

これまでの活動の成果（対策本部提言の検証）

1 H21年度政府予算案等で実現されたもの

（1）地方枠の確保

[H21政府予算案]

- 「交付金」と「補助金」を合わせた地方への配分額は、前年度並みを確保
⑳ 12,406 億円 → ㉑ 13,045 億円 [+ 639 億円] ※資料2 参照

※景気後退による収収減や政策減税の影響を除けば、前年度並みの「地方枠」を確保

（2）現行税率の維持

[H21税制改正大綱（自民党）]

- 暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革の際に検討

○それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準は原則維持

（3）新型交付金（「地方活力基盤創造交付金（仮称）」）

[H21政府予算案]

- 地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地方の実情に応じて、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業にも使える9,400億円の地域活力基盤創造交付金（仮称）を創設

（4）暫定税率失効等に伴う歳入欠陥の補てん措置

[H20補正予算]

- 自動車取得税等の減収分（H20.4月の1ヶ月分）の補てん
→「地方税減収補てん臨時交付金法」（H20年度1次補正で成立）

○揮発油税の減収に係る臨交金の減

- 「地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律案」（H20年度2次補正予算案） ※当初予算額全額の措置

2 今後の課題

(1) 道路財源の配分の枠組み・新交付金の配分方法

- 今後の道路整備に必要な財源が各団体ごとに確保されること
(現行制度の下での財源配分と大きなギャップが生じないよう配慮、道路整備が遅れている地域に対してより重点的に配分するよう配慮)
- 「地域活力基盤創造交付金(仮称)」の具体的な制度設計に際しては、引き続き地方の意見を取り入れ、道路整備が遅れている地域へ配慮した形での配分額の決定の枠組みとするとともに、地方自治体が活用しやすい、自由度の高い仕組みとすること

(2) 道路計画、道路行政の在り方

- 今後の道路行政を考えるに当たっては、「分権化」、「透明化」の観点からの改革が必要
 - ・道路中期計画の地方版の策定に当たっては、地方の意見を十分に聴くとともに、道路事業の評価に地方の実態を反映する仕組み(新たな費用便益算定項目の設定等)を導入すること等

(3) 直轄事業の地方負担金

- 直轄事業の地方負担金は原則として廃止すべき
- 特に、維持管理に係る地方負担金については、早急に廃止すべき

(4) 幹線道路ネットワークの着実な整備

[H21 政府予算案]

- 直轄事業 ⑳ 13,281 億円 → ㉑ 11,726 億円 [△ 1,555 億円]
- 補助金 ㉒ 5,581 億円 → ㉓ 3,645 億円 [△ 1,936 億円]