

2008年春の道路特定財源問題に対する大学生の意識分析*

Analysis of the Student's Attitude toward Special Revenue Source Exclusively for Road Construction *

谷口綾子**・柳田穰***

By Ayako TANIGUCHI**・Yutaka YANAGITA***

1. はじめに

交通渋滞，中心市街地の衰退，地域公共交通の衰退，そして地球環境問題など，過度な自動車利用がもたらす負の側面は，近年都市計画，交通計画の重要な課題として挙げられている．これらの問題を緩和する根本的方策は，人々が，過度な自動車利用からかきこくクルマを使うライフスタイルへと自発的に行動変容することを促す施策であると言える．

さて，2008年度，自動車利用を取り巻く状況が一時的に大きく変動するという出来事が起こった．2008年4月，道路特定財源の暫定税率の期限切れによって，ガソリンの値下げがなされたのである．暫定税率とは1974年に自動車に関連した税について税率を一時的に引き上げ，それから30年以上続いている税率である．政府は，暫定税率の廃止，つまりガソリン値下げによって人々の自動車利用量が増加すること，ならびに，値下げ状態が続くと，CO₂排出量が1年間で国内排出量の1.9%に相当する2400万トンも増加すると試算を明らかにした．

さらに，この問題の争点となったのは，道路特定財源の一般財源化であった．道路特定財源は，受益者負担の原則に則り，道路利用者が負担し，道路整備・維持管理のために使うべき財源として創設されたものである．しかしながら，昨今の財政難や道路行政の信頼失墜などの理由で，道路特定財源を一般財源化し，用途を拡大することが議論されたのである．

一方で，ガソリンの値下がりは一時的なものであり，暫定税率の期限が切れてから1ヶ月後の5月には再び復活し，ガソリン価格は上昇した．そして，近年の原油価格も急激な高騰もあり5月のガソリン価格は過去最高の160.1円/ℓ(5月12日現在)となっている．また，原油の高騰は続いて6月には5月をさらに上回る171.9円/ℓとなった．

本研究では，筑波大学の学生対象のアンケート調査により，道路特定財源問題への賛否意識と交通行動や交通に対する意識の関係について分析を行い，人々の意識と交通行動の関係を把握すること試みることにする．

*キーワード：道路特定財源，意識分析，交通行動

** 正員，工博，筑波大学大学院システム情報工学研究科
(茨城県つくば市天王台1-1-1 Tel & Fax 029-853-5734)

*** 学生員，筑波大学大学院システム情報工学研究科

2. 道路特定財源問題の概要と経緯

(1)2008年春のガソリン税騒動の概要

道路特定財源とは，ガソリン関連税など，道路整備などの目的に限定した財源を言う．受益者負担の原則により，自動車利用者がガソリン税などを負担する制度で，昭和29年に導入された．その後，道路整備がさらに必要であるとの理由から暫定的にガソリンの税率を上げる法律が制定され(暫定税率)，現在までこの暫定税率が30年以上も続いている．

2008年2月末，暫定税率延長に関する政府案は衆議院を通過したが，野党が多数を占める参議院では議決がなされなかった．そこで与党は衆議院の優位性に則り，参議院における議決をみなし否決とし，衆議院において再議決する運びとなった．ここで，みなし否決規定より衆議院での再議決は衆議院の可決から60日以後とされていたため，暫定税率の延長を規定していた租税特措法が3月末日をもって効力を失った後，2008年4月の約1ヶ月間，本則税率を以ってガソリンの売買がなされることによりガソリンが値下げされた．しかし同4月30日，閣議決定により暫定税率が復活し，5月1日よりガソリンが値上げされた．この後，6月以降，原油価格の高騰と相まって，2008年7月現在1リットル170円～180円で推移している．

2008年4月，福田康夫内閣は道路特定財源の一般財源化(道路整備財源特例法改定案：ガソリン税(揮発油税+地方道路税)などの税収をむこう10年間，道路整備のみに充てるが，車両重量税や取得税は一般財源化)を2009年に実施する方針を閣議決定した．

(2)政策的論点の整理

本稿では，2008年春の道路特定財源問題の政策的論点を，「一般財源化の是非」と「暫定税率の是非」にしばって整理する．この二つの論点への賛否については，図1に示すとおり，～の4つの場合に分けることができる．ここで，自由民主党と民主党の代表的な姿勢を両政党のWEBサイトにて調査し，単純化すると，自由民主党は一般財源化反対・暫定税率維持，民主党は一般財源化賛成・暫定税率撤廃という論調であった．ただし，民主党がこの問題について政策論点とその根拠を，様々なデータを用いて公開しているのに対し，自民党は(少なくともWEB上で公開された論点については)民主党に比べると限られた内容しか把握することができなかった．

表1 一般財源化・暫定税率への賛否

		一般財源化	
		賛成	反対
暫定税率	維持		自民党
	撤廃	民主党	

次に、自由民主党と民主党の道路特定財源問題に対する意見の根拠と、それに対する反論を表2に整理した。この反論に対する反論も存在するが、本稿では紙面の都合上、割愛する。なお、表2の内容は、2008年度筑波大学社会学類都市計画実習におけるディベート時の資料を元に整理したものである。

次節以降、このような道路特定財源問題の政策的論点に対する賛否意識が、人々のどのような態度・交通行動からもたらされているのか、大学生を対象とした態度・

行動アンケート調査により分析を行うこととする。

3. 調査概要

調査は、筑波大学社会学類都市計画実習の授業の一環として、筑波大学第三学群の学生・大学院生計465名を対象として2008年5月末に実施した。アンケート調査票は、いくつかの必修授業の最後に教官の許可を得て配布・回収したほか、研究室を訪問し留置きで配布・回収を行った。調査項目のうち、本稿の分析で用いる項目の尺度を表3に示す。

4. 分析結果

本研究の分析は、調査対象者の交通行動や自動車利

表2 道路特定財源問題に関する自民党と民主党の論拠とそれへの反論

政策論点	政党と賛否	論拠	論拠への反論
一般財源化	自民(反対)	(1)本質は、道路施設の利用料金。これを別目的にするのはおかしい。 (2)これまで課税されているからと言う理由で、課税のターゲットとされている。国の財政再建を自動車ユーザーに押しつけるものと言える。 (3)簡素で効率的な行政のためには、一般財源化は行わない方がよい。一般財源化を図ることを前提として納税者の理解を得ると言われているが、納税者に十分な説明がなされていない。	(1)へ：道路整備は進んでいるので、他の問題に当てるべき。ガソリン税を廃止して、他の税を作るよりも、まずは一般財源化して使えるようにしてから、他の税金として徐々に構築すればよい。 (2)へ：自動車ユーザーは環境負荷が高いので、その目的に使うことは問題がない。現在は、道路財源が出来た時代とはちがう。これまで道路建設が主目的であったが、現在は地球環境問題や少子高齢化で将来が危ぶまれている。ガソリン税を環境対策などにまわし、二酸化炭素放出による社会的コスト低減のための税金とすれば、ユーザーの理解は得られると考えられる。 (3)へ：国民が理解できないから、簡素な法律がよいと自民党は言っているが、それは国民を信頼していないことにつながると思う。地方を信じていない。構造改革で「地方分権」と言っているのと矛盾する。
	民主(賛成)	(4)地方分権と住民自治 現状では、地方税収の一部を強制的に道路整備に当てている。地域によっては、道路整備よりも優先すべきことがあるかもしれない。地域が使い道を自由に決めることが出来るようになる。 (5)税金の無駄遣い：毎年5兆円にものぼる道路整備事業の無駄遣いを無くすことは必須。 道路特定財源は財政当局の精査を受けていないため、他の分野よりも、無駄が多いのは当然。 (6)デメリットとして、国や地方の道路整備ができなくなるかもしれないことが挙げられる。たしかに整備スピードは遅くなるが、優先順位の明確化、コスト削減につながるのでは？	(4)へ：地方分権を進めるに当たり、自動車利用の割合が地域によって異なる。地方に任せると言うことは、地方毎に税金の使い道を任せるということ。それは、その地域で得られたものを、地域で自由に使うと言うこと。大都市の方が道路財源は多いが道路整備は終わっている。地方は財源少なくて道路整備の必要性は高い。 (5)へ：道路特定財源は、道路に関連したものを作る財源。一般財源化すると、用途が複雑化し、より悪用される可能性もあり、見分けるのも困難になるのでは？もっと無駄遣いされるかもしれない。必ずしも、一般財源化することで無駄遣いが減るとは言えない。 (6)へ：道路整備の優先順位は明らかになるかもしれないが、行政として「つくらなければならない道路」は確実に存在する。それを差し置いて他の目的に使うのはおかしい。優先順位がつくことが第一ではなく、整備しなければならないところがあるのであれば、そちらにまわすのが筋である。
暫定税率	自民(維持)	(7)原油価格高騰で運輸業界や国民生活に影響が及んでいる。もし仮に、暫定税率が撤廃されると158億円の減収、市町村は182億円の減収になる。本当に必要な道路整備も、維持管理も、交差点改良や除雪事業なども後退し、そのしわ寄せが医療や福祉などにも影響を及ぼす。地方の住民の生活をおびやかすはず。	(7)へ：地方の道路整備については、その地方の財源が減っていくことに対し、国直轄事業負担金の制度を改正することで対応できる。国が事業を行うときに、事業地域が一部を負担するという現存の制度は、地方団体が廃止を求めている。制度改正が実現すれば、地方が国に一兆円上納していた分を自由に使える。国の税収は減ることになるが、地方の税収が少なくなる問題には対応できる。
	民主(撤廃)	(8)第一次オイルショック：価格引き上げで得た税収を景気回復をはかるためのものであった。当初は2年限りだったのに34年も続いている。それ自体が異常。 (9)これを維持したままで特定財源を廃止、一般財源化すると国民の信頼を失う。 (10)国民の税負担が軽減され、国民生活を支援する。官僚よりもお金の効果的な使い方を知っているのは国民である。 (11)デメリット：ガソリンが安くなると自動車利用量が増えるかもしれないが、オイルショックのときは影響しなかった。	(8)へ：暫定税率で税収がある。その収入は、利用も需要も多く大切なもの。「暫定」という名前を変えればよい。 (9)へ：そもそも一般財源化にも反対している。 (10)あとあと、しわ寄せが他の面に出てくるのが懸念される。 (11)へ：ガソリンの値段が下がるとクルマ利用が増えるという因果関係は現時点では不明であるが、ガソリンの値段が上がるとクルマ利用が減少するという因果関係は米国等で報告されている。

表3 測定した心理指標の尺度

最近一週間の交通行動 : 「最近一週間で次の交通手段を何回使いましたか? 自転車/自動車/バス」.
 態度_ガソリン値上げ残念 : 「ガソリンの値上げ」を残念に思いますか?」
 態度_クルマ利用困難 : 「ガソリンの値上げで「車を利用しづらくなった」と思いませんか?」
 道徳意識 : 「車の利用を抑えるべきだと思いますか?」
 行動意図 : 「車を利用するのを控えようと思いませんか?」
 暫定税率についての賛否意識 : 「ガソリン税の暫定税率についてどう思いますか?」選択肢は1.維持するべき, 2.廃止するべき.
 一般財源化についての賛否意識 : 「道路特定財源が一般化されることについてどう思いますか?」 選択肢は1.賛成, 2.反対 全く思わない, とてそう思うを両端とする5件法で測定.

用抑制意図をはじめとする自動車に関連した心理指標と、表1に記した道路特定財源問題との関係を把握することを目的として実施する。具体的には、表1の ~ の4つのマトリクスのセル毎に、交通行動と意識について比較分析を行うこととする。

(1) 賛否意識と交通行動

表4に、道路特定財源問題への賛否意識別の、1週間の交通手段利用回数の平均値と標準偏差を示す。また、図1は、表4の賛否意識別交通手段利用回数の平均値をグラフにしたものである。これらより、一般財源賛成_暫定税率維持との意見を有する学生は、自転車利用が少なく、バス利用が多い傾向が、対称的に一般財源反対_暫定税率廃止との意見を有する学生は、自転車利用が多く、バス利用が少ない傾向が示された。

この結果をさらに分析するため、道路特定財源問題の二つの論点を従属変数とし、1週間の交通手段利用回数を独立変数とした回帰分析を行った。その結果、自転車利用回数が増えると、一般財源化に反対する傾向が、またバス利用回数が多いと暫定税率「維持」に賛成する傾向があることが示された(表5, 図2)。

この結果は、バス利用頻度が高く、道路特定財源問題にガソリン代の支払い等の直接的な利害関係を持たない学生は、一般財源賛成_暫定税率維持との意見を有する傾向があることを示唆していると言える。

(2) 賛否意識と自動車利用抑制心理プロセスモデル

次に、道路特定財源問題に対する賛否意識が自動車利用抑制心理プロセスに与える影響を把握するため、図3

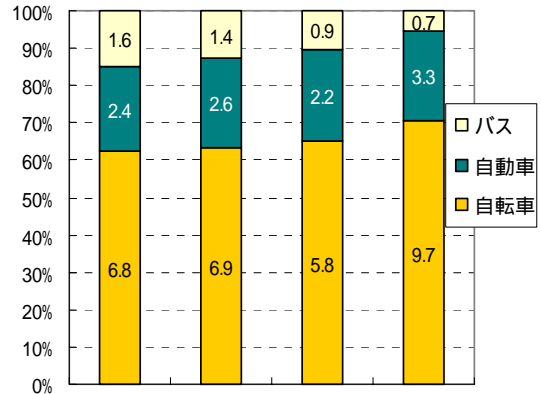
表4 賛否意識別 1週間の交通行動の平均と標準偏差

	自転車			自動車			バス			総移動回数
	N	M	SD	N	M	SD	N	M	SD	
一般財源賛成_暫定税率維持	89	6.8	5.5	90	2.4	4.4	90	1.6	3.1	10.8
一般財源反対_暫定税率維持	40	6.9	4.7	40	2.6	3.7	40	1.4	2.8	10.9
一般財源賛成_暫定税率廃止	56	5.8	5.1	56	2.2	4.5	56	0.9	2.1	8.9
一般財源反対_暫定税率廃止	39	9.7	10.3	39	3.3	4.6	39	0.7	1.6	13.8

N: サンプル数 M: 平均値 SD: 標準偏差

表5 賛否意識に対するロジスティック回帰分析結果

従属変数	独立変数	B	自由度	有意確率
一般財源化への賛否	自転車利用回数	0.04	1	0.05
	クルマ利用回数	0.03	1	0.32
	バス利用回数	-0.04	1	0.52
	定数	-0.96	1	0.00
暫定税率への賛否	自転車利用回数	0.01	1	0.66
	クルマ利用回数	0.01	1	0.79
	バス利用回数	-0.10	1	0.07
	定数	-0.22	1	0.33



暫定税率維持 (賛成) 暫定税率維持 (反対) 暫定税率廃止 暫定税率廃止 (反対)

図1 賛否意識別の交通手段利用割合

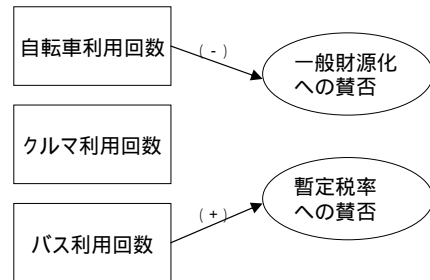


図2 賛否意識に対するロジスティック回帰分析結果図

に示す心理プロセスモデルを仮定し、そのプロセスに賛否意識がどのように影響しているかを探索的に分析することとした。

このプロセスモデルでは、予定行動理論の枠組みを援用し¹⁾、自動車利用抑制意図は

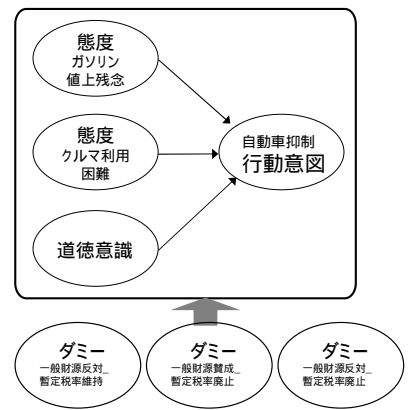


図3 自動車利用抑制意図の心理プロセスモデル

表6 階層重回帰分析結果

	ダミー変数	β	t	p
態度_ガソリン値上げ残念(定数)			16.53	0.00
一般財源賛成_暫定税率維持ダミー	-	0.00	-	-
一般財源反対_暫定税率維持ダミー	1	0.02	0.18	0.86
一般財源賛成_暫定税率廃止ダミー	1	0.27	2.22	0.03
一般財源反対_暫定税率廃止ダミー	1	0.32	2.64	0.01
態度_クルマ利用困難 (定数)			16.28	0.00
一般財源賛成_暫定税率維持ダミー	-	0.00	-	-
一般財源反対_暫定税率維持ダミー	1	0.13	1.05	0.30
一般財源賛成_暫定税率廃止ダミー	1	0.19	1.45	0.15
一般財源反対_暫定税率廃止ダミー	1	0.26	2.07	0.04
道徳意識 (定数)			16.90	0.00
一般財源賛成_暫定税率維持ダミー	-	0.00	-	-
一般財源反対_暫定税率維持ダミー	1	0.11	0.91	0.37
一般財源賛成_暫定税率廃止ダミー	1	0.07	0.57	0.57
一般財源反対_暫定税率廃止ダミー	1	-0.30	-2.46	0.02
行動意図 (定数)			1.36	0.18
一般財源賛成_暫定税率維持ダミー	-	0.00	-	-
一般財源反対_暫定税率維持ダミー	1	-0.02	-0.26	0.80
一般財源賛成_暫定税率廃止ダミー	1	0.07	0.68	0.50
一般財源反対_暫定税率廃止ダミー	1	0.03	0.31	0.76
態度_ガソリン値上げ残念		-0.23	-2.34	0.02
態度_クルマ利用困難		0.35	3.75	0.00
道徳意識		0.58	6.28	0.00

β :標準化係数 t:t値 p:有意確率

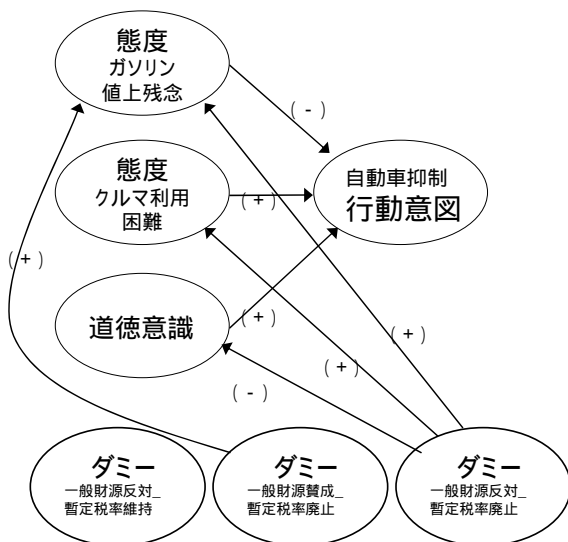


図4 階層重回帰分析による心理プロセスパス図

「ガソリン値上げは残念だ」「ガソリン値上げで自動車利用をしづらくなった」という二つの自動車に対する態度と、「自動車利用を控えるべきだ」という道徳意識の影響を受けると仮定している。

このプロセスモデルを階層重回帰分析により検証した結果を表6に、それを図示したものを図4に示す。これらより、ガソリン値上げを残念だと思ふ態度は、自動車利用抑制行動意図にネガティブな影響を及ぼしていること、ならびにガソリン値上げで自動車を利用しづらいと思ふ態度と道徳意識は、自動車利用行動意図を活性化することが示され、予定行動理論の枠組みを用いた心理プロセスモデルの妥当性が示唆された。

道路特定財源問題への賛否意識については、一般財源化賛成_暫定税率廃止の民主党タイプの意見を有する学生は、ガソリン値上げを残念だと思ふ傾向が示された。また、一般財源化反対_暫定税率廃止の意見を有する学生は、自動車を抑制すべきだという道徳意識が低い傾向にあること、またガソリン値上げは残念であり、ガソリン値上げによって自動車が使いづらくなっていると感じている傾向が示唆された。

これらの結果より、自民党タイプとも民主党タイプとも異なる一般財源化反対_暫定税率廃止の意見を有する学生は、道路特定財源問題と自らの交通行動を密接に結びつけて考える傾向があり、おそらくは道路特定財源問題の展開に敏感に反応する層であると考えられる。

5. おわりに

本研究では、2008年春の道路特定財源問題について、その政策的論点を整理するとともに、筑波大学の学生を対象としたアンケート調査により、道路特定財源問題への賛否意識と交通行動や交通に対する意識の関係について分析を行った。その結果、自民党、民主党の2大政党が掲げる政策とは異なる、「一般財源化反対_暫定税率廃止」の意見を有する学生は、道路特定財源問題と自らの交通行動を密接に結びつけて考える傾向があることが示された。

本研究における調査分析は、大学生を対象としたものであり、その結果を一般の国民に拡大することは困難である。しかしながら、少なくとも、交通行動や交通に対する意識が、政策への賛否に影響を及ぼしているということは、示された。これらの結果は、道路交通政策を検討する際に、考慮すべき事項であると考えられる。

<謝辞>

本研究の分析で用いたデータは、平成20年度筑波大学社会工学類の都市計画実習、社会的ジレンマ班の取り組みの一環として取得したものである。社会的ジレンマ班メンバーの田代泰史、橋本健太郎、梅村佳子、堤光平、梶淳哉、武藤央子、董旋絢の諸氏に謝意を表す。

<参考文献>

- 1) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋 - 都市・交通・環境問題のための心理学、ナカニシヤ出版、2003.