

シンクタンク山崎養世事務所代表  
**山崎養世**

Yasuyo Yamazaki  
1958年生まれ。東京大学経済学部卒業。UCLA経営学修士号(MBA)取得。ゴールドマン・サックス投信社長などを経て2002年より現職。『大逆転の時代』(講談社)、『道路問題を解く』(ダイヤモンド社)など著書多数。

# 高速道路の無料化は 財源や環境問題なしに実現可能

高速道路の無料化の財源に税金を充てるのは、受益者負担の原則に反するのか。渋滞を招き、環境悪化を招くのか。公的部門の増大に戻ってしまうのか。一連の無料化批判に、提言者が反論する。

民主党が今回の衆議院選挙でマニフェストに採用した「高速道路の無料化」に対して、さまざまな批判がなされている。筆者が高速道路無料化を提唱したのは二〇〇二年であり、民主党が最初にマニフェストに採用したのは〇三年だが、いまだに高速道路無料化に対して、基本的な事実を無視した批判が繰り返され、マスメディアはその影響を強く受けている。

日本経済にとって重要なテーマだけに、それらの批判に対して反論を示すとともに、今後進むべき方向を提示したい。

第一に、「高速道路を無料化する

ために一般国民の税金を充てるのは受益者負担の原則に反する」という批判について論じよう。

結論からいえば、後述するようなかたちで高速道路ユーザーが負担している年間二兆円の税金を、年間一・三兆円の高速道路無料化の財源(主に過去の建設費の借金返済分)として充てればよい。

どういうことか。高速道路ユーザーが払う巨額の税金はこれまで、ゆがんだ道路政策によって、高速道路の財源に使われず一般道路の建設に流用されてきた。受益者負担の原則からはずれてきたのだ。そのうえで、高速道路ユーザーは

年間二・三兆円もの世界一高い通行料金を払っている。高速道路ユーザーからの二重取りである。この二重取りをやめれば、高速道路無料化は実現する。

具体的に説明しよう。現在、クルマの保有者は、クルマを取得する段階で自動車取得税と消費税、クルマを所有している段階で自動車税や自動車重量税、クルマを走らせれば揮発油税(ガソリン税)、地方道路税、軽油引取税、石油ガスなどの消費税を支払っている。その金額は九兆円に達する。

高速道路の利用率を見ると、トラックなどの営業車両は、その輪めに国会の調査も及ばない。

役員も、東日本高速道路会社、中日本高速道路会社、西日本高速道路会社を合わせて二五人いるうちの一人は元役人の天下りだ。ファミリー企業も公団時代と変わらず健在だ。

つまり、確かに道路四公団はなくなつたが、その実態は高速道路会社が生まれた今も変わらない。今後、高速道路六社は本来の民営化を目指し、保有しているパーキングエリアやサービスエリアの不動産を開発・売却するか、真に民間の経営者により、不動産会社として生まれ変わる道を探るのが最良だと思う。

高速道路を無料にして出入り口を増やせば、どこからでも行き来ができるようになるので、保有不動産の価値は上がるだろう。政府が保有株式を民間に放出し、本来の民営化が実現でき、かつ、高い株価が付くことも期待できる。そういう計画ができれば、高速道路会社で働いている人が継続して雇用されることも十分に考えられる。

**第**三の批判に、「高速道路が無料になると交通安全や環境に悪い影響が出るのではないか」というものがある。しかし、実際は、一般道路に比べて、高速道路上の交通事故は同

送量のおよそ五〇%について高速道路を利用し、乗用車は一〇%程度である。営業車両と乗用車の台数と平均的な税額から換算すると上記九兆円の自動車関連諸税のうち、四分の一程度つまり年間二兆円の税金を高速道路ユーザーが負担しているといえる。

ところが、この高速道路ユーザーが負担している税金は、高速道路の建設・維持や借金返済には使われず、もっぱら一般道路に使われてきた。だから、そのぶんの税金を高速道路の無料化の財源に充てることは理にかなっている。これこそ、受益者負担の原則に合致している。

繰り返すが、高速道路ユーザーは、負担した税金を自分たちが使用し距離数に対して一〇分の一以下と格段に少ない。交差点も歩行者もないからだ。高速道路無料化により、一般道路から高速道路に自動車交通がシフトすれば、交通事故全体は減るだろう。

渋滞の問題については、無料化をすると混雑がひどくなる首都高速道路や阪神高速道路は無料化せず、そのほかの路線でも割引実験をして、渋滞がひどくなるころは料金徴収を継続することを決めればよいと考える。首都高速と阪神高速で料金を取れば年間四二〇〇億円程度の収入になるので、それは無料化の財源として、または、これからの道路建設・維持に充てればよいだろう。

また、全国的には、渋滞する一般道路から高速道路へのシフトが起こり、渋滞は減少する。さらに、料金所をなくし、出入り口を増やせば、一段と渋滞が減って燃費がよくなるから排ガスは減るだろう。次代の自動車社会を見据えた政策も不可欠だ。石油消費を抑えるために電気自動車や普及させ、交通事故が起きないような衝突回避自動運転技術を整備するなど、今はガソリンがいらなくて事故もない高速道路と自動車社会を世界に先駆けてつくっていくような国土交通政策が必要だ。



う高速道路の整備に回してもらえず、これまでずっと年間二・三兆円に上る世界一高い通行料金を支払われ、まさに二重取りされてきたのである。したがって、高速道路無料化は、税金と料金の二重取りというゆがんだシステムを本来の姿に戻すことなのだ。

また、無料化の財源を考えたとき、新たな国民負担を強いる必要がないことを強調したい。たとえば、高速道路を無料化すると、コストは一年間に九一〇〇億円増えると試算される(内訳: 高速道路建設費が六五〇〇億円、高速道路維持費が二六〇〇億円)。しかし、その一方で年間九九〇〇億円のコストが削減されると試算されている(内訳: 地方への無利

子貸付制度の廃止二〇〇〇億円、高速道路料金引き下げ等に対する高速道路債務軽減に要する費用二五〇〇億円、道路関連施策の廃止一五〇〇億円、一般道路の渋滞対策費の削減可能分四九〇〇億円)。差し引き、八〇〇億円のコストダウンだ。

さらに、高速道路無料化による経済効果は、国土交通省の国会答弁では七・八兆円とされているから、それによる増収も期待できるのだ。