

ふるさとからの資産10倍増論

# 山崎養世（山崎養世事務所代表）

やまざき やすよ

（山崎養世事務所代表）

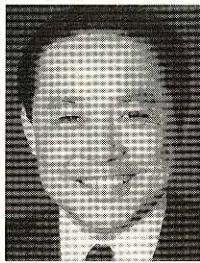
財政と貿易の双子の赤字に陥り、戦後最大の危機を迎える前になすべきこととは？国民の負担とコストを下げ、地方からの経済成長を実現させる経済政策体系を提言する

## なぜ「高速道路無料化」なのか

道路四公団の「民営化」が国会であつたり可決され、一方で、高速道路無料化は葬り去られた。民営化委員会は一部の委員に支配され、官僚主導と権力迎合を露呈しただけに終わつた。

空疎な小泉改革の最悪の例だ。官との悪いところを組み合わせた奇怪なもののができた。これから巨大な国民負担を招くだろう。本当に民営化できるのなら、民間会社が道路四公団の四〇

兆円に上る借金を引き継ぐはずだが、それは全民間企業の年間債券発行額の約六倍にあたる。不可能である。そのため借金を政府保証債に変える。民間企業に政府保証はできないから「上下分離」で借金を国が保証する。だから損失は国民負担となる。もはや民営化ではない。しかもこの借金の償還は、四五年という超長期にわたつており、その間金利は変動する。政府は四五年間の金利が4%以下に納まるとしているが、将来、金利が上昇すればこのシ



山崎養世氏  
1958年生まれ。福岡県出身。東京大学経済学部卒、カリフォルニア大学ロサンゼルス校経営学修士(MBA)。大和証券を経て、94年ゴールドマン・サックス本社に入社。以後、ゴールドマン・サックス投信株式会社社長などを歴任。2002年に同社を退社。山崎養世事務所を設立、調査・政策提言活動を行っている。主な著書に『日本快走論－高速道路を無料にして日本再生へ』『大人のための税金の絵本－高速道路はタダになる！』など。  
URL:<http://www.yamazaki-online.jp/>

兆円の新規国民負担が発生する。そして、双子の赤字を抱えた一九八〇年代前半のアメリカのように金利が一〇%台半ばまで上昇すれば、国民負担は一五〇兆円も増加する。公的年金の全積立金に相当する額だ。株式上場などは、もともと不可能だ。さらに、新会社は高速道路を独占し、ショッピング・センターやホテルなどファミリー企業を堂々と増殖させて、収益を上げる予定だ。本当の民間は排除される。ここに政府案の矛盾が集約されている。高い料金設定や独占が経済全体にとって不利益になるから、道路は財政で整備しきれないのは根本的に異なる。現に、

米英独では高速道路は原則無料で道路公団に相当するようなものはない。日本も同様の制度に移行するはずだった。ところが、道路財源が世界一の規模になつたまでも世界一高い料金を取り続けた挙句、エセ民営化、という永久有料化を議決したのだ。

これに對して、高速道路無料化は、日本再生の最大の突破口になる。道路四公団は廃止し、その借金を、低い固定金利の「世直し国債」を発行して返済すれば無料化は実現する。政府案より返済コストは約二五兆円も低下し、将来金利が上昇した場合はこの差は一層開く。高速の出入り口を大幅に増設し一般道路とのアクセスを増やせば、既存の道路ネットワークの利便性が大

幅に向上し、無駄な道路建設も減る。高速道路は大半ができ上がっているから、新規投資なしに即時に効果が上がり日本の経済が変わる。減税よりも効果が幅広く永続的だ。ほとんどの産業の生産性は大きく向上し、個人の生活コスト全般も下がる。とくに自動車依存度が高い地方が大きく伸びる。時間と空間、自然環境が豊かな地方の時代だ。大都市から地方へ人と仕事の流れができる。通勤時間が減る。子育てや老後も楽になる。人生の選択肢が増え、創造性が解き放たれる。ふるさと発見が始まる。新たな成長が始まり日本経済は強くなる。所得が増え税収が増え、国債の返済に世界最大の道路財源を充てれば、税金のムダ遣いも減る。財政再建につながる。これからは、道路建設全体を、先進国では当たり前の普通の公共事業に見える。地方に権限と財源を移したうえで、徹底的な情報公開と監視、節約のインセンティブなどによって、安く早く高速道路の

全国ネットワークも完成する。このようすに、高速道路無料化は、国民のほとんどを受益者にするうえに、経済と財政の再建につながる。「先憂後楽」だ。効果はわかりやすい。世の中を大きく動かす潜在力を持っている。

### 田中角栄の仕組みの限界

高速道路問題は、戦後日本を作った二つの経済政策の限界を露わにしている。この二つを超えないことが、いまの政治の混迷の根本にある。池田勇人の所得倍増論と田中角栄の日本列島改造論だ。六〇年に首相になつた池田勇人は農業人口六割減などを掲げて工業化を進めた。強い中央集権と経済統制で、人口と資源を太平洋ベルト地帯に集中し、アメリカの庇護のもと輸出主導の高度経済成長を成し遂げた。

これに対し、七二年に首相に就任した田中角栄が発表した日本列島改造論は二面性を持つている。光の面は、「仕送り国家」とも言うべき大都市か

ら地方への富の再分配メカニズムを完結し、一億総中流といわれるほど幅広い国民が参加した経済成長を実現したことだ。まず、産業高度化や社会資本整備を全国ですすめた。医療・教育・福祉・年金などの国民生活の基盤を一律にいきわたせた。こうした政策のために財政資金だけでなく、年金や郵貯・簡保を原資とする財政投融資(財投)制度や民間資金も動員された。中央集権の政官業の仕組みを通じて、全国津々浦々に資金や利権が配分され、自民党的権力基盤と「ビジネスモデル」も確立した。こうして日本経済の半分を占める官営経済の「系列化」が進んだ。同時に民間経済も系列化が進んだ。官営経済で納税者よりも受益者と利権団体が重視されたのと同様に、民間経済では株主より経営者や従業員が重視された。社会全体に負担者の視点に立った管理(ガバナンス)が不在だったが、成長が続く限り問題はなかつた。

ところが、九〇年からのバブルの崩

アラインもわずか一五キロで往復六〇〇円もするから利用者がいない。日本のほとんどの地方で、自動車依存度は高い。例えば、秋田県では九七%に達する。あらゆる交通網が利用できる首都圏とはまったく異なる。そして、高速料金体系が地方に不利なことが、交通格差を助長している。首都高速はいくら乗つても七〇〇円だ。ところが地方の高速道路は従量制だ。三〇~四〇分も走れば二〇〇〇~三〇〇〇円はかかる。これでは使えない。人々は便利でチャンスが多い大都市にますます出て行く。地方でも県庁所在地などに人口が集中する。こうして、首都圏に建設費四五七三億円にはとても足りない。このため世界銀行からの借金によつて建設費用をまかなつた。そして、路線ごとの料金収入で借金を返済し、完済した時点で無料にすることが決まった。完成した名神・東名は、新幹線と並び、社会資本として大変な成功を収めた。日本は六〇年代末にドイツを抜き世界第二位の経済大国になった。田中角栄が首相に就任した七二年には、道路財源はかつての一〇〇倍の年間二兆円に達していた。名神・東名建設の借金を、わずか三ヵ月分の道路

によって、日本経済は限界に突き当たつた。権利義務があいまいなため、損失処理を先送りして損が膨らんだ。それでも、民間経済は、情報開示・海外移転・外資導入などに伴いガバナンスも改善してきた。ところが官営経済は、いまもガバナンス不在のまま国民負担を膨張させ続けている。

日本列島改造論には、最初から失敗に終わつたもう一つの面がある。以下は『日本列島改造論』(一九七一年刊)の冒頭だ。「都市集中のメリットは、今明らかにデメリットに変わつた。国民がいまより求めているのは、過密と過疎の同時解消であり……、高速自動車道の建設、……などをテコにして、都市と農村、表日本と裏日本の格差は必ずなくすことができる」。所得倍増論以来の都市集中の流れの逆転と、過密と過疎の解消を目指したのだ。しかし、それから三二年、東京一極集中は止まらない。五〇年前は、国から地方交付税をもらう都道府県は全体の壊によって、日本経済は限界に突き当たつた。権利義務があいまいなため、損失処理を先送りして損が膨らんだ。それでも、民間経済は、情報開示・海外移転・外資導入などに伴いガバナンスも改善してきた。ところが官営経済は、いまもガバナンス不在のまま国民負担を膨張させ続けている。

なぜ、日本列島改造論が切り札とした高速道路は、過密と過疎の問題を解消できず、田中角栄が約束した高速道路無料化は実現しなかつたのだろうか。最大の問題は、世界一高い通行料金のために、高速道路が東京一極集中の大装置と化していることだ。道路四公団は特殊法人で一番の四〇兆円の借金を抱えている。巨額の借金返済のために料金値上げと利用者減少の悪循環を繰り返してきた。直線距離で約九〇キロしか離れていない神戸・徳島間が往復一万二一〇〇円である。東京湾アク

一五%に過ぎなかつたが、いまでは東京都以外のすべての道府県がもつた。新規上場企業の半分は東京に本社がある。文化・芸術・メディア・出版の東京集中もすさまじい。ところが、地価が高く持ち家比率が低い東京は、これから高齢化社会に最も弱い。高齢者が最も増える東京では介護施設などや病院が決定的に足りない。集中のメリットがデメリットに変わる。

なぜ、日本列島改造論が切り札とした高速道路は、過密と過疎の問題を解消できず、田中角栄が約束した高速道路無料化は実現しなかつたのだろうか。最大の問題は、世界一高い通行料金のために、高速道路が東京一極集中の大装置と化していることだ。道路四公団は特殊法人で一番の四〇兆円の借金を抱えている。巨額の借金返済のためには、料金値上げと利用者減少の悪循環を繰り返してきた。直線距離で約九〇キロしか離れていない神戸・徳島間が往復一万二一〇〇円である。東京湾アク

等の借金を返して無料にするどころか、その膨大な料金収入を他の路線の借金返済に流用することを、国会を通さずに決めた。料金ブール制の導入だ。事実上の永久有料化と借金の恒久化である。だから、名神・東名は借金をとつくり返したのに、これまでに七兆円を超える料金をいまも取り続けている。

そして、無料になればなくなるはずの道路公団は存続した。一方、ガソリン税など自動車ユーザーからの税金は現在一〇兆円近くにも上り、そのうち三割は高速道路ユーザーが払っているが、そのほとんどが一般道路にしか使われていない。そのうえ、借金の返済のために、年間一・六兆円もの高速料金を二重取りだ。合計一二兆円もの資金が道路のために使われている。高速道路ユーザーからの収取っている。高速道路ユーザーからの割合は年間一・六兆円もの高速料金を現行の「道路の権力」が日本経済を乗つていている。田中角栄が完成させた仕組みそのものが、高速道路

を高くして使えないものにし、過密と過疎を助長してきた。

財投こそ、日本列島改造論が完成させた資金総動員体制の根幹にある国営銀行システムだ。そこには納税者への責任に基づくガバナンスはない。財投とは、年金・郵貯・簡保の国民の資金を財務省（旧大蔵省）が強制的に借り上げて、特殊法人、自治体、果ては特別会計にまで貸すという制度だ。監視されずに官営経済を大きくする制度といつていい。国民の大切な金を貸し、損失を国民に負担させるにもかかわらず、財投は国会の審議も国民への情報公開も行わなくてよい、という国民を愚弄する慣行が確立している。財政資金が絶対的に不足した戦後復興の一時期にしか正当化しえない制度だ。七二年に田中角栄が首相になつたときには、既に財投は存在意義の多くを失つていた。しかし逆に、国民の資産の成長とともに一般会計の五倍にあたる四〇〇兆円以上に拡大し、いまも財投債引き

めに世界一の道路財源を使えば税金のムダ遣いが大幅に減る。無料にすれば即時経済効果があるから、行財政改革は一気に進み国民負担が減る。小さな政府実現への大きな一步だ。しかも、国のか形が根本的に生まれ変わる。交通格差の改善だけではない。利用されていない貴重な資源である土地の有効利用が始まる。日本の国土の九七%は過疎であり地価は安い。放置されていた豊かな空間・自然・環境を利用した産業とライフスタイルが大きく伸びる。きちんととした都市計画と住民合意に基づく田園都市が各地でき、歴史ある町並みがよみがえれば、豊かでゆとりのある国土に転換することができる。過密と過疎からの脱却だけではなく、二十一世紀の厳しい環境・資源の制約の中で、日本が生き抜く展望が開ける。

### 年金危機は終わらない

いま、年金問題に関心が集まっているが、年金制度変更だけでは問題は解

受けという制度を通じて存続している。しかも、財投の借り手の特殊法人などでは、收支や現実性を無視した事業が横行し、粉飾経理や国民負担での穴埋めが常態化している。さらに、そうした事業が政官業の利権と一体化し、不透明な規制や保護策が生まれる。米英などでは存在しない巨大な隠れ財政だ。いまでは年金積立金を上回る二〇〇兆円以上の巨大な隠し損失が財投に発生し、これから国民負担になると推定される。しかも、実態の情報公開されなされず、損失が膨らんでいる。

納税者の主権は無視されている。財投を解体整理して、損失処理をし国民の資金を不透明なブラックボックスから取り返すことが、戦後経済モデルのマイナスから抜け出し、経済の大幅な体质改善をするために不可欠だ。道路四公団は財投の腐敗と破綻の例の最たるものだ。高速道路無料化とは、この最大の特殊法人を廃止し、財投からの借金を清算することだ。実現のた

決しない。なるほど、仮に年金一元化が実現すれば不公平感は解消するかもしない。消費税を財源とすれば世代間の不公平は緩和される。しかし、そうなれば少子高齢化が進行する今後、所得を直撃し税収が落ち込み財政が悪化する。さらなる負担増の悪循環につながる。かといって、政府案では、高山憲之・一橋大学教授が指摘しているように、すさまじい世代間の不公平を生む。四五〇兆円に達するこれまでの積立金不足を、現役世代に負担させようとするのがいまの政府案の骨子だ。消費税か保険料か、どちらにせよ国民にとって恐ろしい負担増になる。年金だけではすまない。健康・介護両保険の負担増もこれから始まる。

見落とされているのは、年金は金融事業、という側面である。公的年金でいえば、年金受給原資の四分の一は現役時からの積立金で現在約一五〇兆円

だ。これを厚生労働省管理下の独立行政法人が、国内債券を中心に株式や海外などでも運用している。その運用収益を根拠として、国民から預かつた積立金を年率五・五%の利回り（予定期率）で四〇年以上にわたって増やすことを約束する、という制度だった。一九八〇年代までであれば無理なく達成できた水準だ。ところが、歴代政権は不良債権問題の先送りのためにゼロ金利政策を続けてきた。加えて日本の株価はいまだに一五年前のピーク時の四分の一。運用はマイナス利回りが続いた。そのために、一九九九年度からは予定期率を四・〇%に引き下げた。いま政府が議論しているように、二・五%でしか運用できなければ積立金は半減する。保険料引き上げや給付切り下げが必要になる。こうした事情は、積立金が支払い原資のすべてである企業年金、個人年金などではいつそう深刻だ。経済成長を実現し、資産の運用収益を高めて分配のパイを大きくするの

は、所得より資産への依存度の高い高齢化社会では不可欠の政策なのだ。

## アメリカの企業年金（確定給付型）

の多くも一ノア時代には深刻な財政難に陥った。しかし、現在では企業年金の半数以上が、資産が十分だから保険金を徴収しなくてもいい。うらやましい話だ。八〇年代以降の長期的な経済成長に伴って、アメリカの金利・株式が高い収益を生み、年金積立金が大きく増えたからだ。バブルの崩壊が世界同時に始まった一九九〇年から現在までで比較すると、アメリカの株価は三倍になり、日本の株価は四分の一になった。実に一二対一の格差だ。長期にわたる経済成長によって年金資産が十分に増えない限り、制度の変更だけでは年金危機は去らない(図参照)。

日本の資産価格は一〇倍になる

か「ふるさとからの資産10倍増論」た  
高速道路無料化がその核になる。

第一は財政・金融では財投を資源として膨張してきた官営経済を解

システムを徹底的に導入することだ。民間金融では、郵政資金も活用し、証券化などにより市場規律に基づいて中小事業にも資金を供給する。地方発のベンチャーキャピタルや運用会社の開業を促し、育成志向の資金を増やす。

第二は産業構造は交通・情報における地方格差をなくすことで地方からの成長を促す。交通では、高速道路無料化と同時に、航空・鉄道・船舶網との接続を整備する。東京中心の交通網から地方間と対アジアのネットワー

る可能性が高い。これから少子高齢化が進んで負担増をうむ。企業は中国などへの移転を加速し、収益は向上する。

が国内の所得は減り、失業は増える。海外に外貨がたまり日本の貿易黒字は減る。さらに高齢化で生産から消費に輸出から輸入に経済はシフトし、貿易

リカが復活したのは主に二つの要因による。一つは、小さな政府を実現し、国民負担を減らしたことだ。減税だけでなく、航空、金融、ITの自由化によって民間競争を促進し国民のコストを下げた。国民負担を増加させ高コストを放置する日本とは対照的だ。

もう一つは、経済の重心を大都市から地方に移したことがある。マンハッタン

率ゼロの石油の輸入は危機的状況となるだろう。通貨が下落し金利は急上昇し経済は収縮する。しかも、財政赤字は中国からの借金でまかなうしかなくなる。中国に日本の国債を買ってもらうには、日本は大幅な金利上昇や資産の買占めを認めざるを得ないだろう。どうするべきか。ヒントがある。一九八〇年代初めに双子の赤字に陥った

○ とき、レーガン政権のアメリカは経済政策を根本的に変更した。そして、九〇年代以降には経済が成長軌道に戻り、二十世紀の終わりには財政の均衡まで達成した。日本にいつたん負けたアメ

情報では、インターネット・インフラの整備を進めるだけでなく、大学などを核とした知の集積が欠かせない。

農林水産業を「田園からの産業革命」

日本社会の人材と技術を活用した消費

者本位の産業に転換することで成長の主役にする。幅広い関連産業が伸びる

だけでなく、食料自給率向上、自然・

環境の保全、健康、教育、地域づくりなどが進み、生活が豊かな国に近づく。

第四は、環境を優先し、ドイツなど

を参考にした美しい国づくりを進める  
ことだ。世界第三位の経済大国ドイツ

は日本と同程度の面積ながら、食料は  
ほぼ自給、人itarimaはせし、地方

が豊かで美しく、人口は分散し、通勤時

間は短い。環境先進国でもある。日本も努力すれば、十分実現可能だろう。

日本も国民の負担とコストを下げる  
地方からの経済成長を実現したとき、  
息の長い経済成長により、所得だけで  
なく、資産が大きく成長して高齢化社  
会を支える。そのための経済政策体系

ド、他のアジア諸国と進め、たとえば本が双子の赤字になつても、海外から円滑に財政資金を調達できる体制を作らる。そのために、得意分野での棲み分け、協力、相互投資といった共存共榮関係を作る必要がある。

（こうした計算を行なうとき）日本  
の資産価格は極めて高い伸びを示すだ  
ろう。ではなぜ一〇倍か。かつて双子  
の赤字に苦しんだ一九七〇年代末から  
今まで、アメリカの株式は価格が一  
〇倍になった。また、バブルの崩壊か  
ら今まででいえば三倍になっている。  
バブル期の四分の一である日本の株価  
がアメリカの株価と同様に三倍になつ  
ていれば今の二二倍になる。そこから

みれば資産一〇倍は荒唐無稽ではない。

むしろ今後二〇年目の目標は、すること  
で社会に希望を与え、若者の挑戦とそ

れを支える高齢者の資金と、心との循環を起こすだろう。そのときには、日本は

## 二十一世紀の国際社会の中でリーダー