

## 道路特定財源の確保に関する意見書

鳥取県では鳥取自動車道や山陰道の整備が鋭意進められているが、全国の県庁所在都市の中で高速道路がないのは、唯一本市のみであり、いまだ県内整備率は約 36%と、全国最下位である。

そのため、鳥取県の経済は低迷を続け、有効求人倍率も回復せず、若者が職を求めて都会へ流出し、高齢化が一層進むなど地域が疲弊し、地域間格差が益々拡大するという負の連鎖に陥っている。

本市においては、防災対策、通学路の整備や安全対策など市民生活に欠かすことのできない道路整備を鋭意行っている。

また、橋梁やトンネルなどの道路施設の老朽化が進んでおり、その維持管理も行わなければならない、その費用も年々増大している。

こうした中、仮に現行の道路特定財源の暫定税率が廃止された場合、地方においては約 9,000 億円の税収の減が生じ、さらに地方道路整備臨時交付金制度も廃止された場合には、合わせて 1 兆 6,000 億円規模の減収が生じることとなる。

こうしたこととなれば、本市では 7 億 3,588 万円の減収が生じることとなり、厳しい財政状況の中で、道路の新設はもとより、着工中の事業の継続も困難となるなど、本市の道路整備は深刻な事態に陥ることになる。

さらには、危機的状況にある本市の財政運営を直撃し、教育や福祉といった他の行政サービスの低下など市民生活にも深刻な影響を及ぼしかねないことにもなる。

よって、国においては、現行の道路特定財源の暫定税率を堅持し、関連法案を年度内に成立させるよう強く要望する。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

平成 20 年 3 月 6 日

鳥取市議会議長 上杉栄一

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
総務大臣 様  
財務大臣  
国土交通大臣  
内閣府特命担当大臣  
(経済財政政策)  
内閣官房長官

2

---

## 《角谷敏男議員の反対討論》

私は、日本共産党市議会議員団を代表して、議員提出議案第 1 号「道路特定財源の確保に関する意見書」に反対しますので、意見を述べます。

私たちは、市民生活と地域経済の発展に不可欠な道路の建設と、そのために必要な財源確保を否定するものではありません。

しかし、道路特定財源と暫定税率を維持・継続することが、ほんとうに鳥取市と市民にとって必要な道路建設の保障になるのでしょうか。

提案された意見書は「全国の県庁所在都市の中で高速道路がないのは、唯一本市のみであり、いまだ県内整備率は約 36%と、全国最下位である」とし、「地域間格差の負の連鎖に陥っている」と述べています。しかし、ここにはなぜ長い間未整備になっているのかは説明されていません。市長の記者会見でも、3月の鳥取市報に掲載された対談でも、整備が遅れた理由は明らかではありません。

鳥取県が今後 10 年間で必要とする 7 2 0 0 億円は、「道路中期計画」5 9 兆円のわずか 1. 2 2 %に過ぎませんが、これが長年にわたって放置されてきた原因は、真に不可欠な生活道路の建設が後回しにされ、「総額さきにありき」「建設先にありき」で無駄な道路を

つくり続けてきたからです。すなわち、「建設先にありき」の仕組みが、道路建設にしか使えないという道路特定財源であり、税率を上乘せしてきた「暫定税率」は無駄な道路建設を加速させてきたものです。

いま、10年間に59兆円も道路建設に使う「総額先にありき」の「道路中期計画」を撤回することが、鳥取市にとっても本当に必要な道路の予算を確保し、他の生活関連予算を確保する道です。鳥取県の7200億円は本則税率分（28兆4530億円）の2.53%にあたりますが、必要な生活道路建設が遅れている地域に回せない金額でしょうか。

私たち日本共産党は、無駄な道路をつくることはやめるべきだという立場から、道路特定財源の一般財源化と暫定税率の廃止を主張しているのであり、不要不急の道路建設を見直すという政策転換の道にふみだすことを提案しています。

市民に必要な道路建設の財源および市民生活関連予算の財源を確保するというのであれば、前述してきた道路特定財源の一般財源化、暫定税率の廃止はもとより、国の税金の集め方、使い方を国民本位、地方重視にあらためるよう求めるべきです。そして、地方交付税の抑制・削減をやめさせ、財政調整・財政保障機能という地方交付税本来の制度の拡充を迫ることこそが、市としてとるべき道ではないでしょうか。

以上、道路特定財源と暫定税率を維持・継続せよとの主張はあらためることを求め、議員各位のご賛同を心からお願いし、意見書に対する討論を終わります。