

2008.2.27.

民主党

民主党の道路政策大綱（ポイント）

①特定財源廃止（法案提出予定）

②暫定税率期限切れ（法案提出予定）

③地方の財源確保（法案提出予定）

- 臨時交付金は法律改正（揮発油税の $1/4 \Rightarrow 1/2$ ）で現行水準確保
- 国から地方への補助金は現状水準維持
- 国直轄事業の地方負担金廃止で地方特定財源減収分はカバー

④国・地方の道路整備

- 今後は、道路整備の主体を地方に移し、そのために必要な権限を移譲し、財源を確保する。
- 国の道路整備は、地方との役割分担を明確にした上で、必要な道路整備は着実に実施する。

⑤道路建設ルールの抜本見直し

- 国幹会議のあり方の抜本的見直し
- 道路建設に関する責任の明確化等

2008.2.27.

民主党

民主党道路政策大綱

I. 道路政策に対する基本的考え方

道路は古代ローマや日本の奈良時代から人間と物資の移動、そして情報の伝達という大きな役割を果たしてきた。今日においても情報の伝達こそ他の手段に置き換わってきたが人間と物資の移動のための最重要なインフラであることに変わりはない。戦後復興の中で道路に重点を置き道路の早急な整備のために道路特定財源制度を設けたことは十分に理解できる。

しかし、今日、道路だけを聖域化した道路特定財源制度は国土交通省と道路族議員の既得権益となり、道路官僚による政治支配、地方支配の手段となり、資源の適正配分をねじ曲げ、道路官僚の天下りにつながる事業を優先するなど多くの弊害を生んでいる。政府は反省もなく、10年間暫定税率を延長し、59兆円の道路建設を中央集権的に続けるという法案を提出している。今こそ「道路こそが政治」と言われるような政治体制を解体するチャンスである。昨年の参議院選挙での与野党逆転により、従来は消化試合であった暫定税率の延長問題が国のかたちを抜本的に見直す機会を国民に与えてくれた。

民主党はこの機会に、古い政治のシンボルともいえる道路政策を根本的に見直し、日本の将来を展望し、望ましい国のかたちと資源配分を実現するため「道路政策大綱」をまとめ、提案する。自民党も民主党の「道路政策大綱」に対応する骨太の道路政策の対案を提示されたい。

II. 民主党の具体的な抜本改革案

1. 道路特定財源制度を廃止する（法案提出予定）

道路特定財源制度は道路建設が特に急務であった1954年に創設され、これまで54年間続いてきた。今日では教育、医療など道路と同様に国民

的ニーズの高い重要課題が山積しているが、これらは一般財源の中から優先度を議論してその配分は決められている。今や、道路財源だけを「特定財源」として特別扱いする理由は全く見当たらない。逆に特定財源は国土交通省（旧建設省）の既得権として聖域化され、道路官僚と道路族議員の巨大利権となっており、また税金のムダづかいの温床となっている。

民主党は道路特定財源制度を廃止し、一般財源に一元化することを提案する。

2. 暫定税率を廃止する（法案提出予定）

暫定税率は、第1次オイルショックの時に価格の引き上げでガソリン消費を抑制することや増加した税収で経済対策（公共事業）を行うことを目的に導入された、臨時・異例の制度である。これが30年以上も続いてきたこと自体が異常であり、一般財源化にあたって廃止は避けられない。ガソリンや軽油価格が高騰し、個人消費や更に景気全般にも悪影響が及んでいることを踏まえれば、最大2.6兆円の負担軽減となる暫定税率廃止の効果は大きい。

3. 地方の財源は確保する（法案提出予定）

国道に比べ遅れている地方道は、生活道路を中心に、着実な整備が必要である。これを確実に進めるために以下の措置を講じる。

①臨時交付金の従前額確保

道路整備財源特例法を改正し、揮発油税収からの配分を1/4から1/2に引き上げる。これにより暫定税率廃止で揮発油税収が半減しても、これまでの交付額を維持することが可能となる。

②国から地方への補助金の確保

平成20年度予算に盛り込まれている国から地方への道路整備に係わる個別補助金は、精査の上、確保する。

③地方特定財源減収分は国直轄事業に対する地方負担金廃止で対応

暫定税率廃止によって地方全体で約9000億円の減収となるが、これに対しては国直轄事業地方負担金の廃止で対応する。同負担金は平成20年度予算で約1兆円が見込まれており、この負担が無くなることによって、マクロベースでは地方の財源は確保できる。個々の市町村に対してもきめ細かで柔軟な対応を行う。

4. 国・地方の道路整備

道路整備においても真の地方分権社会に適合した役割分担を実現する。今後は、道路整備の主体を地方に移し、そのために必要な権限を移譲し、財源を確保する。地方は自らの判断と責任で、地域に必要な道路を自主的に整備する。国の道路整備は、前記考えに基づき地方との役割分担を明確にした上で、精査する。道路整備計画の見直し、入札改革や規格の見直しなどのコスト削減の徹底などにより縮減された予算の中でも必要な道路整備は着実に実施する。

5. 道路建設決定ルール抜本的見直し

現在の道路建設の決定は実質的には道路官僚や族議員が握っているにもかかわらず、国幹会議などが隠れ蓑になっており、道路建設で多額のツケを国民に押しつけても、誰も責任を取らない体制となっている。また、決定の過程や実際の建設事業で道路官僚の天下り会社が関与し、それが道路整備のコストを高止まりさせている。現在の道路建設決定ルールの不透明さが道路利権を生む温床であり、これは徹底的に改めることによって、より低コストで効果の高い道路整備を行うことが可能となる。

①国幹会議のあり方の抜本的見直し

現行の国幹会議は、仕組み上、巨額の税金の使い道を決定する権限を持っているが、実態は形骸化している一方で、国会で道路建設を議論する際の障害になっている。そもそも国の審議会に国会議員が委員として参加すること自体が特異であり、国幹会議のあり方を抜本的に見直し、専門的な立場から道路政策を審議する本来の審議会へ改める必要がある。

②道路建設に関する責任の明確化等

道路公団によるこれまでの道路整備は、責任が曖昧なことから、甘い償還計画の下で過大な事業が実施されてきた。本四やアクアラインを見ればそれは明らかであるが、一方で誰もこれら事業の責任を取っていない。結果的に本四等の巨額の赤字は国民につけ回されている。

このような事態の再発を防ぐために、道路整備のあり方を抜本的に見直す。

以上