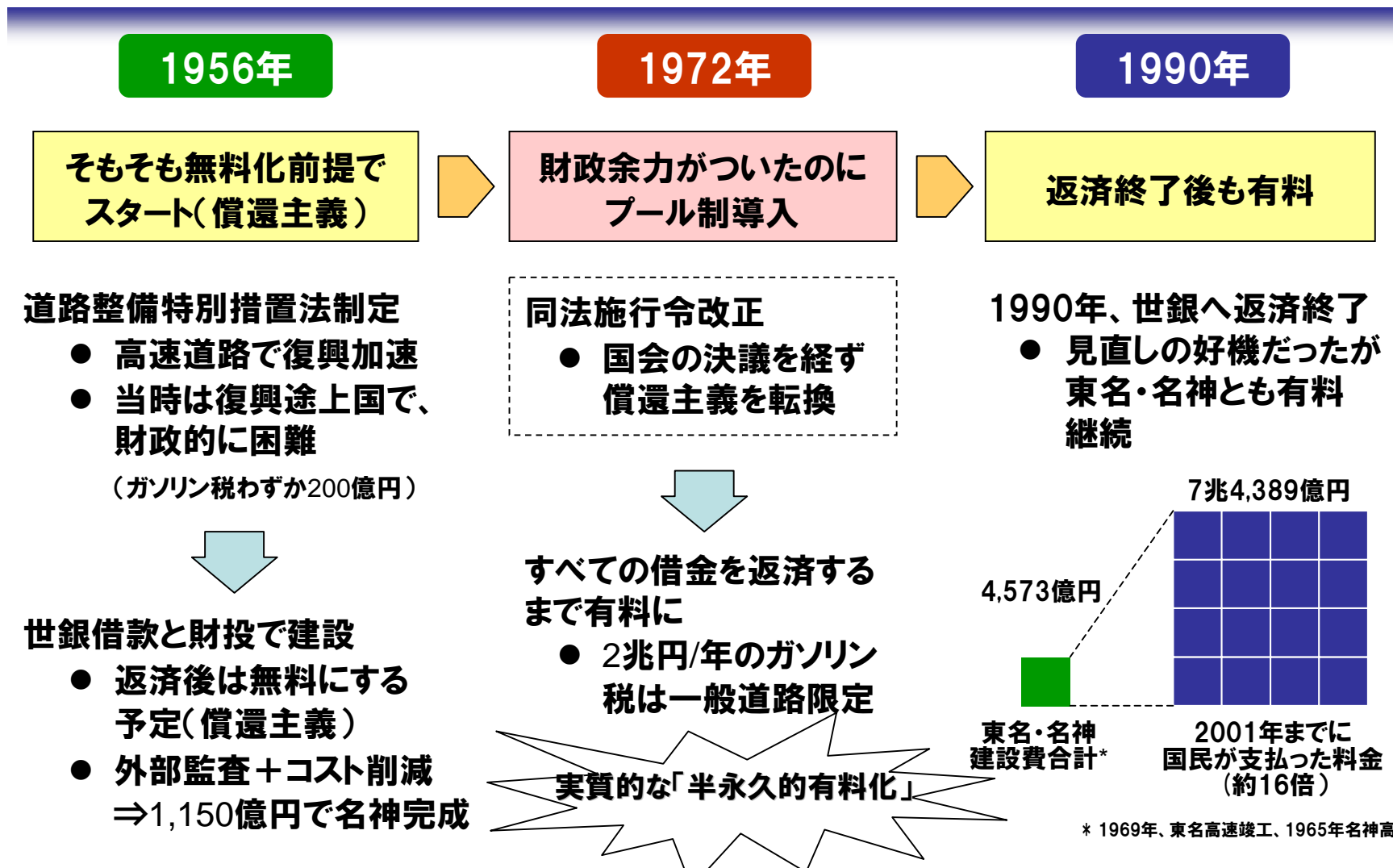


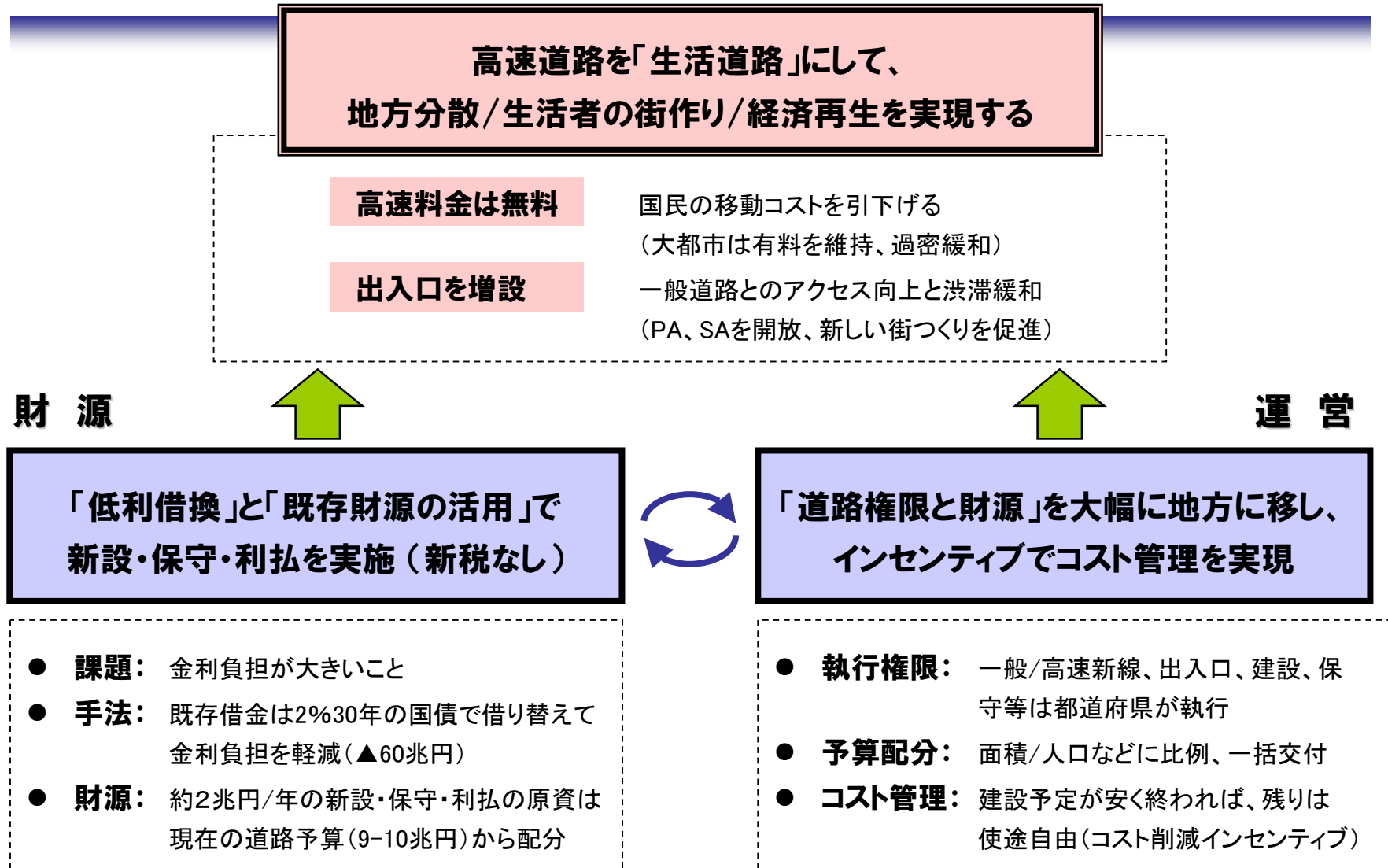
# 日本列島快走論～高速道路はタダにできる

## 「将来無料化」のはずが、30年前に反故にされた約束



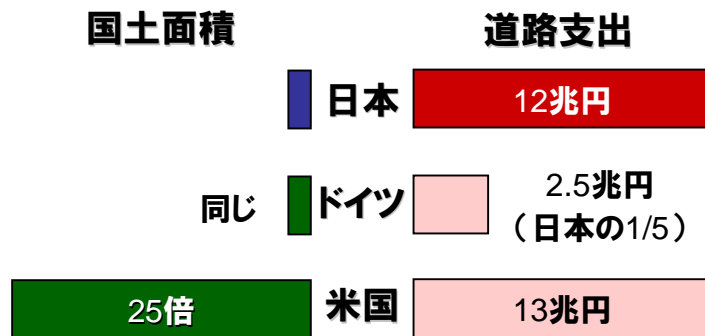
出所:「高速道路はじめて辞典」、「高速道路づくりの物語 はじめての挑戦」、「高速道路便覧」、  
道路関係4公団民営化委員会資料等を基に山崎事務所作成

# 高速道路無料化論の骨子



# 今の巨大な道路予算を振り向ければ、 新税なしで実現可能

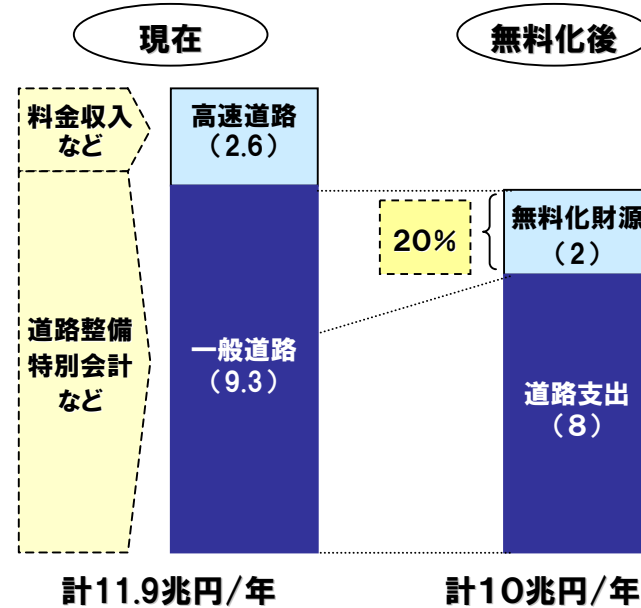
## 【海外比較】日本の道路予算は巨大



- ・アメリカに匹敵: 25倍の国土をもつ。
- ・ドイツの約5倍: 国土面積が同じ  
欧州最大の道路予算

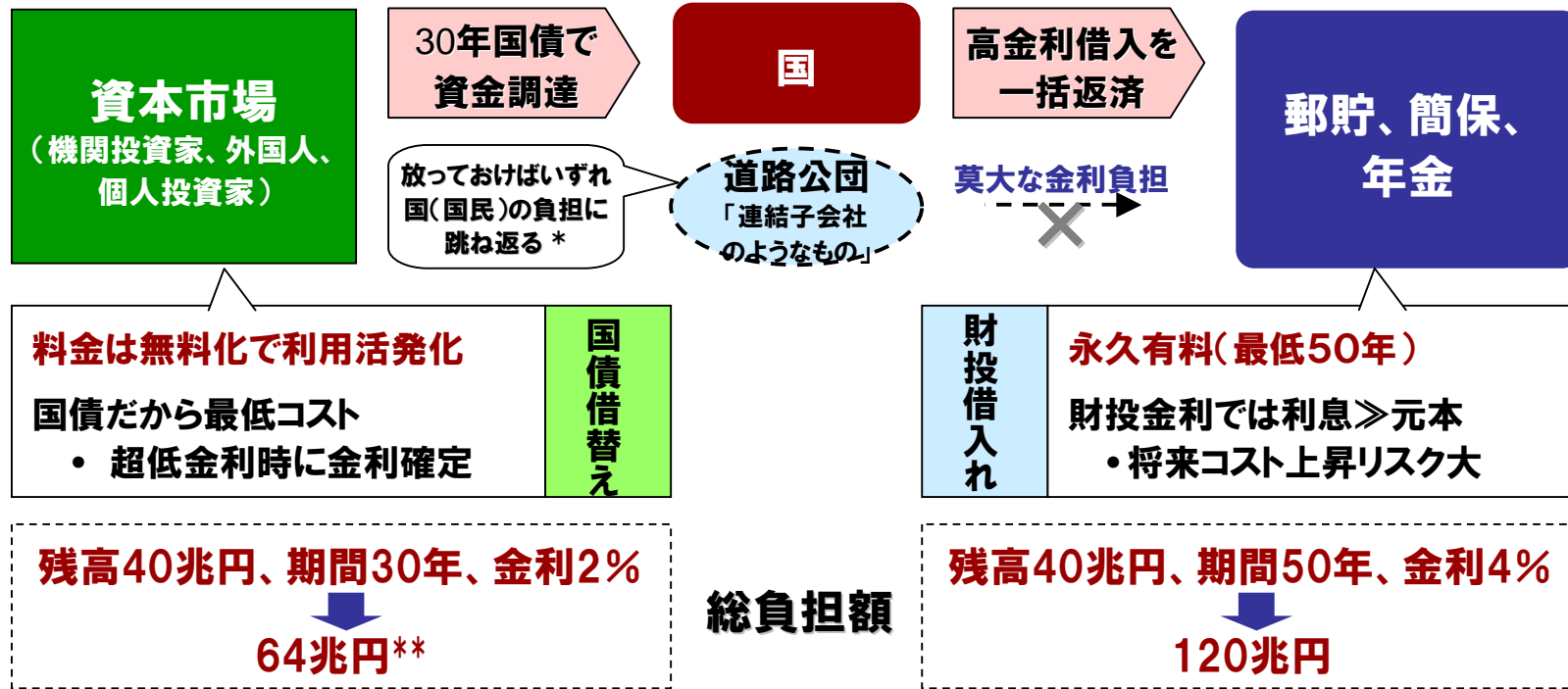
⇒ 既に道路延長もドイツの2倍近い

## 道路財源の2割を充てれば無料化可能



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

# どうすれば無料化できるのか (道路公団の高金利借入の処理)



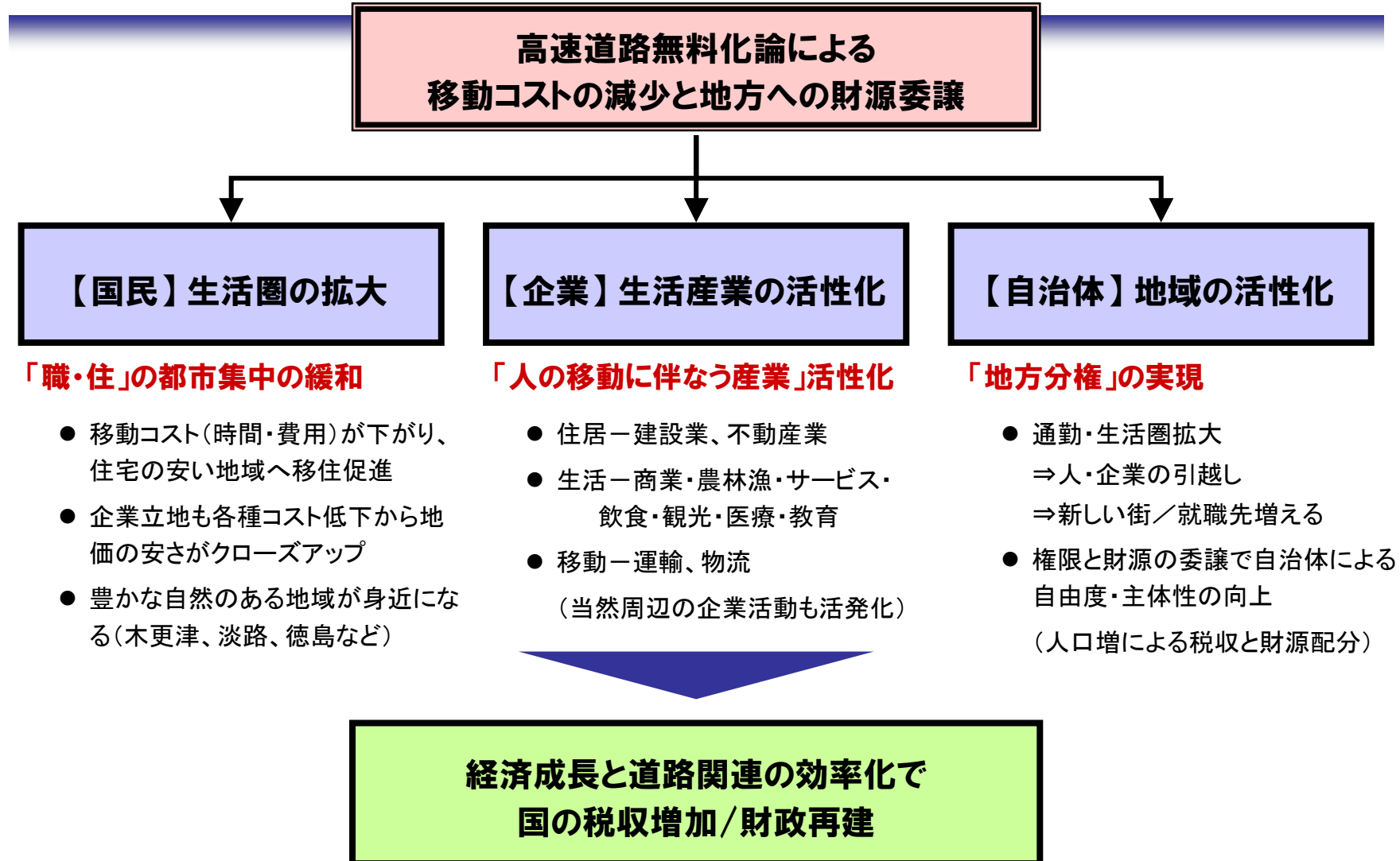
**低金利の時期 + 国の信用力を活用して国債に借り替える**  
⇒ **試算では56兆円の費用削減効果**

\* 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。  
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。

# 高速道路無料化がもたらすもの



# 「無料化」と「民営化」の比較

道路			地方		
料金 道路公団 道路財源 道路支出 一般道路 コスト	<b>無料化</b> 無料原則に 廃止 無料化の財源 減少 高速と一本化 60兆円	<b>民営化</b> 世界一高いまま 民営化して存続 手をつけない  今までどうり作る 120兆円以上	地方分散 地方自治 地方財源 雇用 農林漁業	<b>無料化</b> 大きく進む 大きく進む 巨大な財源 大きく改善 コスト低下	<b>民営化</b> 東京一極集中続く 無関係 無関係 無関係 無関係
財政			生活		
経済効果 産業構造 財政 地価 高齢化問題 不良債権問題	<b>無料化</b> 巨大 サービス型 改善 地方で上昇 大きく緩和 大きく改善	<b>民営化</b> なし 変わりにくい 大きく悪化 無関係 これから深刻 無関係	生活コスト 住宅コスト	<b>無料化</b> 大きく低下 大きく低下	<b>民営化</b> 高いまま 無関係