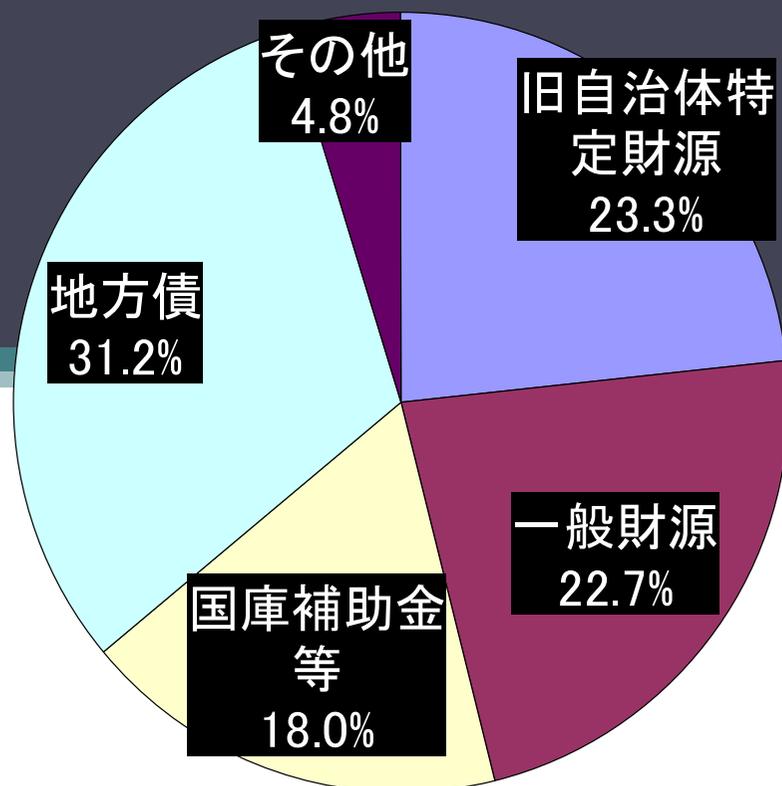


おえいゃあせんのを、地方財政！

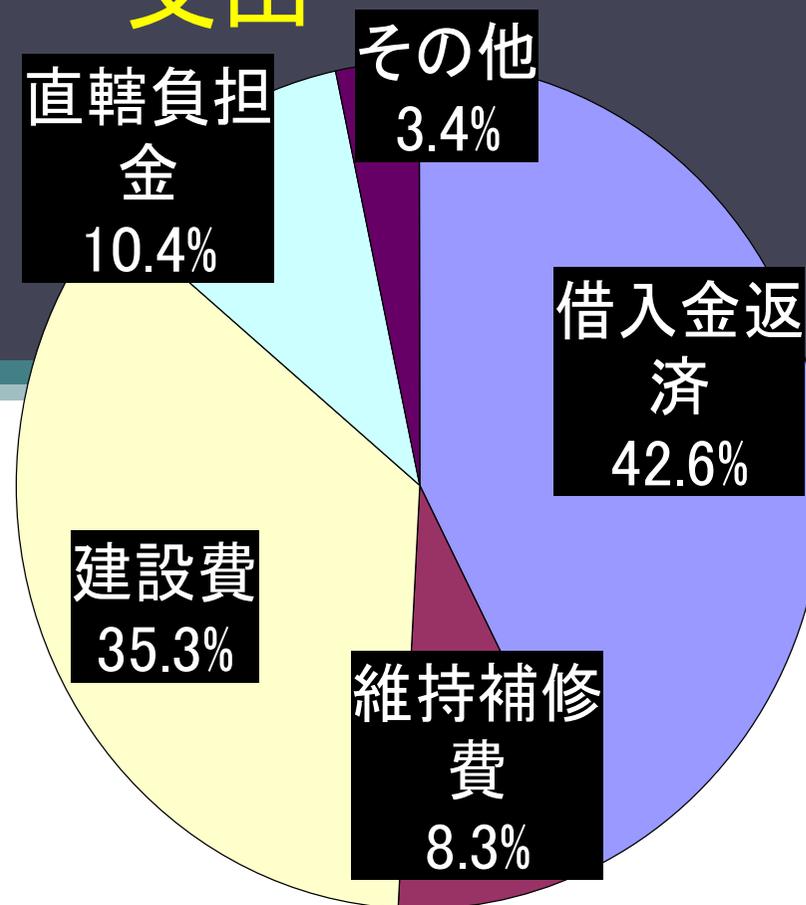
NPO法人 市民オンブズマンおかやま
光成卓明

道路 収入と支出（総額ベースH21年度）

収入



支出



道路支出が多くなる原因

- A 道路利権をもつグループが政治的な力を持っている
- B 道路財源に特定性がある
- C 道路官僚が財源の査定・配分権限を持っている
- D 自治体が道路投資をしたくなる制度がある

国の制度としての「道路特定財源制度」

- 平成20年に**廃止**

- 「入口」は特定財源ではなくなった

- **しかし** 「出口」は今でも特定財源

- 旧道路財源 **約3兆円**

- 約90%が依然として道路関係費用に使われている。

- 地方には「道路限定」でしか渡されない



「道路特定財源制度」を
変えただけではダメだった！

ほかのことも変えなければ、
道路支出を減らすことはできない。

道路支出が多くなる原因

D 自治体が道路投資をしたくなる
制度がある

**地方の道路支出の一番の問題は
これなのではないか。**

国から地方に来るお金

大半の地方自治体は、
自前の収入では足りない。



国から地方にお金をくれる

1 補助金

<ヒモつき>

2 地方交付税

<ヒモなし

・・・本来は。>

シャウプ勧告

国の「政策誘導」

方法1 補助金

方法2 地方の起債を制限する

方法3 交付税

交付税は
もともとは政策誘導的な意味はない
(ヒモつきの金ではない)
ところが実際には



「補助金化」し、
ヒモつきに近い作用をする

諸悪の根源



事業費補正 (交付税が増える)

- ①特定の事業費の一部
- ②特定の事業のための、地方債の元利償還金の一部

借金の全部または一部を
国が面倒みてくれる。

地方債を発行してで
もやらなければ損

という気に・・・

同じ額の投資をするの
なら、「優遇される事
業」に投資するほう
が・・・

<おトク感>がある

道路支出を「したくなる」制度と構造

道路支出は、国の「政策誘導」で
優遇されている。

- i. 旧道路財源から、補助金が出る。
- ii. 道路については、広く起債が
認められる。
- iii. 地方交付税の上で、事業費補正で
有利な扱いがされている。

道路事業費の事業補正

道路のための地方債償還金の一部
(30~55%)

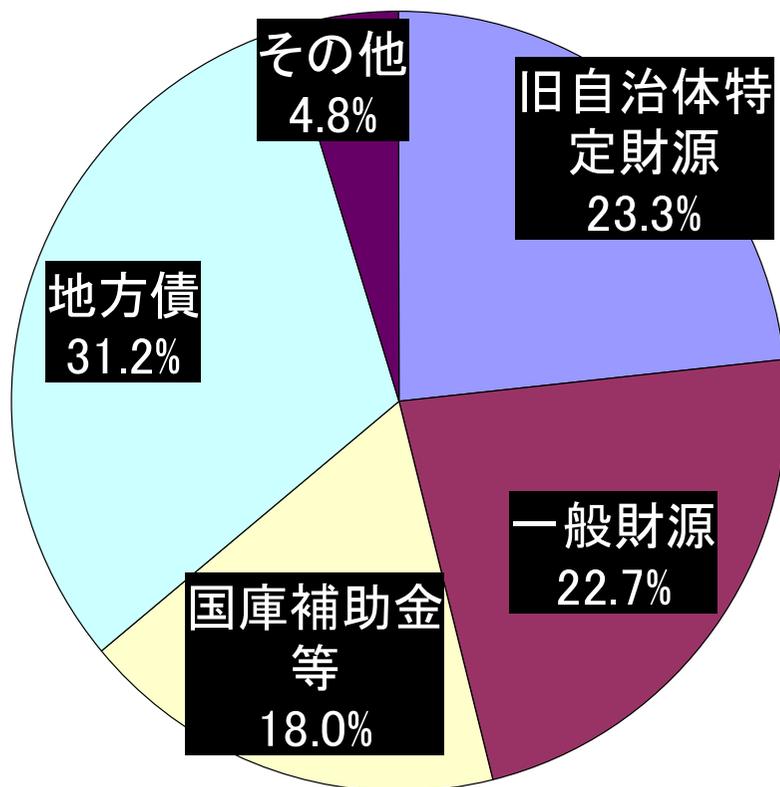
国が財源の面倒を見てくれる。

道路事業は、そうでない事業より、より少ない「自前の金」でより多い額の事業ができる。

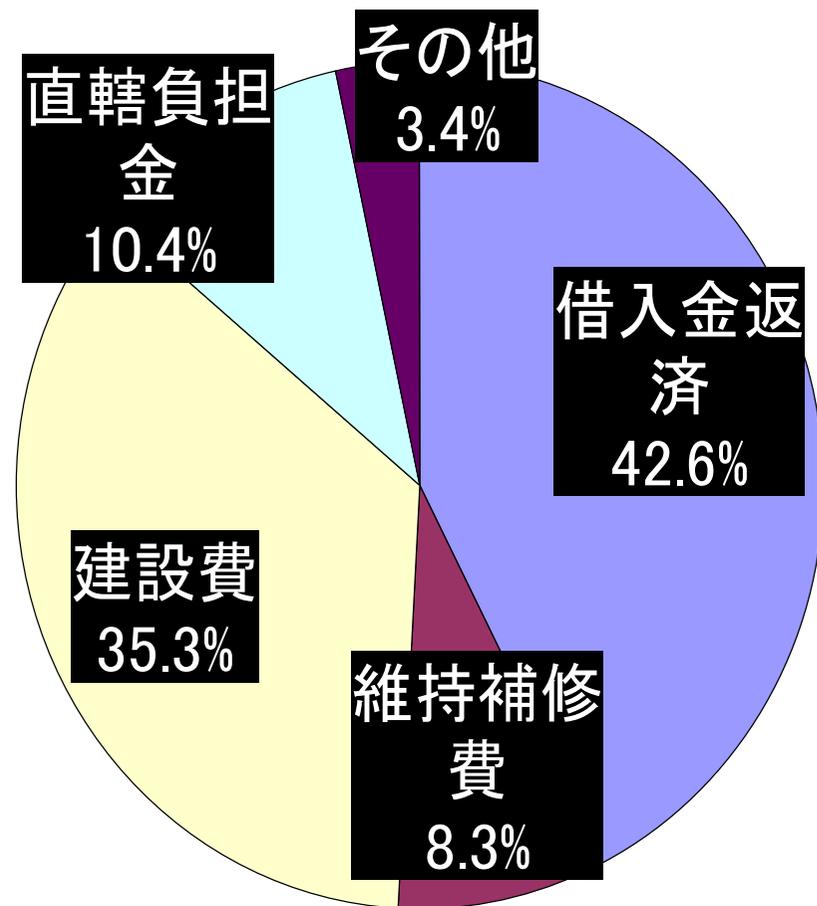


道路 収入と支出（総額ベースH21年度）

収入



支出



地方の道路支出を減らすには

「道路を作らせられる」

「道路を作るほうが有利」

という状態を、制度的に変えなければならない。

具体的には？



道路事業についての
地方負担金・地方債償還金の
基準財政需要額算入を、
将来分につき廃止する。

シャウプ勧告に帰れ！

同時に

支出・組織を削って、浮いた費用を
必要な財源にあてる。

監査制度を、チェック機能がホントに
働くシステムに変える。



道路事業についての
地方負担金・地方債償還金の
基準財政需要額算入を、
将来分につき廃止する。

シャウプ勧告に帰れ！