

どう考える道路特定財源

- 共産党の提案**
- ①「一般財源化」で暮らしにも
 - ②「暫定税率」は廃止
 - ③「中期道路計画」は廃止
 - ④「環境税」の導入

10年間で59兆円を道路整備だけに使い切る道路特定財源の見直しが通常国会の焦点の一つになっています。道路特定財源は、年間約6兆円の財源を消化するためのムダな道路づくりの仕組みになっています。政府・与党は、ガソリン税などに上乗せされた暫定税率を10年間延長したうえで、道路建設に巨額の税収を投入する仕組みを温存する方針です。

道路特定財源 道路だけに税金使う仕組み

道路特定財源とは、ガソリン税（揮発油税と地方道路税）、自動車重量税など自動車関連の税金を道路建設・整備だけに使う仕組みです。1953年に田中角栄氏ら自民党議員の議員立法によって導入されました。

財源はガソリン税のほか8税目で構成され、国と地方に配分されます。07年度予算では3.4兆円（国税分）、2.2兆円（地方分）の合計5.6兆円。08年度予算案では、3.3兆円（同）、2.1兆円（同）の合計5.4兆円にのびります。

ガソリン税などには、特別措置として本来の税率に上乗せした暫定税率が適用されています（税額は約2.7兆円）。例えば揮発油税の本来の税額は1リットル当たり24.3円ですが、同額を上乗せして48.6円になっています。上乗せ分がなくなれば、ガソリンの小売価格も1リットル当たり25円ほど安くなります。この暫定税率は、ガソリン税は3月末に、自動車重量税は4月末にそれぞれ期限切れを迎えます。

レギュラーガソリン価格に占める税金（1リットル当たり）



注)ガソリン税は揮発油税と地方道路税

政府案 10年で59兆円使い切る計画

政府・与党の見直し案は、ガソリン税などの暫定税率を08年度から10年間延長し、「道路

中期計画」を策定して道路整備を進めるというのが柱です。総額59兆円、年間約6兆円もの財源を十年間にわたって道路だけで使い切る計画です。

どのような道路をつくらうとしているのでしょうか。

計画の最大のねらいは、「国際競争力の確保」を掲げた「基幹ネットワークの整備」。高速道路や物流関連の大型道路建設が、4割（24兆円）を占めています。

08年度予算案でも、国と地方が税金を投入して建設する「新直轄方式」の高速道路に1676億円、港湾・空港の物流アクセス道路整備に1907億円（いずれも国費）が盛り込まれています。自民・公明の与党がいうバリアフリー対策や防災対策などは、それぞれ2%程度にすぎません。

道路特定財源のうち、道路以外にも使えるようにする一般財源化は1927億円（08年度予算案）と税収全体のわずか6%にとどまっています。使い道も自動車関連の整備に限定されています。

共産党 不要不急の道路建設を見直す

住民生活に必要な道路は、一般財源で整備できます。日本共産党は道路特定財源はやめて一般財源化し、道路にも、福祉、教育にも使えるようにすることを求めています。

10年間に59兆円も道路整備に使う「総額先にありき」の「道路中期計画」は撤回すべきです。暫定税率については、「道路特定財源をさらに上乗せして、無駄な道路をつくることを加速する役割を果たしてきた」（志位和夫委員長、1月6日、NHKの「日曜討論」）として廃止を主張しています。

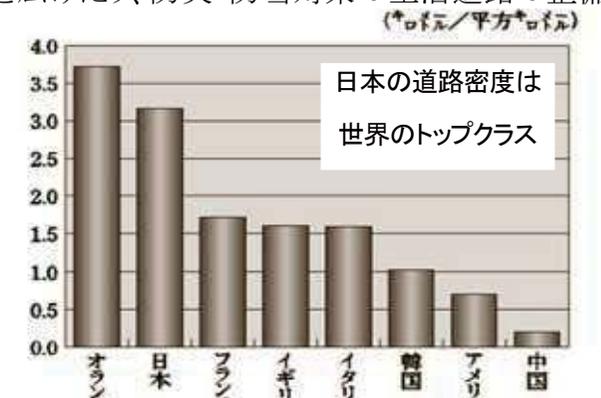
自民、公明両党が暫定税率の延長を主張するのに対し、民主党は反対しています。

志位委員長は「反対ということでは（民主党と）一致すると思いますが、ただ、私たちは無駄な道路はつくるのはやめるべきだという立場です」（同）とのべ、不要不急の道路建設を見直す政策への転換を呼びかけています。

政府は「真に必要な道路を整備する」といいます。問題は、「ムダな道路づくりの大元になっている」ことです。

歩車道の区別のない危険な通学路の道幅を広げたり、防災・防雪対策の生活道路の整備は当然であり、緊急性が求められます。

それに対し、空港・港湾のアクセス道路整備はどうか。政府の計画は10分以内に高速道路などへの到達が可能になることを目標にしています。加えて国際標準コンテナ用の車両が通れるように橋を補強したり、道路の幅を広げるといった内容です。物流機能の強化をうたって推進されるスーパー中核港湾整備と一体の事業でもあり、喜ぶのは大企業です。生活関連に優先してまで、整備する必要はありません。



道路密度は、国土面積当たりの全道路延長。日本道路協会の「世界の道路統計2005」から作成



本当に必要な道路は一般財源で

地方自治体を中心に道路整備を求める声は根強くあります。

暫定税率を廃止すると地方の道路整備にも支障が出るといいます。しかし、地方の道路建設についても、国民の暮らしに役に立つ緊急性の高いものに限ったり、「国際競争力」を口実にした無駄な高規格道路計画を中止すれば、総額も減らすことができ、予算に穴があくこともありません。

本当に必要な道路は一般財源で建設することができます。

上乘せされた暫定税率を「やめた方がよい」が61.1%（「読売」1月16日付）など、現状のまま道路をつくり続けることに批判的な見方が広がっています。

そもそも、道路特定財源は、国道と都道府県道の舗装率が5%しかなかった50数年前に、「整備が急務だ」という理由でスタートした制度です。

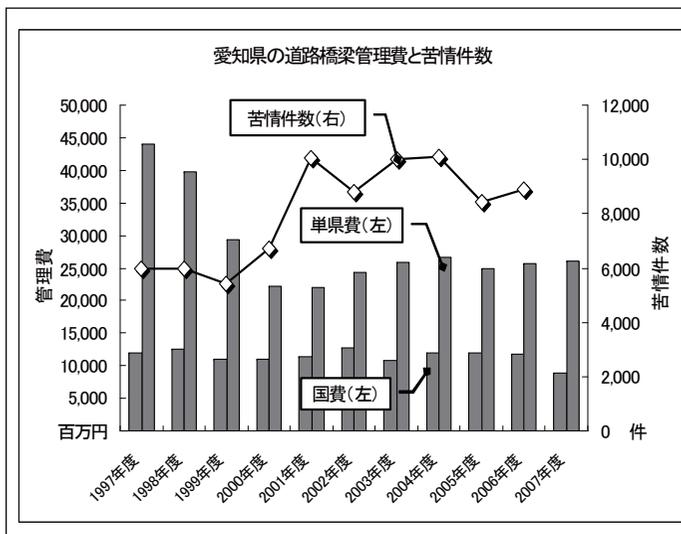
日本の道路整備状況は、道路舗装率が97%に達し、道路密度(国土面積当たり道路延長)と比較すると、フランスの2倍、ドイツの5倍弱など欧米諸国を上回る水準にまでなっています。道路特定財源を続ける理由はありません。



CO₂の排出量を考慮した環境税導入を

先にふれたように日本共産党は、無駄な道路をつくり続ける“自動装置”になっている道路特定財源は一般財源化し、上乘せされた暫定税率はやめるといった考え方です。そのうえで、地球温暖化防止のためにも環境税の導入を考える必要があります。

現行のエネルギー課税のあり方を抜本的に見直し、二酸化炭素(CO₂)の排出量を考慮した環境税を導入することを提言しています。



管理費は削減 苦情は増大

「道路行政にとって、管理は重要」と言われています。愛知県は、道路や施設は増えていますが、行革のあおりを受けて、管理費は減る一方です。そのため、県民の苦情や管理瑕疵事故が急増しています。

管理費の財源は、県税など一般財源が4割、県債が4割、国費はわずかです。

これらの改善も求められています。



産業用道路より、生活用道路の重視を

愛知県の「建設部門の社会資本整備方針」(05年策定)は、その第1の柱に「世界のモノ作りをリードする国際交流圏を支える道サービス」をあげています。「東名や名神の高速道路が80から100km/hの速度サービスを提供しているのに対し、これに続く一般国道は30から40km/hの速度、このため、ネットワーク上高い規格で整備すべきものを「地域高規格道路」として指定し、自動車専用道路やこれと同程度の高いサービスを提供できる道路として整備」する計画です。



西知多道路、衣浦豊田道路、豊橋浜松道路など、計画12路線、候補8路線が指定されています。

日本共産党は、中部財界の広域プランに合わせたこれらの道路計画を見直し、市町村道を含めた生活用道路重視に改めるべきだと主張しています。

開発型事業の見直しで、生活用道路はできる

愛知県のパンフレット。「春までに租税特別措置法等改正案が国会で可決されなければ、道路特定財源収入は半分以上減少してしまいます」「新規及び継続中の改築系事業ができません」と書かれています。

「暫定税率のおかげで、県の特定財源は、938億円。暫定税率が廃止されると、県の税収が△316億円、国庫補助金が△88億円など、合わせて△528億円減って、残る特定財源は410億円」になってしまう。これでは、「道路整備やまちづくりが進みません」として、「暫定税率の10年延長」を訴えています。

しかし、07年度の愛知県予算は、総額2兆2450億円(当初)であり、減少額は予算全体から見ると、2.4%にすぎません。神田知事は、「その影響はすさまじい」と語っていますが、前述した産業用道路や設楽ダム(県負担総額773億円)、徳山ダム導水路事業(県負担総額318億円)など、不要不急の大型開発型事業を見直せば可能です。

