

(参考資料)

1 平成19年度道路整備予算概算要求財源内訳等

(1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

区 分	19年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
特 定 財 源	3,474,029	3,542,868	0.98
揮 発 油 税	2,889,898	2,957,336	0.98
収 入 額	2,895,300	2,895,300	1.00
決算調整額	△5,402	62,036	—
石 油 ガ ス 税	12,931	14,332	0.90
収 入 額	13,700	14,000	0.98
決算調整額	△769	332	—
自動車重量税※	571,200	571,200	1.00
貸付金償還金等	79,176	60,453	1.31
一 般 財 源	13,667	0	—
合 計	3,566,872	3,603,321	0.99

- <注> 1. 平成19年度道路整備関係国費には、道路整備特別会計国費のほか、P39備考8.に掲げた道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含む
2. 自動車重量税※は法令上特定財源とする規定はないが、運用上国分の約8割(77.5%)は特定財源として扱われている。
3. 貸付金償還金等は、道路開発資金貸付金償還金、雑収入等、道路整備特別会計の固有の収入である

(2) 地方費

(単位：百万円)

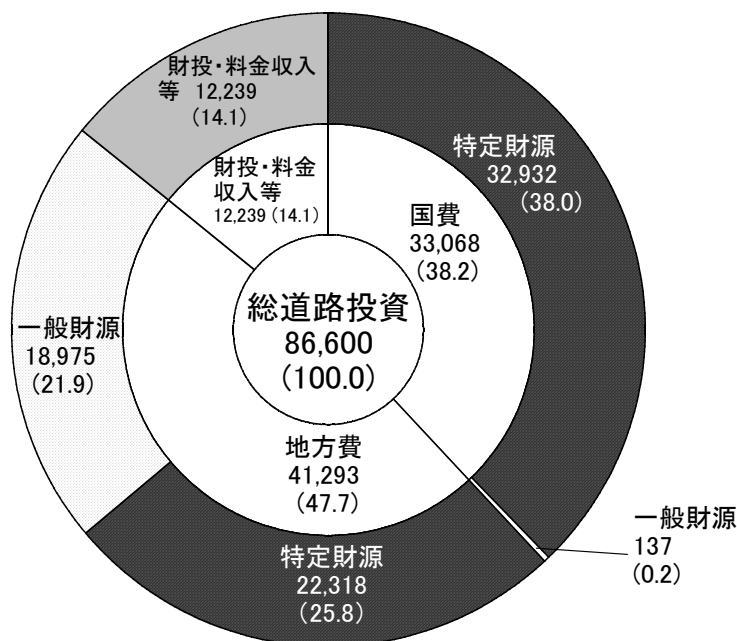
区 分		1 9 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍率 (A／B)
所 要 額	直 轄 事 業 負 担 金	694,556	601,853	1.15
	補 助 事 業 負 担 金 等	601,709	457,950	1.31
	地 方 道 路 交 付 金 事 業	584,305	595,035	0.98
	機 構 ・ 公 社 等 へ の 出 資 金 等	58,747	96,311	0.61
	地 方 単 独 事 業	2,190,000	2,380,000	0.92
	合 計	4,129,317	4,131,149	1.00
財 源 内 訳	特 定 財 源	2,231,800	2,232,100	1.00
	地 方 道 路 譲 与 税	309,800	311,000	1.00
	石 油 ガ ス 譲 与 税	13,700	14,200	0.96
	自 動 車 重 量 譲 与 税	368,500	370,700	0.99
	軽 油 引 取 税	1,051,400	1,062,000	0.99
	自 動 車 取 得 税	488,400	474,200	1.03
	一 般 財 源	1,897,517	1,899,049	1.00
	合 計	4,129,317	4,131,149	1.00

<注> 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

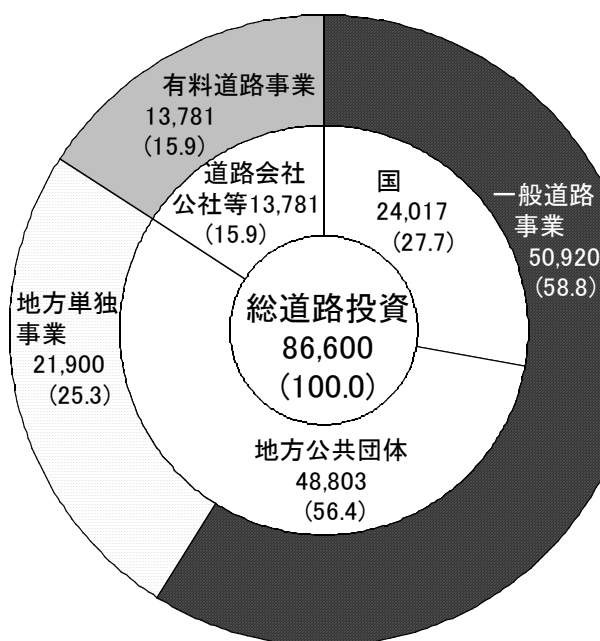
(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

(単位：億円)
() 内は構成比 (単位：%)

①財源構成



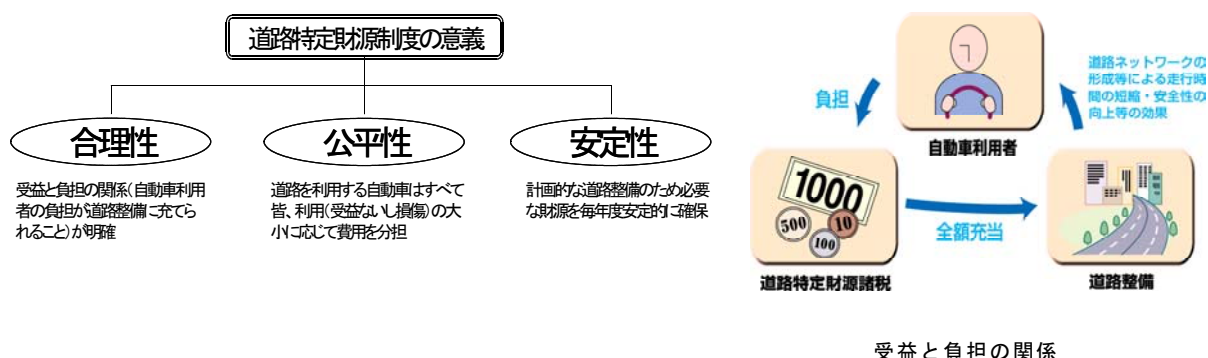
②事業別構成



- <注> 1. 総道路投資には、P39備考8.に掲げた道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない
 2. ①の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む
 3. ②の事業別構成において、外円は事業別、内円は事業主体別
 4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

(4) 道路特定財源制度等について

①道路特定財源制度は、受益者である自動車利用者が道路整備の費用を負担する制度であり、道路特定財源諸税は必要な道路整備費を賄うために創設、拡充されてきた税です。



②道路特定財源諸税は、現在下表の通りであり、燃料の消費、自動車の取得、保有に着目して自動車利用者に適正な税負担を求めているものです。

道路特定財源一覧

	燃料の消費	自動車の取得	自動車の保有
ガソリン車	ガソリン税 (揮発油税(国の財源) 地方道路税(地方の財源))	自動車取得税 (地方の財源)	自動車重量税 (国・地方の財源)
軽油車	軽油引取税(地方の財源)		
LPG車	石油ガス税 (国・地方の財源)		

道路特定財源の見直しに関する基本方針 (平成17年12月9日政府・与党)

道路特定財源は、長年にわたり、立ち遅れた我が国の道路の整備状況に鑑み、自動車利用者の負担により、緊急かつ計画的に道路を整備するための財源としての使命を担ってきた。

しかしながら、その後、道路の整備水準の向上する中、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制等により、平成19年度には特定財源税収が歳出を大幅に上回ることが見込まれるに至っている。このため、現時点において、改めて、今後、真に必要な道路整備のあり方について見極めるとともに、特定財源のあり方について、納税者の理解を得て、抜本的な見直しを行うことが喫緊の課題となっている。

その際、現下の危機的な財政事情に鑑みれば、見直しによって国の財政の悪化を招かないよう十分に配慮し、また、特定財源の使途のあり方について、納税者の理解の得られるよう、以下を基本方針として見直す。

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削減を行い、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。

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（抄）

（平成18年6月2日公布）

（道路整備特別会計等の見直し）

第二十条 略

2 略

3 特定の税の収入額（これに相当する額を含む。以下この項において同じ。）の全部又は一部を道路に関する費用の財源に充てる制度（以下この項において「特定財源制度」という。）については、国の財政状況の悪化をもたらさないよう十分に配慮しつつ、特定財源制度に係る税の収入額の使途の在り方について、納税者の理解を得られるよう、次の基本方針により、見直しを行うものとする。

一 道路の整備は、これに対する需要を踏まえ、その必要性を見極めつつ、計画的に進めるものとする。この場合において、道路の整備に係る歳出については、一層の重点化及び効率化を図るものとする。

二 特定財源制度に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に配慮し、平成十七年十二月における税率の水準を維持するものとする。

三 特定財源制度に係る税の収入額については、一般財源化を図ることを前提とし、平成十九年度以降の歳出及び歳入の在り方に関する検討と併せて、納税者の理解を得つつ、具体的な改正の案を作成するものとする。

4 略

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（抄）

（平成18年7月7日閣議決定）

道路特定財源について、同法※に基づき、一般財源化を図ることを前提に、早急に検討を進め、納税者の理解を得つつ、年内に具体案を取りまとめる。

※同法：行政改革推進法

(5) 道路整備の中期ビジョン(案)について

道路整備の中期的な目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理し、今後の道路特定財源の見直しの議論、及び真に必要な道路整備についての議論をより具体的に進めるためのたたき台として、平成18年6月1日に公表しました。

我が国の現状と道路整備の課題

- 1) アジアの急成長などグローバル競争激化の中での国際競争力の強化、急速に進展する少子・高齢化社会への対応及びCO₂排出量削減など地球環境問題への対応が喫緊の課題
- 2) 我が国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラである道路は、今後の修繕・更新需要の増大、年間損失額が約12兆円にも上る交通渋滞、年間で死者6,000人・死傷者110万人を上回る交通事故、地方部での隘路の存在及び沿道を含めた道路空間の再生など多くの課題

中期ビジョン(案)の考え方

上記の課題を踏まえ、以下の考え方を基本として中期ビジョン(案)を策定しています。

- 1) 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
- 2) 平成17年末に政府・与党でとりまとめられた「道路特定財源の見直しに関する基本方針」を踏まえ、真に必要な道路整備について議論が必要
- 3) このため、中期的な(概ね10年間の)整備目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理

今後実施すべき道路施策の概要

中期ビジョン(案)では、今後実施すべき道路施策の柱として以下に記載する施策を打ち出すとともに、各施策において中期的な整備目標を設定しています。

. 供用中道路の維持・修繕・更新	
・既存ストックの延命化 等	橋梁約14万橋(建設後50年に達する橋梁は約28,400橋)等
. 供用中道路の安全・安心の確保	
緊急輸送道路等の防震災対策	橋梁の耐震補強 約3,800橋 防災・防雪施設 約36,500箇所
交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築 等	事故多発箇所への対策 約20,000箇所 通学路の歩道整備 約23,000km
. 道路交通の円滑化	
・三大都市圏環状道路の整備	約600kmの整備
・交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの対策	約2,200箇所の緩和・解消
・開かずの踏切等の抜本対策 等	約600箇所の対策を実施
. 都市と地域の活性化	
国際競争力強化と国民生活を支える高速定時サービスの提供	三大都市圏環状に加え高規格幹線道路約3,300km等を整備
日常生活に必要な移動の確保	著しい隘路等を解消 約5,000km
美しい景観の保全・創造 等	無電柱化約5,700km
重複 . 環境の保全	
地球温暖化防止	CO ₂ 排出量約800万t 削減
沿道環境の保全	環状道路やバイパスの整備 約1,200km
重複 . 国際競争力強化	
拠点的空港・港湾へのアクセス向上	16の拠点的な空港・港湾を接続
国際物流基幹ネットワークの確保	国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間約560kmを解消 三大都市圏環状を含む基幹ネットワークを約5,200km整備

(6) その他

道 路 特 定 財 源 一 覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成19年度税込 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額	(暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	28,899 (28,953)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	(本則税率) 17.5 円/kg	129 (137)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (収入額の2/3は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から約8割(77.5%)相当額は道 路財源とされている)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	5,712
	計			34,740 (34,802)
地 方	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額の全額 (揮発油税と併課される) 58/100：都道府県及び指定市 42/100：市町村	(暫定税率) 5.2 円/ℓ (本則税率) 4.4 円/ℓ	3,098
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 ：都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照	137
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/3 ：市町村	自動車重量税を 参照	3,685
	軽油引取税 昭和31年創設	全額：都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	10,514
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10：都道府県及び指定市 7/10：市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,884
	計			22,318
合 計				57,058 (57,120)

- 注) 1. 税込は国土交通省推計による。なお、() 書きは、決算調整額(税込の平成17年度決算額と平成17年度予算額との差：揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である
2. 自動車重量税の税込は、収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)相当額である。
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)
4. 四捨五入の関係で、各係数の和が合計と一致しないところがある
5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成18年度税込は17,659億円、軽自動車税の平成18年度税込は1,573億円(いずれも平成18年度地方財政計画による)

道路特定財源関係諸税の税率の推移

道路整備五箇年計画	年 度	揮発油税 (国税) (円/リットル)	地方道路税 (全額地方へ譲与) (国税) (円/リットル)	軽油引取税 (地方税) (円/リットル)	石油ガス税 (1/2を地方へ譲与) (国税) (円/kg)	自動車取得税 (地方税) (%)	自動車重量税 (1/3を地方へ譲与) (国税) (円/0.5t年)
第1次 29～33年度 2,600億円	昭和29 30 31 32 33	(4月)13.0 (8月)11.0	(8月)2.0	(6月)6.0 (4月)8.0		(自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの)	
第2次 33～37年度 1兆円	34 35 36 37 38	(4月)14.8 (4月)19.2 (4月)22.1	(4月)3.5 (4月)4.0 (4月)4.4	(4月)10.4 (4月)12.5 (4月)15.0			
第3次 36～40年度 2兆1,000億円	39 40 41 42 43	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0	(2月)5.0 (1月)10.0	(7月)取得価額の3%	
第4次 39～43年度 4兆1,000億円	44 45 46 47 48				(1月)17.5		(12月)2,500
第5次 42～46年度 6兆6,000億円	49 50 51 52 53	(4月)29.2 (7月)36.5 ○(4月)	(4月)5.3 (7月)6.6 ○(4月)	(4月)19.5 (6月)24.3 ○(4月)		(4月)取得価額の5%	(5月)5,000
第6次 45～49年度 10兆3,500億円	54 55 56 57 58	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3		○(4月)	○(5月)
第7次 48～52年度 19兆5,000億円	59 60 61 62 63	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第8次 53～57年度 28兆5,000億円	平成元 2 3 4 5	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第9次 58～62年度 38兆2,000億円	6 7 8 9 10	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1		○(4月)	○(5月)
第10次 63～H4年度 53兆円	11 12 13 14 15	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第11次 H5～9年度 76兆円	16 17 18 19	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	注2 ○(5月)
第12次 H10～14年度 78兆円							
H15～19年度 38兆円*							

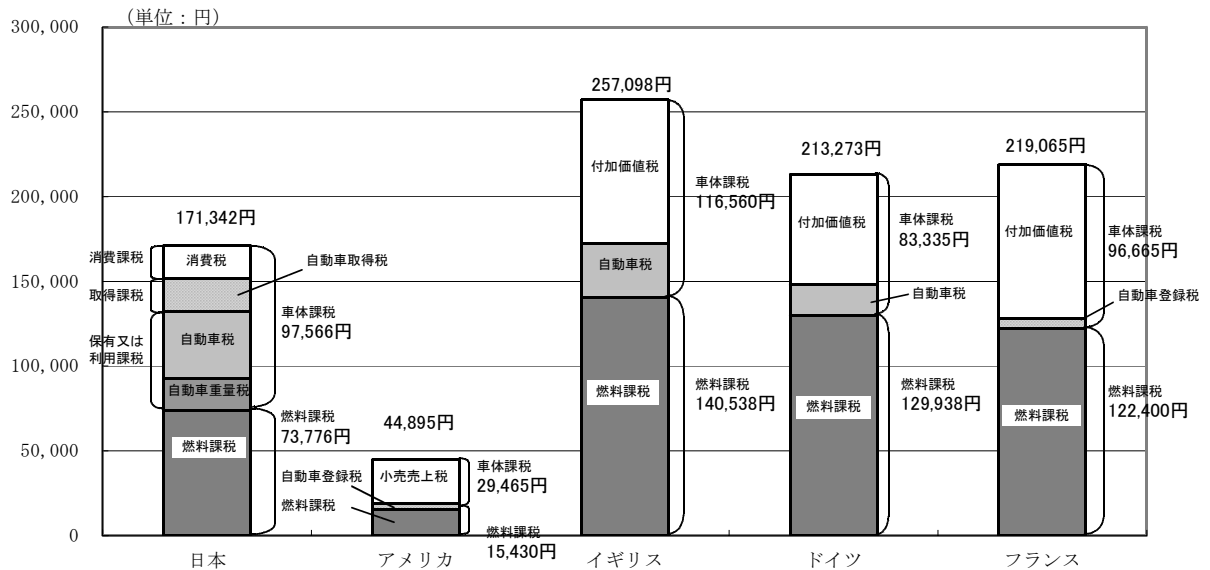
※地方単独事業を含まない額

注) 1. は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である

2. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4

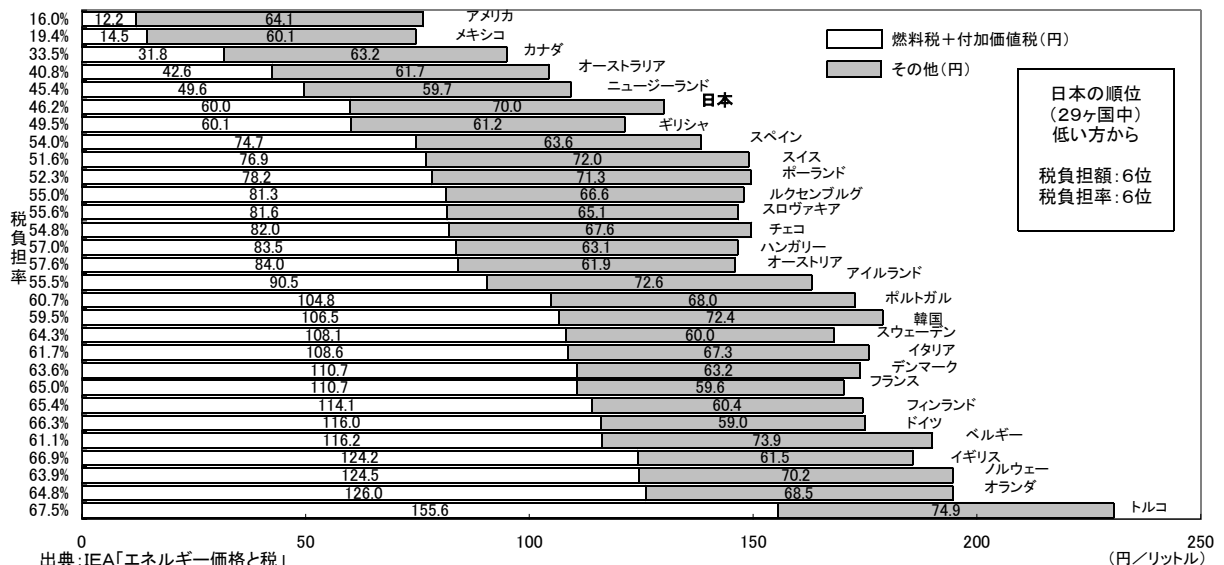
自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算） （2000ccクラスの自家用乗用車の例）

出典：政府税制調査会資料



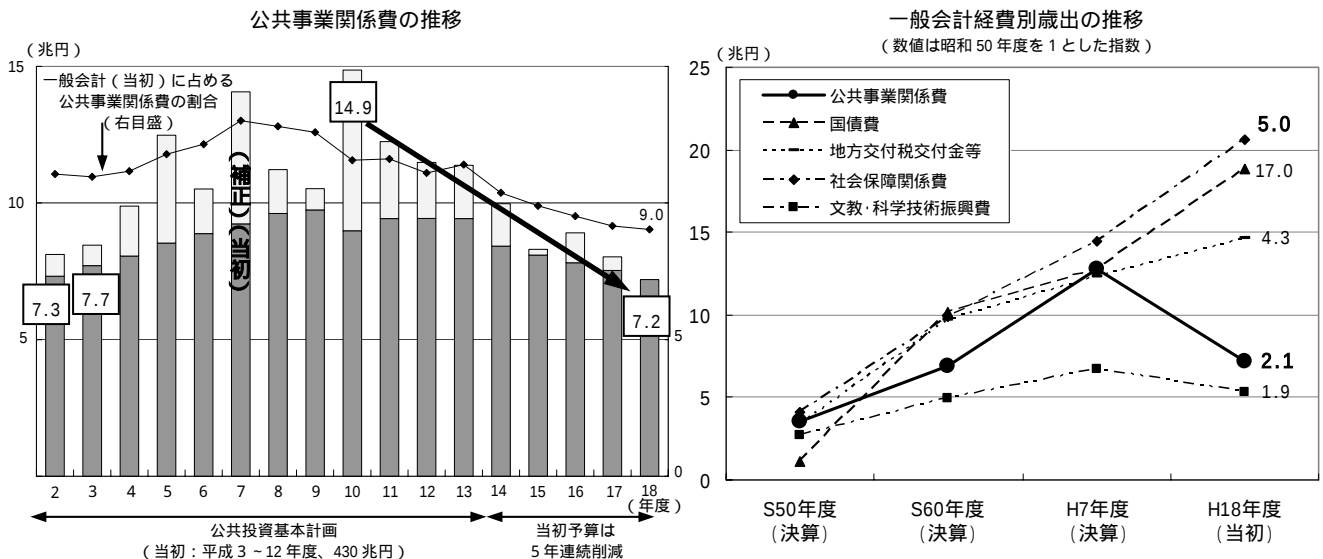
- (前提) 車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200L、平成17年1月現在の税率
 車体価格：日本2,467,500円、アメリカ17,782ドル、イギリス17,270ポンド、ドイツ20,980ユーロ、フランス24,600ユーロ
 燃料価格：日本118.5円/L、アメリカ62.8セント/L、イギリス80.9ペンス/L、ドイツ1.07ユーロ/L、フランス1.015ユーロ/L
 為替レート：アメリカ1ドル=109円、イギリス1ポンド=198円、ドイツ・フランス1ユーロ=135円
 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率によった。
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
- (注) 上記の他に重量課税として、フランスにおいて車軸税（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。

ガソリン価格と税負担の国際比較（2006年1月～3月）



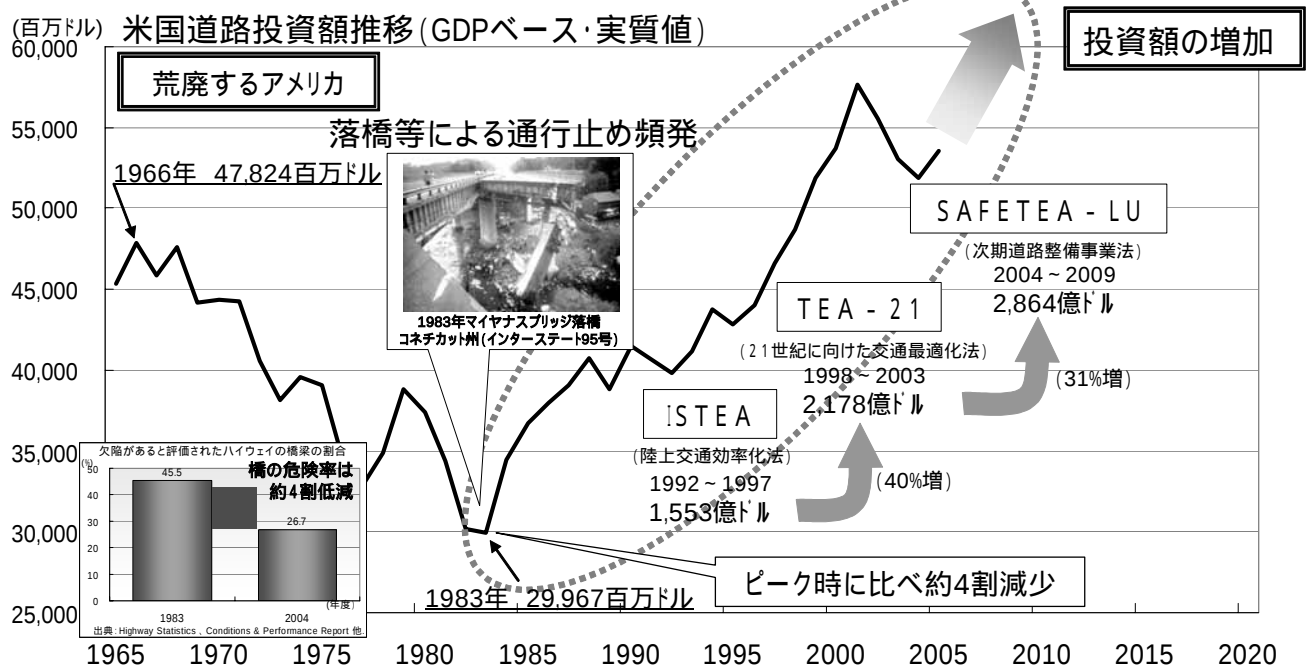
公共投資の水準

- 「改革と展望」に従い削減（平成 10 年度（補正後）から半減）
- 平成 18 年度は 7.2 兆円で景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を下回る状況（平成 2 年度と比較しても 1,000 億円程度下回っている）
- 他の経費と比べても一段と厳しい重点化
- 一般会計に占める割合も昭和 30 年度以降、最低の状況（平成 18 年度：9.0%）



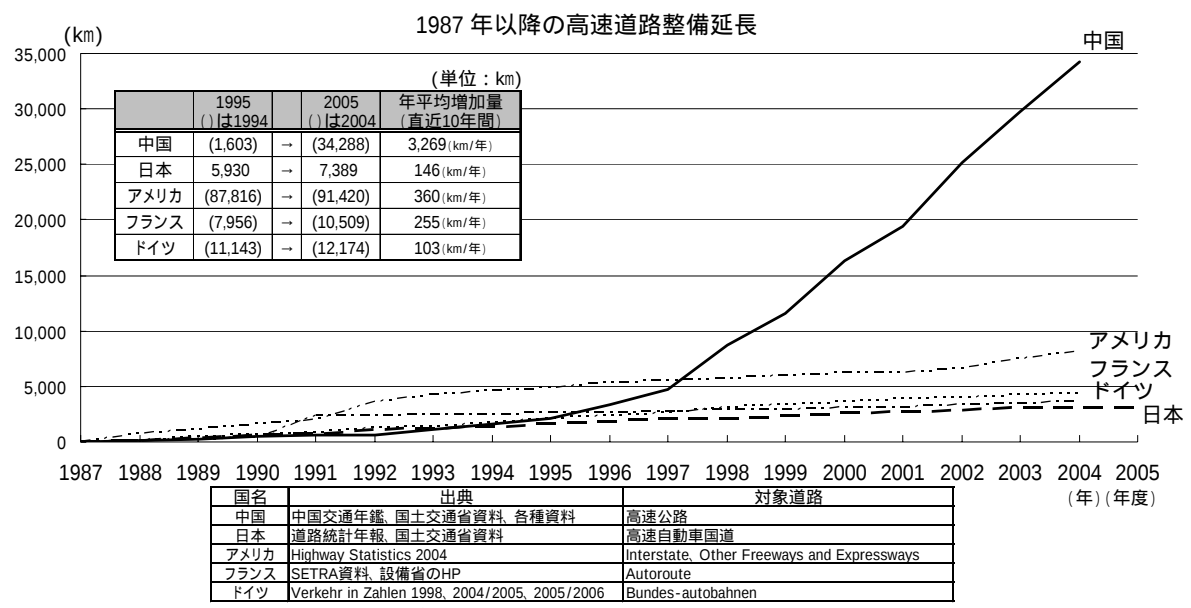
米国の道路投資額推移

- アメリカは 70～80 年代で「荒廃するアメリカ」と言われ、落橋や橋の通行止めが頻発し、その教訓から、予防的安全対策に投資し、橋の危険率も約 4 割低減（1983 年→2004 年）



諸外国における高速道路整備について

- 中国は、1988 年日本より 26 年遅れで初の高速道路が開通し、2004 年末現在 34,288km が供用（ここ 10 年間では、日本の約 22 倍のペース）
- 欧米諸国においても引き続き高速道路整備は着実に進展



「カーアイランド」九州の進展（東九州自動車道等の例）

- 地方の交通基盤整備の進展に伴い、企業立地が促進

< 主な自動車関連企業の進出 >

- 1975 年 日産自動車九州工場（苅田町）生産開始
- 1976 年 本田技研工業熊本製作所設立
- 1991 年 豊田合成九州設立
トヨタ紡織九州株式会社
（旧アラコ九州株式会社）設立
- 1992 年 日産自動車九州工場
第二工場生産開始
トヨタ自動車九州生産開始
- 1993 年 アイシン九州生産開始
- 2004 年 ダイハツ車体が大大分県中津市
に進出・生産開始
- 2004 年 トヨタ自動車九州宮田工場の増設着手

