

# 公共経済学（第12回）

担当 橋本 悟

（現代の租税原則）

現代の一般的な租税原則（望ましい課税方法）は3つ存在する。

## ①中立性の原則

市場の資源配分を乱さないこと。

## ②徴税费最小原則（簡素性の原則）

徴税费の小さな税制度を選ぶべき。

## ③公平性の原則

国民に対して公平に課すべきとする原則のこと。ただし公平性は「垂直的公平」と「水平的公平」の2つ存在する。

垂直的公平	
	租税を負担する経済力(担税力)が等しい人は、同じ負担を負うべき。 金持ち（負担能力が高い人）は多く税を払う。 貧乏人（負担能力が低い人）は少なく税を払う。
水平的公平	
	租税を負担する経済力(担税力)が高い人ほど、高い負担を負うべき。 同じ所得の人は同じだけ税を払う。

(所得税の問題点) 水平的公平と支出税 (カルドア) の考え方

単年度の所得で課税する所得税は、短期集中で働く人にとっては税負担が多くなり、不公平になる。

↓

長期間にわたって担税力を測る場合、最終的には貯蓄も消費に使われるため、税負担に違いは発生せず、不公平も解消される。

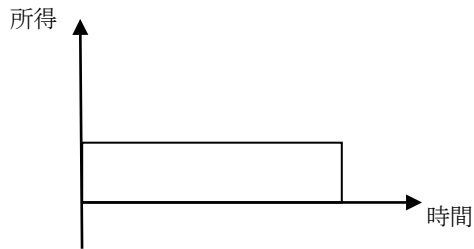
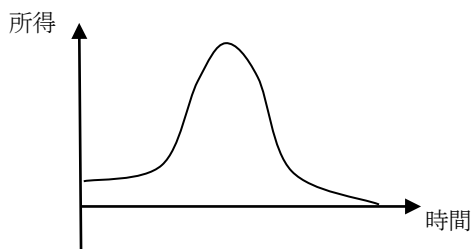
↓

したがって、同じ生涯所得であっても税負担に違いが生じてしまう所得よりも、消費支出のほうが水平的公平の観点から望ましいことになる。

※フェルドシュタインは、恒常所得（平均的な所得）を指標とすべきとし、これを近似するものとして支出を指標とすべきとした。

短期に集中して所得を稼ぐ人

長期にわたり均等に所得を稼ぐ人



生涯賃金が同じであっても、短期に集中して稼ぐ人のほうが、所得税を多く払うことになる。

**支出税論**：労働供給や貯蓄を阻害すべきでないといった効率性の観点、または社会貢献の指標となる所得よりも、社会で生産された財やサービスのプールからの取り出しを示す消費に課税すべきという公平性の観点から、支出税を望ましいとする理論。ミル、フィッシャー、ピグー、**カルドア**、フェルドシュタインが有名である。

(租税の所得弾力性)

**租税の所得弾力性**：国民所得が1%増加したときに、租税収入が何%増加するかを表したもの。

$$\varepsilon = \frac{\frac{\Delta T}{T}}{\frac{\Delta Y}{Y}} = \frac{\Delta T}{\Delta Y} \cdot \frac{Y}{T} \quad (T : \text{租税}, Y : \text{国民所得})$$

(特徴)

- ・直接税のほうが、間接税よりも弾力性が大きくなる。

直接税：所得税、法人税、相続税

間接税：消費税、酒税、たばこ税

- ・累進所得税のほうが、比例所得税より弾力性が大きい。

累進所得税：所得が増えると税率が高くなる。

比例所得税：税率は一定

- ・所得弾力性の大きい租税は、ビルト・イン・スタビライザー効果が大きくなる。

ビルト・イン・スタビライザー：経済安定化機能のこと。

(ビルト・イン・スタビライザー : Built in Stabilizer)

経済安定化機能のこと。

(累進課税などのシステムを導入することで、好景気には増税、不況期には減税が自動的になされ、景気を安定化させること)

例 ビルト・イン・スタビライザーが働くと経済が安定するが、これはマクロ経済学の乗数理論における乗数効果が下がることを意味する。

$$Y = C + I + G$$

$$C = C_0 + c (Y - T)$$

(モデル1)

Tが一定

政府支出乗数を求める。

$$Y = C_0 + c (Y - T) + I + G$$

$$Y = \frac{1}{1 - c} (C_0 - c T + I + G)$$

$$\frac{\Delta Y}{\Delta G} = \frac{1}{1 - c}$$

(租税が一定の場合の政府支出乗数)

(モデル2)

$T = t Y$   $t$  : 限界税率 (租税の所得に占める割合)

政府支出乗数を求める

$$Y = C_0 + c (Y - t Y) + I + G$$

$$Y = \frac{1}{1 - c + c t} (C_0 + I + G)$$

$$\frac{\Delta Y}{\Delta G} = \frac{1}{1 - c + c t}$$

(租税が所得に依存する場合の政府支出乗数)

租税を所得に依存させると、ビルト・イン・スタビライザーが働く。その結果、経済が安定するため、以下の関係が成り立つ。

$$\frac{1}{1 - c} > \frac{1}{1 - c + c t}$$

(規制緩和の必要性)

政府による規制の重要性と規制緩和について学習する。さらに規制緩和の1つとしての民営化についても学習する。

規制は一般に2つ存在する。

1. 経済的規制：経済活動を円滑に行うために行う規制のこと。
2. 安全規制：生命を守り、安全に利用できるために行う規制のこと。

### 事例1 航空産業の規制緩和（規制緩和の成功例）

1980年代初頭、アメリカなどにおいて始まった規制緩和政策である。産業の活性化を狙って行われたものである。規制緩和以降、航空会社によるコードシェアやLCC(Low Cost Carrier)などが登場した。

(規制緩和前の政策) 45・47体制

国際線の競争排除（JALのみ）と国内ローカル線の統合（2ブロック化、各ブロック1社）の徹底により経営の安定化を図った。

	国際線	国内幹線	国内ローカル線
JAL	○	○	×
ANA	△ (チャーターのみ)	○	○
東亜国内航空*	×	△ (一部)	○

\*その後JAS（日本エアシステム）と名前を変えたが、2002年にJALと合併した。

航空産業には、参入規制、運賃規制、便数規制（これらは経済的規制）の3つがあった。さらに、安全性を高める為の技術面や運用面での安全規制（社会的規制）もあった。

(1986年以降の規制緩和)

- ①国際線の複数社制（JAL独占の緩和）
- ②日本航空の完全民営化
- ③国内線の複数社制（競争促進）

1991・1996年には同一路線同一運賃の廃止（1997年には規制の完全撤廃、2000年には法改正で完全自由化）、国内路線の新規参入を認める。1998年にはスカイマークエアラインズ・エア・ドゥが新規参入した。



(写真はスカイマークエアラインズ、ホームページより抜粋)

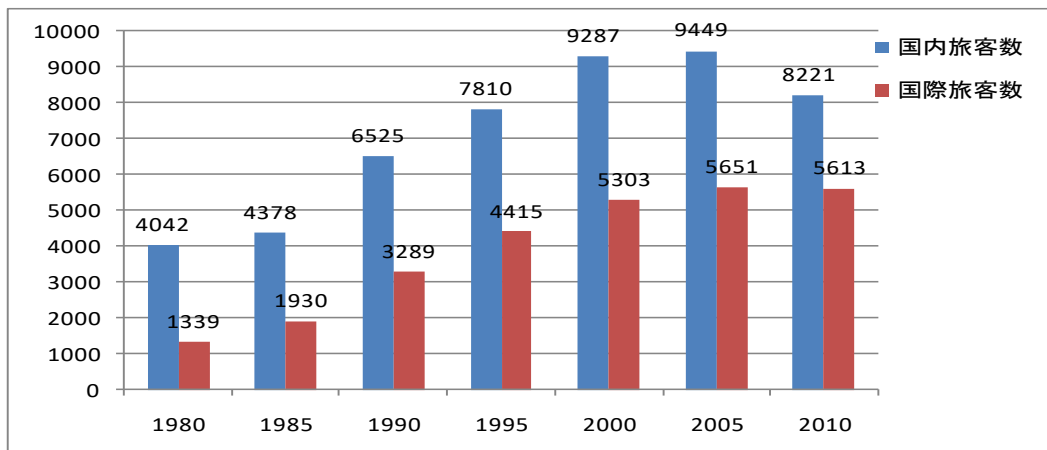


図 旅客数の推移 (単位は万人)

### (LCC の登場)

LCC (Low Cost Carrier) はアメリカの「サウスウエスト航空」に始まる。サウスウエスト航空の歴史は古く、1968年にアメリカ合衆国のテキサス州で誕生する。しかし、当時は航空の規制が厳しかったために LCC よりも単なる地方のローカル航空であった。

1980年代の規制緩和によりその存在感を高めてくる。ロー・コストの要因は以下のとおりである。

1. エコノミーのみの単一クラスの座席
2. エプロンでの中期時間を短縮・機材の有効利用
3. 旅行会社を通さないチケットの販売体制
4. 座席自由席
5. 使用機材の単一化
6. 人件費の削減

### (主な LCC 会社)

ライアンエアー (ヨーロッパ)

ジェットスター航空

エアアジア航空

春秋航空

Peach 航空



LCC のメリットは安いことであるが、デメリットは、荷物重量のチェックが厳しい、食事が有料、フライトキャンセルが多いなどがある。

日本では、アメリカやヨーロッパほど LCC が浸透していないが、この理由はなぜだろうか？

## 事例2 規制政策とタクシー業界（規制緩和の失敗例）

2002年に行われた規制緩和によって過剰参入状態が生じたため、2009年に再び規制を強化して参入を制限した。これは経済原則による自由な競争を期待したが、過剰な参入を一時的な混乱としてとらえることができないほどの労働者の雇用状態の悪化を招いたため、規制による調整へと回帰した。

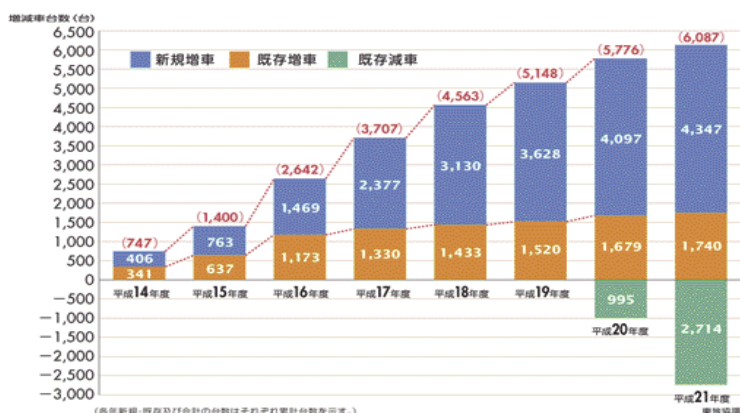
表 タクシーの規制緩和の概要（東京ハイヤータクシー協会ホームページより抜粋）

	規制緩和前	規制緩和後	2009年以降
新規参入	認可制（需給調整規制あり）	事前届出制	
最低保持台数	60台	10台	40台（特別区）
営業所・車庫	所有	リースでも可	
導入車両	新車のみ	中古でも可	

タクシーは参入が容易であることから、過剰な参入が起こった。

表 参入状況（国土交通省資料より）

年	総事業者数	法人事業者	個人事業者	車両数	事故数
1966	16756	6394	10362		
1986	54314	7237	47077		
1997	53147	6994	46153	258475	19776
2001	53285	7018	46267	259033	26052
2006	56374	10445	45929	273740	26704
2009	57055	12786	44269		



（東京ハイヤータクシー協会ホームページより抜粋）

### 事例3 国鉄の民営化（成功例）

（国鉄の歴史）

1949年（昭和24年）日本国有鉄道法施行（国鉄の設立）

1964年（昭和39年）東海道新幹線開通（国鉄初の赤字）

（1980年以降、単年度の赤字が1兆円を超えた）

1986年（昭和61年）過去最大の赤字を計上する（収入3.2兆円、経常赤字1.4兆円）

1987年（昭和62年）国鉄が民営化される（JR6社、JR貨物）

（民営化当初の借金は約37兆円）

（赤字の原因）

1. 道路整備による自動車の増加、空港整備による航空旅客の増加、トラックによる貨物郵送が増加
2. 国による値上げ幅の抑制（当時は鉄道料金は公共料金であった）
3. 労働者が40万人いた。
4. 国の規制によって不自由な経営が行われた。また責任の所在が不明瞭であった。

（借金の返済）

国鉄時代の長期債務は約37兆円あり、本州3社が14兆5000億円（当初11兆6000億円）を引き受けている（現在も返済中）。「国鉄清算事業団」（1998年に解散）の解散時においてほぼ全額が残ってしまったため、現在は税金（たばこ特別税など）で返済している（23兆円を60年間かけて返済予定）。

（民営化後）

1. 2005年JR7社の経常利益：約5000億円（法人税の納付額2400億円）
2. 職員数の削減（1965年41万人→1987年28万人）
3. 運賃の据え置き（3島会社は1度6.6%の値上げあり）（2回の消費税の値上げは除く）
4. 事故の減少（1988年900件→2005年450件）
5. 飲食、ホテル、旅行業などへの進出

JR各社	営業収益	営業費用	営業利益・損益
JR北海道	75664	117131	▲41467
JR東日本	2057300	1647300	409900
JR東海	1306600	831100	475400
JR西日本	890900	778900	112000
JR四国	25990	37543	▲11552
JR九州	163299	177349	▲14049

JR各社	営業収益	営業費用	営業利益・損益
JR北海道	-	-	-
JR東日本	2867100	2379300	487800
JR東海	1672200	1165600	506500
JR西日本	1350300	-	139700
JR四国	-	-	-
JR九州	354800	345700	9000