

POLITICS

不毛な「ガソリン国会」の論争

高速道路無料開放に勝る方策なし

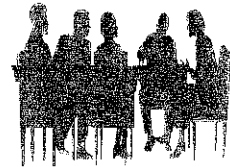
山崎 養世

(シンクタンク山崎養世事務所代表)

揮発油（ガソリン）税など道路特定財源の暫定税率をめぐる「ガソリン国会」が開会中だ。ただ、残念ながら、不毛な論争が続いている。

政府・自民党は、予算を人質に取る作戦に出ている。すなわち、ガソリン税などの暫定税率を維持しないと四月から地方政府の財源に穴が開く、だから、暫定税率を認めろ、というのだ。

しかし、四月から暫定税率が切れてしまうことは、十年前から分かっていたことである。暫定税率が今後も必要なのか、不要なのか、必要だとすると、これまでのように道路に使うべきなのか、広くほかの用途にも使えるようにするのか——などを議論する時間は十分にあつたはずだ。それをこれまでサボっておいて、直前になって、びつくりしたように四月から金が足りなくな



ると言っている。

民間企業なら考えられないことだろう。向こう十年間の大きな金の使い方といった大事なことを決めるための議論は、二、三年前から始めるものではないだろうか。もし、「四月からお金がなくなると困りますからとにかくお金をください」と言う事業部長がいたら首になるだろう。

道路特定財源は権力の源泉

もちろん、政府・自民党が、こんな間際になって提案するのは、議論をさせないためなのは明白だ。なぜなら、道路特定財源こそ戦後政治のビジネスモデルであり、権力の源泉だからだ。

道路特定財源導入当時の一九五二年に道路整備費はわずか二百億円しかなかった。戦後の焼け野原になった日本が国土を復興



民主党のガソリン値下げ隊結成式

し、経済を発展させるために全国に道路を造るには、とうてい足りない額だ。そこで、ガソリンに掛かる税金をすべて道路整備に使う、という「臨時措置法」ができた。当時、あらかじめ税金の用途を特定する「目的税」は財政の原則に反する、政府の予算編成権を奪う、憲法違反だ、などという反対が当然、あつた。しかし、道路がなければ日本の発展は望めない、日本人が腹いっぱい食べられるようにならない、という真剣な訴えにより例外的に認められた。

ところが、道路予算が足りないときの臨

時措置だったはずの道路特定財源は、その導入から五十六年がたち、年間八兆円もの金が一般道路と高速道路の建設に使われるようになった今でもそのままだ。

「自民党株式会社」は、年間八兆円の収入を死守しようとしている、と考えれば分かりやすい話だ。何といても権力の源泉だから、いかに道路に金が掛かるか、いかに道路が必要か、という説明が繰り返される。予算の最大化が目的だから、外国や民間の工事に比べてはるかにコストが高く工期が遅いことは自民党にとっては何の問題にもならず、従ってそのことについてまともな説明もあるはずがない。

一方、民主党の、「ガソリンを値下げしろ」という主張はポピュリズム以外の何物でもない。環境問題を議論する北海道洞爺湖サミット（主要国首脳会議）の議長国である日本が、「今年ガソリン税を下げました」と言つて、世界が納得するだろうか。環境を大事にする欧州では、日本より高いガソリン税を取っている国が多い。ガソリンが高いことが、限りある石油資源の消費抑制につながり、環境問題への対応を進める力を高めることになるのだ。

その意味では、日本のガソリン税が高い、

とは言えない。問題は、ガソリン税などの道路財源のほとんどが、相変わらず新しい一般道路を造ることに使われていることだ。だとすれば、民主党が主張すべきことは、ガソリンの値下げではなくて、ガソリン税の使い道を変えることだ。ガソリン税の一部を環境対策に支出することは当然のことではないだろうか。

また、自民党がつくり上げ、今となっては機能しなくなった東京中心の経済からの脱却のためにガソリン税などの道路財源を使つてもよいだろう。

八〇年代までの日本の繁栄の方程式はこうだ。世界中から安い原材料を買い、東京を中心とする太平洋ベルト地帯で安くて高品質の製品を作り、それを輸出して外貨を稼ぐ。その富は「国土の均衡ある発展」の政策に従つて全国に再配分する。橋や道路が造られ、学校や病院が整備され、福祉も充実する。だから、都会に出る若者も地方に残される高齢者も皆豊かに暮らせる――。

しかしその方程式は、中国など労働コストも土地も安い国々が世界の工場としての機能を果たすようになり、もろくも崩れ去った。多くの日本企業は、人口が減る日本を見限つて、生産と販売の中心を日本から

海外に移した。国内に残った企業が人件費を抑えようと非正規雇用を増やしたために、正社員との格差が生まれた。経済は長らく低成長のまま、税収は伸びない上に国債残高は毎年のように増え続けている。財政は大きく悪化し、地方への所得移転も減り続けている。経済界も財政負担を軽減したいから小さな政府に大賛成だ。トヨタ、キヤノン、商船三井、小松製作所といった業績好調な大企業では、海外での売上比率が七〇八割を占める。国民と企業の共存共栄という「ジャパン・アズ・ナンバーワン」の姿は失われてしまったのだ。

地方に活路求めた欧米

それにもかかわらず、日本経済は東京の一等地に本社を置く歴史の古い大企業に依存し続けている。株式の時価総額で上位五十社に入る日本企業のうち、三十八社が東京に本社を置いている。だから、税収などが東京をはじめとする大都市圏に偏っている。しかも、その上位五十社のうち、過去三十年間に一から新たに生まれたのはソフトバンク一社にすぎない。

八〇年代の欧米諸国も、今の日本と同様、空洞化の危機にあった。日本企業との競争

に負けた多くの企業が破綻（はたん）するか、海外に出て行かざるを得ない状況に陥った。しかし、その後、米国はもちろん欧州の経済も復活した。この復活に共通しているのは、大都市だけでなく地方にも、都会だけでなく田園にも、新しい成長を求めたことだ。

米国では、今や、ダウ平均が採用している三十社のうち、ニューヨーク市に本社を置くのは六社しかない。さらに、マイクロソフト、グーグル、ウォルマートなどの新興企業は、ほとんどがニューヨーク以外から生まれた。

欧州では、大企業以外にも、農業、観光、健康関連、リゾート、グルメ、環境などの多くの産業が田園から生まれ、成長した。スローフードがブームになり、イタリアでは農園に泊まる旅が人気だ。ブドウの搾り汁が高価なワインやバルサミコ酢に変わり、トスカーナなどの別荘はすさまじく値上がりした。時計、宝飾品、ファッションやスーパーカーなども地域の伝統に根差している。

歴史や伝統、昔ながらの生活習慣を大事に守り、美しさ、おいしさ、快適さ、ファッションのセンスといった、その土地その

土地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、世界中が欧州の物を争って求め、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（情報技術）はもちろん、航空と鉄道、そして無料か、わずかな料金を払えば誰でも使える高速道路網が、地域格差の少ない国土を支えている。

日本は、歴史、文化的背景、風光明媚な国土に加えて、製造技術やレストランの質の高さ、さまざまな伝統工芸品の匠（たくみ）の技などを考えると、欧州のような田園から産業を興し、経済の復活を遂げる素地は十分にある。しかし、それを阻んでいるのは地方における交通の不便さだ。地方の経済が、交通が便利になることだけで元気になるわけではないが、少なくともそれくらいは整っていて当然だろう。では、地方の交通を今より飛躍的に便利に、しかもコストを掛けずにできる最も簡単な方法は、何だろうか。

今、借金を返済せよ

それが、高速道路の無料開放だ。現在の

政府の計画では、二〇五〇年までに借金を返して高速道路は無料開放されることになっている。しかし、四十年以上も待たなくとも、今の時点でその借金を国が国債を発行して肩代わりすれば、借金を返済するために例外的に料金を取る理由はなくなるから高速道路は無料にできる。

低金利の今、十年と二十年中心の固定金利の国債で国が旧道路公団の借金を肩代わりすれば、現在政府が想定している今後四十年以上の長きにわたって平均年4%で借金をするよりはるかに金利負担は減る。さらに言えば、政府が想定するより平均金利



首都高速道路・都心環状線

PANA

が高くなった場合、例えば年7%まで上昇すると、五〇年には、借金は返済できるところか、残高が五十兆円を超えてしまう。

日本人は低金利に慣れ切ってしまっているが、今後の世界のインフレの進行を予測すれば、あり得ないことではない。今のうちに借り換えをすればその心配はなくなる。その返済原資に、年間二兆六千億円にも上る暫定税率分の一部を充てれば、国の借金は三十年もあればすべて返済できる。

高速道路の利用者から料金を取らないのは、受益者負担に反する、不当利益だという意見もあるが、それは的外れだ。なぜなら、高速道路利用者は既に、年間二兆円近くものガソリン税などの税金を払っているからだ。それが、一般道路の建設に流用されていって高速道路に使われていない上に、料金まで払わされている。逆に言えば、一般道路しか使わない人は、高速道路利用者が負担した分の税金も使って建設された一般道路を、自分は十分な負担もせず利用しているわけだ。

政府の計画のままだと、国営のペーパーカンパニーと言える日本高速道路保有・債務返済機構なる組織は、今後二十兆円もの新たな借金をして今まで通り高速道路を造

り、修繕することになる。そして、五〇年までの平均金利が年4%にとどまるという想定が崩れれば、巨額の国民負担が発生する。

今、高速道路の無料開放を実現することは、将来の新たな借金や金利上昇のリスクをすべて断ち切ることを意味する。それだけではない。国土交通省の発表によれば、通行料金が低いばかりに、全国の高速道路の65%が、無駄になつている。並行している国道は混雑しているのに、料金が低い高速道路は使われないのだ。巨額の費用を掛けて、使われない道路を造るとは、何とももつたいない話だ。これこそ、費用と資源の無駄遣いだらう。

通行料金を取らなくなれば、高速道路の利用者は増える。料金所が必要なくなるので、料金所渋滞もなくなる。そして、欧米並みに出入り口の数を増やせば、一般道路との接続も良くなるだらう。このようにして、今ある高速道路と一般道路の両方が使いやすいくなり、輸送力が上がれば、新しい道路を造る必要性は大きく減るだらう。そうなれば、税金の無駄遣いが減り、その分、年金や教育に回す予算が増やせるはずだ。それが嫌だという人々は、税金の無駄遣い

で得をする人々だらう。

ガソリン値下げより得

中には、高速道路がただになるより、民主党の主張のように、ガソリンが一円当たり二十五円安くなった方がいい、という人もいるだらう。でも、高速道路がただになる方が実はお得なのだ。簡単な計算をしてみよう。

五十キ離れた所に自動車で行くと仮定する。高速料金の基本は、一キについて二十五円だ。高速道路を利用すれば、今は通行料金が千二百五十円掛かる。高速道路が無料開放されれば、それがただになる。運転時間は、時速七十五キで走れば四十五分くらいで済むだらう。掛かるのはガソリン代だけだ。高速道路は燃費が良いので、一キで十キ程度走れる。ガソリンは五リで済むから、一リ百五十円として、ガソリン代は七百五十円だ。

一方、高速道路の無料開放が実現せずに、ガソリン税が一リ当たり二十五円安くなつたら、どれだけコストが掛かるだらうか。そのときは、高い高速道路は使わない。一般道路を五十キ走ることになる。時速四十キで走つたとして一時間十五分かかる計算

になる。ガソリンはどのくらい使うだろうか。信号待ちや一時停止も多いだろうから、燃費は低下する。仮に、高速道路より三割燃費が低下すると一辺当たり七キロとなる。その場合、五十キロ走るのに七・一辺のガソリンを使う。ガソリンが一辺百二十五円に値下がりしているとすると、八百九十円掛かる。

このように、ガソリンが値下げされなくてもガソリン代が安くなることもあり得るのだ。でも、考えてみれば当たり前の話だ。高速道路は、交差点も信号もなく、渋滞もはるかに少ないから、一般道路よりも燃費が優れているからだ。高速道路が無料開放されて、料金所がなくなればさらに高速道路の渋滞は減り、目的地まで、最短時間、最少のガソリン消費で行けるようになるだろう。

特定財源使い無料開放を

高速道路が無料開放されれば、道路予算の無駄遣いがなくなるだけでなく、ガソリンの無駄遣いも減るのだ。日本が環境立国を目指すのであれば、ガソリン税は今のままで、その使い道を高速道路の無料開放や環境対策に変えていくべきだ。そして、道

路財源全体の見直しを行い、自動車ユーザーから得た税金を地方に道路財源として配分する。道路の建設などに掛かる費用を節約した地方は、その分を年金や教育など他の目的に使えるように、競争と効率化の原理を持ち込んではどうだろうか。それこそが道路改革の名に値するのではないか。

ガソリン税の暫定税率分を使って高速道路の無料開放が実現すれば、「三方一両得」だ。

自動車ユーザーは、金と運転時間が節約できる。国と地方は、財源が確保できる。一般道路を走るよりガソリンの消費が減って、その分、地球環境にはプラスだ。もちろん、地方を中心とした経済効果は言うまでもない。交通と物流のコストが大きく下がり、幅広い産業にメリットが生まれる。ビジネス、通勤、買い物、レジャーの範囲も広がるだろう。小さな動きがだんだん大きくなり、人も企業も地価の高い大都市からコストの安い地方に移る流れができるだろう。

高速道路の無料開放こそが、今のまま道路を造り続けるよりも、ガソリンを値下げするよりも、納得のいく解決策ではないだろうか。

(時事通信「時事トップコンフィデンシャル」より)