

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する経験を通じて、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に十分に配慮し、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 242 万円の車を 13 年間使用すると、6 種類の自動車関係諸税が課せられ、その負担額は合計で約 180 万円にもなる（日本自動車工業会試算）。自動車を購入し保有することで、平均すると 1 年間におよそ 138,000 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。

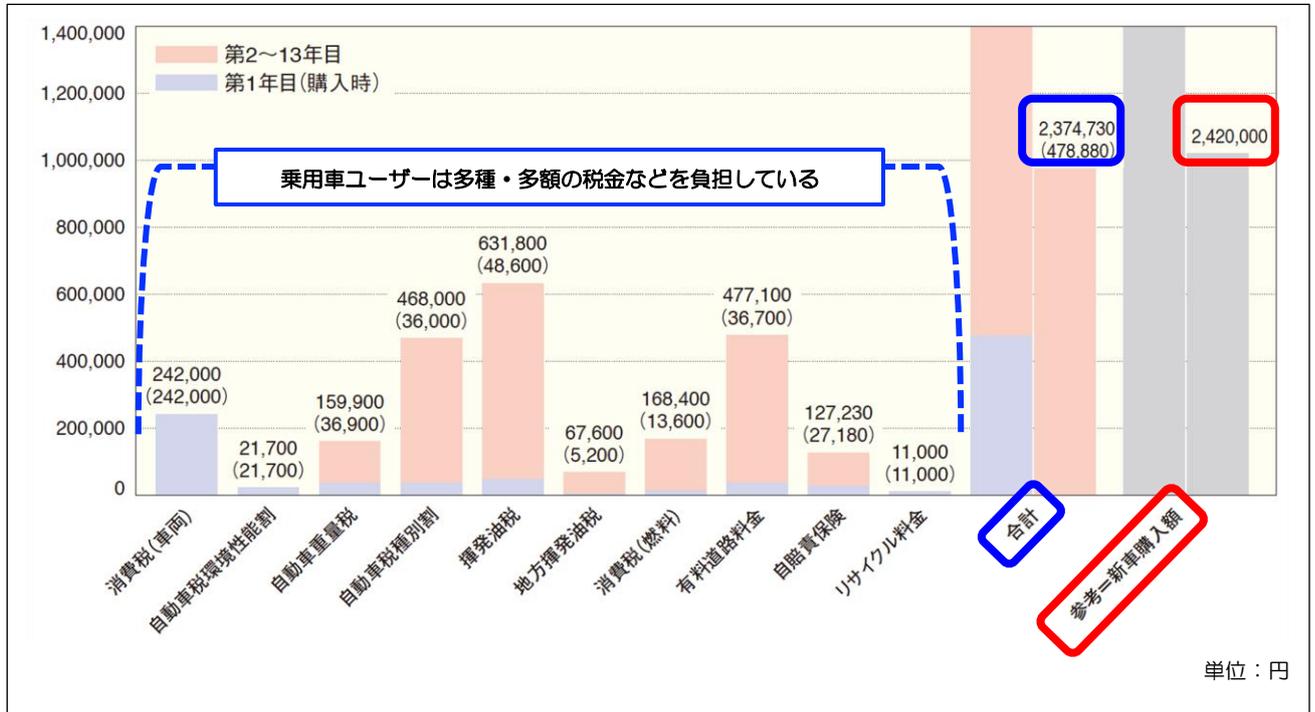
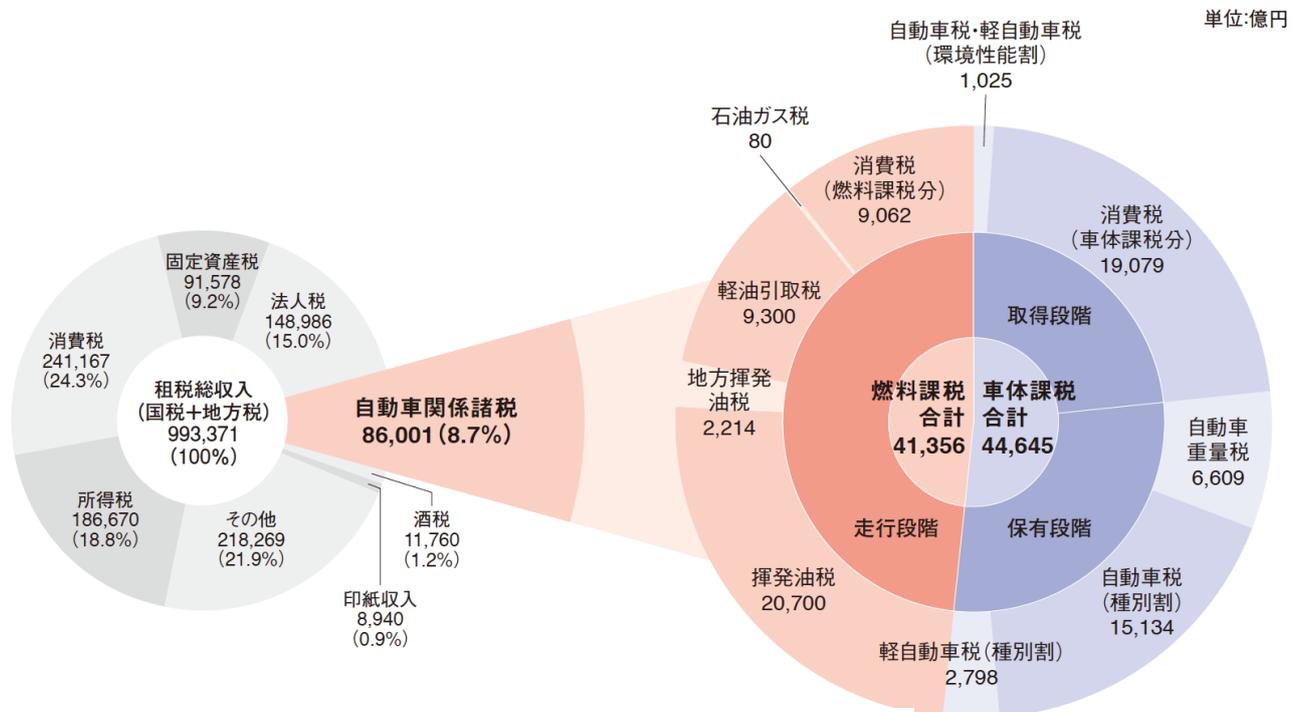


図2. 自動車ユーザーが負担する税額は9兆円。

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。

2021年度には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99兆円の8.7%に当たる約9兆円になる。



出典：図 1.2.とも『日本の自動車工業 2021』（一般社団法人 日本自動車工業会）