

道路特定財源問題の本質
— 現場(自治体)における実態をもとに考える —

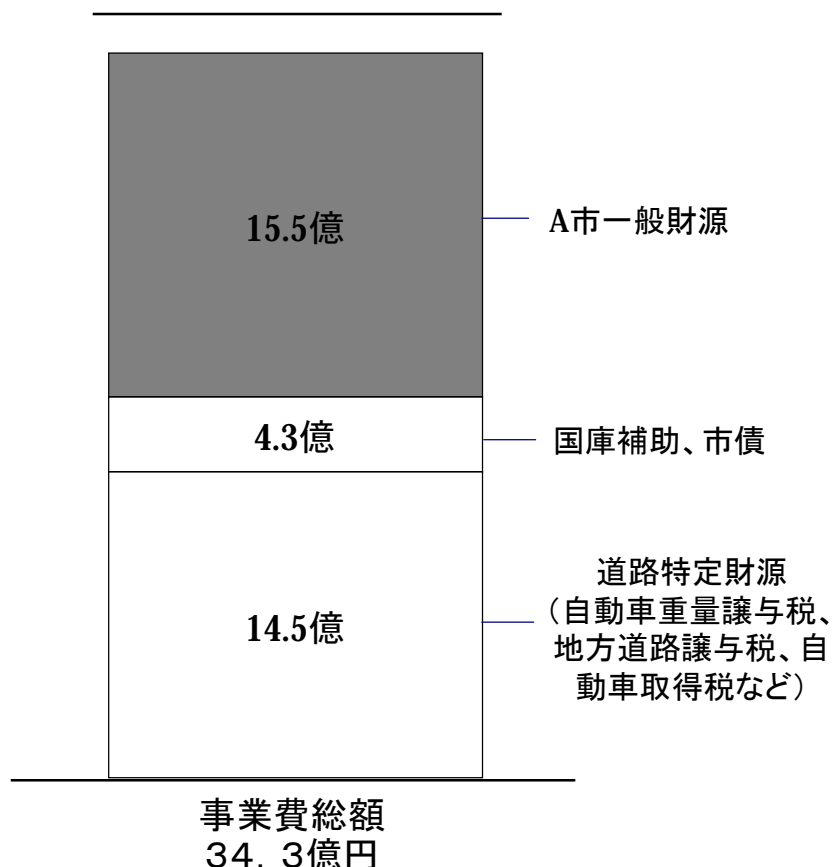
平成20年2月22日

構想日本 加藤秀樹

「地方にとって道路は必要」ということの意味 — その実態と「必要」な理由 —

- ①現在、地方の道路関係費は特定財源税収を大きく上回っていることが多い
- ②したがって自治体にとって「必要」な道路建設のために特定財源は不可欠とされる
- ③しかし問題は「必要」な道路の中身となぜ「必要」になっているかの背景

A市の例



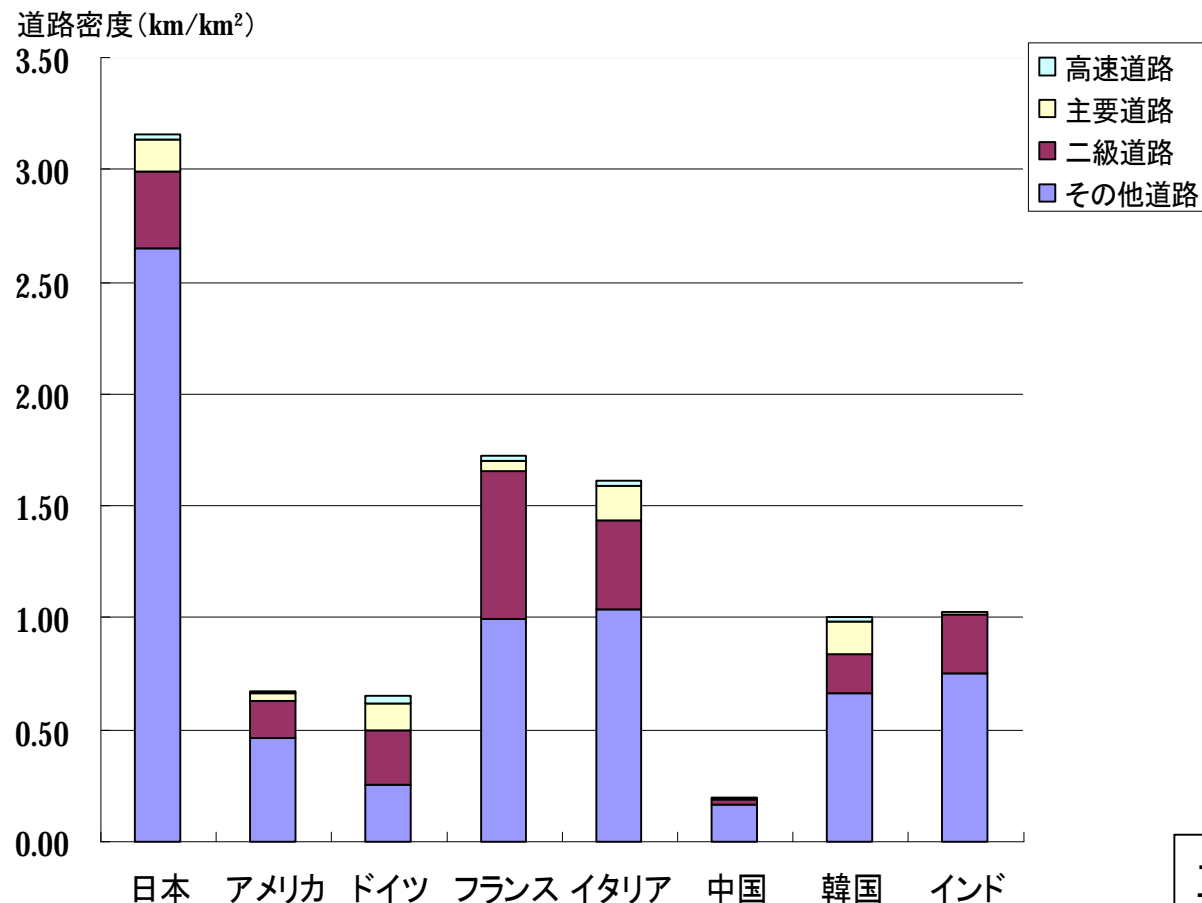
- ①地方道路事業の中には、国道が建設されるがゆえに作らざるを得ない道路や国道建設に伴い生じる地方負担分も多い。無駄な国の事業を削れば地方の道路予算も削減される可能性が高い。
- ②しかも、バイパス道路など近年の国道建設の多くは地方都市の活性化につながっているか疑問
- ③他方、住民が本当に必要としている生活道路の多くは後回しにされている。



地方の道路関係事業の
見直しが必須

「事業仕分け」の実施

日本は世界的に見ても「道路高密度国家」 ～主要各国の道路密度比較～



(出所) 社団法人日本道路協会「世界の道路統計2005」より構想日本作成

道路種別分類(日本の場合)

高速道路: 高速自動車国道 / 主要道路: 一般国道 / 二級道路: 都道府県道路

その他道路: 日本では市町村道路

主要各国に比べ、道路密度は世界最高レベル。
可住地面積比にすると、さらに高くなる。

国の「しぼり」がなければ道路整備コストは大幅削減が可能

長野県栄村、下條村の例

事業の概要と効果

概要

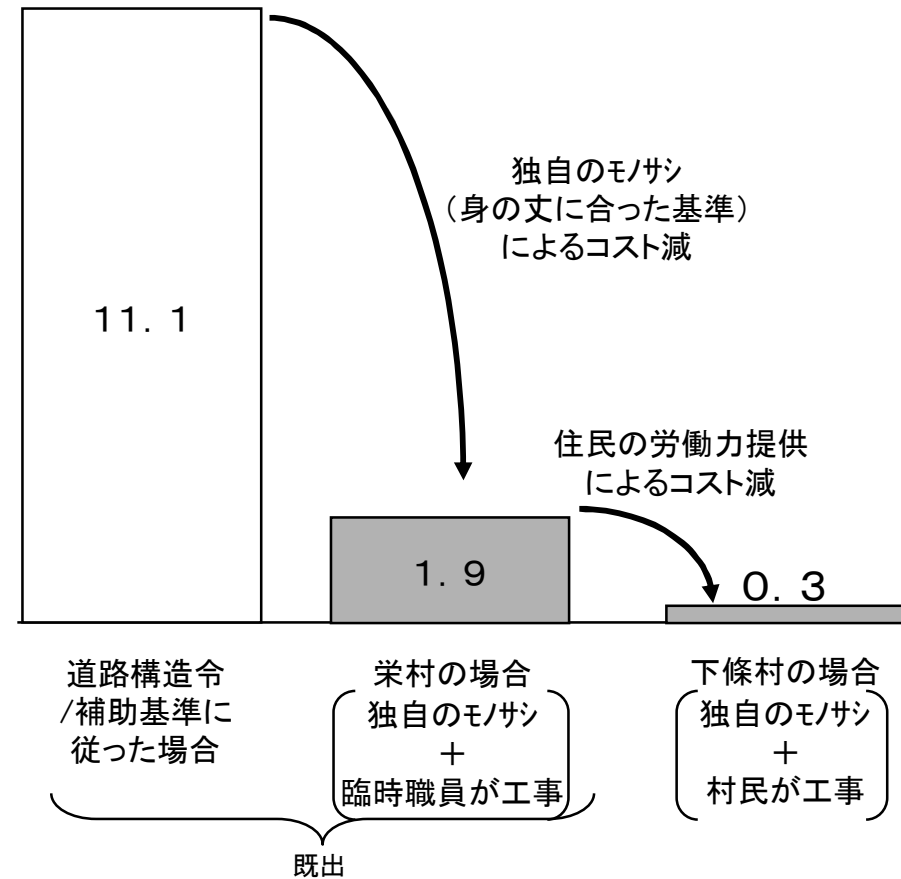
- Ⅰ 栄村: 独自基準による建設
- Ⅰ 下條村: 建設資材支給事業

効果

- Ⅰ 「自助・互助」の意識: 自ら考え、自ら汗を流す (つくるだけでなく、管理も自らやる)
- Ⅰ 村民ニーズへの迅速かつ的確な対応: 補助事業のように工事内容に制約がなく、住民の細かい要望にすぐ対応
- Ⅰ 安いコスト



道路1m当りの単価(万円)

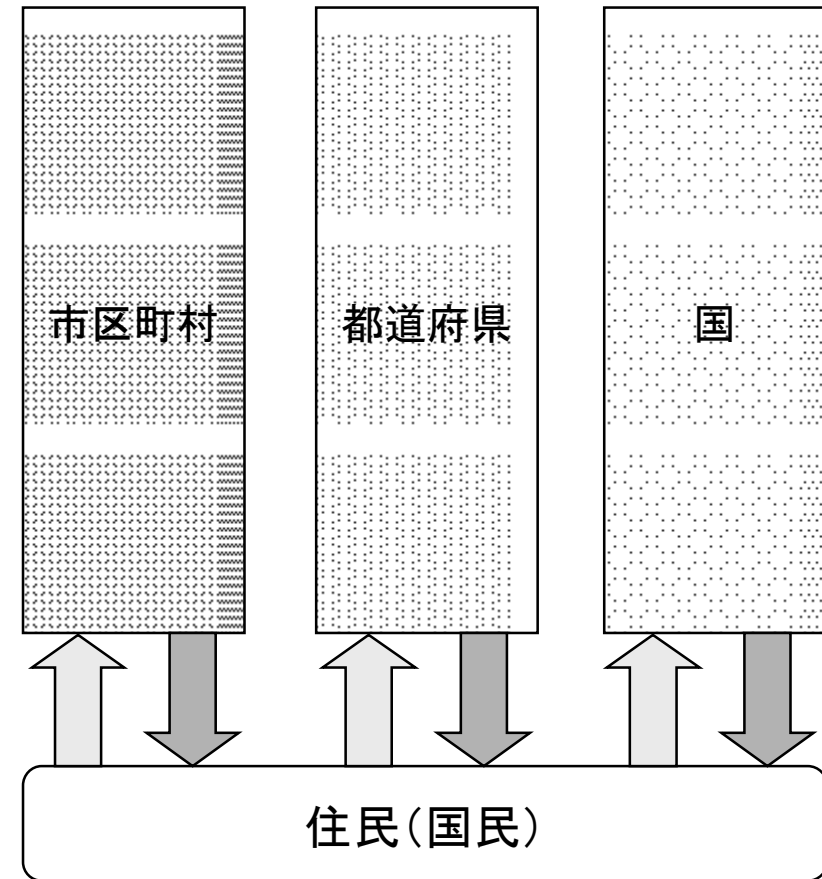
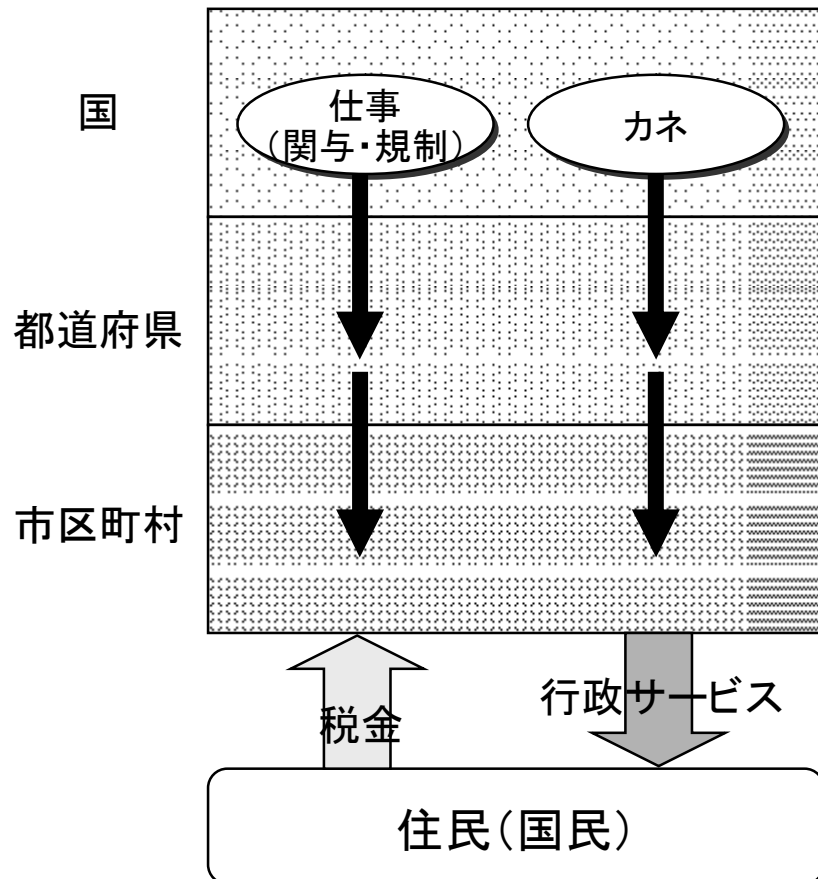


* 栄村の対象道路は、幅員2.5~5mの村道。下條村の対象道路は、幅員3m程度の生活道路。
** ともに、道路構造令の小区間特例を利用。

「国と地方」の関係はタテからヨコへ

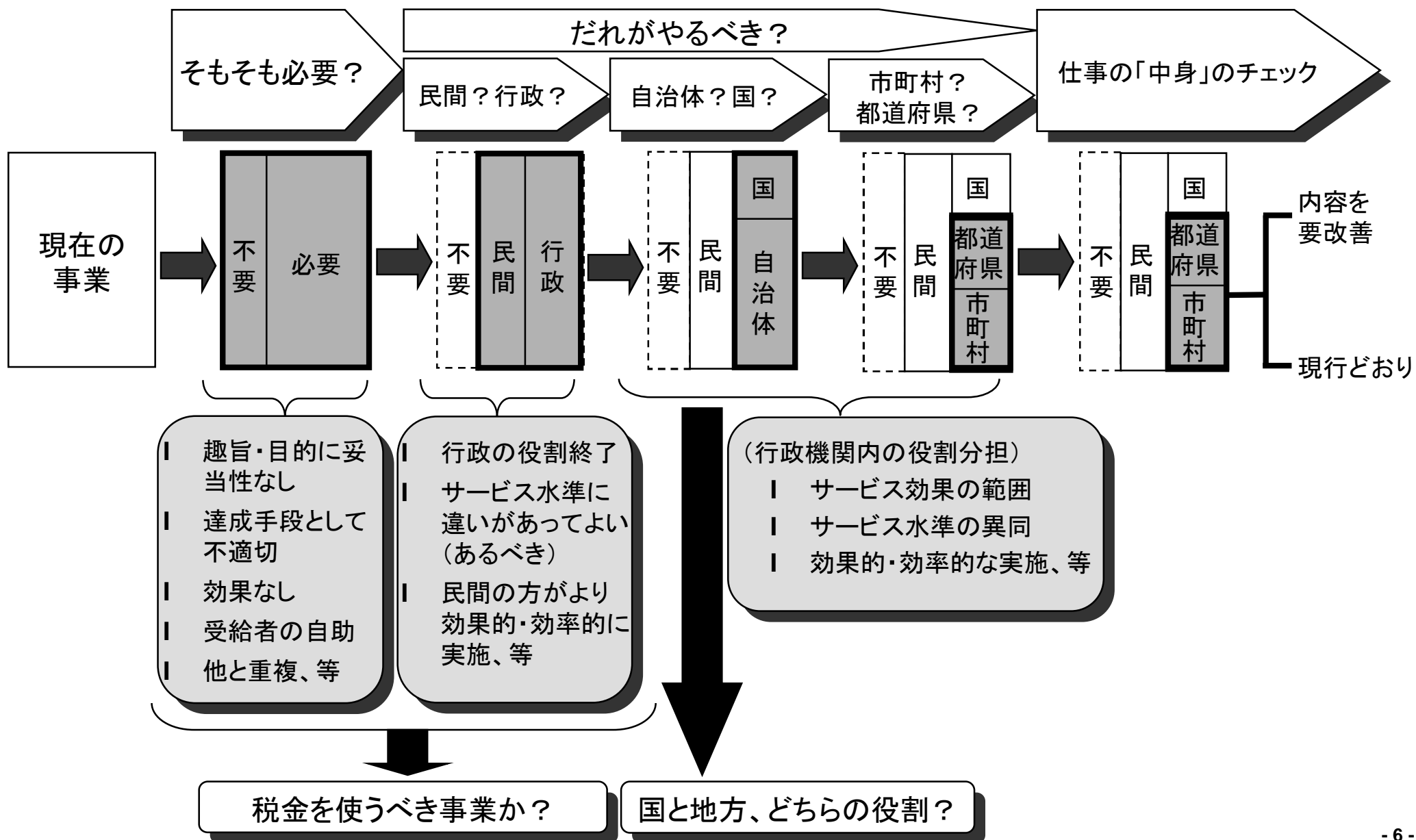
現在は、「仕事」と「カネ」がセットで地方へ

「仕事」と「カネ」は自己完結するのが基本



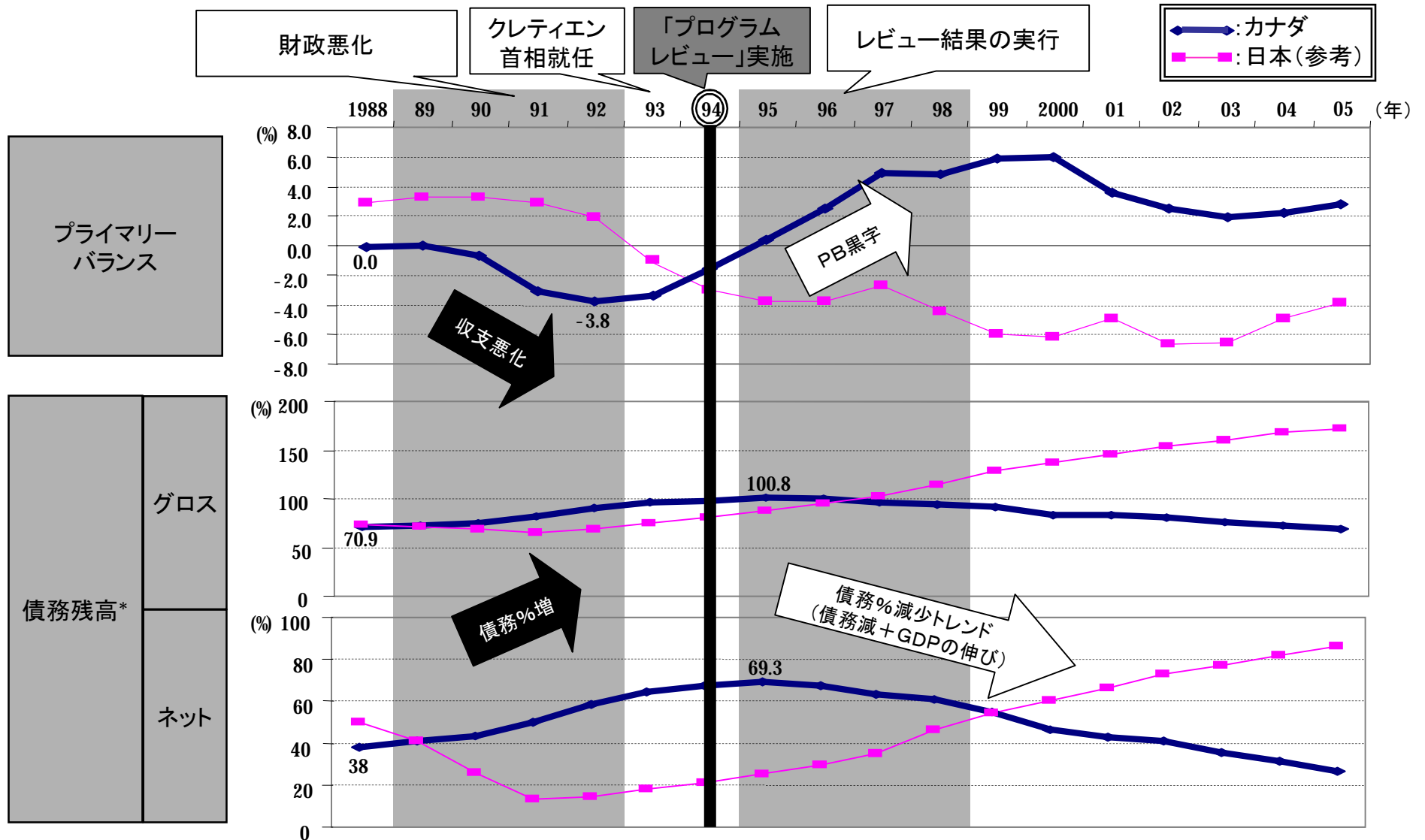
民と官、地方と国の役割分担を具体的に考える場として、
構想日本は「事業仕分け」作業を実施。

「事業仕分け」の流れ



カナダのプログラムレビューの前後における主な財政指標

対名目GDP比プライマリーバランスと政府債務残高(国・地方合計)



* 国によって資産・債務の定義が異なるため、厳密な比較はできない。
出所 OECD