多い人ほどお金を使うので、その意味でも公平性が高い。現役世代を直撃するような直接税を上げるより税制としては健全であるが、実際には選挙があるので、そのまま放置され先送りされる可能性が高い。

日本の人口の半分程度が三大首都圏に住み、そこでの高齢化が進むという状況にあつては、医療、介護に掛かる最も高いコストは、土地に掛かるコストである。自宅介護を受けられる場合も医療施設や介護施設に世話になる場合も、大都市圏では高齢社会問題は土地問題と言える。地価の安い地方への国民の移動が切実になる。それを可能にする政策としても、高速道路の無料化は有効である。

(了)