

第2章 道路の今 NOW

4. 道路特定財源のメリット

合理的かつ公平な道路特定財源

自動車には、取得、保有、利用の各段階で様々な税金がかかります。このような、自動車関連の税金は、道路特定財源と呼ばれ、その全額が道路の整備に充てられています。道路特定財源は、道路整備にしか使用できない税金であり、目的税に分類されます。

道路特定財源制度は、道路利用者が負担した税金を全て道路整備に投入して、走行時間の短縮や走行快適性の向上といった効果を生み出し利用者に還元する仕組みです。このように、道路特定財源制度は、受益と負担の関係が極めて明確であり、合理的な制度と言えます。

また、道路をたくさん利用する人や、道路の損傷に影響を与える車輛重量の大きい自動車に乗る人は、ガソリンの消費量に応じたガソリン税や、車輛重量に応じた自動車重量税を支払うことで整備費用を多く負担していただいています。このように、道路特定財源制度は、利用の頻度による受益の大小や道路の損傷に与える影響の大小に応じて整備費用を負担する仕組みとなっており、公平性が確保された制度となっています。

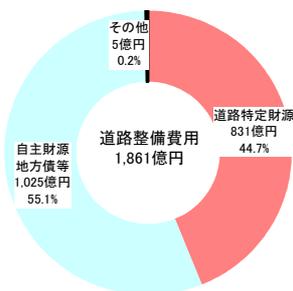
目的税であることのメリットがある

県の予算に占める土木関係予算の割合の推移をみると、年々変動していることがわかります。これは、県の予算が、土木だけではなく、教育や商工、農林水産業など全ての分野に充てられるもので、その時代の状況により重視される分野が異なるためです。このように年々変動する一般財政だけでは投資できる金額が不安定となるため、計画的な道路整備が行えません。

道路特定財源制度は、目的税であり、その用途の範囲が道路整備に限定されていることから、必要とされる道路整備に対して安定的に財源を供給するといった重要な役割を担っています。

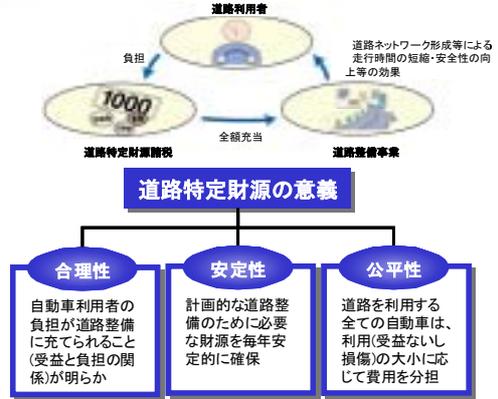
今後の厳しい見通しの財政状況のなかで、道路整備を進めていくためには、この道路特定財源制度は非常に有効な制度なのです。

●愛媛県の道路整備に占める特定財源の割合



資料：「道路統計年報 2002」国土交通省道路局監修より作成

●道路特定財源の概念と意義



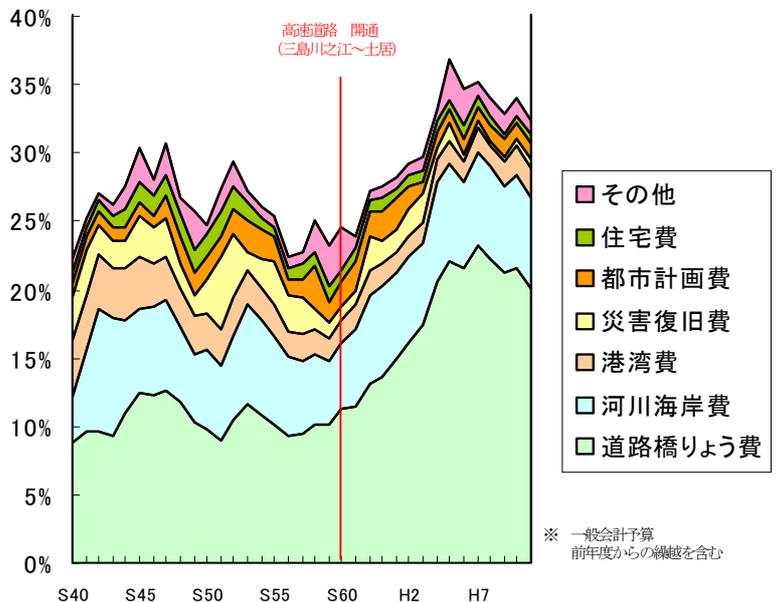
●道路特定財源となる税目

税目	内容	課税される段階
揮発油税	多くの自動車の燃料であるガソリンにかかる税。	(走行段階：ガソリン車)
石油ガス税	タクシーなどに見られるLPG車の燃料にかかる税。	(走行段階：LPG車)
自動車重量税	車検の際に、自動車の重量に応じて負担する税。	(保有段階)

地方

税目	内容	課税される段階
軽油引取税	ディーゼル車の燃料の軽油にかかる税。	(走行段階：ディーゼル車)
自動車取得税	自動車を取得する際にかかる税。	(取得段階)
地方道路譲与税	ガソリンにかかる地方道路税を地方に譲与するもの。	(走行段階：ガソリン車)
自動車重量譲与税	自動車重量税の一部を地方に譲与するもの。	(保有段階)
石油ガス譲与税	石油ガス税の一部を地方に譲与するもの。	(保有段階)

●県予算に対する土木関係予算のシェア



道路整備のツケを残さない道路特定財源

道路特定財源制度は、あまりにも立ち後れた道路整備状況を背景に、昭和29年ガソリンにかかる揮発油税を道路整備に充てることとしたことに始まります。その後、道路ネットワークが整備され機動性、快適性といった自動車が持つ利便性の高さから自動車が急速に普及し、私たちの社会を支える重要な一部として組み込まれたことで、道路整備の重要性はさらに高まりました。このような背景の下、道路整備のための財源として道路特定財源諸税は創設・拡充されてきました。

また、税率についても、必要とされる道路整備の量と期間から割り出される道路整備財源を賄うため、五箇年計画策定のたびに見直されてきました。そのため、現在、道路整備のために本則税率の2倍以上の暫定税率を負担していただいています。このように必要とされる金額により税率を調整出来るのは道路特定財源が道路整備のための目的税だからです。

さらに、道路特定財源を道路整備に集中投下することにより、一般財源からの税金投入を大幅に削減しています。このことが、地方債の発行を抑えることになり、財政赤字の拡大を防いでいると言えます。道路特定財源は財政赤字のツケを後世に先送りしない仕組みなのです。

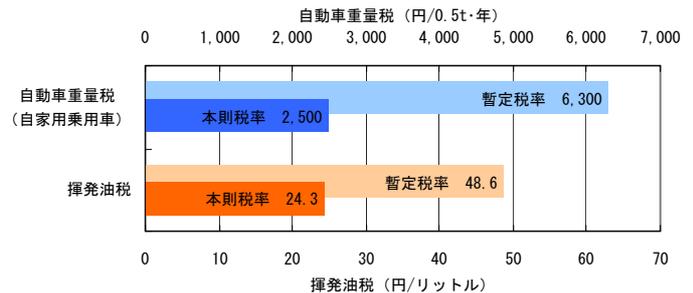
平成12年度における愛媛県内の道路整備の費用は約1,860億円でした。このうち約半分にあたる831億円が道路特定財源で賄われており、残りの半分は県の一般財源が充てられています。このように一般財源が充てられているのは道路整備によるメリットが自動車利用者だけでなく、自転車利用者や歩行者、沿道に店舗を構える人々など、広範囲に及ぶためです。そのため自動車利用者だけでなく一般の納税者にも一部を負担していただいています。

●道路特定財源の沿革

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	揮発油税を道路特定財源として第1次道路整備五箇年計画が発足
昭和30年	地方道路税、地方道路譲与税の創設
昭和31年	軽油引取税の創設
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、「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、石油ガス譲与税の創設
昭和43年	自動車取得税の創設
昭和46年	自動車重量税、自動車重量譲与税の創設

出典：国土交通省道路局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>)

●暫定税率が設定されている道路特定財源の例



【コラム】 増強に努めているアメリカの道路特定財源

アメリカはインターステートハイウェイなど全国的な幹線道路の整備水準に見られるように、道路整備水準の高い国として知られています。しかし、そのようなアメリカにおいて、近年道路整備の財源を増強し、道路インフラ整備を積極的に図るための施策が講じられています。

1998年6月に設立したTEA-21(21世紀に向けた交通最適化法)においては、1998年から2003年までの6年間を計画期間とし、前計画であるISTEA(陸上交通効率化法)の計画規模の1.4倍にあたる2,178億ドルの投資規模を規定しています。このため、連邦燃料税のうち道路整備の充当分も15.44セント/ガロンに引き上げ、道路特定財源の充実を図っています。

●アメリカの連邦燃料税率の推移

