

平成18年6月29日

自由民主党 政務調査会 特定財源見直しに関する合同部会
道路特定財源見直しに関するプロジェクトチーム
中間とりまとめ

道路は、国民生活を支える最も基礎的な社会基盤であり、我が国の競争力・成長力を確保するために必要不可欠なインフラである。

特に地方においては、自動車は生活の足そのものであり、地域の再生を目指すため、地域間競争が可能となる条件整備のための道路整備や、高齢化の進展に伴い、救急医療体制の確立に向け高度な医療施設へのアクセス道路の整備などが熱望されている。

一方、都市においても、大都市圏の環状道路をはじめとした渋滞対策の推進はもちろんのこと、開かずの踏切解消などを望む声は大きい。また、高速道路の利用者については料金負担の軽減を望む声が多い。

さらに、少子高齢化の進展に伴い、ユニバーサルデザインの思想に基づく歩道などのバリアフリー化の推進、通学路の整備などの交通安全対策は手を抜いてはならない課題である。

加えて、これまで整備された道路ストックは国民の大切な資産であり、その機能を適切に維持しつつ、将来世代に引き継ぐことは、これまで以上に重要な課題となっている。

こうした要望や課題に的確に応えて、将来に夢と希望が持てる活力あふれる地域社会を形成することや安全・安心が確保された社会としていくことは政治の責任である。

このため、徹底して無駄を排除しつつ、真に必要な道路整備を計画的に進めていかなければならない。

一方、国民負担の軽減を図る観点などから、例えば高速自動車国道について大幅なコスト縮減を図りつつ、道路関係四公団の民営化を実現するなど、必要な改革を断行してきた。

道路特定財源についても、昨年１２月に政府・与党において、

- ①道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に見極めつつ、真に必要な道路は計画的に整備を進める。その際、道路歳出は財源に関わらず厳格な事業評価や徹底したコスト縮減を行い、引き続き、重点化、効率化を図る。
- ②厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
- ③特定財源制度については、一般財源化を図ることを前提とし、来年の歳出・歳入一体改革の議論の中で、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ、具体案を得る。

を基本方針とする「道路特定財源の見直しに関する基本方針」をとりまとめ、これを受け「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」が先般成立した。

当ＰＴにおいては、このような基本的な考え方に沿い、道路特定財源の見直しの具体化を図るため、これまで９回に渡り、専門家である学識経験者、地方の経済団体や利用者団体、関係省などに順次ヒアリングを行い、議論を深めてきたところであり、主な論点としては、以下のとおりである。

１．道路整備の必要性について

- １）道路整備に対する多数の要望に対して、俗に言われているような”無駄”があるのか、既存のストックが有効活用されているのか、地域の実情を踏まえ、検証することが必要。
- ２）今後の道路整備の必要性については、メリハリを付けて、将来ビジョンを明示し、国民にその内容をわかりやすく説明し、国民的なコンセンサスを得るべく幅広く具体的に議論することが必要。

- 3) 地域の活性化など地域毎に見た視点から必要な道路整備に加え、国際競争力の強化や災害発生時など有事への対応といった国家的見地から必要な道路整備を、重点的に進めることが必要。
- 4) 厳格な事業評価を徹底するとともに、地域の特徴とニーズ等に合わせた規格・構造の見直しなどにより、一層のコスト縮減を図るなど、効果的・効率的に事業を進めることが必要。
- 5) 今後は、急速に道路ストックが高齢化し、更新需要の増大が見込まれることから、「荒廃するアメリカ」の教訓を踏まえた対応が必要。

2. 地方の道路整備にかかる負担と投資のあり方について

- 1) 地方の交付税などを含め、地方財政全体の仕組みを明らかにしつつ、地方の道路整備にかかる財源の実態を明らかにすることが必要。
- 2) 道路の譲与税は、基本的に道路延長と道路面積で配分されるため、道路整備のニーズと配分額にミスマッチが生じる場合がある。このため、必要な道路整備に確実に予算が充てられるよう、地方道路整備臨時交付金など既存制度の抜本的な見直しと併せて、地方の道路整備をメリハリを付けて着実に推進する新たな制度の創設を検討することが必要。

3. 道路関係税制のあり方について

- 1) 道路、自動車に関係する税金としては、納税者の視点に立てば、道路特定財源として6税、自動車税、軽自動車税、消費税を合わせて9税となる。これらの税については、生い立ち、これまでの経緯、諸外国の状況等を踏まえ、取得・保有・走行段階の課税のバランス、暫定税率の扱いなど税体系全般を総合的に検討することが必要。
- 2) これまでの経緯を踏まえれば、道路関係税制と消費税とは密接に関連しており、消費税との関連も踏まえた議論が必要。
- 3) 自動車関係諸税については、一世帯当たりで見れば、2台以上の保有を余儀なくされている地方のユーザーが都市のユーザーの数倍も負担しているが、総額で見れば逆に都市部が多く負担していることになる。地域毎の受益と負担のバランスをどのようにとるべきか検討が必要。

4. 「一般財源化を図ることを前提」についての議論

- 1) 一般財源化については、「一般財源化反対、転用されるのであれば暫定税率を廃止すべき」、「温暖化対策に活用すべき」、「地方へ移譲すべき」、「使途を更に多様化すべき」など、各方面から様々な意見、要望があることを勘案し、検討することが必要。
- 2) 道路特定財源制度は、受益者負担原則に立脚しており、公平で、効率的、かつ安定性のある適切な負担方式であるとの意見もある一方で、財政硬直化の要因となるとの意見もある。道路整備のニーズと財源のバランスをどのように評価すべきか検討が必要。
- 3) 「一般財源化を図ることを前提」とした議論について、一般財源化の内容・範囲・時期など多くの選択肢があるが、いずれにしてもいかに納税者の理解を得ていくかが重要。

これらの論点を踏まえ、道路特定財源については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」に基づき、税制調査会と連携を図りつつ、年内に必要な見直しの具体案をとりまとめることとする。

【参 考】

これまでのPTの議論を受けての論点整理

1. 道路整備の必要性について

1) 道路整備の必要性の検証

道路整備に対する多数の要望に対して、俗に言われているような“無駄”があるのか、既存のストックが有効活用されているのか、地域の実情を踏まえ、検証することが必要。

○道路整備の必要性に対する自動車ユーザー等の意見

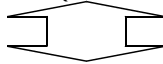
まだ道路の整備は必要である 75.3%

(JAF・自動車税制改革フォーラム「道路整備と自動車の税金に関するアンケート 2006」より)

遅れている地方の道路整備を進めるべき。

国際競争を勝ち抜くためには、交通インフラ整備が不可欠。

(東北、九州・山口経済連合会からのヒアリングより)



○中央紙における論調

- ・全国の道路事情は昔に比べ、はるかに改善されている。道路整備に巨額の資金をつぎ込む必要性は薄れた。

[2005.06.06 読売新聞(社説)]

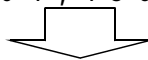
- ・地域によっては、必要な道路を建設しつつ、道路財源を使うため、ほとんど不要な道路建設の計画をつくって、人家などの土地買い上げに多額の支出をしているところもある。

[2005.10.03 日本経済新聞(社説)]

○道路整備のこれまでの実績と現状

<これまでの実績(H2→H17)>

- ・高規格幹線道路 4,862km→8,836km(81.7%増)
- ・一般道路改良済延長[改良率] 51万7千km[46.6%]→68万8千km[58.3%](33.1%増)
- ・歩道等設置済道路延長 104,486km→155,786km(49.1%増)



<現 状>

- ・年間渋滞損失額 約12兆円
- ・開かずの踏切等緊急に対応が必要な踏切 約1,400箇所
- ・規格の高い道路までの30分アクセスカバー率 80%以下が13県
- ・学童通行量の多い通学路(100人/日以上)の歩道等の整備率
一般国道：約80%、都道府県道：約60%、市町村道：約35%

2) 道路整備の必要性の具体論

今後の道路整備の必要性については、メリハリを付けて、将来ビジョンを明示し、国民にその内容をわかりやすく説明し、国民的なコンセンサスを得るべく幅広く具体的に議論することが必要。

○道路整備の中期ビジョン

- ・安全・安心の確保、交通の円滑化、都市と地域の活性化等の道路を巡る様々な課題への対応にあたり、道路行政が進めるべき施策を国民に対して明らかにし、その重要性に関する認識を共有することが不可欠。
- ・このため、中期的（概ね10年間）な整備目標とその達成に必要な事業量等を地域毎に示す「道路整備の中期ビジョン（案）」を国土交通省がH18年6月に公表。
- ・今後、道路整備の必要性の議論の参考。

3) 今後の道路整備の重点

地域の活性化など地域毎に見た視点から必要な道路整備に加え、国際競争力の強化や災害発生時など有事への対応といった国家的見地から必要な道路整備を、重点的に進めることが必要。

- これまでの道路整備を重点化していくことに加え、新たな視点として本P Tで出された意見は以下のとおり。
 - ・道路は国家戦略がベースとなっている。例えば、国際競争力の確保、観光振興、国防の観点など国家戦略的な視点で考えることも必要。
 - ・経済効果も考えれば、高速道路を値下げすべき。
 - ・高齢化社会に対応したユニバーサルデザインの思想に基づき、バリアフリー化を含む高齢者・障害者等の安全・安心の確保が必要。
 - ・救急医療体制を支援する高速道路ネットワーク整備や、その有効活用を図る高速道路の緊急出入口の整備が必要。
 - ・更新需要の増大への対応は急務。早急に高齢化した施設を一斉に点検して、地方の道路を中心に、維持更新の先行的な投資・助成をすべき。
 - ・公平な競争条件の下での地域間競争のためには、地域の「自立」のための最も基本的な基盤である道路の集中整備が必要。そのためには、確実に地方の道路整備に充てられる新たな制度の創設が必要。
 - ・世界に誇れる風格ある都市にするため、道路を再構築し、都市再生・改造、まちの顔である駅周辺の再生・リニューアルなどまちづくりとの連携が必要。
 - ・バス・トラックをはじめとした低公害車、低燃費車の購入支援、エコドライブの推進支援を実施すべき。
 - ・渋滞解消や物流の効率化をソフト分野も含めて重点的に進めるべき。
- 等

4) 効果的・効率的な事業実施

厳格な事業評価を徹底するとともに、地域の特徴とニーズ等に合わせた規格・構造の見直しなどにより、一層のコスト縮減を図るなど、効果的・効率的に事業を進めることが必要。

○ 道路施策の進め方

コストダウンとスピードアップ

- ・ 調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト縮減に努める。
- ・ 各個別事業の供用目標をできるだけ明示し、早期供用を目指した時間管理に努める。
- ・ 地域の特徴とニーズに合わせ、規格・構造に創意工夫を凝らす。

事業評価の徹底

- ・ 各個別事業の投資判断に当たっては、厳格な事業評価を徹底することとし、より多様な便益要素を評価対象に取り入れ、的確な分析と説明に努める。

(道路整備の中期ビジョン(案)国土交通省資料)

5) 増大する維持更新需要への的確な対応

今後は、急速に道路ストックが高齢化し、更新需要の増大が見込まれることから、「荒廃するアメリカ」の教訓を踏まえた対応が必要。

○ 更新需要の増大

- ・ 橋梁など高度経済成長期に作られた多くの道路ストックが、今後急速に高齢化。建設後50年以上の橋梁数(一般道路)

現状：約8,900橋→10年後：約28,400橋(約3倍)

→20年後：約66,300橋(約7倍)

○ 荒廃するアメリカ

- ・ 道路歳出を削減した結果、アメリカは70～80年代に落橋や橋の通行止めが頻発し、“荒廃するアメリカ”と言われた。
- ・ その教訓から、必要な財源を確保し、予防的安全対策を継続的に実施。
- ・ 2004年から始まった新たな6ヵ年計画(SAFETEA-LU)において、更に予算を拡大。

< 米国6ヵ年計画の推移 >

[1987～]	→	[1992～]	→	[1998～]	→	[2004～]
876億ドル		1,553億ドル		2,178億ドル		2,864億ドル
		(対前計画+41%)		(対前計画+40%)		(対前計画+31%)

2. 地方の道路整備にかかる投資と負担のあり方

1) 地方財政システムの検証

地方の交付税などを含め、地方財政全体の仕組みを明らかにしつつ、地方の道路整備にかかる財源の実態を明らかにすることが必要。

- 地方の道路整備の中心である単独事業は経年的に見れば大幅に削減。

[地方単独事業費（実績）] H 1 6 は道路局による推計値

H 1 0 4.7兆円 → H 1 6 2.8兆円（4割減）

- しかも、単年度で見れば、地方財政計画上の投資的経費は、決算ベースでは、他の行政需要を踏まえ、その一部が人件費、一般単独経常経費に充てられている。

[地方財政計画上の投資的経費の状況（単独）]

H 1 0 計画額 19.2兆円 決算額 15.5兆円（対計画▲3.7兆円）

H 1 6 計画額 13.5兆円 決算額 8.5兆円（対計画▲5.0兆円）

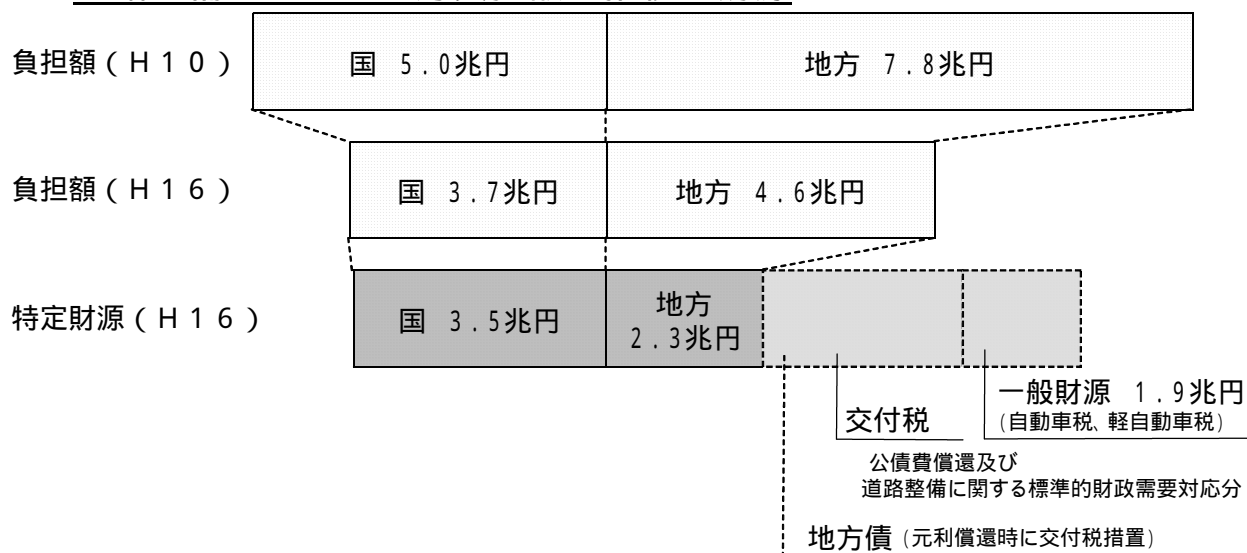
- 地方負担額に対する地方の道路特定財源の割合は約4～5割程度と整理されているが、

- ・ 道路整備に関する標準的な財政需要への対応として、又地方債の元利償還財源として、国から地方交付税が措置されていること
 - ・ 一般財源ではあるが、同様に自動車利用者に負担を求めている税として自動車税、軽自動車税（2税で約1.9兆円）が措置されていること
- などを踏まれば、道路に係る財源が適切に配分されているか詳細な検討が必要。

[道路の補助事業における起債措置の例]（通常事業の場合）

地方負担分45%まで起債可能（うち50%を元利償還時に交付税措置）

○ 道路整備における地方負担額の推移と財源



2) 地方の道路特定財源の用途

道路の譲与税は、基本的に道路延長と道路面積で配分されるため、道路整備のニーズと配分額にミスマッチが生じる場合がある。

このため、必要な道路整備に確実に予算が充てられるよう、地方道路整備臨時交付金など既存制度の抜本的な見直しと併せて、地方の道路整備をメリハリを付けて着実に推進する新たな制度の創設を検討することが必要。

- 地方の道路特定財源は、単独事業、直轄事業負担金、補助事業の地方負担などに充てられている。
- 道路整備を精力的に進めている自治体がある一方で、総務省によれば、11自治体で、過去の起債の償還費を加えても、地方の道路特定財源を道路整備だけでは使い切れず、道路整備以外に充てている。
- 地方の特定財源一覧

税目	財源の帰属先		H18年度収入 (億円)	配分方法
	都道府県	市町村		
地方税	軽油引取税	○	10,620	・都道府県：収入額 ・都道府県から指定市への配分は道路面積
	自動車取得税	○	4,742	・都道府県分：収入額 ・都道府県から指定市・市町村への配分は道路延長と道路面積
地方譲与税	地方道路譲与税	○	3,110	道路延長と道路面積
	石油ガス譲与税	○	142	道路延長と道路面積
	自動車重量譲与税	○	3,707	道路延長と道路面積

○ 地方の自動車関係の一般財源

税目	財源の帰属先		H18年度収入 (億円)	配分方法
	都道府県	市町村		
地方税	自動車税	○	17,659	
地方税	軽自動車税	○	1,573	

- 新直轄（直轄による高速国道の整備）の地方負担については、90%を起債で措置されており、そのうち、半分は交付税で措置。（平成15年度に地方に900億円程度を税源移譲。うち、新直轄の導入に伴い都道府県に450億円程度、残りは市町村に450億円程度を移譲。）

地方 2.5 / 10

< 整備費 >

国 7.5 / 10

地方債 90%

... 交付税措置

（総務省ヒアリング資料より）

- < 課題 >
- ・ 交付税措置していない部分は、譲与税で適切に配分されるよう工夫が必要。
 - ・ 新直轄の整備に必要な時期に、適切に交付税が措置されるよう工夫が必要。

3. 道路関係税制のあり方

道路、自動車に関係する税金としては、納税者の視点に立てば、道路特定財源として6税、自動車税、軽自動車税、消費税を合わせて9税となる。これらの税については、生い立ち、これまでの経緯、諸外国の状況等を踏まえ、取得・保有・走行段階の課税のバランス、暫定税率の扱いなど税体系全般を総合的に検討することが必要。

○自動車関係諸税の概要

税 目		使 途	税 率		税 収 額 [億円] (平成18年度予算)
			本 法	暫 定<期 間>	
車 体 課 税	自動車取得税 (都道府県税)	地方の道路特定財源 1.都道府県 3割 2.市町村 7割	全車 3%	<昭和49/4～平成20/3> 自家用(除軽) 5% 営業用・軽 3%	4,742
	自動車重量税 (国 税)	1.国の一般財源 2/3 (うち77.5%は道路財源) 2.市町村の道路特定財源 1/3	例)自家用乗用車 2,500円/0.5t・年 標準的1800ccの乗用車 (登録時) 22,500円	<昭和51/5～平成20/4> 6,300円/0.5t・年 標準的1800ccの乗用車 (登録時) 56,700円	11,055 特定財源 国 ... 5,712 地方 ... 3,685 一般財源(国) ... 1,658
	自動車税 (都道府県税)	都道府県の一般財源	例)自家用乗用車 1,800cc=39,500円/年	なし	17,659
	軽自動車税 (市町村税)	市町村の一般財源	例)自家用軽乗用車 7,200円/年	なし	1,573
燃 料 課 税	揮発油税 <ガソリン>(国 税)	国の道路特定財源	24. 3円/l	<平成5/12～平成20/3> 48. 6円/l	28,953
	地方道路税 <ガソリン>(国 税)	地方の道路特定財源	4. 4円/l	<平成5/12～平成20/3> 5. 2円/l	3,098
	軽油取引税 <軽 油>(都道府県 税)	都道府県の道路特定財源	15. 0円/l	<平成5/12～平成20/3> 32. 1円/l	10,620
	石油ガス税 <LPガス>(国 税)	国・地方の道路特定財源 1.国 5割 2.都道府県、指定都市 5割	17. 5円/kg	なし	280
消 費 税 (国 税)		国、地方の一般財源	5%	なし	13,612 8,145(車体分) 5,467(燃料分)

*自動車関係諸税の消費税収は自工会推定

自動車関係諸税総税収 91, 592億円

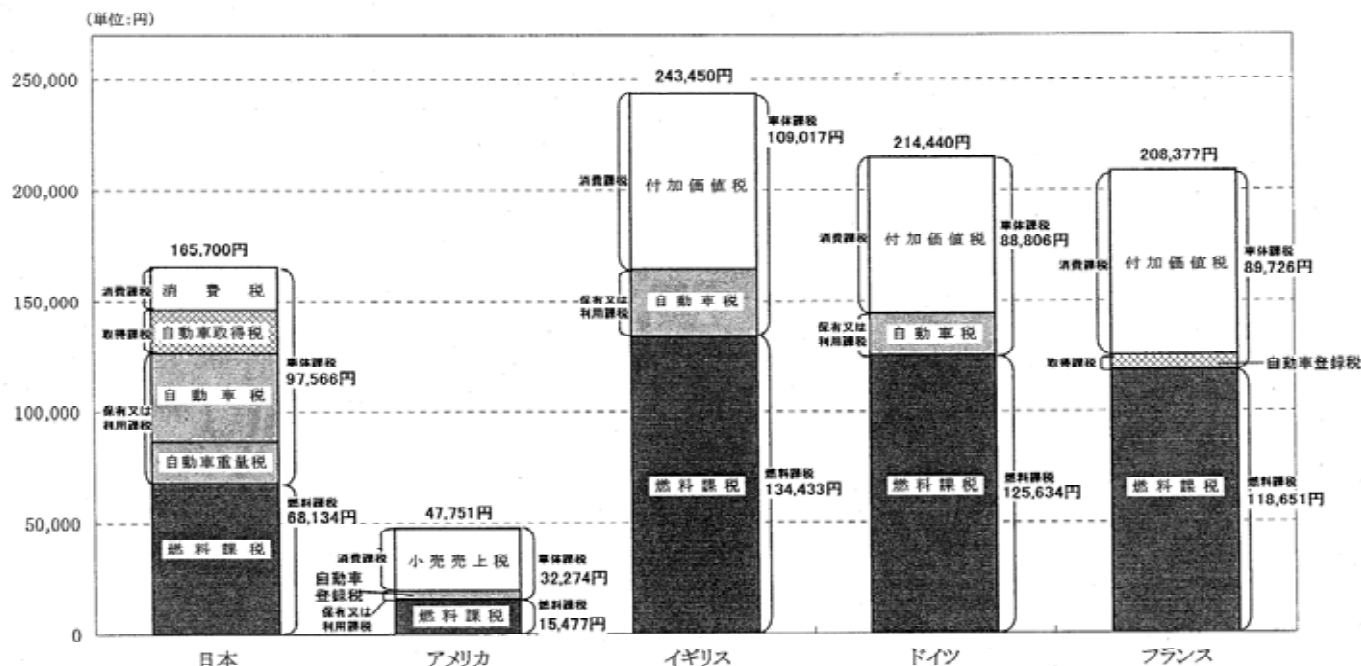
うち道路特定財源税収 58, 748億円(64%)

((社)日本自動車工業会ヒアリング資料より)

[本PTでの意見概要]

- ・自動車には多段階にわたり、9種類もの税金が課せられ、複雑かつ過重な負担となっており、簡素化を図るべき。
- ・諸外国に比して取得税と保有税の比重が重すぎる。
- ・狂乱物価の際に導入した暫定税率がそのまま続いているのが現状。30年以上も続いて暫定というのはおかしく、本則にしていきたい。
- ・自動車重量税は日本にしか存在しない税制である。
- ・自動車重量税は、自動車価格とは比例しないため、一般財源化すると担税力の関係から不公平が生じる。

自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較(試算) (2000ccクラスの自家用乗用車の例)



- (注)
- 車両重量 約1.5トン、耐用年数 6年、年間ガソリン消費量 1,100ℓ、平成18年1月現在の税率
 車体価格(消費税等の税込み): 日本2,467,500円、アメリカ19,361ドル、イギリス15,807ポンド、ドイツ22,325ユーロ、フランス22,150ユーロ
 燃料価格(消費税等の税込み): 日本128.1円/ℓ、アメリカ0.73ドル/ℓ、イギリス0.92ポンド/ℓ、ドイツ1.299ユーロ/ℓ、フランス1.209ユーロ/ℓ
 為替レート: アメリカ1ドル=113円、イギリス1ポンド=201円、ドイツ・フランス1ユーロ=137円(2006年上半期に適用される基準外国為替相場及び裁定外国為替相場)
 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率によった。
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
 - 上記のほかに重量課税として、フランスにおいては車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。
 - 燃料課税には、消費税、小売売上税、付加価値税が含まれている。

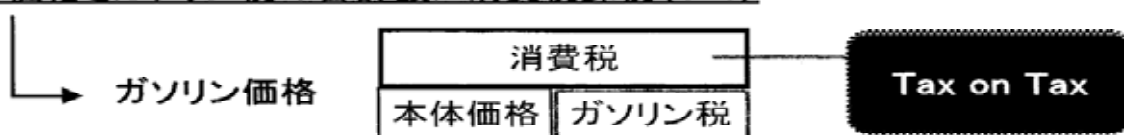
(財務省ヒアリング資料より)

これまでの経緯を踏まえれば、道路関係税制と消費税とは密接に関連しており、消費税との関連も踏まえた議論が必要。

[本 PT での意見概要等]

- ・ 消費税導入の際に、自動車・石油関係税のみ、道路特定財源だったので残された。一般財源化の議論にあたっては消費税体系との整合を図ることが必要。
- ・ 自動車関係税制については、消費税が課せられており、二重課税の問題がある。
- ・ 消費税はガソリン税等にタックス・オン・タックスされている。

② 本体価格とガソリン税の合計額に消費税課税(5%)



(石油連盟ヒアリング資料より)

自動車関係諸税については、一世帯当たりで見れば、2台以上の保有を余儀なくされている地方のユーザーが都市のユーザーの数倍も負担しているが、総額で見れば逆に都市部が多く負担していることになる。地域毎の受益と負担のバランスをどのようにとるべきか検討が必要。

[市町村別普及状況 H17.3末(一世帯当たりの保有台数 上位3位・下位3位)]
((社)日本自動車工業会ヒアリング資料より)

(上位)	茨城県千代川村	3.929台	(下位)	東京都中野区	0.294台
	愛知県飛鳥村	2.890台		東京都豊島区	0.304台
	茨城県旭村	2.431台		鹿児島県十島村	0.321台

[市町村別普及状況 H17.3末(総保有台数 上位3位・下位3位)]
((財)自動車検査登録協力会、(社)全国軽自動車協会連合会資料より)

(上位)	東京都23区	189万台	(下位)	新潟県粟島浦村	121台
	神奈川県横浜市	112万台		島根県知夫村	195台
	愛知県名古屋市	98万台		和歌山県北山村	254台

[福島市の1世帯あたり道路特定財源負担額]((社)東北経済連合会ヒアリング資料より)
年間負担額：東京区部の3.2倍 家計に占める特定財源の負担率：同4.5倍

(参考) 諸外国における状況

- 道路特定財源は、自動車関係もしくは石油関係の税を対象として、アメリカ、ドイツにも存在している。ドイツにおいては、特定財源である鉱油税の一部が旧国鉄債務の償還等に用いられたという経緯があるが、あくまで一般財源部分の増税という形が取られている。また、ドイツのアウトバーンは無料道路だったが、一部の大型車については1995年より有料化している。
- 近年、欧州諸国のガソリンに係る個別間接税は、一般財源部分については、順次引き上げられている

[欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移] (財務省ヒアリング資料より)

国名	個別間接税額		伸び率 (2005 / 1980)
	1980年末	2005年末	
イギリス	20.10円/L	94.67円/L	4.710
ドイツ	30.83円/L	89.67円/L	2.909
フランス	28.27円/L	80.72円/L	2.855
日本	53.8円/L	53.8円/L	1.000

- アメリカでは近年道路整備のための特定財源であるガソリン税を引き上げ
1959：4セント → 1983：9セント
→ 1990：14.1セント → 1993：18.4セント
(単位はガロン当たり)

4 .「一般財源化を図ることを前提」についての議論

1) 一般財源化を巡る意見、要望の状況

一般財源化については、「一般財源化反対、転用されるのであれば暫定税率を廃止すべき」、「温暖化対策に活用すべき」、「地方へ移譲すべき」、「使途を更に多様化すべき」など、各方面から様々な意見、要望があることを勘案し、検討することが必要。

○ 財政制度等審議会(H18 . 6 . 14 歳出・歳入一体改革に向けた基本的考え方について)(抜粋)

各歳出分野における中期的な歳出改革方策

5 . 公共事業

(3) 道路特定財源の見直し

特定財源制度については、当審議会は、「**財政の硬直化を排除する観点からは、原則として一般財源化を検討すべき**」とし、道路特定財源については、「**現行税負担水準を維持しつつ、基礎的財政収支の回復に資するよう一般財源として活用を図るべきである。**」との考えを示してきた。

政府においては、昨年末の「道路特定財源の見直しに関する基本方針」、及び「行政改革推進法」において、「現行税率水準は維持する。道路特定財源については、一般財源化を図ることを前提とし、納税者の理解を得つつ具体案を得る。」こと等を内容とする基本方針を示している。

従って、道路特定財源については、今後、平成 19 年度には大幅な余剰が見込まれる状況の中で、こうした基本方針に基づき、**基礎的財政収支の回復に資するよう一般財源化を図ることを前提とし、早急に検討を進め、見直しの具体化を図るべきである。**

○ J A F ・自工会・石油連盟等 (H18 . 5 特別要望書)(抜粋)

- 1 . 道路特定財源 (自動車重量税・ガソリン税等) は、受益者負担の考えから、道路整備へ充当されるものとして創設
- 2 . 道路特定財源の**一般財源化など不合理な使途の見直しは絶対反対**
- 3 . 道路整備以外へ**転用されるのであれば暫定税率を廃止すべき**

○ 環境調査会・地球環境委員会(H18 . 6 環境と経済と社会の統合に関する提言)(抜粋)

- 1 . 京都議定書の目標達成に向けた抜本的な対策の強化

(4) 道路特定財源などの特定財源・特会改革などの議論が進行中であり、既存のエネルギー課税を含めた歳出歳入面の一体改革が行われることになる。その際、**その税収の一部を温暖化対策にも充てることは納税者の理解も得られやすいことから、温暖化対策などについて十分な財源が確保されるよう適切な措置を求めていく必要がある。**

○ 全国知事会(H 1 8 . 5 . 2 9 地方の道路整備と道路特定財源に関する提言)(抜粋)
1 ~ 3 . (略)

4 . このような中、地方の道路整備費に占める道路特定財源の比率については約 4 割程度であり、**地方は毎年多くの一般財源を投入し、道路整備を行っている。**

5 . このため、道路特定財源の見直しにあたっては、地方の声や道路整備の実情に十分配慮し、地方が真に必要としている道路整備を遅らせることがないようにするとともに、道路特定財源については、**道路整備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など、地方公共団体における道路整備財源の充実に努めるよう提言する。**

(参考) 一般財源化反対の意見書採択地方自治体数 < H 1 8 . 3 . 3 1 時点 >
1 , 1 9 4 自治体 (全体の 6 4 %)

○ 本 P T での意見概要

- ・ 暫定税率を設けたときの約束をないがしろにはできない。原点はこの約束から出発しなければならない。
- ・ 道路特定財源について、多角的な観点から理解してもらえるようにすべき。一般の人に特定財源の仕組みを P R すべき。
- ・ 暫定税率を引き下げると C O 2 増のインセンティブに。暫定税率を本則として、環境税的にとらえることが必要ではないか。
- ・ 余剰はシーリングによりつくられる。シーリングによる余剰をもって、余っているので一般財源化というのはおかしい。
- ・ 国家戦略なしに一般財源化を結論づけるのは危険。国家として必要な社会資本を議論すべき。
- ・ 地方の道路整備は遅れている。特定財源は事業を推進するためにあり、目的を達成していない。財源が足りない分は、他の財源を考えればよい。転用なんてとんでもない。
- ・ 地方の道路財源が足りないというのは共通認識。地方の財源確保のために、国の道路特定財源の一部をシフトすべき。
- ・ 高速道路など国民経済上、生活上効果が最大になるように使用すべき。特定財源により高速道路の料金を値下げするというのも一案ではないか。
- ・ 使途拡大として、関係の近いところから遠いところまでであると思うが、環境面で重点的に使うべき。
- ・ 鉄道と道路の一層の連携による踏切立体化のスピードアップや、 L R T などの地方の公共交通の充実に特定財源を充てるべき。

等

2) 特定財源制度の意義と課題

道路特定財源制度は、受益者負担原則に立脚しており、公平で、効率的、かつ安定性のある適切な負担方式であるとの意見もある一方で、財政硬直化の要因となるとの意見もある。道路整備のニーズと財源のバランスをどのように評価すべきか検討が必要。

○道路特定財源制度について意見等

[日本交通政策研究会の考え方] (平成18年4月補足 道路特定財源のありかた)(抜粋)

- ・道路整備特別会計の財源となっている諸税は道路サービスの利用料金として擬似的な課金形態であり、その機能は資源配分の適正化をもたらすものである。道路特定財源制度は受益と負担の一致という受益者負担原則に立脚しており、公平で、効率的、かつ安定性のある適切な負担方式である。

岡野行秀東京大学名誉教授、藤井弥太郎慶應義塾大学名誉教授ほか有識者によりとりまとめられた提言書

[自工会等利用者団体の考え方]

- ・道路特定財源は受益と負担の観点から道路整備のために自動車ユーザーに負担求めているもの。(自工会)
- ・道路特定財源は道路使用という受益に対応して、自動車ユーザーが負担。受益と負担の関係が成立しており、公平性が確保されている。(石油連盟)

[金本良嗣教授の考え方 (東京大学公共政策大学院・大学院経済学研究科)] (平成18年5月11日 第2回PT) (抜粋)

- ・特定財源制度は合理的な制度である。
- ・受益と負担の関係を明確にすることが重要であり、ファーストベストの税体系としては、以下のようにすべき。

道路サービスの対価	: 道路財源
他の道路利用者への外部費用 (混雑、事故等)	: 道路財源
道路利用者以外への外部費用	: 一般財源

[財政学 (東京大学大学院経済学研究科・経済学部教授 神野直彦著)] (抜粋)

- ・日本のガソリン税のように、道路財源と結びつけた特定財源は、ノン・アフェクタシオンの原則 に反する。収入と支出の充当関係を、ひとたび形成してしまうと、特定収入がある限り、特定支出を計上しなければならない。
- ・例えば、全国的に道路の整備が完了したとしても、ガソリン税の収入がある限り、道路をつくり続けなければならない。つまり、収入と支出との充当関係の形成によって、議会の決定権限を奪ってしまう結果に陥るのである。

ノン・アフェクタシオンの原則... 特定の収入と特定の支出を結びつけてはならないという原則

[財政制度等審議会の考え方](平成14年11月20日 平成15年度予算の編成等に関する建議)(抜粋)

- ・ 特定財源制度については、(中略)一般に緊要性の高い分野に比較的安定的な財政資金を確保するという機能を有する一方で、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招くおそれがある。

3) 納税者である自動車ユーザー等の理解の現状

「一般財源化を図ることを前提」とした議論について、一般財源化の内容・範囲・時期など多くの選択肢があるが、いずれにしてもいかに納税者の理解を得ていくかが重要。

[自動車ユーザー等の理解の現状]

- ・ 自動車ユーザーに対するアンケート
(JAF・自動車税制改革フォーラム「道路整備と自動車の税金に関するアンケート 2006」より)
道路特定財源の一般財源化について 反対 81.9%
- ・ 約827万人の自動車ユーザーから「一般財源化反対」「道路整備以外に使うのであれば暫定税率の引き下げや廃止をすべき」との署名

(参考) 一般政府総固定資本形成 (I g) / G D P比を用いた公共投資規模の国際比較
(I g : Investment by government 一般政府総固定資本形成)

I g / G D P比を用いた公共投資規模の比較は、ストック整備水準や国土・地形条件、予算制度・整備主体等の違いを考慮していないため、形式的なものとなっている。日本の公共投資額の多寡を判断する指標として使うのであれば、実質的な比較とするための指標の工夫が必要。

- G D Pに対する一般政府 I g の割合は急速に低下。現在の水準は既に主要先進国並み。

	(平成8年)		(平成18年)
日 本	: 6.3%	→	3.3% (▲3.0)
フランス	: 3.2%	→	3.2% (±0)
イギリス	: 1.6%	→	2.4% (+0.8)

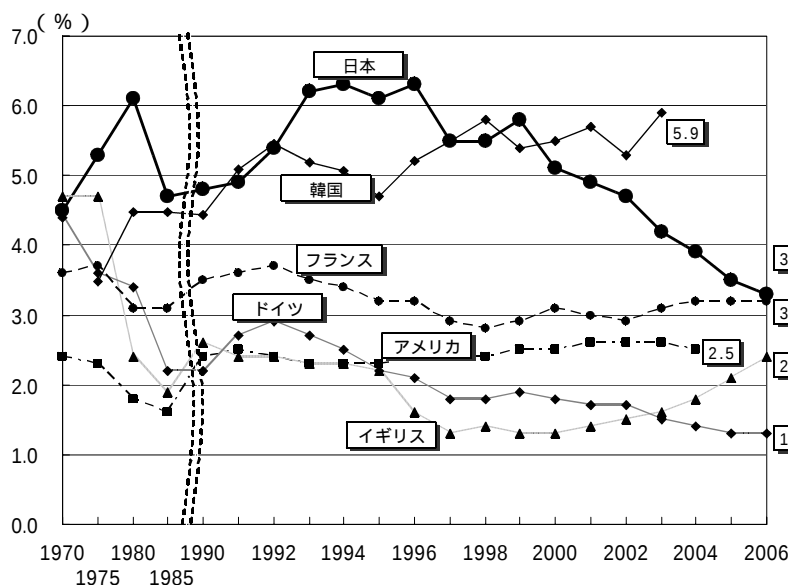
- 防災投資や地形条件によるコスト増を勘案すれば、更に約1%低下。

平成18年度 3.3% → 2.3% (▲約1%)

防災関係投資による影響 ▲約0.54%
 工事コスト増による影響 ▲約0.42%と試算
 平成17年度ベース

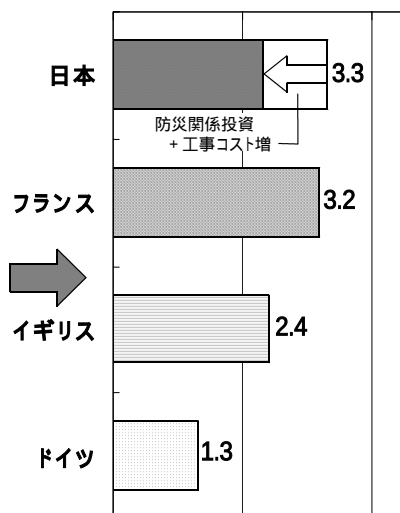
- 国土の特殊性などが公共投資規模に与える影響や公共施設のストックの状況、財政状況や予算制度、維持管理費等を考慮した指標の工夫が必要。

○ 一般政府総固定資本形成の対GDP比 (ig / GDP)



○ 各国ig比の比較(H18)

0.0 2.0 4.0 (%)



日本 : 1970～2004年は実績 (1970～2003年はOECD National Account、2004年は国民経済計算確報による)
2005、2006年は推計 (内閣府資料及び政府経済見通しより推計 (年度ベース))
主要先進国 : 1970～2004年は実績 (OECD National Accountより)、2005、2006年はEU経済金融常任理事会推計

(国土交通省資料より)