

わが国の道路整備は、特定財源制度を基本として行われている。特定財源制度とは、国にあつては、ガソリン消費に賦課される揮発油税および車両の保有に関して賦課される自動車重量税からの税収(揮発油税についてはほぼ全額、自動車重量税については4分の3)を道路整備特別会計に繰り入れ、道路整備に要する費用をその会計から支出する制度である(地方自治体についても特定財源制度は存在するがここでは省略する)。特定財源制度は、道路利用者が道路の整備費用を負担しているという意味で「利用者負担」ないし「(狭義の)受益者負担」と呼ばれることがある。

本論文では、特定財源制度に関する「費用負担プール」が重要な分析の概念となっている。「費用負担プール」とは、「すべての構成員(道路利用者)の、一般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」と定義される。著者は、まず、現状において、車種別という観点から費用負担プール内のグループごとに費用と負担に乖離があること、地域間という観点から費用負担プール間と同じく費用と負担に乖離があることを指摘している。論文の後半部分で、著者は、一般国道、主要地方道、一般都道府県道をそれぞれの費用負担プールにした場合、各プール内の車種別に適切な費用負担を求めること(具体的には収支制約の下で社会的余剰を最大化するラムゼイ価格)によって、社会的余剰が増加することを示している。特に、この種の価格設定の下では、貨物車の負担の増加が示唆される。最後に、著者は、地域間の費用負担プールの比較を行っている。ここでの視点は、①地域ごとの費用負担プールは、どの程度の規模が望ましいか、②都道府県を費用負担プールとし、そのプールの中で内部補助を許すとすれば、どのような水準が望ましいか、の2点である。まず①について著者は、日本全国を6程度に分割したプールが最適であること、②については、各都道府県における道路関係税収のうち88%は当該都道府県に配分されるべきこと、各都道府県における道路関係税収に対し120%以上は配分されるべきではないことが指摘されている。

本論文について評価すべき点は、第1に、道路整備特別会計の存在を前提とした上で、その問題点の分析方法、最適政策の導出方法について、経済理論に基づきながら、著者が独自の的方法論を提示したことである。例えば、一国の道路関係諸税のあり方を論じる中で、車種別の最適課税(価格設定)理論とその実証についてはこれまでも研究例はみられるが、本論文では、さらに多面的かつ重層的に費用負担のあり方が論じられ、政策的インプリケーションが導出されている。その方法自体は著者が考案したものである。第2に、以上の理論的な方法論の下で、多様かつ詳細なデータを用いて実証分析がなされている。特にこの分野では、必要とされるデータが必ずしも豊富とは言えないが、著者はデータの収集と発掘に腐心しそれが実証結果の有効性に結びついている。

一方、本論文には問題点がないわけではない。第1に、本論文は道路整備特別会計という現行の制度を前提として、その内的な政策変更の方向性という視点で論じられている。周知のように、この種の特別会計制度については、理論的な観点から、そして現実政策上の観点から多くの批判が寄せられており、この点を考慮すれば分析対象とすべき政策はより広いものである必要があろう。第2に、上述のように、本論文の成果は分析方法の開拓とそれに基づく実証分析にある。実証分析については、データが存在しないか入手不可能な場合、代理となるデータを使わざるを得ないが、それが分析上の問題点を引き起こすものでないかどうか、さらに進んだ精査が必要であるように思われる。特に、分析結果に大きな影響を及ぼす費用データ等については、注意する必要がある。

以上のような問題点はあるものの、これらは本論文の長所を損なうものではなく、筆者の更なる研究で克服が可能であると考えられる。よって、審査員一同は、所定の試験結果をあわせ考慮して、本論文の筆者が一橋大学学位規則第5条第1項の規定により一橋大学博士(商学)の学位を受けるに値するものと判断する。