

## 最近の道路政策の変遷と評価

### —道路政策の歪みは修正されるのか？

太田 和博（専修大学）

#### 1. はじめに

道路の整備および維持管理に関する負担の基本原則は、受益者負担であり、従前の財源制度はこの原則に基づいて設計されていた。具体的には、道路特定財源制度と有料道路における償還制度とである。一方、公共交通事業者には総括原価主義による収支均等を課しており、結果として道路と公共交通のバランスを取ってきた。

ところが、自動車関連諸税の一般財源化および高速道路無料化は、受益者負担原則を放棄するものであり、交通体系のバランスを崩すことになる。

今後のあるべき道路政策および国土交通政策の方向性を提示する。

#### 2. 最近の道路政策とその問題点

##### ①道路特定財源の一般財源化

- ・受益と負担の分離
- ・分離を緩和する措置（複雑化）

##### ②道路関係四公団の民営化

- ・高速道路政策の長期目標の不明確化
- ・長期目標を堅持する措置（複雑化）

##### ③高速道路料金の割引・無料化

- ・受益と負担の乖離  
ただし、総体では不乖離（？）
- ・3大問題：「財源」「混雑」「代替的交通機関」
- ・不公平感

##### ④社会資本整備重点計画での整備計画

- ・具体的な長期目標の欠落
- ・財源への不関与、受益と負担の乖離

##### ⑤政治主導と「選択と集中」

- ・意思決定プロセスの不明確化
- ・政治と行政の役割分担の混乱
- ・「選択と集中」の基準の未設定

#### 3. 高速道路料金割引と代替交通機関

問題点：高速道路料金を割引くもしくは無料化することは、消費者（移動者）の合理的選択を歪め、あるべき交通体系を崩壊させる。

解決策：しかるべき総合交通政策を確立する。

この問題点と解決策は適切か？

##### ①受益と負担のバランスは崩れたか？

- ・総体としてのバランスは維持されている。
- ・財源は自動車関係諸税収入の道路政策未充当分以下。

##### ②個別の交通市場におけるバランスは崩れたか？

- ・従来の交通分担率が適切であれば、崩れた。

##### ③個別交通市場の従来の交通分担率は適切であるか？

＝従来から総合交通政策は機能していたか？

- ・総体としては機能していた（「道路の受益者負担原則＝公共交通事業者の独立採算制」によって）。
- ・個別市場では、そもそもバランスしていない。

##### ④交通市場を通じた交通分担調整は可能か？

＝しかるべき総合交通政策は可能か？

- ・不可能である。その理由は、規模の経済性、ネットワークの経済性、内部補助、埋没費用（会計的費用と経済的費用の乖離）、交通技術の多様性（多様な費用構造）、需要波動など

#### 4. 道路政策を含む国土交通政策の方向性

##### ①国土交通政策の確立・再確認

- ・移動および輸送の費用を低下させ、国民生活および国民経済を良化する。

##### ②中期的目標の明示と達成への制度整備

- ・目標を明確に設定した後に、市場機能と政策介入の適切な役割分担を確立する。
- ・目標に対して最適な施策を選択するシステムを導入する。

##### ③中央と地方の適切な役割分担

- ・適切な地方分権と適切な中央集権を組み合わせる。