

道路特定財源制度の取り扱いが話題になっているが、その議論の焦点は、「真に必要な」道路整備量はどの程度か、特定財源の流用は合理的かの2点である。税率を嵩上げしているのは道路の緊急整備のためであるから、議論がこの2点に絞られるのは当然である。

だが、この議論は果たして決着するのだろうか。例えば、「真に必要な」とであると判断する論理や具体的な事業選定の基準は何か、暫定税率の水準や財源の用途をどのような考え方で決めるべきかを問えば、明確な答えはないであろう。論理的な議論に耐えるような枠組みが設定されていないのである。

議論を収束させるには、別の2つの問いが必要である。第1

は、道路網のパフォーマンスをどのように評価するのか、第2は、道路整備の受益と負担の関係はいかにあるべきかである。前者がはっきりすれば「真に必要な」の意味が明確になるし、後者が合意されれば暫定税率の是非も決着する。

まず道路網のパフォーマンスであるが、道路を十把ひとからげにとらえても答えは出ないであろう。大まかに、地域間の長距離交通、地域圏内の広域交通、そして生活圏交通に分けて、そ

れぞれの機能のパフォーマンスを吟味しなければならない。このとき、人の移動と物流とを分けて考えること、鉄道など道路以外の交通手段を含めてその分担関係を見野に入れることは当然である。

この作業によって浮かび上がるのは、ミニマムに必要な道路網はおおむね充足していること、大都市圏での道路整備に際してはまずは都市構造の方向付けが必須であること、地方の生活圏では喫緊の課題である公共的なサービス（医療、福祉、教育など）へのニーズに寄与するということが強いことなどである。つまり、地域ごとの整備ビジョンがあつて初めて道路網の姿が具体的になる。例えば、広域地方計画を欠いたままでは「真に必要な」かどうかを判断できないということである。

また、道路整備の受益と負担

の関係については、その全体像をとらえなければならない。整備財源としては、特定財源のほか、地方税や有料道路料金がある。特に有料道路については、料金がプールされているほか、さまざまなかたちで税が投入されている。例えば、ETC（自動料金収受システム）の整備がそうである。整備主体も、国、自治体、高速道路会社、地方公社など多様である。のみならず、農道、港湾道路なども道路ネットワークの一部である。道路投資の受益と負担関係は透明とは言いがたいのである。

もう一つ見逃してはならないのは、財源の用途を特定することとは、受益と負担との関係が明確となる一方、他の用途に充てる可能性を失つというコスト（機会費用）を伴つことである。財政のパフォーマンスのなかで特定財源制度を評価しなければならぬ。

つまり、道路特定財源は、受益者が負担する仕組みというように単純なものではなく、道路網整備のための負担ルールや財政運用ルールのなかで検討して初めてその意味が明確になるテーマなのである。

このように考えてくると、現在の議論はあまりに乱暴である。責任ある調査組織が深みのある報告書をまとめたうえで、最終的な意思決定をすべき課題なのだ。税制全体について言えることであるが、権益のぶつけ合いではなく、論理に支えられた意思決定に力を注がなければならない。税制は最強の政治ツールと言われる。だからこそ理論的な基盤が不可欠である。

道路特定財源の取り扱いについて言えば、その決着は国土形成計画と税制の長期展望を待つべきであると考えられる。（影）

## 道路特定財源制度

### 建設論評