

道路公団民営化論 (20. 11. 15)

現状の道路網を基準に、新規の道路が必要であるかと言えば、そうであるし、必要がないと言えばその通りです。今後、道路網を永久に拡大し続けるか中断するかの基準を誰が作るか、又その基準をどの様に作ろうが正論であり空論でもあります。

例えば、日本全国何処へ行くにも渋滞がなく短時間で行けると言う基準であれば、それも一基準であり、それに対する税負担額と徴収方法を提示して国民の同意を前提に行えば良いのかもしれませんが。

しかし、道路が地方自治体の予算争奪合戦であるとすれば残念であり、論理が消え、経済システム、特に市場経済システムが消滅して、統制経済の復活により得るものは増税でしょう。私は市場経済の拡大こそ、増税なき財政再建であると考えます。

話は変わりますが、公的機構による保養施設、宿泊施設、会館等の経営は賛成ではありませんが、それなりに結果が明快となるので、まだ論議の範囲です。

つまり、市場経済に参入するので、その事自体に大義があっても、不採算部門である事が市場原理により明快となるからです。

しかし、道路が必要か否かは結論が出ないので、必要のない道路でも有効であると主張することが可能です。しかし、この統制経済システムを市場に参入させることにより議論の争点を明快にすることが可能です。

道路公団を民営化して、複数の株式会社に分割し、市場原理が稼働するようにすれば、大義名分のある保養施設のように、幾つかの道路は不採算部門であることが明快となり、市場原理に則り実質的に有効な道路と、不必要な道路の判断が可能です。

道路建設に対する公共投資の経済成長への影響効果の分析で、忘れてはならないのはその財源確保のための増税に対する景気減速による経済的マイナス効果であり、公共投資額の景気刺激分と増税額による景気減速分の両方の経済効果をプラスマイナスした試算が必要です。

増税なくして公共投資を行いつづければ、架空の夢の世界かもしれません。

又、マクロ経済も重要ですが、生活の安定が最も重要であるとの主張によれば、ミクロ経済の安定を重視した政策が重要でしょう。国民の生活を犠牲にして、マクロ的成長を成し遂げても、それは数字のゲームの世界の話かもしれません。

しかし、国が行うべき重要な公共事業もあり、例えば、災害援助による道路、河川等復旧工事や、災害予防の全般的な防災対策等であり、これはやはり予算計上が必要でしょう。

又、過疎地など高齢者などの緊急性を要する診療システムも重要ですが、数人の集落に対しての道路整備ではなく、ヘリコプターによる緊急医療対応システムの方が有効です。

何故ならば、症状に適した緊急対応が可能な病院までの距離を考えると、救急車が出向き病院まで送り届けるのに何時間もかかる可能性もあります。

数人のための道路網整備に対する予算のこともそうですが、簡易なヘリポートであれば、田畑のわきでも可能であり、短時間で症状に適した病院に運ぶことが可能です。

このように国民の安心できる生活の維持を目的としたことと、豊かな社会を目指すための投資とは分離するのが賢明です。何故ならば、豊かな社会の内容は千差万別であり、特に、地方によっては農業であったり、漁場、製造業、自然のままの観光地、住宅地などと言ったように都市化競争に参入しないのもいいと思います。

例えば、日本の人口が同じで、所得が同じであれば、総消費額がほぼ同じであり、交通の利便性が改善されても、何処で消費するかの変化に過ぎません。又、製造業が拡大しても、顧客が同数であれば、購入するメーカーが変わるのみで、原則として総販売額が同じであると言う論理は、以前から言われていることです。

日本全国で都市化と言う同一の開発を行えば、消費可能額が固定であれば、消費する場所の分散であり、マクロ的には成長が可能かもしれませんが、ミクロ的に考えれば生産性低下であったり、生活水準の低下となることもあります。

短期的には景気対策として、金融政策などにより通貨供給量を増やし景気を刺激したり、住宅減税などにより消費等の拡大を図ることは景気対策として必要ですが、根本的解決なくして行えば減税の財源確保のための増税と言う、いたちごっことなります。

「税金と福祉」、「税金と公共投資」の議論は分離して行うものではなく、重要な事は税金を差引いた実質的所得の増加により、経済成長を促すことであると考えます。