

2005 年 9 月議会

2005/10/5

○「道路特定財源の堅持を求める意見書」について

道路特定財源としては、ガソリンにかけられる揮発油税や地方道路税、軽油にかけられる軽油取引税、L P ガスにかけられる石油ガス税、また、自動車購入の際には自動車取得税、その後は車検のたびにかけられる自動車重量税があります。

揮発油税は、政府の財源対策の一環として作られた 1 9 4 9 年当初は、酒税やたばこ税などと同じ間接税の一つで使い道を特定しない一般財源でしたが、1 9 5 3 年に、のちに首相となった田中角栄議員も提案者に加わった「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が成立し、翌年から始まる道路整備 5 ヶ年計画で、道路特定財源とされました。そして、揮発油税は「臨時措置法」が廃止された 5 8 年以降も、別の特例法により「道路整備費の財源」に充てられ、このあと、あらたな道路目的の税が次々と作られてきました。

このようにして道路特定財源はふくらみ続け、1 9 7 0 年度には 0. 8 兆円であったのが、現在はその 7 倍以上にふくらみ、国と地方を合わせた道路特定財源は 2 0 0 5 年度予算で 5 兆 7 0 0 0 億円。道路整備の予算は、特定財源と一般財源を合わせると毎年 1 0 兆円を超え、国土面積が日本の 2 5 倍のアメリカに並ぶほどになっています。

現在、国道・都道府県道の舗装率は 9 6 % に達しています。日本の面積あたりの道路密度も 1 平方キロあたり 3 キロを超え、イギリス、フランス、ドイツ、イタリアなどの 2 ～ 3 倍で、道路整備を急ぐ緊急性は薄れてきています。また、今の車社会は交通事故、排ガスによる大気汚染をはじめ社会的負担をもたらしており、車に関する税金だからといって、道路整備だけに特定する理由も薄れています。それでも、入ってくる税金をひたすら道路づくりに投入しつづけてきたのが道路特定財源です。

わが党は、2 0 年以上も前から、揮発油税などを普通の税金と同じく、用途を限定しない一般財源とすることを主張してきましたが、早急に、道路特定財源は廃止して、社会保障や教育、生活密着型の公共事業にも使えるようにすべきであります。

本意見書案には、「当県の高速交通網は未だ多くの未整備区間が残されており、1 日も早い全線の供用を図るため、これまで以上の予算を安定的に確保する必要がある」とありますが、住民の暮らしや地域産業の発展にとって、どうしても必要な道路整備は、財源に関係なく、国とも協議し、予算を確保して進めることは当然であります。

必要な道路整備と「道路特定財源の堅持」とは別問題であり、切り離して考えるべきであります。

道路整備だけが、「道路特定財源を堅持」し、聖域として進められるべきではなく、道路特定財

源を一般財源化し、住民の暮らしや福祉の向上と合わせて検討されるべきであります。

以上の理由から、道路特定財源の堅持を求める本意見書案には賛成できないものであります。