

1. 本論文の構成

本論文の構成は以下のとおりである。

序章 本論文の問題設定

第1節 本論文の問題意識と目的

第2節 本論文の構成

第1部:分析の枠組み(第1章、第2章)

第1章 費用負担原則としての受益者負担の再検討

第1節 本章の目的と構成

第2節 特定財源制度と一般財源制度

2.1 特定財源制度と一般財源制度の比較

2.2 特定財源制度に対する市民の意識

第3節 公共財としての一般道路と「ただ乗り問題」

第4節 受益者負担の考え方

4.1 道路行政における受益者負担

4.2 法制度における受益者負担

4.3 受益者負担の定義分類

4.4 租税理論における「利益説」と受益者負担

4.5 一般道路整備における受益者負担の明確化

第5節 価格代替機能の適用に関する課題と解決策

5.1 「受益」および「受益者」の特定の困難性

5.2 受益の量的測定の困難性

5.3 所得再分配機能との両立の困難性

第6節 まとめ

第2章 費用負担プールの概念と財源調達の評価基準

第1節 本章の目的と構成

第2節 「費用と負担の一致」の観点

2.1 「費用と負担の一致」の観定の必要性

2.2 「社会資本ごと」の観点に基づく費用と負担の一致

2.3 「車種ごと」の観点に基づく費用と負担の一致

2.4 「地域ごと」の観点に基づく費用と負担の一致

2.5 「道路種別ごと」の観点に基づく費用と負担の一致

2.6 「世代ごと」の観点に基づく費用と負担の一致

第3節 「費用負担プール」の概念

3.1 「費用負担プール」の必要性

3.2 「費用負担プール」の適用問題

3.3 「費用負担プール」を用いたモデル分析

第4節 財源調達段階における評価基準

4.1 評価基準の必要性

4.2 計画・実施段階における事業評価の進展

4.3 財源調達段階における評価基準の考え方

4.4 「費用と負担の一致」基準

4.5 「効率性」基準

第5節 まとめ

第2部:費用と負担の現状に関する実証分析(第3章、第4章)

第3章 費用負担プール内における費用と負担の実証分析:車種ごとの観点

第1節 本章の目的と構成

第2節 一般道路整備における費用の概念

第3節 計量経済学的手法

3.1 計量経済学的手法の既存研究

3.2 一般道路整備における車種ごとの費用責任額の推定

第4節 コスト・アロケーション・スタディ的手法

4.1 コスト・アロケーション・スタディの手法の既存研究

4.2 一般道路整備における車種ごとの費用責任額の推定

第5節 まとめ

第4章 費用負担プール間における費用と負担の実証分析:地域ごとの観点

第1節 本章の目的と構成

第2節 費用と負担の推定に関する前提条件の整理

2.1 分析対象

2.2 分析対象としての費用と負担

2.3 走行台キロ

第3節 費用と負担の現状に関する推定結果

3.1 推定結果の分析枠組み

3.2 推定結果の概要

3.3 推定結果の評価

第4節 まとめ

第3部：費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析（第5章、第6章）

第5章 道路種別ごとの費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析

第1節 本章の目的と構成

第2節 問題設定と仮説の提示

第3節 分析条件の設定（費用責任額と配分の仕方、価格弾力性の推定）

- 3.1 費用負担プールの設定と費用負担プール内の費用配賦基準
- 3.2 回避可能費用と共通費
- 3.3 走行台キロ
- 3.4 価格弾力性

第4節 受益者負担に基づく燃料税の修正の評価

第5節 受益者負担に基づく距離制課金の導入の評価

第6節 まとめ

第6章 地域ごとの費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析

第1節 本章の目的と構成

第2節 問題設定と仮説の提示

- 2.1 「地域ごと」の観点からみた「費用負担プール」の設定規模
- 2.2 「地域ごと」の観点からみた「費用負担プール」間の内部補助率
- 2.3 「地域ごと」の観点からみた受益者負担の徹底の比較
- 2.4 仮説の提示

第3節 分析条件の設定

- 3.1 費用負担プールの設定規模
- 3.2 費用負担プール内の費用配賦基準
- 3.3 回避可能費用と共通費
- 3.4 走行台キロ
- 3.5 税額弾力性

第4節 「費用負担プールの設定規模に基づく受益者負担の徹底」による効果の評価

- 4.1 限界費用価格形成に基づく社会的余剰の推定
- 4.2 ラムゼイ価格形成に基づく社会的余剰の推定

第5節 「費用負担プール間の内部補助率に基づく受益者負担の徹底」による効果の評価

- 5.1 費用負担プール間の費用配賦基準
- 5.2 「費用と負担の一致」基準に関する評価
- 5.3 効率性（費用負担プール間の最適内部補助率）に関する評価

第6節 まとめ

終章 結論と今後の課題

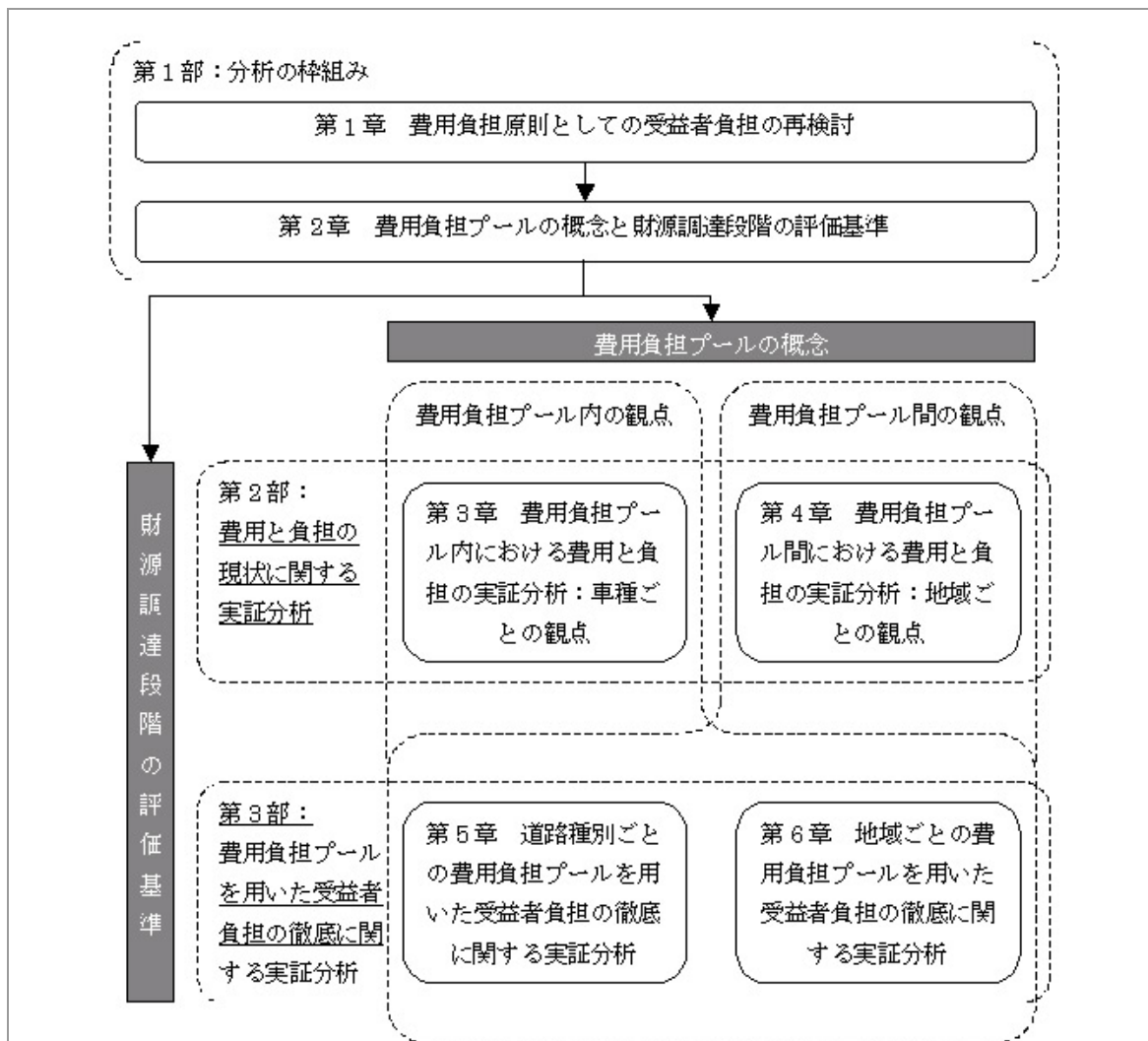
第1節 本論文で得られた知見のまとめ

第2節 本論文の課題と今後の展望

参考文献

付録 資料編

以上の枠組みを整理したものが、下記のフローチャートである。



2. 本論文の問題設定

2.1 本論文の問題意識と目的

本論文の目的は、一般道路整備の財源調達において基本理念とされている受益者負担およびそれに基づく道路特定財源制度について、「現行の道路特定財源制度における受益者負担の定義が不明確なため、価格代替機能が十分に発揮できていない。費用と負担の一致に関する観点の提示に基づき費用負担プールを設定し、また財源調達段階の評価基準を明示した上で、道路利用者に対して、費用負担プールごとの費用に応じた異なる水準の負担を求める（受益者負担を徹底する）ことによって、より大きな社会的余剰が達成可能である」という仮説を立証することにある。

戦後、わが国における一般道路整備は、必要な道路整備目標を規定する「道路整備五箇年計画」（計画・実施段階）と、その実行に要する財源の調達を目的とした「道路特定財源制度」（財源調達段階）の2段階に基づいて行われてきた。特に後者の財源調達段階では、「走行時間の短縮や安全性の向上等の効果を道路（自動車）利用者に対してもたらす道路整備の財源として、受益者である道路利用者が負担する、ガソリン税をはじめとする道路特定財源諸税を充当する」という受益者負担の考え方を基本理念としてきた。

上記の2段階に基づく一般道路整備が、わが国におけるモータリゼーションの進展に与えた貢献は大きい。最近では、非効率な一般道路整備に対する批判、政府の財政制約の増加も指摘されている。そのような環境の変化は、上述した受益者負担に基づく道路整備財源制度の変更に係る議論（「道路特定財源制度」の使途の拡大や一般財源化など）に結びついてきている。これらの動きを踏まえるとき、道路特定財源制度の基本理念である受益者負担のあり方自体の再検討が求められていると言えるだろう。

この再検討の結果、受益者負担が是とされるためには、「受益者負担に基づく特定財源制度による財源調達が、一般財源制度による財源調達と比べて同等か、もしくは優れている」という結論が、最終的に提示される必要があるが、この議論における各主張の背景の得失は多岐に渡っており、両者の比較は容易ではない。また、理論的な優劣の検討が可能であったとしても、その検討から具体的な政策、制度上の問題に対する示唆の導出までには至らない。特定財源制度、一般財源制度のどちらであっても、具体的な政策、制度が、その基礎とする考え方と合致していなければ、理論上の優劣の議論は意味をなさない。

本論文における分析対象である一般道路は、市場の失敗の要因に対処し、効率的かつ公平な整備の実現のため政府による関与が必要とされてきた。このとき、公共財の観点から生じる「ただ乗り問題」への対処

が必要であり、その解決には社会資本サービスの利用者(受益者)にサービス生産の費用を知らせ、負担を前提に利用の有無を判断させること、そして明らかにされた需要に応じて供給を行っていくこと、すなわち「価格代替機能」の適用が有効と考えられる。上述した定義を踏まえるならば、受益者負担には、税に対して価格代替機能を持たせる要素が働いていると考えられる。

しかしながら、現行の道路特定財源制度において、どの程度、受益者負担が徹底されているかを定量的に検証した既存研究は極めて少ない。そもそも、道路特定財源制度において、受益者負担は明確に定義されておらず、その徹底水準はいまだ不透明なままであると言わざるを得ない。また、同質的な経済主体が存在するという経済理論の想定とは異なり、実際には一般道路の利用の形態、程度、地域、時期、利用から得られる受益などは道路利用者ごとに異なる。それゆえ、実際の一般道路整備を考えると、受益者負担を直接的に適用することは困難である。

また、この議論は、透明性を向上させ、「受益」と「負担」を一致させればよいという簡単な問題ではない。「受益」と「負担」の一致を追求することは、最終的には、道路利用者ひとりひとりの「受益」と「負担」を一致させることを意味する。このときの状態は、「受益」と「負担」の一致という観点からは最適であると考えられるが、道路利用者を取り巻く環境によっては、必要道路整備水準を達成できない一般道路が発生するなど、運用制約が急増することも容易に想定できる。「受益」と「負担」の一致が経済学的効率性の観点から最適であるかどうかは不明であり、また、「受益者負担」が不明確ななかで、上記の「受益」と「負担」が何を意味するのかも明示されていないという問題も存在するのである。本論文では、冒頭に述べた仮説の立証を通じて、上記の問題に関する政策的示唆の導出を行うこととしたい。

3. 第1部 分析の枠組み

3.1 第1章 費用負担原則としての受益者負担の再検討

第1章では、「道路特定財源制度の基本理念である受益者負担について、その概念の明確化を図ること」という目的に基づいて受益者負担に関する理論的な側面から分析を行った。

理論的な観点からの特定財源制度と一般財源制度の比較からは、具体的な政策提言は導出できない。市民の意識も踏まえつつ、現実的に導入可能な財源制度を、導入可能な公共財の供給に対して用いていく必要がある。それがゆえに、特定財源制度に基づいて租税を徴収するにあたっては、その基本理念である受益者負担について、明確な定義を市民に示し、その運用を図っていく必要がある。また、公共財の供給にあたっては「ただ乗り問題」が生じるため、価格代替機能が発揮されるような財源調達制度が好ましい。しかしながら、受益者負担は、これまで限定的か、あるいは不明確なかたちでしか定義されてきておらず、このことが受益者負担の考え方をめぐる混乱の要因となっていた。

そこで、第1章では、主として開発利益の公共還元に関する議論、租税理論における議論を踏まえた上で、財源調達基準と財源調達先を明示することによって受益者負担の定義の明確化を図った(図1)。すなわち、「費用」を財源調達基準とし、「直接的受益者」を財源調達先とする範囲を、狭義(費用回収)の受益者負担として定義した。受益者負担に基づく特定財源制度の目的が、当該一般道路整備の費用回収である場合、主として狭義の受益者負担の範囲でその徹底を図ることで、価格代替機能の発揮が期待できると考える。なお、この考え方に基づき、第2部以降では、狭義(費用回収)の受益者負担の範囲に含まれる、走行段階課税における燃料税を中心に分析を実施する。

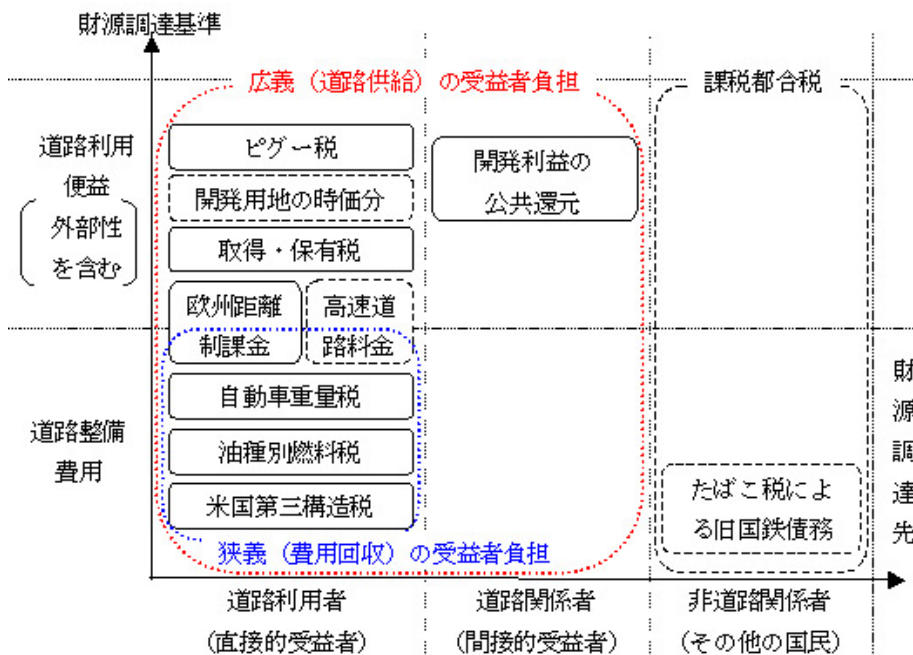


図1 一般道路整備の財源調達における受益者負担

3.2 第2章 費用負担プールの概念と財源調達の評価基準

第2章では、「道路特定財源制度の下での受益者負担の徹底について、道路利用者を区分する複数の観

点ごとに費用と負担のさらなる一致を実現する施策の余地を明らかにした上で、受益者負担の徹底に伴って必要となる『費用負担プール』の概念および受益者負担の徹底水準の評価基準を提起することで、第3章以降の実証分析において必要となる、一般道路整備の財源調達における費用と負担を比較する枠組みを提示する」という目的に基づいて分析を行った。

この分析の背景としては、受益者負担に基づく現行の道路特定財源制度に対する強い批判の存在がある。このような批判の要因としては、受益者負担の不明確さのみならず、概念としての受益者負担と制度として運用されている受益者負担(特定財源制度)の間の相違が考えられる。すなわち、受益者負担をかかげた上で道路特定財源制度を導入してはいるものの、全国規模で、まるで「どんぶり勘定」のように、「受益」と「負担」を管理しているがゆえに、一般道路の利用者ひとりひとりにとっては、受益者負担が徹底されていないのである。一般道路の利用者は、経済理論が規定するような、同質的な経済主体ではなく、異なる利用の形態、程度、地域、時期、利用から得られる受益などを持つ多様な経済主体であることを考慮した上で、第1章で明確化された受益者負担を徹底する仕組みが必要と考えられるのである。

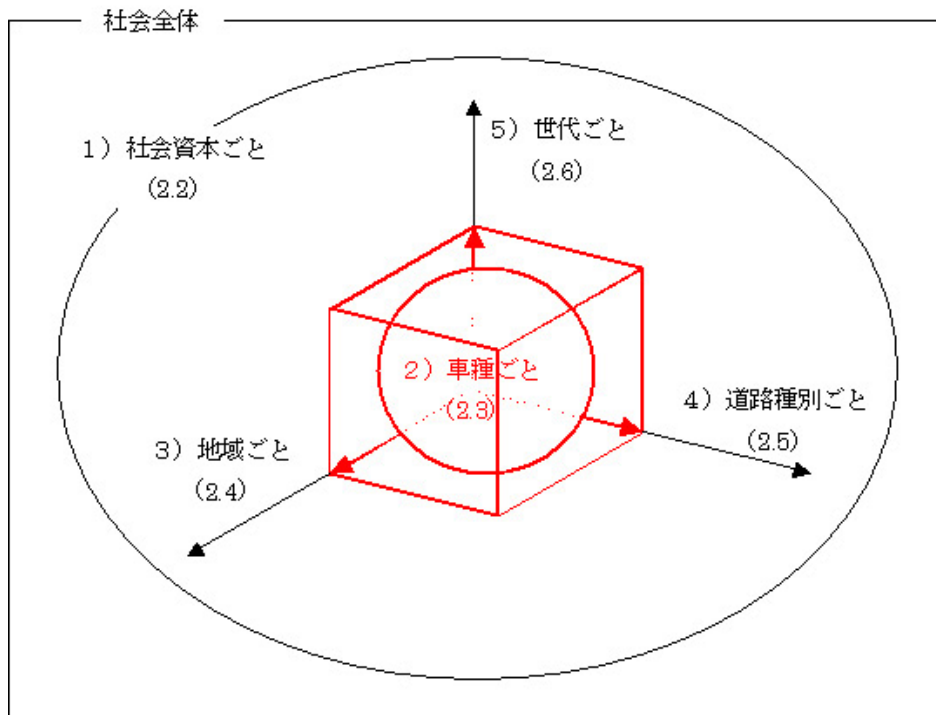


図2 費用と負担の一致に関する5つの観点

具体的には、第一に、第1章で明確化された受益者負担の考え方に基づいて、費用と負担の一致を考える5つの観点(「社会資本ごと」、「車種ごと」、「地域ごと」、「道路種別ごと」、「世代ごと」)を示した上で、実際の道路特定財源制度の下で、それら5つの観点から費用と負担をさらに一致させる制度や施策の余地また現状の問題点を明らかにした(図2)。第二に、多様な道路利用者からなる一般道路整備における費用と負担の一致を考える際に必要となる「費用負担プール:すべての構成員(道路利用者)の、道路整備にかかわる費用と負担を管理し、価格(税額)形成、整備水準を通じて自己完結的に収支を管理する会計単位」という概念の提示を行い、「費用負担プール化:(1)多様な利用者を何らかの基準を用いて区分し、(2)費用負担プールごとにその構成員(道路利用者)の平均的な費用責任額を計測し、(3)自動車関係諸税の変更を通じて適切な水準の負担を求めていく行政活動」を通じた、多様な道路利用者の費用と負担の管理の有効性について検討した。第三に、費用負担プールの概念の実際への適用について、価格代替機能の発揮と運用制約の存在という得失に基づく、受益者負担の徹底に関する2つの問い、すなわち「費用負担プールをどのような水準の規模で設定すべきか:『費用負担プール』の最適設定規模」および「費用負担プール間の内部補助率をどの程度認めるべきか:『費用負担プール』間の最適内部補助率」という2つの問いに分けて検討を加えた。最後に、上記の費用負担プールを前提とした受益者負担の徹底の最適水準に関する評価基準として、費用負担プールに基づく「費用と負担の一致」基準、および達成される社会的余剰に関する「効率性」基準の2基準を、受益者負担の考え方からそれぞれ導出し、第3章以降の実証分析で用いる評価基準として提示した。

4. 第2部 費用と負担の現状に関する実証分析

4.1 第3章 費用負担プール内における費用と負担の実証分析:車種ごとの観点

第3章では、「費用負担プール内における費用と負担の現状を、『車種ごと』の観点に基づく実証分析を通して明らかにし、一般道路の整備政策および課税政策に対する示唆を導出すること」という目的に基づき、計量経済学的手法とコスト・アロケーション・スタディ的手法を用いて、費用負担プール内における車種ごとの費用責任額の推定を行った。

その推定結果から、以下に示す政策的な示唆を得た。

第一に、走行段階における道路利用者の費用責任額(計量経済学的手法:限界費用、コスト・アロケーション・スタディ的手法:回避可能費用)と現行の課税(燃料税)水準との比較を通じて、車種間の費用と負担の一致度合いに関する不均衡を明らかにした。すなわち、コスト・アロケーション・スタディ的手法からは、全国平均でみたとき、U.S. Department of Transportation(1997)の配賦基準を用いる場合、乗用車および小型貨物車において、最低限の費用責任額(回避可能費用)に比べ現行燃料課税水準がやや高く、若干の過大負担が生じている一方で、普通貨物車では大幅な過小負担が生じていることを、また山内(1987)の配賦基準を用いる場合、すべての車種において過小負担であることを、それぞれ明らかにした。また、特に地域ごとに費用負担プールを設定した場合、費用負担プール間において費用と負担の大きな乖離が生じていることを、道路種別ごとに費用負担プールを設定した場合、乗用車および小型貨物車においては、一般国道では過大負担、主要地方道ではほぼ適正負担、一般都道府県道では過小負担であることを、それに対し普通貨物車においては、すべての道路種別において過小負担であることを、それぞれ明らかにした。これらの結果は、一般道路の課税政策に対する重要な示唆となろう。

第二に、計量経済学的手法からは、すべての車種における規模の経済性が示唆される結果が示された。この結果からは、一般道路の整備政策に対して、今後は、量的拡大よりも質的向上が必要とされるとの政策的示唆を得ることができる。

上記の結果は、単に受益者負担に基づく費用負担に関する議論のみならず、一般道路に関する今後の課税政策、整備政策の議論に資すると考えられる。

4.2 第4章 費用負担プール間における費用と負担の実証分析:地域ごとの観点

本章では、「費用負担プール間における費用と負担の現状を、『地域ごと』の観点に基づく実証分析を通して明らかにし、一般道路の課税政策に対する示唆を導出すること」という目的に基づいて分析を行った。

具体的には、都道府県を構成単位とした費用負担プールを対象とした、過去25年間(9カ年度)を対象とした実証分析を行った。その分析結果からは、「地域ごと」の観点に基づく費用負担プール間の費用と負担に統計上有意な格差が存在すること、すなわちこれまでの「地域ごと」の観点からみた費用と負担では、費用と負担の一致が図られていなかったことが示された。また、費用負担プール別の費用と負担が、1970年代から1980年代にかけて一致の方向性であったのに対して、1990年代には逆に乖離の方向性の下にあること、「費用と負担の一致」基準に基づく評価指標(「費用負担指数」)でみると、1980年代、1990年代を通じて減速傾向にあるものの、大幅な景気対策が実施された1999年度には反対に上昇したことが、それぞれ明らかとなった。このことから、費用と負担の一致度合いは短期的な政策的要請によって左右され、現状のままでは、その安定的な低減は不確実であるとの政策的示唆が導出された。

5. 第3部 費用負担プールを用いた受益者負担の徹底の実証分析

5.1 第5章 道路種別ごとの費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析

第5章では、「一般道路整備において、『道路種別ごと』の観点に基づき設定する費用負担プールを用いた受益者負担の徹底、すなわち、道路利用者に対し、費用負担プールごとの費用に応じて、異なる水準の負担を求める(走行段階課税を変化させる)ことの効果を検証すること」という目的に基づいて分析を行った。

はじめに、第2節および第3節において、道路種別ごとの費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する問題設定と仮説を提示し、分析の前提条件を整理した。その上で、第4節の実証分析からは、全道路種別でひとつの費用負担プールを設定した上で、受益者負担に基づく燃料税の修正を行う(受益者負担を徹底すること)により、社会的余剰の増加が可能であることが明らかとなった。また、第5節の実証分析からは、道路種別ごとに3つの費用負担プールを設定した上で、受益者負担に基づく距離制課金を導入する(受益者負担を徹底すること)により、社会的余剰の増加が可能であることが、また、その際、高規格な道路ほど低い課税水準を設定することが望ましいことが、それぞれ明らかとなった。

第4節および第5節のいずれの結果も、これまで過小な負担しか求められてこなかった貨物車に対して、現行の水準以上の負担を求めるべきことを示唆している。費用と負担の関係に留意しつつ、乗用車および貨物車に対して適正な通路費負担を求めていくことが必要とされており、この結果を反映した政策の導入が求められる。

5.2 第6章 地域ごとの費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析

第6章では、「一般道路整備において、『地域ごと』の観点に基づき設定する費用負担プールを用いた受益者負担の徹底、すなわち、道路利用者に対し、費用負担プールごとの費用に応じて、異なる水準の負担を求める(走行段階課税を変化させる)ことの効果を検証するとともに、達成可能な社会的余剰が最大となる、受益者負担の徹底の最適水準、すなわち、費用負担プールの最適規模および費用負担プール間の最適内部補助率を明らかにすること」という目的に基づいて分析を行った。

第2節では、「地域ごと」の費用負担プールに基づく受益者負担の徹底の2形態、すなわち、「費用負担プールの設定規模に基づく受益者負担の徹底」と「費用負担プール間の内部補助率に基づく受益者負担の徹底」の提示を行い、仮説を導出した。また、続く第3節では、費用負担プールの設定と費用負担プール内の費用配賦基準、回避可能費用と共通費の推定、走行台キロの推定、および税額弾力性の推定など、分析の前提条件を整理した。

第4節では、費用負担プールの定義と整合する、ラムゼイ価格形成を用いた実証分析から、「費用負担プールの設定規模に基づく受益者負担の徹底」の最適水準(費用負担プールの最適規模)が、全国を6程度に分割した規模であること(1プールあたりの平均人口:約2,000万人)を明らかにした。また、その他にも、第一に、上記の最適規模のときに達成される最大の社会的余剰増加分は約1,700億円であること、第二に、走行段階課税である燃料税について費用負担プール間で最大4倍の格差をつける必要があること、第三に、平均的にはガソリンは約40%の減税、軽油は約50%の増税が必要であること、という政策的示唆がそれぞれ導出された。

また第5節では、同様にラムゼイ価格形成を用いた実証分析から、「費用負担プール間の内部補助率に基づく受益者負担の徹底」の最適水準（費用負担プール間の最適内部補助率）が、下限制約の場合は、上限制約の場合はであることを明らかにした。この結果は、一般道路整備の地域間内部補助に対する政策を導入する際には、「各都道府県（費用負担プール単位）における道路関係負担額のうち、最低88%は当該都道府県に配分することを保証する政策、制度」または「特定の都道府県に対し、当該都道府県における道路関係負担額の120%以上は配分しないことを保証する政策、制度」が、社会的余剰の最大化の観点から最も望ましいということを表している。また、そのとき達成される最大の社会的余剰増加分が、それぞれ約1,537億円、約1,654億円であること、また費用負担プール間の内部補助に関する制約条件と、「費用と負担の一致」基準および「効率性」基準との関係性、という政策的な示唆を導出した。

6. 結論

6.1 本論文で得られた知見のまとめ

本論文第1部（第1章および第2章）では、理論的側面から本論文の分析枠組みの構築を行った。すなわち、理論的な側面から、現行の受益者負担の利用に関する問題点を明らかにし、財政学における租税理論の議論も用いつつ、受益者負担の明確化を図るとともに、「狭義（費用回収）の受益者負担」を本論文で検討すべき受益者負担として定義付けた（第1章）。その上で、明確化された受益者負担に基づき、受益者負担のさらなる徹底を図る観点（「費用と負担の一致」に関する5つの観点）を示すとともに、「費用負担プール」という概念を提案、導入し、「費用負担プール化」を通じた、多様な道路利用者の費用と負担の管理について検討を行った。また、受益者負担の徹底の効果を検証するために必要な財源調達段階における評価基準を、受益者負担の概念から導出した（第2章）。

また、第2部（第3章および第4章）では、費用と負担の現状に関して、費用負担プールの概念を基に実証分析を行った。すなわち、第2章で提示した費用負担プールの概念に基づき、これまでの一般道路整備の財源調達制度における受益者負担の実態を、2つの観点から明らかにした。第一に、費用負担プール内における費用と負担の観点としての「車種ごとの観点」から実証分析を通じて受益者負担の実態（車種間における費用と負担の乖離）を明らかにした（第3章）。同様に、費用負担プール間における費用と負担の観点としての「地域ごとの観点」から実証分析を通じて受益者負担の実態（地域間における費用と負担の乖離および短期的政策による乖離の拡大）を明らかにした（第4章）。

そして、第3部（第5章および第6章）では、「道路種別ごと」、「地域ごと」の観点に基づき、費用負担プールを用いた受益者負担の徹底の効果に関する実証的な分析を行った。すなわち、第1部で示した狭義（費用回収）の受益者負担の範囲に含まれる燃料税に着目し、第2部で示した費用と負担の現状を踏まえ、費用負担プールを用いた受益者負担の徹底に関する実証分析を行った。第一に、「道路種別ごと」の観点に基づいて設定した費用負担プールを用いて、受益者負担に基づく燃料税の修正の評価および受益者負担に基づく距離制課金の導入の評価に関する実証分析を行った（第5章）。第二に、「地域ごと」の観点に基づいて設定した費用負担プールを用いて、「費用負担プールの設定規模に基づく受益者負担の徹底」による効果の評価および「費用負担プール間の内部補助率に基づく受益者負担の徹底」による効果の評価に関する実証分析を行った（第6章）。これらの分析から、受益者負担のあり方、特に、受益者負担の徹底の最適水準を明らかにした。

以上の議論を通じて、冒頭で述べた仮説の立証を果すことができたと考える。これまで、わが国の一般道路整備における財源調達においては、受益者負担をかがげつつも、実際に道路利用者の費用と負担を結びつける、きめ細かな政策や制度は見られなかった。本論文各章において導出した政策、制度を実際に導入することで、多様な道路利用者を考慮した費用と負担の一致水準を適度に向上させるとともに、社会全体における効率性水準を向上させることができると考える。

6.2 本論文の課題と今後の展望

なお、本論文では、議論、分析の単純化のため、一般道路整備における財源調達段階、そのなかでも狭義（費用回収）の受益者負担の範疇に該当する走行段階課税である燃料税に焦点を当てた上で、複数の費用と負担の一致の観点を提示し、それぞれ分析を行った。それゆえ、大きく分けて、次に示す5点の課題を内包している。

- 1) 一般道路整備における位置付け（自動車関係諸税間における相互関係、財源調達段階と計画・実施段階の相互影響）
- 2) 社会的費用における位置付け（一般道路整備（インフラ）費用と他の社会的費用（混雑や環境問題など）との関係）
- 3) 政府の性格（費用負担プールの管理主体における同質性の仮定）
- 4) 分析における前提条件（一般道路整備の必要水準、一般道路のサービス水準、混雑状態、費用負担プールの設定基準、費用負担プール内および費用負担プール間における費用配賦基準などの存在：他の前提に基づくシナリオの評価との比較）
- 5) 分析における観点（費用と負担の一致に関する複数の観点への個別アプローチの相互関係、同一の観点に基づく異なる受益者負担の徹底手法（「費用負担プールの設定規模」および「費用負担プール間の内部補助率」）の相互影響、財源調達段階の評価基準のさらなる精緻化）

以上の課題を踏まえ、受益者負担の分析における複合化、多様化および精緻化を図っていくことが今後必要な研究だと考えている。