

# 日本列島快走論

高速道路をタダにして  
現代の楽市楽座を！



山崎 養世

2003年9月

# 目 次

## 高い日本の高速道路

### なぜ日本の高速道路は高いのか

- 基本的な考え方
- 30年前に反故にされた約束

### どうすれば無料化できるのか

- 無料化の方法案
- Q: 国の借金が増えるのか？
- Q: 国債の発行は可能か？

### 無料化すれば何が起こるのか

- 無料化が実現するもの
- Q: 渋滞が増えるのではないか？
- Q: クルマ社会が行き過ぎるのではないか？

### まとめ

ご参考) 道路関係四公団民営化推進委員会の問題

# 諸外国では「高速道路はタダ又は安い」

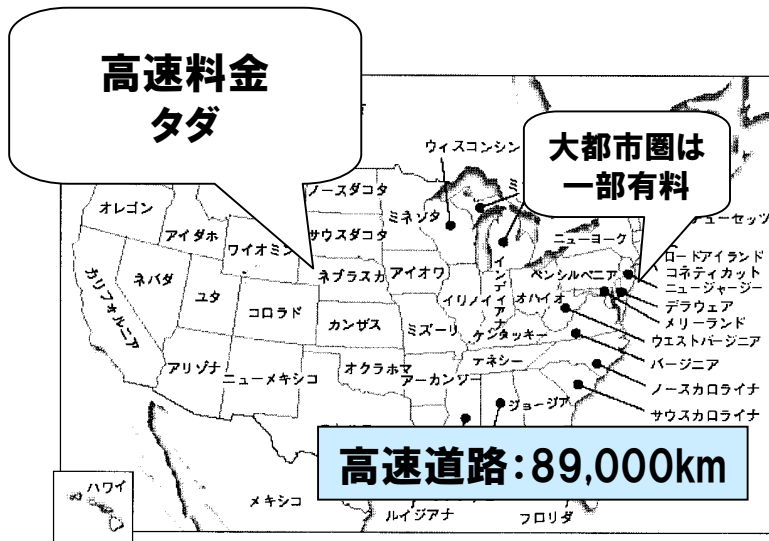


国民の移動コストを下げて、都市部と地方の交流を活発化

\* EU統一による域外からのトラック通行への対策。12トン以上の大型トラックにバウチャー購入義務付(875円/日)  
注: フランス、イタリアの換算レートは98年1月現在。

# 日本の高速道路は高い上に不便

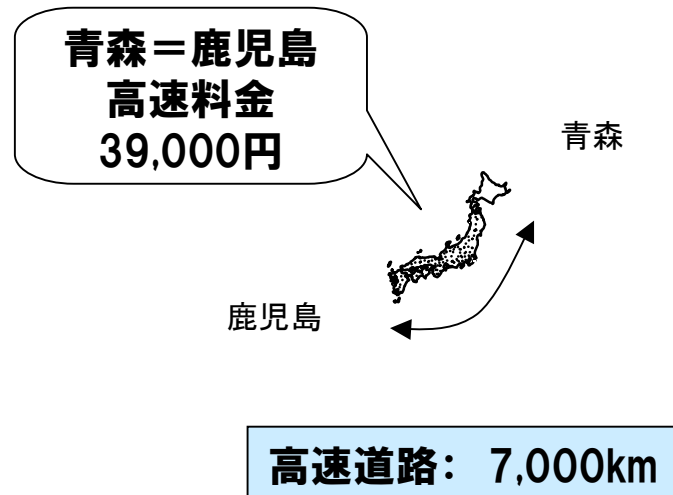
アメリカ



出入口が多く、生活圏に密着

- 出入口数: 約27,000
- 出入口間距離: 平均3.3km

日本

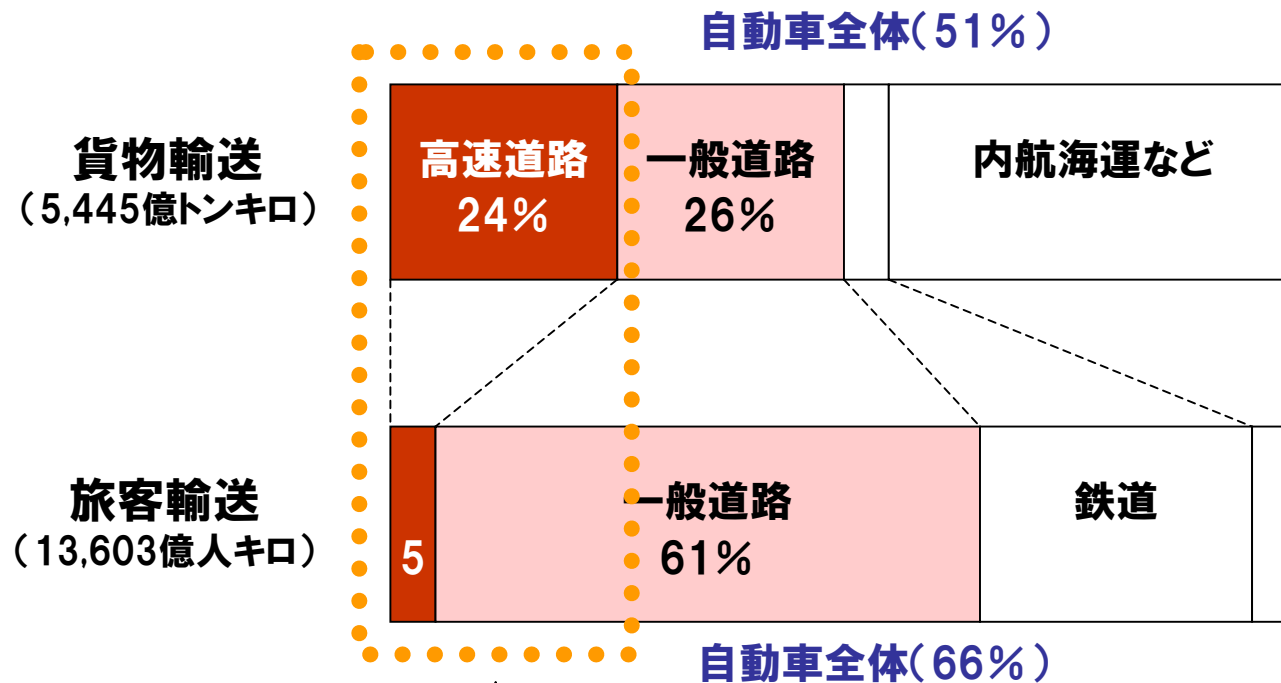


出入口が少ない上、料金徴収で渋滞

- 出入口数: 約400
- 出入口間距離: 平均14.6km

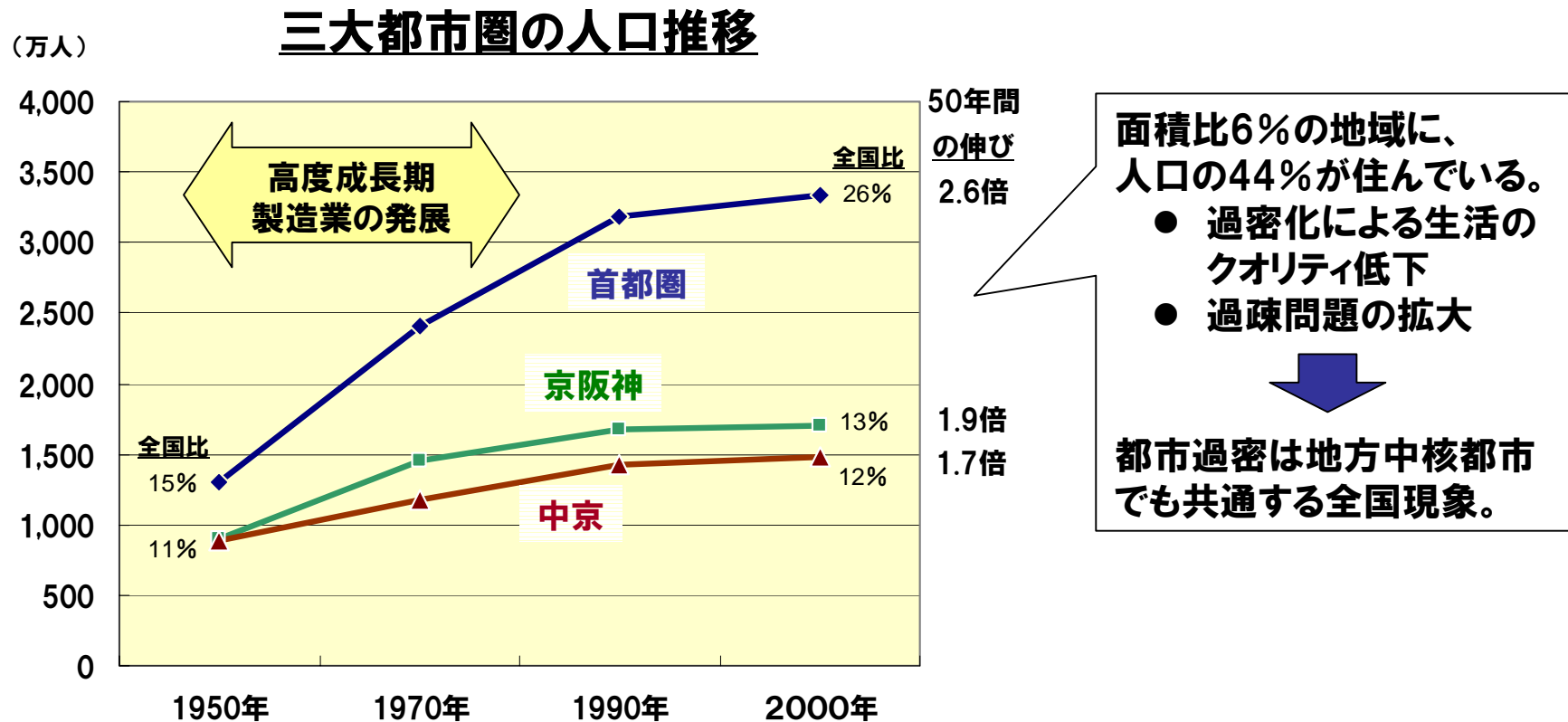
# 高速料金が高すぎて「ヒトの移動」に使えない

輸送方法別シェア(国内 1994年)



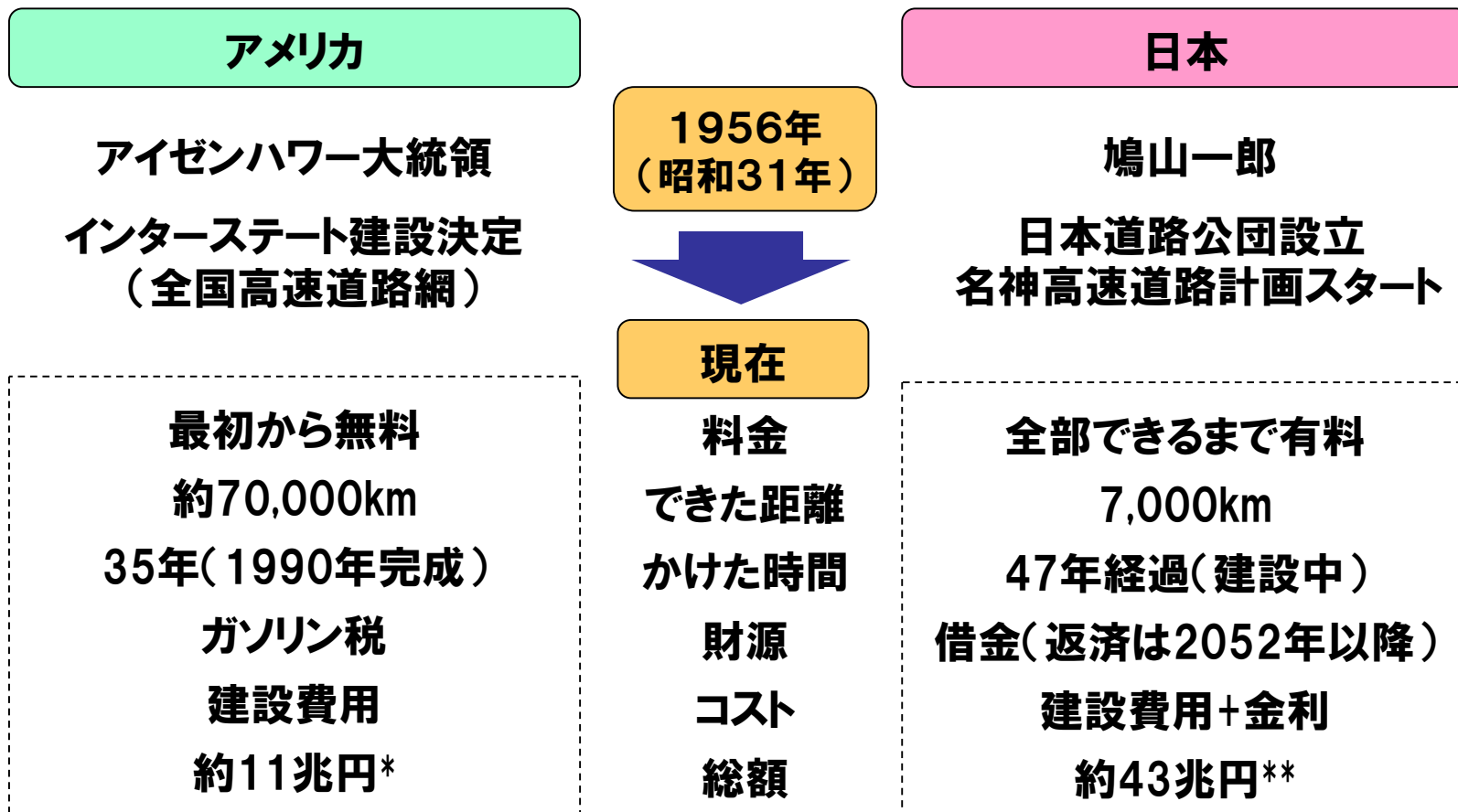
貨物は25%が高速道路利用だが、旅客はわずか5%

# いまだに続く太平洋ベルト地帯への集中



日本列島改造論は工業中心の発展を実現、  
大都市集中を促進することになった。

# 同じ年に始めたのに大きな違い



出所:「高速道路はじめて辞典」、「高速道路づくりの物語 はじめての挑戦」、「高速道路便覧」、「Highway & Motorway Fact Book」等を基に山崎事務所作成

\* 支出額560億ドルを、1ドル=200円として換算。

\*\* これまでの支出額のみ。今後必要な金利は含まず。

# なぜ日本の高速道路は高いのか？

## 1 金利コストが重い

**高い利率の財政投融資で長期借入(50年)**しているため、**利払い合計が元本の2倍以上に達する。**

- 現在の債務残高40兆円
- 平均金利4%(年金予定利率)で利払いは計80兆円

## 2 税金での道路投資は一般道路に集中

**一般道路投資は税金を主な原資**として9.3兆円、世界第2位。**これに通行料を主な原資とする高速道路投資2.6兆円**が加わる。

- ほぼ同じ面積、道路延長で追い越した独・伊の5-8倍
- 面積25倍、道路延長5倍の米国の約90%にのぼる

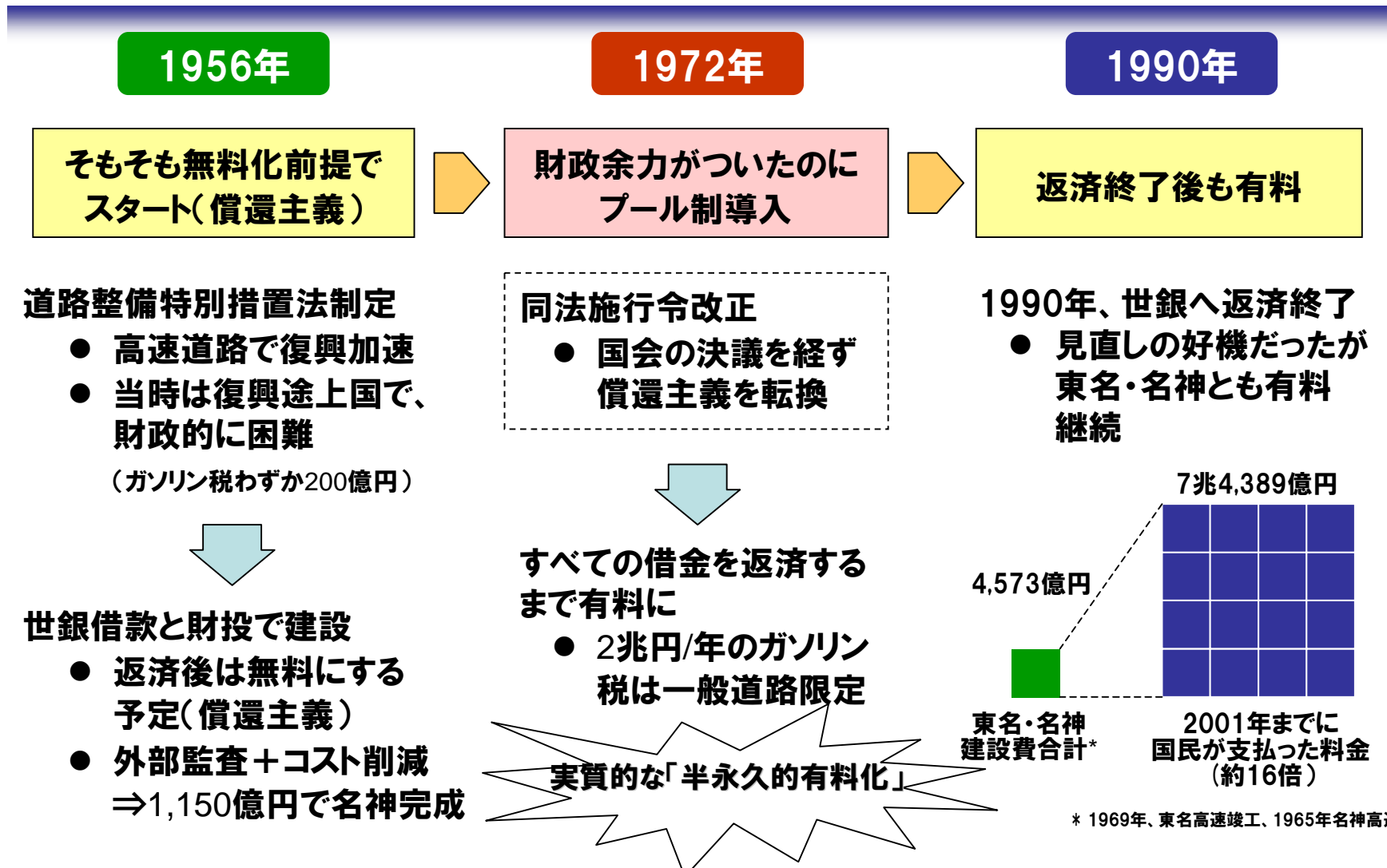
## 3 建設コストが高い

**コスト削減の仕組み、インセンティブが存在しない。**

- 日米の高速道路の建設単価の格差は約40倍。  
⇒地形や建設時期の違いはあるが、あまりに大きい
- 現状は作れば作るだけ、もっと予算が配分される

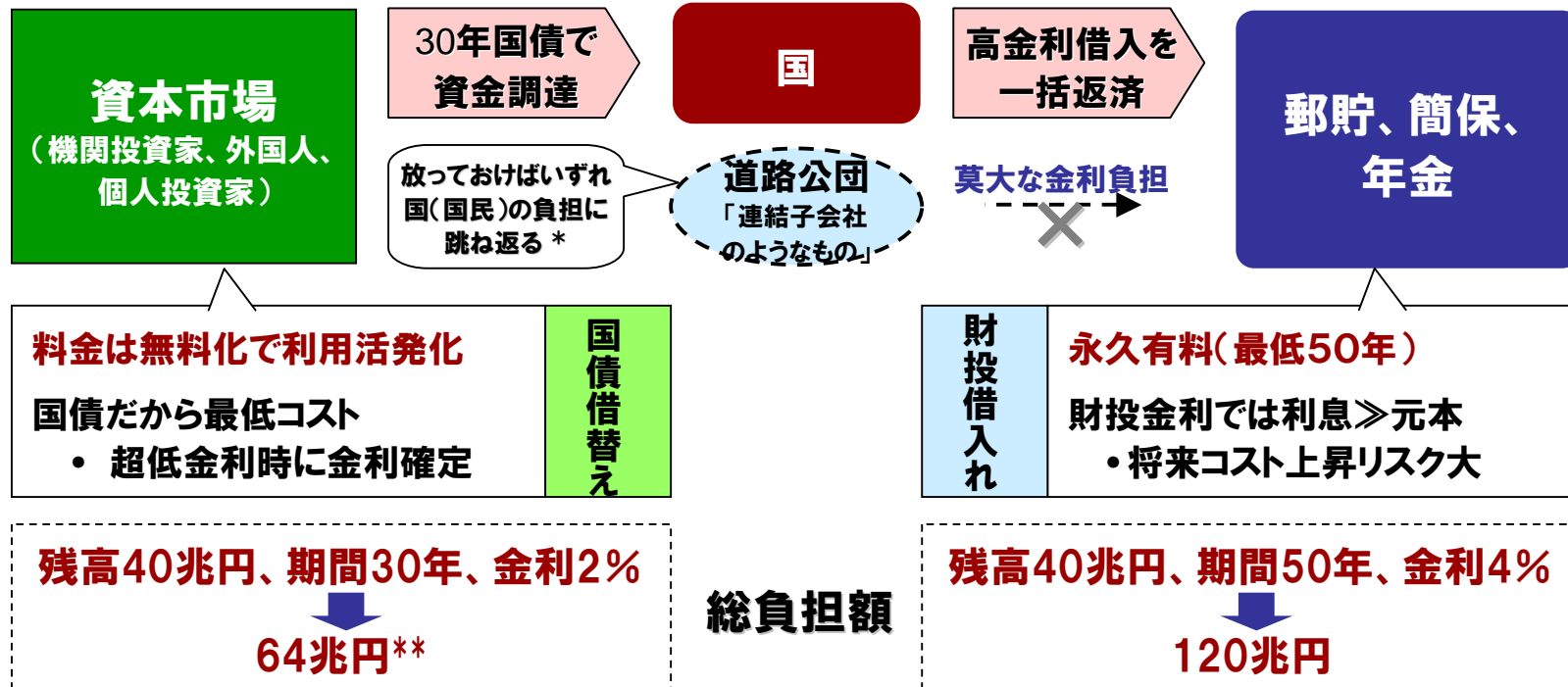


# 「将来無料化」のはずが、30年前に反故にされた約束



出所:「高速道路はじめて辞典」、「高速道路づくりの物語 はじめての挑戦」、「高速道路便覧」、道路関係4公団民営化委員会資料等を基に山崎事務所作成

# どうすれば無料化できるのか(1) (道路公団の高金利借入の処理)



\* 国鉄民営化と同様のことが起こる可能性(国鉄債務は結局28兆円の国民負担になった。)

\*\* ここでは30年債のみとして計算しているが、実際には、10年債、20年債なども発行され、金利コストは一層低下する。  
 仕組みとしては、財源は毎年均等ペースで確保、国債の元利払いとの調整のために特別会計を設けることが現実的。  
 また、財投の早期返済には補償金が必要だが、この試算には盛り込んでいない。

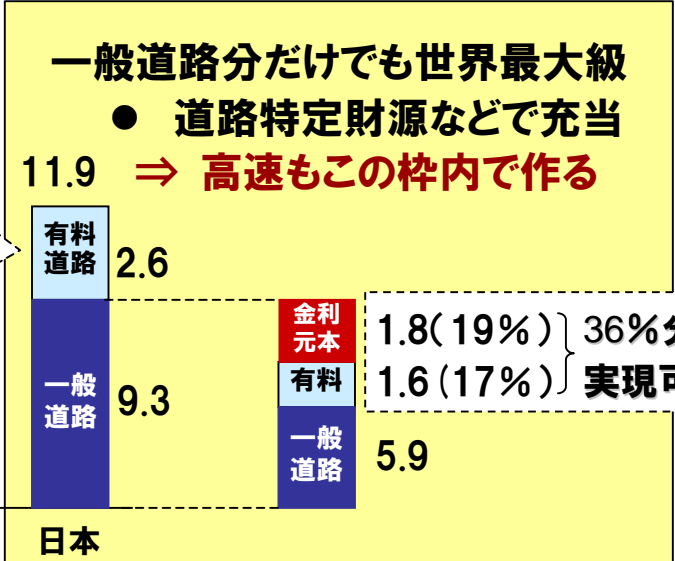
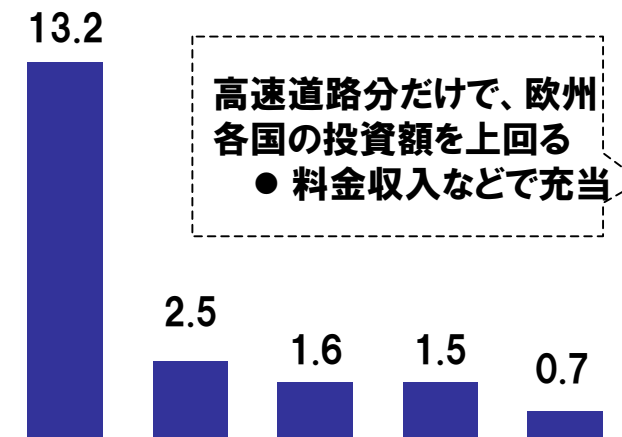
注: 実際の発行額は債務の返済に加えて、高速道路出入口の増設費用も織り込んで決定すべき。

# どうすれば無料化できるのか(2)

## (返済・新設・保守の財源 ①既存財源のみ)

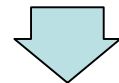
現在の一般道路向け投資の36%を振り向ければ  
 国債返済(19%)、高速新線・保守(17%)が可能

各国道路投資額(一般・高速:兆円)



(比較)

日本国の税金  
 (2002年末)  
 約47兆円



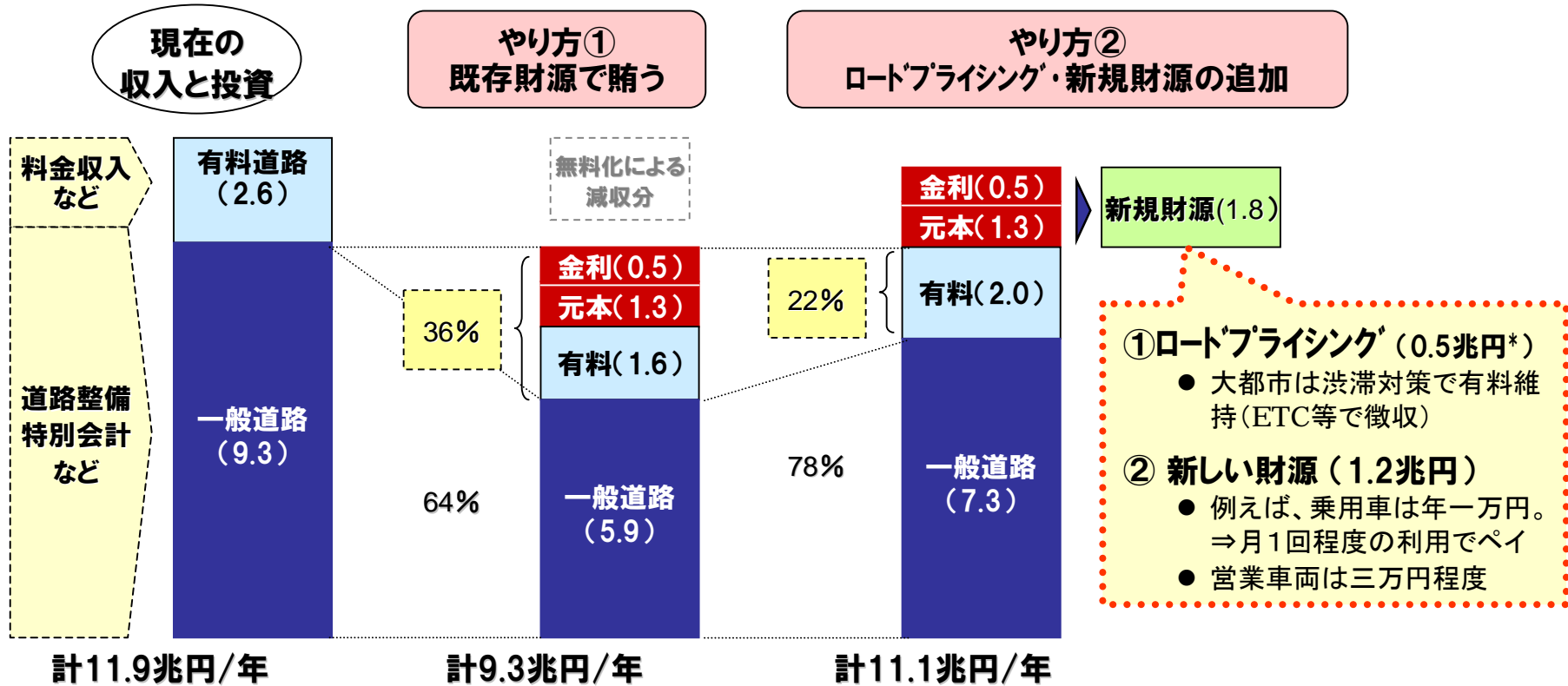
税金の1/4を道路建設  
 に使っている日本

道路延長 :万km	アメリカ 630 (5.3)	ドイツ 66 (0.6)	フランス 89 (0.8)	イタリア 48 (0.4)	イギリス 37 (0.3)	日本 117 (1.0)
国土面積 :万km <sup>2</sup>	936 (25.0)	36 (0.9)	55 (1.4)	30 (0.8)	24 (0.6)	38 (1.0)

注: 一般道路向け投資額には地方単独事業分4.2兆円を含む。  
 出所:「世界の道路統計2001」、国土交通省、財務省統計

# どうすれば無料化できるのか(3) (返済・新設・保守の財源 ②新規財源の場合)

新規財源で国債返済分を賄えば、  
既存道路投資から22%配分すれば高速新設・保守が可能



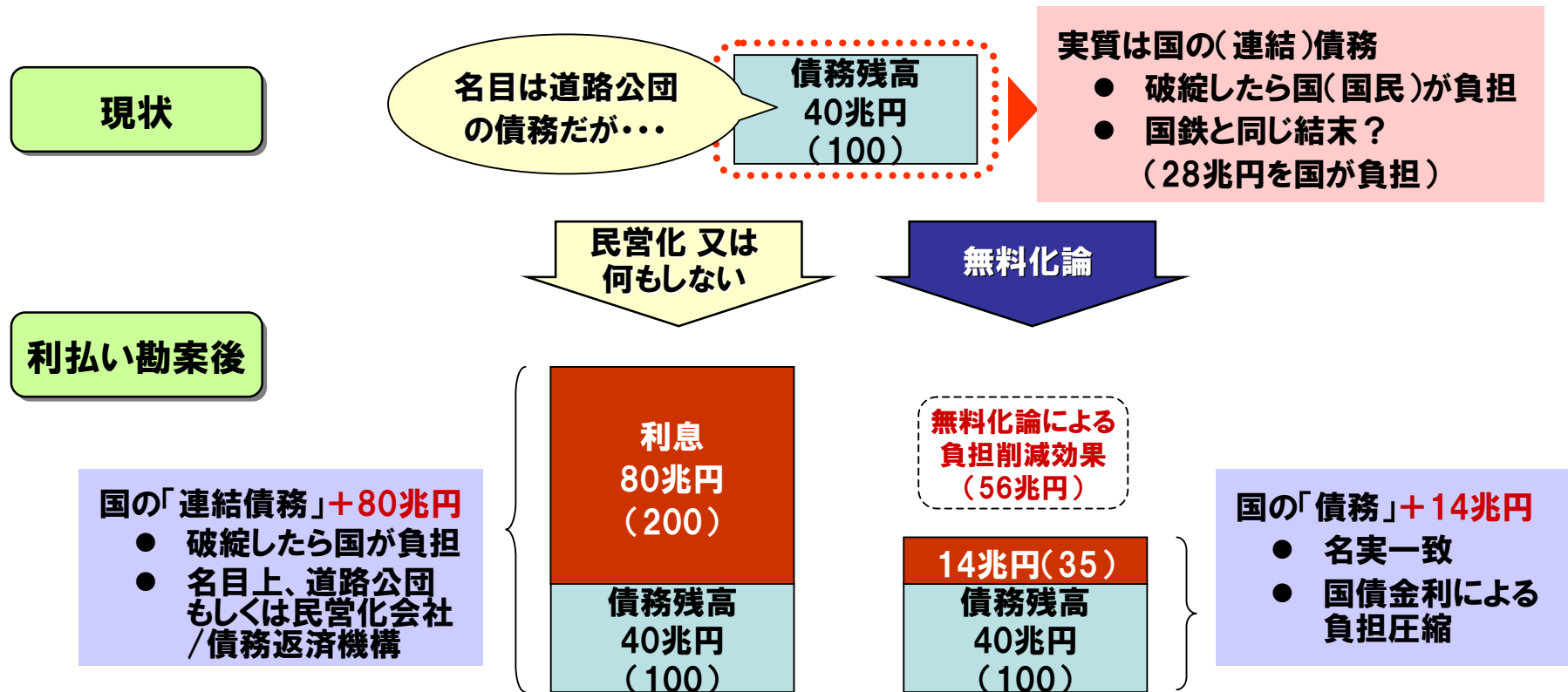
\* 首都高、阪神高速の収入見合い

出所:世界の道路統計2001、国土交通省、山崎事務所分析

# Q: 国の財政が悪化するのでは？

もともと(公団を通して)国民が負担していた高金利の債務が振り代わる

- ① 金利の大幅な圧縮で約60兆円の財政負担軽減
- ② 経済活性化による税収増加のサイクルも期待できる



# Q: 国債は発行できるか？

A1: これまでの国債発行規模から見て**40兆円は過大な額ではない**

- 過去5年で274兆円の追加発行を吸収、金利も上昇せず

	98年3月末	2000年3月末	2003年3月末	増減(98⇒03)
国債・借入金現在高	395兆円	493兆円	669兆円	+274兆円
利付き国債利回り	2.6%(20年)	2.3%(30年)	1.1%(30年)	▲1.5%

A2: 現状の国の「連結」債務は変わらず金利などの財政負担が軽減するため、**市場で好感される可能性**のほうが大きい

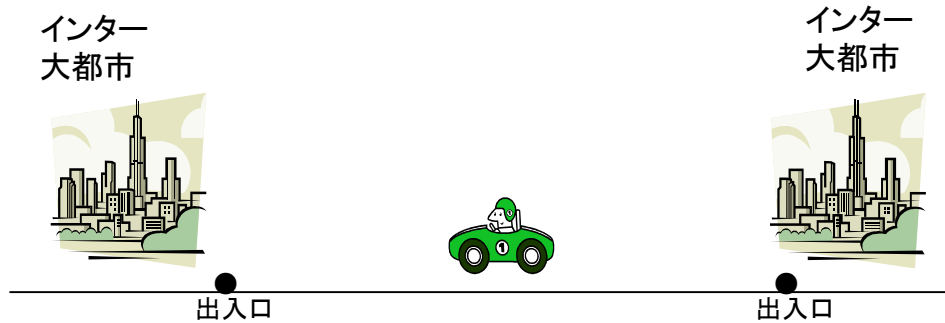
- 単に債務を純増させる従来の赤字国債とは内容が違う

A3: 仕組みとしては、財源は毎年均等ベースで確保、国債の元利払いとの調整のために特別会計を設けることが現実的と思われる

- 世直し国債特別会計の設立

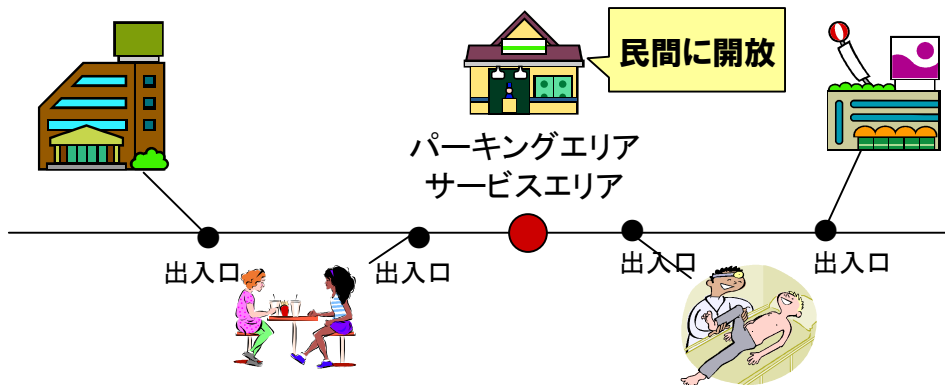
# 高速道路をタダにして生活道路にする

## ●今の高速道路は「新幹線」型



- 料金高い
- 途中で降りられない
- PA、SAは道路公団が独占

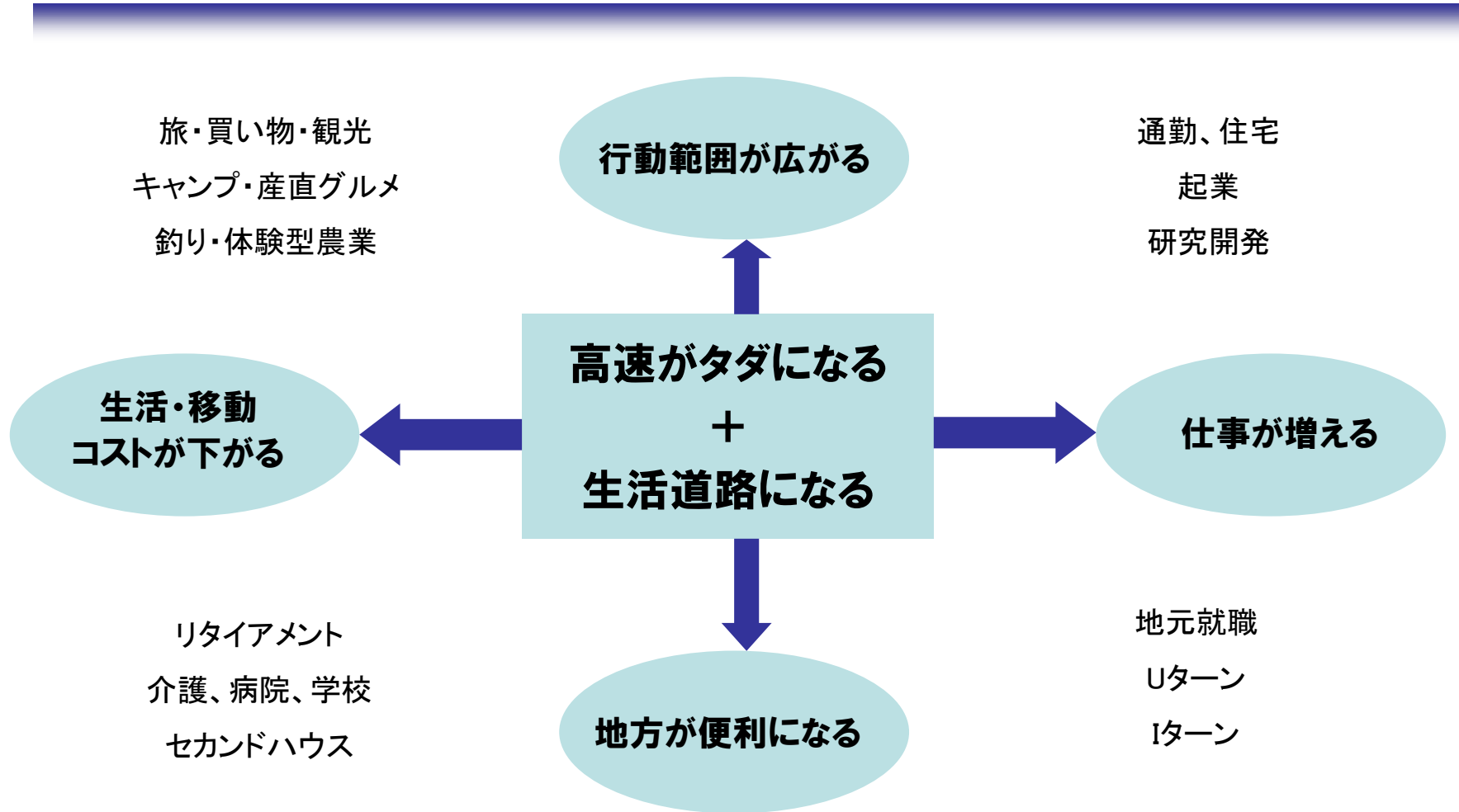
## ●無料＋出入口増設で高速道路は「生活道路」に



- タダ
- 出入口を大量増設
- 出入口、PA・SAが「駅前」  
→ 新しい「町」づくり

今ある高速道路を有効に活用して実現できる

# 新しい日本





## Q: 首都高などは更に混雑するのでは？

- A1: 無料化することで**交通の流れを堰き止めている料金所がなくなり、**かえって交通がスムーズになる可能性が高い
- 高速道路の渋滞の1/3が料金所渋滞
  - 高速道路の入り口付近の一般道路の渋滞も緩和。
- A2: 周辺高速道路の利用が活発化して、**バイパス効果が発揮**
- アクアラインなどは本来、都心混雑を解消させるバイパス機能を期待されている
- A3: 社会資本としての利用が進み過ぎ、かえって弊害が起こっている場合はETCなどを積極的に活用した**ロードプライシング**を実施
- 首都高速、阪神高速など
  - ETCにより特に混雑する一部区間対応などきめ細かな実施も可能

## Q:クルマ社会が行き過ぎるのではないか？

A1: 排気ガス、交通事故は、**現状よりも改善される可能性**

- 日本全体のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出の11%は渋滞から発生、料金所渋滞の緩和で改善。(アイドリングよりも安定走行のほうが少ない)
- 事故は80%が市街地で発生。高速道路の利用促進によって商用車などが市街地を迂回する。

A2: **燃料電池車(低公害)やITS(事故防止など)の普及・利用を促進する**

- PA・SA、料金所が撤去される出入口を活用して、水素燃料ステーションや、ITS機器の設置を進めることで、普及を促進させる
- 都市部のロードプライシングでは、低公害車やITS対応車には別料金/無料とするなどの対応が可能。  
(ETCの活用できめ細かい運用が可能)

**理想的なクルマ社会の実現に向けた大きなサポートになる**

# 今が改革の絶好機

低金利のうちに

**高速道路無料化のために、低コストで長期の「世直し国債」を発行して既存の借金の金利コストを下げるには今が絶好のタイミング。**

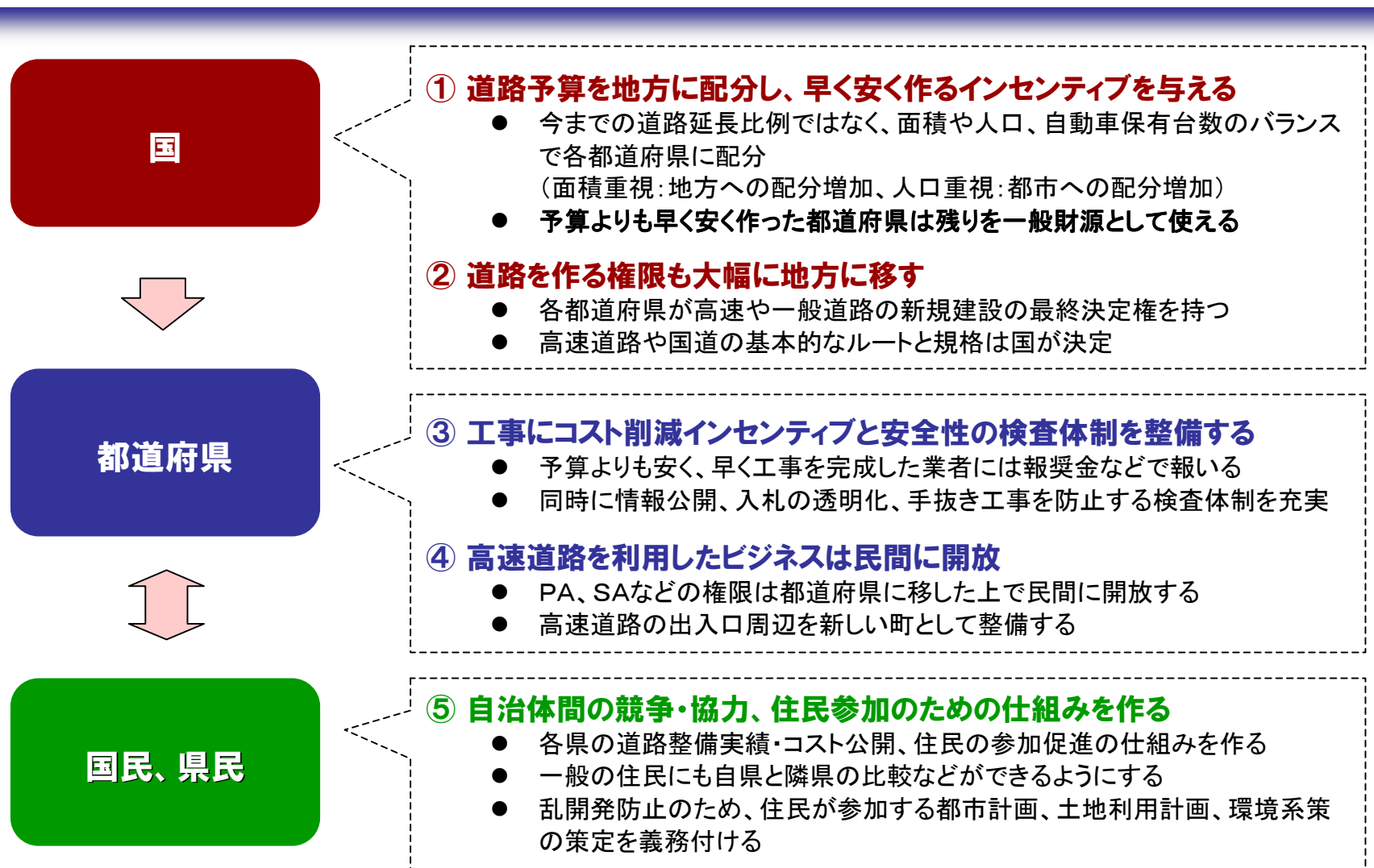
- 一向に解決されない不良債権問題のため、1995年から超低金利政策が続いている。高速道路無料化には絶好の環境。
- 高速道路無料化で生まれる需要効果が、デフレ解消、資金需要増加につながって、不良債権問題の解決への道を開く。

国際収支が  
黒字のうちに

**黒字の余裕のある今がチャンス。**

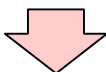
- 「世直し国債」は、いわば不良子会社の高金利の借金を親会社が低利で返済しようとするもの。国際収支が黒字＝国内で十分消化できるときは、借りる先は日本人ですからスムーズに進む。
- しかし、国際収支が赤字になったときには外国から借りるため困難。金利コストは上がる。
- 2005年ごろから高齢化社会の進展と中国への生産移転効果が本格的にでてきて今の黒字は縮小に向かう可能性あり。  
(2010年ごろには、黒字がなくなることもありうる)

# 地方分権と自治体間競争で道路を早く安く作る

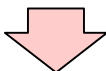


# 高速道路無料化が実現する新しい日本

## 生活圏の拡大



## 地域・生活産業の活性化



## 地方分権の実現

### 「移動の時間的・金銭的成本」が大幅に低下

- 渋滞の緩和で時間が有効に使える、出入口が多くて使いやすい
- 道路利用が無料
- 買い物、観光、キャンプなど、ライフスタイルが変わる

### 都市部への「職・住」集中の緩和

- 移動コスト(時間・費用)が下がり、住宅の安い地域へ分住が促進。
- 人の移住と移動コスト低下で商業・輸送・教育・医療などの産業が活発化

### 地方分権の実現

- 財源と権限の委譲（遅々として進まない三位一体改革の突破口）  
⇒ 都道府県あたり2,000億円/年の財源委譲  
⇒ 地域による街づくりの進展
- 地方にとっては強いインセンティブ導入  
⇒ 効率化し、財源を節約。残った予算は地方の自主財源に

## ご参考) 道路関係四公団民営化推進委員会の問題(1)

1

**最初から無料化という選択肢を無視**

2

**現在計画されている「民営化」とは、すなわち「永久有料化」**  
● **アクアラインの負債を返済するために、他の有料道路(第三京浜等)の通行料を充てることを検討**

3

**国民負担なしに民営化、上場は不可能**  
● **道路公団は実質的には債務超過状態**

4

**債務返済機構＝「とばし」のための組織**  
● **国鉄の場合と同様**  
● **国鉄民営化時(1989年) 22兆円の債務**  
→ **最終的に28兆円が国民負担**

## ご参考) 道路関係四公団民営化推進委員会の問題(2)

5

民営化により、税金を投入した国民の財産が一部の人のものになる

- 値上げに反対できなくなる
- SA、PAが独占され、非効率な営業が継続する
- 天下りを助長

6

道路は「インフラ」  
無料が原則

アメリカ、イギリス、ドイツなどの先進国をみても、高速道路は無料が原則