

どうなる暮らし



新政権誕生

㊦

民主党が掲げる「高速道路無料化」への賛否が割れている。経済効果への期待の一方で、渋滞悪化や二酸化炭素排出増への懸念が根強い。通行料金が無料になり、高速道路整備を税金でまかなう社会になると、何がかわるのだろうか。(石川昌義)

— 本来に無料化できるのでしょか。

無料化は、鉄道でいえば特別料金のグリーン席を無料にしよう、というようなもの。快適に目的地に到着できるように余分にコストを掛けている高速道路を一律無料化するのにはやはり理屈に合わず、賛成できません。

しかし、料金の高さがドライバーに嫌われて通行量が極端に少ない高速道もたくさんあります。

岡山大大学院社会文化科学研究科

中村 良平教授

高速道路無料化

税の使い道考える契機

でしょう。高速道の通行料金を払いたくないトラックが、広島市や岡山市など地方都市の中心部にあふれています。トラックが高速道に移れば一般道の渋滞が減り、アイドリングによる排ガスの抑制にもつながります。一般道の交通事故も減るで

地域や時間帯によって料金のめりはりをつけることは、意味があるでしょう。
— 通行料金が下がると、どんな効果が期待できますか。
物流コストが大幅に安くなります。物価が下がり、車を持たない消費者にもうれしい変化となる

民主党の高速道路無料化案

	現 在	無料化後
高速道路の保有主体	独立行政法人(高速道路会社6社にリース)	国
借金返済・維持管理の財源	通行料金(年間2兆6000億円=2009年度)	税金
借金の年間返済額	2兆円(09年度)	1兆3000億円
借金の完済時期	2050年	国有化から60年後

しょう。
— それでも、渋滞や環境悪化が心配です。ゴールウェイクやお盆には、高速道が大渋滞しましたよ。
渋滞がひどい時期に限って特別料金を取ってもいいのでは。鉄道の「繁忙期料金」と同じ発想です。東京や大阪などの大都市の車を減らすため、都市圏外から流れ込む車からお金を集める「ロードプライシング」という施策もあります。都心の渋滞が深刻なロンドンやシンガポールで効果を挙げた手法です。集めた料金を公共交通機関の整備に充てると、車に頼らない環境重視の街づくりにもつながります。
— 「千円高速」の影響で、JRやバスは打撃を受けました。公共交通機関への影響にどう配慮しますか。
瀬戸内海のフェリーが相次いで廃業したように、一気に値下げすると、競争についていけない業者は苦境に陥ります。徐々に通行料金を下げて、

公共交通機関への配慮も

業者の健全な競争を促しながら公共交通機関に頼る人のケアもする。慎重な対応が必要ですよ。
— 高速道の維持費や総額約31兆円の借金返済に通行料金ではなく税金を使うと、車に乗らない人が損をするのでは。
高速道の維持管理費や建設費の借金返済には、今、通行料金が充てられています。これを税金でまかなうようになれば、通行料金がある限り採算度外視で続いていた、新たな道路建設に「待った」が掛かると期待します。
— そもそも原資は税金ですから、道路整備に縛られる必要はありません。例えば、無医村では「救急車が走りやすい立派な道路を造るより、医師が常駐する診療所整備に税金を」という機運が盛り上がるかもしれません。
利権が絡み、必ずしも民意が反映されていない道路予算を見直せば、暮らしに本当に役立つ事業に税金を振り向けることができます。高速道の無料化論議を、「道路と私たちの税金」の関係を考える第一歩にした



なかむら・りょうへい 1953年高松市生まれ。筑波大学大学院社会学研究科博士課程修了。瀬戸大橋の通行料金が地域経済に与える影響などを研究。2004年に国道2号西広島バイパスの観音高架延伸を「いったん中止」とした広島市公共事業見直し委員会の委員を務めた。



お盆の帰省で大渋滞する山陽道。「1000円高速」の影響で渋滞は40分を超えた(8月8日、東広島市の西条インターチェンジ付近)