

道路特定財源の論点整理

○暫定税率維持の必要性

- ・暫定税率が廃止されれば、都道府県と市町村を合わせた自治体全体では0.9兆円（地方道路整備臨時交付金0.7兆円も合わせれば1.6兆円）の減収となり、地方の道路整備は深刻な事態に陥る。
- ・さらに、単なる暫定税率分の減収にとどまらず、国の補助金の受け入れや地方債の発行ができないため、道路整備の中止だけでなく、既存道路の維持管理や、福祉や教育等の道路以外の住民サービスにも支障が生じる。

※暫定税率を廃止しても直轄事業負担金の廃止により地方の道路財源は確保できるという主張もある。しかし、地方での1.6兆円もの歳入不足をどのように補うのか、また、国が実施する高規格幹線道路などの財源をどうやって確保するのかという点について、具体的な提案はなされていない状況にある。

※さらに、国の事業はある程度減少すると認識したうえで、遅れている地方には、都市部など一定の整備が進んだ地域から回せばよく、それは国土交通省の箇所付けの問題であるとの主張もある。しかし、都市、地方とも未だ多くの道路整備を必要としており、国の財源が半減する中で、箇所付けの問題として片づけられるとは、どうてい考えられない。

○一般財源化の是非

- ・地方公共団体は毎年、道路特定財源を上回る多くの一般財源を投入し、道路整備を行っている。
- ・地方が真に必要な道路整備を行うにあたっては、道路特定財源を道路整備のための財源として確保し、地方公共団体への配分割合を高めること等により、地方公共団体における道路整備財源の充実に努めること。

○地方の道路整備 不要論

- ・公共交通が不十分な地方にとって、道路は、災害や緊急医療に欠かせない「命の道路」、通勤通学に必要な「生活の道路」、企業誘致など地域を活性化する「活力の道路」である。

※都会でも渋滞対策、環状道路の整備や開かずの踏切の解消が必要であり、鉄道の連続立体交差化の費用の9割は道路特定財源で賄われている。

○石油高騰の対策

- ・影響が深刻な運輸業界や農林漁業者などへの対策は別途必要。
- ・また、石油の依存度を引き下げ、「省」石油を行い石油使用効率を高め、ていくことが大切である（これまで、我が国では国民が努力して石油ショック時の石油依存度77%を現在では50%まで低下させ、さらにエネルギー効率もアメリカの2倍、中国の9倍になった）。
- ・石油資源のない我が国は、こういう形で努力していくのが本筋で、暫定税率の廃止等による対応（税金カット）は一時しのぎでしかないと考える。

○環境の視点

- ・暫定税率を廃止し、国民生活等において石油を使いやすい状況にすることは、二酸化炭素削減といった環境問題に対する取組に逆行する。

○道路整備中期計画（59兆円）への批判

- ・限られた財源のなかで効率よく道路整備を進めるため、交通量の少ない生活道路は1.5車線で整備するなど、ギリギリまで予算を切り詰め、必要な道路に優先順位をつけて整備している。
- ・すでに国と都道府県をあわせた道路関係予算は、ピークであった平成10年度の15.4兆円から平成19年度には8.1兆円となり、半減している。