



郵政肥大化

先送りされた「問題」

郵政改革の本質は「財投」ではなかつたのか

郵政民営化の基本方針では、改革の本質である財投問題が抜け落ちた。「民営化」という看板を付け替えるだけでは、道路・公団改革と同じ失敗を繰り返すことになる。

小泉純一郎首相は1999年12月、超党派議員でつくる「郵政民営化研究会」会長として『郵政民営化論』（PHP出版）を出版している。その序文で、小泉首相は高らかにこう述べていた。

「郵政3事業の民営化は、たんなる郵政省の改革にとどまらない。：（中略）：税金を使って各特殊法人に投融資を行う国営金融機関・財政投融資制度の抜本的改革につながるのだ。：（中略）：この改革は、郵政省のみならず、大蔵省をはじめ全省庁がいやがる改革であろう。：（中略）：だからこそ郵政民営化は、全役所、全官僚、つまり現状維持勢力との戦いであり、本格的な行政改革の第一歩なのだ」

スローガンとは正反対の 小泉「郵政民営化」

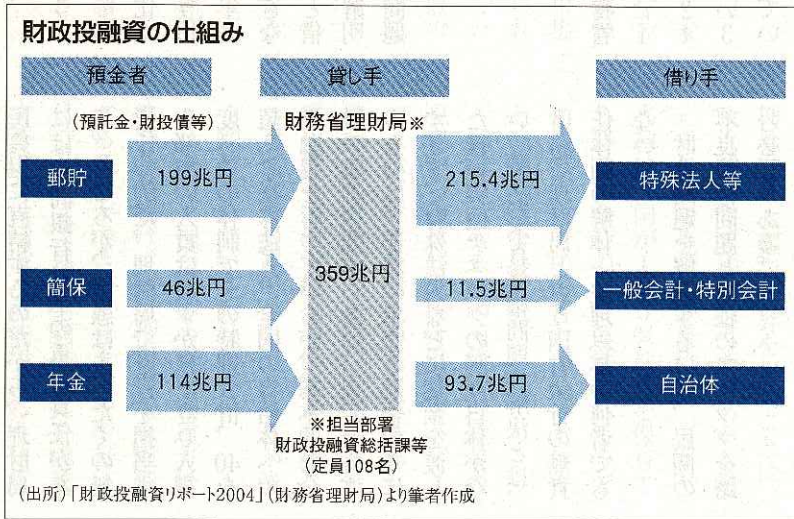
ところが、9月に閣議決定された「郵政民営化の基本方針」は、この5年前の郵政民営化論とはかけ離れたものになった。郵政民営化の最大

の目的であったはずの財投の改革には一言も触れていない。

それどころか、基本方針は、郵貯・簡保の巨大化をさらに推し進める内容だ。これでは、民間金融機関を圧迫して破綻に導き、金融システムを混乱させ、国民負担を増やす結果に終わる。小泉「郵政民営化」は、道路公団民営化と同様、スローガンとはまったく逆の結果をもたらし、財政の破綻に拍車をかける結果に終わるだろう。

小泉首相がかつて指摘したように、財投は世界最大の国営金融機関である。財務省が年金、郵政資金を強制的に借り上げ、特殊法人、特別会計、さらに自治体にまで貸し付けるといふ制度だ（図）。本来は財政資金で行うべき事業である。そもそも財投とは、終戦後の財政資金不足の時代に

拡大した緊急避難的な制度にすぎなかつた。ところが、経済大国となつてからも膨張を続け、今や残高は総税収の8倍にも当たる350兆円に達している。一般会計と違って、財



投には国会審議も報道によるチェックもほとんど行われない。

特殊法人に大量の資金を流し続けているとの批判から、2001年の「財投改革」では、郵貯と年金積立金を資金運用部に全額預託していた従来の仕組みを改め、政府の財投債(国債の一種)を購入し、その資金を財務省が特殊法人などに貸し付ける仕組みとした。しかし、実態はほとんど変わらない。04年度には、41兆円の財投債発行額の7割に当たる30兆円を年金と郵政が購入している。

財投で膨張した 道路4公団の借金地獄

財投問題の例として、道路4公団を例に取ってみよう。56年に高速道路計画ができた頃、年間の道路財源は200億円にすぎず、名神・東名高速の建設費4600億円を調達するために、財投からの借金が始まった。ところが、日本が経済大国になり、年間の道路財源が9兆円に達す

やまざき やすよ
山崎 養世
(シンクタンク山崎養世事務所代表、元「ゴールドマン・サックス」投信社長)

る今でも、財投からの借金で高速道路の建設は続けられている。

一方で、高速道路利用者から徴収した道路財源は、借金返済のために充てられるのではなく、一般道路の建設に回されている。こうして、借金は半水久化した。利払い負担が建設費を上回り、損失補填のために巨額の財政資金を投入しても借金が増える、という悪循環が続いてきた。

本州四国連絡橋公団にいたっては、借金の利払いが事業収入を上回る。こうして、道路4公団の財投からの借金は30兆円にまで膨張した。つまり、道路4公団の借金は財投の不良債権なのである。この構図は道路公団民営化後も変わらず、借金が45年は継続する。その間にインフレなどで金利が上昇すれば、返済が不能になり、より巨大な国民負担が発生する。

この構図は財投全体に共通する。国民負担なしに自力で借金返済ができる特殊法人は、日本政策投資銀行や商工中金など一部に限られる。

特殊法人問題の本質は、財投という国営銀行の不良債権問題である。民間の不良債権問題は、10年前には存在すら否定され、先送りされて国民負担が膨張した。その処理が進んだのも、貸し手の銀行と借り手の企業の実態を、金融庁などが外部から強制的に検査し、損失の拡大を止め

たり、破綻処理してきたからだ。

ところが、財投についてはそうした処置は全く採られていない。その代わりに小泉政権は「郵政民営化で特殊法人問題が解決する」という幻想を振りまいている。郵政は、年金と並び、財務省への預金者にすぎない。貸し手である財務省理財局と借り手である特殊法人などの実態解明と処理なしには財投の不良債権問題は解決しないのだ。

理財局の罪

金融機関としてみた場合、財務省理財局はその体をなしていない。4大メガバンクの貸出金の合計は210兆円だが、理財局はその倍近い350兆円に上る投融資を行っていても、東京三菱銀行の貸出金の3分の2の規模だ。民間銀行がこれだけの融資をすれば、監視の目を光らせて、融資回収に全力を挙げるだろう。資金の流れを全国で追求し、子会社や関係者に不当な利益移転をしていないか、粉飾決算はしていないか、収益のない事業に投資していないか、などをチェックするはずだ。放漫経営が続けば経営者の交代を迫るだろう。それでも不良債権は発生しうる。投融資は難しいものなのだ。

国民の資金を貸し付け、損失は国民負担に直結するのだから、理財局には民間銀行以上の重い責任がある。ところが、実態はまったくの無責任体制だ。理財局で財投を担当する部局の人員はわずかに100人程度。この体制で9の特別会計、40を超える特殊法人、全国の自治体への投融資を行っているが、基本的な金融の審査機能すらない。査定と称するものは、予算の単なる数合わせにすぎず、特殊法人などに資金を渡した後の実態チェックの制度自体がない。財投の不良債権問題の解決とは、財務省理財局という国営銀行の無責任体制の解体・整理以外の何者でもない。

財投問題を解決するには、民間の不良債権問題と同様のステップを踏む必要がある。

第一に、貸し手である理財局の投融資と、借り手の経営と資産の実態の解明だ。そのためには、官僚機構から独立し、民間の融資審査経験者や監査人を主体とした強力な検査機関を時限的に設立し、厳格な金融検査を実行する。

第二に、借り手の事業と財政状態を明らかにしたうえで、分類して処理方針を決定する。その第一の分類は、道路4公団など本来財政資金を投入して行すべき事業であり、それは廃止する。第二の分類は、独立採算が可能な借り手であり、上場を義務化した民営化を、期限を決めて行う。会計監査、情報公開、対株主責任は、上場以前から上場企業と同様の基準を適用する。アメリカで、住宅金融ローンのための政府機関を、公共的性格を残しながら民営化・上場したのが参考になるだろう。以上が基本的分類である。

世界第二の財政と金融市場を持つ日本では当然であり、存続する事業の活性化にもつながる。財投の借金は、国債への振り替え、資産売却などで処理。道路4公団の場合は、借り入れを国債に借り替え、道路財源の一部で返済すれば高速道路無料化と財政改善が実現する。例外的に、高い公共性があり、民間では提供できず、かつ、独立採算が不可能な事業については存続し、一般会計からの財政支出を認めるが、監査や情報公開は上場企業と同様の透明性を義務付ける。こうして財政と公的部門を再建できる。財投は廃止されるから、財投債や財務省への預託義務はなくなる。

「基本方針」のような国営金融機関に転換して膨張しない限り、郵貯と簡保は、国債を中心とした安全運用や格付けの高い証券への資金運用しか行えない。金融システムを混乱させることなく、郵貯や簡保の資産や組織は適切な規模に収束することになるだろう。