



私たちは、道路特定財源

暫定税率延長を求めます

地方の我々にチャンス을ください！

平成20年1月

和歌山県

和歌山県の道路の現状

ビジネスチャンスも生まれない

和歌山県の大半の地域には、未だ高速道路が行き届いておらず、企業誘致も進みません。

道路改良率
ワースト2位(51.5%)
高速道路供用率
ワースト2位(37%)

人口減少率
ワースト2位(-3.2%)
県税減少率
ワースト3位(-18%)

助かる「命」も助からない

和歌山県の山間部には、大きな病院までの搬送に1時間以上かかる地域があります。

1分1秒を争う急な病気やケガ。このままでは助かる命も助かりません。



迅速な搬送が困難

観光アクセスに時間がかかる

和歌山県には世界遺産をはじめとする豊富な観光資源がたくさんありますが、道路整備が遅れているため、観光アクセスに多大な時間がかかってしまいます！

災害時には生活・産業活動がマヒ

紀南地域を東南海・南海地震が襲い、国道42号が寸断されれば、緊急物資が行き届かなくなり生活ができなくなるとともに、産業等にも多大な影響がでます！



台風の来襲により頻繁に通行止めとなる国道42号

高速道路では大渋滞が発生

和歌山県の高速道路は暫定2車線の区間が多く、慢性的な大渋滞が発生しています。

また、対面通行のため交通事故が多発しています。



年間80回を超える大渋滞が発生

今や道路は

チャンスとしてのナショナルミニマムの保障として最も大事なもの！

和歌山の高速道路はやっとこれから

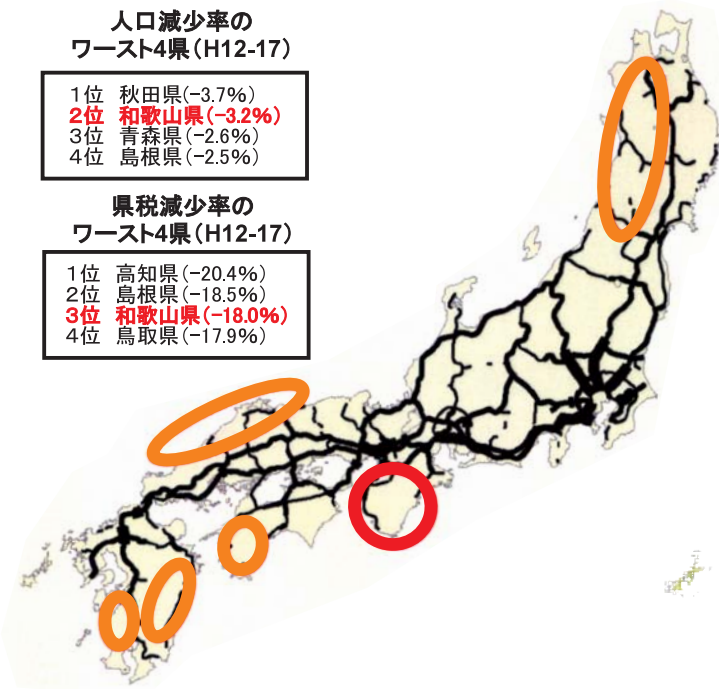
高速道路の空白地帯

人口減少率の
ワースト4県(H12-17)

- 1位 秋田県(-3.7%)
- 2位 **和歌山県(-3.2%)**
- 3位 青森県(-2.6%)
- 4位 島根県(-2.5%)

県税減少率の
ワースト4県(H12-17)

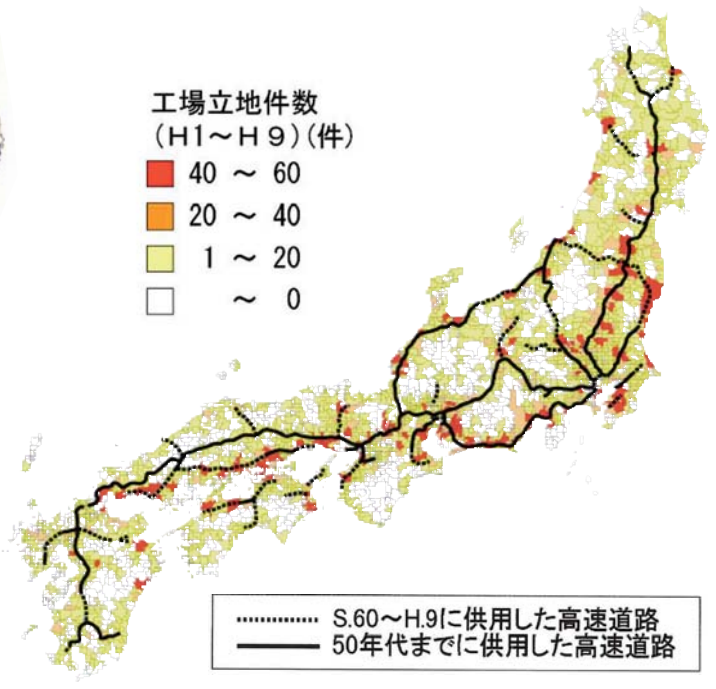
- 1位 高知県(-20.4%)
- 2位 島根県(-18.5%)
- 3位 **和歌山県(-18.0%)**
- 4位 鳥取県(-17.9%)



新規産業の立地には高速道路が不可欠

工場立地件数
(H1~H9)(件)

- 40 ~ 60
- 20 ~ 40
- 1 ~ 20
- ~ 0

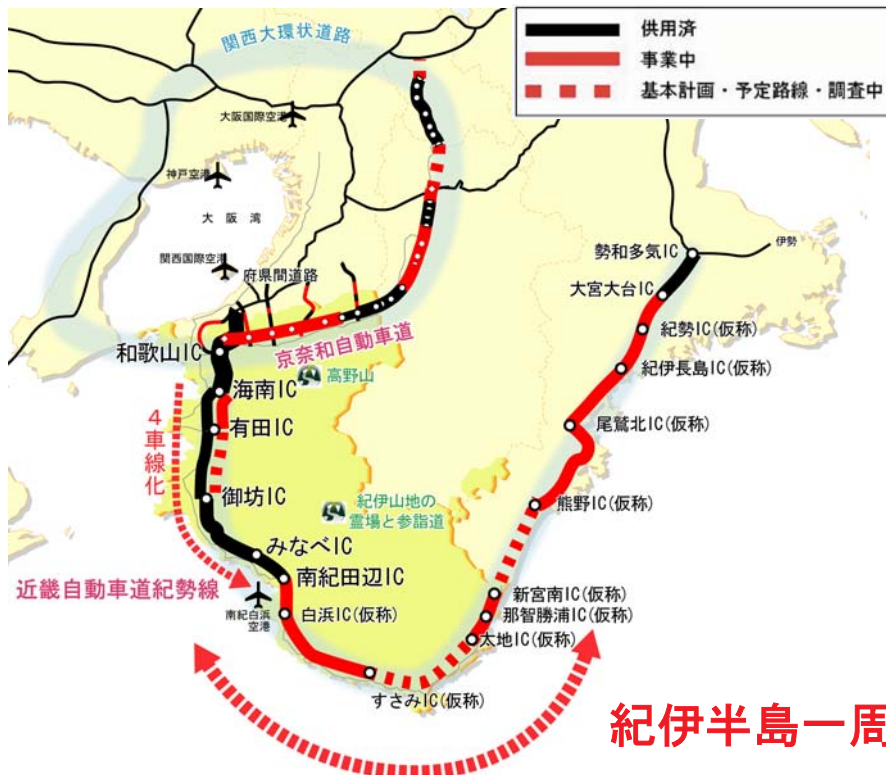


..... S.60~H.9に供用した高速道路
—— 50年代までに供用した高速道路

和歌山県は、全国でも数少ない
高速道路の空白地帯となっている

新しく高速道路が開通した地域に
工場が立地

高速道路の整備はまだまだ道半ば！



暫定税率が廃止されれば

●国と地方の減収額

| | 現在 | 日切れ |
|----|---------------|--------|
| 国 | 2.6兆円 → 1.6兆円 | 1.0兆円減 |
| 地方 | 2.8兆円 → 1.2兆円 | 1.6兆円減 |

※平成20年度当初予算

●直接的な県収入への影響

| | 現在 | 日切れ |
|------|---------------|--------|
| 和歌山県 | 540億円 → 420億円 | 120億円減 |
| 市町村 | 270億円 → 220億円 | 50億円減 |

※平成18年度決算

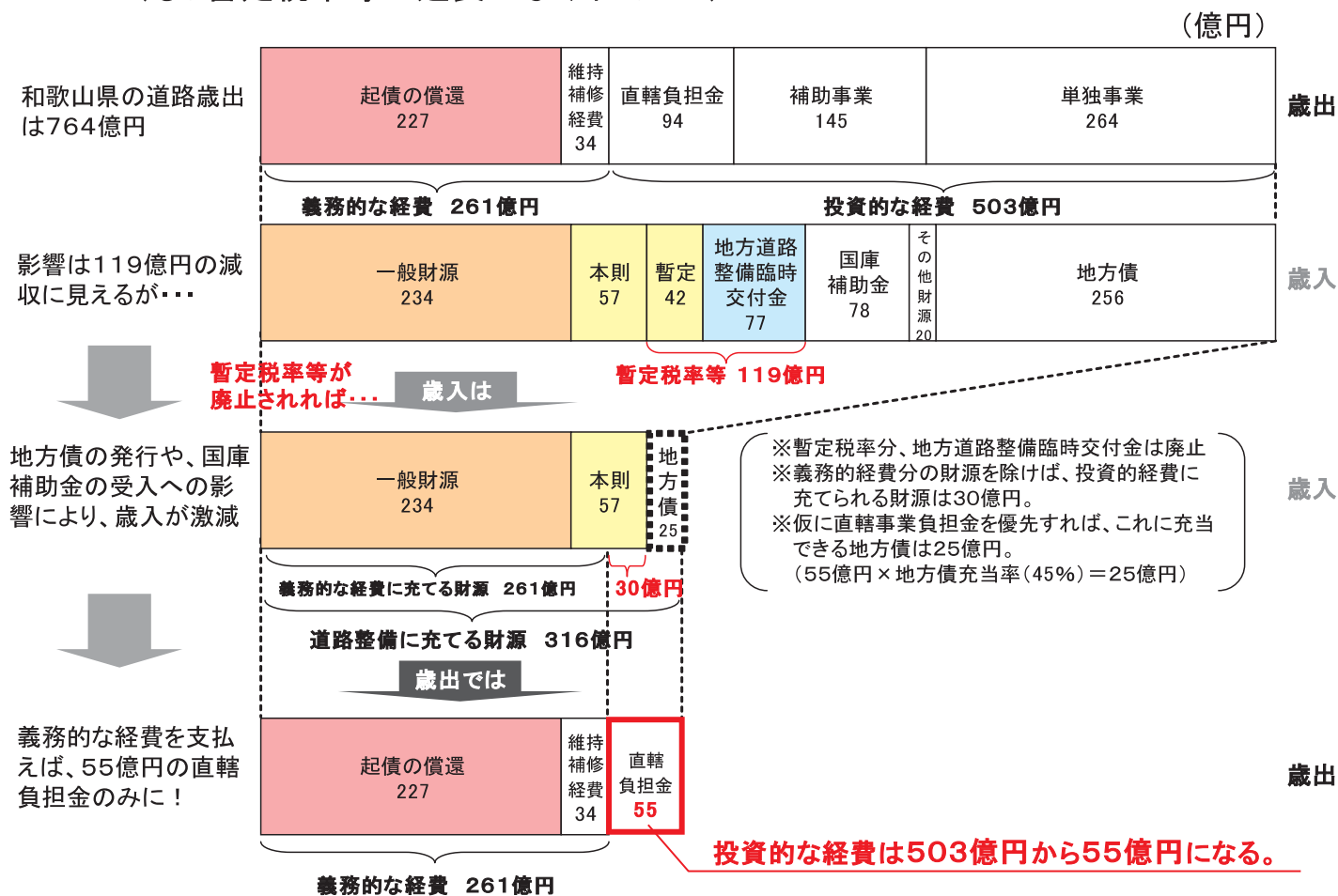
和歌山県では、約120億円の減収が生じ、
これは県民税の約30%に相当する巨額な欠損となる。

●和歌山県財政への影響

平成19年度予算におけるシミュレーション
(もし暫定税率等の延長がなければ...)

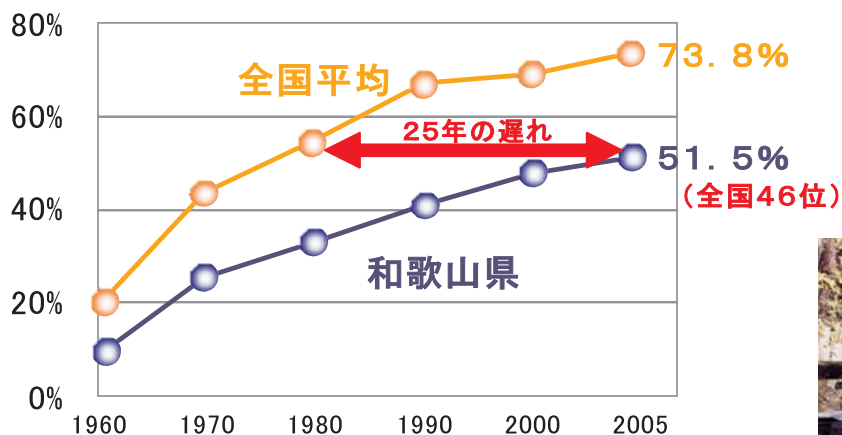
前提条件

一般財源を起債の償還、維持補修経費に優先的に充当する



道路整備への投資は1 / 10に！

●車が主たる交通手段である和歌山県で、
道路改良率 全国平均25年の遅れが取り戻せない！



※国道・県道の改良率(道路統計年報)

和歌山県は、国道・県道の改良率が51.5%と全国46位の状態にあり、全国平均で約25年の遅れ。

山間部ではすれ違い困難な道がまだまだ多い！



●整備中の道路事業が休止、または大幅な遅れが生じる



県道 西川原粉河線 (ICアクセス)

●今後本格化する高速道路の整備が大幅にスピードダウン



京奈和自動車道

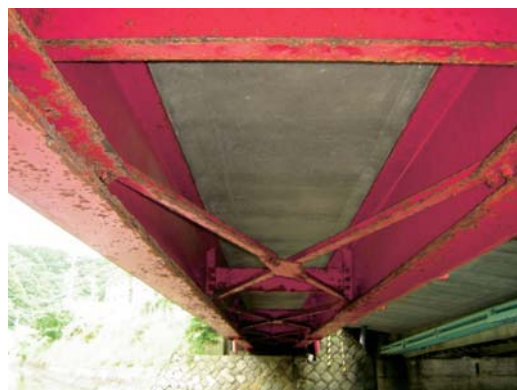
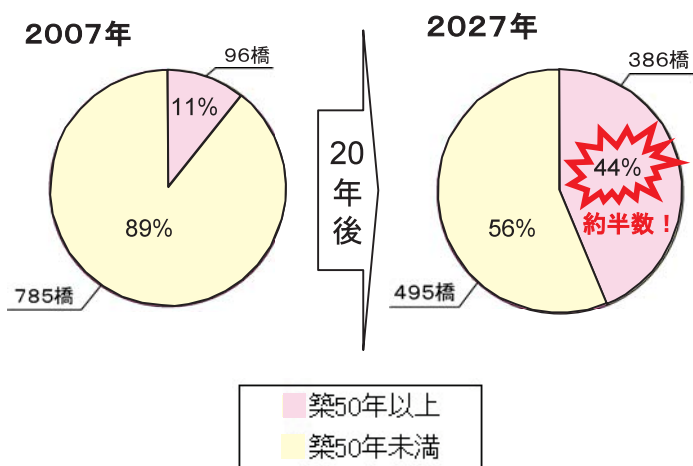


都市計画道路 西脇山口線 (善明寺)

●高度成長期に建設された橋梁やトンネルと多くの道路施設が今後急速に高齢化し、道路管理費が増大する！

●今後20年で約半数の橋梁が築50年を越える

※15m以上の県管理橋梁 約880橋



適切な維持修繕ができず、約60橋が通行不能となる恐れ！

●少子高齢化が進む和歌山県では県民が安全安心に暮らすための防災・交通安全事業が不可欠！

●通学路などの歩道整備も進まない

●防災対策が満足にできず、道路が寸断されてしまうことも



国道371号



県道 橋本五條線

和歌山県財政への影響

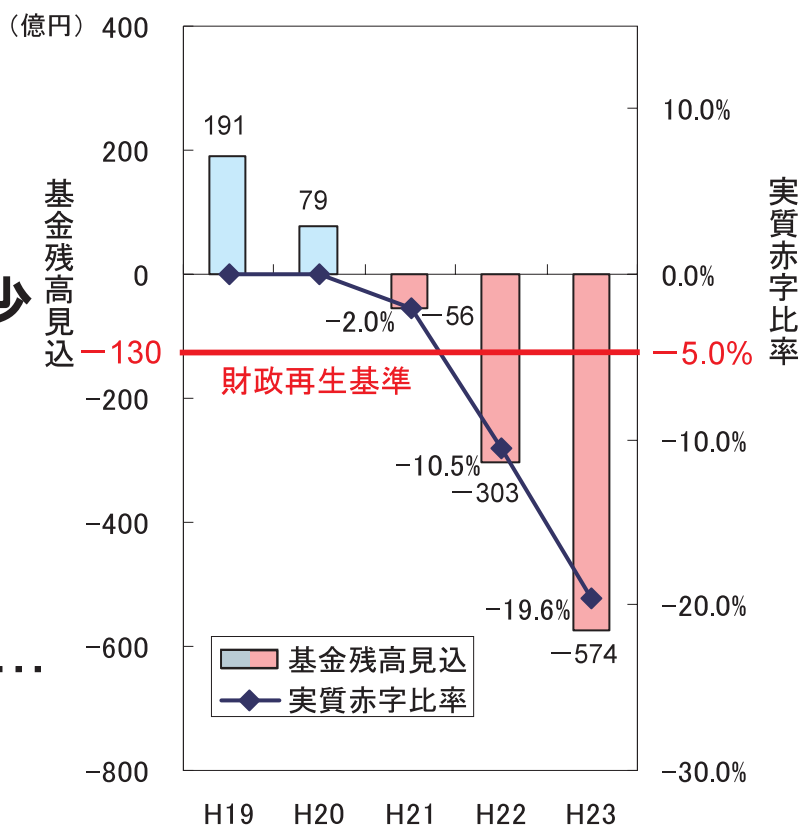
県財政の更なる悪化

和歌山県財政の収支見通し

本県の財政状況は、

- ① 地方交付税の大幅な減少
- ② 医療福祉関係費の増加

などから…



出典:「和歌山県の財政収支見通し」(平成19年12月、和歌山県)

収支不足が拡大 (H19 151億円) しており、
このまま推移すれば、H21年には財調基金が枯渇
H22年には**財政再建団体への転落**が懸念されている

**このような厳しい財政状況の中で、
県の一般財源の中から道路整備に予算を
回すとすれば、極めて深刻な事態に直面！**

暫定税率について、 皆さんもよく考えてみて下さい！

暫定税率が廃止となれば・・・

県民悲願の高速道路や、日々の暮らしに必要な生活道路などの早期実現が不可能に！！

ガソリン代が値下がりし、
束の間の幸せを感じるかもしれ
ないが・・・



将来の可能性がどんどん
狭められ、私たちの子孫が
働けなくなってしまう！

一般財源を投入しながら道
路整備をしている状況で、無
駄な道路がどこにあるのか！？
必要な道路は造ると言うが、
不足する財源はどうするのか。



県民税の3分の1にも相
当する減収額をどのように
賄うのか？
県財政が危機的な状況
に直面！

日本のガソリン代・税負担率は高い??

**OECD諸国(29ヶ国)のガソリン価格・税負担率を比較すると、
日本はともに低い方から6番目で、税負担率は約45%**

例えば・・・

韓国では199円/リットル、イギリスで226円/リットル、EU諸国で201円/リットル
(税負担率58%) (税負担率66%) (税負担率59%)

出典:IEA「エネルギー価格と税」

※税部分=個別物品税+付加価値税(日本:揮発油税・地方道路税+消費税)

※2007年4月~6月のデータ ※当時の為替ルート(120.8円/ドル等)を使用