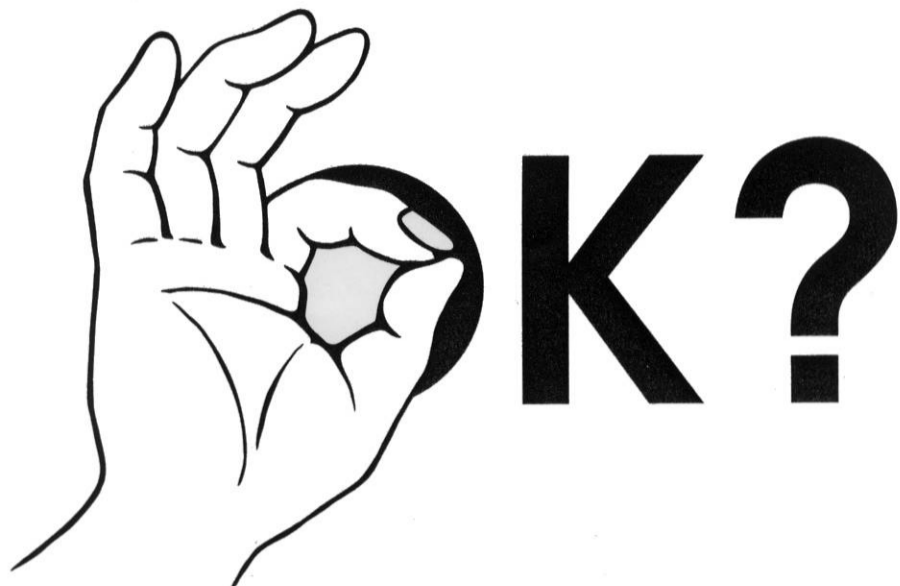


意見広告



ここらでじっくり、進むべき 「日本の道」を考えませんか。

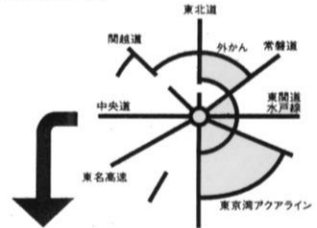


都市部の渋滞解消、そして地方の道路整備、これらが本番です。

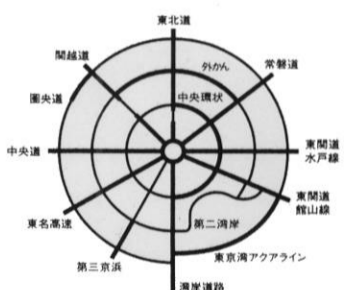
都市部における慢性的な交通渋滞。渋滞による損失は、年間約12兆円(国民一人当たり約42時間)とも言われています。渋滞の原因ともなる「あかずの踏切」は、ピーク時に40分以上閉まるところが、全国に約1000箇所もあるのです。また、地方における生活道路の確保も重要な課題です。落石、地滑りなどの道路災害は、1年間に約2600回(平成11年度)。気象状況などによる通行規制される区間は、直轄国道でも約1400km(平成12年度)にも達しています。

●遅れている首都圏の道路ネットワーク

【現在のネットワーク】



【完成後のネットワーク】



ネットワークの完成により、圏央道内側の渋滞ポイント約600箇所は、概ね解消



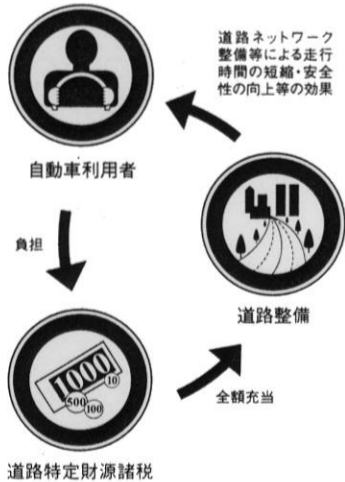
自動車利用者のために役立っている、それが道路特定財源です。

道路特定財源は、道路の整備とその安定的な財源の確保のために創設されたものであり、自動車利用者が利用に応じて負担する合理的な制度です。道路整備と言っても、広域的な幹線道路ネットワークの整備から地域の生活道路まで様々なものがあります。道路を作ること以外にも、連続立体交差事業による「あかずの踏切」解消など、自動車利用者のお役に立つ事業に活用されています。



連続立体交差事業

●受益者負担のしくみ



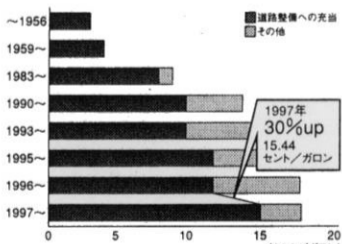
道路特定財源諸税



アメリカにも、道路特定財源があり、近年も大幅に増強しています。

諸外国では、道路特定財源など、過去の遺物なのでしょうか。そんなことは、ありません。道路整備水準の高い国の代表であるアメリカにおいても、むしろ道路整備の財源を近年増強し、道路インフラ整備を積極的に図るための施策が講じられているのです。21世紀に向けた道路整備長期計画でも、前計画規模の1.4倍にあたる2178億ドルの投資規模を規定しています。このため、連邦燃料税のうち道路整備の充当分も1997年には、約30%増の1ガロン当たり15.44セントに引き上げ、道路特定財源の充実に努めています。

●アメリカのガソリンにかかる連邦燃料税率の推移



●アメリカの道路整備長期計画



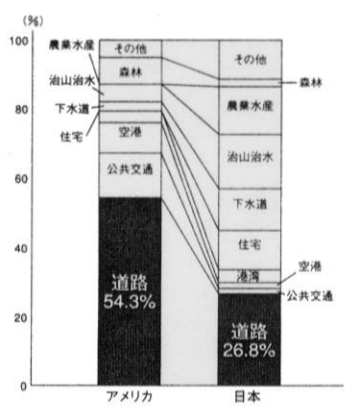
21世紀に向け、投資規模を1.4倍に増強



「道路整備部門」は、「高生産性部門」。

そもそもの公共事業とは、我々の生活や安全を守り、社会の生産基盤を作るための大切な投資です。しかし、国が巨額の財政赤字を抱えている現状では、投資する分野をこれまで以上に厳選する必要があります。そうした中、21世紀を迎えた今の日本にとって最も大切なことのひとつが生産性の向上。そして、この生産性の向上に直結する投資が道路整備です。1兆円の道路投資は供用開始後10年間でGDPを約3兆3,500億円、税収を約1兆3,600億円も増大させるともわれています。また、最近発表されたアメリカの論文では、道路整備等の交通投資に力を入れることで、アメリカは巨額の財政赤字を克服したとされています。

●アメリカと日本の公共投資配分



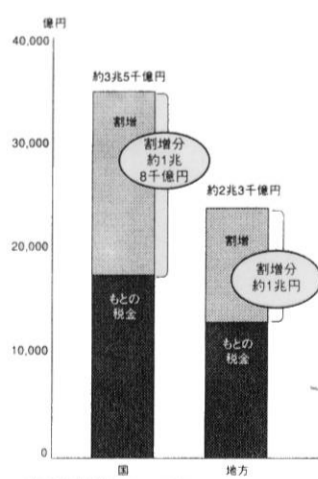
※出典:「日本と米国における公共事業政策とその成果」米国ジョージメイソン大学論文(2001年10月)



果たして「特定財源の一般財源化」は、財政再建につながるのでしょうか?

現在、道路特定財源となっているガソリン税、自動車重量税などの税金には、必要な道路整備を着実に進めるために、本来よりも2倍以上の高い暫定税率が定められています。この割増のおかげもあって、日本の道路はこれまでの社会生活を支えてくることができました。しかし、この道路特定財源を一般財源化して福祉や教育にも使おうということになれば話は別です。道路のための割増と言うことで自動車利用者が負担してきたものですから、この割増分は当然元に戻して税率を低くするのが筋。そうすると約1兆8千億円も国の収入が減ってしまいますから、財政再建もままらなくなってしまいかもかもしれません。

●道路整備のために割増となっている道路特定財源



※出典:国土交通省ホームページ

あなたは、日本の道路に不満はありませんか？

日本の道を考える会

Tel/Fax: 03-3501-6600 E-mail: ha15681@ro.bekkoame.ne.jp