

道路特定財源制度の経済分析

金本 良嗣（東京大学 教授 公共政策大学院・大学院経済学研究科）

要約

道路特定財源制度の見直しが政治的な争点になってきているなかで、この仕組みの長所と短所の冷静な分析が求められている。本研究では、道路特定財源制度に関係するこれまでの研究の簡単な展望を行い、今後の進むべき方向について検討した。得られた結論は以下のようにまとめることができる。

第一に、道路利用者の負担を道路利用の社会的限界費用に沿ったものに近づけることが望ましい。道路利用によってもたらされる社会的限界費用に関する内外の研究を展望すると、以下のような負担の構造が理想的である。

(1) 地球温暖化及び原油依存に関する費用について、燃料税を課税する。日本における温暖化ガス削減費用を前提にすると、これはガソリン1リットル当たり24円程度であるが、これから地球温暖化問題がより深刻になっていくと、さらに上昇していく。他方、温暖化ガスの排出が少ない燃料タイプについては、燃料税を軽減する必要がある。

(2) 混雑、事故等の費用に対しては、走行課税が望ましい。平均するとガソリン乗用車で約10円/kmであり、燃料税換算では約100円/リットルである。混雑費用は混雑の程度によって大きく変動するので、混雑度に応じた混雑料金を導入することが望ましい。

(3) 保有によって発生する外部費用はほとんどないので、保有税と取得税を廃止し、走行料金に移行することが望ましい。

(4) 道路損傷費用は車軸重量の大きい大型車以外については無視できるので、現行の自動車重量税を廃止して、大型車に対する走行距離税に移行することが望ましい。

第二に、道路損傷費用と他の道路利用者への外部費用（混雑・事故費用等）に対する負担分は道路財源として割り当て、道路利用者以外への外部不経済（地球温暖化費用、原油依存費用等）に対する負担分は一般財源とすることが望ましい。道路財源部分については、規模の経済性に応じた調整が必要である。規模の不経済が発生していると思われる都市圏では黒字、交通量が少なく、規模の経済性が発生している地方圏では赤字になる傾向がある。生活道路については、歩行者へのサービスや防災機能等の自動車交通以外の便益が大きいので、固定資産税等の市町村民税から補填するのが望ましい。

道路財源による道路サービスの供給については、適切なサービス品質を効率的に供給するためのシステム設計が必要である。受益と負担の関係を明確にすることがその第一歩であるが、それに加えて、適切なインセンティブ設計を行うことが必要である。経営効率性の確保の点で望ましいのは、公企業化して収入とサー

ビス供給責任が明確な組織にすることである。この観点からは、高速道路の民営化に加えて、一般道路部分についても公企業化が望ましい。もちろん、独占力による価格つり上げを防止するために、政府の関与が必要である。しかし、政府の関与が経営効率性を損なわないようにするために、運営組織と規制組織を明確に分離して、プライスカップ規制等の効率化インセンティブをなるべく阻害しないような規制方式を採用する必要がある。