

自動車利用者の受益と税負担の地域間バランス

後藤孝夫*

本稿は、一般道路整備における地域間の受益と負担の視点を取り上げて、今後の道路政策の在り方について検討を行った。都道府県別還元率を測定した結果、自動車関係諸税の地域間配分の状況として、社会資本整備重点計画に移行後も都市圏から地方圏への地域間再分配が行われていたことが明らかとなった。

Study of the Regional Gap in Japan: Benefits and Tax Burden for Automobile Users

Takao GOTO*

In Japan, automobile taxes have covered the expenses of road maintenance. At present, the regional gap leading to inefficiency and unfair burdens has been raised as an issue. As one approach to identifying the inefficiency and unfair burden of automobile taxes, previous studies have introduced the idea of a "regional rate of return." The aim of this paper is to measure the regional rate of return from 2003 to 2010. In conclusion, it shows that the regional rate of return from 2003 to 2010 in urban areas was lower than that in rural areas.

1. はじめに

長峯¹⁾が指摘しているように、道路事業にはさまざまな政策目的が期待されている。政策目的を達成するために、戦後の日本では、主に一般道路事業を支える道路特定財源制度と、有料道路事業を支える有料道路制度を活用して道路事業を展開してきた。そして、両制度の重要な理論的根拠の一つとされたのが受益者負担原則である。

しかし、財政支出の非効率性が問われる中で、道路特定財源制度は2009年度から一般財源化されて、受益と負担が切り離された。このように、近年の日本の道路事業では次々と制度が変更されているが、自動車関係諸税が存在している以上、道路事業の制

度変更の際には、一つの視点として受益と負担の視点を考慮することは重要であり、かつ定量的な評価を踏まえた上で今後の道路政策について継続的に検討することが必要である。

そこで本稿は、後藤²⁾の議論をもとに、さまざまな評価の視点の中でも、特に一般道路整備における地域間の受益と負担の視点を取り上げて、今後の道路政策の在り方について検討することを目的とする。より具体的には、一般道路整備における地域間の受益と負担について、特に社会資本整備重点計画期間を対象として、地域間の受益と負担を表す一つの指標である還元率の時系列的推移を定量的に測定して、測定結果の検討を行う。

本稿の構成は以下の通りである。第2章では、道路特定財源制度の一般財源化までの道路事業に関する制度の主な変更点を中心に整理し、道路事業における地域間の受益と負担を分析対象とした先行研究の知見を整理する。第3章では、第1次および第2

* 近畿大学経営学部准教授
Associate Professor, Faculty of Business Administration,
Kinki University
原稿受理 2013年11月29日

Table 1 主な自動車関係諸税と2013年度予算額

		2013年度予算額(億円)
国税	揮発油税	25,660
	石油ガス税	220
	自動車重量税	6,509
	地方揮発油税	2,745
地方税	軽油引取税	9,233
	自動車取得税	1,900
	自動車税	15,497
	軽自動車税	1,852
合計		63,616

資料) 日本自動車工業会ホームページ▶http://www.jama.or.jp/tax/outline/table_02.htmlに基づき、筆者作成。

次社会資本整備重点計画が実施された期間(03~11年度^{*1})を分析対象期間として、道路事業における地域間の受益と負担の関係を表す一つの指標である還元率を測定する。そして、第4章では本稿の分析結果から得られるインプリケーションを提示する。

2. 自動車関係諸税の地域間配分

2-1 自動車関係諸税の概要

ここでは、後藤³⁾の内容をもとに、近年の自動車関係諸税にかかわる制度の主な変更点について簡潔に整理した上で、本稿の分析対象を明らかにする。Table 1は、日本における主な自動車関係諸税と13年度予算額を示している。日本では自動車関係諸税が計8種類存在しており、13年度の予算額の合計として6兆3,616億円に上る^{*2}。

そもそも自動車関係諸税は、戦後立ち遅れた日本の道路を整備するために、1953年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」をもとに創設されて拡充された税である。自動車関係諸税の中には、その収収を道路事業という特定の用途のみに使用することを定めた道路特定財源があり、2008年度までは受益者負担を原則とした目的税としての側面を持っていた。

50年以上にわたり日本の道路事業を支えた道路特定財源制度ではあったが、厳しい財政状況下での道路の必要性および制度の運用面に関する問題点が指摘されるようになり、道路特定財源制度に対するさまざまな議論がなされた⁴⁾。

* 1 ただし、データの制約から本稿の分析対象期間は、03~10年度としている。

* 2 この他に、消費税(13年度予算額13,136億円)がある。

* 3 揮発油税と石油ガス税の1/2相当分を指す。

* 4 車道幅員5.5m以上で改良された延長である。

その結果、09年に「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律(以下、改正財特法)」および「地方税法等の一部を改正する法律(以下、改正地方税法)」が成立し、09年度当初予算より国および地方においても道路特定財源の一般財源化が実施された。改正財特法では、08年度以降10年間の道路事業について規定されているが、それまでの法律と比較して、国の道路事業に関する以下の二つの規定について削除を行った。

①揮発油税等^{*3}の収収の毎年度の道路整備への全額充当について

②地方道路整備臨時交付金について

改正地方税法では、自動車取得税と軽油引取税が目的税から普通税に変更されるとともに道路の費用に充当するという、使途制限に関する規定が削除された。併せて、地方道路譲与税が地方揮発油譲与税と名称を変更した上で、石油ガス譲与税および自動車重量譲与税とともに、条件を付けたり、または使途制限をしてはならないと変更された。

一方、道路事業を支える中期計画も近年変更がなされた。02年度までは道路整備5ヶ年計画をもとに道路事業は実施されてきた。道路整備5ヶ年計画は、日本における全ての道路整備の事業量および目標を規定する5年間の計画であり、1958年施行の道路整備緊急措置法第2条が根拠となっていた。道路整備5ヶ年計画は、全総計画に基づいた道路整備の中期計画として位置付けられ、課題別整備目標や改良済延長^{*4}のような事業量が設定された。また、各道路整備5ヶ年計画内での計画投資規模も併せて設定された。

その後、道路整備5ヶ年計画は、03年度から9本の事業分野別計画(道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸)を一本化した、社会資本整備重点計画法に基づく社会資本整備重点計画に移行した。この変更の大きなポイントについてはTable 2に示しているが、①従来の事業量ベースからアウトプット評価に移行した点、および②事業分野別に策定されていた計画を一本化して、横断的に計画を策定することであった。

Fig.1は、03年以降の道路整備の主な計画策定の流れを示している。道路整備にかかわる計画を策定主体別に区分すれば、大きく国での計画と都道府県での計画の二つに整理することができる。道路整備に影響を及ぼすと思われる国が策定主体となる計画には、国土政策としての理念が盛り込まれている国土

Table 2 道路整備5ヶ年計画と第1次社会資本整備重点計画との比較(代表項目)

	道路整備5ヶ年計画	社会資本整備重点計画
計画目標	道路延長・面積や整備率などの事業量ベース	新たな複数の指標(例えばETC普及率など)を用いた成果主義
コスト削減目標	特に目標設定はなし	2002年度と比較して15%削減
他事業間の連携	道路整備単独(連携少)	9本の事業分野別計画を一本化

出典) 参考文献2) p.59より抜粋。

形成計画と、道路整備を含む九つの事業分野別長期計画を統合した社会資本整備重点計画がある。

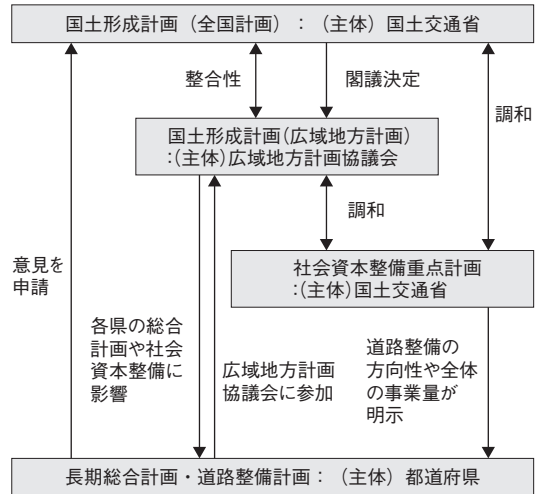
以上が、道路特定財源制度の一般財源化までの財源面と計画面における道路事業の主な制度的な変更点である。次章以降では、制度的な変更点を含んだ期間で、揮発油税・石油ガス税・自動車重量税という自動車関係諸税の国分3税(Table 1中の網掛け部分)の都道府県別の納税額と国からの道路整備事業費予算の割合の推移を見ることで地域間の受益と負担について検討を行う。自動車関係諸税の国分3税を分析対象とする理由として、これら3税以外の諸税については、別途法令に従って各地方公共団体に配分されている*5)に対し、前述した3税については地域間の配分方法が法令で明確に規定されておらず、配分基準がブラックボックスになっているという現状があるためである。

2-2 自動車関係諸税における地域間配分の先行研究

ここでは、自動車関係諸税の地域間配分を扱った主な先行研究を公表順に整理する。

小椋⁶⁾は、1979年度の各都道府県での道路・街路投資実績を被説明変数としたクロス・セクション測定を行い、道路面積と政治力に基づいた資金配分が行われたという仮説を支持した。また、79年度の道路事業費の地域間配分の効率性について、道路が持つ公共財の性質を利用した効率性基準を計測して、道路ネットワークの効率性を低下させるような配分であったと指摘した。

武田⁷⁾は、81年度の都道府県別一般道路事業費を分子に、および軽油引取税などの地方道路利用者税収の地域別比率で測定した揮発油税と自動車重量税の地域別収入を分母に用いて、その比率を地域別還元率として、自動車関係諸税の地域間配分の実態を明らかにした。地域別還元率の算出結果が1より大きい場合、当該都道府県は自地域における税収より



出典) 参考文献5) p.11より抜粋。

Fig. 1 2003年以降の道路整備の主な計画策定の流れ

も国からの補助が多いことを意味し、還元率の算出結果が1より小さい場合、その逆を意味する。測定結果によると、北海道、北陸、山陰、および四国では、税収の1.3倍から2.3倍の道路支出を国からの補助を受けて行っている反面、3大都市圏およびその近隣では、6~7割しか税収額に対する還元を受けていなかった。

後藤⁸⁾は、武田⁷⁾の測定方法に基づき、1955年から2002年における還元率の算出結果により、自動車関係諸税における国分3税の地域間配分において継続的な地域間内部補助が存在していたことを指摘した。

味水^{9,10)}は、道路整備の地域間での受益と負担の関係を費用負担分析の枠組みを用いて、1974~1999年度間の9ヶ年度のデータを使用して分析を行った。その結果、70年代以降、費用負担指標が基本的には遞減傾向にありながらも、99年度に再び上昇に転じていることを明らかにして、地域間の受益と負担を管理する必要性を示した。

高林¹¹⁾は、80~99年度までの5時点における受益(道路整備費:国費分)と負担(国の自動車関係諸税の納税額)の比率を比較した結果、都市圏から地方圏への地域間再配分が行われていることを指摘した。

*5 地方道路税・軽油引取税・自動車取得税の配分規定は、各県・市町村の道路面積および道路延長を基準に法令で規定されており、その修正事項についても別途法令で規定されている。

上村^{1,2)}は、2003年度のデータを用いて都道府県別および地域ブロックごとの受益負担比率を測定した。その結果、地域別に見た場合、道路整備特別会計において都市部から地方部への地域間所得再分配が行われていることが明らかとなった。

先行研究を整理すると、先行研究によって名称は異なるものの、自動車関係諸税の地域間配分の現状を明らかにするものとして還元率の概念が基礎となっていることが分かる。そこで本稿でも、先行研究に基づき、「当該都道府県に対して国が負担する一般道路事業費(国費分)を当該地域で納税したであろう自動車関係諸税の国分3税の納税額(以下測定税収)で除した指標」と還元率について定義し、以下の式で表す。

$$\text{還元率} = \frac{\text{当該都道府県に対する一般道路事業費(国費分)}}{\text{当該都道府県における自動車関係諸税(国分3税)の測定税収額}}$$

また本稿では、第1次および第2次社会資本整備重点計画が実施された期間のうち、データの制約から03～10年度の各データを用いて、上記の方法で自動車関係諸税の国分3税における地域別還元率の算出を試みる。

3. 還元率の測定と測定結果から見える問題点

3-1 還元率の算出方法と算出結果

前述したように、還元率を算出するには当該都道府県に対して国が負担する一般道路整備額および測定税収額が必要である。当該都道府県に対して国が負担する一般道路整備額は、Table 3に示されている通り、体系的に公表されているデータが使用可能である。しかし、各都道府県での自動車関係諸税の国分3税の納税額は、各都道府県別に公表されてい

ないため別途算出する必要がある。

本稿では、Table 3のように各都道府県での自動車関係諸税の国分3税の納税額をそれぞれ算出して、積算した。ただし、算出方法は先行研究と以下の点で異なる。

第一に、揮発油税の都道府県別測定税収であるが、先行研究では、軽油引取税等の地方道路利用者税収の地域別比率を全国合計値に按分することにより算出されているものがある。しかし本稿では、より実態に近づけるため、各年度での都道府県別揮発油販売量に当該年度の揮発油税率を掛け合わせ、測定税収を算出した。

第二に、先行研究では測定税収に対する石油ガス税の算入が不明確なものがある。そこで本稿では、石油ガス税が課税されるLPGの都道府県別販売量に当該年度の石油ガス税率を掛け合わせ、測定税収に参入している。

第三に、先行研究では、自動車重量税の各都道府県別測定税収について、揮発油税の算出方法と同様に、軽油引取税等の地方道路利用者税収の地域別比率を全国合計値に按分することにより算出されているものがある。しかし本稿では、より実態に近づけるため、都道府県別自動車保有台数で自動車重量税の全国値を按分することにより算出されている。

以上の算出方法により算出された各都道府県の自動車関係諸税の国分3税の測定税収額を合算して、都道府県別の自動車関係諸税の測定税収を作成した。

一方、当該都道府県に対して国が負担する一般道路整備額は、『道路統計年報』内の「道路・都市計画街路事業費(総括・合計)」における「国負担分」という項目の03～10年度の都道府県別データを使用した。ただし、この事業費には、純一般財源やNTT財源という、いわゆる国費内の一般財源が含まれて

Table 3 測定値の算出方法とデータの出典

	種別	算出方法	出典
測定税収	揮発油税	各年度の都道府県別揮発油販売量に当該年度の税率を掛け合わせ、税収を算出	資源・エネルギー統計年報(2003～2010年度、経済産業省経済政策局調査統計部・経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部)
	石油ガス税	各年度の都道府県別LPG販売量に当該年度の税率を掛け合わせ、税収を算出	LPガス都道府県別販売量(2003～2010年度、日本LPガス協会)
	自動車重量税	各年度の都道府県別自動車保有台数で各年度の全国合計値を按分	①租税および印紙収入予算の説明(2003～2010年度、財務省)、②自動車保有車両数(2003～2010年度、国土交通省自動車交通局)
一般道路整備額(国費分)	国費	一般道路事業と都市計画街路事業における国費の合計	道路統計年報(2003～2010年度、国土交通省道路局)

おり、先行研究の改善はデータの制約上いまだなされてない。

以上のようなデータをもとに、03～10年度の都道府県別の還元率を求めた。ただし、日本の一般道路整備は、上記期間中第1次および第2次社会資本整備重点計画をもとに実施されていたため、単年度の還元率を見ることはあまり有益ではないと思われる。そこで本稿では、第1次社会資本整備重点計画期間(03～07年度)および第2次社会資本整備重点計画期間(08～10年度)ごとに還元率を算出した。

都道府県別の還元率の算出結果は、Fig.2およびFig.3のようになった。「全国計」という項目は、全ての都道府県での測定税収と一般道路整備額(国負担分)をそれぞれ合算して算出された還元率を意味している。本来であれば、「全国計」の還元率は1になるべきであるが、揮発油税等の測定税収算出の際の乖離や一般道路整備額(国負担分)に一般財源が含まれていることから、還元率が1となっていない。この点は今後の課題となる。還元率の算出結果から、以下の3点が指摘できる。

- (1)北海道と沖縄の還元率が、他の都道府県の還元率と比較して高い。
- (2)東京都、愛知県および大阪府というような都市部の還元率は1より小さく、地方部の還元率は概して1より高い。
- (3)(2)の傾向は、03年から10年までおおむね変化が見られないが、第1次社会資本整備重点計画期間と第2次社会資本整備重点計画期間では、還元率の地域間の幅が縮小している*6。

(1)の原因として、それぞれ旧北海道開発庁(現国土交通省北海道開発局)・旧沖縄開発庁(現内閣府沖縄総合事務局)所管で別途補助制度および振興計画がなされている点が影響を及ぼしていると思われる。一方、(2)および(3)は、わが国の道路事業において地域間再分配が継続的に存在していたことを意味している。先行研究では、社会資本整備重点計画以前でも地域間再分配の存在が指摘されており、地域間の幅が縮小したものの依然として道路事業における地域間の受益と負担の乖離が生じていることが明らかとなっている。

3-2 測定結果から見える問題点

3-1で明らかとなった自動車関係諸税の配分実態のように、内部補助の範囲が全国にわたり、かつ負担より受益の大きな地域と受益より負担の大きな地域間に生じている格差があることを本稿では地域

間内部補助と呼ぶ。このような地域間内部補助による整備手法は、資源配分上の効率性と負担の公平性に照らし合わせると、以下のような問題点があるとされる。

第一に、中条¹³⁾によれば、地域間内部補助による資源配分上の浪費として、費用に見合わない価格を設定することによる浪費が指摘されている。より具体的には、全国で画一的な税率制のもとでの地域間内部補助による道路事業の実施は、都市部では費用以上の税率を設定し、本来の税率であれば利用するであろう道路利用者を排除することを意味する。一方で、本来の税率であれば支払い意思が費用に満たない地方部の道路利用者への道路供給も意味する。このような地域間内部補助による整備手法は、資源配分上の非効率を生み、財源調達先が比較的中立的な所得税等の一般財源からの補助(以下、外部補助)に比べて総余剰が少なくなることが指摘されている。

確かに、太田¹⁴⁾が指摘するように、戦後の道路整備草創期では、全国的に道路ネットワークを迅速に整備する際に、外部からの一般財源が期待されなかったために、地域間内部補助を正当化して、政策的に受益と負担の乖離を容認してきたことは有効であった。また、地域間の受益と負担の指標である還元率を地域ごとにすべて1に一致させることが望ましいとはいえない可能性がある。それは、地域間のスピルオーバー効果の内部化を考慮する場合であり、この場合は還元率を地域ごとにすべて1に一致させることはかえって資源配分上非効率となる。

しかし、現在一般道路の各都道府県での道路ストックを比較してみると、幹線道路を含む道路ネットワークが全国的にはほぼ完成している。将来的な道路ネットワーク全体の水準の検討は必要であるが、道路事業における地域間内部補助の整備手法の根拠が失われていると思われる。このように、資源配分上の効率性の観点から見れば、地域間内部補助による整備手法は転換期を迎えていると思われる。

第二に、負担の公平性の観点から見た地域間内部補助による整備手法の問題点を整理する。地域間内部補助の目的として、地域間所得再分配の観点から見れば、ナショナル・ミニマムを維持するという点

* 6 第1次社会資本整備重点計画期間と第2次社会資本整備重点計画期間の還元率の変動係数は、0.644と0.600となった。ただし、第2次社会資本整備重点計画については、計画期間(08～11年度)の途中までの測定結果であるため、最終的な測定結果ではないことに留意が必要である。

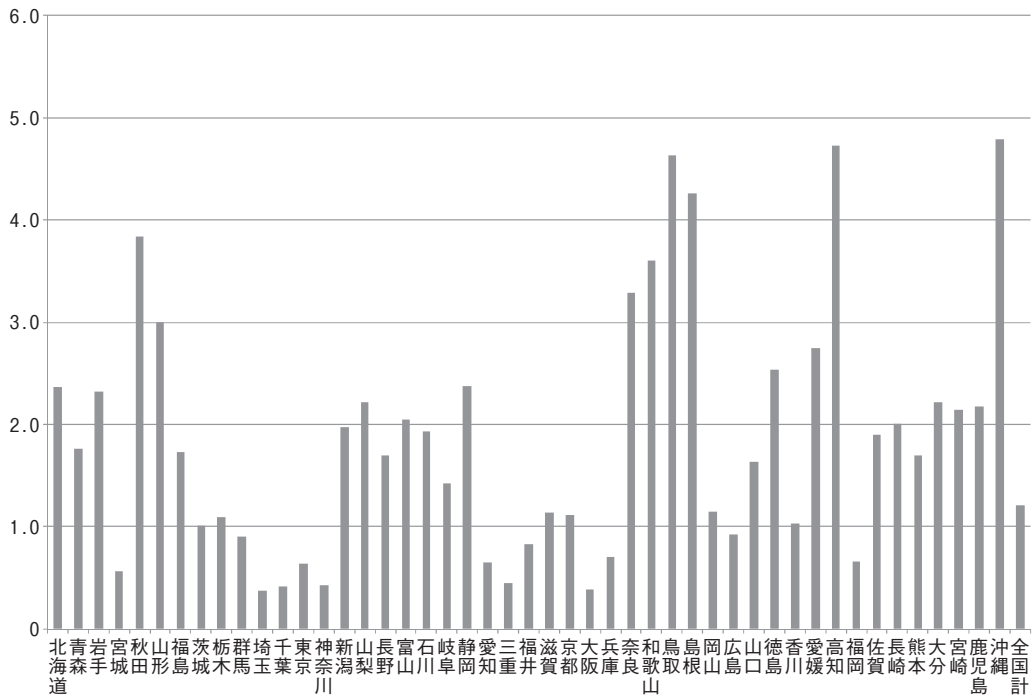


Fig. 2 第1次社会資本整備重点計画期間（2003～2007年度）での地域別還元率

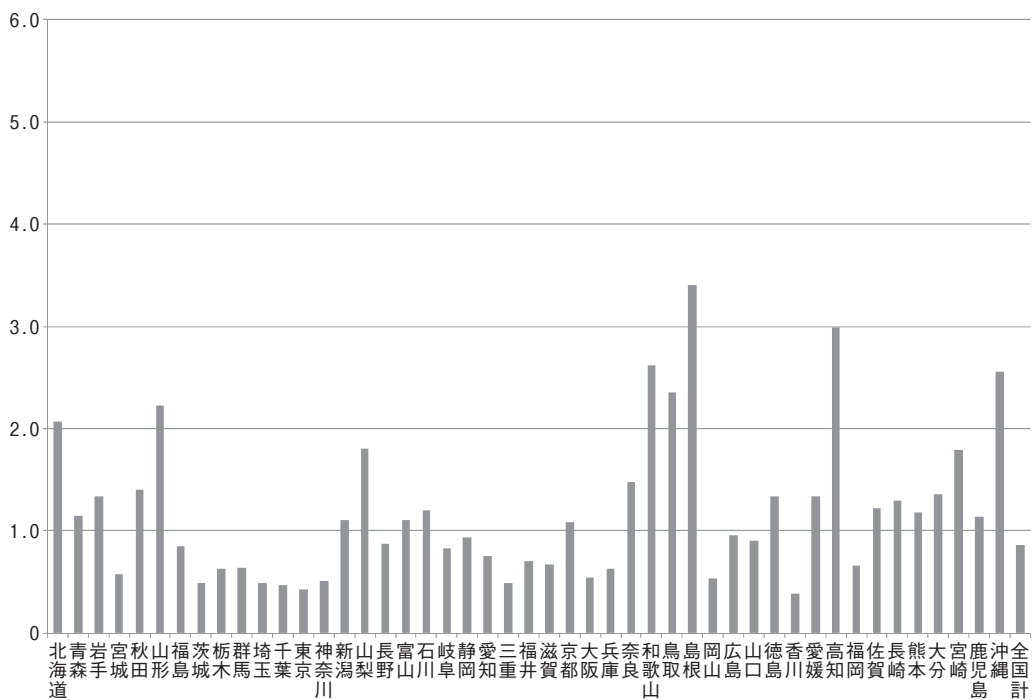


Fig. 3 第2次社会資本整備重点計画期間（2008～2010年度）での地域別還元率

で正当化されるという議論がある。しかし、中条¹³⁾では、以下の2点で外部補助に比べて地域間内部補助には負担の不公平が存在すると指摘している。

- (1) ナショナル・ミニマムの維持という所得再分配の原資は、国の政策として行う場合は国民、自治体の政策の場合は自治体住民全体で負担すべきであって、特定事業体の採算分野の消費者だけに負わせるべきものではない。
- (2) 補助財源を負担するもの、すなわち採算サービスの消費者が、他人を補助できるほど状況の良い人々(高所得者)ばかりとは限らない。

自動車関係諸税の地域間配分に上記議論を照らし合わせるならば、各地域内で徴収した自動車関係諸税の税収の範囲内で道路事業を行うことが負担の公平性の観点から見て望ましい。また、当該地域に十分な負担能力がないために、当該地域の負担のみでの道路事業はできないが、地域間所得再分配の観点から見て、ナショナル・ミニマム水準の確保を求められるならば、都市部の利用者負担のみで行うべきではなく、国民全体で負担、つまり所得税など国の一般財源からの補助が負担の公平性の観点から見れば望ましい。

このように、負担の公平性の観点から見た地域間内部補助による整備手法を考察するならば、地域間内部補助が外部補助に比べて根拠に乏しい整備手法であり、地域間内部補助より外部補助による地域間所得再分配が望ましいことが示唆される^{*7}。

一方、本稿では、現行の道路整備制度を踏まえて、都道府県を「地域」として取り扱っているが、そもそも「地域」の範囲をどのように決定すべきかについては、道路事業における受益と負担の議論を行う際には重要な視点である。有料道路制度では、地域間の受益と負担の関係を議論する際に、料金プール制と路線間内部補助について取り上げられるが^{*8}、どこまでを「路線」の範囲とするのかについて、「地域」の範囲と同様の課題が存在する。本稿では紙幅の都合上指摘にとどめるが、「地域」および「路線」の範囲に関する分析が、道路政策における受益と負担の関係を検討する上で今後一層必要になると思われる。

4. 結論と今後の課題

本稿は、道路事業における地域間の受益と負担の視点を取り上げて、今後の道路政策の在り方について検討を行った。具体的には、一般道路整備におけ

る地域間の受益と負担について、特に社会資本整備重点計画期間を対象として、還元率の時系列的推移を定量的に検討した。

第2章では、道路特定財源制度の一般財源化までの制度の主な変更点を中心に整理し、その後道路事業における地域間の受益と負担を分析対象とした先行研究の知見を整理した。その結果、道路事業における財源面および計画で近年制度変更があったことを指摘した上で、自動車関係諸税の地域間配分の現状を明らかにするものとして、先行研究では還元率の概念が基礎となっていることを明らかにした。

第3章では、第1次および第2次社会資本整備重点計画が実施された期間(03~10年度)を分析対象期間として、道路事業における還元率を測定した。測定の結果、自動車関係諸税の地域間配分の状況として、社会資本整備重点計画に移行後も都市圏から地方圏への地域間再分配が行われていたことが明らかとなった。そして、こうした自動車関係諸税における地域間内部補助の手法は、資源配分上の効率性と負担の公平性に照らし合わせると問題点があることを指摘した。

今後の課題として、利用者の直接便益とその負担の関係を述べてきたが、外部効果をより明示的に含めた場合による包括的な議論や、一般道路整備全体の配分の効率性を考察する上で重要な地方自治体の自主財源も含めた議論を行う必要がある。

また、都道府県や地方整備局といった現実の地方行政制度や国道および県道といった道路行政制度をもとに本稿では議論を行ったが、受益と負担の関係を見る上での最適な地域の検討および道路の機能別による受益と負担の関係についてもより詳細に検討を加える必要があるだろう。

参考文献

- 1) 長峯純一「公共投資の地域間配分：実証研究のサーベイ」長峯純一・片山泰輔編『公共投資と道路政策』勁草書房、2001年
- 2) 後藤孝夫『道路供給における費用負担の経済分析－公共サービスにおける地方公共団体への補助と費用負担のあり方－』慶應義塾大学大学院課程博士請求論文、2009年

*7 地方交付税制度など、地域間所得再分配の観点による財政制度が日本には別途存在している。

*8 有料道路制度の受益と負担の関係に関する分析として、参考文献15)を参照。

- 3) 後藤孝夫「高速道路政策における費用負担の枠組みの検討－道路特定財源制度の一般財源化を契機として－」『運輸と経済』第72巻、第4号、pp.43-50、2012年
- 4) 古川浩太郎「道路特定財源の一般財源化」『調査と情報』第619号、pp.1-11、2008年
- 5) 田邊勝巳、後藤孝夫『一般道路整備における計画と財源及び分配の構造』高速道路調査会図書資料経済・経営研究部会研究助成No.0056、2012年
- 6) 小椋正立「道路事業費の地域間配分の効率性」『季刊現代経済Summer』pp.116-126、1984年
- 7) 武田文夫「道路整備政策」戦後における我が国の交通政策に関する調査研究委員会(編)『戦後日本の交通政策－戦後における我が国の交通政策に関する調査研究－』財団法人運輸経済研究センター、pp.177-216、1990年
- 8) 後藤孝夫「道路特定財源制度の配分過程における地域間内部補助の現状とその問題点－揮発油税・石油ガス税・自動車重量税を中心に－」『交通学研究2002年研究年報』pp.71-80、2003年
- 9) 味水佑毅「道路投資評価における費用負担分析に関する一考察」『交通学研究2002年研究年報』pp.151-160、2003年
- 10) 味水佑毅「地域間における費用と負担の実態」根本敏則、味水佑毅編『対距離課金による道路整備』pp.74-88、2008年
- 11) 高林喜久生『地域間格差の財政分析』有斐閣、2005年
- 12) 上村敏之「道路整備特別会計における地域別の受益と負担」『現代社会研究』第4号、pp.93-99、2006年
- 13) 中条潮『規制破壊』東洋経済新報社、1996年
- 14) 太田和博「空港整備政策の新展開」藤井弥太郎(監修)中条潮・太田和博(編)『自由化時代の交通政策 現代交通政策Ⅱ』東京大学出版会、pp.213-227、2001年
- 15) 太田和博「4 高速道路インフラ」杉山武彦(監修)竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆(編)『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣、pp.130-141、2010年