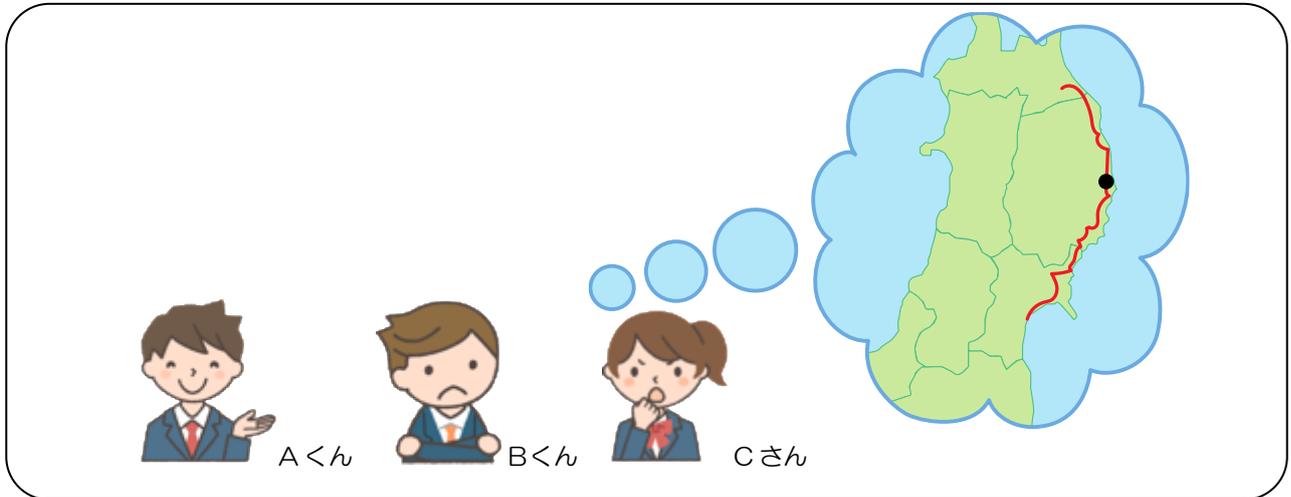


§ 3. 『道路整備の費用負担について考えよう』

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) 模擬公開討論会を踏まえて、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であろうか？)

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ぬ。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る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。

この問題は、「行為の結果である個人や社会全体の幸福を重視する考え方」と「行為の動機となる公正などの義務を重視する考え方」の2つに大別できる。

2. 道路のためだけに使う税金があった

WS3 道路特定財源について考えを深めよう

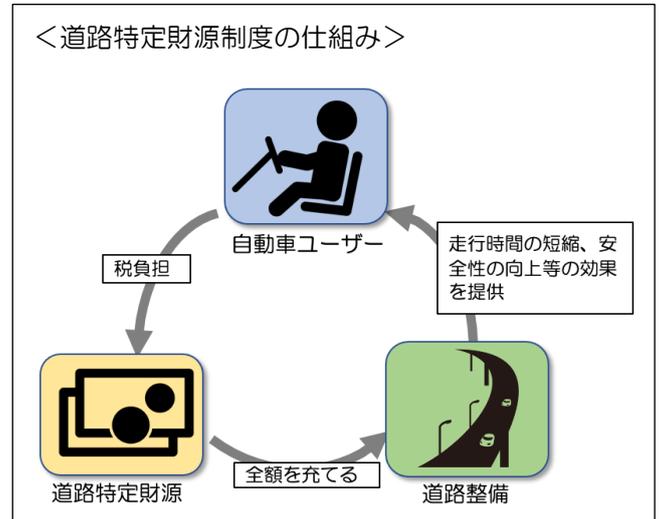
先生：ここまでの議論は道路を新たに「作るか、作らないか」ということが争点でしたね。ではもう一つ、10年ほど前まで道路を作るためにあった「道路特定財源」という制度について考えてみましょう。



「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。次のページにあるグラフを見てください。



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。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。



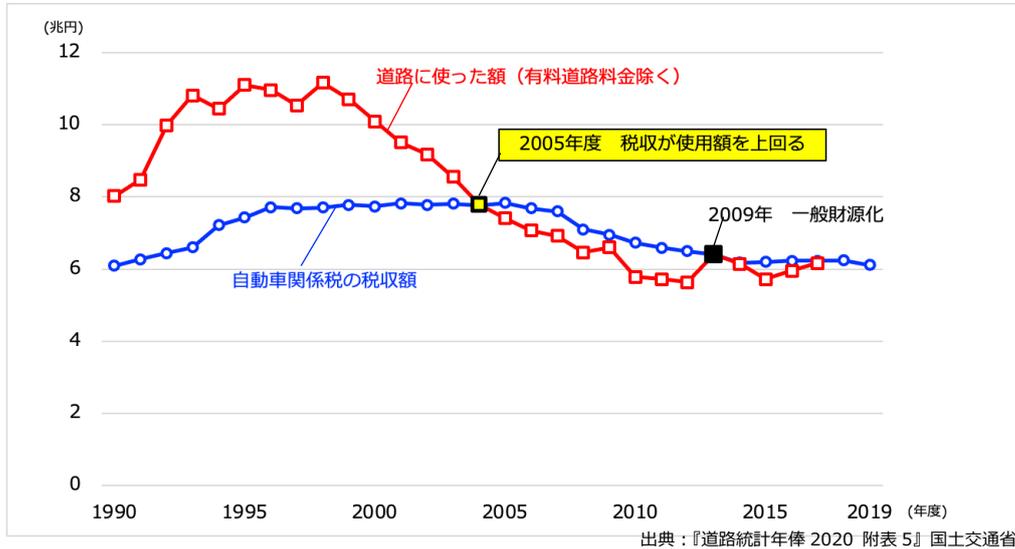
自動車に乗っている人たちは、移動の自由を享受しているわけだし、それに社会保障や災害対策など、多くの財源が必要となる中で、自動車の税が一般財源化することで、社会がよりよくなるのは良いことだと思うけど。

(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。

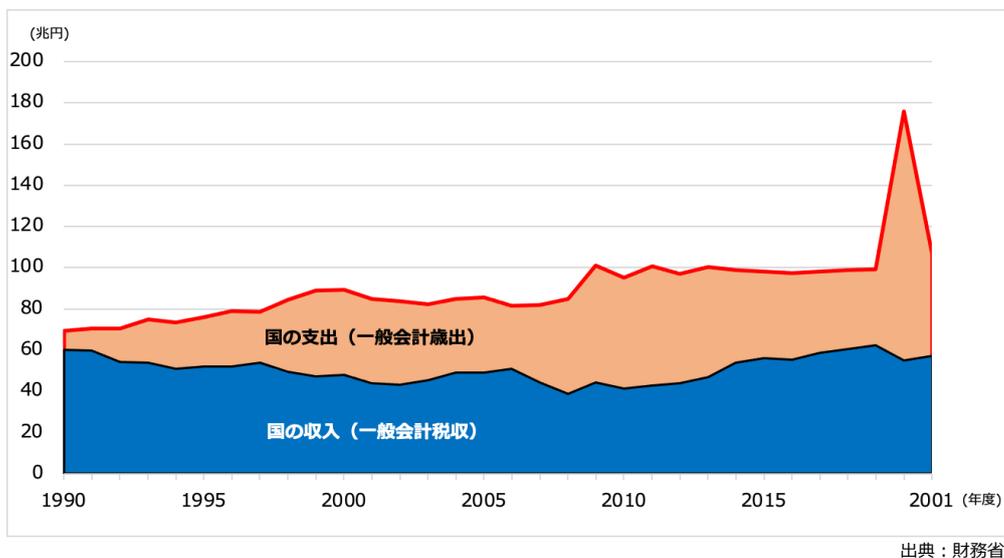
【道路特定財源の一般財源化に関する経緯】

- 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。

【自動車関連の税収及び道路に関する費用】



【国の財政推移】



【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】