

上 啓 筆 一

山崎 養世

シンクタンク山崎養世事務所代表



戦後日本のビジネスモデルは、1980年代まではよく機能していた。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優秀な製品に加工し、輸出して外貨を稼いだ。その中心が東京だった。稼いだ金は「国土の均衡ある発展」の政策によって全国に再配分され、一億総中流社会が出来上がった。

しかし、いまや多くの日本企業が、生産と販売の中心を海外へ移し、空洞化が進んでいる。それなのに、

日本経済は高度成長期と変わらず、既存の大企業と東京に依存し続けている。日本の時価総額で上位50社の企業のうち、38社が東京に本社がある。だから、税金などが東京など一部の大都市圏に偏ってしまい、新しい大企業が生まれにくいのだ。

1980年代に日本企業との競争に負けた欧米諸国も、いまの日本と同様に空洞化の危機にあった。しかし、いまは見事

に復活している。これらの国々に共通しているのは、大都市や都会だけでなく、地方や田園に新しい成長を求めたことだ。

アメリカでは、ダウ平均採用の30社のうちニューヨーク市に本社を置くのは、いまや7社しかない。ヨーロッパでは、大企業以外にも農業、観光、健康、リゾート、グルメ、環境などの多くの産業が田園から成長した。歴史や伝統、昔ながらの生活習慣を守り、美、おいしさ、センス、快適さといった文化を、経済へ変えていくことに成功したのだ。

そのような欧米諸国の変身を支えたのは、金融、IT、航空、鉄道、そして「無料もしくは低料金的高速道路網」というインフラだった。

日本は、少年期の国のかたちを変え、欧米型の経済成長モデルへ転換すべきときに来ている。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では、交通手段はほとんど車しかないのに道路が不便でコストが高い。せっかく作った高速道路も料金が高いために使われない。全国的高速道路の65%で

高速道路無料化で日本が変わる

は、並行する国道は混雑しているのに、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。

一方、道路公園が民営化されても、高速道路の借金はまだ40兆円も残っている。政府は2050年までに借金を完済し、高速道路を無料開放するとしているが、その計画は今後2050年までの平均金利が4%を上回らないことを想定しているのだ。実際の金利がそれ以上になれば、損失が発生し国民が負担しなければならなくなる。仮に、平均金利が年率で7%になれば、国民負担は50兆円を超える計算だ。

この借金爆弾と高くて使えない高速道路の問題を、同時に解決できる方法がある。それは、国がその借金を引き受けて、毎年の道路財源で返済していく方法だ。低金利のいま、長期の国債を固定金利で発行することで今後の金利上昇のリスクはなくなるし、高速道路の借金がなくなるということは、高速道路料金を取る理由がなくなることを意味するから、2050年までも待たなくても高速道路は無料開放できることになる。

道路を変え、税金の使い方を変えれば、日本経済の変化の第一歩が踏み出せる。

*このコーナーは隔週で掲載します