

# 高速道路の無料開放が日本経済を活性化する

山崎養世・シンクタンク山崎養世事務所代表

高速道路の借金問題を放置すれば、いすれ国民に巨額のツケが回される。最悪の事態を回避し、同時に日本経済活性化を図る「一石二鳥の処方箋」、「高速道路の無料開放」を改めて世に問う。

衆議院での道路予算審議がひと月もたたずにつながった。今年度の審議は、今後10年間の道路財源の方向を左右するものである。それなのに、五六年前に田中角栄議員が100日も答弁して立法化した道路特定財源のあり方を数回の審議と強行採決で決めようとしている。十分な審議も尽くさず、財政再建と日本経済再生のチャンスをみすみす逃してしまつことが残念でならない。

昨年一二月の政府・与党合意では、今後10年間にわたって五兆円の道路財源が必要であるとされた。同時に、政府・与党はガソリン税などの「暫定税率」を今後10年も維持し、道路整備に充てるべきだと主張した。

ところが、国会審議の過程での前提が崩れた。衆議院予算委員会で、民主党の馬淵澄夫議員によつて、道路需要が減つている実態

を示す最新の交通センサス調査結果が隠蔽されていたことが明らかになつたのだ。

最新のデータを使って計算すると、建設が必要な道路は大幅に減るだろう。国民の必要に応じて道路をつくるよりも、道路財源確保を優先したい政治家の本音が透けて見える。

かし、このまま道路をつくる時限爆弾は確実に破裂する。高速道路の借金問題だ。

昨年一月に国土交通省が発表

した「道路の中期計画」には、高速道路などの高規格幹線道路を全国で一万四〇〇〇キロメートルまでつくることが盛り込まれている。うち高速道路は一万一五二〇キロメートル。現在建設すみの高速道路が約八〇〇キロメートルだから、三五〇〇キロメートルに及ぶ

高速道路をこれまでどおり借金でつくることになる。

「道路の中期計画」が発表される前から、旧・日本道路公團を引き継いだ独立行政法人・日本高速道路保有・債務返済機構（高速道路機関）と高速道路会社六社は、新

たに約一三〇〇キロメートルの高速道路をつくることを決めていた。「道路の中期計画」では、これに二二〇〇キロメートルも上積みした計算だ。

もともと一三〇〇キロメートルを建設す

るのに、建設費だけでも約一三兆円、維持費等も入ると約二〇兆円もの借金を新たに抱えることになつた。それが、三五〇〇キロメートルともなれば、距離比例で少なくともさらに二〇兆円の借金がかさなつた。

法律では二〇五〇年までに借金を返済し、高速道路を無料開放することを定めている。だが、利用者がまじめに通行料金を支払い続けるならば、四二年後には本当に借金は返済できるのだろうか。高速道路無料化の約束は守られるのだろうか。

答えは「ノー」である。現状を放置すれば、借金返済・高速道路無料化はほとんど不可能だ。道路公團が民営化されても、道路問題の本質はまったく変わっていない

といつていい。

なぜ、このままでは借金を返せないのか。

第一の理由は、高速道路の採算である。通行料金が高過ぎるため、

**高速道路の借金は減らせる**

なぜなら、高速道路の借金は実質的な国民負担にならないのか。

第一の理由は、高速道路の採算である。通行料金が高過ぎるため、

並行して走る一般道は混雑しているのに、全国の高速道路の六五%が使われていない。この現実は、皮肉なことに「道路の中期計画」でも指摘されている（左のグラフ参照）。しかも、新しい路線は過疎地帯を走るから大半が大赤字だ。通行料金で借金を返す方式は、名神・東名高速道路のような人口過密地帯以外では、そもそも成り立たないのである。

第二の理由は、将来の金利上昇リスクである。政府が決めた計画によれば、高速道路の借金返済は五〇年まで続く。現在の高速道路

の借金の金利は幸い一%台の低いレベルだから、返済は容易に見える。

だが、現在の超低金利は、ここ一五年の特殊な状況によるものだ。政府は、高速道路の借金返済スケジュールの策定に当たり、五〇年までの市場金利を平均で年四%としているが、この想定は甘過ぎる。

一九七〇年代までのインフレ期には長期金利は一〇%近くまで上昇していたし、八〇年代を通じてもほとんどの期間で四%を上回っていた。これからの途上国への高度成長による世界的なインフレ傾向、高齢化による日本の貯蓄率低下や財政赤字などを考慮に入れば、長期金利は政府想定を上回る公算が大きい。

たとえば、借金の平均金利が年七%まで上昇すると、五〇年には借金返済どころか、あべこべに増加して残高が五兆円を超えてしまう（右下のグラフ参照）。

たとえば、借金の平均金利が年七%まで上昇すると、五〇年には借金返済どころか、あべこべに増加して残高が五兆円を超えてしまう（右下のグラフ参照）。

うなれば、何兆円という借金のツケはただちに国民に回つてくる。

なぜなら、借金をしているのは、民営化された高速道路会社ではなく、独立行政法人である高速道路機関だ。高速道路機関は、その名のとおり高速道路を保有しているが、道路はJR各社が保有している遊休土地と異なり、売却してそなきなければ、その損失は国民負担となる。もっとわかりやすくいえば、借金の穴埋めには血税が投入される。

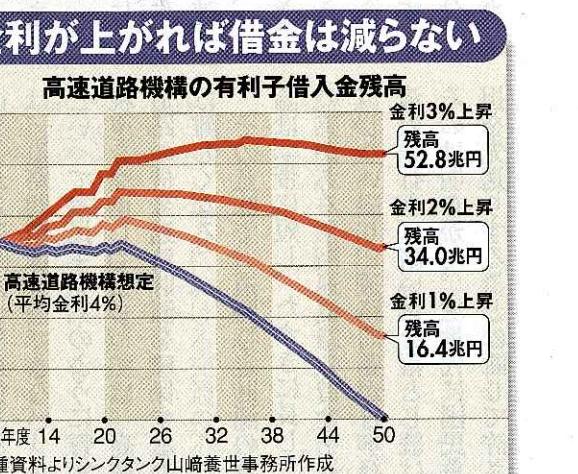
高速道路機関は国の信用で借金しており（五〇%の表参照）、返済の代金を借金返済に充てられるわけではない。

高速道路機関は国の信用で借金をしており（五〇%の表参照）、返済の代金を借金返済に充てられるわけではない。

高速道路機関は国の信用で借金をしており（五〇%の表参照）、返済の代金を借金返済に充てられるわけではない。

高速道路機関は別の角度から民営化ができたのであれば、高速道路会社とは別にペーパーカンパニーである高速道路機関を新設する必要などなかったはずだ。有り体にいえば、当初から巨額の借金を国民に押し付ける意図があつたとしか思えない。

このようなやり方は、バブル経



やまとざき・やすよ／1958年生まれ。東京大学卒業。UCLA経営学修士号（MBA）取得。大和証券勤務。ゴールドマン・サックス投信社長などを経て、2002年にシンクタンク山崎養世事務所を設立。『米中同盟を知らない日本人』（徳間書店）など著書多数。  
http://www.yamazaki-online.jp/

## 高速道路のツケは国民に回される!

### 高速道路機構の借金(2006年度)

区分	期末残高(百万円)
長期借入金	8,705,983
	政府借入金(有利子) 694,307
	民間借入金 2,165,988
	長期借入金計 11,566,279
債券	10,984,441
	政府引受債 8,577,433
	財投機関債 3,108,100
	総計 13,405,539
長期未払金	債券計 24,010,513
	東京湾横断道路建設長期未払金 535,708
	債務計 36,112,502
(うち有利子債務)	(うち有利子債務) (35,418,195)
	資本金 4,575,684
	債務と資本金の合計 40,688,186

\*当期に増加した長期借入金は全額、高速道路会社から資産とともに引き受けたもの  
\*\*端数処理の関係上、計が合わない場合がある  
出所：日本高速道路保有・債務返済機構「平成18年度の未償還残高の推移」

済が崩壊した頃に日本の金融機関がこそって血道を上げた不良債権の「飛ばし」と本質的に同じである。借金や損失を実態が見えにくいくらいに飛ばして、表面だけきれいにするのだ。時がたつにつれて損失はふくらむが、関係者はその間に逃げおおせる。そして、気がつけば国民が尻ぬぐいさせられる羽目になる。

巨大な借金を抱えて高速道路機

構が破綻すれば、国民負担は巨額なものになるだろう。五〇年には、少子高齢化や財政危機はいつそう進んでいる。高速道路問題が、日

### 道路特定財源を充てよ

本経済にとつて大打撃となるのは必至だ。

そもそも先進諸国では、高速道路の建設・維持には「税金」が原則である。なぜ日本の高速道路だけが「借金」でつくられ、しかも「有料」なのだろうか。

国道は国がつくり、無料で提供することを定めている。だが、国道の一種である高速道路をつくっているのは、高速道路会社(旧・道路公団)であつて国ではない。

建設にかかる費用の半ばは、国が国債などで調達した資金を又貸しするというややこしいかたちを取つて、建設費用などに流用してきた。そのうえに通行料

金を高速道路利用者から徴収しているのだから、つまりは二重取りなのである。

最初から国が借金して高速道路をつくっていれば、高速道路は無料だったはずだ。国は高速道路の合計四五七三億円の建設費がかかつた名神・東名の両高速道路の借金は七二年の三ヵ月分の道路財源ですべて返済し、無料開放できた。料だつたはずだ。国は高速道路の通行料金に頼ることなく、将来の税収で借金を返済すればよかつた。

ところが、時の政権の座にあつた田中角栄首相は、そうしなかつたばかりか、「料金ブルル制」を導入し、名神・東名などの通行料金を全国の高速道路建設に回す仕組みにした。そのために、日本の高速道路はいつまでたつても借金返済が終わらない。このままでは、半永久的に高速道路は有料のままでとなってしまう。

この悪循環を断ち切るために、国が高速道路機構の借金を肩代わりするしかない。高速道路機構への「飛ばし」をやめ、実態どおりに国の借金に切り替え、そのままそこで返済財源の確保を考えるべきだ。

今国会で大きく取り上げられて、そのうえで返済財源の暫定税率分

リーン税など——は、高速道路の借金返済にこそ充てられるべきだと筆者は強調したい。

高速道路機構の四〇兆円の未償還残高のうち、政府の貸し付けや出資、政府保証など、政府から信託を受けているものは三四兆円。年間一兆六〇〇〇億円の財源があれば、借金を肩代わりしても十分返済できる。

超低金利の現在、国が長期固定金利で高速道路機構の借金を肩代わりすれば、現在政府が想定している平均年四%よりはるかに金利負担は減る。加えて、二七兆円に上る財政融資資金特別会計の積立金(いわゆる霞が関の埋蔵金)の一部も返済原資として活用できるだろう。

政府案のように道路特定財源を従来どおり道路につぎ込むことでは、道路問題は解決できない。かといって、民主党案のように暫定税率を廃止してしまっては、高速道路の借金返済財源を確保するのは難しくなる。

その意味で、道路特定財源の議論は「帶に短し、たすきに長し」の感がある。高速道路の借金を返済しない限り、道路問題が日本経済の先行きに暗い影を落とし続けるのは明らかだ。次世代に国民負担を先送りすることは断じて許さない。

金融やITはもちろん、航空と鉄道、そして無料かわずかな料金を払えば誰でも使える高速道路網が、地域格差の少ない経済発展を支えている。

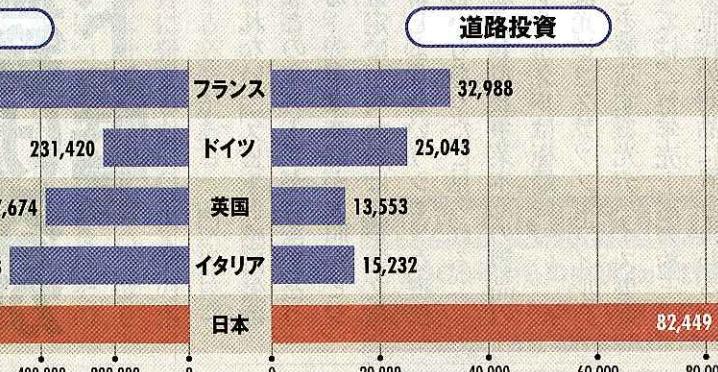
八〇年代の欧米諸国も、今の日本と同様の空洞化の危機にあつた。企業が競争に負けた多くの企業が破綻するか、海外に出て行くかざるをえない状況になつた。しかし、その後、米国はもちろん欧洲経済も復活した。

者復活に共通しているのとは、大都市でなく地方、都会でなく田園に新しい成長の源泉を求めていたことだ。

米国では、いまやダウ平均採用の三〇社のうちニューヨーク市に本社を置くのは七社しかない。欧州では、農業、観光、健康関連、リゾート、グルメ、環境といった多くの産業が田園から生まれ、成長した。

欧米諸国の変身を支えたのは、片田舎でも都会に負けない生活や仕事ができるインフラの整備だ。

### 道路はこれ以上必要なのか？



出所：日本道路協会「世界の道路統計2005」、ドイツとイタリアは「世界の道路統計2001」、日本は国土交通省資料

山崎養世氏の最新刊「道路問題を解く」(ダイヤモンド社)が三月一七日に発売されました。道路から見えてくる日本全体の財政・経済問題については、こちらも併せてご参照ください。