



高速道路「無料化」で地方の活性化を図れ

シンクタンク「山崎養世事務所」代表
山崎養世



パブルの処理がすみ、小泉改革を経験したはずの日本経済は依然として低成長である。衰退の最大の原因は、過去の繁栄の方程式にしがみついて、東京中心の経済から、地方が自力で成長する経済に転換してないことだ。世界の変化に適応して国土の利用法を変えないから、国力の低下に歯止めがかからない。

80年代までの日本は、もの作りナンバワン国家だった。世界中から一番安い原材料を買い、太平洋ベルト地帯で、安くて優秀な製品に加工し、輸出して外貨

さ、センス、快適さ、などの文化を、経済に変えていくことに成功したのだ。かくして、世界中がヨーロッパのものを争って求め、ユーロは上昇した。

欧米諸国の変身を支えたのは、片田舎でも都会に負けない生活や仕事ができるインフラの整備だった。金融やITはもちろん、航空と鉄道、そして、無料か低料金の高速道路網が、地域格差の少ない国土を支えている。

日本は、アジアの大国の中では唯一、欧米型の経済成長ができる国だ。技術と文化両面での地方発の経済

しかし、交通が、地方の発展による経済成長を阻んでいる。大都市圏以外の地方の交通は、ほとんど道路しかなく、不便でコストが高い。

ーザーの税金で高速道路の借金を返すに過ぎないのだ。高速道路無料化が実現したときの、地方を中心とした経済効果はいうまでもない。まず、交通と物流のコストが大きく下がり、幅広

を稼いだ。その中心が東京だった。

稼いだ富は、「国土の均衡ある発展」の政策によって、全国に再配分された。橋や道路が作られ、学校や病院が整備され、年金や福祉がいきわたった。若者たちが出て行った農村も、暮らしは豊かになった。こうして一億総中流社会が出来上がった。

しかし、いまや、製造業世界一は中国だ。さらに、インド、ベトナム、東欧などの諸国も外国企業の製造基地になった。豊富な労働力と広い土地が、安く使え

立国が可能だ。技術や特許の水準は世界一を争う。日本発の新技术を持つ巨大企業ができてしまった。不思議はない。

しかも、伝統工芸品など職人のもの作りの腕では世界一だ。また、日本人は世界のあらゆる料理を最高に巧みに作れる唯一の民族だ。日本の田園産業も、壮大な可能性を秘めている。日本の食材は世界トップクラスだ。日本列島ほど変化に富み、美しい国土は世界でも珍しい。日本中が、世界の歴史と文化を貯蔵する冷凍庫でもある。文化大国だ。インフラもある。

難しているのに、高速道路はガラガラだ。結果として高速道路と一般国道の二重投資が続く。

高速道路を無料にすれば、いまある高速道路が活用される。さらに、料金所がなくなれば、多くの新しい出入り口を料金所よりはるかに安く造れる。一般道路との接続が改善されれば、既存の道路システムの輸送力

らう。さらに今後は、地域に道路予算を配分し、予算を余らせた地方は道路以外の目的でもその予算を使えるように、競争と効率化の原理を持ち込むことだ。環境対

るからだ。

そうなると、多くの日本企業も、生産と販売の中心を、人口が減る日本から、海外に移した。空洞化だ。国内に残った企業も、人件費を削るために非正規雇用を増やし、正社員との格差が生まれた。一方、財政は大幅に悪化し、地方への所得の移転は減り続け、地方経済は縮小している。

国民と企業の共存共栄、というジャパン・アズ・ナンバワンの姿は失われた。ところが、これだけ経済の空洞化が進んでいるのに、日本経済は、既存の大企業

が高まり、新しい道路の建設は少なくてすむ。無駄な道路建設も減るはずだ。無料化が実現しなかったのは、道路公団が民営化された後も、43兆円もの借金を抱えているからだ。

民営化といながら、政府の計画では、2020年度までさらに20兆円の借金をして高速道路を作る予定だ。借金を返済し終わるのは、2050年と予定されている。

しかし、その返済計画は大変危険だ。想定している金利が低いのだ。今後40年余りの平均金利が政府の想定する金利を上回れば、損失は国民負担になる。たとえば、平均金利が年率で7%になれば、国民負担は50兆円を超える。今後の世界のインフレの進行を予測すれば十分にある。もちろん世界一高い通行料金を取り続けた上の負担だ。

こんな理不尽なことが起こりえるのは、民営化を唱えながら、道路公団の借金は、日本高速道路保有・債務返済機構なる新たな独立行政法人に「飛ばし」ただめだ。この法人は職員が1

策や安全対策、鉄道などほかの目的にも、予算を配分すべきだ。ガソリン税をすべて道路に使う時代ではないのである。道路政策を変えれば、日本経済の変化の第一歩が踏み出せる。

と東京に依存し続けている。時価総額で上位50社に入る日本企業のうち、38社が東京に本社を置く。だから、税金などが東京をはじめとする一部の大都市圏に偏っている。新しい大企業は生まれない。その上位50社のうち、過去30年以内にかから新しく生まれたのは、ソフトバンク1社しかない。

80年代の欧米諸国も、同様の空洞化の危機にあった。日本企業との競争に負けて、多くの企業は破綻するか、外国に出て行った。しかし、現在、アメリカはむしろ、ヨーロッパ経済も復活して

00人以下のペーパーカンパニーだ。資産があるといつても、高速道路が売れるわけではない。つまり、巨額の借金の金利が上昇して損失が出たら返済不能になり、国民負担になるしかないのだ。これが道路公団民営化の実態だ。

解決する方法は、超低金利のいま、道路公団から引き継いだ危険な借金を返済することだ。その財源は十分ある。ひとつは、小泉元首相が余っているといったガソリン税などの道路特定財源だ。年間2兆6000億円の暫定税率分の一部を充てれば、十分に返済できる。また、霞が関の埋蔵金といわれる財政の剰余金を充てることもできる。余っている金で、一方の借金の返済を行うだけの話だ。

高速道路無料化に税金をつぎ込むな、という批判は的外れだ。もともと、高速道路ユーザーはガソリン税などを負担している。

ところが、その税金は高速道路には使われず、一般道路の建設に使われてきた。その上で、税金を取られていくのだから、高速道路ユ