

道路事業「68兆円以上」

今後10年 国交省案

国土交通省は十三日、二〇〇八年度から十年で六十八兆円以上の道路事業が必要とする中期計画案を発表した。政府は昨年末、必要となる

道路に使ったうえで余った道路特定財源の税収は、使い道を縛らない一般財源にする方針を決定した。だが、計画案の事業費は特定財源を使い切り、一般財源に回す余裕は生まれない計算になっている。道路特定財源の改革が急務になる懸念が強まっている。

特定財源 使い切り前提に 帳尻合わせ、一般化骨抜き



中期計画は政府として、今後十年で整備する「真に必要な道路」を示すのが狙い。この案をたたき台に政府・与党で調整し、年内をメドに策定する。事業費の内訳は道路整備費が六十五兆円、高速道路料金下げの原資など道路関連が三兆円以上。国が負担、補助する道路事業の合計額で、地方単独事業は含まない。

このうち国の支出分は計三十五兆五千億円。今後十年間の国の道路特定財



今後10年間の道路事業

▽国際競争力の確保(23.8兆円)
高規格幹線道路網の機能を「おおむね確保」など
▽地域の自立・活力強化(32.6兆円)
渋滞ポイント(9000カ所)のうち3分の1を解消など
▽安心・安全(19.0兆円)
小学校の通学路のうち歩道のない4万4000+の安全対策など
▽環境保全・生活環境(30.6兆円)
公共施設や病院を結ぶ道路でバリアフリー化が進んでいない6400+の整備など
高速道路の料金値下げなど
合計68兆円以上

(注)道路整備の合計は重複分を除いた額

源の税収は三十一兆一十三十四兆円の見通しで、特定財源をちょうど使い切る計算だ。特定財源を巡っては、揮発油税などに本来の二倍の上乗せ税率をかけたという暫定税率の延長が焦点となっている。来年三月末で期限切れとなるが、国交省は事業費を賄うため、財務省に暫定税率を十年間延長するように求めている。

国交省は道路整備の「選択と集中」を進めるため、事業の数値基準を明示。①国際競争力の確保の地域の自立・活力強化の安心・安全など政策課題ごとに投資する事業対象を示した。既存道を代用も、高速道路など高規格幹線道路も、未整備の二九百キロについて、採算性が低い路線の一部を既存道路で代用し約四兆円の整備費削減を見込む。全線を新規建設するという従来の方針を見直し、事業費抑制の姿勢は示したものの、それでも特定財源の税収に相当する事業費が必要だと強調する。同省幹部は「毎年の

予算編成は別話」として、同省は「そもそも無駄な道路はない」との立場で、財源確保を前提にした帳尻合わせの計画という面も強い。政府・与党は〇八年度以降、道路歳出を上回る特定財源の税収を一般財源化する方針は変えていない。ただ国交省は「収入以上の道路歳出が必要で、すき間はない」(冬柴鉄三国交相)との姿勢だ。

中期計画の事業については、財務省が毎年の予算編成で個別に査定するが、先行きは不透明要素が多い。一方、民主党は一般財源化に加え自動車取得税と自動車重量税の廃止の方針を打ち出している。来年三月末の期限切れまでに暫定税率を延長するには関連法案の成立が欠かせないが、先行きは不透明要素が多い。

19年 11月 14日

日本経済新聞(朝刊)