

# 道路を問う

## 高速無料化の是非

私は二〇〇二年に高速道路無料化を提唱しました。メリットよりも、実は(旧日本道路公団等の)借金を前倒して返済をしないと、大変なことになるという観点からでした。借金を前倒し返済すれば、料金を取る根拠がなくなるので、結果として無料になるのです。返済の財源はあります。首都圏まで無料にすると、渋滞がひどくなってしまいますので、首都高速と阪神高速は有料のまま残します。すると借金は二十七兆円くら

シンクタンク代表 山崎養世氏



やまざき・やすよ 1958年生まれ。福岡市出身。東大経済学部卒。大和証券、ゴールドマン・サックス投信社長などを経てシンクタンク「山崎養世事務所」を設立。高速道路無料化の提言は民主党のマニフェストに採用される。「道路問題を解く」など著書多数。

# 地方の経済発展に

◇1◇

いになります。そうしておいて借金はま

ず資産で返し、サービスエリアやパーキングエリアの周辺を自治体と一緒に商業地や住宅地として開発して

売却します。あるいは、民営化会社を不動産開発会社にしたり株を上場して売却することがあります。霞が関の埋蔵金の中に財政投融資の金利変動準備金

に、ほとんどが一般道路に使われているので、これらで返済の多くは賄えます。無料化すれば、無駄な一般道路の建設がストップします。下道の渋滞が大きく減り、一般道の渋滞対策費が年間五千億円くらい減ります。高速も道路予算の範囲で造るので、当然、無駄な建設は抑制され、交通事故も排ガスも減ります。

また、料金所はいらないので出入り口が簡単にでき、一般道との接続が非常によくなります。そうして出入り口に近いところから、農林水産、観光、ショッピング、医療など、いろんなビジネスが生まれます。地方が無料で都会が有料になれば、どんどん地方に経済が移るでしょう。大都市集

中から地方でも豊かに生活できるようにあります。要するに、今ある高速道路を有効利用しようということ。料金が高過ぎて使わないのを放置しておいて、新しい道路を造るのはおかしい。無料にしてフル活用すれば、本来に必要な道路の量が見えてきますね。

◇ 政府の追加経済対策に盛り込まれた高速道路の「週末千円乗り放題」。以前から無料化を主張してきた民主党は「似て非なる愚策」と対抗する。いずれも巨額の公的資金投入が必要だが、効果はどこまで見込めるのか。年末の予算編成を前に識者らに聞いた。