

◇◇ ねじれ国会のよしあし ◇◇

昨年の参議院選挙で野党が多数を占めてから、年金問題、インド洋補給問題、暫定税率問題など政府与党案と野党案が国民に提示され、国会やマスコミでもその是非が議論され、世論の動向を見ながら対応が決められるようになった。自民党が多数を占め、野党の考え方や世論の動向は参考にするものの強行採決が繰り返されていた前政権時とは対照的である。その中でも道路特定財源の暫定税率問題は様々な論点が含まれ、対立の構図が複雑で、政策課題としてどのように対処をするか興味深い。

暫定税率問題の論点は主に次の4点である。第一は特定性の問題である。道路特定財源は、揮発油税、地方道路税、石油ガス税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税などで構成される。私たちがガソリン、軽油、車の購入、車検時に支払うものである。税込総額は約5.6兆円。受益者負担という考え方で、特定財源として主に道路の整備、維持保全に使われている。ある程度道路整備が進んだ状況下で、今後も道路整備に特定することがいいのか、環境対策や交通対策により回すべきでないか、さらには一般財源化して使途を自由にするべきではないかが問われている。

第二は暫定性の問題である。道路特定財源のうち石油ガス税を除いて、ほとんどの税目で1974年度から本来の税率の約2倍の暫定税率がかけられている。税込では約2.7兆円になる。この根拠法である租税特別措置法が2008年3月末で失効する。34年間暫定としてきたこと自体どうなのか、今後10年間も暫定ということで延長するのが問われている。

第三は地方性の問題である。暫定税率に基づき配分される税金は、国約1.7兆円、都道府県約0.6兆円、市町村約0.3兆円となる。高速道路、国道、県道の整備、維持保全に活用される訳であるが、暫定税率が廃止されると特定道路財源は約半分になる。維持保全が優先するので、特に地方部では着工している高速道路などの進捗が大幅に遅れることとなる。地方は車利用が多く、今後の道路財源の縮小に対して一斉に反発の声が出ている。また、来年度予算が固まりつつあるこの時期に、予算が組めないという自治体の反発がある。

第四は財政構造改革の問題である。わが国は約800兆円の借金を抱えている。財政健全化に向けて安定した財源を手放し、ガソリン25円/ℓの値下げということで自動車利用者に還元することがいいかが議論になる。ガソリンの値下げは利用者にメリットを提供する反面、地球環境問題が叫ばれている中で自動車利用の抑制に逆効果という意見もある。

それぞれが大きな論点で、すぐには結論が出ないものである。筆者としては、暫定という言葉をとった上で、道路特定財源を一般財源化し、都市部では駅のホームドアやエレベーターなどの設置、騒音振動対策、立体交差化、環境対策など道路以外への使途を拡大すべきと思うし、地方部では道路の整備に加えて、病院の維持など緊急性の高いものに活用できるようにすべきだと思う。いずれにしても議論をする時間を作らないといけない。

暫定税率問題に象徴されるように、これまで議論してこなかったテーマを世の中に問い、議論できるようになったことは好ましいことである。しかしながら、ねじれ国会は、目先の議論に終始し、政策の意思決定、実行が遅れることが最大の問題である。石油価格の高騰、株価の下落、外交への対応、医療問題など難問山積みである。社会保障制度改革、地球環境対策、道州制などの中期的な議論も停滞している。総選挙を通じて国民の信を問う時期も近づいていると思う。

平成20年2月 編集担当 石井 良一