

(公共事業関係)

(問) 道路や河川の整備などにかけている予算が多すぎるのではないですか？無駄な公共事業はありませんか？

(答) 公共事業の実施に当たっては、限られた予算の中で、総額を抑制しながら真に必要な事業を実施しています。社会資本整備が遅れていることなどから、総予算額に占める投資的経費(普通建設事業+災害復旧事業)は、全国平均は上回っているものの、九州平均と同じ水準にあります。

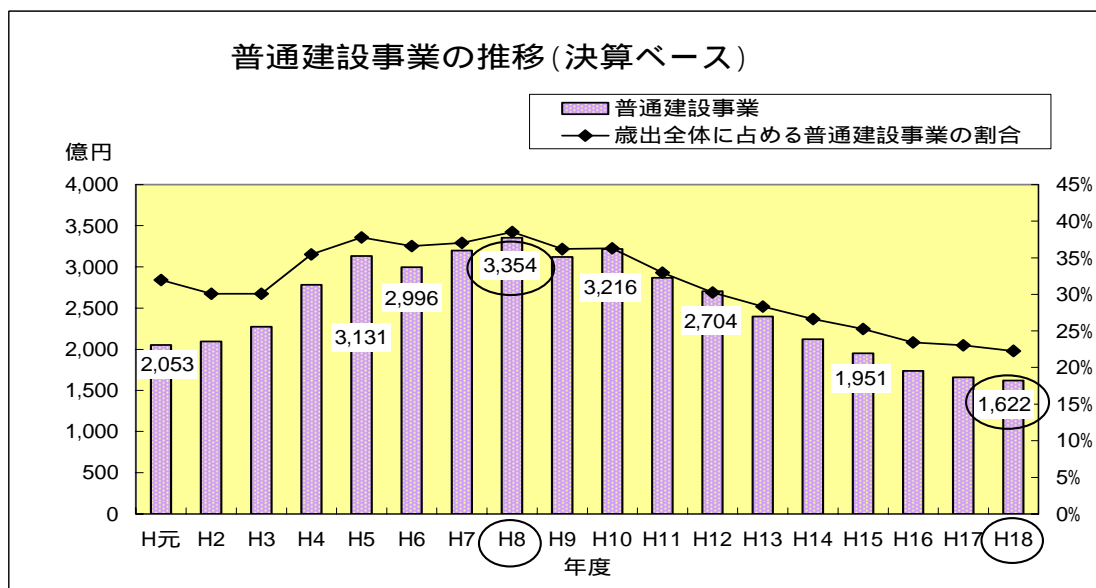
普通建設事業の総額は、バブル崩壊後の国の景気対策に積極的に対応したため、平成8年度にはバブル崩壊前(平成元年度)の1.63倍の3,354億円(歳出全体の約4割)まで拡大し、その後も国体開催に伴う施設整備や新幹線鹿児島ルート建設事業等の影響で平成12年度まで高水準で推移しました。

その後、財政健全化の取組みを進めるにつれ事業費は徐々に縮減し、平成18年度にはピーク時の約半分以下の1,622億円となっています。

本県の道路改良率は、全国や九州平均に比べると低い状況(熊本県58.0%、全国66.2%、九州64.2%)にありますので、今後も限られた予算の中でも、真に必要な事業を実施し、整備水準の向上を目指していきます。

熊本県の 投資的経費	金額(億円)	歳出全体に占める構成比		
		熊本県	全国平均	九州平均
	1,721	23.6%	17.7%	23.9%

(注) H18年度決算 投資的経費(1,721億円) = 普通建設事業(1,622億円) + 災害復旧事業(99億円)

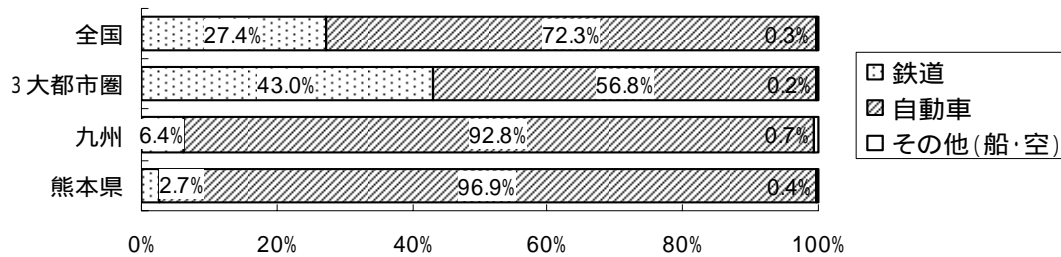


(問) 熊本県は、道路や河川など社会資本の整備が遅れているのですか？

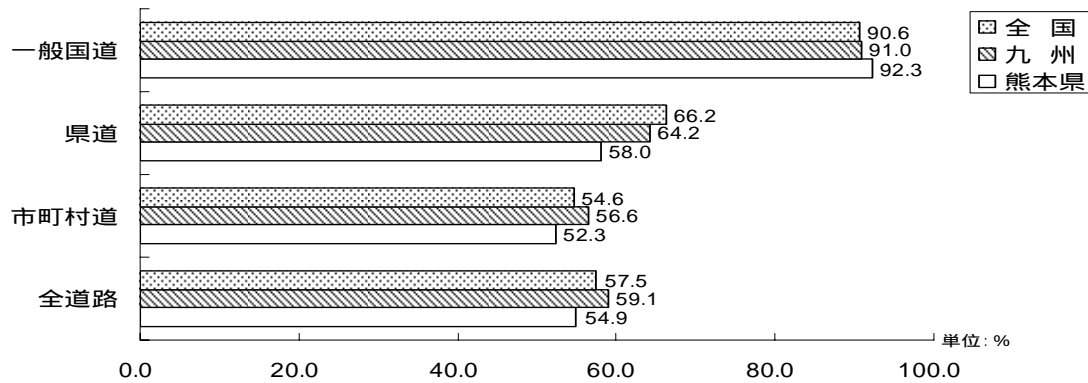
(答) 本県は、都市部に比べ鉄道網等の公共交通機関が限られており、交通手段として自動車を利用する県民の割合が約97%と全国平均や九州平均に比べて高い一方、道路の改良率は約58%と全国平均や九州平均に比べて低く、道路整備は遅れています。

また、本県には火山灰土等の特殊土壌地帯や急峻な地形が多く、他県に比べ土砂災害等の危険性も高いことから、今後も計画的に河川の改修や土砂災害対策を進めていく必要があります。

交通手段分担率(H17旅客流動調査)



道路改良率(H18)



河川整備状況

水系名	河川延長(m)		知事管理延長(m)		要改修延長(km)		改修済み延長(km)	左の整備率(%)
	河川数	延長	河川数	延長	河川数	延長		
菊池川	70	395,790	70	309,890	69	263,390	183,268	69.58
白川	16	145,970	16	124,270	16	104,900	40,510	38.62
緑川	59	438,620	59	368,160	57	244,990	99,719	40.70
球磨川	82	551,895	80	433,625	66	230,290	106,070	46.06
筑後川	13	88,475	12	80,100	12	58,737	26,007	44.28
大野川	7	42,600	7	42,600	7	22,000	6,300	28.64
五ヶ瀬川	9	43,150	9	43,150	5	11,800	11,800	100.00
大淀川	3	26,500	3	26,500	2	1,500	0,200	13.33
一級計	259	1,733,000	256	1,428,295	234	937,607	473,874	50.54
二級計	148	627,101.5	148	627,101.5	139	540,209.5	277,133.5	51.30
一、二級計	407	2,360,101.5	404	2,055,396.5	373	1,477,816.5	751,007.5	50.31

河川延長、知事管理延長.....平成18年4月1日現在(河川課資料:河川現況調査より)

要改修、改修済み延長.....平成19年3月31日現在(河川課資料:河川現況調査より)

改修済み延長とは、時間雨量60mm対応済み(1/10確率規模程度)延長のこと。

(問) ムダな道路事業を止めれば、道路特定財源の暫定税率が廃止でき、ガソリンを安くすることができるのではないですか？

(答) 本県は、移動手段を自動車に依存する割合が高いにもかかわらず、道路整備の水準は、全国平均や九州平均と比較して遅れており、特に九州における本県の拠点性を高め、九州の自律的・一体的発展を支える横軸となる幹線道路ネットワークの整備が遅れている状況にあります。

もし、暫定税率が廃止されると、税収だけでも年間約100億円の減収となり、維持管理を含む全ての道路事業を凍結しても、過去に道路整備のために発行した県債の返済も賄うことができず、そのため、福祉や医療、教育等の予算から約50億円を補てんする必要があります。

一方、道路特定財源については、政府が、5月13日に、道路特定財源を平成21年度から一般財源化するとした基本方針を閣議決定しました。

道路財源の一般財源化については、今後議論されることとなりますが、その際には、都市部に比較し遅れている地方の道路整備の実状や、厳しい地方の財政状況を踏まえて、道路整備に必要な財源が安定的に確保されるとともに、地方分権を推進する観点から、地方の裁量や自由度が増す方向で制度改革が行われることが望まれます。

高規格幹線道路及び地域高規格道路の供用率

平成18年度末現在		(単位：km, %)		
	高規格幹線道路		地域高規格道路	
	計画延長	供用延長	計画延長	供用延長
	供用率		供用率	
全国	14,000	9,047	6,950	1,726
	64.6%		24.8%	
九州	1,513	952	910	197
	62.9%		21.6%	
熊本県	225	156	150	13
	69.2%		8.9%	

注) 当面の現道活用区間は供用延長に含まない。 はH19.9現在

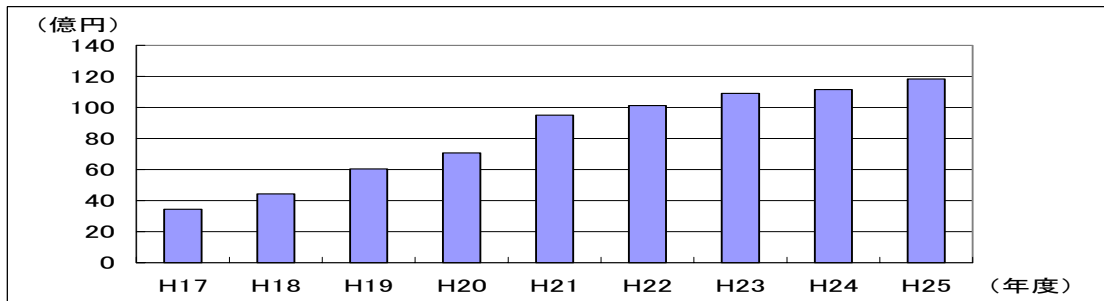
(問) 新幹線建設の負担が財政状況を悪くしているのではないですか？

(答) 新幹線建設にかかる県の総負担額は、完成した新八代・鹿児島中央間、建設中の博多・新八代間の合計で約2,100億円と見込まれています。現在、平成23年春の全線開業に向けて急ピッチで工事が進んでおり、その負担金も平成20年度は182億円、21年度も約200億円とピークを迎えます。

これまでの負担金の財源については、そのほとんどを借金(県債発行)により確保してきており、今後この返済(償還)が本格化してくる(ピーク時には100億円規模)こととなりますので、県財政にとって、重い負担であることは事実です。

また、現在の制度が決められた平成9年に比べ、本県の財政状況は格段に悪くなっており、こうした中で新幹線負担金の償還が今後本格化することから、同じような状況にある他県と連携し、国に対して財政措置の拡充を求めていくこととしています。

新幹線建設負担金に係る元利償還金の大きな見込み

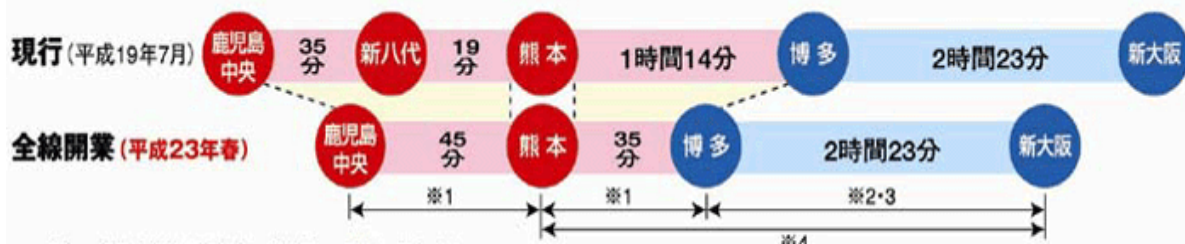


(単位: 億円)

H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
34	44	61	71	95	101	109	112	118

※H18までは、実績ベース
 ※H19以降は、発行金額、借入条件等を仮定し推計したもの
 (H19,20は、償還期間を20年から30年に変更)

九州新幹線全線開業による時間短縮効果



※1 熊本～鹿児島中央及び熊本～博多間は、最速の想定時分
 ※2 博多～新大阪間は、平成19年7月ダイヤ改正時の最速「のぞみ」による所要時分
 ※3 博多駅での停車及び乗換え時分を除く
 ※4 熊本～新大阪間を最速の直通運転とした場合、3時間20分前後を想定(JR九州発表)

(問) ハコモノ建設が多かったのが財政悪化の原因ではありませんか？

(答) バブル崩壊後、本県も他県と同様、国の景気対策に積極的に対応して公共投資額を増額してきました。

財政状況が悪化したのは、公共投資の拡大に伴い、その財源の多くを県債の増発や基金の取崩しに頼ったことが要因の一つとなっているのは事実ですが、ハコモノ建設については、公共投資額を増額する中にも、重点化を図りながら、年度間の負担額を平準化しながら推進してきました。

また、いわゆるハコモノは、県民の健康づくりや文化振興、産業振興につながるものであり、県民の皆様に十分利用していただくことが重要と考えています。

バブル崩壊後(平成4年以降)に整備した県の主な施設一覧 (億円)

施設名	取得価格	施設名	取得価格
・県庁新館(H9)	277	・パークドーム(H8)	84
・八代総合庁舎(H8)	25	・KKウイング(H9)	122
・県立大学(H11までの総合計)	102	・総合射撃場(H9)	8
・熊本県民交流館パレア(H13)	35		
・総合福祉センター(H5)	20	・県立技術短期大学校(H8)	50
・保健環境科学研究所(H6)	22	・天草工業高校(H9)	40
・こころの医療センター(H9)	58	・あしきた青少年の家(H9)	34
・こども総合療育センター(H16)	26	・ひのくに高等養護学校(H12)	16
・グランメッセ熊本(H9)	94	・八代警察署(H6)	9
・熊本テルサ(H8)	29	・運転免許センター(H13)	54

* ()内は完成年度。取得価格には、用地費は含まれません。

(問) 景気対策として集中的に行われた公共投資は本当に経済効果があったのですか？そのツケが現在の財政状況の悪化の原因になっていませんか？

(答) 景気対策としての公共事業が有効かどうかについては、様々な意見があり見解も分かれています。本県の経済は公共投資の果たす役割が全国に比べても高く、また、バブル崩壊後本県の景気は全国に比べ比較的堅調に推移したことなどを勘案すると、公共投資の増加が本県の景気を下支えしてきたと考えています。

また、道路などの社会資本整備の水準が低い本県においては、景気対策として行った公共投資によって、例えば、平成8年に90.4%であった国道の改良率が平成18年には92.3%まで上昇するなど、交通基盤の整備という点では大きな効果がありました。

このような公共投資の拡大が、県財政が悪化した要因の一つであることは否めない事実ですが、その後の経済の低迷に伴う税収入の減少や三位一体の改革による大幅な地方交付税の削減も大きな要因となっています。

平成6年度以降に完成した主な道路

道路名	供用開始
国道389号 高浜バイパス	H6.4
国道266号 薺町橋	H7.2
一般県道八代港線(臨港道路)	H8.3
国体関連道路(通称「東西線」「南北線」)	H11.3
熊本高森線 俵山バイパス	H15.10
近見高架橋	H16.3

(問) 年度末に工事が多いのは予算消化のためではありませんか？

(答) 年度末に工事が多いのは、予算消化のためではなく、工事を完了させなければならない期限が決められているためやむを得ず行っているものです。

公共工事については、その効果が早期に発現できるよう、計画的な事業執行に努めていますが、事業実施段階では用地交渉や地元調整に予定外に時間を要したり、天候不順によりやむを得ず工事期間を延長せざるを得ない場合があります。

また、補助事業では国の予算配分が遅れると工事の着手時期が遅れる場合もあります。

自治体の予算は、原則その年度内に執行しなければならない、いわゆる単年度予算制度であるため、工事も年度内に完了する必要がありますが、工事の準備が遅れれば遅れるほど、年度末に工事が集中してしまうこととなります。これは、単年度予算制度の弊害と言えるかもしれません。

県では、そのような弊害を少しでも無くすため、ゼロ県債(翌年度に予定している工事を県議会の承認を得て、年度内に発注を前倒しして行うもの)を活用するなど、工事時期の平準化に取り組んでいます。

今後も、設計や用地取得、工事等といったそれぞれの段階を計画的に、また効率的に進め、年度末に工事が集中しないように努めていきます。