

郵政民営化の賛否と経済システム

(民営化賛否、累進売上税、減反政策、年金財源)

「民営化の賛否」

郵政民営化の議論とは、市場経済に賛成であるか否か、或いは郵政事業の国営化の問題なのでしょうか。当然、統制経済より市場経済が効率的であることは自明のことですが、民営化への移行手段は無限と言っても過言ではありません。

私は国営企業の民営化論には大賛成ですが、国営企業と言う国民の財産を証書化して国民に販売するのではなく、地域振興券と言った主旨の「地域振興券付郵政株券」を国民に無償で配布すれば、国民の財産の民間への返還となります。特に、民営化株式の放出は、増税と同様に流通貨幣を市場から国庫に移して減少させることによる、経済的諸問題にも対応することも重要ですが、現状は市場の動向を見ながら株式を段階的に放出することにより対応しているものと思います。

税金で作った国営企業の所有者は税金を納めた国民であり、換言すると、国営企業の株主は国民であり、民営化の手法としては株式の無償配布が妥当ではないでしょうか。

しかし、経済の長期的スパンを考えると、景気が過熱したとき、インフレ対策として行う、公定歩合引き上げに相当する経済政策として、郵政株式を放出するのも有効かもしれませんが、逆に、景気低迷の時代であれば、景気刺激策として郵政株式の無償配布も、ある種の景気刺激策です。

特に、現状のような景気が低迷して先行きが不透明な時代に、郵政株式100%を国民に無償で均等分配して一気に民営化するのも、有効な経済刺激策かもしれません。ただ、株価下落対応として、郵政株券を郵便局でも金券として使用、及びその他指定商品を購入可能とし、額面以上の場合に使用可能とするなどです。

他方、民営化とは公務員の削減であり、プラスとしては人件費としての予算が削減できることですが、マイナス面は安定した労働市場の減少であり、景気の動向によっては失業者を増加させることになり、プラスマイナスの両要因があります。民営化の代替案を考えると、管理職を除いた郵政職員の立場は公務員**(民間企業へ出向又は民間派遣会社経由の派遣)**とし、郵政事業の経営は民間と言った、その様な新システムの民営化もいいかもしれません。第二代替案として、郵便局の土地建物のみを国の所有とし、民営化した郵政会社にその郵便局の土地建物を賃貸借するとかです。第三案として、民営化した郵政会社とは別に、各郵便局が独立した民間法人とし、各郵便局長が代表者となる或いは独立した個人事業者として、業務委託契約により郵便等の職務を遂行すれば、地域の伝統的文化施設としても、きめ細かなサービスが可能と思います。

国営の郵政関連事業の問題点は、郵便貯金等の資金運用と称して、赤字国債の無制限の発行を容認したり、又、民間企業と競合する事業を設立して、シェアを分散させ生産

性低下により税収を減らす、国家財政を危うくするこのシステムを解消すべきは、最重要課題と言っても過言ではないでしょう。

「累進売上税」

財源の確保は必要、且つ重要な問題ですが、消費税導入時期以後及び消費税率アップ後、一般会計税収が減少した事実が存在することを踏まえ、今後の税システムの検討及び税収の試算を行うべきでしょう。

ところが、財源不足に対して、消費税率アップとの回答は、何か条件反射に導かれた机上の空論の如くです。経済を減速させない税システム、それは無限の可能性があり、その議論が省かれことの方が不自然です。

直接税を充実させることは重要ですが、消費税等の直接税には累進性が殆どないので、不公平な税システムと言う主張もあります。そこで、累進売上税と言った主旨の税システムを提案すると、例えば、自動車購入税を創設して、80万円未満の自動車は1%、80万円以上で200万円未満の自動車は2%、200万円以上で600万円未満は3%、600万円以上は4%とし、仕入控除の無い累進直接税とすれば相当の財源が確保されると考えます。

金欠病のときは、税負担の低い低価格商品を購入し、極論ですが宝くじでも当れば、商品価格の10%の累進売上税を納めても負担にはなりません。

飲食の場合は、1人1000円未満は1%、1000円以上は3%とか、又、他に不動産売買は個人の住宅取得に限り1%で、それ以外は3%として、仕入等の控除なしとして税収の試算を行い、5%の消費税と比較するもの、利はあって損は無いです。

増税により経済が低迷すれば、税収も減少するので、増税の意味がありません。

経済が失速しない税システムとは、企業利益や個人所得に高税率を課すよりも、消費の額に対して適切な低率を課税することの方が企業投資や一般消費が拡大すると思います。つまり、重要なことは所得が500万円以下の人は低率な生活必需品等を購入でき、余裕がある人には、高級車、高級レストラン、ファーストクラスと言った商品の税率を上げて、生活にさほど影響はなく、逆に市場の活性化に寄与すると思います。

現状の消費税システムの利点は企業の設備投資を推進することですが、欠点は控除があるので、税率を高く設定する必要がある、一般消費者にとっては高負担となり、一般企業にとっては実質的に法人税の増税感となります。

総括として、「年金等の最低保障」と「低税率な商品」により、所得の低い人でも安定して満足の出来る生活を保障し、財源確保は市場経済を拡大し、税収の自然増を目指すのが、急がば回れかもしれません。

「減反政策」

減反政策を中止すれば、相当の予算の削減が可能であり、その財源を利用して、政府が買取る備蓄米の費用に当て、その買取った米の一部を政府開発援助として発展途上国へ現物支給すれば、ODA予算の削減も可能となります。ただ、政府が買取る米は生産量の50%程度とし、残りの50%は市場原理に則り、各農家が市場で直接販売することとすれば、予算の削減も可能であり、外国からの保護主義との批判にも対応できます。仮に、売れ残ったとしても、政府による50%の買取り保障により、農家の生活保障を確保し、それ以上の利潤追求は市場経済のシステムに則り行うのがいいかもしれません。

これからのODAは人道支援と温暖化対策に限定すれば、将来の世界経済の安定に寄与するのみならず、最も重要な人類の存続に貢献可能と思います。

「有料道路収入」

有料道路を無料とした場合の、鉄道、フェリー、バス、ETC関連等の他産業への影響分析と対策は重要な問題ですが、構造改革と言う観点から総合分析をすると、現時点に於いて有料道路無料化はプラス要因の方が多いでしょう。

しかし、高速道路無料化後の重要案件である年金の問題で、その財源を消費税アップに頼るよりは、年金特別会計を設立して、「有料道路の利用料の、その全額を年金特別会計」に入れるシステムとすれば、デフレ対策にもなり、且つ、増税に頼らない年金財源の確保が可能となります。例えば、その道路通行料の名称を「年金徴収料」とすれば、観光や企業活動を活性化すれば、安定した年金システムの確立が可能となります。

高速道路無料化後に、年金財源について国民にアンケートを取り、「高速道路年金特別会計」か「消費税5%アップ」であれば、私は道路年金特別会計に投票します。