

闘論

「ガソリン代を25円下げる」と主張する民主党に「地方の道路が造れない」と訴える自民党。道路特定財源の暫定税率の存廃を巡り「ガソリン国会」で対立する両党の政策責任者に聞いた。

暫定税率の是非 異例の措置 廃止当然

民主党は、最近の原油高でガソリン代を下げるために暫定税率の廃止を主張し始めたのではなく、数年前から政権公約などを通じて、税率引き下げを主張している。

道路特定財源が始まったのは1954年と古い。道路の建て直しが経済の立て直しを意味したが、54年たった今でも果たしてそうなのか。道路建設は重要な公共投資には違いないが、使い道を限った税として集めるとしても、54年前とは状況が違う。「道路のために払ってください」という税制は、暫定税率だけでなく全部やめるべきだ。それが基本的な考え方で、少なくとも暫定税率はおかしい。

私が官房長官秘書官だった73年、石油ショックが起きた。エネルギー消費の抑制目的で、電力料金値上げと同時にガソリンにも暫定税率を組み込んだ。臨時異例の措置だった。30年以上続いているのは疑問で廃止は当然だ。

暫定税率廃止で地方の道路財源が9000億円消えるという。だが私たちは国直轄事業の地方負担約1兆円を廃止する法案を出す。地方負担のうち道路には6000億円しか使われていない。地方負担を廃止すれば、道路にも福祉にも自由に使える財源ができる。

地方負担廃止分は国が全額負担するとなると、国の暫定税率廃止分1.7兆円と合わせて2.7兆円の不足に見える。まず、6000億円は道路建設そのものでなく関連事業に使っていることを指摘したい。次に随意契約などで割高になっている道路建設を合理的にすれば、5000億円程度節約できないか。証券優遇税制廃止でも6000億円の財源が生み出せるだろう。これで1.7兆円だ。道路整備事業の繰越金も毎年1兆円近く出ている。使い道は決まっても、当面は浮いているのだから活用しない手はない。

そもそも、政府・与党が決めた10年間で、59兆円の道路整備中期計画は本当にすべて必要か。政府は59兆円の内容を公開しなければならない。それをもとに中身を精査する。道路設備費がある程度減るのは、致し方ないのではないか。