

地域の針路を問う

—瀬戸大橋の現状をどうみるか。

宝の持ち腐れだ。苦勞してせっかく素晴らしい橋を造ったのに、通行料金が高くて活用されていない。しかも地元負担である。こんな恥ずかしいことはない。無料にすれば、兩岸に経済効果が生まれる。本来そのため造ったはずだ。瀬戸大橋は「もったいない」の象徴ではないか。

—瀬戸大橋だけでなく全国の高速道路の無料化を主張している。

全国の高速道路の65%、約五千キロは十分活用されていない。高速道路は料金が高くてからがらなのにも、並行している一般道路は混雑している。高速道路を無料化し、出入り口を多く設ければいい。

第4部 大橋を生かせ 識者に聞く③

い。すると瀬戸大橋や山陽自動車道だってもっと使えるようになる。新しい道路を造らなくても済み、道路予算を減らせる。財政再建でき、経済活性化にもなる。

—無料化すると大都市の高速道路は渋滞が激しくなる。

だからこれ以上混雑させないよう、首都高速や阪神高速は有料でいい。今まで何でも東京優先でやってきたのを逆転させる。

地方に活力が生まれ、東京一極集中の是正にもなる。瀬戸大橋など三本の本四連絡橋が無料になれば、相乗効果もあって関西まで含めた巨大な瀬戸内経済圏が生まれるだろう。

氏世養 山崎 シンク代表 民間タ



やまぎき・やすよ 1958年生まれ、福岡県出身。米カリフォルニア大ロサンゼルス校でMBA取得。ゴールドマン・サックス投信社長などを務めた後、シンクタンク山崎養世事務所を設立。著作「日本列島快走論」「道路問題を解く」などを通じて高速道路無料化を提唱する。

「もったいない」の象徴

道路財源の範囲で造れば円ある道路特定財源の暫定税率分の中からも十分返済できる。三十年もあればいい。これほど簡単な係四公団を民営化したことではない。「政治家独立行政法人の日本高速道路保有・債務返済機構(機構)が引き受けた。将来、金利が上昇すれば通行料金による返済が追いつかなくなり破たんする。結局、巨額のツケが国民に回る。金利の安い今が返済のチャンスだ。

—返済の方策は。機構の民間からの借金は全体の割に満たない。一方で道路特定財源の暫定税率を無くすという。どこへ財源を求めらるのか。ガソリンを一円二十五円下げるよ金一キ二十五円を無くした方がよほど自動車ユーザーに恩恵がある。

—高速道路建設の仕組に、制度を変えないのはおかし。日本の道路投

資額は高速道路まで含め年間約八兆円で、英仏、なばかな話はない。今後が返済すればいい。道路予

算や、年間二兆六千億

代の制度の名残だ。道路予算が潤沢になったの
通行料金が高くて活用されていない瀬戸大橋は宝の持ち腐れ。無料化すべきだ