

維持管理時代の道路財源

専修大学商学部教授
太田和博
Kazuhito Ohira



昨年末の総選挙によって政権に復帰した自民、公明両党は、道路特定財源制度の再導入を検討したが、少なくとも本年度の導入は見送った。国民やマスコミの非難を恐れての決定であり、腰砕けとの印象もある。しかし、この動きは正しいことが正しく議論され始めたことの証左であり、高く評価すべきである（もともと自動車重量税を死守したい財務省が黒子であったようである）。本稿では、道路特定財源の再導入の必然性と必要性を整理する。

一般財源化により何が起ったか？

特定財源制度よりも一般財源制度が良いとい

をかけるものである。つまり、一〇〇万円の自動車を買うと消費税を含めて一〇万円の税金を払うことになる。他のモノは5%であるが、自動車が一〇%である理由は自動車が贅沢品であるからではない。そもそも、消費税は、平等の理念に基づくものであり、すべてのモノに購入金額一円当たりで等しい税額を課す。

消費税の導入がモノの区別を撤廃したものである以上、自動車取得税は、一般財源化された途端に課税の根拠を失う。税制が政治の産物である以上、課税の根拠を失った税は納税者からの挑戦を受ける。税の軽減、撤廃は納税者団体の政治力に委ねられることになる。自動車製造業は、我が国の経済を支える主要産業であり、経済団体でのプレゼンスも大きい上に、雇用の裾野も広い。自動車取得税のように自動車販売に直接影響する税金には軽減や廃止の強烈な圧力が働く。課税根拠が消失した以上、このような税は長期的に持続可能ではない。一般財源化によって財務省はパンドラの箱を開けたのである。

使途が自由であるという一般財源制度の利点は、それがそのまま欠点となる。一般会計である財政は歳入と歳出を分離する。歳入は徴税という権力作用である一方、歳出は公共サービス

の主張は、学生への教育支援は図書券よりも同額の奨学金の方がより良いのと同じである。なぜなら、自由に支出を決められる方がより高い満足を得られるからである。満足度がより高いということは、同じ支出（費用）によってより大きな満足（効果）を得ることになるから、より効率的である。総合的に考える、全体のバランスを取るというこの考え方を国家財政に適用したのが道路特定財源の一般財源化である。

この発想は、小泉元首相が主導したこともあり、小泉改革の一環であるように扱われ、マスコミも礼賛した。小泉改革を推進する政策手段は、民営化、規制緩和、市場化、地方分権、減

の提供という管理作用であり、まったく異なる仕組みとなっている。財務省の主税局と主計局がまったく別物であることと同じである。

一般会計の利点と欠点は「自由に使える」が「歯止めが効かない」と簡潔に表現できる。歳入と歳出に関連性がないため、「高負担・低サービス」も「低負担・高サービス」も許される。財務省は前者を画策し、国民は後者を望む。民主主義政治プロセスは、財務省の夢を砕き、後者を加速させ、我が国の公的債務は千兆円を超えてしまった。とは言え、自動車関係諸税を一般財源化し、自動車関係者をレントシーキング活動に走らせたのは財務省に他ならない。

特定財源制度での選択肢は、「高負担・高サービス」か「低負担・低サービス」かであるため、大まかな受益と負担のバランスは保たれる。特定財源制度では、総体として受益と負担のバランスを崩すことはできないため（内生的制約）、財政赤字を拡大させることはない。先進国で最大の財政赤字を抱えながらも、さらに赤字国債を発行し続けるのは制約がない一般会計の欠点である。道路特定財源の一般財源化という小泉改革の理念に反する施策を実施することによって、我が国の財政規律はさらに緩んだのである。

税である。つまり、小泉改革の本質は、より現場に近いところでより実態を把握している者が責を負いながら取り組む（換言すれば、自己責任による選択）べきであるという判断である。賢明な読者は、小泉改革の理念と道路特定財源の一般財源化が矛盾することに気が付くであろう。一般財源化は、中央集権化であり、増税である。もちろん、賢く正義を通す理想的な中央政府、国会があれば良い。それは望むべくもない。理想的でない中央政府、国会の下で、合理的な個人と民間企業はどのように行動し、どのような事態に陥ったのであろうか。

自動車取得税は自動車の販売価格に5%の税

終戦直後に我が国の道路事情を調査したワトキンス調査団は、道路をこれだけ無視した先進国はないと驚嘆している。それは、戦前は道路を司る役所が内務省であり、一般財源の一部のみが道路に支出されたため、慢性的な財源不足であったためである。その反省に立って創設されたのが、特定財源制度である。

一方で、持続的に維持管理の必要性は高まっで行く。維持管理は手を抜いても即座に問題が発現するわけではない。むしろ、手を抜き、コストを削減した方が短期的には利用者である国民にはめられる。インフラの維持管理には手抜きを促進するインセンティブが内包されており、一般会計では、その圧力はより一層強まって安定的な財源が確保されない事態に陥る。

この問題を打破するために、意思決定者あるいは管理者がガバナンスを効かせることができ規模とシステムを備え、自律的な運営によって効率化を図り、道路利用者と国民の利益を最大化する特定財源制度を創設するべきである。米国の連邦道路信託基金はその好例である。我が国に、自動車関係諸税などを特定財源とした陸上交通全体を包括した信託基金制度を導入することが、いまから私たちが直面する深刻な問題を解決する有力な方策なのである。