

## 民主党 道路特定財源制度改革のビジョン

### ●半世紀以上前にできた硬直的な制度を廃止する

この制度は54年前、道路が未整備で緊急に道路をつくるためにできた制度。現在は、社会保障や環境問題など喫緊の課題が山積しており、道路だけを聖域化している特定財源制度を残す理由は全くない。一般財源化により、道路にしか使えない財源が道路以外にも使えるようになる。例えば、全国で救急車のたらい回しが続発がしているが、救急病院や医師を増やすことにも使えるし、子育てや教育、社会保障にも使えるし、道路にも使える。

### ●道路特定財源を地方自主財源化する

道路特定財源制度が存続すれば、真の地方分権改革は実現できない。確保された財源を地域の活性化や住民の生活向上に向けてどのように使うかは、地域が主体的に決定することが重要である。道路特定財源を財源とする道路関係補助金は、使途の細目から、造る道路の基準(=道路構造令)、そして造るか造らないかまで(=採択)国が関与するものであり、中央集権そのものである。

### ●暫定税率を廃止しても地方の財源は確保する

暫定税率の廃止により、地方の税収は約9000億円減少するが、国の直轄事業の地方負担金(上納金)制度を廃止し、この9000億円について地方が使い道を自由に判断できる資金に振り替える。また、国から地方への補助金・交付金についてもこれまでの水準を確保する。

### ●大都市と地方の負担格差を縮小する

自動車の世帯あたりの保有は、東京都中野区の0.288台に対し、愛知県飛島村では、2.916台と10倍以上もの開きがある。「自動車等の維持に要する1世帯あたりの年間支出(家計調査)」について見ると、“町村”は平成18年年間で約27万8千円支出しているのに対し、“東京都区部”は9万8千円で済み、2.7倍もの開きがある。世帯収入は“町村”456万1千円に対し、“東京都区部”は507万6千円。極めて逆進性が強く、都市と地方の格差が如実に現れている。自動車なしでの生活が不可能な地方住民のことを考えれば、地方における世帯あたりの負担を軽減させ、都市と地方の格差を縮小することができる。公共交通が十分ではない地方において、自動車はまさに生活必需品であることに配慮したものである。

### ●ムダな道路と建設コストのムダをなくす

政府・与党は、今後10年間で総額59兆円規模の道路整備事業を決定したが、全国で不要・不急のムダな道路が散見される。また、談合により道路建設コストが水増しされたり、国の道路建設基準が過剰なため高コストとなるなど大きなムダがある。道路特定財源問題をきっかけにこれらのムダを徹底的になくせば、暫定税率を廃止しても、必要な道路を造ることができる。

### ●減税効果により経済を活性化する

ガソリンや軽油の減税により税収は減収となるが、燃料費の引き下げで運送業界をはじめとした物流部門や農林水産業などを中心に経済効果は大きい。また、自動車ユーザーの可処分所得も増える。国や自治体より民間や住民のほうがお金の有効な使い方を知っているため、地方経済にはプラスになる。現下の経済情勢では効果的な経済対策にもなる。