

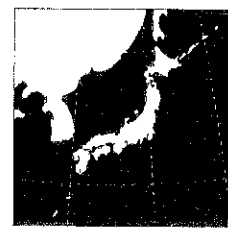
POLITICS

郵政・道路公団民営化…

見えてきた小泉構造改革の限界

山崎 養世

(シンクタンク山崎養世事務所代表)



総選挙は小泉純一郎首相の独り勝ちという結果に終わり、郵政民営化法案は民意の裏付けを得たとして、ほとんど何の修正も加えられないまま国会を通過した。これで「官から民へ」の改革に弾みが付くと期待する向きも多いことだろう。しかし、小泉内閣が道筋を付けた郵政民営化と道路公団民営化という二つの民営化の行方を考えるとき、少子高齢化で深刻になる財政問題や過密と過疎を放置した今の形の限界が見えてくる。

一、郵貯待ち受けする二つの国債問題

(1) 郵貯銀行は破綻の可能性大

ようやく不良債権問題に片が付き、バブルの処理が終わろうとしている。欧米で数年のうちに終息したものが、なぜ日本で十五年もの長い年月を費やさなければならな

かったか、反省の余地は大きい、ともかくにも確実に日本の経済は正常化に向かっている。経済が正常化して、十年以上も低迷していた株価や地価が上がれば、資産を保有している民間銀行や保険会社、年金などに大きなプラスとなることは間違いない。金利も同時に上昇するだろうが、銀行では、資産と負債の年限を大体そろえるようにリスク管理をしているから、影響を受けないことは少ない。年金は中途での解約がなく預かり金が途中で引き出されるリスクがないので、金利上昇はむしろプラスに働く。しかし、そのような中であって、郵貯はその特殊な構造故に今後経営破綻（はたん）のリスクが際立ってくるだろう。

郵貯の最大のリスクは、国債を大量に保有していることだ。今年九月末時点で保有している国債などの国内債券は百三十三兆

円である。そして、この債券の平均残存期間は関連する開示資料から推計すると四年度である。それを前提にすると、筆者の試算では、もし、現在1・4%の十年国債の金利が1%上がると債券価格は3・8%程度下落する。金利が4%上昇して年利5・4%程度になると債券価格は14%下落し、十八・七兆円の含み損を抱えることになる。そうなれば、今年六月末時点での有価証券の含み益およそ二兆円と五・三兆円というわずかな自己資本ではとてもこの巨額な含み損は埋められない。十年もの間ゼロ金利政策が採られた結果、日本人は低金利に慣れてしまい、これから金利が4%も5%も上昇するというリスクはぴんとこないかもしれないが、公的年金の予定利率は一九九七年まで長年にわたって5・5%に設定されていた。公的年金の積立金の半分以上は国債に投資されている。国債の金利が5%程度で回ることが制度の前提だったのだ。八〇年代末期には日本の金利は8%に近づいていた。だから、5%というのは決してあり得ない想定ではなく、正常な金利水準なのだ。

さらに郵貯の経営者が憂慮すべきは、金利上昇に伴って定額貯金の解約リスクが高



日本郵政の初代社長に内定した西川善文氏

まることだ。定額貯金は、他の金融機関の商品にはない商品性を有している。すなわち、金利が十年間も固定できる一方で、預け入れて六カ月たてばペナルティーなしに解約ができる。だから、九〇年代いっぱいの大額金利低下時には、金利選好の高いお金が大量に流入してきた。今年三月末時点の定額貯金の残高は百四十三兆円にも上る。しかし、金利選好の高い資金であるからこそ、今後、市場金利が上がって定額貯金の金利を上回るようになれば、貯金者はすぐさま定額貯金を引き出してより高い金利で新たに定額貯金に預け替えるか、株や投資信託などのもつと利回りが高そうな商品で運用する行動に出るだろう。そうなったときに貯金者に払い出す郵貯の原資の大半

は国債しかないのです、この時点で巨額の国債を売却して払い出し資金を調達しなければならなくなる。含み損が実現損に変わる瞬間だ。仮に半分の七十兆円の定額貯金が解約されるとすると、金利が今より1%上昇すれば二・六兆円程度、2%上昇すれば五・二兆円程度の実損が出る。その損失が資本金を超えた時点で債務超過になり、そのままではとても株式上場などできっこないということになる。このまま放置して郵貯が破綻したらどうなるのか。

かつて政府は、長銀の損失を国民が負担した揚げ句に外国人投資家に徹々たる金額で売り渡した。いつか来た道とならぬよう低金利の今こそ思い切った経営の高度化と規模の大幅縮小という根本的な対策を取るべきだ。

(2)官↓民の資金の流れは起きない

小泉さんは首相に就任した時に国債の発行を減らすことを約束した。しかし、実際には、首相就任時に三百八十一兆円だった国債発行残高(二〇〇〇年度末)は〇四年度末には二百四十五兆円も増えて六百二十六兆円にも膨れ上がった。あまり知られていないが、小泉首相は歴代首相の中で最も

国債を増やした首相なのだ。しかも、増加した二百四十五兆円のうち約半分の百二十二兆円は、〇一年度の財投改革によって郵貯・年金資金の資金運用部への預託義務が廃止された際に、その代わりに発行されるようになった財投債が占めている。

「財投機関債」と混同されることが多い「財投債」は真正正銘の国債である。財務省理財局発行の「財政投融资リポート2005」では、次のような説明がなされている。

「財投債は国が発行する債券であり、国債の一種です。また、商品性も通常の国債と同じで、発行も通常の国債と合わせて行われているので、金融商品として見た場合、通常の国債と全く変わりません。(中略)

ただし、国債の発行によって調達された資金が財政融資資金の貸し付けの財源となるとともに、償還・利払いが財政融資資金の貸付回収金によって賄われている点が、一般会計の歳出の財源となり、租税などを償還財源とする通常の国債とは違います」

つまり、財投債とは特殊法人、地方自治体等の資金調達のために発行される国債なのである。国債だから、郵貯・簡保・年金はもちろん銀行、保険会社や個人も、その

資金がどこに流れるかを気にすることなく、安心してこれを購入している。郵政公社が民営化されて郵便貯金銀行や郵便保険会社になった後ももちろん買い続けるから、相変わらず民間の資金を吸い上げて、赤字を垂れ流し続ける特殊法人に貸し付ける構図は変わらない。変わらないどころか財投改革まで郵貯・年金・簡保に限られていた財投の入り口は、民間会社や個人にまで広がってしまった。財投債が存在する限り民の資金はどんどん官に流れ続けるのだ。

二、道路公団民営化の限界

(1)税金の使い方を見直さぬ小泉改革

日本最大の特殊法人である道路四公団改革については、一足飛びに民営化の本身が議論され、民営化する以外の方策はほとんど検討されなかった。もし、財政全体を眺めつつ、税金と高速道路料金の徴収方法や使い道を見直すという発想があれば、財政再建に寄与する道路四公団の改革ができたかもしれない。

実際、道路四公団が民営化されても、従来通りガソリン税、重量税など九種類もの税金を自動車ユーザーから徴収している。いわゆる道路特定財源以外にも、事実上道

路にしか使われない税金を入れると九兆円もの財源があるのだ。それらをほとんどすべて一般道路につき込むという枠組みは変わらないし、民営化後の資金調達も政府保証付きだから結局国の債務は減らない。

民営化が必要であるとする論拠として挙げられた「無駄な道路の建設抑制」も、今後建設される高速道路の一部を国が直轄で実施するとしていることを見ても、その実現が可能かは疑わしい。

(2)今の小泉首相ならできる無料化

十月一日に高速道路会社六社が発足したが、郵政解散総選挙で圧勝した今こそ小泉さんが古い自民党の象徴である道路の権力を解体して高速道路無料化を実現できるはずである。

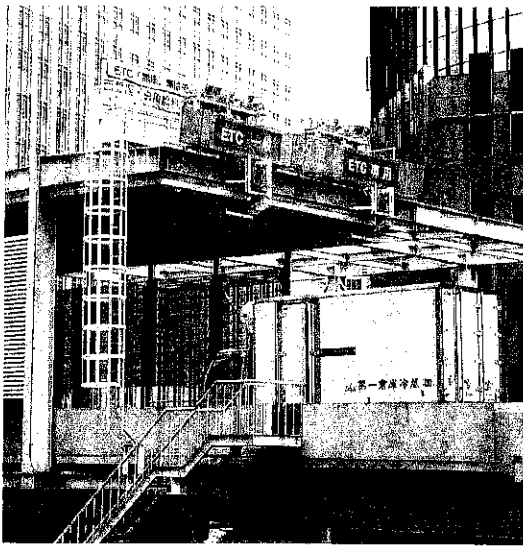
道路族にとつての弱点は、今の税金のからくりである。前述の通り日本は自動車ユーザーから九兆円もの税金を徴収している。その税金の三割程度は高速道路ユーザーが払ったものなのに、ほとんど全部を高速道路以外の一般道路の建設に回している。高速道路を無料にする話をする、高速道路を使わない人にまで負担させるのは不公平だ、高速道路を使う人だけに負担させるの



道路関係4公団民営化で誕生した東日本高速道路

が受益者負担の原則だと反論されることがある。

しかし、実際には高速道路を使う人はすでに税金で応分の負担をしているわけだから、その上に料金を取られる今の状態はまさに二重取りなのである。高速道路で取った税金を高速道路に使えば料金は要らなくなるのに、それを今まで阻んできたのが巨額な道路財源の配分を握ってきた政財官の鉄のトライアングルだ。この道路財源のからくりのせいで、二十世紀中には高速道路をタダにする、と言った田中角栄元首相の



首都高の料金所

PANA

約束がいまだに守られていない。

運送業界や産業界、ネットビジネス、農林水産業や観光業などに、幅広くメリットがあるはずだ。しかし、自民党の国会議員や官僚機構の抵抗をどうやって抑えるのか。一方、道路建設の無駄遣いをどうやってなくすのか。高速道路がタダになれば、渋滞になる、事故が増えるという批判が出てくるだろう。また地方に回すお金が減れば不満は収まらない。

そこで、次のことを提案したい。つまり、高速道路を無料化するために、まず道路財源の中から年間二兆円の財源を確保する。日本を世界一のエコ・カーと無事故技術の

国にするために、さらに一兆円を確保する。

もともと高速道路上での死傷事故発生率は、一般道路の十分の一程度だ。また環境面では、二酸化炭素排出量は、一般道路を走行した場合（時速二十キロ）に比べて約四割削減される。ここまですべて地方に配分し、高速道路を含めた道路は、その地方が自分の責任で建設・維持することにする。財源は道路建設・維持に使った残りをその地方が自由に使えるようにして、道路建設を節約すればするほど、介護や教育、環境など地方で予算が足りないところに使えるようになるのだ。

節約競争を促進するのは、国の権力で強制的に行う情報公開だ。一円に至るまで各地方の道路財源の使い方を監視することはもちろん、余ったお金でどのような政策効果が上がったのか、雇用、税収、健康、教育成果など幅広く公開させることで近隣の県との競争が始まる。そして、節約をしたお金で地方を豊かにした政治家や役人が出世するメカニズムを働かせるのだ。霞が関から地方への人材移動が起きることも考えられる。地方からの財政再建と道路財源の一般財源化が進む。こうした方法を今の小

泉首相が主導権を持って行えば、その趣旨はリーダーである知事や市長たちに理解・支持され、自民党の国会議員も地元の強い要望に押されて賛成に回らざるを得なくなるだろう。

しかし、残念ながら現実には小泉さんが進めているのは道路財源を他の目的に使ってしまうという一般財源化である。こうなれば高速道路無料化は実現しない。

(3)国土のグランドデザインという視点

三十年以上も前に解消することが喫緊の課題とされた東京一極集中、地方の過疎は、今も放置されたままだ。そして、明らかに都市をますます便利に、地方をますます住みにくくする二つの民営化を推し進める小泉内閣は、まるで地方にいて困るなら、都市に移り住めばよいのだと言っているようだ。しかし、東京にヒト、モノ、カネを集めて効率良く利益を上げられたのは、日本が工業国として安い原材料を買って、安く品質の良いものを作り、アメリカに輸出していた時代までの話だ。中国の方が安くモノを作れる時代には有効な戦略ではない。今後、加速度的に進む高齢化は、すでに高齢化が進んでしまった地方ではなく、数

年後現役世代の大量引退を控える首都圏を直撃する。稼いで税金を納めてきた人たちが、今度は税金の世話になるのだ。高齢者問題は土地問題だ。高齢者が増えて必要となる介護施設を造ろうにも東京では地価が高くて思うようにいかない。在宅介護をしたくても東京の持ち家率は全国で最低である。そのときになって、やはり東京一極集中は問題でした、地方に移り住みましょう、と政府が音頭を取っても遅いのである。

東京の目と鼻の先にある千葉県木更津市は、東京湾アクアラインを通れば羽田から二十分の距離にあるが、東京湾アクアライン開通以来、人口の流入はおろか地域経済が活性化したという話も聞かない。東京湾アクアラインの終点出口付近の地価は相変わらず坪数万円と東京とは比較にならない安さである。その土地が生かされないのは片道三千円という通行料金の高さが原因だ。この料金がタダになれば、まず高速道路の出入り口付近が開発され、ショッピングセンターやレストランなどができるだろう。もちろん介護施設を造ることもできるし、空港に近いから宿泊施設を建てることも可能だろう。そうして徐々に人々が移り住むだろう。全国的高速道路を無料にすれば同

じょうな現象が、淡路島や徳島をはじめとする日本各地で起きるはずだ。

そもそも高速道路は、「国土の均衡ある発展」を実現するためのエースのはずだった。ただでさえ縦に長く、平地が少ない国土を有効に使うためには、高速道路を整備して日本の隅々にまで人・モノが行き来できるようにする必要があった。それなのに実際は料金が高過ぎて使われず、「国土の均衡ある発展」どころか、中央と地方の格差を広げる元凶となつていく。特に地方では、高速道路はお金を払える人だけが使える特権ではなく、一般道路と同様、生活する上での欠かすことのできない社会インフラである。

小泉改革は日本の過密と過疎の問題をどのように解消するかを含め、国土全体を将来にわたつてどのような形にするかという、そのグランドデザインを国民に示しているとは言い難い。

もし、前述の高速道路無料化の方法が採られれば、国土の主権を地方に渡すことがスムーズに行えるだろうし、環境計画、都市計画、町並み保存、中心市街地の空洞化防止等を義務付ければ新しい国の形につながるのではないか。

(了)