



自由民主党 政務調査会

道路特定財源の見直しに関するプロジェクトチーム資料

平成19年11月22日

和歌山県知事 仁坂 吉伸

モータリゼーション時代に取り残された和歌山

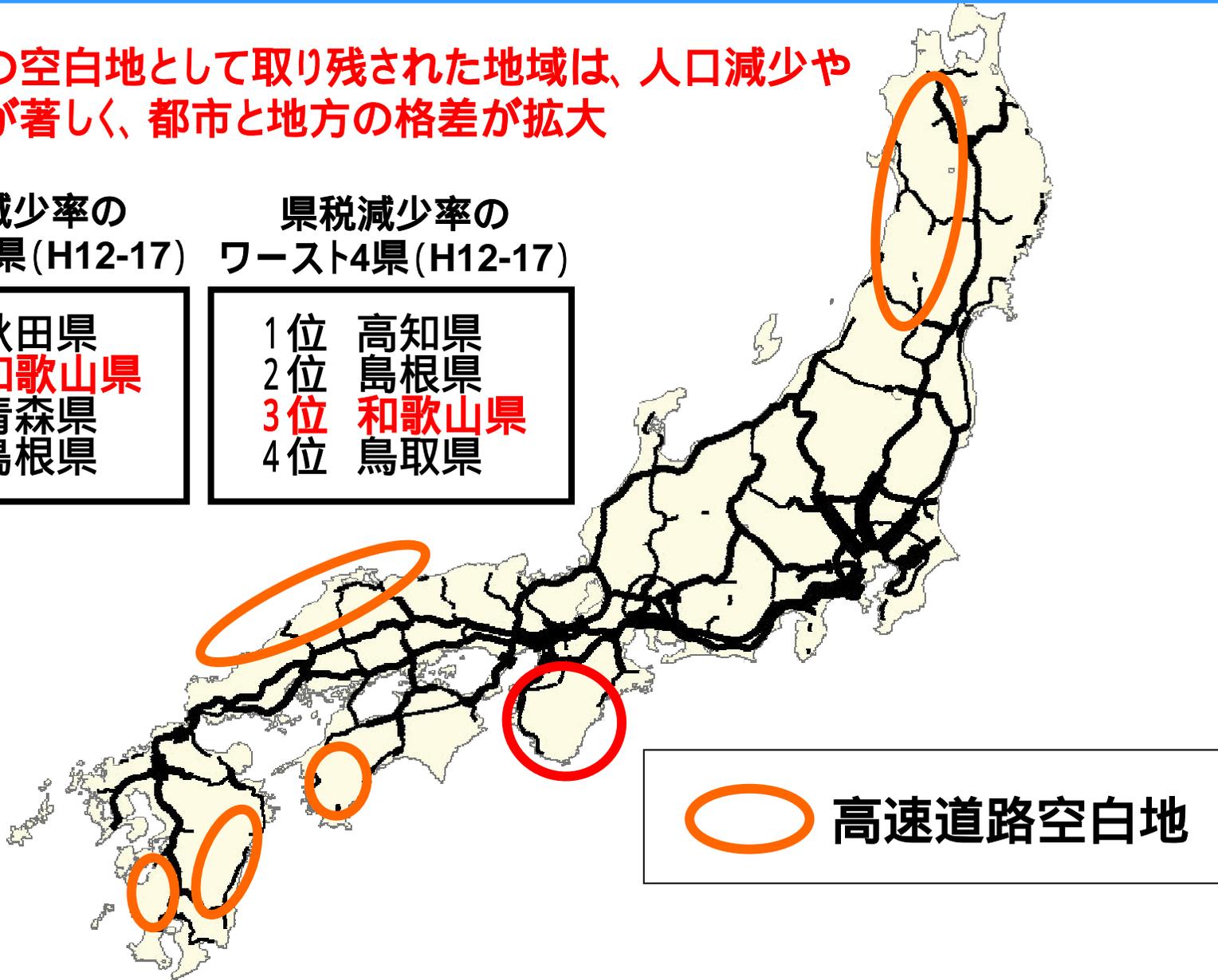
高速道路の空白地として取り残された地域は、人口減少や経済低迷が著しく、都市と地方の格差が拡大

人口減少率の
ワースト4県(H12-17)

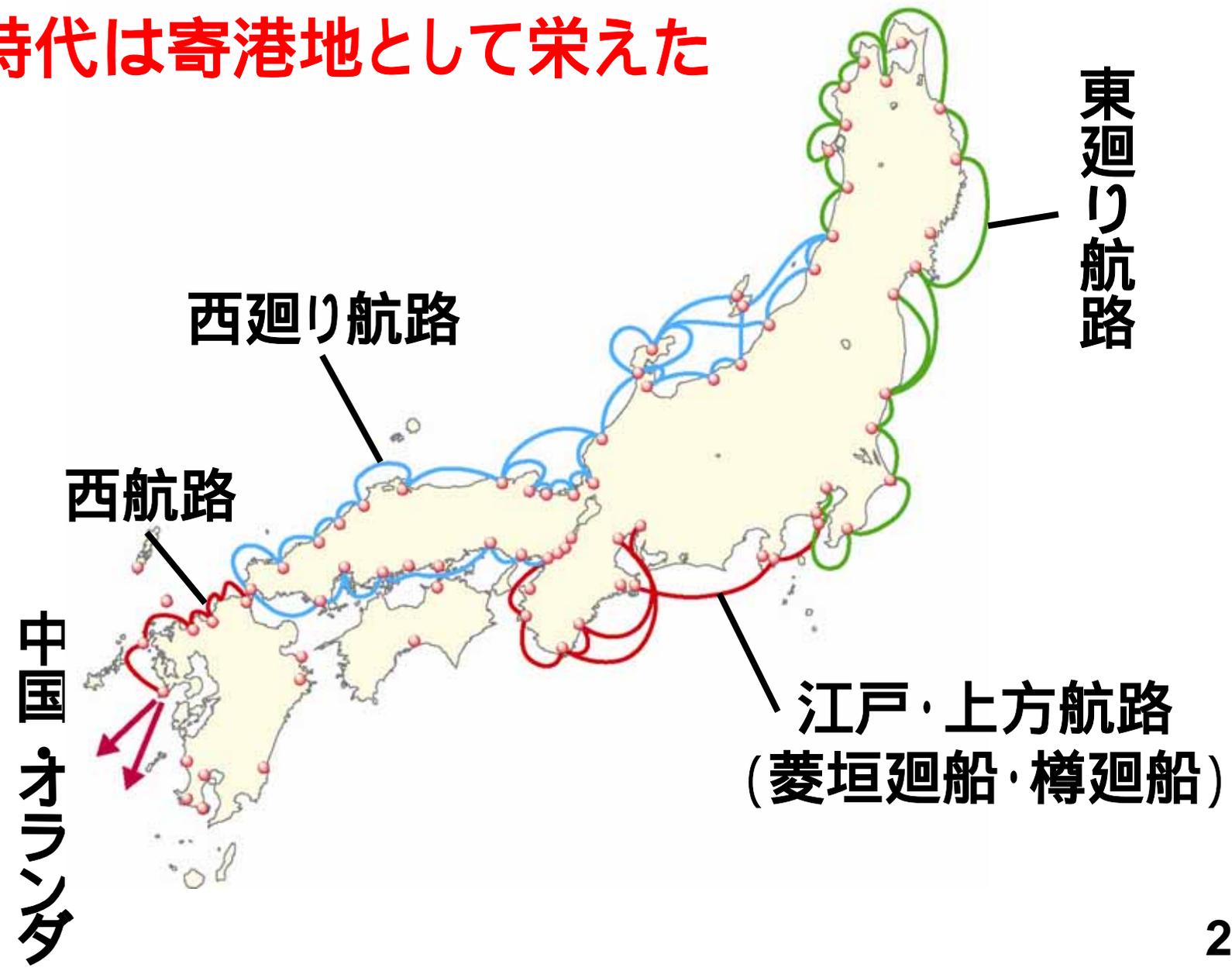
- | | |
|----|------|
| 1位 | 秋田県 |
| 2位 | 和歌山県 |
| 3位 | 青森県 |
| 4位 | 島根県 |

県税減少率の
ワースト4県(H12-17)

- | | |
|----|------|
| 1位 | 高知県 |
| 2位 | 島根県 |
| 3位 | 和歌山県 |
| 4位 | 鳥取県 |



江戸時代は寄港地として栄えた



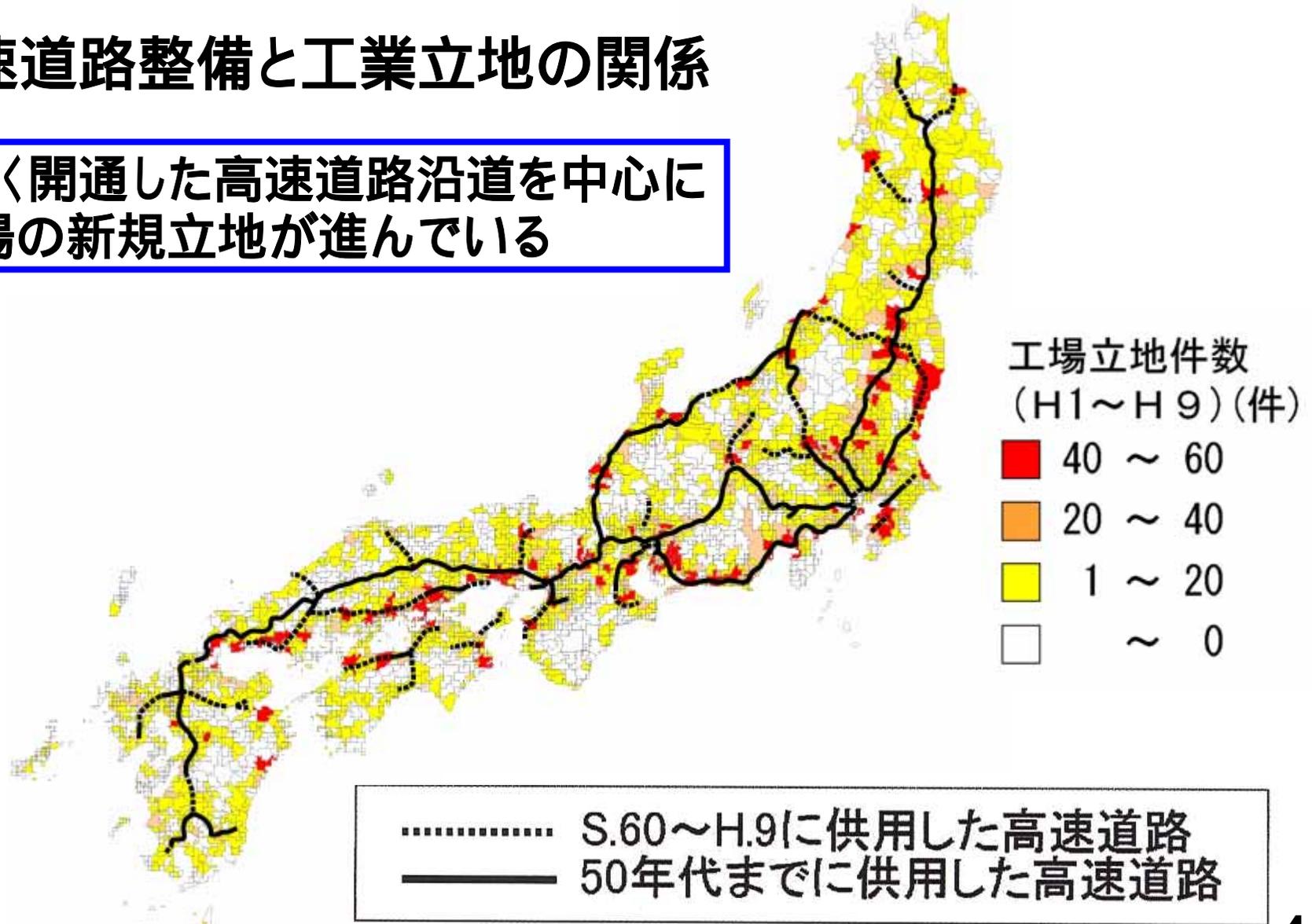
鉄道は昭和34年に繋がった



新規産業の立地には高速道路が不可欠

高速道路整備と工業立地の関係

新しく開通した高速道路沿道を中心に
工場の新規立地が進んでいる



・人が暮らすための平等な権利の保障

- ～人が暮らすためのナショナルミニマムとして～
- ～医療・教育機会の平等～

・経済活動の基本的なチャンスの保障

- ～企業立地におけるチャンスの平等～
- ～ポテンシャルを活かした観光や農林水産業の発展～
- ～高速道路渋滞区間の解消による本来機能の発揮～

・大規模地震など自然災害への備え

- ～東南海・南海地震や風水害時の緊急輸送道路の確保～

和歌山県道路整備中期計画(中間とりまとめ)

地方における道路整備の必要性を訴えるため、和歌山県道路整備中期計画の中間とりまとめを行い、真に必要な道路整備として1兆6100億円(19年分)と試算した。



和歌山県道路懇談会

国の道路関連予算の削減が予想される中、地方の道路整備の必要性について議論していた「県道路懇談会」(委員長 田東生・筑波大大学院教授)

県懇談会提言 知事、早期整備訴えへ

「道路の必要性大」

朝日新聞 平成19年8月29日

県道路整備中期計画中間まとめ

予算、現状の2倍必要

10年で1兆6100億円試算

産経新聞 平成19年8月29日

県は28日、県道路整備中期計画の中間とりまとめを発表した。高速道路などを補完する幹線道路の早急な整備や、優先順位が高い生活道路の整備の必要性を強調。国と県合わせて今後10年間で、現状のほぼ2倍にあたる約1兆6100万円の予算が必要との試算が示された。仁坂吉伸知事は今後、この中期計画をもとに関係省庁や国会議員らに働きかけ、国が策定を進めている中期計画への反映を目指す。

高速道路の必要性を訴え、医療や教育、経済活動など最低限の権利保障と機会均等を図るために、近畿道紀勢線と、関西経路を活性化させるために京奈和道の整備推進を掲げている。

10年以内の県内全通を目指す。また、高速道路を補完する内陸部の国道や府県間道路、整備効果の高い生活道路を平成20年度以降の10年間で整備する。

県の試算によると、10

道路関係予算の地方負担について

直轄

国費 320億	県負担 100億	うち起債 45% 45億円
------------	-------------	---------------------

県負担100億

国道補助

国費 60億	県負担 51億	うち起債 45% 23億円
-----------	------------	---------------------

県負担51億

県道補助

国費 13億	県負担 12億	うち起債 45% 5億円
-----------	------------	--------------------

県負担12億

臨交金
(地方道路交付金)

国費 約71億	県負担 59億	うち起債 90% 53億円
------------	------------	---------------------

県負担59億

県単独

県負担 約173億	うち起債 95% 163億円
--------------	----------------------

県負担172億

起債率については標準の充当率を掲載
平成19年度 予算

県負担 総計395億
うち起債289億

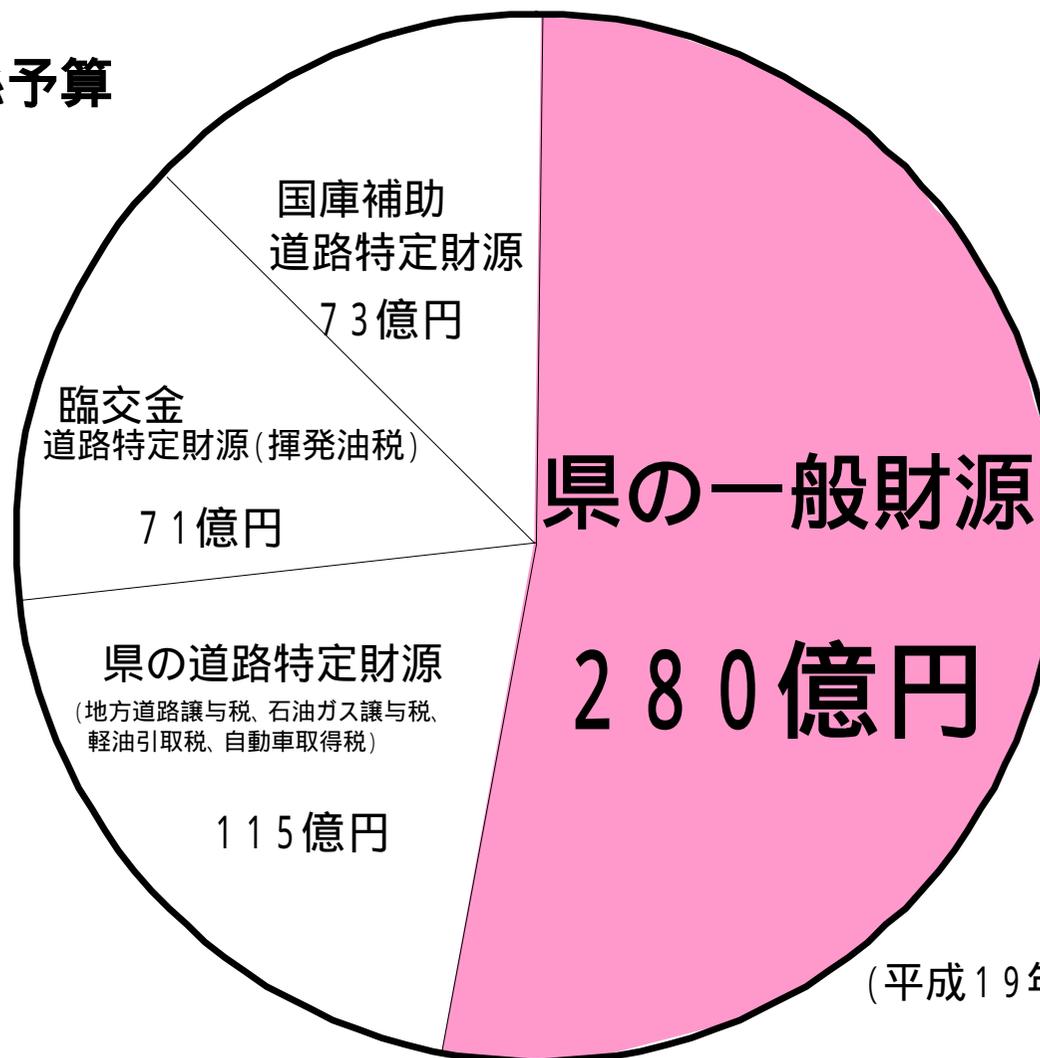
和歌山県における道路関係予算のうち県負担は約394億円。
地方負担の軽減措置が必要。

- ・直轄事業負担金の軽減。
- ・財政力や道路整備の遅れに応じた補助率の嵩上げ。

和歌山県の財政状況について

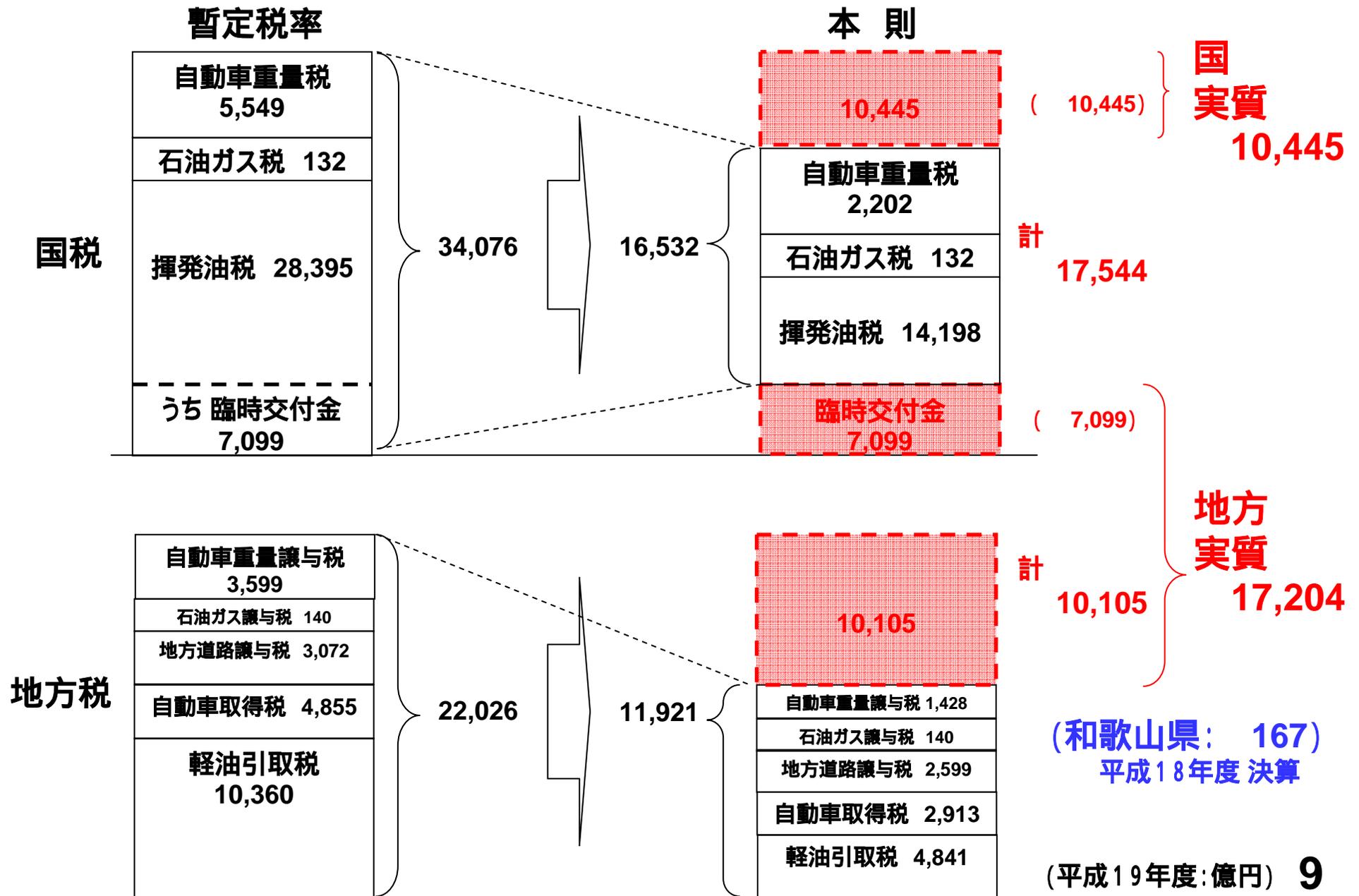
和歌山県では道路関係予算において、道路特定財源を全て充当しても5割に満たなく、不足分として一般財源を投入しており、道路特定財源は不可欠。

県の道路関係予算



(平成19年度道路関係予算)

道路特定財源の暫定税率が日切れで廃止されれば、 地方は全国で実質1.7兆円の減額



民主税調会長は自動車取得税と自動車重量税を廃止し、揮発油税を振り替えて環境目的税の創設も検討

道路特定財源の対案

「環境目的税を創設」

藤井・民主税調会長

民主党税制調査会の藤井裕久会長は十日、本紙のインタビューに応じ、揮発油税など道路特定財源の対案として、自動車取得税や自動車重量税をゼロも視野に大幅に引き下げるほか、揮発油税を振り替えて新たに環境目的税を創設する法案を来年の通常国会に提出する考えを明らかにした。

道路特定財源は使い道で特別措置の期限が切れが道路整備に限定された目的税。租税特別措置で本来の二倍の税率が課されているが、来年三月末

政府は道路特定財源のほか、所得税などの税率変更を含む租税特別措置

法を延長して、来年の通常国会に延長法案を提出する。

これに対し、藤井会長は「(延長法案から)道路特定財源などを外すよう政府に求めるだろう」と述べ、他の税目も道路特定財源を切り離し、対案を提出。解部・総選挙も視野に与野との対決姿勢を鮮明にする意向を示した。

道路特定財源については「道路整備が最優先の時代はとっくに終わった。自動車取得税と自動車重量税はやめるべきだ」と主張。新たに創設する環境目的税の税率はあらためて検討するとした。

民主党は今年十二月に税制大綱をまとめる。藤井会長は来年度に期限が切れる証券優遇税制の廃止も主張。道路特定財源を含め、与党と対決する税目を定めて対案を提示する考えを強調した。

道路特定財源については「道路整備が最優先の時代はとっくに終わった。自動車取得税と自動車重量税はやめるべきだ」と主張。新たに創設する環境目的税の税率はあらためて検討するとした。

自動車取得税と自動車重量税を廃止し、揮発油税を振り替えて
環境目的税を創設した場合、地方は全国で実質2.2兆円の減額

暫定税率

