

ISSUE BRIEF

道路特定財源の見直し

国立国会図書館 ISSUE BRIEF NUMBER 539(MAY 8.2006)

小泉内閣発足以降行われている構造改革の一環として、道路特定財源制度の見直しが行われている。同制度は、社会資本重点整備計画の開始年である平成 15 年度に見直しが行われ、「納税者の理解の得られる範囲」の方針の下、道路整備に関連した分野等への用途拡大が行われている。同制度の更なる見直しとして、平成 17 年 12 月 9 日に「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が発表された。平成 18 年度の歳出・歳入一体改革の議論において具体案を得ることとして、現行の暫定税率を維持したまま道路特定財源の一般財源化を行う方向で検討が行われることとなった。

本稿では、道路特定財源のうち、主に国の道路整備財源となっている揮発油税、石油税、自動車重量税について、小泉内閣発足以降の見直しの経緯や、問題点等を整理する。

国土交通課

いけだ かつひこ
(池田 勝彦)

調査と情報

第 5 3 9 号

はじめに

道路特定財源制度は、有料道路制度と共に、戦後の我が国の道路整備に財政面から、大きな役割を果たしてきた¹。小泉内閣発足以降の構造改革により、有料道路制度については、日本道路公団を始めとする道路関係 4 公団の民営化が行われ、道路特定財源制度についても、ETC（自動料金収受システム）の普及促進事業など道路整備に関連した分野等への使途拡大が行われている。道路特定財源制度の更なる見直しとして、平成 17 年 12 月 9 日に政府・与党の「道路特定財源の見直しに関する基本方針」（以下「基本方針」と呼ぶ。）が発表され、現行の暫定税率を維持したまま、道路特定財源の一般財源化を行う方向で検討が行われることとなった。基本方針では、平成 18 年度の歳出・歳入一体改革の議論において具体案を得ることとしている。

本稿では、道路特定財源のうち、主に国の道路整備財源となっている揮発油税、石油税、自動車重量税について、小泉内閣発足以降の見直しの経緯や、問題点等を整理することとしたい。

I 道路特定財源制度

1 道路特定財源制度の概要²

道路特定財源制度は、わが国の道路を緊急かつ計画的に整備するために応益主義に基づき、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ために用いる制度である³。道路特定財源制度は、戦後、我が国の拡大する道路需要に対応し、道路整備推進のための新たな制度の確立とその財源を確保するために、昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（昭和 28 年法律第 73 号）が制定されたことに始まる。同法により、昭和 29 年度を初年度とする道路整備 5 カ年計画が策定され、同計画を実施するための財源として揮発油税収入額に相当する金額を充てることが規定された。こうして昭和 29 年度から揮発油税は道路整備のための特定財源とされ、同時に第 1 次道路整備 5 カ年計画が発足した。昭和 33 年には、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」は廃止され、「道路整備緊急措置法」（昭和 33 年法律第 34 号）が施行され、引き継がれた⁴。同年、道路の整備に要する費用について政府の経理を明確にするため「道路整備特別会計法」（昭和 33 年法律第 35 号）が制定された。同会計において、道路整備 5 カ年計画の事業は、国の直轄事業だけでなく補助事業における補助金や有料道路事業における出資金も一括してすべて経理されることとなった⁵。道路特定財源制度については、道路投資の伸びに対応し国と地方自治体の財源を確保するため、表 1 のとおり税目の創設・拡充が行われた。現在では、燃料の消費、自動車の取得、保有の各段階において課税が行なわれている。

¹ 国土交通省道路局監修、道路行政研究会編『道路行政 平成 16 年度』全国道路利用者会議，2005.2，p.17.

² 本論文 pp.1-3. の内容は、既に、岩城成幸「道路特定財源」の現状と見直し論議』『調査と情報』（371），2001.8.31，pp.1-5. において論じられている。

³ 前掲注 1，p.130. 及び同編『道路行政 平成 15 年度』全国道路利用者会議，2004.2，p.130.

⁴ 軸丸真二「道路特定財源制度について」『道路行政セミナー』15(10)（通号 178），2005.1，pp.3-10.

⁵ 長峯純一・片山泰輔編著『公共投資と道路政策』勁草書房，2001.6，p.71. 道路整備 5 カ年計画は、社会資本整備重点計画に統合されている。

表 1 道路特定財源制度の沿革

年	内容
S28年	「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税が道路整備のための特定財源となる。
S29年	揮発油税を道路特定財源として「第1次道路整備5カ年計画」が発足。揮発油譲与税(S29年度限り)の創設。
S30年	揮発油譲与税の後継として、地方道路税、地方道路譲与税を創設。
S31年	軽油引取税(地方税)の創設。
S33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」を設置。
S41年	石油ガス税、石油ガス譲与税の創設。
S43年	自動車取得税(地方税)の創設。
S46年	自動車重量税、自動車重量譲与税の創設。
S49年	揮発油税、地方道路税、自動車重量税及び自動車取得税に対して暫定税率が適用される。
S51年	軽油引取税に対して暫定税率が適用される。
S60年	地方道路整備臨時交付金制度の創設(道路整備特別会計直入制度の創設)。
H15年	「道路整備緊急措置法」を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正。道路整備5カ年計画を社会資本整備重点計画に統合。

(出典)国土交通省道路局 HP「道路特定財源の沿革」などより筆者作成。

< <http://www.mlit.go.jp/road/ir/hyouka/sfncl/enkaku/sfncl2.html> >

自動車重量税は、第6次道路整備5カ年計画(昭和45~49年度)の実施に要する財源不足に対応するため、昭和46年に創設された(下記、新税創設の理由参照)。同税は、道路整備緊急措置法⁶において道路整備費の財源として規定された揮発油税、石油ガス税と異なり、法律上は、創設以来、一般財源である。同税の用途・配分については、制定時の国会審議において、用途・配分について下記の説明がなされ、運用上国の財源とされた分の約8割(77.5%)相当額が道路整備の特定財源とされ、現在に至っている⁷。

(新税創設の理由)福田赴夫大蔵大臣(当時)の答弁「いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画をたてました。ところが、五箇年計画では、在来の財源を持ってしては五箇年に3,000億円の不足を生じます。(中略)道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担をもとめる、これはまず国民から納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。(後略)」⁸

(用途、配分)中川一郎大蔵政務次官(当時)の答弁「今回の税制であがります税額は5,000

⁶ 同法は、現在、「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正・改題されている。

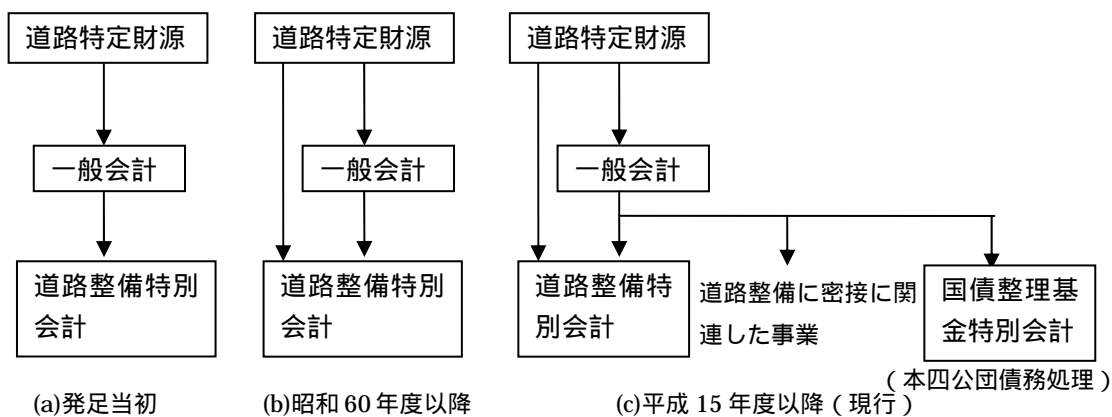
⁷ 建設省道路局監修、道路行政研究会編『道路行政 平成8年度』全国道路利用者会議、1997.1, pp.134-135.

⁸ 第65回国会衆議院大蔵委員会地方行政委員会運輸委員会建設委員会連合審査会議事録第1号 昭和46年5月14日

億でございます。そのうちの4分の1の1,250億は地方へお渡しするわけでありますから、国に残りますのは3,750億ということになります。その中で道路に振り向けなければならないものは約3,000億と見込まれてございます。したがって道路以外の社会資本の充実に振り向けられる額は750億ということに相なります。」⁹（約8割の根拠；3000/3750=0.8 地方への配分割合は、創設時は4分の1であったが、現在は平成15年度税制改革により3分の1である。）

また、揮発油税や自動車重量税等に本則税率ではなく高率の暫定税率を課すことについては、第7次道路整備5カ年計画（昭和48～52年度）の実施に対する財源不足に対応するため、首相の諮問機関である税制調査会（以下、「政府税制調査会」と呼ぶ。）の「昭和49年度の税制改正に関する答申」（昭和48年12月）の中で、「自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、特に第7次道路整備5箇年計画の発足により、利用者負担の観点等からその負担の増加を図って然るべきであるとする意見が強くなっている。（中略）以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率引き上げを図ることが適当と考える。」¹⁰との方針が示されたことによる。これを受け、昭和49年度より、2年間の暫定措置として租税特別措置法及び地方税法附則により、揮発油税、地方道路税、自動車重量税及び自動車取得税の税率引き上げが行われた。昭和51年度には、暫定税率の2年間の延長と新たに軽油引取税が、暫定措置の適用税目に追加された¹¹。以後、暫定税率の適用は、道路整備5カ年計画の期限が来るとに税率などの見直しを受けながら延長され、現在に至っている。

図1 道路特定財源の資金の流れの変遷



（出典）前掲注1，p.209. などより筆者作成。

道路特定財源諸税のうち、国の財源となっている揮発油税、石油ガス税、自動車重量税について、道路整備特別会計発足以降の資金の流れを模式的に見てみると図1の(a) (b) (c)に示すとおりである。図1(b)における道路特定財源から道路整備特別会計への直入の矢印は、昭和60年度に創設された地方道路整備臨時交付金制度を表す。

⁹ 第65回国会衆議院大蔵委員会議事録第32号 昭和46年5月12日

¹⁰ 『昭和49年度の税制改正に関する答申』税制調査会，1973.12，pp.17-18.

¹¹ 前掲注7，pp.139-142. など

同制度は、昭和 57 年度から始まった公共事業関係費を前年度と同額以下に抑制する「増税なき財政再建」路線による公共事業予算の削減のため、第 9 次道路整備 5 カ年計画（昭和 58～62 年度）の進捗が地方を中心に遅れていたことを背景に、地方の道路整備のための財源を優先的・安定的に確保することを目的に創設された¹²。同制度により、揮発油税収の一部が道路整備特別会計に直入されることとなった。図 1(c)の一般会計から道路整備特別会計以外への矢印は、後述する小泉内閣での道路特定財源の見直しを表す。平成 15 年度予算から「納税者の理解の得られる範囲」¹³の方針の下、道路特定財源の使途が拡大され、一般会計に本州四国連絡橋公団（以下「本四公団」と呼ぶ。）の債務処理費用や道路整備に密接に関連した事業が予算計上されることとなった。

2 道路特定財源制度の現状

現在、道路整備は、平成 15 年度に策定された、社会資本整備重点計画（平成 15～19 年度）（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）に基づき行われている。道路特定財源諸税は、国税としては、揮発油税、地方道路税、石油ガス税、自動車重量税がある。このうち、地方道路税の全額が地方道路譲与税に、石油ガス税の 2 分の 1 が石油ガス譲与税に、自動車重量税の 3 分の 1 が自動車重量譲与税として地方自治体に譲与される。地方税としては、軽油引取税と自動車取得税がある。現行の国と地方の財源を整理したものが表 2 である。また、平成 18 年度予算における道路投資の財源に占める道路特定財源の割合は国費で 99.6%、地方費で 54.9%となっている¹⁴。同予算における道路特定財源の国税分（揮発油税、石油ガス税、自動車重量税、地方道路税）の資金の流れは図 2（p.6 参照）のとおりである。

暫定税率は、現在、石油ガス税を除く道路特定財源諸税に課されており、本則税率の約 1.18 倍から 2.52 倍である（表 2 参照）。適用期限については、平成 20 年 3 月 31 日（自動車重量税は 4 月 31 日）までとなっている¹⁵。

II 小泉内閣での見直し

1 見直しの概要

小泉内閣は、平成 13 年 4 月 26 日の発足以来、構造改革の方針を打ち出し、道路特定財源についても、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（骨太の方針）」（平成 13 年 6 月 26 日閣議決定）の中で、「道路等の『特定財源』について、税収を、対応する特定の公共サービスに要する費用の財源に充てることが、一定の合理性を持ちうるとしても、他方、そのような税収の使途を特定することは、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向があることから、そのあり方を見直

¹² 長峯・片山 前掲注 5, p.104.

¹³ 「平成 15 年度予算の編成等に関する建議」財務省HP

<http://www.mof.go.jp/singikai/zaiseseido/tosin/zaiseia141120/zaiseia141120_00.pdf>

¹⁴ 「平成 18 年度道路関係予算概要（参考資料）平成 18 年度道路整備関係予算財源内訳」国土交通省HP

<<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-yosan/h18g/s1.pdf>> 道路特定財源の収入額より、後述する本州四国連絡橋公団の債務処理費など道路特定財源を活用した関連施策の費用を控除して算出した値である。

¹⁵ 前掲注 1, p.145.

表 2 道路特定財源一覧

税目	創設年	道路整備充当分	本則税率	暫定税率	/	H18 年度税 収見込み 額(億円)*	
国分	揮発油税	S24 年 S29 年より特 定財源化	全額	24.3 円/ℓ	48.6 円/ℓ	2	29,573 (28,953)
	石油ガス 税	S41 年	収入額の 1/2 (収入額の 1/2 は、石油 ガス譲与税)	17.5 円/kg	-	-	143 (140)
	自動車重 量税	S56 年	収入額の 2/3 の 77.5% (収入額の 1/3 は、自動 車重量譲与税)	2,500 円 /0.6t 年(自 家用乗用 自動車)	6,300 円 /0.5t 年 (自家用乗 用自動車)	2.52	5,712
国分合計 3 兆 5,429 億円(3 兆 4,805 億円)*							
地方分	地方道路 譲与税†	S30 年	地方道路税収入額全額 都道府県と指定市: 58/100 市町村:42/100	4.4 円/ℓ	5.2 円/ℓ	約 1.18	3,110
	石油ガス 譲与税	S41 年	石油ガス税収入額の 1/2 都道府県と指定市	-	-	-	142
	自動車重 量譲与税	S56 年	自動車重量税収入額の 1/3 市町村	-	-	-	3,707
	軽油引取 税	S31 年	全額 都道府県と指定市	15.0 円/ℓ	32.1 円/ℓ	2.14	10,620
	自動車取 得税	S43 年	全額 都道府県と指定市: 3/10 市町村:7/10	取得価額 の 3%	自家用に ついては、 取得価額 の 5%	自家 用の み約 1.67	4,742
地方分合計 2 兆 2,321 億円							
総合計 5 兆 7,750 億円 (5 兆 7,126 億円)*							

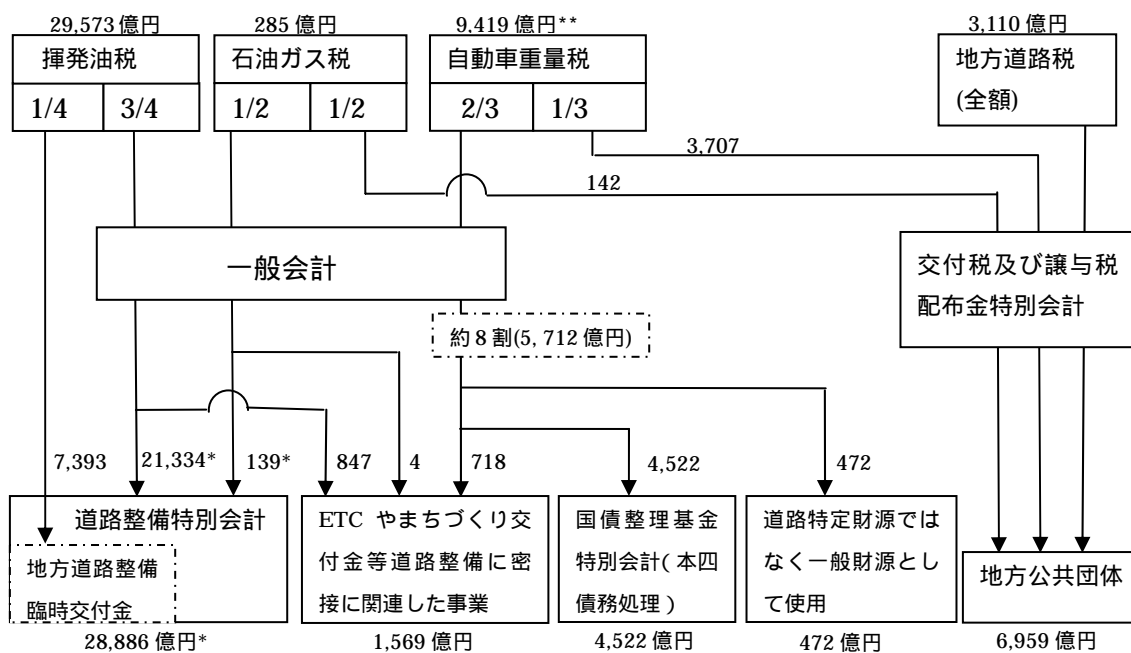
† 地方分の「道路整備充当分」欄には、2 行目以降に配分先および都道府県及び指定市と市町村への配分割合を記した。

‡ 「地方道路譲与税」の「本則税率」「暫定税率」「/」の値は、地方道路税の値である。また、「地方道路税」は「揮発油税」と伴課される。

* 「H18 年度税収見込み額」及び合計金額の()書きの値は、平成 18 年度の収入額の予算額のみで、平成 16 年度の収入額の予算額と決算額との調整額を含まない金額である。

(出典) 「平成 18 年度道路関係予算概要 (参考資料)平成 18 年度道路整備関係予算財源内訳」国土交通省 HP< <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-yosan/h18g/s1.pdf>>などにより筆者作成。

図2 道路特定財源（国税分）の流れ（平成18年度予算：単位億円）



* 一般会計に予算計上されている北海道開発局、沖縄総合事務局の道路整備、道路環境整備関係の工事諸費 226 億円を含む。

** 自動車重量税収見込み額全額ではなく、運用上、国の道路特定財源とされている部分（5,712 億円）及び自動車重量譲与税(3,707 億円)の合計金額である。

（出典）前掲表 2 及び国土交通省問い合わせなどにより筆者作成。

す。」と、見直しの方向を打ちだした。平成 14 年度予算においては、公共投資関係費を前年度当初予算額より 1 割削減することにより、自動車重量税を含めたいわゆる道路特定財源の額が道路予算の額を上回る分について、自動車重量税の一部 2,247 億円を一般財源として使用した¹⁶。平成 15 年度においては、社会資本整備重点計画の開始年でもあり様々な見直しが行なわれた。道路、治水などの 9 本の公共事業関係計画を社会資本整備重点計画として一本化する「社会資本整備重点計画法」（平成 15 年法律第 20 号）の制定に従い「道路整備緊急措置法」が、「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（平成 15 年法律第 21 号、以下「特例法」と呼ぶ。）に改正・改題された。同法第 3 条により、平成 15 年度以降 5 カ年間は引き続き、揮発油税収額の全部及び石油ガス税収額の 2 分の 1 を、国の道路整備費に充てることや、5 カ年間に行う道路の整備に関する事業量を「社会資本重点整備計画」に即して閣議決定¹⁷することが規定された。一方、同法第 2 条により、道路整備費は、「高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業（これに密接に関連する環境対策事業その他の政令で定める事業を含む）」と定義され、政令により道路特定財源の用途を拡大することが可能となった。一方、道路関係四公団

¹⁶ 「平成 14 年度予算の各経費のポイント」財務省HP< <http://www.mof.go.jp/seifuan14/yosan007.pdf>>

¹⁷ 今後の社会経済の動向、財政事情等を勘案し、必要に応じて見直すとしながらも「事業の量は 38 兆円を上回らないものとする。」と閣議決定（平成 15 年 10 月 10 日）された。

の民営化との関連で、本四公団の有利子債務の一部を国の一般会計に承継し、償還財源に自動車重量税の一部を用いることが決められ、「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」(平成15年法律第35号)が制定された。

予算においては、「平成15年度予算編成の基本方針」(平成14年11月29日閣議決定)において、「受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、環境や都市交通への活用等用途の多様化を検討する」ことが決められた。これを受け、道路整備特別会計においては、新規に地下鉄インフラ整備¹⁸、住宅市街地整備総合支援などが計上されたほか、まちづくり総合支援事業などの増額が認められた。また、一般会計においては、本四公団の債務処理費や、特例法第2条の政令で定める事業であるDPF(ディーゼル微粒子除去装置)等の購入助成、ETC車載器リース制度の創設の費用が計上された¹⁹。

税制面においては、「自動車の社会的コストや環境の保全を考慮し、現行の水準を維持することとする」²⁰とした政府税制調査会の答申を受け、暫定税率の5年延長が決められたほか、補助金、交付税、税源配分の三位一体改革の芽出しとして、高速道路整備の新直轄方式の導入、市町村道への補助削減を踏まえ、自動車重量税の譲与割合が4分の1から3分の1に引き上げられた²¹。

2 用途の現状

現在、道路特定財源を用いた事業については、「道路の新設、改築、維持、修繕に関する事業」とされるものについては、道路整備特別会計において予算計上され、本四公団の債務処理費、特例法第2条の政令で定める事業、まちづくり交付金などの交付金制度等による道路整備事業については、道路特定財源を活用した道路関連施策として、一般会計に予算計上されている²²。表3は、道路特定財源を活用した道路関連施策に使用された道路特定財源の金額および一般財源として使用された自動車重量税の金額の推移である。

3 一般財源化への動き

平成15年度以降、道路特定財源の用途は、表3に示すとおり拡大されてきたが、平成18年度末で旧本四公団の債務処理が終了する見通しであることや、小泉内閣発足以降の公共事業関係費の削減の方針もあり、平成19年度以降、同財源に余剰金の発生が

¹⁸ 道路下にあるトンネルなどのインフラ対象施設を道路管理者が街路事業として整備を行なうことに対し、補助が行なわれる。

¹⁹ 「平成15年度公共投資関係予算のポイント」財務省HP

<<http://www.mof.go.jp/seifuan15/yosan007-3.pdf>>

²⁰ 税制調査会『平成15年度における税制改革についての答申』(平成14年11月)財務省HP

<<http://www.mof.go.jp/singikai/zeicho/tosin/141119a.htm>>

²¹ 「国と地方に係る経済財政運営と構造改革に関する基本方針(平成14年12月24日閣議口頭報告)第29回地方分権改革推進会議(平成14年12月24日)提出資料1 内閣府HP

<<http://www8.cao.go.jp/bunken/h14/029/1.pdf>>

²² 「道路整備特別会計について」財政制度等審議会財政制度分科会歳出合理化部会特別会計小委員会(平成17年10月4日開催)配布資料2 財務省HP

<<http://www.mof.go.jp/singikai/zaiseseido/siryuu/zaiseih/171004b.pdf>>

見込まれることが明らかになった²³。小泉首相は、平成 17 年 5 月 24 日の経済財政諮問会議において、道路特定財源について、一般財源化も含めた見直しを谷垣財務大臣に指示し²⁴、9 月 28 日の代表質問において、年内に見直しの基本方針を策定することを表明した²⁵。これを受け、12 月 9 日に政府・与党協議において、(1) 真に必要な道路は計画的に整備し、事業評価やコスト縮減により、重点化、効率化を図る、(2) 暫定税率による上乘せ分を含めた現行の税率を維持する、(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、ことを内容とする「基本方針」が取りまとめられた²⁶。

表 3 道路特定財源を活用した道路関連施策等の内訳（単位：億円）

	H14	H15	H16	H17	H18
ETC などの非公共事業(政令事業)†		50	202	265	257
まちづくり交付金等			327	677	832
都市再生・地域再生, 環境・景観, 防災・減災‡					479
(小計)		50	529	942	1,568
本四公団債務処理		2,245	3,049	4,829	4,522
一般財源として使用された自動車重量税の金額	2,247				472
(総合計)	2,247	2,295	3,578	5,771	6,562
(参考) 道路特定財源収入額	35,266	34,016	34,246	35,480	35,429
(参考) /	6.4%	6.7%	10.4%	16.3%	18.5%

† 政令事業とは特例法第 2 条の政令で定める事業のことである。

‡ 平成 18 年度より新規分野として創設されたもの。全て政令事業である。

(出典) 各年度の道路関係予算概要及び前掲注 22 などより筆者作成。

III 道路特定財源見直しに関する意見

道路特定財源制度の見直しについては、これまで、現状のまま用途拡大（国土交通省）地方自治体へ税源委譲（地方自治体、総務省）暫定税率引き下げ（日本経団連、自動車・石油業界）暫定税率を引き下げずに一般財源化（財務省）環境税創設（環境省）など、様々な意見が出されて来た²⁷。

以下に、道路特定財源の見直しに対する業界等の意見を紹介する。

1 国土交通省

道路整備の水準について、国土交通省は、交通渋滞解消や踏切対策などの道路交通の円滑化、都市圏における環状道路の整備、防災・減災対策、バリアフリー化などの

²³ 「道路特定財源 余剰金めぐり綱引き激しく」『日本経済新聞』2005.5.21.

²⁴ 「道路特定財源あり方検討を 首相、財務省に指示」『朝日新聞』2005.5.25.

²⁵ 第 163 回国会衆議院本会議録第 4 号 平成 17 年 9 月 28 日

²⁶ 「道路特定財源に関する政府・与党協議について」国土交通省HP
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/06/061209_.html>

²⁷ 「道路財源取り合い」『朝日新聞』2005.10.3.

課題が残っており、十分な水準とは言えないので、今後も自動車利用者の負担によって必要な道路整備を行っていく必要があるとしている²⁸。また、道路特定財源制度の意義として、同省は、(1) 合理性：受益と負担の関係が明快で納税者の理解を得やすい、(2) 公平性：全ての道路利用者は便益に応じて費用を分担する、(3) 安定性：景気や財政状況に影響されず財源を確保できる、ことをあげている²⁹。

2 地方自治体へ税源移譲

地方六団体（全国知事会、全国都道府県議会議長会、全国市長会、全国市議会議長会、全国町村会、全国町村議会議長会）は、「国庫補助負担金等に関する改革案」（平成 16 年 8 月 24 日）の中で、地方道路整備臨時交付金の廃止及び揮発油税の一部の地方譲与税化を提案している³⁰。全国知事会は、「平成 18 年度国の施策並びに予算に関する提案・要望」（平成 17 年 7 月 13 日）において、「地方の道路整備状況等を勘案して、道路整備のための財源として確保し、地方公共団体への配分割合を高めるなど、地方公共団体における道路整備財源の充実に努めること。」³¹と地方の道路財源の充実に主張している。

3 暫定税率の見直し

日本自動車工業会は、(1) 道路特定財源は、受益と負担の関係で、暫定税率も含めた負担は道路を作るからであり、作らずに余ったのならば、一般財源に回さず暫定税率を下げて欲しい、(2) 自動車業界をあげて特定財源の一般財源化に反対ではなく、財政の効率化が図れるなら賛成である。道路不足解消のために暫定税率を負担しているので、一般財源化をするなら暫定税率を元（本則）に戻して欲しい、と見直しの前提として暫定税率の引き下げを主張している³²。また、日本経済団体連合会は、「平成 18 年度税制改正に関する提言」（平成 17 年 9 月 20 日）の中で、「道路特定財源は、受益者負担の原則のもとに、自動車ユーザーが道路整備のための財源を負担する趣旨のものである。また、本則で定められた税率では道路整備に不足するために、長年にわたり暫定税率が上乘せされてきたところである。しかし、政府の構造改革努力の一環として、公共事業費の抑制が図られてきた結果、道路特定財源額が、必要な道路整備費を上回る状態が経常化しつつあることから、少なくとも暫定税率の廃止・引下げなど、納税者の負担を軽減することが必要である。」³³と暫定税率の見直しを主張している。

4 一般財源化反対

石油連盟は、「道路特定財源の一般財源化や、道路整備以外への転用は、制度の趣旨に反し、納税者である自動車ユーザーの税に対する信頼を裏切るものであるため、到

²⁸ 「Q2：道路整備はすでに十分な水準に達しているではありませんか？」国土交通省HP
<<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-funds/sp-funds/sp-funds02.html>>

²⁹ 前掲注 14、「(4)道路特定財源制度について」

³⁰ 全国知事会HP <http://www.nga.gr.jp/chijikai_link/2004_8_x04.pdf>

³¹ 全国知事会HP <http://www.nga.gr.jp/upload/pdf/2005_7_x50.PDF>

³² 「会長会見 2005 年 11 月 24 日」日本自動車工業会HP
<http://release.jama.or.jp/sys/interview/detail.pl?item_id=394>

³³ 日本経済団体連合会HP <<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2005/061/honbun.html>>

底その理解を得られるものではない。」³⁴として、一般財源化や環境税などへの使途組替について反対意見を表明している。全日本トラック協会は、道路特定財源の一般財源化に反対を表明し、軽油引取税の暫定税率一時凍結など自動車関係諸税の軽減を要望している³⁵。

5 暫定税率を維持して一般財源化

政府税制調査会は、「平成 18 年度の税制改正に関する答申」(平成 17 年 11 月)の中で、「道路特定財源等の特定財源については、資源の適正な配分を歪め財政を硬直化させる可能性があることから、一般財源として活用していくべきである。道路特定財源を含むエネルギー関係諸税等については、(中略)納税者の理解を求めつつ、現行の税負担水準を維持することが適当である。」とし道路特定財源を、暫定税率を維持したまま一般財源化することを提言している。経済同友会は、特別会計のゼロベースでの見直し、特定財源の原則廃止を提言しており、この中で、現行の道路特定財源については、税体系の抜本改革までの間の条件付きながら、一般財源としての活用に理解を示している³⁶。

6 環境税

環境税については、平成 17 年 2 月に「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」が発効することもあり、政府税制調査会が、「平成 17 年度の税制改正に関する答申」(平成 16 年 11 月)の中で環境税導入の検討を取り上げていた。しかし、「平成 18 年度の税制改正に関する答申」の中では、関係省庁などで議論が行われている状況を踏まえ、総合的に検討していく必要があるとして、事実上検討が先送りされている³⁷。また、環境税の導入について、日本経済団体連合会や石油連盟などは、反対の立場を取っている。経済同友会は、既存のエネルギー税制も含めた税体系の抜本改革を前提に環境税のあるべき姿として、(1)炭素含有量に基づく課税、(2)一般財源、を提示し、理解を示している³⁸。

おわりに

小泉首相は、平成 18 年 3 月 23 日の衆議院本会議において、「地方分も排除していない」と初めて地方分の道路特定財源について言及し、同財源について国、地方分の区別無く一般財源化の対象であることを明らかにした³⁹。道路特定財源については、暫定税率を維持したまま一般財源化することに対して、前章に示すように関係団体からの異論も多く、今後の議論の行方が注目される。

³⁴ 「道路特定財源の一般財源化等使途の組替えには断固反対」2005.11.10 石油連盟HP
<http://www.paj.gr.jp/html/paj_info/press/2005/20051110.html>

³⁵ 「平成 18 年度会長年頭所感」全日本トラック協会HP<<http://www.jta.or.jp/coho/nento/shokan.html>>

³⁶ 「特別会計ならびに特定財源の抜本改革に向けて」2005.11.21 経済同友会HP

³⁷ 「環境税 自民税調も先送り」『東京新聞』2005.12.8

³⁸ 「環境配慮型の税体系を考える」2006.1.11 経済同友会HP

<<http://www.doyukai.or.jp/policyproposals/articles/2005/pdf/060111a.pdf>>

³⁹ 「道路財源 地方分も一般財源化」『産経新聞』2006.3.24