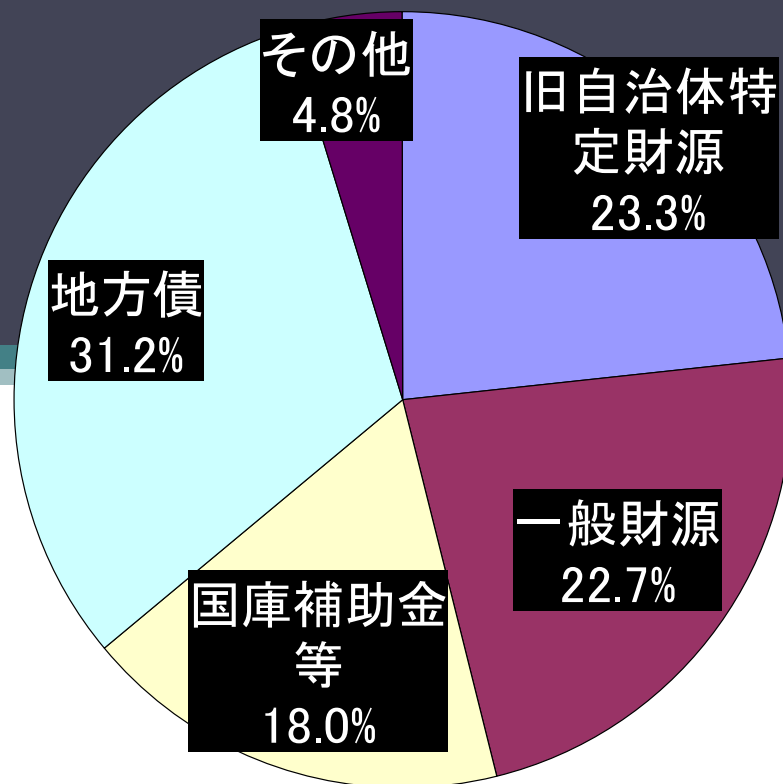


**おえいゃあせんのを、地方財政！**

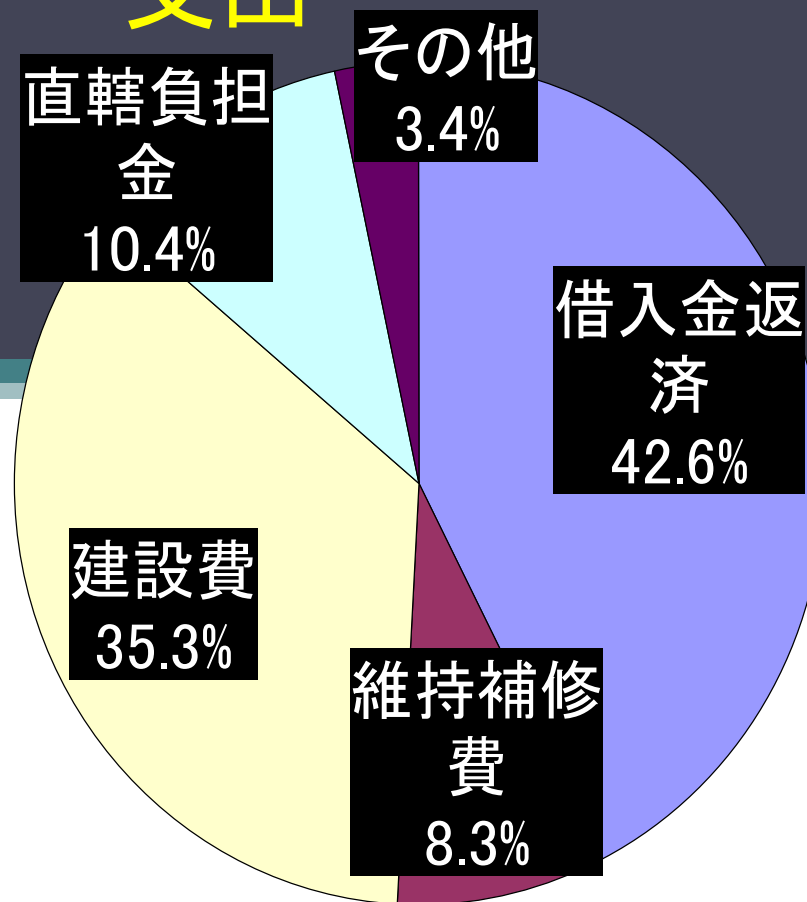
NPO法人 市民オンブズマンおかやま  
光成卓明

# 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%)

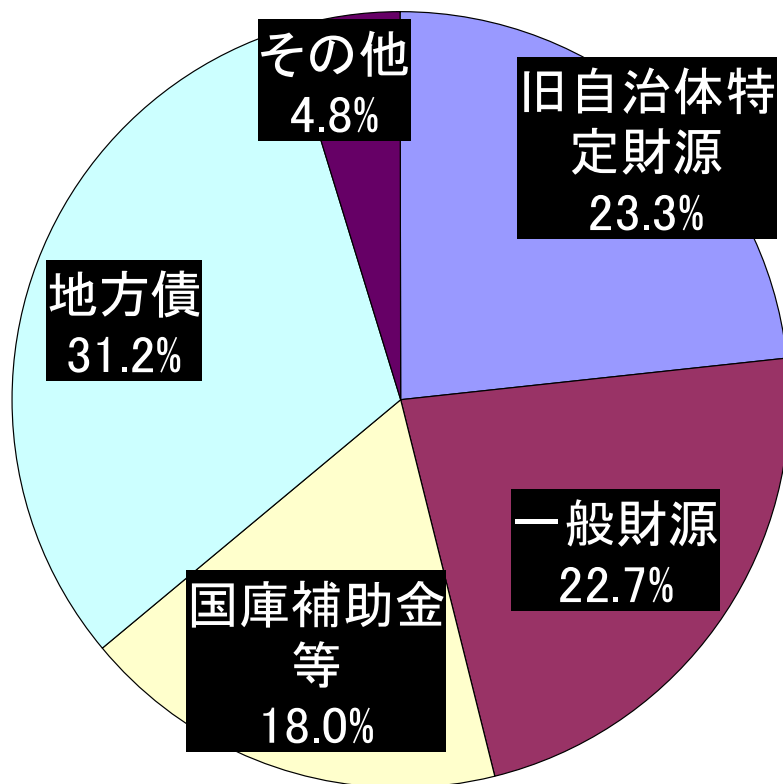
国が財源の面倒を見てくれる。

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。

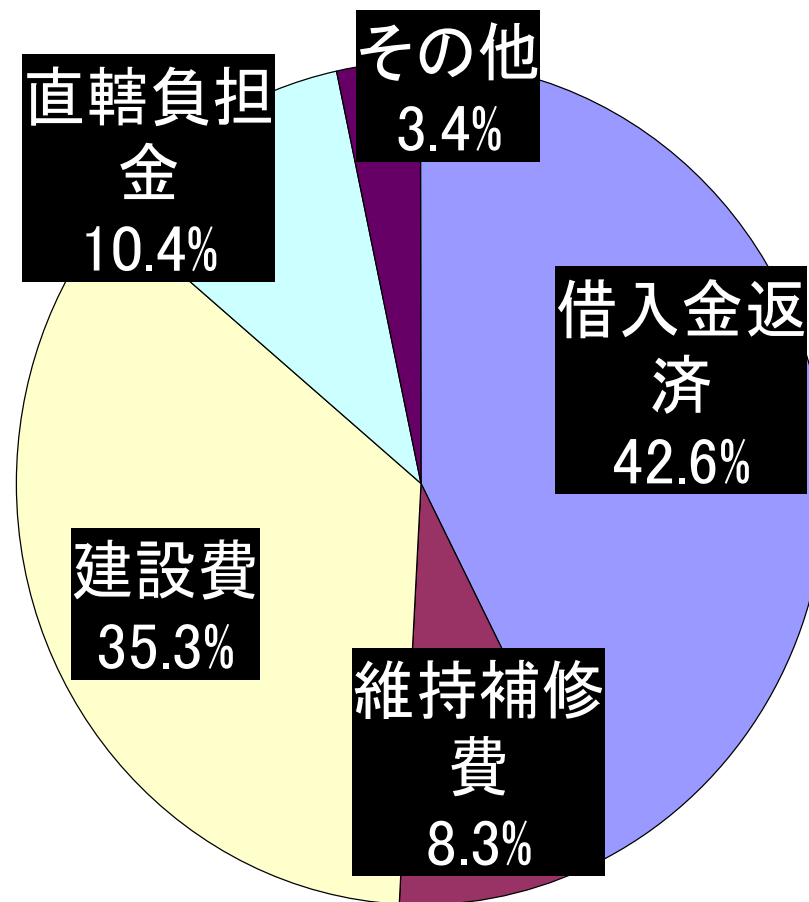


# 道路 収入と支出（総額ベースH21年度）

## 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！