



[新規検索](#) | [絞り込み](#) | [<<前の記事](#) | [次の記事>>](#) | [記事一覧へ戻る](#)

1 2006. 10. 04 [論点]道路特定
財源 財政再建へ
「一般化」急げ 田 東京朝刊 解説 13頁 1455字 04段 写真
近栄治(寄稿)

小泉首相から安倍首相に代わり、来年度予算は、新内閣のもとで編成される。財政再建に向けて歳出削減を正面に据える内閣にとって、最初の関門は、特定財源の見直しである。その焦点の一つが、国と地方合わせて5・8兆円（2006年度予算）に達する道路特定財源の一般財源化であることは、言うまでもない。ここでは、取り組むべき課題と具体的な改革の進め方について述べたい。

特定財源とは、使い道の指定された税金のことである。道路関係の揮発油税、石油ガス税や自動車重量税のほかにも、航空機燃料税、石油税や電源開発促進税などがある。それぞれ、特別会計を通じて支出されているが、その問題は、あれば使ってしまうことだけではなく、特定グループに権益が固定化し、ひとたび導入されると当初の目的が失われても、廃止が困難となり、延々と存続してしまうことである。また、失敗したプロジェクトの救済にも使われることによって、事業主体の責任の所在をあいまいにしている。

自動車のガソリンに課されている揮発油税を考えよう。立ち遅れたわが国の道路の整備を目的にこの税が道路財源となったのは、1953年、砂利道をバスが砂ぼこりを立てて走っていたころである。それ以来、幾度もの道路整備計画を経て現在まで存続している。この間、日本の道路は全国津々浦々まで舗装されただけでなく、本州と四国を結んだ三つの橋の損失の補填（ほてん）までなされている。その結果、道路利権が固定化されただけでなく、失敗した事業の尻ぬぐいまでなされることになった。

次に、国と地方の道路特定財源の改革について述べる。まず国では、小泉改革によって、道路整備予算は縮小し、2006年度で特定財源と道路支出の間には、ほぼ6500億円の余りが生じている。このうち、4500億円は、本四架橋の借金の返済であるが、これは今年度で終了する。残りの2000億円はすでに道路以外の用途に向けられている。

従って、今後の国の改革は、道路整備予算の見直しを続けながら、2006年度にすでに確保した6500億円の余剰をさらに増やして、その中からできるだけ多くの財政再建の資金を作り出すことである。これによって、少なくとも6000億円を超える財政赤字の改善ができるはずだ。

地方でも重要な改革が必要である。まず、道路財源が地方自治体に道路距離などによって配分されることによって、財源と道路支出の間にミスマッチが生じている。このうち、道路財源が道路支出を超えている自治体では、道路財源は実質的には一般財源化している。地方道路特定財源では、こうした財源の配分を是正するか、特定財源を一般財源化し、各自治体に最適な用途を選択させるべきである。

徴収面の問題もある。軽油引取税と自動車取得税では、それぞれ税収の7%と5%が、徴収費用として認められている。軽油引取税の場合、この費用は、特別徴収義務者（元売り・特約業者）や、運輸事業振興のために交付されている。今年度予算から計算すると、この2税の徴収費用は、1000億円近くになる。この費用は、その用途を明確にした上、その他の税と同じように、一般財源からまかなうべきではないのか。

道路特定財源の改革を通じて、国と地方合わせて、6000億円を超えと思われる財源の見直しが可能となる。それが、財政再建のために有効に利用されることを期待したい。

◇たちか・えいじ

一橋大学国際・公共政策大学院教授

専門は財政学。政府税制調査会委員、財政制度等審議会委員なども務める。著書に「昭和財政史」など。57歳。

▶ [選択部分をキーワードとして 記事DBを検索](#) | [人物DBを検索](#)

[新規検索](#) | [絞り込み](#) | [<<前の記事](#) | [次の記事>>](#) | [記事一覧へ戻る](#)

▶ [文書館TOP](#) ▶ [人物](#) ▶ [The Daily Yomiuri](#) ▶ [for English](#)