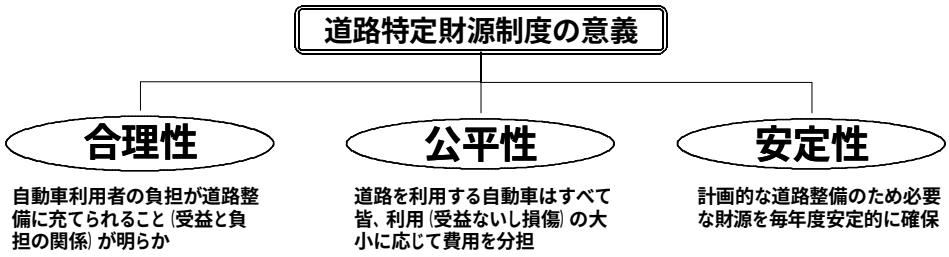
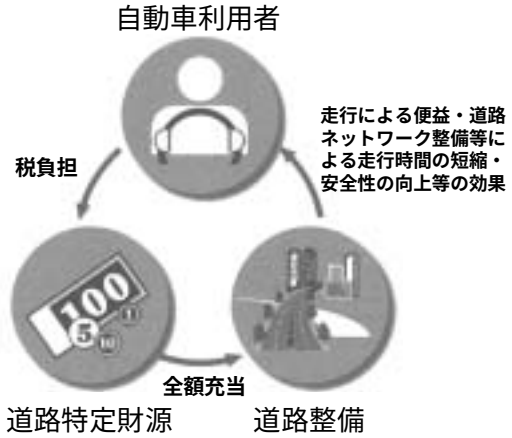
（５）道路特定財源制度について

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ある。

道路特定財源制度の意義



受益と負担の関係



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ある。

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　一　覧

税　　目		道 路 整 備 充 当 分	税　　率	平成15年度税収（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	２８，３６３ （２８，１３４）
	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	１４０ （１４０）
	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	５，７４２
	計			３４，２４５ （３４，０１６）
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） ：都道府県及び指定市、市町村	**(暫定税率)** **5.2 円/ℓ** (本則税率) 4.4 円/ℓ	３，０１３
	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	１４０
	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	３，５２３
	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	１１，２８３
	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%	４，５４８
	計			２２，５０７
合　　計				５６，７５２ （５６，５２３）

注）１．税収は平成15年度当初予算（案）及び平成15年度地方財政計画（案）による。なお、（　）書きは、決算調整額（税収の平成13年度決算額と平成13年度予算額との差：揮発油税及び石油ガス税については２年後の道路整備費で調整することとされている。）を含んだ額である。

２．自動車重量税の税収は、国分の約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）。＜平成15年度税制改正＞

４．四捨五入の関係で、合計が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15年度税収は１８，１０９億円、軽自動車税の平成15年度税収は１，４１５億円。（いずれも平成15年度地方財政計画（案）による。）

道路特定財源諸税の税率の推移

道路整備五箇年計画等	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）
						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1次 29～33年度 2,600億円	昭和29	(4月)13.0					
	30	(8月)11.0	(8月)2.0				
	31			(6月) 6.0			
第2次 33～37年度 1兆円	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月) 8.0			
	33						
	34	(4月)19.2		(4月)10.4			
第3次 36～40年度 2兆1,000億円	35						
	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5			
	37						
第4次 39～43年度 4兆1,000億円	38						
	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0			
	40						
第5次 42～46年度 6兆6,000億円	41				(2月) 5.0		
	42				(1月)10.0		
	43					(7月)取得価額の3%	
	44						
第6次 45～49年度 10兆3,500億円	45				(1月)17.5		
	46						(12月)2,500
	47						
	48						
第7次 48～52年度 19兆5,000億円	49	(4月)29.2	(4月)5.3			(4月)取得価額の5%	(5月)5,000
	50						
	51	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5		○(4月)	(5月)6,300
	52						
第８次 53～57年度 28兆5,000億円	53	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3			
	55					○(4月)	○(5月)
	56						
	57						
第９次 58～62年度 38兆2,000億円	58	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	59						
	60	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	61						
	62						
第10次 63～H4年度 53兆円	63	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	平成元						
	2						
	3						
	4						
第11次 H5～9年度 76兆円	5	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
		(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			
	6						
	7						
	8						
	9						
第12次 H10～14年度 78兆円	10	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	11						
	12						
	13						
	14						注2
H15～19年度 38兆円※	15	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	16						
	17						
	18						
	19						

※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。

◆ 道路特定財源制度の沿革

道路特定財源制度は、戦後の自動車交通量の増加に対し、あまりにも立ち後れた日本の道路整備状況を背景に、昭和29年、ガソリンにかかる税を道路整備に充てることとしたことに始まります。

さらに、高度経済成長とともに急速に増大した道路整備需要に応えるため、昭和46年自動車重量税が創設されました。これは重い車ほどより道路を損傷することから、より多く道路整備費を負担すべきという考えに基づいています。

このほか軽油にかかる税や自動車の購入にかかる税なども含め、道路特定財源は、道路整備の必要性によって、創設され、拡充されてきました。

道路特定財源制度の沿革

昭和28年	「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税を道路整備のための特定財源とする。
昭和29年	揮発油税を特定財源として第１次道路整備五箇年計画が発足。
昭和30年	地方道路税を創設。
昭和31年	軽油引取税を創設。
昭和33年	「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」を廃止し、「道路整備緊急措置法」を施行。「道路整備特別会計」設置。
昭和41年	石油ガス税を創設。
昭和43年	自動車取得税を創設。
昭和46年	自動車重量税を創設。

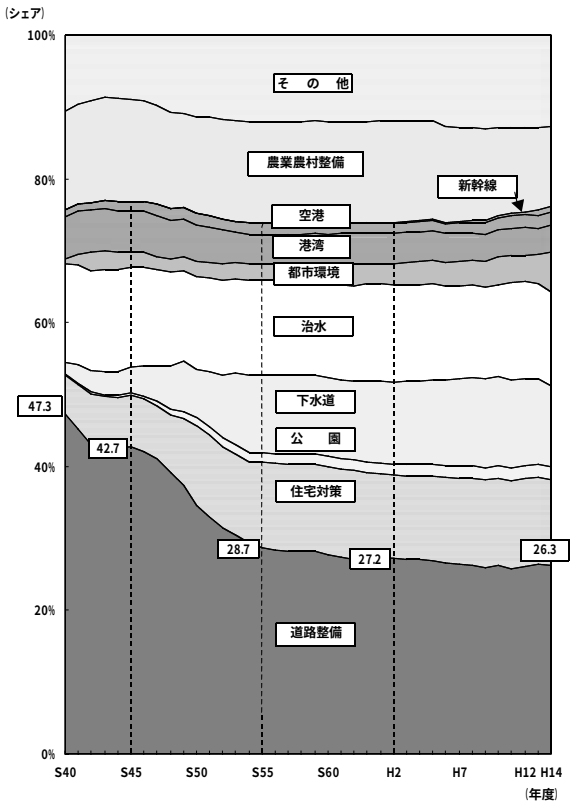
◆ 公共事業シェアの固定化と道路特定財源

特定財源が公共事業のシェアを固定化させるとの指摘もありますが、実態はどうでしょうか。

公共事業シェアの推移をみると、昭和55年まではシェアが大きく変動していたことが分かります。昭和55年以降は、予算編成における一律のシーリング等により、一般財源で実施されている事業も同様にシェアは横ばいになっています。

特定財源がある道路整備のみが硬直化している、という現状にはないことが以上のことから読みとれるのではないでしょうか。

公共事業シェアの推移

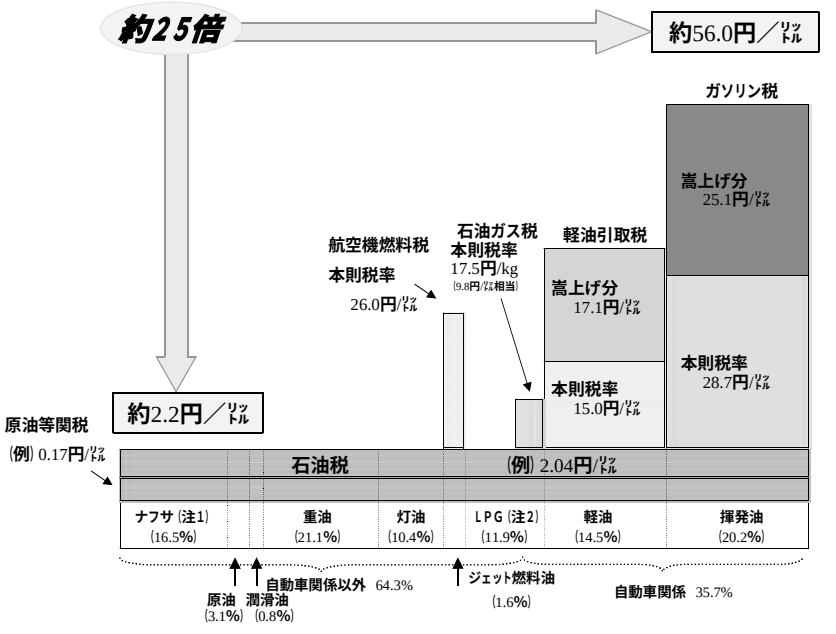


◆ 道路特定財源と環境税

道路特定財源は、受益者負担の考え方に基づき、自動車利用者に道路整備費の負担を求めるものであるため、石油製品の中でも自動車の燃料には、他の製品と比べて極めて高い税負荷が課せられています。

道路特定財源を、地球温暖化対策のための環境税として一般財源にするという意見もあります。しかし、環境税とするならば、多様な石油製品の中で、自動車の燃料だけに重い負担を求めるというのは不公平な話です。ガソリンにかかる税率は、重油などの約25倍にものぼりますが、これは負担者の受益になるということでご理解いただいているからです。

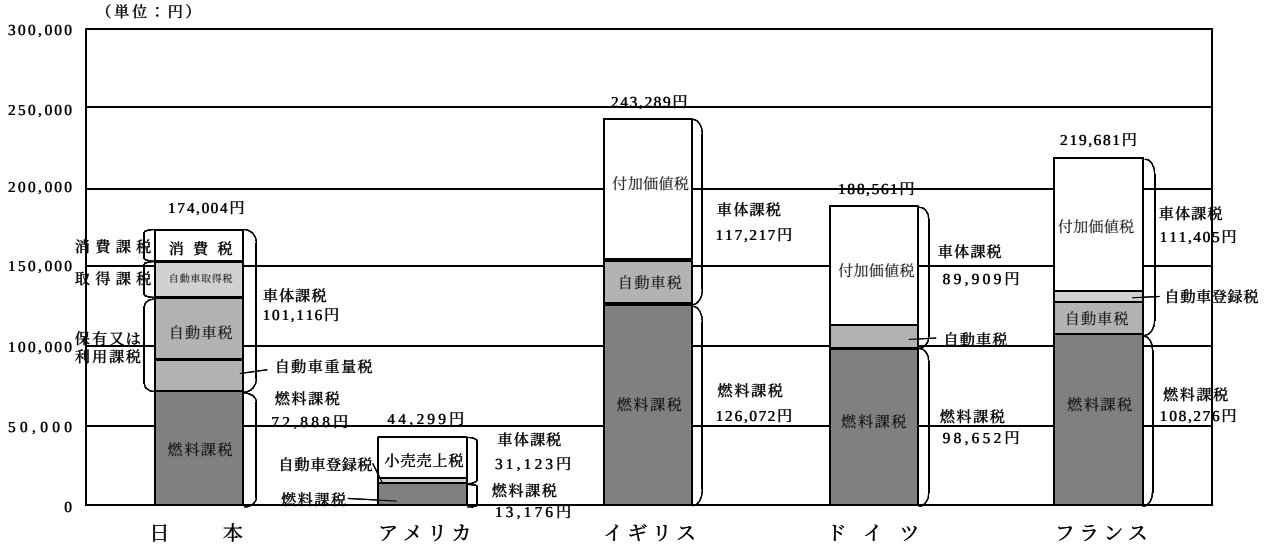
石油製品に対する課税



注1：石油化学製品製造の原料となる国産ナフサ等について、石油税の還付措置がとられている。
注2：LPGのうち8．4%が、自動車用燃料として石油ガス税の課税対象となっている。

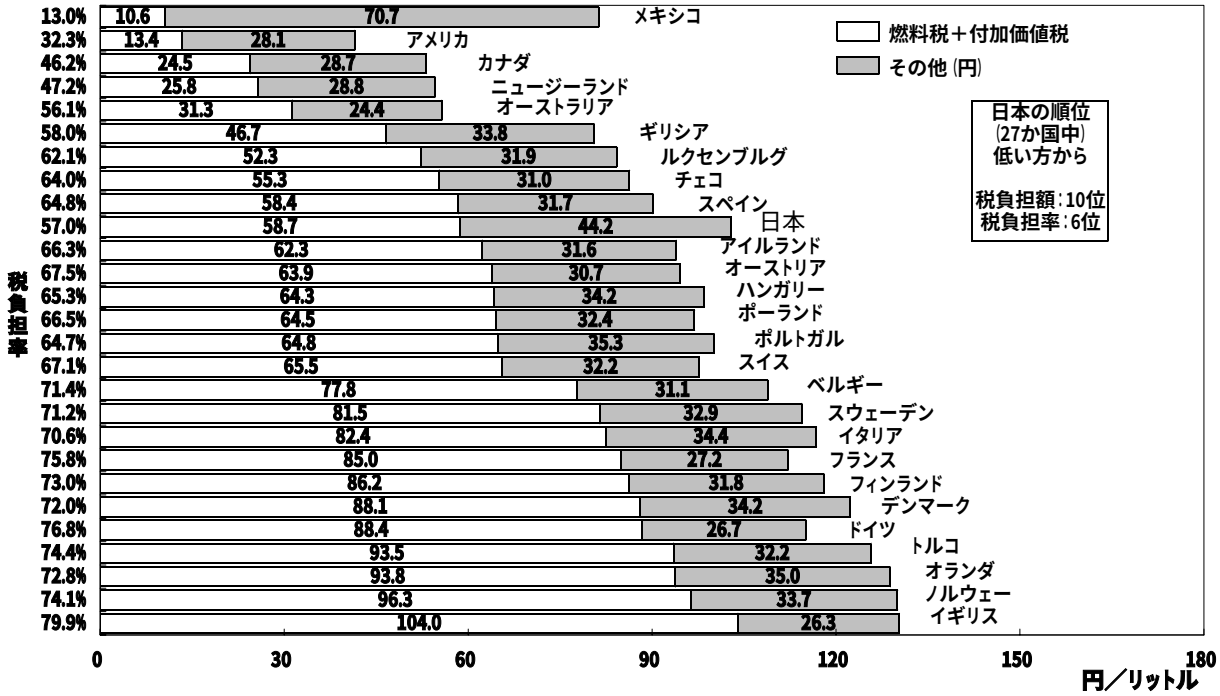
こうしたことからは、道路特定財源を一般財源にしようというならば、むしろ税率を下げるべきという主張も正当性を持つものといえるでしょう。

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）政府税調中期答申(H12.7)
（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12年1月現在の税率
車体価格：日本2,691,150円、アメリカ19,063ドル、イギリス19,990ポンド、ドイツ51,504マルク、フランス165,222フラン
燃料価格：日本102.9円/L、アメリカ39.3セント/L、イギリス74.9ペンス/L、ドイツ1.959マルク/L、フランス6.83フラン/L
為替レート：アメリカ1ドル＝112円、イギリス1ポンド＝180円、ドイツ1マルク＝60円、フランス1フラン＝18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及び自動車税は、パリ地方の税率によった。

ガソリン価格と税負担の国際比較（２００２年）



（出典）ＩＥＡ「エネルギー価格と税」
（注）１．税部分＝個別物品税＋付加価値税（我が国は、揮発油税･地方道路税＋消費税。なお、石油税、関税を含めた場合の税負担額は 61.3 円となる）
２．当時の為替レート（132.5 円／ドル等）を使用

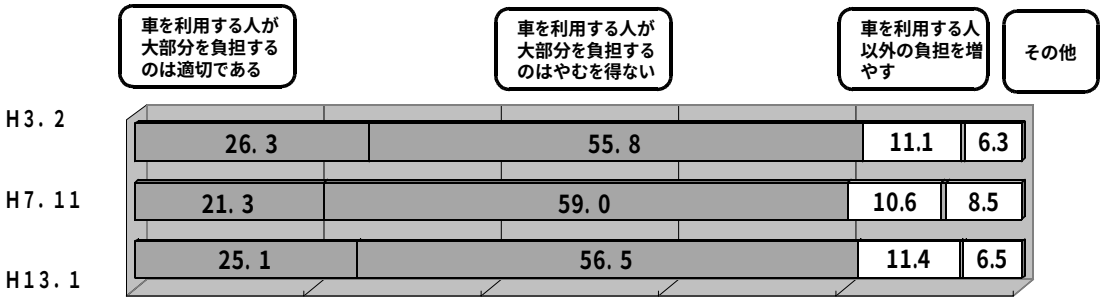
道路特定財源諸税に対する国民の意見

（アンケート結果より）

◆ 道路整備の費用を自動車利用者が負担することについて･･･

８０％以上が理解。

３調査連続（Ｈ３～Ｈ１３）

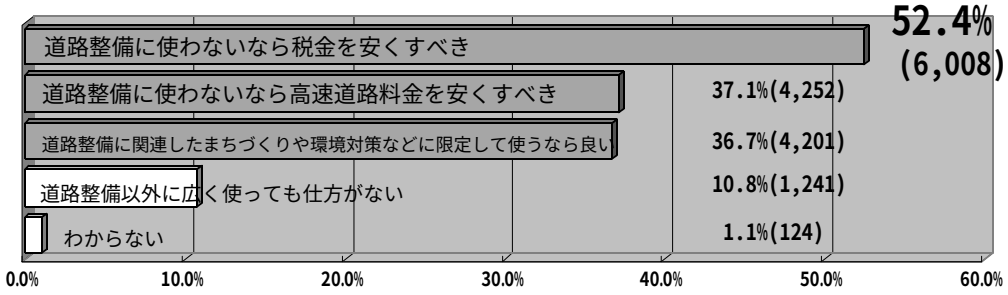


道路に関する世論調査（内閣府　平成13年1月）より

◆ 道路特定財源諸税を道路整備以外に使うなら･･･

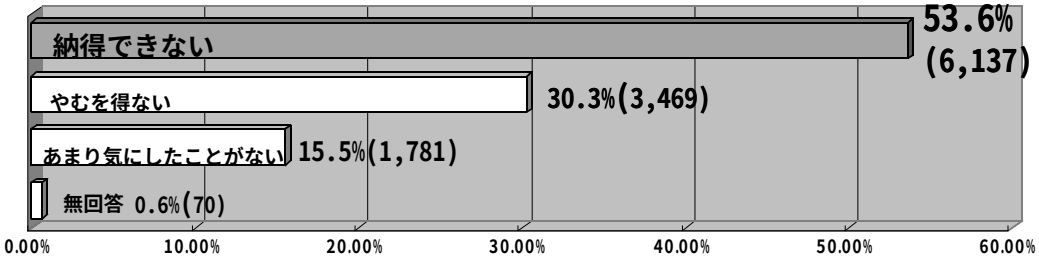
半分以上のユーザーが『減税すべき』。

『高速道路料金を下げるべき』、
『使途を道路整備関連に限定すべき』という意見も多数。



◆ 自動車重量税の一部が道路整備以外に使われているのは･･･

半分以上のユーザーが『納得できない』。



自動車の税金に関するアンケート（日本自動車連盟（JAF）13年6月）より