

3. 道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日の「道路特定財源の一般財源化等について」（政府・与党合意）においては、道路関連支出の無駄の排除、道路特定財源制度の廃止、地域の基盤整備等を盛り込んだところ。

これに基づき、平成21年度予算においては、具体的に、以下のように措置。

- 道路関連支出の無駄の排除については、広報広聴費の半減や委託調査費の3割減など、徹底してコストを縮減、無駄を排除。
- 道路特定財源制度を廃止し、揮発油税等をすべて一般財源化。
- 揮発油税の1/4が特別会計に直入され、自動的に道路に使われる地方道路整備臨時交付金を廃止。
- 地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地方の実情に応じて、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業にも使える9,400億円の地域活力基盤創造交付金を創設（一般会計に計上）。
- 20年度創設した無利子貸付制度を継続（1,000億円）。
- 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化のため、20年度末までに承継予定の総額2.5兆円の債務を償還（2,045億円）。

道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日
政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 道路関連支出の無駄の排除

道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。

2. 道路特定財源制度の廃止

平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

3. 新たな中期計画

道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」（アウトカム目標）へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。

4. 地域の基盤整備

地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金（仮称）」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。

また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。

5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点からの高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。

なお、都市高速については、「生活対策」（平成20年10月30日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定）における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。

6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。

7. 平成20年度予算における措置

平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正も必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるよう、法的措置を講ずることとする。

(附記)

地方交付税は予算編成過程で増額。