

# 道路特定財源は一般財源化し、 ムダな公共事業でなく 社会保障などくらしのために活用を！

千葉県職員労働組合行政対策部

道路特定財源問題は、今国会の大きな争点で、地方財政にも大きな影響を与える問題です。暫定税率がこの春に適用期限を迎えることで、にわかに逆転国会の中で争点になっています。道路特定財源について千葉県職員労働組合の基本的な立場を表明します。

## ①道路特定財源問題で何が争点、議論になっているのか？ 政府、与党、国土交通省、堂本知事の立場

堂本知事は、政府与党や全国知事会など地方6団体と同じく、道路特定財源維持、暫定税率維持の立場です。

堂本知事は、「圏央道の整備促進と道路特定財源の確保に関する要望」を首都圏の東京、神奈川、埼玉、茨城の各県知事の共同で決議しています。

決議の中で、「道路特定財源については、暫定税率が引き続き維持されなければ圏央道をはじめとする道路整備は停滞を余儀なくされる。道路特定財源は平成20年以降も暫定税率を維持したうえで、道路整備や道路関係施策に充当すること」と主張しています。

県土整備部は、道路計画課のホームページや大量のリーフレットで、「道路は県民生活の基盤です。道路特定財源の暫定税率を堅持し、財源を確保！」、「暫定税率が廃止された場合、千葉県の歳入は324億円の減収となります」と大宣伝をしています。更に道路計画課は、「遅れている地方の道路整備、都市部の渋滞対策や連続立体化、交通安全対策などが難しくなる。」、「首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、北千葉道路などが大幅に遅れ、アクアラインを含む高速道路料金の値下げができなくなる」と主張しています。また、千葉県の道路の課題を、「対策が必要な踏切は全国ワースト5位、渋滞損失時間は全国ワースト4位、交通事故死者数全国ワースト4位」などと列挙し、県政世論調査の第1位である「災害から県民を守る」まで引き合いに出して、「だから救急活動に道路は不可欠」としています。

千葉県道路予算の内訳(億円)

年度	道路予算	高規格道路、新設、バイパスなど	交通安全対策	道路維持補修	排水整備等	災害防止	道路日常管理	その他
2006 ( 18)	650	492	65	39	5	14	21	14
2007 ( 19)	644	484	65	40	4	13	21	17
2008 ( 20)	654	482	64	41	4	13	21	29

## ②大規模道路の新設に奔走、本当に必要な道路整備は軽視

### 県予算と普通建設事業費(億円)

年度	県予算	普通建設事業費	割合(%)
2000 ( 12)	17,094	2,910	17.0
2001 ( 13)	17,601	2,779	15.8
2002 ( 14)	16,985	2,601	15.3
2003 ( 15)	16,602	2,179	13.1
2004 ( 16)	17,133	1,880	11.0
2005 ( 17)	17,246	1,766	10.2
2006 ( 18)	14,268	1,644	11.5
2007 ( 19)	14,453	1,765	12.2
2008 ( 20)	14,407	1,623	11.3

(注) 17年度以前は決算  
18年以降は、地方消費税、借換債などの関係で予算規模が小さい

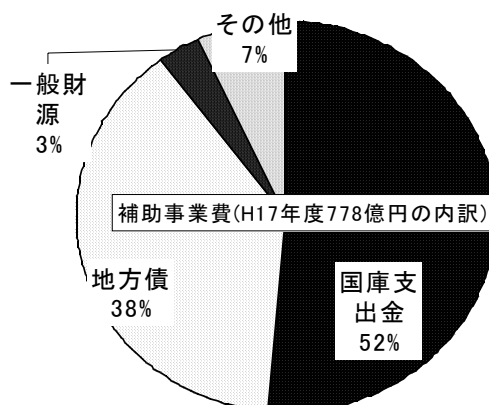
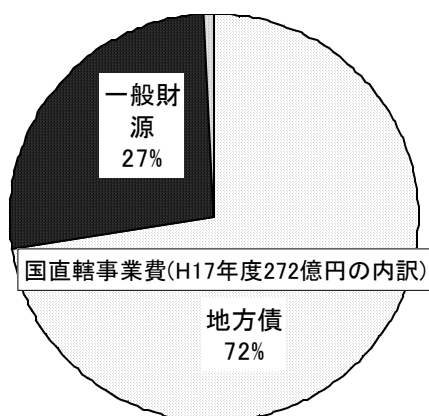
### 交通安全対策と道路維持補修の推移(億円)

	交通安全対策等	削減率(%)	道路維持補修	削減率(%)
2000 ( 12)	77	-	65	-
2001 ( 13)	76	98.7	65	100.0
2002 ( 14)	69	89.6	59	90.8
2003 ( 15)	64	83.1	50	76.9
2004 ( 16)	54	70.1	36	55.4
2005 ( 17)	66	85.7	37	56.9
2006 ( 18)	64	83.1	39	60.0
2007 ( 19)	65	84.4	40	61.5
2008 ( 20)	64	83.1	41	63.1

今まで千葉県の道路予算の多くは高速道や有料道路など高規格道路の建設に使われ、本当に県民が必要としている歩道整備や踏切対策、交差点改良、道路の維持補修などは軽視されてきました。また、「財政対策」として真っ先に削減してきたのも歩道整備や踏切対策、交差点改良、道路の維持補修などであることは既に明らかになっています。

### (道路をつくれれば借金が増える)

千葉県は公共事業の拡大政策により莫大な借金を抱えています。「財政が厳しい」とよく言われますが、普通県建設費の約半分は起債(借金)でまかっています。医療や、社会保障は起債でまかなうことはできませんが、ムダな道路を借金でつくった結果が今日の財政危機の主要な原因です。この借金が県民の願う道路対策に使われていれば、県土整備部が大キャンペーンで主張している「対策が必要な踏切は全国ワースト5位、渋滞損失時間は全国ワースト4位、交通事故死者数全国ワースト4位」などは既に解消されていたはずですが、また、堂本知事は県立病院を縮小して地域医療を切り捨てる政策を推進しており、救急活動のための道路を整備しても患者を受け入れる病院がないのでは本末転倒であり、「救急活動に道路は不可欠」は県政世論調査に寄せた県民の願いを踏みにじるものです。



### ③道路特定財源の仕組み

道路特定財源の弊害は明らか

暫定税率廃止による影響(平成19年度当初ベース)

税目名	暫定税率 廃止前	暫定税率	暫定税率 廃止後	本則	影響額 (億円)
揮発油税	28,395	48.6円/ℓ	14,198	24.3円/ℓ	△14,197
石油ガス税	132		132	17.5円/kg	
自動車重量税	5,549	6300円 /0.5トﾝ年	2,202	2500円 /0.5トﾝ年	△3,347
<b>国分小計</b>	<b>34,076</b>		<b>16,532</b>		<b>△17,544</b>
地方道路譲与税	3,072	5.2円/ℓ	2,599	4.4円/ℓ	△473
石油ガス譲与税	140		140		
自動車重量譲与税	3,599		1,428		△2,171
軽油引取税	10,360	32.1円/ℓ	4,841	15円/ℓ	△5,519
自動車取得税	4,855	5%	2,913	3%	△1,942
<b>地方分小計</b>	<b>22,026</b>		<b>11,921</b>		<b>△10,105</b>
<b>国+地方合計</b>	<b>56,102</b>		<b>28,453</b>		<b>△27,649</b>

ガソリンスタンドで給油すると、レギュラーガソリンで1リットルあたり約150円の代金を支払うこととなるが、そのうち約50円余はガソリン税であり、さらにそのうち約25円分が暫定税率によるかさ上げ分です。このほか自動車重量税や取得税にも道路特定財源が含まれています。

19年度の予算では、国と地方で約5兆6千億円が道路に使われます。10年間で59兆円使う道路中期計画があります。財政が悪化し、他の公共事業や福祉、教育の予算が切りつめられる中、道路だけが聖域扱いにされています。総額先にありきの計画ですから、ムダの数々、天下りや談合、利権の温床になっています。千葉県でも土木関係職員はほとんどが関連業界に天下りしています。

道路特定財源で恩恵を受ける建設業界、道路業界から多額の政治献金が流れており、国民の税金を山分けしているに等しいといわざるを得ません。社保庁ですらマッサージチェアにしか流用していなかったのに、国交省道路局はカラオケセットにまで流用していました。さらに佐世保の米軍住宅に28億円支出されていたことまで明らかになっています。

地方では、過疎化対策として道路予算が使われ、地域の雇用に貢献しているとの議論がありますが、道路にしか使えないからで、デイサービスや、老人ホームにも使えるならば、それを選択する地方もあるはずです。

道路建設は、特定財源でなく、他の公共事業と同じように、全体の予算編成のなかで、生活道路・維持補修を中心に必要な予算を配分するようにし、「税収が入った分だけ道路をつくる」というムダを生み出す構造は改革すべきです。

車が走れば道路ができるという世界でも日本だけが持つ道路特定財源、35年も続いた暫定税率で、地方では特に公共工事依存の産業構造を直ちに転換はできませんが、あまりにも硬直した制度は変えるべきです。

日本経済全体からの経済波及効果という点からも、道路などの公共工事に投資するより、医療や福祉などのマンパワーの産業に投資する方が、経済波及効果が高いという結果も示

されています。

#### ④一般財源化すると道路が造れなくなるのか？

民主党は、暫定税率が35年も続いているのはおかしい。「ガソリン価格25円値下げ」で世論の支持を集めようと、「ガソリン値下げ隊」などのキャンペーンを始めました。ところが、地方は、暫定税率が廃止されると、9000億円の減収、国の地方道路整備臨時交付金と併せて1兆6千億の減収となることから、地方6団体は、道路財源の確保緊急大会を開き対立が深まっています。

(争点を明確に)

争点を整理するため、道路特定財源を維持するか、一般財源化するかをまず議論すべきです。暫定税率をどうするかはその後の議論になります。

そうすると自ずから結論は明らかです。一般財源化しても、今まで通り道路を造ろうとすることは可能です。一般財源化したお金を全部道路予算として使えばよいからです。道路特定財源として維持すれば、道路にしかそのお金は使えません。どちらがよいか、明確に国民に提示すべきです。

地方自治を拡充するためには、地方の財政上の自由度を拡大する必要があります。三位一体改革で地方への税源移譲の金額よりも交付税や国庫支出金の減少額の方が大きく、結果として地方の財政がより厳しくなったことは問題です。道路特定財源を一般財源化し、色のつかないお金として地方に配分すべきです。地方では実情が違うのだからそれぞれの責任と考えて、道路や、医療・福祉サービスなどどこに重点を置くのかを決めればよいのです。

#### ⑤暫定税率は国民的議論で決める

暫定税率を廃止するかどうかは、一般財源化した後、国民的な議論で決めればよいのではないのでしょうか。年金や高齢者医療などの財源問題も含めて議論が必要です。

また排気ガス対策、地球温暖化対策としても考え直す必要があります。自動車輸送体系から公共交通体系への転換などをガソリン価格を高めを設定することで、誘導する政策がヨーロッパなどで検討されています。自動車交通を抑制しつつその財源を鉄道やバスのなどの公共交通体系に転換する費用として使うやり方です。地球温暖化防止の高い視点からの議論になるのではないのでしょうか。