

暫定税率維持

無駄な道路建設はまだ続く

揮発油税や軽油引取税、自動車重量税などを充てる道路特定財源見直しは昨年12月の政府・与党合意を忠実に実行すれば、08年度にはかなりの規模で一般財源に振り向けられるはずだ。

68兆円と、道路特定財源のみで賄うことが困難なほどだった。道路族への大盤振る舞いには批判も強く、7日の政府・与党合意では事業規模は減額された。しかし、6兆円に過ぎない。

今回の政府・与党合意にも真に必要な道路整備に限るという表現は入っているが、新規の道路建設を優先している中期計画の基本は

そのままで、地域活性化や安心・安全の確保、環境保全と豊かな生活環境の創造などの政策課題に沿った検討がないからだ。

結局、2000億円にも満たない額を一般財源に回すという茶番に終わった。道路建設がいまだに政治の世界で聖域になっていることが如実に示された。

第一は道路整備計画が道路族議員の意向をほぼ満ちる形で作られたからだ。国土交通省が先に提示した08年度から10年間の「道路整備の中期計画」の素案では、事業規模が関連分3兆円を含めて

た暫定税率は道路整備を加速するためである。ところが、道路建設はそれ自体が目的化してしまい、利権化している。道路改革はこうした状況を打破することに狙いがあつたはずだ。複雑になっている道路関係税を簡素化するなどの措置も取られるべきであつた。

暫定税率廃止の根拠として、石油業界などは日本のガソリンに対

する課税は過重だと指摘する。米

自動車関係税だけなのか。原油高騰対策として自動車重量税引き下げを求めている公明党への配慮なのか。十分な説明が必要だ。

したがって、今の税率を維持していくことは、大半を一般財源化することや環境税化も視野に入れた時、合理的な判断である。税率維持が道路整備の推進のためでは時代錯誤も甚だしい。

地方対策としての交付率引き上げや無利子貸付制度の創設も国が権限を保持しようという意図が見えた。地方分権の趣旨にもそぐわない。

一方で、自動車関係税については、今後の税制改革にあわせて、暫定税率を含めそのあり方を総合的に検討することとされた。なぜ、首相のいう改革なのか。

今回の道路特定財源の見直しは、無駄な道路を造り続けることを国民に示した。これが福田康夫首相のいう改革なのか。