

①特殊法人を整理しても負債は消えないから、国民負担はまったく変わら
ず、景気に対する影響もない。
②高速道路建設を凍結すれば、税金
や通行料の負担は減るが失業が増え
る。新たに失業者を活用する場を作り
おろし、方向が逆である。



大阪大学教授
小野 善康

道路4公団統合 国民負担減らず

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団の整理統合が決まった。それによって、財政投融资などからの借入金をすべて通行料収入で返すことができ、国民負担が軽減できるという国民負担」が回避できると言われている。



経済教室

そのこと自体は正しいが、返済の総額は変わらないから、統合したことで「国民」からの通行料収入でまかなうか、「国民」からの税金収入でまかなうかの違いにすぎない。いずれも国民が払う以上、国民負担の総額は同じである。

通行料で払うなら受益者負担だから、その方が望ましいという見方もあろう。しかし、負担は高速道路の直接の利用者だけでなく、宅配利用者や高速道路を経由して運ばれる農産物や工業製品などの最終消費者にも、その価格を通して転嫁される。東名・名神などの高速道路網や、首都高速阪神高速を通る製品は膨大な量であり、ほとんどの国民が通行料を負担している。そのため、税金投入をやめて、すべて通行料でまかなうことも、国民負担の分

不況時は長期の政府事業

なければ、国民負担は逆に拡大する。
③不況の今は労働力の活用のために
安定した仕事をいかに確保することが大切であ
る。小泉改革では長期事業を減らして
臨時雇いや社会保障を増やして
おり、方向が逆である。

布に大差はない。分配の公平という点からは、通行料の方がかえってよくないかもしれない。製品価格に転嫁されれば、消費税のように所得水準とは無関係にだれでも物を買う時点で同一の負担がある。

国民負担と言いつながら、実は国民負担が考えていなければ、国民負担は減る。要するに、総合的に見て国民が困るかどうかよりも、財政当局への風当たりを気にしているのである。

労働力活用めどせ 事業規模縮小では悪循環

とができる。そのため、納税額こそ国民負担という政府の考え方を通すなら、無料化は国民負担を増やすことになる。実際には、負担が高速道路利用者から納税者に回るだけで、ならせば国民負担は変わらない。

通行料が無料か否かは次のような違いを生み出す。無料だが混んでいる一般国道有料だが混んでいる一般国道を維持するか、二本の同じように混んでいる一般国道を持つかという点である。道路構成の選択の問題であって、国民負担の額は同じである。

このように、税金投入をやめれば国民負担は減るといっては誤りである。税金は減っても、その分、通行料の支払いが増えるだけである。公平性から見てもよいとは言えない。

ゴミ処理施設を 10-15年で整備

道路四公団改革の本当の目的は、現在ある借金をどこから支払うかということよりも、むしろ高速道路建設の凍結にある。そうすれば、これ以上借金は増えなから、国民負担は拡大しないというわけである。し

かし、カネの流れの全まっもせずに儉約するだけなら道路を進める方がまだよい。人が余っている今は、いならずらた失業者にカネを渡すよりも、仕事をしてもらうて賃金を払った方がずっとよい。

高速道路建設が凍結されれば、仕事の機会が減少する。その結果、通行料や税金の支払いという負担は減るが、ちょうどその分の仕事も失われて失業が増え、国民に賃金として払われる額が減る。すなわち、取られるカネも減るが、もらえれるカネも同額だけ減るのである。そのため、高速道路建設を凍結しても、国民全体の純負担は変わらない。高速道路が変わらずに、高速道路がで

もちろん、高速道路などただでできていない方がまだというなら、これ以上建設はやめるべきだが、それなら一時凍結ではなく永久廃止にすべきである。人が余っている、その人たちが使っても社会的には失うものがないという現状で、政府がこのような態度は安定した巨大市場を生み出す結果、日本の鉄道や土木技術は世界でも超一流となり、海外での受注も多い。これと同様に現在でも、将来必ず必要になると思われる環境や高齢化対策に関

して、政府が長期的かつ安定的に事業を推進するという態度を示さねばよい。たとえばゴミや産業廃棄物の処理施設の整備改良を毎年一兆円ずつ十年や十五年計画で進めれば、安定した雇用が生まれ、技術開発も進んで将来の戦略産業に

なる。環境問題は国内にとどまらず世界中ですます深刻化するであろう。今のうちに技術開発をしておけば将来この分野で世界をリードできるし、日本の経済発展にも寄与する。

真の効率化には新たな仕事必要
長期事業を始めれば、慢性的に財政を圧迫するとい、でも仕事があるから、労働力の無駄は発生しない。国民の民営化は一九八七年と

もちろん、余った人手の活用として道路建設が特によいわけではない。公共事業の身中は改善すべきで、既得権に縛られた予算編成を委ねようとする小泉純一郎政権の姿勢は評価できない。しかし、その結果、何

51年生まれ。東京大学院修了、経済学博士。専門はマクロ動学・国際経済学