「日本列島快走論」の著者・山崎養世氏が語る　高速道路と物流の行方　特別インタビュー

高速道無料化で〝物流革命〟起きる！

「高速道路の無料化による日本再生」を唱える山崎養世氏。民主党の高速道無料化案も立案した。道路公団の借金四十兆円を、住宅ローンのように低金利の国債に借り換え、今の道路財源で返済を行えば、無料化も可能だという。高速道がタダになれば、全体の物量も増え物流革命が起こり、千万人の引っ越し需要も生じると予測する。山崎氏のプランを聞いた。（大戸　豊）

—高速道路は本当に無料化できるのか。

山崎　最大の問題は、今後の高速道建設ではなく、道路公団の四十兆円の借金をどう返済するか。ここが無料化のカギだ。今後予定する高速道建設計画を抑制しても、十兆円のコストが七兆円に減る程度で、三兆円程の削減効果しかない。

—道路公団の民営化では、だめなのか。

山崎　骨抜きというが、むしろ改悪だ。民営化はこの四十兆円を先送りする。四十兆円を四％の金利で五十年間借り続ければ、返済額は百二十兆円になる。八％なら、なんと二百兆円だ。将来、金利だけで元本の四〇％になる。国は道路公団の借金を棒引きし、保有・債務返済機構への〝飛ばし〟を行う。負担を国民に押し付ける気だ。

—それだけ借金があっても、無料化なのか。

山崎　日本では、高速料金は有料だとマインドコントロールされている。世界を見ても、高速道路料金はタダもしくは安い。米国は一部有料だが、イギリスなどは完全行料金が一つに集められ、返済が完了。にもかかわらず、名神・東名高速では、現在までに八兆円の料金を徴収している。

—無料化の実現には。

山崎　借金の総額を減らす。道路四公団の借金を国が肩代わりし、今ここで返済する。つまり、国が国債を発行し、その国債の金で道路公団の借金を返してしまえばいい。要は住宅ローンの借り換えと同じだ。

—民営化する場合の返済とどこが違うのか。

山崎　民営化のプランは住宅ローンでいえば、五十年間変動金利で借り続けること。将来、金利が上がれば返済金額もアップする。それを国債に借り換える。国債は二十年、三十年と金利を固定できる。今、一番金利が低い。

—国債への〝借り換え〟効果は。

山崎　二％の金利で、四十兆円を三十年間借りれば、費用は六十四兆円で済む。四％の金利で五十年間借りるのならば、百二十兆円にもなる。約六十兆円の費用削減効果があるはずだ。金利が上昇して、借金を返済できなければ国民の負担だ。

—さらに国債を発行して財政は大丈夫か。

山崎　新たに借金を増やすわけではない。国債を発行した四十兆円で、国の連結子会社のような道路四公団の債務を一括で返済する。〝連結〟バランスシート上の債務総額は変わらない。年間百兆円以上発行されている借り換え国債と原理は同じ。そこに固定・低金利のメリットが働く。

公団借金　国債に借り換え　60兆円の金利削減効果

—高速道路は本当に無料化できるのか。

山崎　最大の問題は、今後の高速道建設ではなく、道路公団の四十兆円の借金をどう返済するか。ここが無料化のカギだ。今後予定する高速道建設計画を抑制しても、十兆円のコストが七兆円に減る程度で、三兆円程の削減効果しかない。

—道路公団の民営化では、だめなのか。

山崎　骨抜きというが、むしろ改悪だ。民営化はこの四十兆円を先送りする。四十兆円を四％の金利で五十年間借り続ければ、返済額は百二十兆円になる。八％なら、なんと二百兆円だ。将来、金利だけで元本の四〇％になる。国は道路公団の借金を棒引きし、保有・債務返済機構への〝飛ばし〟を行う。負担を国民に押し付ける気だ。

—それだけ借金があっても、無料化なのか。

山崎　日本では、高速料金は有料だとマインドコントロールされている。世界を見ても、高速道路料金はタダもしくは安い。米国は一部有料だが、イギリスなどは完全行料金が一つに集められ、返済が完了。にもかかわらず、名神・東名高速では、現在までに八兆円の料金を徴収している。

—無料化の実現には。

山崎　借金の総額を減らす。道路四公団の借金を国が肩代わりし、今ここで返済する。つまり、国が国債を発行し、その国債の金で道路公団の借金を返してしまえばいい。要は住宅ローンの借り換えと同じだ。

—民営化する場合の返済とどこが違うのか。

山崎　民営化のプランは住宅ローンでいえば、五十年間変動金利で借り続けること。将来、金利が上がれば返済金額もアップする。それを国債に借り換える。国債は二十年、三十年と金利を固定できる。今、一番金利が低い。

—国債への〝借り換え〟効果は。

山崎　二％の金利で、四十兆円を三十年間借りれば、費用は六十四兆円で済む。四％の金利で五十年間借りるのならば、百二十兆円にもなる。約六十兆円の費用削減効果があるはずだ。金利が上昇して、借金を返済できなければ国民の負担だ。

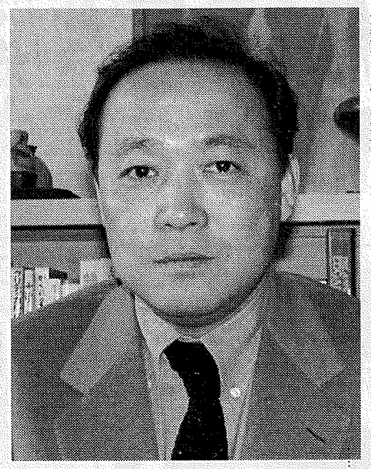
—さらに国債を発行して財政は大丈夫か。

山崎　新たに借金を増やすわけではない。国債を発行した四十兆円で、国の連結子会社のような道路四公団の債務を一括で返済する。〝連結〟バランスシート上の債務総額は変わらない。年間百兆円以上発行されている借り換え国債と原理は同じ。そこに固定・低金利のメリットが働く。

今の道路財源で返済・新設可能

—その国債の償還（返済）はどうするのか。

山崎　年間約十兆円の道路財源のうち、約二兆円を国債の利払いと償還に充てる。三十年で六十四兆円を返済できる。また、高速道新設やメンテナンスも道路財源の一・六兆円で行う。新たな税金は必要ない。日本とほぼ同じ面積のドイツの道路財源は、四分の一の二・五兆円。日本も効率的に道路を管理・建設できるはずだ。



山崎　養世氏（やまざき・やすよ）　シンクタンク「山崎養世事務所」代表。昨年「日本列島快走論」を出版。昭和33年生まれ、45歳。福岡県出身。57年東大経済学部卒。大和証券入社後さまざまな金融業務を経験。平成６年ゴールドマン・サックス本社入社。14年同社を退職し、徳島県知事選に立候補。現在は、金融・財政などの調査や政策提言を行う。
http://www.yamazaki-online.jp/

トラック事業　利益率12％改善へ　引っ越し需要は千万人

—高速道無料化で、物流はどう変わる。

山崎　陸運企業の高速道路関連支出（高速料金および一般道に回避する場合に追加で掛かる燃料費、時間外手当、宿泊費用など）は、全体のコストの一〇％～一五％くらいだが、これがなくなる。営業利益率が一二％改善する。そして、モノがもっと動く。スーパーや、生鮮関連、郵政公社の人と話しても、物流革命が起きると言っている。

—〝物流革命〟の効果とは。

山崎　最終的には、GDP（国民総生産）が二割程度増えるだろう。物流が伸びないのが、日本経済停滞の最大原因の一つだ。ボトルネックはこの高い輸送コスト。また、日本の高速のあり方が東京一極集中を生んでいる。

—東京への一極集中がなくなるのか。

山崎　どこでも安く早く行ければ、物流拠点も分散化される。今は消費地に近く、土地代も高い首都圏に倉庫を置かねばならない。高速道がタダになれば、生産地の近くに置くことも可能だ。

—具体的な変化は。

山崎　アクアラインは、十数分で千葉から神奈川に行けるが、今は料金が高く利用者がいない。無料になれば、一坪五万円の千葉県木更津市に物流拠点を作ればいい。ほかにも羽田空港を二十四時間の国際旅客空港にし、成田を貨物専用の空港にすれば、日本の物流コストは、さらに下がるだろう。

—地方への移転はどれくらい進むのか。

山崎　千万人が引っ越しする見込みだ。巨大な物流ニーズが生まれる。荷主も地方に移転するだろう。陸運企業も首都圏の高い不動産ではなく、安い地方に移れる。事実、米国の大企業は戦前、マンハッタンに集中していたが、ハイウエーの整備で地方でも十分仕事をこなしている。

—渋滞は起こらないのか。

山崎　高速道は一般道に比べ、二十二倍の輸送量がある。渋滞も事故も八割は市街地で起きる。過剰に込む首都高などはロードプライシング（道路課金）を行えばいい。また、渋滞の三割を生じさせている料金所をなくす。そして、三キロごとに出入り口を造る。

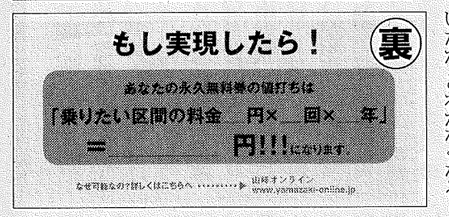
—インターチェンジの数は。

山崎　現在七百程度のインターチェンジがあるが、あと二千追加する。日本の高速道は一般道と切り離して造られた。もっと出入りを容易にすれば、車の流れもスムーズになる。また、渋滞は大都市への過度の集中が生み出している。地方でビジネスがしやすくなれば、企業の地方移転が進み、渋滞は解消する。

トラック業界ももっと声上げて

—トラック事業者は、どのように対応すればよいのか。

山崎　生活が掛かっているはずのトラック業界から高速無料化の声が上がってこない。無料化で国内の物量は増え、トラックは足りなくなるだろう。大手企業だけでなく中小企業までチャンスが広がること理解してもらい、声を上げてほしい。



「残念ながらまだ使えません」と記載された、山崎氏が配布する高速道路永久無料券。これが使える日は、いつになるのか…