

兵庫県の道路整備と財源に関する国會議員等公開アンケート 結果

(2008年5月12日版)

【今後の道路整備の水準と内容について】

問1 戦後整備してきた橋梁等の多くが、老朽化による建て替え時期を迎えるため、これまで以上の維持管理費が必要になりますが、限られた財源の中で、どのように道路整備を進めればよいと思いますか。この中であなたのお考えに最も近いものをひとつだけお答えください。

- (ア) 現在ある道路の維持管理は最小限にして、可能な範囲で新しい道路の整備を重点的に進める
(イ) 新しい道路の建設・現在ある道路の維持管理を、両方バランスを取りながら進める
(ウ) 新しい道路の整備は最小限にして、現在ある道路の維持管理を重点的に進める
(エ) その他 ()
(オ) わからない

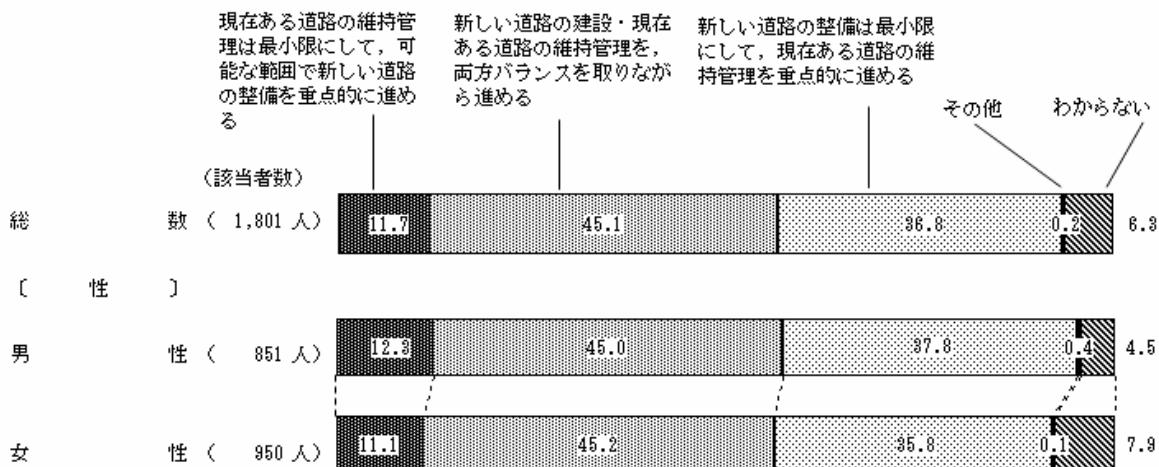
問1への回答

自民党	大前繁雄様 (自民)	イ)
	谷公一様 (自民)	イ)
	末松信介様 (自民)	イ)
	木挽司様 (自民)	イ)
公明党	赤松正雄様 (公明)	イ)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	イ)
	岡田康裕様 (民主)	ウ)
	高橋昭一様 (民主)	イ)
	梶原康弘様 (民主)	イ)
	向山好一様 (民主)	ウ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	ウ)
	堀内照文様 (共産)	ウ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	エ) 客観的に、公正な立場で整備すべき道路を決めるべき
新社会党	新社会党兵庫県本部	イ)

【参考】

同一の質問文を用いた内閣府「道路に関する世論調査」(2006年7月)では下のような結果でした。

<http://www8.cao.go.jp/survey/h18/h18-douro/index.html>



問2 「道路の中期計画（素案）」（2008年2月、国土交通省）は、今後10年間の事業量を59兆円としていますが、あなたは今後、道路事業量がどのくらい必要だとお考えですか。年数と金額をお答えください。

- (ア) () 年間で () 円くらい
 (イ) その他 ()
 (ウ) わからない

問2への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	ア) 10年間で50兆円くらい
	谷公一様（自民）	(回答を控える)
	末松信介様（自民）	ア) 10年間で59兆円くらい
	木挽司様（自民）	イ)
公明党	赤松正雄様（公明）	ア) 5年間で30兆円くらい
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	ウ)
	岡田康裕様（民主）	イ) 財政状況からすれば当然の判断として、その年、安全・環境対策等の観点からどうしても行わねばならない部分を中心に再計算し、積み上げる必要がある。積算根拠があいまいなままに、10年間59兆円を確保しようとする行為はどう考えてもおかしい。
	高橋昭一様（民主）	ア) 10年間で30兆円くらい
	梶原康弘様（民主）	イ) 12に記載
	向山好一様（民主）	ア) 10年間で30兆円くらい
共産党	日本共産党兵庫県委員会	イ) 「道路中期計画」そのものを白紙撤回すべきです
	堀内照文様（共産）	イ) 「道路中期計画」そのものを白紙撤回すべき
社民党	社会民主党兵庫県連合	ウ) 現行の内容は改めるべきだが、妥当な具体的な数値についてはよくわからない
新社会党	新社会党兵庫県本部	イ) 緊急性、必要度を精査し、縮減する。 国直轄事業の地方負担分（6000億）は廃止する。

問3 「道路の中期計画（素案）」（2008年2月、国土交通省）に示された道路事業の内訳について、金額（重複を含む）を単純に百分率で表すと下表（「中期計画における割合」の欄）のようになります。あなたは内訳(1)から(4)の割合をどのくらいにすることが望ましいとお考えになりますか。百分率（%）でお答えください。

内訳	中期計画における割合*		望ましい割合
(1) 国際競争力の確保 基幹ネットワークの整備	24%	24%	%
(2) 地域の自立と活力の強化 生活幹線道路ネットワークの形成 慢性的な渋滞への対策	29%	5%	%
		24%	
		4%	
(3) 安全・安心の確保 防災・減災対策 交通安全の向上 安全・安心で計画的な道路管理	19%	6%	%
		7%	
		24%	
		2%	
(4) 環境の保全と豊な生活環境の創造 地球温暖化対策 道路環境対策 生活環境の向上	29%	3%	%
		24%	
		2%	
		100%	
合計			100%

*）「中期計画における割合」は、分母・分子ともに重複を含む金額を単純に%で表したもの

問3への回答

		(1) 国際競争力	(2) 地域の自立	(3) 安全	(4) 環境
	(中期計画)	24%	29%	19%	29%
自民党	大前繁雄様（自民）	15%	30%	20%	35%
	谷公一様（自民）	重複がある各々の内訳ごとに、望ましい割合を求めるることは、内訳の内容の受け止め方各自によって異なっており、感覚的なものだけで答えを求めているようであり、どうかと思う。			
	末松信介様（自民）	24%	29%	19%	29%
	木挽司様（自民）	24%	地方自治体の判断に委ねるべき		
公明党	赤松正雄様（公明）	25%	25%	25%	25%
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	15%	40%	15%	30%
	岡田康裕様（民主）	申し訳ありません。比率で問われると大変お答えしにくいです。総額が変われば、比率が上がってもその事業予算は減るかもしれないわけですから。「問2」で再計算、積み上げをする際に、その詳細が絶対額としてこの各項目に記入されることになろうかと思います。比率はあくまでもその積算結果の比に過ぎないわけとして、アンケート結果を見た方に誤解を与えかねないと思います。			
	高橋昭一様（民主）	24%	29%	19%	29%
	梶原康弘様（民主）	(記入なし)			
	向山好一様（民主）	10%	50%	20%	20%
共産党	日本共産党兵庫県委員会	「中期計画」の白紙撤回を要求しています。			
	堀内照文様（共産）	中期計画の白紙撤回を要求しています。			
社民党	社会民主党兵庫県連合	10%	20%	30%	40%
新社会党	新社会党兵庫県本部	10%	30%	25%	35%

【道路整備の財源や車を利用する人の負担について】

問4 道路整備のための費用は、車を利用する人が大部分を負担するという考え方について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください。

- (ア) 適切である (イ) やむを得ない (ウ) 不適切である (エ) その他 () (オ) わからない

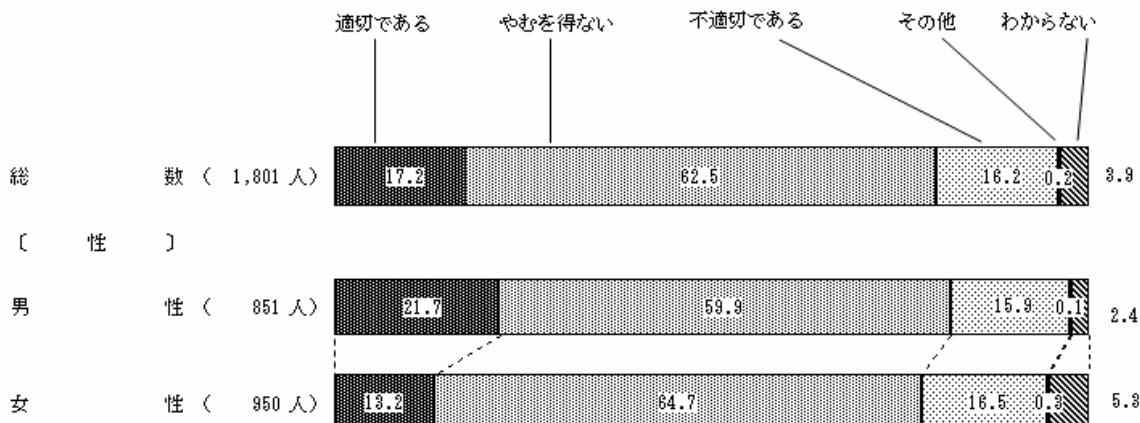
問4への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	ア)
	谷公一様（自民）	(回答を控える)
	末松信介様（自民）	ア)
	木挽司様（自民）	イ)
公明党	赤松正雄様（公明）	イ)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	イ)
	岡田康裕様（民主）	ウ) 歩行者の道も、誰もが利用する可能性のある緊急車両の道も含まれます。道路整備にともなって物流コストが変わり様々な商品価格も影響を受けます。一概に、自動車所有者（取得税、重量税の払い手）や自動車利用者（揮発油税の払い手）だけが大部分を担うべきだとは思いません。
	高橋昭一様（民主）	イ)
	梶原康弘様（民主）	(記入なし)
	向山好一様（民主）	イ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	ウ)
	堀内照文様（共産）	ウ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	エ) 必要な道路は公的財源で整備すべき
新社会党	新社会党兵庫県本部	ア)

【参考】

同一の質問文を用いた内閣府「道路に関する世論調査」(2006年7月)では下のような結果でした。

<http://www8.cao.go.jp/survey/h18/h18-douro/index.html>



問5 道路特定財源諸税は、道路整備を推進するため、本則税率に加えて暫定税率（揮発油税の場合で24.3円）が課されてきました。道路特定財源諸税の暫定税率の存廃および水準について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください（使途については続く問6、問7でお聞きします）。

- (ア) 引き上げるべきである (イ) 維持すべきである (ウ) 引き下げるべきである
 (エ) 撤廃すべきである (オ) その他 (カ) わからない

問5への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	イ)
	谷公一様（自民）	イ)
	末松信介様（自民）	イ)
	木挽司様（自民）	イ)
公明党	赤松正雄様（公明）	ウ)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	エ)
	岡田康裕様（民主）	エ)
	高橋昭一様（民主）	エ)
	梶原康弘様（民主）	エ)
	向山好一様（民主）	エ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	エ)
	堀内照文様（共産）	エ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	エ) 暫定税率を何十年も続けるのはおかしい
新社会党	新社会党兵庫県本部	エ)

問6 道路特定財源諸税の暫定税率が仮に存続した場合、暫定税率分の使途について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください。

- (ア) 道路整備のみに用いるべきである
 (イ) 道路に関係する範囲で使途を拡大すべきである
 (ウ) 交通政策全般や環境政策に使途を拡大すべきである
 (エ) 一般財源化すべきである
 (オ) その他 (カ) わからない)

問6への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	ウ)
	谷公一様（自民）	(回答を控える)
	末松信介様（自民）	オ) 当面は道路整備に使われるべきである。
	木挽司様（自民）	ウ)
公明党	赤松正雄様（公明）	ウ)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	エ)
	岡田康裕様（民主）	エ)
	高橋昭一様（民主）	エ)
	梶原康弘様（民主）	(記入なし)
	向山好一様（民主）	エ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	エ)
	堀内照文様（共産）	エ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	エ) 特定財源にすることが問題
新社会党	新社会党兵庫県本部	エ)

問7 道路特定財源諸税の本則税率分の使途について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください。

- (ア) 道路整備のみに用いるべきである
- (イ) 道路に関係する範囲で使途を拡大すべきである
- (ウ) 交通政策全般や環境政策に使途を拡大すべきである
- (エ) 一般財源化すべきである
- (オ) その他 ()
- (カ) わからない

問7への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	イ)
	谷公一様（自民）	(回答を控える)
	末松信介様（自民）	ア)
	木挽司様（自民）	エ)
公明党	赤松正雄様（公明）	ア)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	ア)
	岡田康裕様（民主）	エ)
	高橋昭一様（民主）	エ)
	梶原康弘様（民主）	エ)
	向山好一様（民主）	エ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	エ)
	堀内照文様（共産）	エ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	エ) 特定財源にすることが問題
新社会党	新社会党兵庫県本部	ウ)

問8 自動車の走行に伴い、様々な社会的費用（温暖化、大気汚染、混雑、事故など）が発生しているといわれます。

8-1 こうした社会的費用を、車を利用する人が負担するという考え方について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください。

- (ア) 適切である (イ) やむを得ない (ウ) 不適切である (エ) その他 () (オ) わからない

問8-1への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	ア)
	谷公一様（自民）	ア)
	末松信介様（自民）	ア)
	木挽司様（自民）	イ)
公明党	赤松正雄様（公明）	イ)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	ウ)
	岡田康裕様（民主）	ア) 環境税などの検討がなされるべき
	高橋昭一様（民主）	イ)
	梶原康弘様（民主）	(記入なし)
	向山好一様（民主）	イ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	ウ)
	堀内照文様（共産）	ウ)
社民党	社会民主党兵庫県連合	ウ) 道路の整備は公的なものである
新社会党	新社会党兵庫県本部	イ)

8-2 仮にこうした社会的費用の負担を、車を利用する人に求めるとすれば、その水準について、あなたはどのようにお考えになりますか。この中で最も近いものを1つだけお答えください。

- (ア) 現行の課税水準（暫定税率を含む）より高くなる
- (イ) 現行の課税水準（暫定税率を含む）並みとなる
- (ウ) 現行の課税水準（暫定税率を含む）より低くなる
- (エ) その他（ ）
- (オ) わからない

問8-2への回答

自民党	大前繁雄様（自民）	ア)
	谷公一様（自民）	イ)
	末松信介様（自民）	イ)
	木挽司様（自民）	イ)
公明党	赤松正雄様（公明）	ア)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	エ) 車がもたらす社会的費用は負担無しである
	岡田康裕様（民主）	エ) 環境経済学的に（排出権取引などの額からコストを計算するか、実際のその環境ダメージの補修、治療にかかるコストから計算するか、各人が予防に払うことができる金額アンケート等など様々あるでしょうが、）その環境負荷を金額換算し、一つの判断基準とするのはどうでしょうか。
	高橋昭一様（民主）	ウ)
	梶原康弘様（民主）	(記入なし)
	向山好一様（民主）	ウ)
共産党	日本共産党兵庫県委員会	エ) 求めるのは不適切という考え方です
	堀内照文様（共産）	エ) 求めるのは不適切という考え方です。
社民党	社会民主党兵庫県連合	ウ) 暫定税率は撤廃すべき
新社会党	新社会党兵庫県本部	エ) 大衆課税にならないよう配慮したうえで環境税の創設

【兵庫県における道路整備について】

問9 地方という言葉は一般に、「首都以外の地域」、「大都市以外の地域」、「地方自治体」など様々な意味で用いられていますが、いずれを指すのか明確でないことがあります。「地方の道路整備」という表現を用いて議論される際、次の各地域の道路は「地方の道路」にあてはまるかどうか、あなたはどのようにお考えになりますか。最も近いものを1つだけお答えください。

9-1 「東京都内の道路」について

- (ア) ほぼすべてが「地方の道路」である (イ) 「地方の道路」にあてはまるものが多い
- (ウ) 「地方の道路」にあてはまらないものが多い (エ) ほぼすべてが「地方の道路」ではない
- (オ) その他 (カ) わからない

9-2 「兵庫県内の道路」について

- (ア) ほぼすべてが「地方の道路」である (イ) 「地方の道路」にあてはまるものが多い
- (ウ) 「地方の道路」にあてはまらないものが多い (エ) ほぼすべてが「地方の道路」ではない
- (オ) その他 (カ) わからない

9-3 「神戸市内の道路」について

- (ア) ほぼすべてが「地方の道路」である (イ) 「地方の道路」にあてはまるものが多い
- (ウ) 「地方の道路」にあてはまらないものが多い (エ) ほぼすべてが「地方の道路」ではない
- (オ) その他 (カ) わからない

9-4 「姫路市内の道路」について

- (ア) ほぼすべてが「地方の道路」である (イ) 「地方の道路」にあてはまるものが多い
- (ウ) 「地方の道路」にあてはまらないものが多い (エ) ほぼすべてが「地方の道路」ではない
- (オ) その他 (カ) わからない

9-5 「豊岡市内の道路」について

- (ア) ほぼすべてが「地方の道路」である (イ) 「地方の道路」にあてはまるものが多い
- (ウ) 「地方の道路」にあてはまらないものが多い (エ) ほぼすべてが「地方の道路」ではない
- (オ) その他 (カ) わからない

問9への回答

		9-1 (東京)	9-2 (兵庫)	9-3 (神戸)	9-4 (姫路)	9-5 (豊岡)
自民党	大前繁雄様 (自民)	イ)	イ)	イ)	イ)	ア)
	谷公一様 (自民)	(回答を控える)				
	末松信介様 (自民)	イ)	イ)	イ)	イ)	ア)
	木挽司様 (自民)	イ)	イ)	イ)	イ)	イ)
公明党	赤松正雄様 (公明)	イ)	イ)	イ)	イ)	ア)
民主党	民主党兵庫 県総支部連合会	エ)	イ)	ウ)	イ)	イ)
	岡田康裕様 (民主)	自分自身は、国の道路「国道など」vs 地方の道路「都道府県道・市町村道・一般道」で考えており、道路統計に記される数字の比率となります。しかしながら一般的には、「都心部の道」が国の道路、その他(一般的に田舎といわれるような)地域の道路が地方の道路、と解釈されているように感じます。この感覚(兵庫県は都市部か田舎か)は人によって異なるため、このアンケートをいただいて、議論等の際には事前に整理しておくべきだと改めて感じました。				
	高橋昭一様 (民主)	エ)	イ)	ウ)	ウ)	ウ)
	梶原康弘様 (民主)	(記入なし)				

	向山好一様 (民主)	ウ)	ウ)	エ)	ウ)	イ)
共産党	日本共産党 兵庫県委員会	オ) 道路整備は、「地方の道路」か否かよりも、その地域での具体的な必要性に照らして判断すべきだと考えます。				
	堀内照文様 (共産)	オ) 道路整備は、「地方の道路」か否かよりも、その地域での具体的な必要性に照らして判断すべきだと考えます。				
社民党	社会民主党 兵庫県連合	エ) 実態として東京は地方ではない	イ) 神戸市を除けば兵庫県は地方である	ウ) 9-2と同じ考え方	イ) 姫路市は地方の大都市	イ) 豊岡市は地方の都市
新社会党	新社会党兵庫県本部	イ)	イ)	イ)	ア)	ア)

問 10 兵庫県下で整備が推進されている幹線道路について、厳しい財政事情もふまえてあなたはどのようにお考えになりますか。以下の各道路の整備について、最も近いものを 1 つだけお答えください。

10-1 北近畿豊岡自動車道¹

- (ア) 推進すべきである (イ) 凍結すべきである (ウ) 中止すべきである
(エ) その他 () (オ) わからない

10-2 大阪湾岸道路西伸部²

- (ア) 推進すべきである (イ) 凍結すべきである (ウ) 中止すべきである
(エ) その他 () (オ) わからない

10-3 播磨臨海地域道路³

- (ア) 推進すべきである (イ) 凍結すべきである (ウ) 中止すべきである
(エ) その他 () (オ) わからない

10-4 鳥取豊岡宮津自動車道⁴

- (ア) 推進すべきである (イ) 凍結すべきである (ウ) 中止すべきである
(エ) その他 () (オ) わからない

問 10 への回答

		10-1 (北近畿 豊岡)	10-2 (湾岸西 伸)	10-3 (播磨臨海)	10-4 (鳥取 豊 岡宮津)
自民党	大前繁雄様 (自民)	オ)	ア)	オ)	オ)
	谷公一様 (自 民)	(回答を控える)			
	末松信介様 (自民)	ア)	ア)	ア)	ア)
	木挽司様 (自 民)	ア)	ア)	ア)	ア)
公明党	赤松正雄様 (公明)	ア)	ア)	ア)	ア)
民主党	民主党兵庫 県総支部連 合会	イ)	イ)	イ)	イ)

¹ 豊岡市から丹波市に至る約 70km の自動車専用道路。事業区間ごとに整備を進めており、2006 年 7 月には春日和田山道路が全線暫定供用。
http://web.pref.hyogo.jp/tj01/tj01_2_000000028.html

² 大阪湾岸道路のうちまだ整備されていない名谷ジャンクションから六甲アイランドに至る約 21km の自動車専用道路。うち都市計画決定が行われていない駒ヶ林南から六甲アイランド (14.5km) について手続が進行中。http://www.kkr.mlit.go.jp/hanshin/jigyou/wangan/wan_01.html

³ 姫路から明石を東西に結ぶ約 50km の道路で、国道 2 号バイパスの渋滞解消等を目的とする。

<http://www.himeji-cci.or.jp/harimalinkai.php>

⁴ 鳥取市から豊岡市を経て宮津市に至る約 120km の自動車専用道路。兵庫県内は約 46km。香住道路が 2005 年 3 月に開通、余部道路と東浜居組道路が整備中。http://web.pref.hyogo.jp/tj05/tj05_5_000000009.html

	岡田康裕様 (民主)	エ) その地域の方々のご意見を踏まえて検討すべきだと考えます。	エ) その地域の方々のご意見を踏まえて検討すべきだと考えます。	エ) 現在、東西方向の主要道路として、バイパス、国道2号線、明姫幹線、718号線などがあります。もちろん、神戸市とさほど変わらない120万人規模の人口が播磨地域に暮らしており、ものづくり産業を更に発展させるためにもこの道路があるにこしたことはないと思っています。 しかしながら毎年25兆円規模の赤字国債を発行しつづけ、利払費だけでも年間10兆円前後を支払い、硬直化してしまっている（借金で首が回らない？）国の財政・政策状況からすれば、未来に今以上のツケを回さないためにも、なかなか見通しが立ちにくいのが現状ではないでしょうか。何よりもまず、国全体の歳出の徹底的な見直しをすすめ、財政再建に向けての道筋をつけた上で、早急に検討対象としてほしいと思います。 ただし道路が、財政状況を無視して、不透明な中で優先順位がつけられるようでは絶対にダメだと思います。個人的には、道路などのインフラ整備の必要性やその優先順位を様々な前提条件を織り込んだ数式で算出できるようなものが必要ではないかと感じています。	エ) その地域の方々のご意見を踏まえて検討すべきだと考えます。
	高橋昭一様 (民主)	ア)	イ)	ア)	ア)
	梶原康弘様 (民主)	(記入なし)			
	向山好一様 (民主)	イ)	ア)	イ)	ウ)
共産党	日本共産党 兵庫県委員会	エ) 厳しい財政状況をふまえ再検討を含めて考えるべき	ウ) 阪神間の公害・環境対策は別途、最優先してとりくむべき	ウ)	エ) 厳しい財政状況をふまえ再検討を含めて考えるべき
	堀内照文様 (共産)	エ) 厳しい財政状況をふまえて再検討を含めて考えるべきです。	ウ) 阪神間の公害・環境対策は別途、最優先してとりくむべきです。	ウ)	エ) 厳しい財政状況をふまえて再検討を含めて考えるべきです。
社民党	社会民主党 兵庫県連合	ア) 地方の必要な道路は推進すべき	イ) 都会の道路は当面凍結	イ) 都会の道路は当面凍結	ア) 地方の必要な道路は推進すべき
新社会党	新社会党兵庫県本部	イ)	ウ)	ウ)	イ)

問 11 兵庫県の道路整備と財源に関するご見解を、自由にご記入ください。

問 11 への回答

自民党	大前繁雄様 (自民)	道路整備は緊急性の高いものから進めるべき。たとえば西宮市の北部を走る国道176号線など、かつては生活道路の色彩が強かったが、今は産業道路化してしまって、歩行者の道路横断すら大変危険になっている。こういう道路のつけ替え、改修工事は最優先して進めるべき。
	谷公一様(自民)	<p>私の選挙区に計画されている北近畿豊岡自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道等県下の幹線道路について、地域活性化、地域格差是正、医療機関へのアクセス向上などのため、大変な強い、熱い要望があることは誰よりも承知している。また、整備の必要性についても地域に住む一国会議員として痛感している。</p> <p>ただ国土交通大臣政務官という現在の立場上、個別の路線などについてのコメントは控えさせていただきたい(問9及び10)。</p> <p>今後道路事業をどれ位の期間で、どの程度の金額を費やすべきか、またその財源はどうあるべきかについて、政府与党としては野党に協議を呼びかけている折であり、国土交通大臣政務官という現在の立場上、問2、3-4、6-7については回答を控えさせていただきたい。</p>
	末松信介様 (自民)	<p>県の道路予算1920億円に対し、特定財源に加え一般財源740億円を計上し、なお不足している状況にある。</p> <p>「道路は十分に整備されている」という状況からは程遠い。</p>
	木挽司様(自民)	<p>企業誘致を進める兵庫県の政策や、既存道路や橋の維持管理に使われている費用を考えれば、その必要性を訴える県の声は当然だ。</p> <p>ただし、将来を考えた時、地方の財政をしっかりと確保した上で、その財源の使い道は、地方の判断に委ねる形にしていくことが望ましいと思っている。</p>
公明党	赤松正雄様 (公明)	(記述なし)
民主党	民主党兵庫県総支部連合会	<p>県内の道路整備については、広域的な基幹道は国が整備し財源の手当をするのは当然であり、県道その他生活道については計画から決定までの経緯など本当に必要なか見なおし都計などでの議論のみならず、地元をはじめ専門委員会公聴会などで広く意見をとりまとめ決定することが必要である。財源については一般財源として交付しその使途については地方が優先順位を決める。又、道路の規模予算についても必要適正な範囲で行ない、最少予算で建設することである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路による経済効果や、生活の利便性を追求することが良いのか疑問に思う。通過交通や町の商店、又大型店など車の流れだけでなく人の流れも変えてしまうため町の活力が無くなる。 2. 税金でまかぬならば、日本全国平等公平にと考える。国が大動脈を整備し、地方は道路のみならず、公共交通網を確保する独自の考えを。
	岡田康裕様 (民主)	県、国、共に財政状況は大変な状態にあります。これまでの経営感覚の全くない財政運営、政治の結果です。安全にかかるような道路整備は緊急に行われるべきですが、それ以外のものについては、環境、教育、社会保障など様々な分野との兼ね合いの中で経営判断がなされるべきだと思います。
	高橋昭一様 (民主)	県央の南北アクセスの充実が望まれる。 また北部の道路整備も必要。 国の事業ではなく地方財源とし、生活道路をさらに充実すべき。
	梶原康弘様 (民主)	<p>都市部においては道路整備という手法のみでなく、公共交通体系、自動車の利用を抑制できる町づくり、エコカーの導入などにより改善できる。</p> <p>地方においては一定の道路整備は必要だが高速道路の無料化を前提に再検討すべき。</p>
	向山好一様 (民主)	道路整備に要する費用は、総額として削減すべきだし、間違なく削減できると思っている。その理由は、不用不急な事業がたくさんあるからです。少子高齢化社会と人口減少社会は、兵庫県でもどんどん進むことは間違いない、その社会変化を考えると自ずと削減となる。既に道路も建設から維持の時代に完全に入っている。新しい道路や高速を作るくらいなら、拡幅や料金値下げに財源を使うべきである。
共産党	日本共産党 兵庫県委員会	兵庫県は、特定財源制度に依存して、ムダ、浪費の高速道路や幹線道路中心の道路整備をすすめてきました。道路など大型公共事業偏重から県民の暮らし、福祉優先に県政のあり方を根本的にきりかえるべきです。

		道路特定財源は、一般財源化して福祉や教育にも使えるようにして、必要な生活道路の整備は、一般財源でやるべきです。
	堀内照文様 (共産)	道路特定財源の制度に依存して、ムダな高速道路づくりを優先させてきた県政のあり方は、この際、きっぱり改めるべきです。 特定財源を一般財源化すれば、県下で深刻な医師不足問題をはじめとする医療への対策、福祉や教育といった県民の暮らしを支える施策のための予算が生まれます。もちろん、本当に必要な生活道路の整備も、この一般財源のなかですすめるべきです。
社民党	社会民主党 兵庫県連合	(記述なし)
新社会 党	新社会党兵 庫県本部	厳しい財政状況をふまえ、必要度や緊急性について十分検討し、必要最小限度の道路整備をすべきだ

問 12 道路特定財源や暫定税率をめぐる昨今の議論の進め方や混乱について、ご感想やご見解を自由にご記入ください。

問 12への回答

自民党	大前繁雄様 (自民)	税を引き下げれば誰も喜ぶが、そういうことばかりやっていれば、国の将来は無い。 特にガソリン税は、諸外国が日本の2倍も3倍もの税をかけて、地球温暖化対策に懸命の努力をしている時、日本だけが引き下げるというのは、国際的に通用しない。 暫定ではなく恒久税化し、同時に一般財源に変更して、思い切った環境対策に使えるようすべき。
	谷公一様 (自民)	(記述なし)
	末松信介様 (自民)	暫定税率を廃止した場合、必要な道路が出来なくなるばかりではなく、県の財政にも悪影響を与えることになる。また、生活道路も含めて維持管理も十分には行えなくなる。
	木挽司様 (自民)	道路特定財源の無駄遣いをなくすのは大前提だ。3月27日、道路特定財源の一般財源化を打ち上げた首相の判断を支持する。ただ、「暫定税率については環境対策に使う」と踏み込んでほしかった。 7月のサミットは「アフリカ」と「環境」が2大テーマとなっている。先進8カ国は、それぞれにどんな環境対策が誓約できるか具体策の検討に入っている。どこの国を見ても、ガソリンを値下げするなどという国はない。京都議定書を取りまとめ、サミットホスト国の中日本が、ガソリン値下げとは矛盾している。 また、今回の暫定税率の下がった分は、GDPにすると0.5%の減税策に相当する。つまり、意図せずして減税策を実施したことになる。今のように物価が上昇している中で、こうした策をとることは、通常の景況悪化ではなくステグフレーションを誘因することにつながりかねないと危惧している。
公明党	赤松正雄様 (公明)	(記述なし)
民主党	民主党兵庫 県総支部連 合会	道路予算については、34年間の暫定税率を止め、必要な道路建設を行なう上で、現行財源の有効な活用と、まちづくりや環境、公共交通システムのあり方など広く取り組むことは一般財源化を。ガソリンの値上がりで日本経済に大きな打撃を受けている中、少しでも国民生活に還元しようとしている國の政策は間違いである。 与野党の攻防で今回は期限切れになってしまったが結果的にはお互い知恵を絞ったことであるから良かったと思う。 混乱については国民の目線からすると物価高や生活経費が下がることの方が良いのは当たり前である。トイレットペーパー事件の時の様に騒ぎが大きくなることはないし、マスクが過剰反応しているので良くない。 1. 地方自治体の予算編成はたいへんだが國の補助を見こした取り組みの結果が暫定税率を必要としている。この事はいかにも中央集権である。國の不祥事を一掃し公明正大に國民の理解を得られる様、配分ありきの予算でなく、与野党の議論を深めてほしい。
	岡田康裕様 (民主)	議論で折り合いがつかず、双方の主張が妥協点を見出せない状況になり、國民の皆さんにご迷惑がかかりかねない混乱状況が生まれようとした際には、それを争点とした選挙を行

		うべきだと考えます。
	高橋昭一様 (民主)	3月中は期限切れ戦略だったので、民主党の対案の内容がまだ十分にテーブルにのっていません。4月の国会論戦でさらなる討議がのぞれます。
	梶原康弘様 (民主)	今般の道路特定財源や暫定税率をめぐる問題はいかに道路整備を進めるかということ以前に税のあり方、政治のあり方が問われている。道路のみの議論はせっかく国民的な関心事となった課題を矮小化するものだ。 従って誤解をさけるため設問には十分応えられない。
	向山好一様 (民主)	道路財源(暫定を含む)の最もおかしいことは、まず収入を算定し、それに見合った支出を考える構造になっていること。この仕組では、効率化、コスト削減の発送は生まれない。いつまで悪しき慣行を続けるつもりなのか。 暫定廃止と一般財源化は、当然の方向である。暫定なければ地方の財政は破たんすると発言している主張は、創意工夫、効率化をする意思がないと誓言していることと一緒にである。地方分権を叫びながら、心の中は中央依存である。不思議な国である。 (詳細は、私のHPに記載していますのでご参照下さい)
共産党	日本共産党 兵庫県委員会	そもそも、道路特定財源を54年間も続け、「暫定」といいながら30年も続け、「総額先にありき」のやり方をつづけてきたこと、そのものが問題です。 日本共産党は、①道路特定財源は、際限なく道路をつくり続ける「自動装置」であり、福祉、医療、教育にも、道路にも使えるよう一般財源化すべき②暫定税率は、道路づくりを加速させるものであり廃止すべき③10年間で59兆円の「道路中期計画」は、「総額先にありき」で高速道路を際限なくつくり続けるものであり廃止撤回すべき、と要求してきました。 福田首相が「09年度に一般財源に」といいながら、「道路中期計画」も暫定税率10年間延長も撤回しないのは、たいへん矛盾した話です。3月末で道路特定財源と暫定税率が期限切れとなりましたが、政府・与党は、再議決で復活をねらっています。 日本共産党は、道路特定財源の復活をゆるさず、「道路中期計画」の自紙撤回をひきつづき要求して国会内外でとりこんでいます。
	堀内照文様 (共産)	道路舗装率が5%以下の1953年にできた道路特定財源の仕組みを50年以上にもわたって続け、しかも「暫定」と言いながら30年もその税率を上乗せして、ムダな道路建設を推進してきたことが問題です。 11でも回答したように、道路特定財源は一般財源化すること、もちろん暫定税率は廃止すること、10年間で59兆円も道路建設をおこなう「総額先にありき」の「道路中期計画」は撤廃すべきです。 福田首相は、世論におされて09年度からの一般財源化を言わざるをえませんでしたが、その一方で、「10年間で59兆円」という枠組みを残したまま、道路特定財源の特例法と暫定税率の仕組みを、再議決により復活させようというの、たいへんな矛盾です。 暫定税率と特例法が失効した現在、「道路特定財源」はすでに一般財源化しています。国会では、福田首相の提案を、白紙から論議すべきで、特定財源や暫定税率の復活を許さず、「道路中期計画」の白紙撤回をめざします。
社民党	社会民主党 兵庫県連合	(記述なし)
新社会党	新社会党兵 庫県本部	情報のすべてを公開し、国民が納得できるよう審議すべきだ