

高速道路無料化の是非について¹

～政策目的のマクロな観点と国民の実生活における

ミクロな観点の葛藤～

¹本稿は、2009年12月6日に開催される、WEST 論文研究発表会 2009 に提出する論文である。本稿の作成にあたっては、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要旨

現在、日本の高速道路料金は世界の中でも異常なくらい通行料金が低い。高速道路に対する民主党の基本政策は、大都市以外の高速道路は3年以内に無料とし、道路公団は廃止し公団が抱えている借金を国に付け替え、道路財源の一部を返済にあてる、というものである。元々、日本においても償還終了後には無料開放することとされている有料の高速道路を速やかに無料開放しようというのである。2009年民主党は悲願の政権交代を果たしたことにより、この高速道路無料化の政策案を本格的に施行する動きを見せている。民主党のマニフェストよりこの案件を詳しく見てみる。以下民主党マニフェストより引用。

【政策目的】

- 流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる。
- 産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する。
- 高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使う、渋滞などの経済的損失を軽減する。

【具体策】

- 割引率の順次拡大などの社会実験を実施し、その影響を確認しながら、高速道路を無料化していく。

【所要額】

- 1.3兆円程度

しかしながらこの案件は賛否両論あるのが現状である。上記のとおりこの案件を実施するには1.3兆円もかかり、現在道路4公団が抱えている43兆円もの借金をどうやって返済するのかなどの問題がある。それを踏まえたうえで本当に高速道路の無料化は可能なのか、また可能であったとしてもそれにより国民に本当に利益が生まれるのかという疑問もある。

WEST 論文研究発表会 2009

I、はじめに

本論文で高速道路の無料化によりもたらされる経済効果について論じるにあたり、その現状がどのようなものであるかを正確に認識しておく必要がある。戦後、日本の経済は朝鮮戦争による特需景気や神武景気から始まる高度経済成長によって著しく発展してきた。3種の神器とも言われたテレビ・電気洗濯機・冷蔵庫は、高度経済成長期の後半になると自家用自動車・カラーテレビ・クーラーの『3C』と呼ばれる新三種の神器に取って代われ、特に自家用自動車の普及が日本経済の発展に大きく寄与したのではないかと我々は考えている。自動車は、交通手段としては我々現代人の日常生活に必要不可欠なものとなっており、財団法人「自動車検査登録情報協会」の調査によると、日本人の自動車保有台数は1966年の推計開始以来と現在（2009年）を比較すると、二輪も含めた全車種の数だけなら約9.7倍、乗用車（普通自動車）だけを取り出して見てみると約26.2倍にも膨れ上がっている。同協会は、2009年度の日本人の自動車保有台数は普通自動車だけなら57682475台超、全車種を合わせると78800542台超になると推測しており、この数字から1世帯あたりに換算すると約1.6台保有していることになる。さらにエコカー減税等も始まったことから、今後車の保有台数はさらに増加するのではないかと我々は考えている。

日本の高速道路は、ドイツのアウトバーンに刺激され、1938年ごろから建設の議論が始まった。1943年には当時の内務省が全国自動車国道計画を策定するも、本格的な実現は戦後に持ち越された。日本の戦況が良くないことや自動車の普及が欧米に比べあまり普及していなかったからである。高速道路の本格的な展開に繋がった契機は東京オリンピック開催であろう。1959年に開催が決まって以降、1960年6月に道路交通法が制定され、それ以降1962年には日本初の都市高速道路となる首都高速道路1号線が開通、1963年7月には日本初の高速自動車国道となる名神高速道路が開通し、オリンピック開催までに実に8本もの高速道路が開通した。

高速道路の開発ラッシュが始まったのは、1964年に開催される日本初の東京オリンピック開催決定されたころであるが、これは田中角栄が提案した法案が発端でもあった。自動車社会がいずれ到来するであろうと予測していた田中角栄は、当時の道路整備費だけでは到底日本中に道路を張り巡らせることは不可能だと思い、ガソリン税の税収を全て道路整備に充てることを定めた法律を1949年に提案した。しかし税金の使い道をあらかじめ特定することは財政の原則に反し、政府から予算を決める権限を奪う憲法違反だとして国会の内外から強く非難されたが、結局臨時措置ということを条件に押し通ってしまう。

また、田中角栄は1952年にもう一つの提案をした。それが現在の高速道路の原点でもある有料道路制度だ。自動車の専用道路を造ることで料金を徴収し、新たな道路を造る際の建設費用に充てるというものであった。これも、有料道路という概念が無かった当時に激しく批判されましたが、結局臨時措置ということを条件に押し通ってしまう。注意すべき点は、この両法案が「臨時

WEST 論文研究発表会 2009

措置」であること、そして一定の目的を達成すれば、一般財源に戻したり、無料開放したりしなくてはならないことだ。この両法案によって道路財源は20年たった1972年には2兆円（20年前の100倍）にまで膨れ上がっていましたがしかし両法案が制定されてから50年以上もたった現在もなお、その臨時措置法は名実ともに残っている。これは一体どういうことなのだろうか。

田中角栄は今までの結果から、道路の建設に比例して経済は成長すると考え、事実もそうであった。それゆえ、これからもっと経済を成長させるべく高速道路を建設するために、1972年に料金プール制度というものを導入した。これはどういうものかという、全国の高速道路の通行料金を一つのところに集め、そのお金で新しい高速道路を建設する制度体系であった。高速道路は、建設費用を高速道路の通行料として徴収することでまかない、建設費用がチャラになった時点で無料化されるという約束であった。ところが無料化は、角栄が考えている高速道路網を全て完成させた後から、という風になってしまった。しかも当時は道路整備特別措置法により、「有料道路の利用者が異なる路線の通行料金を合算してはならない」という風に決められていて受益者負担の原則に反するなど非難されたにも関わらず、この制度は国民の前で議論されることなく強引に押し通ってしまう。その結果、有料道路や道路特定財源のような臨時措置法は、計画されている道路の建設が全て終わらない限り続くので、臨時措置としてはこの時点で有名無実化することになった。しかもこの計画されている高速道路の建設がすべて完了するのは、1956年スタートから100年もかかるそうだ。つまり後50年ほど待たなければ、高速道路の無料化は達成しえないということになる。これが原因で道路特定財源や有料道路は存在し続けるのだ。

また、自動車の保有台数が増加するにつれて交通量も増加するのは当然のことであるが、一般道と高速道路で交通量の推移に変化が現れていることが国土交通省の調査で分かった。国土交通省が3～5年の間隔で行っている道路交通センサスによると、一般道や地方道では交通量が増加傾向にある一方で高速道路は横ばいもしくは若干ではあるが減少傾向にあるということである。そこで旧自民党政府が、物流の効率化や地域の活性化（とりわけ観光業の振興）を目的とする国民の生活支援対策の一環として、2009年3月28日から高速道路の利用料金を引き下げるという政策を実行に移した。

ところが最近政権は自民党から民主党に交代し、その民主党は高速道路の無料化をマニフェストの一つとして掲げている。我々はこの二つの政策が果たして本当に全ての国民にとって有益なものなのかを、以下に記す現状分析・先行研究や実証分析を通じて検証して行く。

WEST 論文研究発表会 2009

II、問題意識

① 経済の空洞化

自動車しか移動手段がないおおくの地方は、交通の面で、大きなハンデを負っている。その結果、日本の時価総額で上位 50 社の企業のうち、38 社が東京に本社がある。日本が過密と過疎の国土となっているのは交通インフラが効率よく働いていないことが一つの要因となっていると考えられる。

② 道路建設への支出

日本の道路建設への支出は、一般道路と高速道路の合計で年間 8 兆円あまりだ。これは国際的にみても異常な金額であり、道路の金額と量では、日本は間違いなく世界有数の道路大国である。

③ 利用されていない高速道路

上記のように、日本では道路建設に多額の支出を行っている。しかし、その道路の現状は料金が割高なために利用者が少なく、採算が取れていない。平行している一般道は渋滞になっているのに、高速は利用されていないという、まさに無駄な道路が多々存在している。

④ 借金

日本道路公団とはこれまで高速道路の建設や管理を行っていた特殊法人である。2005年に小泉改革の一環として民営化されるが、道路公団の民営化によって高速道路の建設を行う高速道路株式会社いくつかと管理を行う独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、高速道路機構とする。）の大きく 2 つに分かれてしまったのだ。一見、この改革実行に至った経緯としては以下の理由が考えられる。

（1）公団方式による高速道路等の建設は限界

料金のプール制と財投資金等の借入・償還を前提に新規路線を建設する現行公団方式の限界に達している。

（2）経営の自律性の欠如

高速自動車国道等の建設は国による施行命令等に基づき実施される仕組みとなっており、組織として自主的な意思決定が行われず、経営責任が不明確となっている。

事業運営の非効率性・不透明性

（3）道路関係四公団は、計画と実績との検証を行わないまま、財投資金等をもとに、次々と新規路線の建設を進めるなど、効率性の観点を著しく欠いた事業運営に陥っている。

（4）厳しい財務状況

現在の道路関係四公団の財務状況は、本委員会が行った試算の結果、企業として存立していく上では極めて厳しいものとなっている。

WEST 論文研究発表会 2009

↑ 道路関係四公団民営化推進委員会の意見書より抜粋

民営化によって、無駄な支出も無くなり、財政負担も減り、国民の借金負担も軽減されるという目論見もあったのかもしれない。しかしこれで問題が解決するとは思えない。高速道路機構というのがクセ者なのだ。どういうことかという、先にも述べたように道路公団は建設を担ういくつかの高速道路株式会社と管理を担う高速道路機構に分かれたが、この高速道路機構は、これまで旧道路公団が積み重ねてきた借金を全て抱えているのだ。そこからさらに高速道路を造るとさらに借金が膨らむことが予測される。道路特定財源は一般道の建設・整備に充て、高速道路は借金で造るという仕組みが、田中角栄在任のころから変わっていないからだ。さらに高速道路を借金して造ることも度外視できないが、借金返済の金利が上昇することによるさらなる借金は膨張も懸念される。高速道路の通行料で建設の借金を払うということだが、交通需要の無い所に高速道路を造ってしまうと、通行料さえまともに徴収できず、借金はより一層膨らんでしまうことも忘れてはならないことである。このように、高速道路建設の際にかかる費用分の借金は全て高速道路機構が受け持つことになってはいるが、この高速道路機構が倒産するとその借金は国、つまり国民が負担することになるのだ。しかも高速道路機構が保有する資産のほとんどが高速道路なので売り渡すことさえできない状況にある。これらのことから分かるように、道路公団の民営化は実施されたものの、すごく危ない状況にあることには変わりない。

賛成派意見

① 生活コスト・企業活動コストの引き下げ

高速道路を無料化した場合の経済効果について国土交通省が2年前に試算を行っていたことが明らかになった。一般道の渋滞が解消されることなどから、直接の経済効果を2.7兆円と見込んでいる。朝日新聞が入手した資料によると、「3割引」「5割引」「10割引(無料)」の3パターンについて経済効果や渋滞予想区間を詳細に調べている。経済効果は(1)走行時間の短縮(2)燃費などの走行経費の減少(3)交通事故の減少、の三つの効果を、国土交通省の基準に基づき金額に換算した。高速道自体の経済効果は、渋滞増加などで年間マイナス2.1兆円となるが、車が流れやすくなる一般道が4.8兆円のプラスとなり、差し引きで「2.7兆円の経済効果が生じる」とした。利用者の料金負担の軽減分などを加味した場合は、経済効果は7.8兆円に達し、6000~7000億円の税収増となる、としている。

② 地域活性化

高速道路の無料化によって、多額の投資をしながらほとんど使用されていない高速道路が有効活用されることで、人や物の流れが迅速、活発になり、地域経済が活性化すると考えられている。その一例として、最近、和歌山県では県が管理する有料道路を実際に無料化したことがある。その結果、観光客や利用者が増大し、大きな経済効果が生まれている。「民主党高速道路政策大綱」によればその経済効果は約2兆7000億円にもものぼると考えられている。また、東京湾アクアラインは、神奈川県川崎市と千葉県木更津市を15分で結んでいるが、実際は料金が高いためほとんど利用されることはない。これらの2つの地域の地価には大きな差がある。アクアラインを

WEST 論文研究発表会 2009

無料化すると、千葉県側は首都圏の生活圏、通勤圏となり、住宅需要を含め、さまざまな経済効果の拡大が期待されている。新しい住宅やマンションの需要が拡大し、地価にも好影響が及ぶ。また、高速道路の無料化によって地域でとれた農産物や鮮魚などを大都市の市場へ素早く輸送できるようになる。実際に鳥取県の境港では、高速道路の整備により大都市圏向けの出荷が4倍になったという効果が確認されており、高速道路を無料化することによってさらなる経済効果を期待できることだろう。このように、大都市圏に直結する便利なアクセス手段を持つことは、農水産業にとどまらず、工場や物流施設の立地が促進されるなど、地域経済を活性化させる可能性を大いに秘めているのだ。

そして次に期待されるのが観光客の増加である。高速料金が無料化されることによって、これまで敬遠されがちであった地域の観光施設にこれまでより多くの観光客が訪れるようになると考えられる。先に行われた高速道路上限1000円の政策においてその経済効果は実証されており、無料化が行われるとその効果はさらに飛躍するものと考えられている。さらに、これまで一般的に通勤圏外であった地域も高速道路の無料化によって、首都圏からのアクセス手段を手に入れることによって企業誘致をしやすくなり、その結果企業進出により地域経済が活性化するので。これらの波及効果を考えると、高速道路の無料化は地域における消費を刺激し、地域施設への人口動員数を大幅に上昇させ、企業の誘致によりさらなる活性化の基盤を得ることができ従来の地域産業を活性化させること、ひいては新たな地域産業の創出につながる大きな可能性をはらんでいると考えられる。

③ 温暖化対策

日本全体の二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)の排出量の1割程度は、交通渋滞が原因で発生しているといわれている。アイドリング状態は燃費効率が一番悪く、環境にも悪影響を与える。高速道路を無料化することによって、高速道路の渋滞原因の30%を占めると言われている料金所はなくなる。料金所がなくなることにより、渋滞も緩和され、アイドリング状態の自動車は減少する。よって、高速道路を無料化することは二酸化炭素削減にもつながり、地球温暖化問題を解決する糸口にもなる。また高速道路と並行する国道の通行量も減るので、ここでも二酸化炭素の削減が望める。全体で二酸化炭素の排出は無料化する前の1.8%減にあたる310万トン削減できる。

反対派意見

① 受益と負担の関係

無料化は道路特定財源というすべての自動車ユーザーが払っている税金で借金返済を行うため、高速道路を使わないひとからも建設費や管理費を取ることになる。値下げの恩恵を受けるのは高速道路を使う人に限定されている。高速道路を使わない人も、自動車を持っていない人も、すべての人が納めた税金が高速道路を利用する人のために使われる。高速道路無料化は、広く集めた税金を、ある特定のところに配る不公平な政策である。

WEST 論文研究発表会 2009

② 二酸化炭素排出の増加

国土交通省の研究では、走行時速が 20 キロに落ちると 80 キロの時と比べ 1.5 倍の CO₂ が出るという。鉄道が一人を 1 キロ運ぶのに出す CO₂ 排出量は、車の 9 分の 1、バスの 3 分の 1 と少なく、鉄道の客が自動車に移ることで排出量の増加につながる。よって、地球温暖化に逆行する政策といえる。

③ 無料化の副作用

高速道路無料化により鉄道やフェリーなどの交通機関から利用者が流れることが懸念される。また、高速道路の渋滞のあおりで高速バス、運送業者が負担を強いられ、その結果輸送コストは低下しないばかりか、渋滞でコスト増につながる可能性もある。

III、先行研究

欧米の経済復興

現在の日本は少子高齢化による労働力の減少、国内産業構造の変化を始めとする様々な要因によって日本の企業はどんどん海外へと進出し、産業構造の空洞化に直面している。1980年代には欧米諸国でも多くの企業が、バブル経済により波に乗っていた日本企業との競争に敗れたために倒産や海外進出を余儀なくされ、産業構造の空洞化に直面したことがあった。しかし欧米諸国は日本と違って復活を遂げた。では日本と欧米諸国の違いはどこにあったのだろうか。答えは地方の活性化であったと推測される。欧米諸国に共通して見られたことは、大都市などの都会だけでなく、田園などの地方にも経済発展が見られたことである。欧米諸国は日本と違って地方にまで鉄道・道路・航空、情報通信などのインフラの整備をすることで、地方でも都会に負けないぐらいの生活水準を達成することができた。地方を活性化させることで、農業や観光業が活性化され経済を底上げすることができたのだ。

ところが日本でもインフラの整備はある程度整っているにもかかわらず、欧米諸国のように地方から経済を活性化させることはできなかった。日本の企業もほとんどが本社を東京や地方の中核都市に構え、地方にはほとんど置かれていないのも現状である。では何故都市部以外の地方都市に本社を置かないのだろうか。原因は道路の使い勝手であった。日本の場合インフラ整備がある程度整っていると先ほど述べたが、鉄道や航空が整備されているのは地方の中核都市ぐらいまでで、地方都市における鉄道や航空は完全とは言えないが、交通網としては乏しいのが現状である。ゆえに地方都市に住む人々の主な交通手段は自動車なのである。国土交通省の都道府県別自動車交通依存度合を見てもわかるように、東京や大阪を除いたほとんどの道県は90%を超えていることが分るだろう。自動車交通に必要な道路も無駄だらけで、しかも不便となると使い勝手が悪いようでは、企業も地方都市に本社を構えないだろう。

アメリカでは、ゼネラル・エレクトリック、ゼネラルモーターズ、コカ・コーラなど、アメリカを代表する企業が、ニューヨークを出て行った。まして、マイクロソフト、グーグル、ウォル

WEST 論文研究発表会 2009

マートなどの新興の大企業は、ほとんどがニューヨーク以外から生まれた。ヨーロッパでは、歴史や自然、昔ながらの生活習慣を守り、美、おいしさ、センス、快適さなどの文化を、経済に変えていくことに成功した。その結果、欧米諸国の経済は復興した。

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であった。金融や情報通信はもちろん、航空網と鉄道網、そして、無料か低料金の高速道路網が、地域格差の少ない国土を支える。

ところが日本でもインフラの整備はある程度整っているにもかかわらず、欧米諸国のように地方から経済を活性化させることはできなかった。日本の企業もほとんどが本社を東京や地方の中核都市に構え、地方にはほとんど置かれていないのも現状である。では何故都市部以外の地方都市に本社を置かないのだろうか。原因は道路の使い勝手であった。日本の場合インフラ整備がある程度整っていると先ほど述べたが、鉄道や航空が整備されているのは地方の中核都市ぐらいまでで、地方都市における鉄道や航空は完全とは言えないが、交通網としては乏しいのが現状である。ゆえに地方都市に住む人々の主な交通手段は自動車なのである。国土交通省の都道府県別自動車交通依存度合を見てもわかるように、東京や大阪を除いたほとんどの道県は90%を超えていることが分るだろう。自動車交通に必要な道路も無駄だらけで、しかも不便となると使い勝手が悪いようでは、企業も地方都市に本社を構えないだろう。

無駄な高速道路

都心の渋滞が深刻なのは、通過するだけの車両が都心に入ってくるためだ。このため、通過するだけの車両が都心に入らないように、環状高速道路を整備したはずである。ところが、通行料が高いために、せっかく作った環状高速道路は使われず、都心を通過する車両が減らないという。

また、往復6000円の東京湾アクアラインや、往復一万四千元の本四架橋は普段はガラガラである。

この他にも並行する一般道は混雑しているにもかかわらず、高速道路には比較的余裕がある高速道路の区間が、全国の約65パーセントもあるという。巨額のお金を使った高速道路は料金が高く使われていないという無駄が露呈されている。

ETC でどこまでいっても1000円

・2009年のゴールデンウィークの高速道路はどこも渋滞が激しかった。麻生首相が2008年10月末の新総合経済対策で打ち出した「大都市圏を除き休日はどこまで行っても最高1000円」という高速道路料金の大幅値下げが09年3月から始まったことが影響している。民営化した高速道路各社が発表したゴールデンウィーク期間(4月25日～5月6日)の混雑状況によると、10キロ以上の渋滞が414回(08年は215回)、30キロ以上の渋滞も58回(同28回)と、前年と比べて倍増。政府はお盆期間にかぎり一部平日も値下げを拡大。お盆期間(8月6日～16日)も、10キロ以上の渋滞が498回(08年は303回)、30キロ以上に至っては54回(同23回)と前年の2倍以上に増えた。政策開始直後とはいえ1000円の値下げでさえこれほどの渋滞が生まれたのだから、高速道路が無料化されればさらにひどい渋滞が生まれることが危惧される。すると高速道

WEST 論文研究発表会 2009

路の本来の目的である移動時間の短縮がなされなくなる可能性が高い。

- ・ 高速道路値下げによる「副作用」が危惧される。巨額の税金による支援で安くなった高速道路に、他の交通機関から利用者が流れた。

{例1} JR旅客6社が発表した09年ゴールデンウィーク期間の利用状況によると、新幹線の在来線の特急、急行は前年と比べ7%減で、最大3連休しかなかった03年(前年比9%減)以来の落ち込みとなった。お盆期間は前年比8%の減少で、過去最大の落ち込みとなった。

{例2} 値下げが先行実施された東京湾アクアラインや本四連絡橋と競合するフェリー会社は前年比3~5割の減少だった。それにより政府は経済対策の一環としてフェリー業界への支援のために新たに税金を投入せざるをえなくなった。

{例3} 高速バスは利用者が減っただけでなく、値下げが引き起こした渋滞のあおりで大幅な到着遅れもあったという報告もある。

上記の問題は高速道路1000円値下げの時点での「副作用」であり、高速道路が無料化されればさらに競合会社の疲弊が進むだろう。

日本初の無料の高速道路

日本初の無料の高速道路が秋田県にできた。新直轄方式の高速道路である。借金に頼ることなく、道路財源の範囲で高速道路を作った。岩城ICと仁賀保ICの間が開通しました。それまでの信号待ちが多い国道に比べて、所要時間が一時間以上も短縮された。近隣の工場への通勤や製品の出荷に役立つのはもちろん、消防車や救急車の到着時間も短縮された。一日一万台の利用者があるが、信号もない交差点もない高速道路なので、渋滞はほとんどない。

ところが、秋田市内に向かう岩城ICからは、いままで通りの有料の高速道路に変わる。岩城ICから秋田中央ICまでで料金は850円である。すると、ほとんどの車が高速道路を降りて、時間がかかる一般道を走る。有料の区間の高速道路の利用者は、一日3000台に激減する。有料区間の料金所の前で次々と車が高速道路を降りて、下の国道を通る。有料にすることによって、せっかくの高速道路が使えないものになっている。

IV、理論・分析

- ・ 地域活性化については、正確な金額で表すことは試算でしかない。しかし、欧米諸国の経済復興をみると、交通インフラの重要性が確認できる。日本は人口、企業ともに都市部に集まっており、地方は過疎化がすすんでいるのが現状である。また、地方では自動車が主な交通手段であり、交通網を整備することで活性化されることは、日本初の無料高速道路の例を見ても期待できることがわかる。
- ・ 無料化の副作用については、その他の交通機関にしわ寄せがいくことは、ETCでどこまで行っても1000円の例をみても明白である。

WEST 論文研究発表会 2009

- ・受益と負担の関係については、必ずしもそう言えるわけではない。もともと高速道路ユーザーはガソリン税などを負担してきた。しかし、その税収は高速道路には使われず、一般道路の建設に使われてきた。そのうえで、高速道路の料金を取られているので、二重取りされていることになる。要するに、高速道路ユーザーの税金で、高速道路無料化の費用をまかなっているとも考えられる。
- ・二酸化炭素排出の増減については、すべてが試算であり、実際のところは実施してみないとわからないのが事実である。よって、この論題は政策を実施する、しないの要因になるべきではない。しかし、もし政策を行って大幅に増加したなら、対策案は必須である。
- ・生活コスト・企業活動コストの引き下げについて、経済効果は（１）走行時間の短縮（２）燃費などの走行経費の減少（３）交通事故の減少が挙げられているが、（１）については、自動車の絶対数が少ない地方では効果が期待できるだろう。それは日本初の無料高速道路の例をみても明らかである。それは（２）、（３）についても同様である。しかし、経済の中心である都心部では同様にはいかないと見込まれる。

V、政策提言

以上の考察を踏まえた上で無料化することを提言する。だが東京、大阪などの都市部は有料のままにする。これは、経済効果が不透明すぎるためや、国の政策としてはギャンブル性が強すぎるため、とりあえず保留する意である。そうすることで、大きな被害は免れることができる。都市部においては他の地域である程度の傾向をつかんだうえで実施することが望ましい。それは二酸化炭素排出量についても同じことが言える。

その他の地域については、地域活性化は国家レベルで見ても、個人レベルで見ても、その効果は認められるので、無料化することが望ましい。

その他に、高速道路を無料化するにあたり、出入口をいまの4～5倍の「3kmにひとつ」にするという試みをする。すると高速道路は人びとの生活道路に変身する。また、SA（サービスエリア）やPA（パーキングエリア）は民間に開放し、あらゆるビジネスを試す絶好の場所になるので、出入口・SA・PAは、“21世紀の駅前”に生まれ変わる。鉄道の規模や繁華街の様子はいろいろあるだろうが、少なくともいまの高速道路の出入口の周りよりは人びとの息遣いが感じられるはずである。いまの生活道路並みに高速道路が使えるということは、人びとの行動範囲が格段に広がることを意味する。通勤が便利になることから、いまよりも職場に遠い場所に住む人も出てくるだろうし、若い人のUターンも活発になる。まとめていえば、「地方に仕事が増えて、人が増え、地方の暮らしが便利になる」ということである。

3kmごとに生まれる出入口の周りが新しい町の顔である。大都市圏から地方へ移住して農業法人やベンチャー企業を立ち上げる人が増えてきているが、こうしたトレンドも一気に加速することだろう。また、今までは高速道路をいったん降りると料金がかかるので、渋滞していても渋滞が自然に収まるまで待つ人が多かっただろう。その結果、渋滞が長引いてしまうことの一因にも

WEST 論文研究発表会 2009

なっていたが、無料化すれば簡単に一般道に逃げられるし、渋滞が緩和したら戻ってくるというような柔軟な選択もできる。その結果国民の時間コストを大幅に削減することができるかと期待される。そのほかにも無料化により、高速道路の渋滞原因の80パーセントを占めるといわれている料金所をなくすことができるためその分高速道路の渋滞を軽減することができるとの見解もある。

欧米諸国を見てわかるとおり、地域活性化は経済復興の要である。したがって、他の交通機関の副作用はあるが、地域活性化を重視するべきである。また、メリットを享受できる人とデメリットをこうむってしまう人の数を比較しても、同様の結論に至る。

借金の件も無視することはできないが、まず日本は年間8兆円以上もの道路財源を確保している。いままで無駄な高速道路を放置して一般道の建設に充てていた分を、今回の無料化に充てると十分事足りるものと思われる。

以上により、「東京、大阪などの一部都市部を除く高速道路を無料化し、出入り口を3km程毎に設置する」ことを提言する。

【参考文献】

《先行論文》

著者名（発表年）「タイトル」『収録雑誌名』号数、ページ数

Author (year) , "title," in review, publisher, volume, page-page

《参考文献》

著者名（発表年）『書名』出版社

Author (year) , "title, " in book, publisher (press) , page-page

《データ出典》

著者名『書名』

WEST 論文研究発表会 2009



【図表】