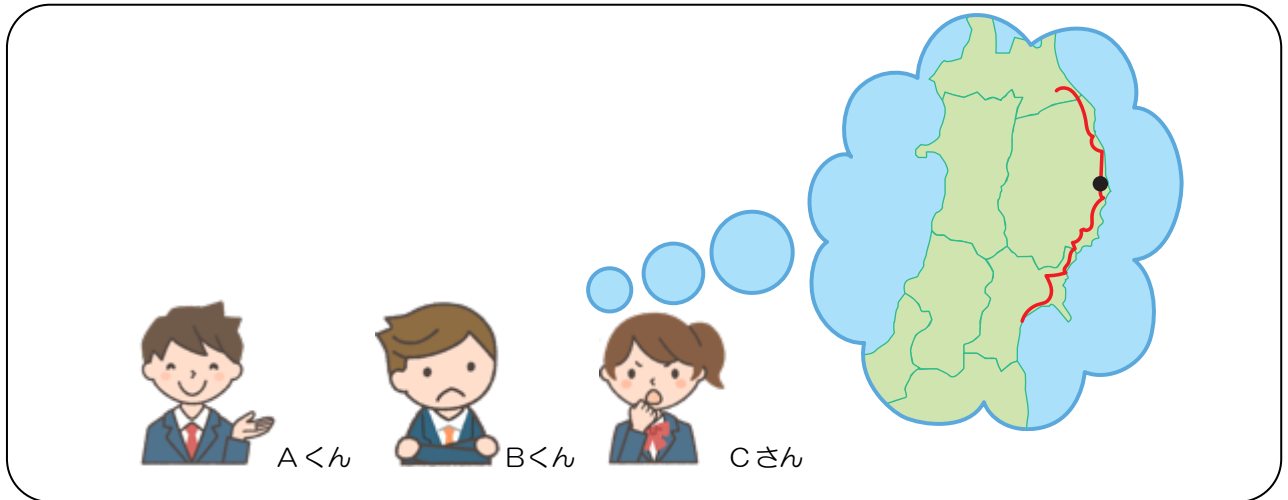


『道路整備の費用負担について考えよう』

主題 「道路整備の費用は誰が負担すべきか？」

1. 幹線道路を作るメリットは？ デメリットは？



Aくん：岩手県に「三陸沿岸道路」という新しい国道の一部区間が、2020年に開通したんだって。

Bくん：あの辺りはおじいちゃんが住んでいるところなんだ。国道が開通すれば交通の便が良くなって、おじいちゃんの所へ行くのに便利になるなあ。道路ができるっていいことだよな。

Cさん：けど何でもかんでも、道路を作ればいいってことじゃないと思うわ。道路を作るっていうことは、環境問題とか費用の問題などがあるじゃない。それに、昔なら道路を作れば便利になって、生活も豊かになるし、産業の発展も期待できるって言われていたけど、今はどうなのかな。作る必要があるのかな？

Bくん：そんなこと言ったら、地方に住む人はどうなるんだよ。道路を整備することは政府の責任じゃないか。人の行き来は活発になるし、物を運ぶのだって効率的になって、地方にもいい効果が出てくるはずだよ。

Cさん：でも、その地域に住む人たちの中にだって反対する人はいるでしょ。さまざまな考え方の人がいるんじゃない。

先生：いろいろな意見がありそうですね。道路の建設などに関する費用のことはこの授業の後半で議論することにしましょう。

それでは、まずは地方において新たな道路を整備することについて、そこにはどんなメリット、デメリットがあるかを考えてみましょう。



WS 1

①幹線道路を新たに建設した場合の『メリット』について書いてみよう

-
-
-

②幹線道路を新たに建設した場合の『デメリット』について書いてみよう

-
-
-

WS 2 模擬公開討論会をして議論を深めよう

Aくんたちは、道路建設についてのメリットやデメリットを、さまざまな立場の視点から考え、自分たちでも模擬公開討論会をすることにしました。道路の近くに住む人たち、その道路を利用しない人たち、物流に携わる人たち、予算決定をする市議会議員の4チームに分かれて考えましょう。

• 自分たちの役割は？（○をつけよう）

- 道路の近くに住む人たち
- その道路を利用しない人たち
- 物流に携わる人たち
- 予算決定をする市議会議員

(1) 自分たちの主張を考えよう

- チームで自分たちの主張を受け入れてもらうための作戦会議を開き、討論会に臨みましょう

(2) 他の立場の人の主張をメモしよう

①「道路の近くに住む人たち」の意見

②「その道路を利用しない人たち」の意見

③「物流に携わる人たち」の意見

④「予算決定をする市議会議員」の意見

(3) あなた自身はこの問題についてどう考えますか。

コラム：「結果としての幸福」と「動機となる公正性」

現在、日本では大都市の人口が増加する一方で、地方の過疎化が進み限界集落が社会問題となるほど、都市と地方の格差が顕著になりつつある。過疎化がすすむ地域では、学校や病院といった公共施設が次々と統合されていき、その地に住む人々の生活が不便になり、さらに過疎化が進んでしまうという問題が日本各地で見られている。そのような中で、過疎地に新規の道路を建設することの是非について、皆さんはどう考えるだろうか？

道路が整備されることで、過疎地に住む人々の生活は便利になっていくことであろう。過疎地には高齢者が住んでいる傾向が強く、高齢者の方々の生活保障は政府の役割である。しかし同時に、財政赤字の日本において、新規に道路を建設する余裕があるのかという問題も同時に考えなければならない。新規道路の建設の費用を社会保障費用に回すべきという声も存在する。

限られた財源をどのような基準に基づき配分するのか、これには大きく2つの考え方がある。

A) 結果として多くの人々や社会全体が幸福になることを重視する考え方 と、

B) 結果ではなく行為の動機となる公正などの義務を重視する考え方 である。

前者 A)の立場に立てば、少数者の幸福ではなく多数者の幸福のために限られた財源を使うべきだという考えになり、新規道路の建設には反対の立場をとるであろう。逆に後者 B) の立場に立てば、社会的弱者を作らない政策を行うことが行政の役割であり、たとえ恩恵を受ける人が少数者であっても新規の道路は建設すべきだという立場を取ることにつながるであろう。

決して、どちらの考え方が正しいというものではないが、私たちが物事を判断するときには、このような基準に基づいていることを知っていると、また違った物事の見え方になる。

2. 道路のためだけに使う税金があった

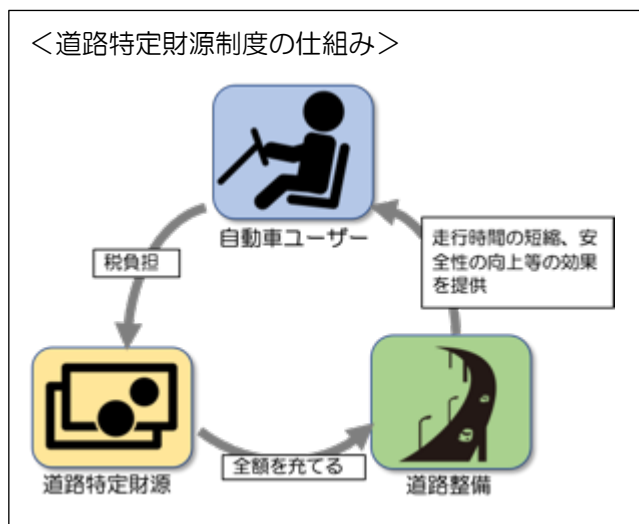
WS 3 道路特定財源について考えを深めよう

先生：ここまでの議論は道路を新たに「作るか、作らないか」ということが争点でしたね。ではもう一つ、10年ほど前まで道路を作るためにあった「道路特定財源」という制度について考えてみましょう。



「道路特定財源」とは、道路を作ったり維持したりする目的のために、道路を使う自動車ユーザーに税金を課す仕組みです。実は、この道路特定財源は2009年に廃止され、道路以外の他の用途にも使えるようになったのです。

Dさん：え？ どういう意味ですか？

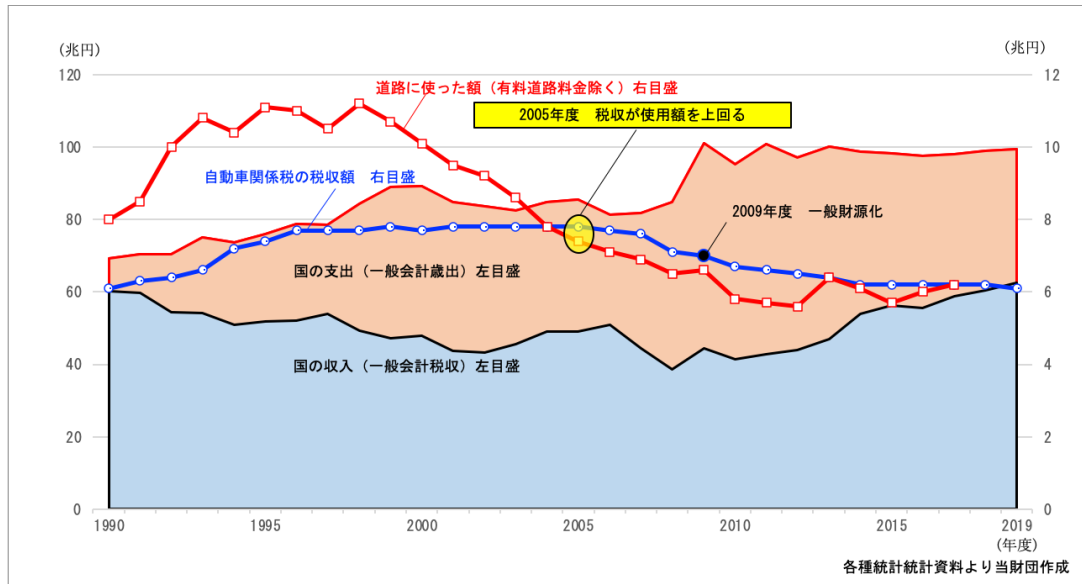
先生：現在にもつながる話ですから、過去に遡って説明しましょう。次のページを見てください。



【道路特定財源の一般財源化に関する経緯】

- 1945年～ 第二次世界大戦後の日本は道路網が十分整備されておらず、未舗装の道路も多くあった。
- 1953年度 道路整備が課題であったため、その資金とするために「道路特定財源制度」が作られた。
- 2005年度 道路整備が進むとともに工事も減少し、道路特定財源の収入（）が支出（）を上回った。一方で、当時は国全体の財源が不足するという状況だった。
- 2009年度 道路特定財源は、その他の用途にも使える「一般財源」として扱われることになった。

【国の財政と自動車関連の税収及び道路に関する費用】



【自動車に課せられる税の種類】

- 環境性能別にかかる税（燃料消費の少ない自動車ほど軽減される）【自動車税環境性能割】
- 自動車の使い道や排気量によってかけられる税【自動車税種別割】
- 重い自動車ほど道路を傷めるという理由で、車体の重量によってランク分けした税【自動車重量税】
- ガソリンや、タクシーで使うLPG、ディーゼル車の軽油などにかかる税【揮発油税など】
- ガソリンにかかる地方道路税【地方揮発油税】
- 自動車そのもの、また燃料のそれぞれにかかる税【消費税】

先生：つまり、道路を作ったり維持したりするために自動車ユーザーから徴収した税金を、年金や医療といった社会保障費など他の目的に使えるようにしたのです。

Eくん：それって、おかしくないですか？ 特定財源は受益者負担*の考えから生み出された制度ですよね。そのとき余っていたのであれば、減税、または廃止をするのがあるべき姿だったのではないですか？



※受益者負担：利益を受ける個人や一定地域の住民に、費用の一部を負担させること。

Dさん：私は、財政が厳しい時代だから仕方がないと思うな。



自動車に乗っている人たちは、移動の自由を享受しているわけだし、それに社会保障や災害対策など、多くの財源が必要となる中で、自動車の税が一般財源化することで、社会がよりよくなるのは良いことだと思うけど。

(4) あなたは、道路特定財源を一般財源化したことについて、また税の徴収の仕方について、どう考えますか。

I はじめに

地方の過疎化、都市の過密化の傾向は、ますます進むばかりである。それゆえ若者は便利さを求め都会に移住をし、逆に過疎地域はますます過疎化が進むことになる。それゆえ地方都市の財政はさらに悪化し、インフラ整備をする財源もないという悪循環に陥っている現状がある。

高速道路や幹線道路を建設すれば、都市と地方が結ばれ、移動も容易になるほか、過疎地域に暮らす人々の生活は格段に便利になることであろう。反面、経済や効率のみで判断しても良いものであろうか。また、負担は誰に求めれば良いのであろうか。

このような考え方は、道路特定財源にも当てはめることができる。受益者負担の観点から創設された道路特定財源も、時代を経て様変わりをしている。道路の建設という問題から、道路特定財源の在り方を通して、「資源配分」、「公正」、そして帰結主義（功利主義）と非帰結主義（義務論）という哲学的な問題まで幅広く考えさせたい。

II 学習目標

- 道路インフラの整備を通して、限られた財源をどのような基準に基づいて配分すべきか考える。
- 道路特定財源のあり方から、「資源配分」、「公正」について考察する。
- 与えられた役割の中で、他者の意見を取り入れるとともに、自らの意見をしっかりと主張できるかを体験することで、合意形成を図る資質や能力を身に付ける。

III 授業の流れと解説

- 1 イラストと会話文を読み、道路建設についての是非について、どのように考えるのかを発問する。
- 2 WS1（道路を建設した場合のメリット、デメリット）を個人で行わせるとともに、WS2にて様々な立場の人の考え方を理解する。【個人作業・グループ作業】
- 3 それぞれを「道路の近くに住む人たち」「道路を利用しない人たち」「物流に携わる人たち」「予算決定をする市議会議員」の4つのグループに分けそれぞれの立場での主張をグループで考える。【グループ作業】
- 4 グループの代表者が討論者となり、それぞれのグループの主張を公開討論形式で行う。
- 5 公開討論会終了後、再度個人に戻り、自らの意見について文章にしてまとめる。
- 6 WS3の文章を読み、道路特定財源を一般財源化したことの妥当性について考えさせる。

【空欄の想定解答例】

WS1

①メリット

たくさんの荷物を早く運ぶことができ、効率的になって物流コストが安くなる。すると商品の価格にも反映されて、生活費の引き下げができる

産地から消費地へ商品を運びやすくなり、売買を中心として地域の経済が活性化する

地方の観光地などへの人の往来が増え、地域活性化が期待できる

地方に住む人々の生活が便利になる（病院への移動時間が短くなる、通勤時間が短縮される）

新型コロナの流行もあってテレワークが進み、自宅が職場から遠くても良くなったため、住居地域の選択肢が増えるなど

②デメリット

若い人を中心とした人口が都会へ流出し、町の過疎化が深刻化する

マイカー利用が多くなって、地域のバスやタクシーなどの公共交通システムに影響が出る

通行量が平日・休日ともに増えて、地域内の渋滞につながる／CO₂の排出量が増える

都会の大手企業が進出しやすくなり、地域の中小企業、地場産業が衰退する

道路の建設にかかる費用は国や地方の財政を圧迫する／財政が悪化すると公共サービスが十分できなくなるなど

WS2 模擬公開討論会

（1）自分たちの主張

①幹線道路の近くに住民たち

- ・是）移動しやすくなって便利になる／人の往来が増えて街が栄える
- ・否）騒音が心配／他所の人が多く出入りするようになって事故が増えないか

②高速道路を利用しない人たち

- ・是）ヒト・モノの動きが活発化して街が栄える／他所から来る人が増えて交流が生まれる
- ・否）恩恵が感じられない／環境保全に反しないか

③物流に携わる人たち

- ・是）新鮮なものを地域の人たちに供給できる／ドライバーの負担を軽くできて、安全な輸送ができる
- ・否）競争力の高い都会の物流業者が地元の物流業者を圧迫しないか

④予算決定をする市議会議員

- ・是）幹線道路の周辺インフラ整備に投資してさらに街の活性化に繋がられる
- ・否）幹線道路ができると周辺インフラ整備も必要になり支出が増える／町を離れる人が多くなり税収が減る

（2）他の立場の人の主張

各同上

（3）あなた自身の考え方

各同上

WS3 道路特定財源を一般財源化したことについて

- ・是）国の財政赤字解消が最優先（国の財政を健全化することが重要）／社会福祉を充実させるなど、高齢化社会への対応に使える
- ・否）受益者負担の原則に反している／課税する根拠がない／自動車ユーザーだけに負担を押し付けている／減税（または廃止）すべきだったのではないか／社会福祉の充実のためだったら、より多くの人が負担する消費税や所得税などの増税で対応すべき

【参考】道路特定財源の見直しに関する基本方針 2005(平成17)年12月9日 政府・与党

「現下の危機的な財政事情に鑑みれば、見直しによって国の財政の悪化を招かないよう十分に配慮し、また、特定財源の使途のあり方について、納税者の理解の得られるよう（略）基本方針として見直す」

【参考】「高速道路」の建設費用は原則として「高速道路利用料」で賄われることになっている

【参考】

図1. ユーザーの税負担額（自家用乗用車の場合）

車両価格 240 万円の車を 13 年間使用すると、購入時・使用時の合計の税負担額が車両価格並みとなる（日本自動車工業会試算）。自動車を購入し保有することで 1 年間におよそ 185,000 円の税負担となる。これはスマホ 1 台持つ費用（1 年間およそ 10 万円）より高い。

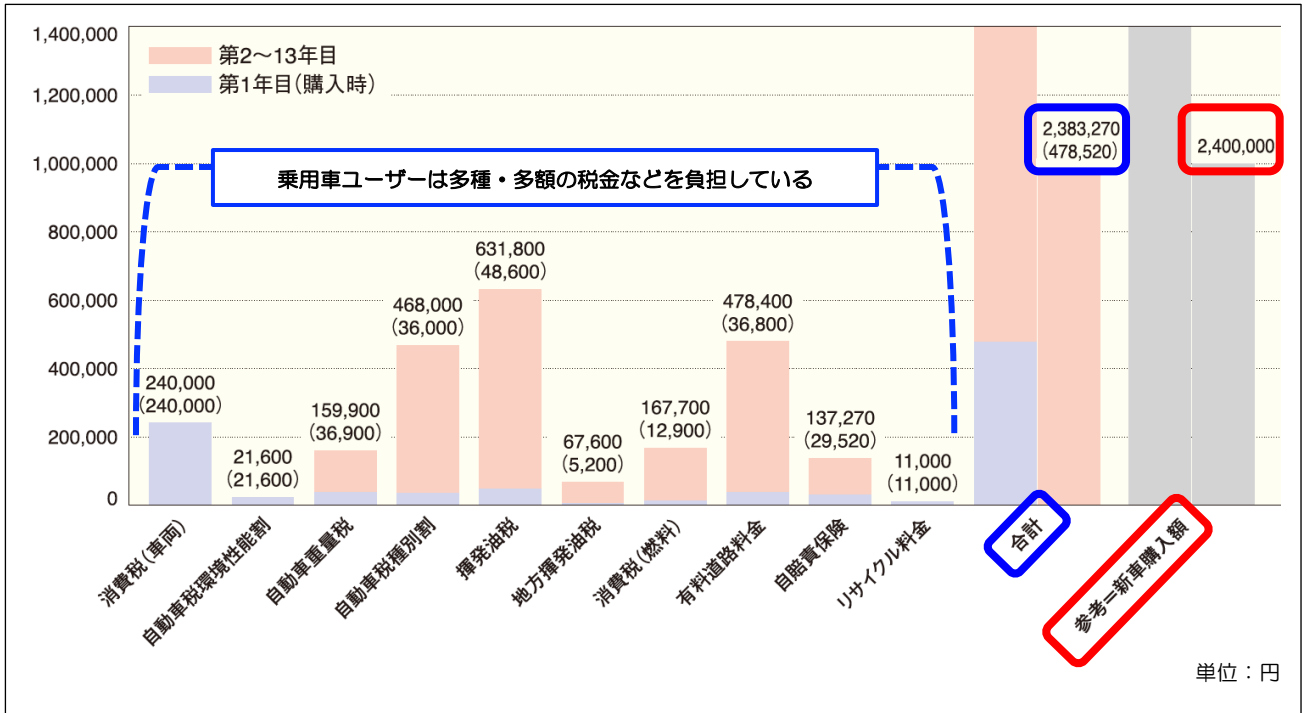
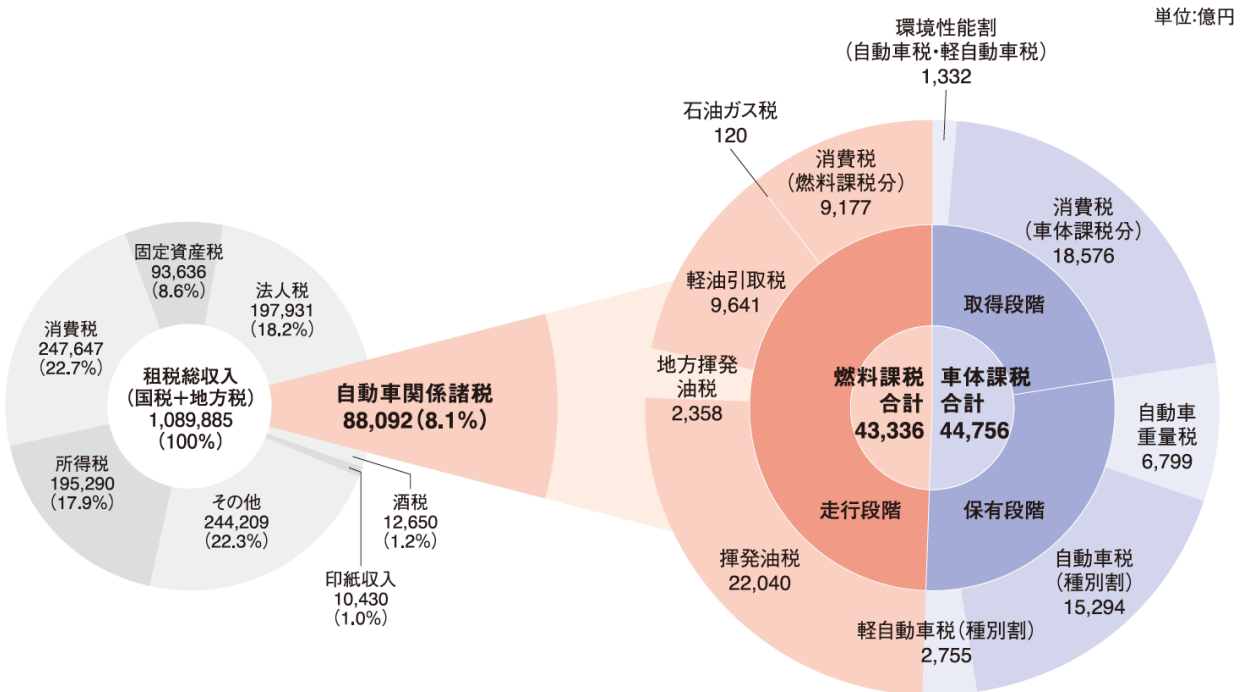


図2. 自動車ユーザーが負担する税額は9兆円。

現在自動車には消費税を含む9種類の税が課せられている。

2020年度の自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入109兆円の8.1%に当たる9兆円になる。



出典：図 1.2.とも『日本の自動車工業 2020』（一般社団法人 日本自動車工業会）