

高速道路無料化のコストは その地域で負担すべし

松野由希

PHP 総合研究所特任研究員

2009.9.4

民主党がマニフェストに掲げてきた高速道路無料化政策に対して、これまで筆者は、受益者負担原則の無視、交通機関間の公平性の喪失、環境政策との齟齬など、その問題点を示してきた。民主党が大勝利し、次期政権を担うこととなったいま、この政策は現実のものになろうとしている。そこで、もし無料化するのであれば、無料化区間は無料化した地域でその負担を負うべきことを提案したい。

民主党の高速道路政策大綱では、「高速道路会社 6 社が管理する高速道路は原則として無料とする」としている。また、新聞報道によれば、「無料化をすると渋滞が予想される首都高・阪神は例外とし、地域ごとに社会実験を行い、段階的に無料にする」としている。首都高・阪神など、混雑する区間を有料とすることは、混雑する交通量を管理するために課金するもので、混雑税として経済理論的に成り立つ。そしてこの財源収入は、全国の高速道路プール制維持に用いるのではなく、道路混雑を減らすために、その地域の道路整備・公共交通改善などの道路混雑対策費として用いることが望ましい。

次に、地域ごとに社会実験を行い、段階的に無料化することについては、国という大きな組織では個々の地域の事情など分かるはずもないのであるから、地域にその決定を委ねるべきである。それが「地域主権」にも適っている。

高速道路を無料化するとはいえ、整備や維持補修にはお金がかかっているの、その費用は誰かが負担しなくてはならない。無料化を行なう場合、その便益を受けるのは、無料化する地域なのであるから、その費用はその地域が税金として負うべきである。一国で負担をしてしまうと、首都高や阪神の利用者はその通行料金を支払う上に、無料化された別の地域の負担までしなくてはならず、二重の負担となってしまうからである。

ここでいう地域単位としては、その便益の及ぶ範囲であるから、理想としては道州制で議論されているような、全国で 10 程度の社会経済活動の単位が望ましい。しかし区割りに時間を割くことよりも、ここでは暫定的に、高速道路会社 6 社の区域を単位とすることを提案したい。

これまでは全国プール制の原則をもとに高速道路有料化を採用していた。この有料化を廃止し、無料とする以上、プール制を採用することはできない。もし本当に推し進めるのであれば、無料化区間の負担はその地域で負うべきであると私は考える。地域にそれだけの覚悟があるのであれば、是非、無料化を推し進めていって欲しいものである。