

平成18年4月6日第16回基本政策部会

道路整備・管理の 財源制度の現状

1. 道路整備・管理の現状
2. 財源制度
3. 有料道路制度
4. 道路特定財源制度に関する動き

国土交通省道路局

1. 道路整備・管理の現状

近代国家において、国民生活の基盤となる道路については、その建設及び管理は行政主体である国・地方公共団体の責任に属し、租税等の一般財源を充当する公共事業として行われ、建設された道路は無料で一般交通の用に供されるべきものとされている。

しかしながら、我が国の道路は馬車交通の時代がなく、明治以降鉄道優先主義がとられたこともあり、その整備が著しく遅れており、限られた一般財源による公共事業費のみではとても増大する道路交通需要に対処することは出来なかった。

このような状況に鑑み、昭和27年に財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てる方式(有料道路制度)が認められることとなった。

また、昭和29年には道路特定財源制度が導入された。

道路特定財源制度

我が国の立ち遅れた道路を緊急かつ計画的に整備するため、道路整備の受益者である自動車利用者に課税し、その税収を道路整備の財源として充当する制度であり、昭和29年に揮発油税が道路整備の特定財源とされたことにはじまるもの。

有料道路制度

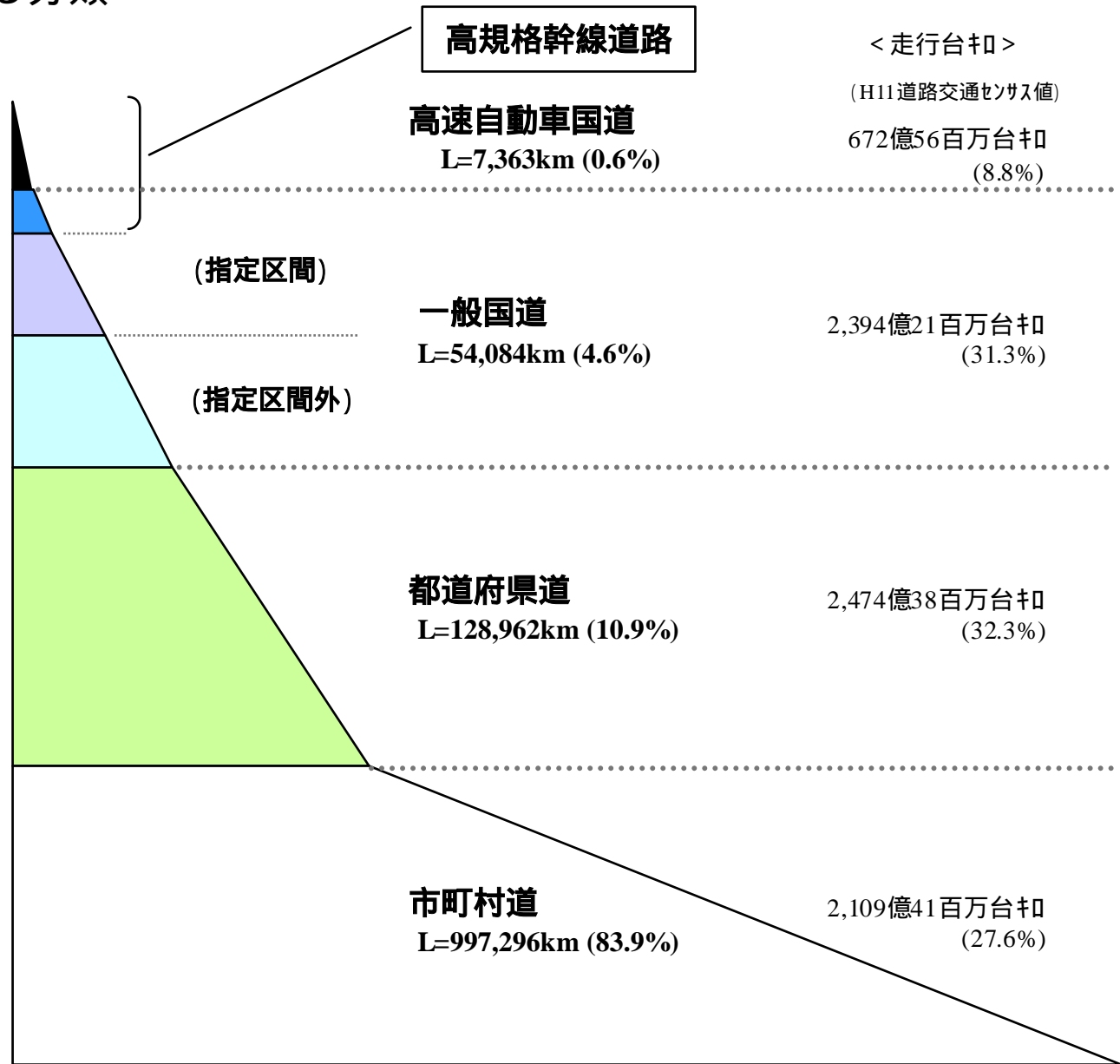
租税等の歳入では賅えない程の非常に多額の資金を要し、かつ早期に整備が必要な道路事業のため、昭和27年旧道路整備特別措置法が制定され、国又は地方公共団体が道路を整備するに当たり、財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるという方式が認められたことにはじまるもの。



1. 道路整備・管理の現状

道路の機能・役割による分類

高速自動車国道
高速自動車国道とは、自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの
一般国道
高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路で以下の条件の一つ以上に該当 国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を連絡 高速自動車国道又は 国道と以下の地域・施設を連絡 重要都市又は人口10万人以上の市、2以上の市、 特定重要港湾、重要な飛行場、国際観光上重要な地
都道府県道
地方的な幹線道路網を構成 市または人口5千人以上の町、重要港湾・地方港湾・漁港・飛行場、主要な停車場、 観光地を相互に連絡
市町村道
市町村の区域に存する道路



計
7,650億56百万台キロ 2



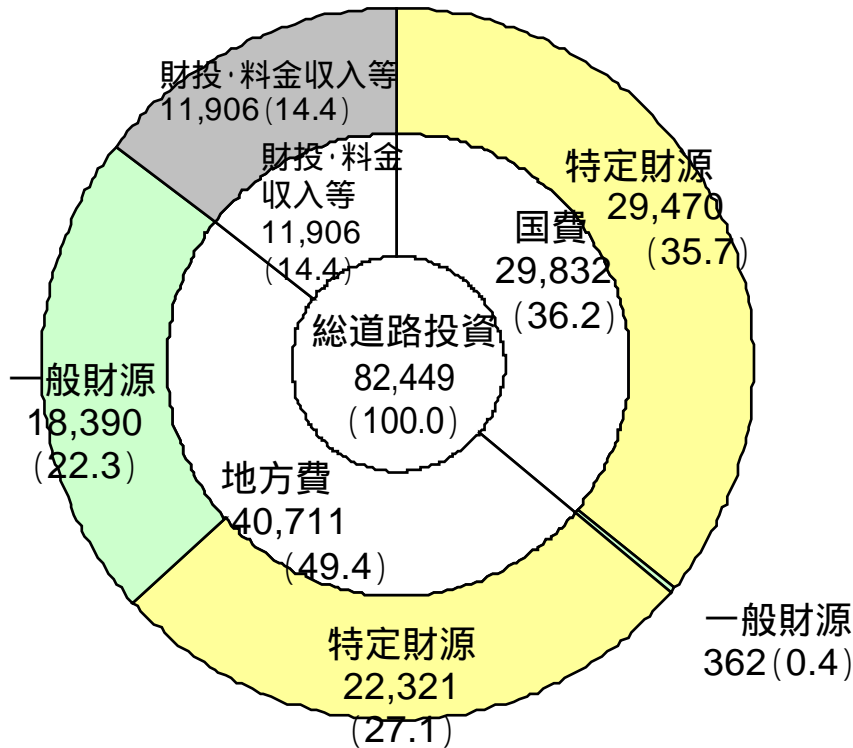
1. 道路整備・管理の現状

道路投資の財源構成及び事業別構成(平成18年度当初予算)

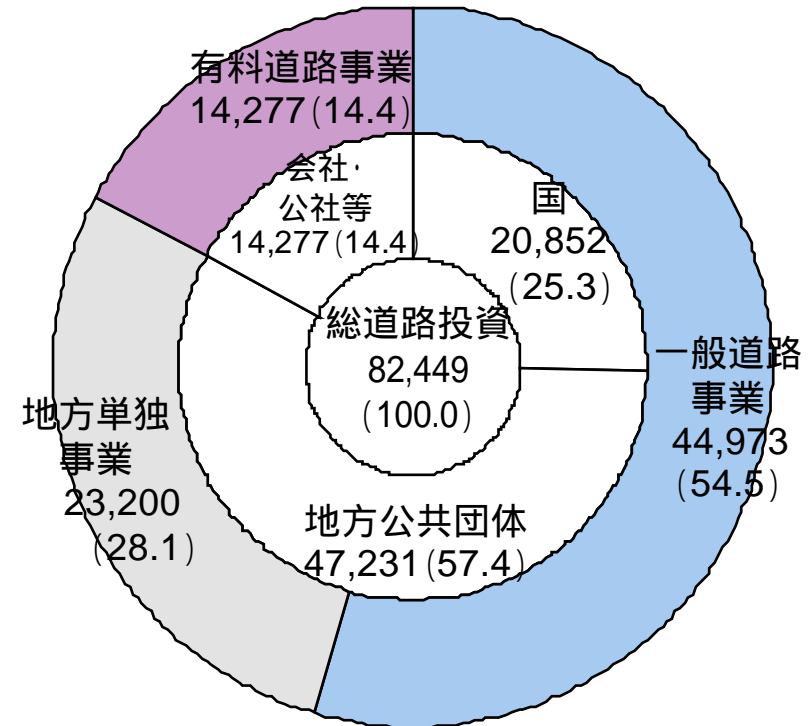
(単位:億円)

()内は構成比(単位:%)

財源構成



事業別構成



- 注1. の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む
- 注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
- 注3. 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

2. 財源制度

道路特定財源諸税一覧

道路特定財源は、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

道路特定財源諸税は、必要な道路整備費をまかなうために創設、拡充されてきた税であり、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負担を求めているもの

平成15年度以降の5年間の措置として、道路整備に充当するという約束で、本則税率の約2倍の税率を定め、自動車利用者に特別な負担を頂いている

	税目	道路整備充当分	税率	税収(平成18年度)	
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) 2倍 48.6円/ℓ	29,573億円	
			(本則税率) 24.3円/ℓ	(28,953億円)	
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)	[例:自家用乗用] (暫定税率) 2.5倍 6,300円/0.5t年 (本則税率)2,500円/0.5t年	5,712億円	
地方	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2	(本則税率) 17.5円/kg	143億円 (140億円)	
	計			35,429億円 (34,805億円)	
	地	軽油引取税 昭和31年創設	全額	(暫定税率) 2.1倍 32.1円/ℓ	10,620億円
				(本則税率) 15.0円/ℓ	
方	自動車取得税 昭和43年創設	全額	(暫定税率) 1.7倍 自家用は取得価額の5%	4,742億円	
			(本則税率) 取得価額の3%		
	地方譲与税	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	(暫定税率) 1.2倍 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,110億円
		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	自動車重量税を参照	3,707億円
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	石油ガス税を参照	142億円		
計				22,321億円	
合計				57,750億円 (57,126億円)	

注1: 税収は平成18年度当初予算及び平成18年度地方財政計画による。なお、()書きは、決算調整額(税収の平成16年度決算額と平成16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

注2: 自動車重量税の税収は、収入額の国分の約8割(77.5%)相当額である。平成18年度は、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、自動車従量制のうち472億円で、その一部を事後的に調整

注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)

注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

注5: 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成18年度税収は17,659億円、軽自動車税の平成18年度税収は1,573億円(いずれも平成18年度地方財政計画による)

2. 財源制度

道路特定財源諸税の税率の推移

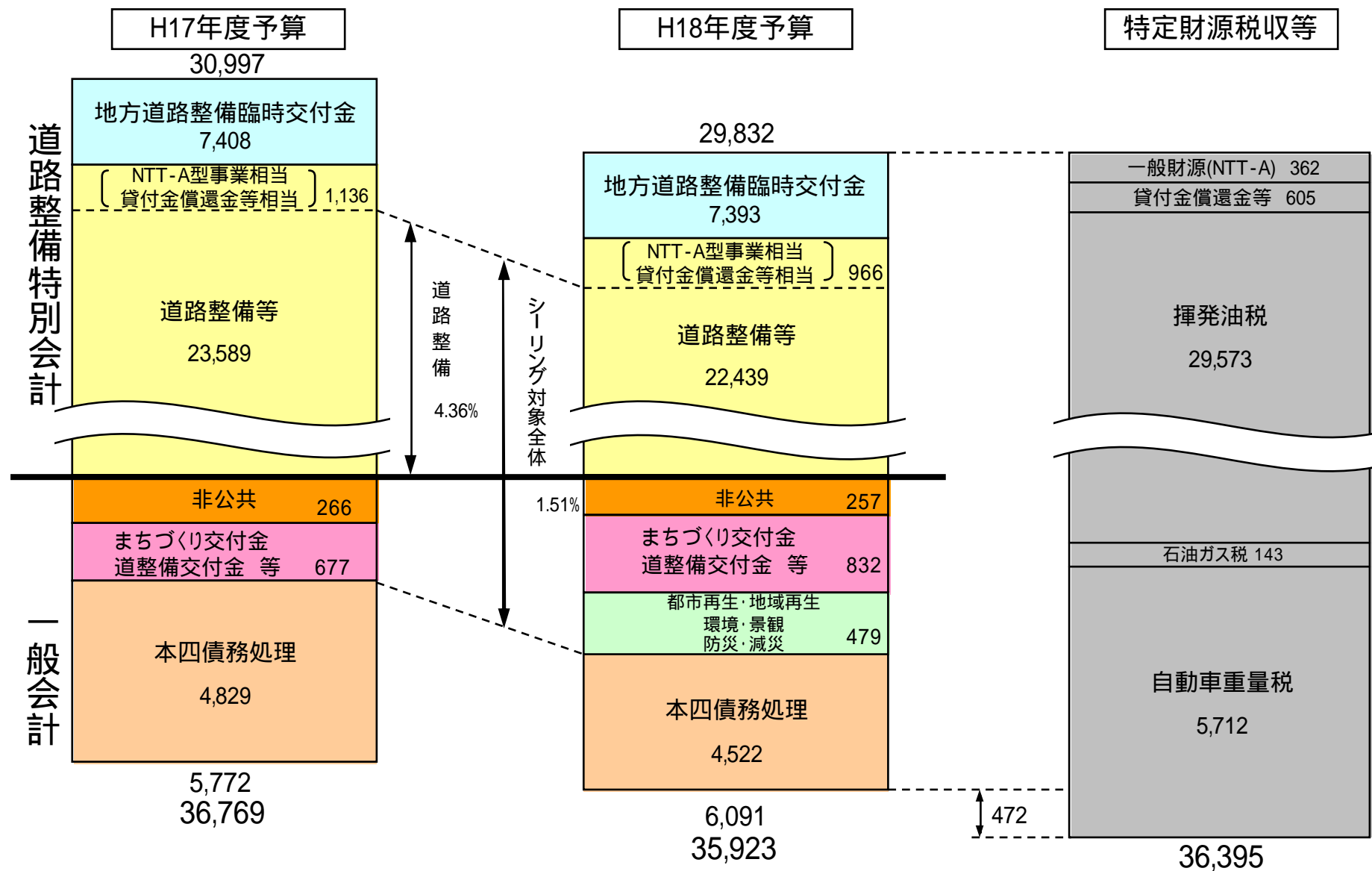
五箇年計画等	年度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税	五箇年計画等	年度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税
		円/㍓	円/㍓ (1/4) (1/4)	円/㍓	円/㍓	円/㍓	%			円/車重0.5t年	円/㍓	円/㍓ (1/4) (1/4)	円/㍓	円/㍓	%
第1次 29～33年度 2千6百億円	昭和29	13.0				〔自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの〕		第9次 58～62年度 38兆2千億円	昭和58	○	○	○		○	5月○
	30	11.0	2.0				59		○	○	○		○	5月○	
	31	↓	↓	6月 6.0			60		○	○	○		○	5月○	
	32	14.8	3.5	8.0			61		○	○	○		○	5月○	
	33	↓	↓	↓			62		○	○	○		○	5月○	
	34	19.2	↓	10.4			63		○	○	○		○	5月○	
	35	↓	↓	↓			平成1		○	○	○		○	5月○	
	36	22.1	4.0	12.5			2		○	○	○		○	5月○	
第2次 33～37年度 1兆円	37	↓	↓	↓		3	○	○	○		○	5月○			
	38	↓	↓	↓		4	○	○	○		○	5月○			
	39	24.3	4.4	15.0		5	○	○	○		○	5月○			
	40	↓	↓	↓		6	48.6	5.2	32.1		○	5月○			
第3次 36～40年度 2兆1千億円	41	↓	↓	↓	2月 5.0	〔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11次 H5～9年度 76兆円	7	↓	↓	↓		○	5月○
	42	↓	↓	↓	1月 10.0		8		↓	↓	↓		○	5月○	
	43	↓	↓	↓	7月 10.0		9		○	○	○		○	5月○	
	44	↓	↓	↓	1月 17.5		10		○	○	○		○	5月○	
第4次 39～43年度 4兆1千億円	45	↓	↓	↓			第12次 H10～14年度 78兆円	11	○	○	○		○	5月○	
	46	↓	↓	↓		12		○	○	○		○	5月○		
	47	↓	↓	↓		13		○	○	○		○	5月○		
	48	↓	↓	↓		14		○	○	○		○	5月○		
第5次 42～46年度 6兆6千億円	49	29.2	5.3			15	○	○	○		○	5月○			
	50	↓	↓	↓		16	○	○	○		○	5月○			
	51	36.5	6.6	19.5		17	○	○	○		○	5月○			
	52	↓	↓	↓		18	○	○	○		○	5月○			
第6次 45～49年度 10兆35百億円	53	○	○	○		19	○	○	○		○	5月○			
	54	45.6	8.2	24.3			H15～19年度 38兆円*	4月	○	○	○		○	5月○	
	55	↓	↓	↓		15		○	○	○		○	5月○		
	56	↓	↓	↓		16		○	○	○		○	5月○		
57	↓	↓	↓		17	○		○	○		○	5月○			
第7次 48～52年度 19兆5千億円	58	↓	↓	↓			H15～19年度 38兆円*	18	○	○	○		○	5月○	
	59	↓	↓	↓		19		○	○	○		○	5月○		
	60	↓	↓	↓				注3.	5月	○	○	○		○	5月○
	61	↓	↓	↓		15			○	○	○		○	5月○	
62	↓	↓	↓		16	○	○		○		○	5月○			
63	22.1	4.0	12.5		17	○	○		○		○	5月○			
第8次 53～57年度 28兆5千億円	64	45.6	8.2	24.3			注3.	18	○	○	○		○	5月○	
	65	↓	↓	↓		19		○	○	○		○	5月○		
	66	↓	↓	↓				注3.	5月	○	○	○		○	5月○
	67	↓	↓	↓		15			○	○	○		○	5月○	
68	↓	↓	↓		16	○	○		○		○	5月○			
69	↓	↓	↓		17	○	○		○		○	5月○			

* 地方単独事業を含まない額。
 (注)1. 48.6 は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率であり、暫定税率の適用期限は平成19年度末（自動車重量税については平成20年4月末）。
 2. ○ は暫定税率の延長が行われた年である。
 3. 自動車重量税の地方への課与割合は、平成14年度まで1/4、15年度以降1/3。

2. 財源制度

平成18年度道路関係予算

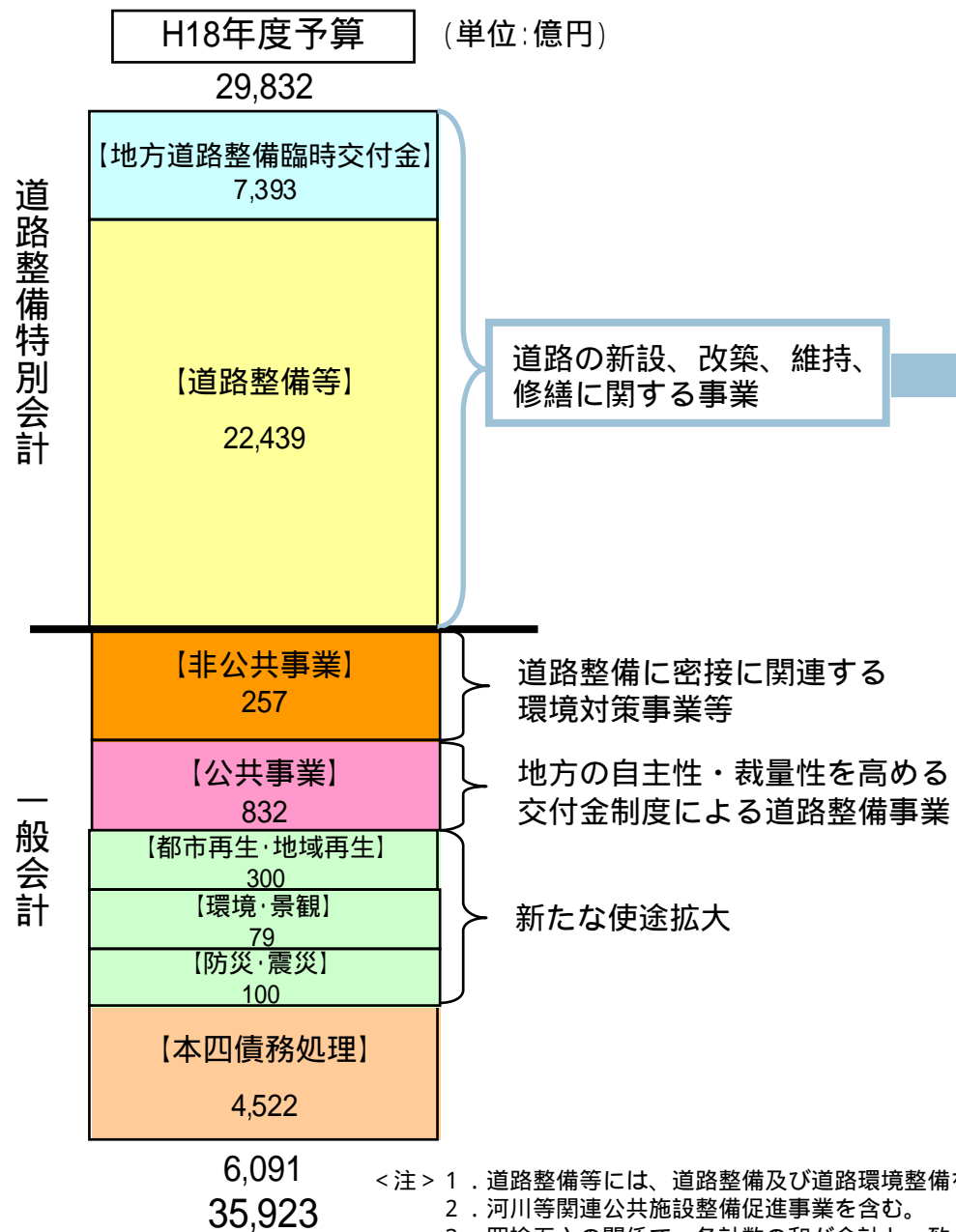
(単位:億円)



現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち472億円で、その一部を事後的に調整。

2. 財源制度

道路特定財源の使途の現状



道路整備特別会計(道路整備事業)

通常の道路整備に加え、以下の事業に活用

(1) 整備効果において道路整備と同様な事業

連続立体交差事業(渋滞解消) 948億円

鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、踏切における渋滞、事故の解消等を図る

地下鉄整備(渋滞解消) 121億円

自動車利用から地下鉄利用への転換により、道路交通の円滑化を図る(原則道路下敷設の地下鉄インフラに限定)

無電柱化(歩道整備、防災対策、景観対策) 989億円

道路から電柱・電線をなくすことにより、歩行空間のバリアフリー化、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等を図る など

(2) まちづくりに関連して必要となる道路整備

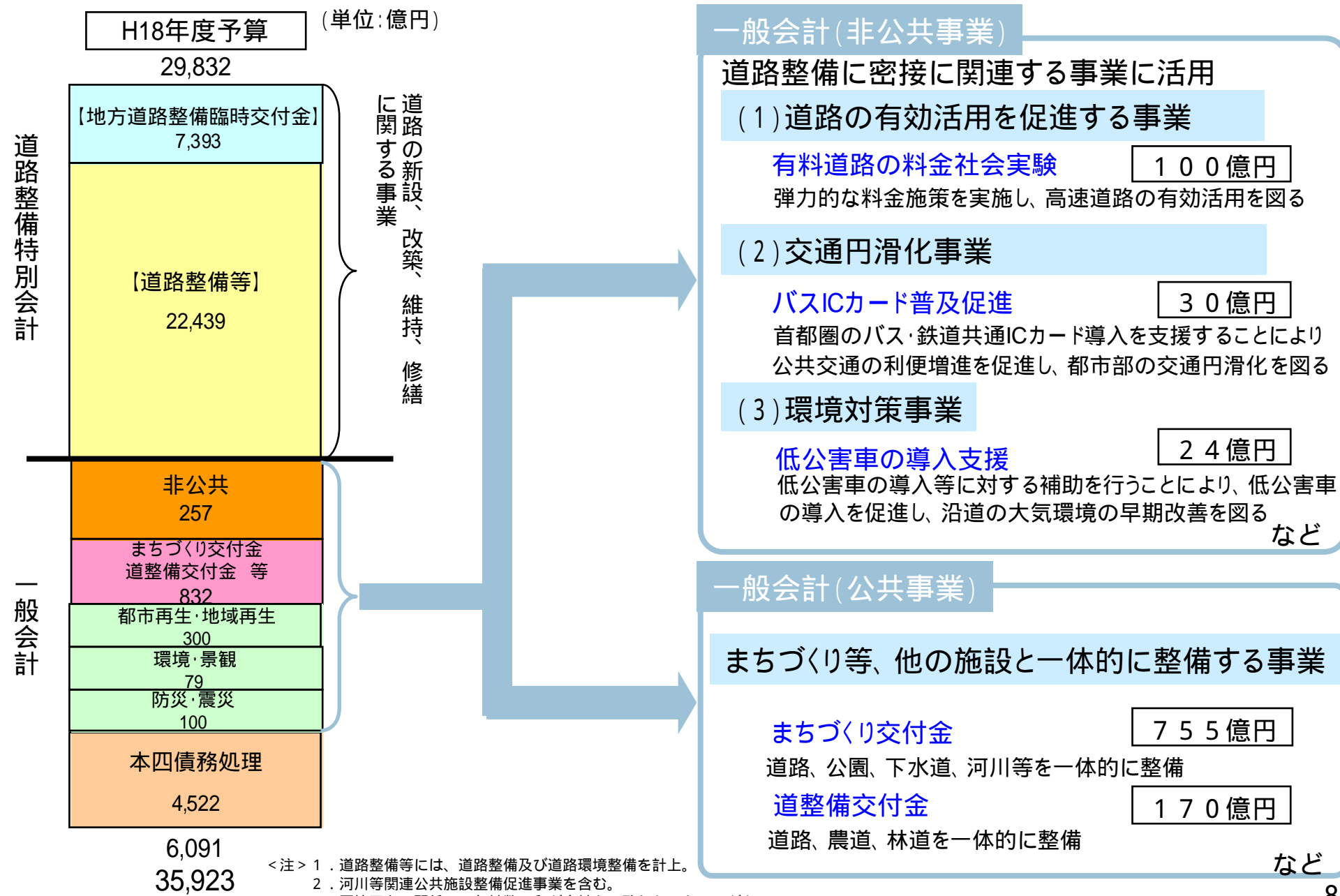
土地区画整理事業・市街地再開発事業 1,198億円

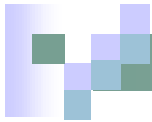
事業区域内の幹線道路整備を支援し、面整備、拠点整備等の推進を図る など

- <注> 1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上。
2. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む。
3. 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。

2. 財源制度

道路特定財源の使途の現状



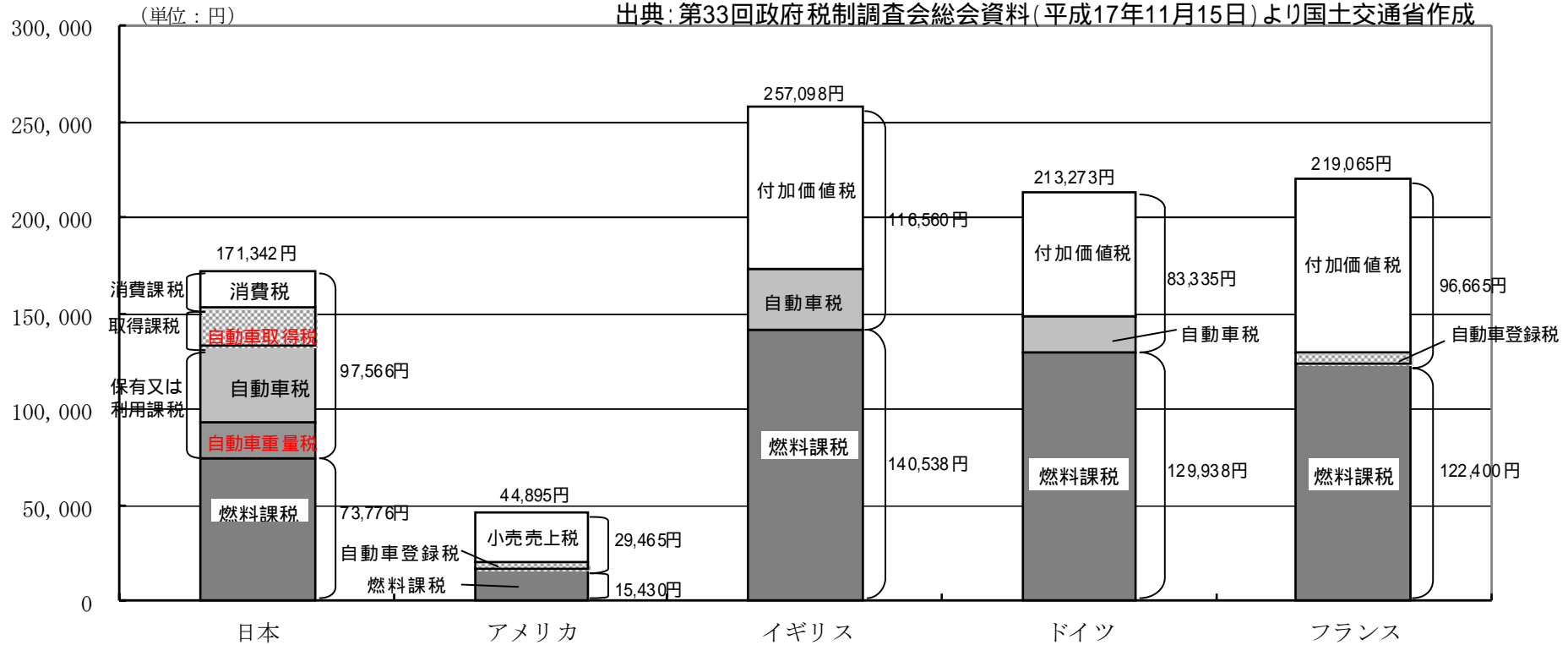


2. 財源制度

年間税負担額の国際比較

2000ccクラスの自家用自動車の例

出典：第33回政府税制調査会総会資料(平成17年11月15日)より国土交通省作成



(前提) 車両重量約1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200ℓ、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。

3. 有料道路制度 有料道路制度の沿革

【戦前の有料道路制度】

明治4年 太政官布告
修路架橋運輸ノ便才興ス者ニ入費税金徴収許可方
「有志ノ者共、自費或ハ会社ヲ起コシ候者ハ、落成ノ上、
功費ノ多寡ニ応ジ年限才定メ税金取立方差シ許サル」

有料の橋又は渡船施設の設置が可能

大正8年 旧道路法制定

有料の橋又は渡船施設の設置が可能
〔 道路管理者：監督官庁の許可
道路管理者でない者：道路管理者の許可・承認 〕

【戦後の有料道路制度】

道路整備の著しい遅れ

- 昭和31年 ワトキンス調査団報告書 -
「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は他にない。」



昭和27年 道路法制定(全面改正)

道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り建設大臣の許可を得て有料の橋又は渡船施設の設置が可能。

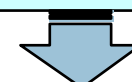
昭和27年 道路整備特別措置法制定

有料制度の対象を拡大し、道路法上の道路に関する全面的な有料道路制度が採用。
(事業主体：道路管理者である国及び都道府県又は市)

昭和31年 道路整備特別措置法制定(全面改正)
日本道路公団法制定(日本道路公団設立)

国が直轄で施行していた有料道路方式の廃止。
公団による有料道路方式の採用。

昭和34年～45年 逐次公団・公社設立



公団方式に対する様々な批判
(返済期間先送り、一方的な命令、高コスト体質など)

平成16年 道路関係四公団民営化関連4法制定

平成18年 本格的な民営化のスタート

3. 有料道路制度

諸外国における高速道路整備のしくみ

項目	日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ
高速道路供用延長	7,363km('05.10)	90,712km('03)	10,383km('04.1)	6,491km('04.6)	12,044km('03.12)
うち 有料高速道路	7,363km	6,003km	7,840km	5,597km	-
有料比率	100%	7%	76%	86%	-
高速道路計画の策定	国	国	国	国	国
有料期間終了後の帰属	国	国	国	国	-
高速道路整備のしくみ	<ul style="list-style-type: none"> ・本来無料が原則であるが、財政上の理由により高速道路会社が借入金によって建設し、完成後道路資産とそれに係る債務を機構に帰属。 ・供用中道路について、会社が道路資産を借りて、料金を徴収して賃借料を払う ・機構は会社からの貸付料により既存・新規債務を返済。 <p>('03より国と地方が負担する直轄方式を導入し、完成後無料で供用)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・州際高速道路(インター-ステート)は、当初各州政府が無料道路として整備。一部に、供用中の有料道路を州際高速道路として位置づけた事例がある ・州際高速道路以外の一部道路で有料道路あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・無料が原則であったが、早期整備の観点から借入金により有料道路として整備するのが一般的 ・西部地域(ブルターニュ地方)等は、地域開発の観点から無料 	<ul style="list-style-type: none"> ・財政上の理由により、原則として借入金により有料道路として整備 ・開発の遅れた南部について国が整備し、無料 	<ul style="list-style-type: none"> ・連邦アウトバーンは国の費用負担により州が整備し無料 ・1995年1月から12t以上の大型トラックについてパウチャー(料金支払証明書)の購入が義務付け(EU統一による通過交通への課税が目的) ・2005年1月より通行料金システムによる対距離料金制度に移行
料金水準 (普通車)	(一律対距離) 24.6円/km+150円	-	(混合経済会社3社平均) 0.062ユーロ/km (8.3円/km)	(アストストラデー社) 0.047ユーロ/km (6.4円/km)	(アウトバーンを利用する12t以上大型車のみ) 0.124ユーロ/km (16.8円/km)
[日本=100の場合]	[100]	-	[34]	[26]	-
有料高速道路事業主体	東日本・中日本・西日本高速道路株式会社	州及び州法に基づく公社等	国の特許を受けた混合経済会社(SEM)、民間会社	国の特許を受けた民間会社	-
対象路線	高速自動車国道	インターステートハイウェイ、その他のフリーウェイ及び有料高速道路	オートルート	アウトストラデー	アウトバーン

4. 道路特定財源に関する動き

小泉総理大臣答弁 衆議院本会議(平成17年9月28日)(抄)

- ・私は、道路等の特定財源について、暫定増税をしている税制との関係、また、使い道のあり方の見直しなどの基本方針について、年内に検討するよう指示しております。

小泉総理大臣指示(平成17年11月4日)(抄)

- ・財務大臣によく協力をして、この道路特定財源の見直しについて、ひとつは一般財源化、もうひとつは税率は引き下げない、これを前提として、基本方針を取りまとめてもらいたい。
- ・明年の抜本的な税制改革と併せて具体的な案を取りまとめてもらいたい。

政府・与党協議(平成17年12月9日)

- ・(政府側)安倍官房長官、竹中総務大臣、谷垣財務大臣、北側国交大臣、(与党側)中川(自)政調会長、石原(自)特定財源見直し合同部会座長、井上(公)政調会長などの出席の下、「**道路特定財源の見直しに関する基本方針**」を決定

行政改革の重要方針(平成17年12月24日閣議決定)(抄)

- ・道路特定財源については、「道路特定財源の見直しに関する基本方針」(H17.12.9政府・与党)に基づき、見直しを行うものとする。

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案(平成18年3月10日閣議決定)

- ・政府は行政改革推進法案を閣議決定し、国会に提出。現在、審議中。

4. 道路特定財源に関する動き

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、特定財源の用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。

参考

ストックの国際比較

	道路関係指標							各国指標			
	高速道路整備延長(km)	自動車千台当たり高速道路延長(km/千台)	規格の高い道路を使う割合(%)	都市の道路面積率(%)	環状道路整備率(%)	無電柱化率(%)	踏切数(箇所)	人口(千人)	面積(千km ²)	GDP(兆円)	自動車保有台数(千台)
日本	8,744 [2005.8]	0.12	13	13.6 (東京都区部)	24 (東京)	7.3 (東京23区)	700 (東京23区)	127,650	378	497.5	74,214
アメリカ	90,712 [2003]	0.40	31	25.0 (ワシントンDC)	100 (ワシントンDC)	72.1 (ニューヨーク)	-	290,810	9,629	1,266.5	229,620
イギリス	3,478 [2004]	0.10	-	16.6 (ロンドン)	100 (ロンドン)	100 (ロンドン)	19 (ロンドン)	59,560	243	210.1	33,590
ドイツ	12,044 [2003]	0.25	30	-	97 (ベルリン)	100 (ボン)	-	82,530	357	283.4	48,564
フランス	10,383 [2003]	0.29	21	20.0 (パリ)	84 (パリ)	100 (パリ)	14 (パリ)	59,770	552	207.7	35,628

日本の高速道路は、高規格幹線道路(高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路)を計上
 アメリカの高速道路は、インターステートハイウェイ、Other Freeways and Expresswaysを計上
 イギリスの高速道路は、モーターウェイを計上
 ドイツの高速道路は、アウトバーンを計上
 フランスの高速道路は、オートルート(オートストレード)を計上