

道路整備と道路特定財源

— 地域の皆さんへの呼び掛け —

和歌山県町村会長北山村長 奥田 貢



和歌山県における道路の整備状況について見ると、道路改良率は50・6パーセントで全国ワースト2位、都道府県別自動車専用道路延長は75キロメートルと全国ワースト4位と惨憺(さんたん)たる状況であり、モータリゼーション時代に取り残された和歌山を象徴している数字

であります。

急峻(きゅうしゅん)な山岳地とリアス式海岸からなる紀伊半島に位置する和歌山県内に既存する道路は、台風や豪雨時の土砂災害、地震時の津波などの自然災害で寸断される可能性が高いなど脆弱(せいじやく)な道路となっております。

住民生活にとつて、救急医療や防災等の安全・安心の基盤は道路の整備にかかっています。紀伊半島を一周する近畿自動車道紀勢線を

はじめとして、主要幹線道路から生活道路に至る道路網整備の遅れが大きなネックとなっております。

「命の道」、地域経済や産業を支える「経済産業の道」、広域観光ルートを形成する「観光振興の道」等の道路網の整備促進が和歌山県の大きな課題であります。

源であります。しかし、今、この道路特定財源が大きな危機に直面しています。

昨年末に政府においては、道路特定財源に関する基本方針が示され、この中において「道路歳出を上回る財源は一般財源化する」とされています。

しかし、本当にそのようなことではないのでしょうか、地方における道路整備の状況と地方の道路整備に対する要望の強さを考えれば、とても一般財源化できる余裕があるはずがなく、また、受益者負担の基本理念に反する道路特定財源の一般財源化はとうてい認められるものではありません。

加えて、今後の大きな課題はなんと云つても、来年3月で法期限を迎える道路特定財源の暫定税率の問題であります。

暫定税率は、道路整備を促進するため本則より高い税率により財源を確保しているものですが、もしこの暫定税率が維持されなければ現行の財源の約半分程度が減収となり、これからの道路整備の見通しが全く立たなくなるのです。

一方、地方自治体の財政にとつても自動車重量譲与税が地方の財源として入ってくる仕組みとなっておりますが、これも暫定税率が維持されなければ現行財源の約半分が減収となり地方財政に大きな

影響を与えることとなります。

私たちは、なんとかしなければなりません。いま、必要なことは、このような地方の劣悪なる道路事情を関係各位にご理解をいただき、そして道路整備に対する熱い想いを行動で示すことでもあります。地域の皆さん、ぜひこのことにご理解をいただき、共に力を合わせて行動を起こしていこうではありませんか。

× × ×

*文中に自動車重量譲与税とありますが自動車重量譲与税等の誤りです。