



郵政改革に関する政府・与党会議

五十年前、地方交付税をもらっている都道府県は全体の15%くらいだった。しかし、今は交付税をもらっていないのは東京都だけである。一クラス四十七人学級にあつて、四十六人の生徒が生活保護を受けているのと同じだ。国の財政と交付税を当てにしている地方財政の両方が東京に極めて大きく依存しているのだ。しかし、今後、急速な高齢化によつて財政が最も直撃を受けるのはほかでもない、これまで機関車の役割を果たしてきた東京である。

今までの経済成長を支えた団塊の世代が集中する東京では、今後高齢化が加速度的に進む。所得と税収が大きく減るだけではない。介護施設や病院の数が今にも増して不足するのだ。土地が一坪百万円も二百万円もする東京にこれらを建設することは容易ではない。高齢化問題は、大都市においては、土地問題であり地価問題である側面が大きいのだ。

個人、企業、そして国家財政にとつて大きな問題となる東京一極集中を放置したまままで少子高齢時代を迎えようとしているため、今後問題は深刻になるだろう。財政の体質改善も進んでいない。今の財政システムにおいては、予算を減らした人が出世できる、評価される、当選するというメカニズムが政府の世界に存在しない。道路予算を減らしてその分を年金や教育に充てたとしてもその道路官僚は今も評価されないし、政治家も選挙民に感謝されない。この点、売り上げや案件の規模ではなく、収益性で勝負するという当たり前のメカニズムが出来上がった民間企業との間には大きな隔たりがある。こうした財政自体の本質的な無駄遣いの構造には小泉内閣は手を着けなかった。かつて、小泉衆議院議員は、その著書「郵政民営化論 日本再生の大改革！」(九九年PHP研究所刊)の中で「郵

追及されない真の責任者

そもそも財投の問題は、極めて巧妙にその本質が隠ぺいされている。民間の不良債権問題の場合は、メスが入れられたのは「貸し手」と「借り手」だった。例えば、貸し手であるUFJ銀行、借り手であるダイエーに対して厳重な検査を行い、実態を明らかにし、当事者と対峙(たいじ)して処理を進め、責任追及を行つていった。

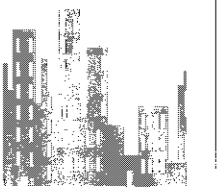
ところが、財投については、「入り口」と「出口」という言い方をして、「入り口」である郵貯ばかりが攻撃を受けている。しかも、それなら同じく入り口である年金だつて悪いはずだが、郵貯がいわばスケープ

ECONOMY

小泉改革を超えて

高速道路無料化で地方再生を

山崎 養世 (シンクタンク山崎養世事務所代表)



そろそろポスト小泉の日本の課題が何であるかを考えなければならぬ時期に差し掛かっている。ここでは、経済分野で小泉内閣が何を成し遂げたのか、そして、何ができなかったのかを検証し、この国の新しい道を提案したい。

しかし、その「功績」の代償が財政の悪化だった。民間が自力で不良債権問題を処理することができなかった以上、国が預金者の預金を保護し、金融システムを安定させるための資金は国債の発行額を増やして調達せざるを得なかった。

失敗した財務体質改善

小泉純一郎首相の最大の功績は、「日本は変わらなければならない」と国民に訴えて、民間の不良債権処理を進めたことだろう。もちろん、遅きに失した感は否めない。もつと早く手を付けていれば、民間金融機関への公的資金の注入が三十八兆円にも上ることはなかっただろう。この問題を自民党政権が十五年にわたつて放置してきた責任は極めて重い。そして、銀行救済のためのゼロ金利政策は、年金の財政を悪化させ、保険会社を倒産に追い込むという重大な悪影響を及ぼした。

小泉首相は、財政の体質改善にも失敗した。一九八〇年代以降、日本の財政が中央政府から地方に至るまで一貫して劣化した要因の一つに、日本が安定的に膨大な貿易黒字、経常黒字を持つようになって、政官業の利権勢力が安心して、しかも自分の都合で財政資金を使えるようになってしまったということがある。皮肉なことに豊かな同になったことが日本の財政の体質を劣化させてしまった。

また、財政悪化の不可抗力的な要因として挙げられるのが、少子高齢化の進行である。これによつて、既に年金・介護・健保といった社会保障費の支払いが一般会計の規模を超えるという驚くべき状態に陥っている。これから十五年のうちに六十五歳以上の人口が一千万人増え、労働人口が減ると、この問題は一層深刻化する。首都圏はさらにこの傾向が顕著で、一人当たりの所得が二〇三〇年には25%減少するという予想もある。この先最も財政が苦しくなるのは東京だということだ。



財務省

PANA

ゴートにされている。財投の構造を見ると、財務省理財局の中にある定員百八人の財投担当部署に、郵貯から約二百兆円、簡保から約五十兆円、年金から百十兆円、合計三百六十兆円という、四大メガバンクの合計貸出残高約二百十兆円の約一・五倍、一般会計約八十兆円の四倍強もの資金が集まり、そのうち二百十五兆円が特殊法人に、百兆円近くが自治体に、残りが一般会計・特別会計に貸し出されている。民間金融機関で言えば、「貸し手」は理財局、「借り手」は特殊法人、自治体、一般会計・特別会計ということになる。それなのに、民間の不良債権問題で最も厳しく追及された貸し手、つまり財務省理財局への責任追及は一切起きていない。理財局の百人程度の職員は、その三百六十兆円もの国民の資金を、非効率な特殊法人等に、実質的な審査・管理もせず、回収能力なしに貸し出しを行っている。

本州四国連絡橋公団の例で見ると、通行料金収入が約八百億円しかなくて千二百億円の利息すら払うことができず、債務超過状態にあった。民間企業であれば、不良債権と認識されるのに、財務省は「財政が補てんできるから」という理由で、いまだに

が高速道路に限られていることから、その果たす役割は大きい。そのため、どの先進諸国においても高速道路は国が税金で管理・運営し、料金はタダか極めて低く抑えられている。

ではなぜ日本で世界一料金が高い高速道路が存続しているのだろうか。高速道路の建設が始まった五六年当時は、道路財源が年間二百億円しかなく、名神・東名の建設資金四千六百億円を税金で賄うことができず、世界銀行や財投からの借り入れで建設された。高速道路料金は返済原資として例外的に徴収されたのだ。だから、借金を払い終わったら原則に戻って無料にする約束だった。しかし、名神・東名について言えば、既に八兆円もの料金を徴収しており、とっくの昔に建設のための借金を返し終えたにもかかわらず、いまだに料金が取られ続けている。なぜか。七二年、田中角栄内閣が既設高速道路の料金収入を他の道路の建設資金に流用する「全国料金プール制」を導入したためだ。これにより、計画されている全国の高速道路がすべて完成し、かつ、すべての借金が返済されるまで高速道路は有料ということになってしまった。

今の日本は九兆円もの道路投資を行って

財投には不良債権は存在しないと主張する。最初は「ない」と線り返し、処理の遅れが国民負担をより重くしたかつての民間の不良債権問題を他人事だと考えているのだから。

問題のすり替えはこれだけではない。竹中平蔵郵政民営化担当相は、郵政民営化に関連して、資金の流れを「官から民へ」変えようと主張しているが、事実上のごまかしを意図的に行っていると思えない。なぜなら、財投改革と称して言っていることの中身が、財務省理財局が郵貯・簡保・年金から「財投借入れ」という形で借り入れていたものを、「財投債」という名の国債を郵貯・簡保・年金に現実的には強制的に引き受けさせるといふ形に変えたにすぎないからだ。企業の資金調達で言えば、銀行借り入れをやめて、その分自社が発行する私募債を銀行に買ってもらおうようなもので、資金の流れは全く変わらない。最終的な資金の行き先が特殊法人等である点も変わらない。しかも、小泉さんは新規財源国債の発行を三十兆円に抑えるといひながら、特殊法人等のための財投債の発行額は、年三十兆〜四十兆円に及んでいる。

さらに、今回の郵政改革では、貸し手の

いるが、そのほとんどが一般道路に対するものである。しかも、その九兆円のうち、二・五兆円程度は高速道路ユーザーが負担した税金によるものである。ちょうど高速道路ユーザーが一年間に支払う高速道路料金とほぼ同じ額である。もし、この二・五兆円が高速道路に使われれば、料金は無料にできるのに、高速道路利用者にも二重の負担を強いているのである。

高速無料化のメリット

私がかねてより提案している高速道路の無料化は、残念なことに「タダ」ということばかりが取り上げられてしまった。主張したいのは、これが財政のルールを根本的に変えることができるという点である。国の道路予算の一部（二兆円程度）を無料化のための財源として借金への返済に充て、それを除いた七兆円程度を一定の公式を用いて全国の知事に配ってはどうかと思う。

一定の公式の変数としては、例えば、面積、車の保有台数、人口、道路の延長距離などがあるだろう。ここでは単純に計算すると、四年の知事の任期中に一つの県当たり六千億円くらいの額が配分されることになる。現状、知事が自由に使える予算は、実は各

理財局と借り手の特殊法人等を免責したまま、郵便貯金銀行なるものを新設するという。貸し出しを行うとなれば、そのための人材を高コストで雇わなくてはならなくなる。しかも既存の銀行がやっても多額の損失を出してきた融資業務に後発で参入するのだ。貸し倒れが発生すれば今度は直接に郵便貯金銀行が国民負担を発生させることになる。一方で、中小の金融機関を圧迫することが懸念される業務を、なぜ今始めるのか。説明の付かないことばかりである。

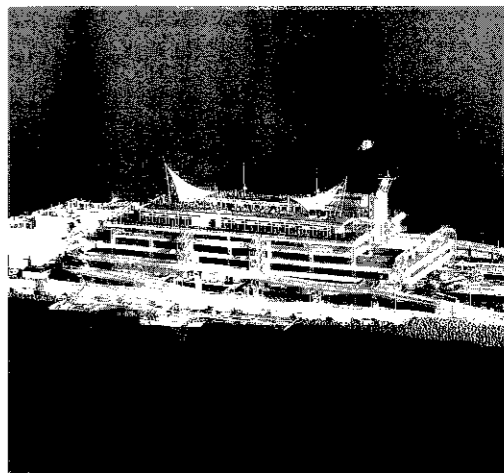
道路公団改革の矛盾

小泉民営化の矛盾が最もはつきり表れたのが高速道路の問題だった。道路四公団は財投の「出口」の最大のものだが、民営化することで税金の無駄遣いの構造がなくなり、ひいては財政改善に寄与するのだろうか。そもそも民営化すると言ひながら道路四公団の四十兆円もの借金は新会社から切り離して、結局、政府保証債という国債と性格が変わらないものを発行するのだから、資金面では全く民営化されていない。

本来、道路は、高速道路も含め重要な社会インフラである。特に、地方においては自動車への依存度が高く、高速の移動手段

都道府県全体の年間予算の一割くらいは少なく、例えば徳島県だと四百億〜五百億円程度しかない。ここに四年間に六千億円が自由に使えるようになるというのはかなり大きい。

それから、高速道路を無料化する際に、高速道路の出入り口を三キロに一つ程度に増やせば、高速道路の一般道路へのアクセスが向上し輸送量も飛躍的に増えるので、新たな道路の建設は抑えることができるし、また、交通の便の良い出入り口近辺を開発することで新たな街づくりをすることも可能だ。計画、財源などは国が面倒を見るが、知事が県内の道路建設の権限と責任の両方を持つという形にすれば、不要な道路建設をやめるとか、より低コストで済ませるといふ知恵が出てくるだろう。そして、節約して余らせた資金を一般財源化して教育や介護、農業振興等に役立てることを認めればよい。予算を余らせた功労者が評価され、出世できるようになり、その自治体は豊かになるという好循環が生まれる。こうして日本の財政の構造をむしろ地方から変えていくことができるのだ。しかも、結果をガラス張りにして、どの知事がより安く道路を造り、雇用を創出し、財政を改善させた



アクアラインのサービスエリア「海ほたる」

のを見せるようにすれば地方間競争が促進される。

今、三位一体の改革が論議されているが、財政当局の地方に配る補助金や交付金を削減したいという思惑が見え隠れし、少なくなるパイを争うだけの不毛な話になってきている。それに比べると金額の大きな道路予算を地方配分する方がずっと効果がある。幾つもの政策を実行するよりシンプルで分かりやすい。

国土の有効利用

高速道路が無料になれば、交通アクセス

の悪さが障害となって現在ほとんど利用されていない地価の安い97%の国土が使われるようになる。例えば、東京と千葉県更津市は、さしずめマンハッタンとその対岸のニュージャージー州のような位置関係にあるが、羽田空港からアクアラインを通つてわずか十五分の距離にある一坪数万円の木更津市の土地はほとんど使われていない。アクアラインの通行料金が片道十五キロ三、千円と非常に高いからだ。しかし、将来、羽田空港が二十四時間空港になって近くにホテルの建設が必要になった時に、日本一地価の高い銀座と木更津のどちらに建設するのが賢明だろうか。アクアラインがタダになって人やモノの行き来が自由になれば、今までスローガンでしかなかった地方分散や地方から元気になる日本の実現に一步近づけることになる。

そして、全国の高速道路が無料になれば各所で同様の動きが広がる。人、企業、頭脳の移動が、ひいては、税収の増加をもたらし、高齢社会の抱える問題の解決につながる、わが国が目指す観光立国やサービス経済への進展へと導くこととなるだろう。高速道路の無料化がドミノ倒しの最初の駒となるのだ。

小泉さんは徳川慶喜によく似ている。改革派で、勝海舟を尊用したがごとく竹中さん据えた。その意味では英明だが、しかし江戸中心の將軍なのだ。辺境の地の大きな流れから明治維新が生まれたように、今の日本も東京一極集中を脱して、地方から元氣を取り戻す時が来ているのだ。

日本にチャンス

さらに今後の世界を考えていくと、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）の台頭、石油等一次産品の高騰、世界的高齢化と、一見すると大変な世界にな

りそうだが、逆転の発想をすると日本にもこのすいチャンスが到来することが予想できる。資源価格の上昇と環境の悪化により、いかに資源を使わない循環型社会をつくるかが重要になってきている。日本経済は、省エネルギーでの生産能力で、中国はおろかアメリカをも大きく上回っている。



トヨタのハイブリッド車「プリウス」のタクシー

民生用の石油の半分は自動車消費している。今後、インドや中国で皆が車に乗るようになったら、エコカーに乗るしかない。この分野は日本の得意とするところだ。トヨタのプリウスは、膨当たり四十キロ近くも走るのだ。高齢化が進んで労働人口が減つたら、ロボットに頼るしかない。この分野でも日本は世界をリードしている。日本は人口減少社会に突入することになるから、すぐにも大変な問題を抱えてしまうかのように見えるが、裏を返せば、コスト削減型、循環型経済に日本が真っ先に到達できる可能性が高いと言える。そして、そのための技術がBRICsやアメリカに対する最強の切り札になるはずだ。民間は既に年々コストを低下させる経済を進めているが、公的セクターにおいても毎年予算を減らす競争に入っていけば、まさに「災い転じて福となす」ことになるだろう。