

# 暫定税率分の財源が確保されない場合の宮城県の道路整備への影響（試算）

## 1 平成20年度の道路整備への影響

### ●試算前提条件

- 1) 管理水準は現状維持、維持管理系事業費を先送り
- 2) 義務額（債務負担事業）を優先配分
- 3) 残りを県の重点施策道路整備事業に分配  
主に富県戦略関連分
- 4) 事業費には公債費は含まず

- 暫定税率が維持されない
- 地方道路整備臨時交付金制度廃

事業費は役半減  
約360億円⇒約184億円

### 実施可能事業

#### ■県事業

- ・道路の維持や補修などの維持管理事業
- ・橋梁など債務負担工事の義務額
- ・多賀城地区連続立体交差事業義務額
- ・富県戦略関連の重点施策である  
仙台北部中枢工業団地関連道路整備

⇒建設系事業は約7割削減

#### ■国直轄事業

- ・維持管理事業

⇒建設系事業は約6割削減

### 休止事業

#### ■県事業

- ・国・県道改築事業（債務負担工事外）
- ・歩道整備
- ・都市計画道路整備
- ・市町村代行
- ・土地区画整理事業内の道路

#### ■国直轄事業

- ・国道改築事業
- ・交通安全施策事業
- ・電線共同溝

### ■主な影響

- 県事業は、三陸縦貫自動車道などのインターチェンジへのアクセス道路整備、国県道のバイパスや拡幅などの改良、歩道整備が休止
- 国直轄事業は、仙台北部道路や三陸縦貫自動車道の一部や国道4号などの拡幅等が休止

## 2 今後10箇年の道路整備（土木行政推進計画）への影響

～投資額が半減、維持管理系事業を優先した場合～

### ■主な影響

- 富県宮城の実現に必要な仙台北部道路や三陸縦貫自動車道の整備は大幅にスピードダウン。完成まで役3倍の期間が必要。  
⇒県内の地域格差是正が図れず、仙台塩釜港等への物流強化や仙台都市圏の渋滞緩和などの効果が期待されている環状ネットワークの形成、進出企業を支援する新規のインフラ整備が大幅に遅延。
- 県管理の幹線道路や身近な生活道路も大幅にスピードダウン。  
建設系の新規事業はすべて着手不可能となり、継続事業は役6割に遅れ。  
⇒県民が待ち望んでいる国道や県道のバイパス整備や街頭整備が進まず、地域の産業・観光振興が停滞し、活力あるまちづくりに大幅に支障。
- 通学路などの歩道整備も役4割が実施不可能に。  
⇒県民の要望が強い歩道整備が進まず、学童や高齢者など安全安心の確保が図れず、日常の暮らしに支障。

完成（予定）年度の大幅な遅れ！

★仙台北部道路 H21→H25？

★三陸縦貫自動車道

・（仮）登米ICまで H20→H22？

・唐桑道路 H22→H28？

・本吉気仙沼道路 H28→H48？

・全線供用は50年後？？？

暫定税率は皆様の安全・安心な生活を支える道路を守るための貴重な財源です。  
国民の皆様のご理解をお願いします。

## 道路特定財源の暫定税率とは

- ガソリン税や軽油引取税などの道路目的税は、道路整備に使うための暫定措置として、地方税法等で基本税率の約2倍の税率が適用されています。
- 道路特定財源の暫定税率は、地方税法等で期間を限定して決められており、法改正によって今日まで継続されてきました。現在の法律は今年の3月末で期限切れとなります。この暫定税率を維持するための法案が現在開会中の国会で審議されることになっています。

## 道路特定財源の暫定税率が廃止されると

- 暫定税率を維持するための法案が年度内に成立しない場合には、4月からガソリンや軽油の価格が下がります。生活必需品の価格が上昇している中で、一見、ありがたいことに思えますが、仮にそのまま暫定税率が廃止されると、都道府県と市町村を合わせた自治体全体では、1兆6千億円を越える減収が生じます。
- その結果、道路の整備や維持補修が充分に行えなくなってしまいます。高速道路や幹線道路の建設が進まなくなるだけでなく、都市部における渋滞、生活道路の安全対策、道路の除雪、橋梁の耐震補強なども進まなくなります。道路は荒廃し、最悪の場合、落橋事故などが発生する可能性も否定できません。
- 自治体の財政が悪化する結果、福祉、教育等他の行政サービスを切り詰めなければならない、道路以外の住民サービスの低下も懸念されます。

# 全国知事会等地方六団体による

## 道路特定財源の論点整理

### ○暫定税率維持の必要性

- ・暫定税率が廃止されれば、都道府県と市町村を合わせた自治体全体では0.9兆円（地方道路整備臨時交付金0.7兆円も合わせれば1.6兆円）の減収となり、地方の道路整備は深刻な事態に陥る。
- ・さらに、単なる暫定税率分の減収にとどまらず、国の補助金の受け入れや地方債の発行ができないため、道路整備の中止だけでなく、既存道路の維持管理や、福祉や教育等の道路以外の住民サービスにも支障が生じる。

※暫定税率を廃止しても直轄事業負担金の廃止により地方の道路財源は確保できるという主張もある。しかし、地方での1.6兆円もの歳入不足をどのように補うのか、また、国が実施する高規格幹線道路などの財源をどうやって確保するのかという点について、具体的な提案はなされていない状況にある。

※さらに、国の事業はある程度減少すると認識したうえで、遅れていく地方には、都市部など一定の整備が進んだ地域から回せばよく、それは国土交通省の箇所付けの問題であるとの主張もある。  
しかし、都市、地方とも未だ多くの道路整備を必要としており、国の財源が半減する中で、箇所付けの問題として片付けられるとは、とうてい考えられない。

### ○一般財源化の是非

- ・地方公共団体は毎年、道路特定財源を上回る多くの一般財源を投入し、道路整備を行っている。
- ・地方が真に必要な道路整備を行うにあたっては、道路特定財源を道路整備のための財源として確保し、地方公共団体への配分割合を高めること等により、地方公共団体における道路整備財源の充実に努めること。

### ○地方の道路整備 不要論

- ・公共交通が不十分な地方にとって、道路は、災害や緊急医療に欠かせない「命の道路」、通勤通学に必要な「生活の道路」、企業誘致など地域を活性化する「活力の道路」である。

※都会でも渋滞対策、環状道路の整備や開かずの踏切の解消が必要であり、鉄道の連続立体交差化の費用の約9割は道路特定財源で賄われている。

## ○石油高騰の対策

- ・影響が深刻な運輸業界や農林業者などへの対策は別途必要。
- ・また、石油の依存度を引き下げ、「省」石油を行い石油使用効率を高めていくことが大切である。（これまで、我が国では国民が努力して石油ショック時の石油依存度77%を現在では50%まで低下させ、さらにエネルギー効率もアメリカの2倍、中国の9倍になった。）
- ・石油資源のない我が国は、こういう形で努力していくのが本筋で、暫定税率の廃止等による対応（税金カット）は一時しのぎでしかないと考える。

## ○環境の視点

- ・暫定税率を廃止し、国民生活等において石油を使いやすい状況にすることは、二酸化炭素削減といった環境問題に対する取組に逆行する。

## ○道路整備中期計画（59兆円）への批判

- ・限られた財源のなかで効率よく道路整備を進めるため、交通量の少ない生活道路は1.5車線で整備するなど、ギリギリまで予算を切り詰め、必要な道路に優先順位をつけて整備している。
- ・すでに国と都道府県をあわせた道路関係予算は、ピークであった平成10年度の15.4兆円から平成19年度には8.1兆円となり、半減している。