



こタダにならない 各への税金投入は 建設利権を つくるだけ!

高速道路は原則として通行料は「無料」のはずだ。償還さえ終われば、文字どおりタダの道路としてすべてのドライバーに開放される。しかし、現実に日本の高速道路は、ほとんど返すあてのない借金にまみれた赤字路線ばかりであり、日本道路公団は破産寸前だ。そして建設省は、高速道路の建設費用として、これまで認められていなかった税金の投入を画策している。その後には、いつまでたっても高い通行料を払わされ続けるドライバーのつらい姿が浮かび上がってくる。

Report: 中村直分(Naowaki Nakamura) & 篠原隆史(編集部)

本来のフリーウェイとは通行料金が無料であること

ちょっと考えてみてほしい。高速道路は英語で「フリーウェイ」という。この言葉は「通行料は無料である」という意味を象徴している。しかし実際にそうだとするだろうか。我われドライバーの利用する高速道路は、どこへ行っても有料というのが実態なのだ。

日本における高速道路の通行料金は世界で一番高いといわれている。しかもすべてが有料だ。これは9割方が無料で文字通りフリーウェイであるアメリカなどと比べ、きわめて特異な現象であるといえる。はたして、日本の高速道路がフリーウェイとなる日はやって来るのだろうか。残念ながら答えは(ほぼ絶対)に「あり得ない」というほかはない。

絶望的とも言えるその理由を説明

している。

高速道路を建設するためにはその費用を日本道路公団(JH)がカタチの上では国から前借りするところから始まる。高速道路の完成後、JHは高速道路を通行するドライバーから通行料金を徴収し、前借りした費用(もちろん利子がつく)を毎年国に返していく。これを「償還」という。そして、費用のすべてを返し終わったら、建設された区間は晴れて無料になる。返し終わるまでの期間は、原則として50年間と定められている。

この建て前を適用すると、地方の高速道路では、通行するクルマの量が多くは見込めないため、結果として建設は不可能ということになりかねない。

永遠の有料化を決定づけた「プール制」という名の怪物

だから実際には「プール制」と呼ばれる仕組みによって高速道路はつくられている。プール制とは、その名の通り徴収した通行料金を全体でプールしておき、東名高速など本来は無料になるはずの黒字路線の通行料金から得た利益を使って、地方の高速道路など赤字路線を建設する費用にあてるといった制度だ。

東名高速や中央高速など幹線とを

れる高速道路以外の路線が赤字であれば何の問題もないだろう。だが現実として幹線以外の高速道路は赤字だのだ。なお、プール制ではなく、個別採算制を原則としている自動車専用道路などの多くも赤字であることには変わりがない。

別表をこらんだきたい。建設省などによると、1998年度の統計では、全国の高速道路21路線のうち12路線が赤字だったのだ。また、総務庁がこの8月に出した監察結果によると、調査した全国の有料道路58路線のうち30路線が赤字(98年度)であり、しかもこのうち26路線は、事前に予測した1日の平均交通量より、現実の交通量が下回るという重傷の路線だった。

ちなみにこれらの統計では、高速道路などが赤字かどうかを判断するには「収支率」という指標を用いている。それぞれの高速道路や有料道



料金所で通行料金を支払い続けることは、けっして当たり前のことではない。もっとも長くても半世紀後には無料で開放されるのが原則だ。

リコール情報

8月14日、ファイアストーン製タイヤを装着するエクスプローラーの改善対策が届け出られた。対象車は90年11月14日～92年9月3日輸入分と、96年8月27日～99年12月6日製作分。

SCOOP 24

車界の断層

■営業中の高速道路の収支率(1998年度)

路線名(酒田)	収支率
北海道新青森自動車道(道央)	149
北海道新青森自動車道(札幌・道東)	119
東北縦貫自動車道	33
弘前線(東北・東京外環)	28
八戸線(八戸)	38
東北横断自動車道	191
釜石秋田線(秋田)	218
酒田線(山形)	234
いわて磐前線(磐前)	167
関東自動車道	79
川崎線(川崎)	58
上野線(上野)	151
常磐自動車道(常磐・東京外環)	59
東関東自動車道・新東京国際空港線	35
砂山線(砂山)	128
水戸線(水戸)	17
新東京国際空港線(成田)	45
中央自動車道	24
富士宮田線(中央)	18
四国線(中央・名神)	17
長野線(長野)	119
第一東海自動車道(東名)	16
東海北陸自動車道(東海北陸)	257
第二東海自動車道(伊勢湾岸)	1998
北陸自動車道(北陸)	114
近畿自動車道・関西国際空港線	50
伊勢線(伊勢)	63
名古屋大塚線(名古屋・田名原・近畿)	27
紀勢線(紀勢)	66
奈良線(奈良)	188
関西国際空港線(関西)	504
中国縦貫自動車道(中国)	68
山陽自動車道(山陽)	104
中国横断自動車道	187
岡山米子線(岡山・米子)	198
広島浜田線(広島・浜田)	168
四国縦貫自動車道(徳島・徳島)	184
四国横断自動車道(高松・高松)	161
九州縦貫自動車道・門司自動車道	49
鹿児島線(九州)	41
宮崎線(宮崎)	168
門司自動車道(門司)	48
九州横断自動車道	108
沖縄自動車道	118

収支率=100円の利益を得るために必要な収入(円)の総額(円) (Hの資料による)

もはや永遠に夕刻 高速道路への 新たな建

路について、1000円の利益を得るためにいくらの経費がかかるかというところを意味する数字だ。これを見れば明らかだろう。東名高速は収支率16、中央高速は同じく24。どちらも黒字路線だ。これに対して、中国横断自動車道では収支率187だ。1000円の利益を得るために187円もかかって

いるというわけだ。参考までにアクアライン(東京湾横断道路)の収支率は316にも達している。もうおわかりだろう。プル制のもので次々と新たな高速道路を建設していく限り、高速道路の料金が無料になる可能性は、これからも永遠にほぼゼロと言わなければならないだろう。建設の費用を返すあてのない

国民の税金を投入してまで建設省は新たな利権を求めるにもかわらず、建設省は高速道路の建設をやめる気はさらさらな

い。なんと高速道路の建設費用として「税金(一般財源)」を投入しようとしているのだ。むしろこれは建設省にとって、長年の目論みが現実化に向けて急速に動きはじめたと言えらるだろう。直接のきっかけは、JHの諮問機関である日本道路公団経営改善委員会がまとめた意見書だ。その中では「今後の交通需要の大幅な拡大や料金改定が見込めない中で、現行の有料道路制度、高速道路制度で高速道路整備計画を遂行するには限界がある」と指摘されている。つまり、21世紀初頭までに1万1520にもほる高速道路を建設しようという建設省の計画は、現行のプル制では困難という結論が出されたのだ。

この建設省の要望が認められれば、高速道路を建設するために公共事業として各自で大量の税金が投じられることになる。それは、未着工の高速道路の建設を一気に進めるかもしれない。だが現在の我が国の高速道路や有料道路がかかえている「赤字体質」を改善するためには何の役にも立たない。「フリーウェイ」がいつか実現するといつドライバーの悲願は、ますます遠ざかっていくばかりなのだ。そしてその結果としてもたらされるのは、公共事業で潤う建設会社からは国会議員への政治献金、建設省の官僚にとっては天下り先の確保という新たな利権でしかない。いや、もつとつ忘れてはならないことがあった。世界一とも言われる高額な通行料金を払われ続けるドライバーの姿である。

い高速道路は、こうして今も着々と建設されているのだ。それが著しくドライバーの利益と希望を踏みこむものであることは間違いないだろう。プル制が将来破綻するといわれる大きな理由だ。それはJHの1999年度の決算を見て明らかだ。ここでは、収益(売上高に相当)が2兆3180億円あるのに対し、経費が1兆3959億円で、償還のための準備金として9214億円が計上されている。しかもこの数字には、国から支給された3641億円を含んでいる。それでも、これまでの償還率はたったの31%に過ぎない。しかも現段階で19兆円という巨額の借金が残っている。一般企業なら明らかに債務超過状態で倒産してもおかしくはない。

鳴り物入りで建設され、7月20日には通行料金が値下げされて3000円となったアクアライン。法的に細かくいえば高速道路(高速自動車国道)ではなく有料道路(自動車専用道路)にあたるが赤字体質は共通している。



鳴り物入りで建設され、7月20日には通行料金が値下げされて3000円となったアクアライン。法的に細かくいえば高速道路(高速自動車国道)ではなく有料道路(自動車専用道路)にあたるが赤字体質は共通している。