

(参考資料)

1 平成18年度道路整備予算概算要求財源内訳

(1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

区 分	18年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍率 (A / B)
特 定 財 源	3,517,068	3,563,278	0.99
揮 発 油 税	2,927,036	2,962,906	0.99
収 入 額	2,865,000	2,913,800	0.98
決算調整額	62,036	49,106	-
石 油 ガ ス 税	14,732	15,272	0.96
収 入 額	14,400	15,000	0.96
決算調整額	332	272	-
自 動 車 重 量 税	575,300	585,100	0.98
貸付金償還金等	62,337	60,157	1.04
一 般 財 源	10,788	0	-
合 計	3,590,193	3,623,435	0.99

- <注> 1. 18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、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、ETCの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費を含む(P.37,備考11.参照)
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 8 年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍率 (A / B)
所 要 額	直 轄 事 業 負 担 金	664,228	605,243	1.10
	補 助 事 業 負 担 金 等	617,249	527,119	1.17
	地方道路交付金事業	593,365	597,195	0.99
	公団・公社等への出資金等	66,037	114,569	0.58
	地 方 単 独 事 業	2,940,000	3,050,000	0.96
	合 計	4,880,879	4,894,126	1.00
	財 源 内 訳	特 定 財 源	2,187,400	2,219,700
地 方 道 路 譲 与 税		306,500	307,200	1.00
石 油 ガ ス 譲 与 税		14,400	14,700	0.98
自 動 車 重 量 譲 与 税		371,200	376,700	0.99
軽 油 引 取 税		1,043,500	1,055,600	0.99
自 動 車 取 得 税		451,800	465,500	0.97
一 般 財 源		2,693,479	2,674,426	1.01
合 計		4,880,879	4,894,126	1.00

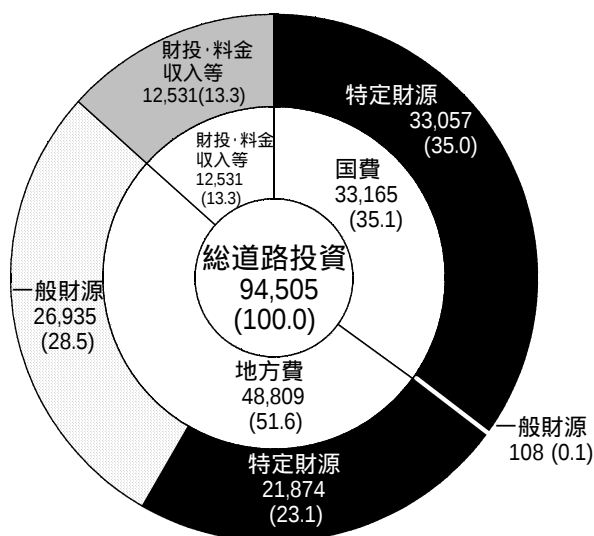
- <注> 1. 「地方道路交付金事業」とは従前の「緊急地方道路整備事業」をいう
2. 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

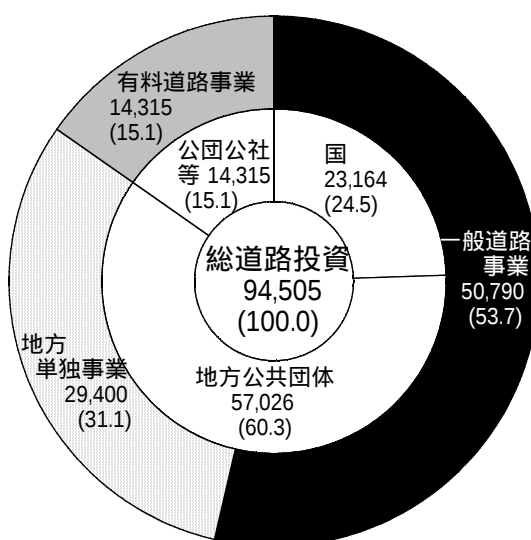
財源構成

(単位：億円)

() 内は構成比 (単位：%)



事業別構成



< 注 > 1 . 総道路投資には、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、E T Cの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費を含まない (P.37, 備考11. 参照)

2 . の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む

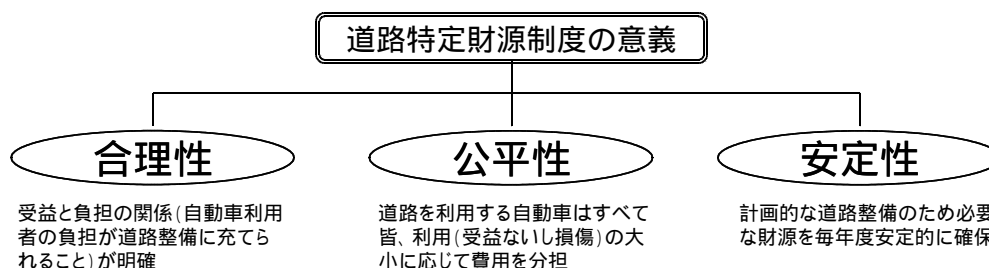
3 . 四捨五入の関係で、各係数の和が合計と一致しないところがある

4 . 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) 道路特定財源制度等について

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。

道路特定財源制度の意義



受益と負担の関係



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)		
L P G 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 1 8 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	2 8 , 6 5 0 (2 9 , 2 7 0)
	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	1 4 4 (1 4 7)
	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 , 7 5 3
	計			3 4 , 5 4 7 (3 5 , 1 7 1)
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 , 0 6 5
	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	1 4 4
	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 , 7 1 2
	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	1 0 , 4 3 5
	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 , 5 1 8
	計			2 1 , 8 7 4
合 計				5 6 , 4 2 1 (5 7 , 0 4 5)

- 注) 1 . 税収は国土交通省推計による。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、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、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17年度税収は17,713億円、軽自動車税の平
成17年度税収は1,519億円(いずれも平成17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

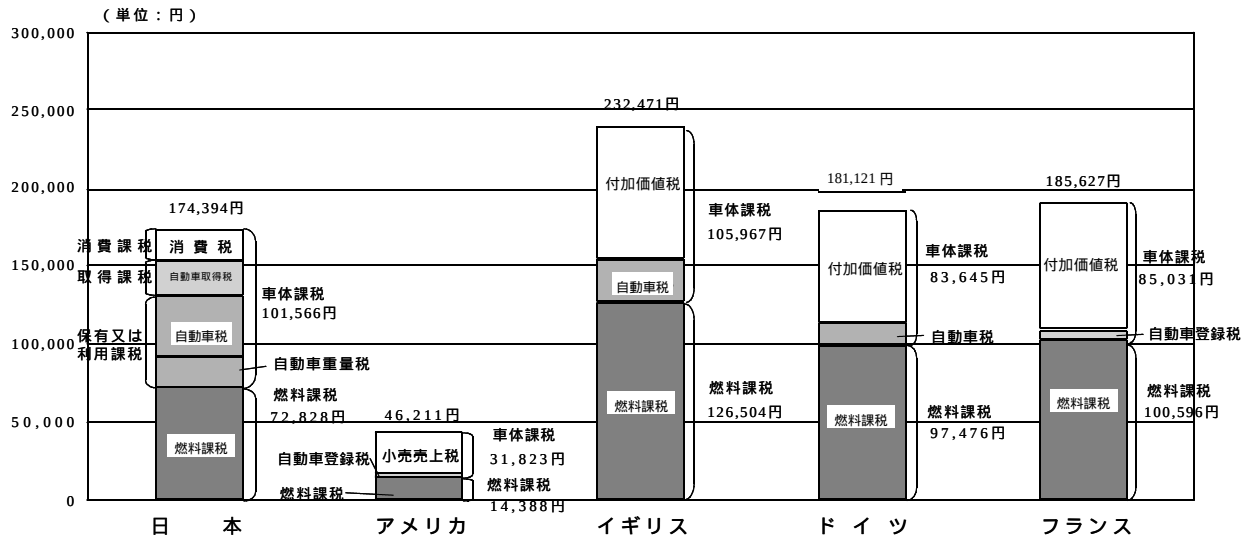
道路整備五箇年計画等	年 度	揮発油税 (全額地方へ課与) (国税) (円/リットル)	地方道路税 (国税) (円/リットル)	軽油引取税 (地方税) (円/リットル)	石油ガス税 (1/2を地方へ課与) (国税) (円/kg)	自動車取得税 (地方税)	自動車重量税 (1/3を地方へ課与) (国税)
第1次 29～33年度 2,600億円	昭和29	(4月)13.0				自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの	
	30	(8月)11.0	(8月)2.0				
	31			(6月) 6.0			
	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月) 8.0			
	33						
第2次 33～37年度 1兆円	34	(4月)19.2		(4月)10.4			
	35						
第3次 36～40年度 2兆1,000億円	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5			
	37						
	38						
第4次 39～43年度 4兆1,000億円	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0			
	40						
	41						
第5次 42～46年度 6兆6,000億円	42				(2月) 5.0		
	43				(1月)10.0		
	44					(7月)取得価額の3%	
第6次 45～49年度 10兆3,500億円	45						
	46				(1月)17.5		
	47						(12月)2,500
第7次 48～52年度 19兆5,000億円	48						
	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						
	53	○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月)	○ (5月)
第8次 53～57年度 28兆5,000億円	54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3		○ (4月)	○ (5月)
	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)
	6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			
	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						
	15	○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月)	注2 ○ (5月)
H15～19年度 38兆円	16						
地方単独事業 を含まない額	17						
	18						
	19						

(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14年1月現在の税率

車体価格：日本2,719,500円、アメリカ17,721ドル、イギリス18,290ポンド、ドイツ28,800ユーロ、フランス27,210ユーロ

燃料価格：日本101.8円/L、アメリカ39.6セント/L、イギリス79.0ペンス/L、ドイツ0.93ユーロ/L、フランス0.95ユーロ/L

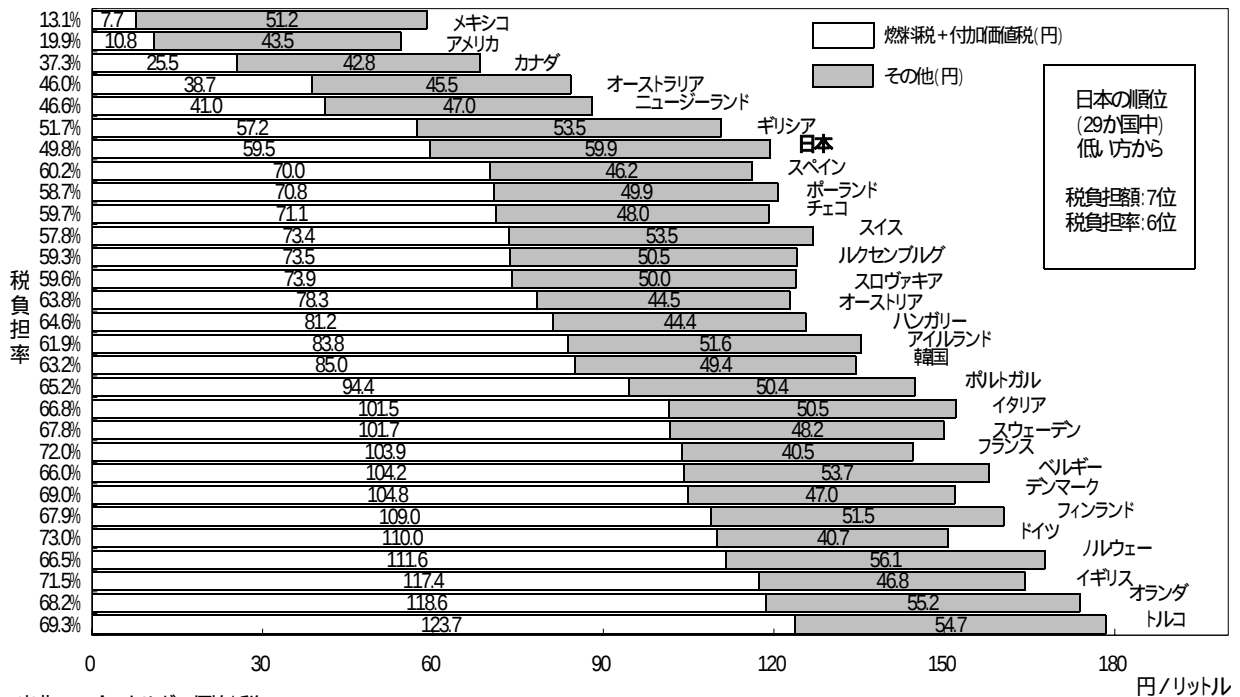
為替レート：アメリカ1ドル=122円、イギリス1ポンド=174円、ドイツ1ユーロ=108円、フランス1ユーロ=108円

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る

フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による

（注）上記の他に重量課税として、フランスにおいては車軸税（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（2005年1月～3月）



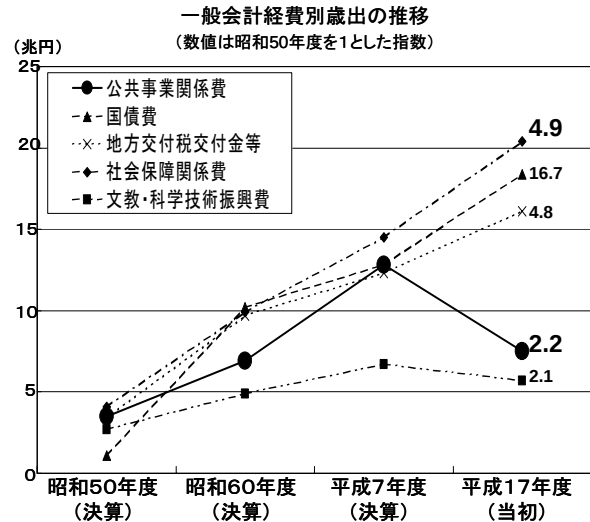
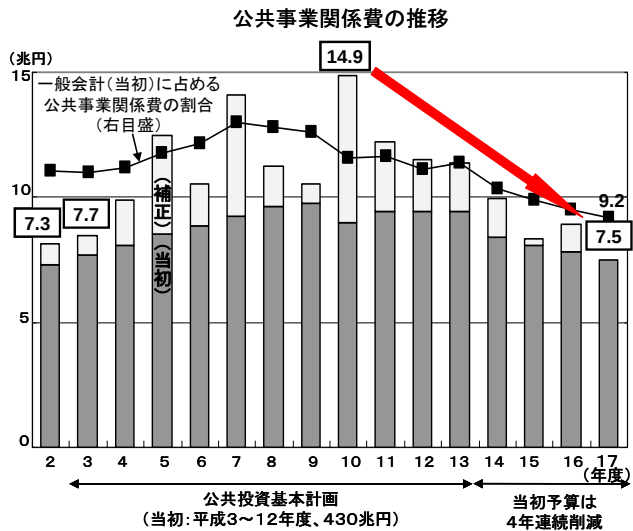
出典：IEA「エネルギー価格と税

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、石油石炭税、関税を含めた場合の税負担率は61.7%となる）

2. 当時の為替レート（104.6円/ドル等）を使用

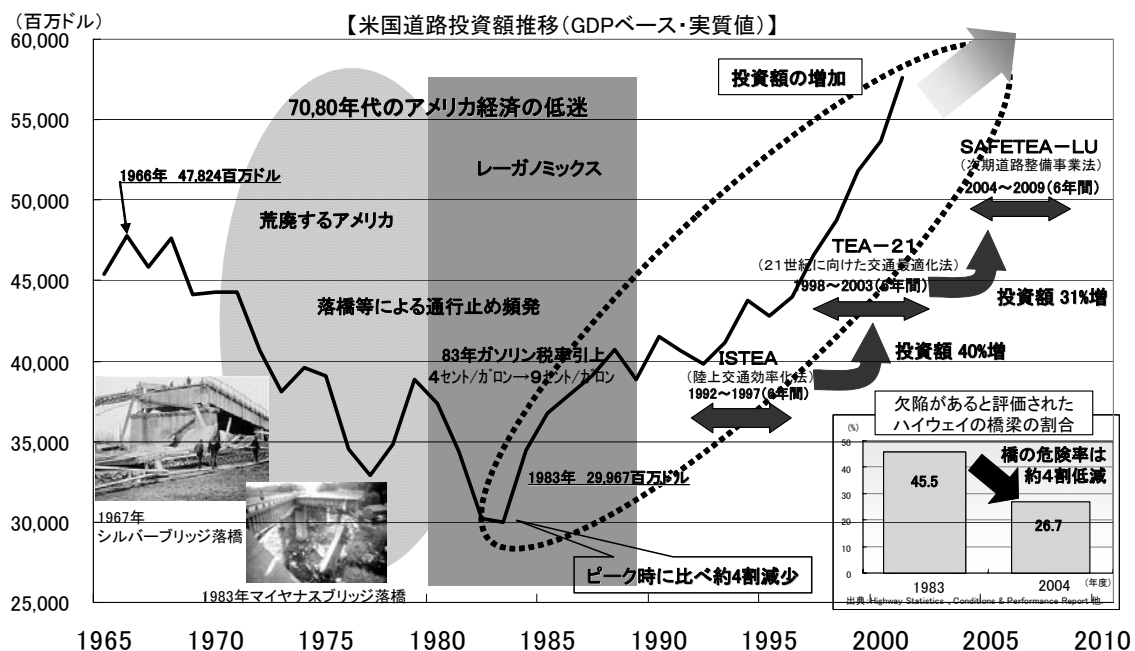
公共投資の水準

- 「改革と展望」に従い削減（平成10年度（補正後）から半減）
- 平成17年度は7.5兆円で追加以前の水準にほぼ到達。
（平成3年度水準をすでに下回り、平成2年度と比較しても差は2,000億円程度）
- 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17年度：9.2%）



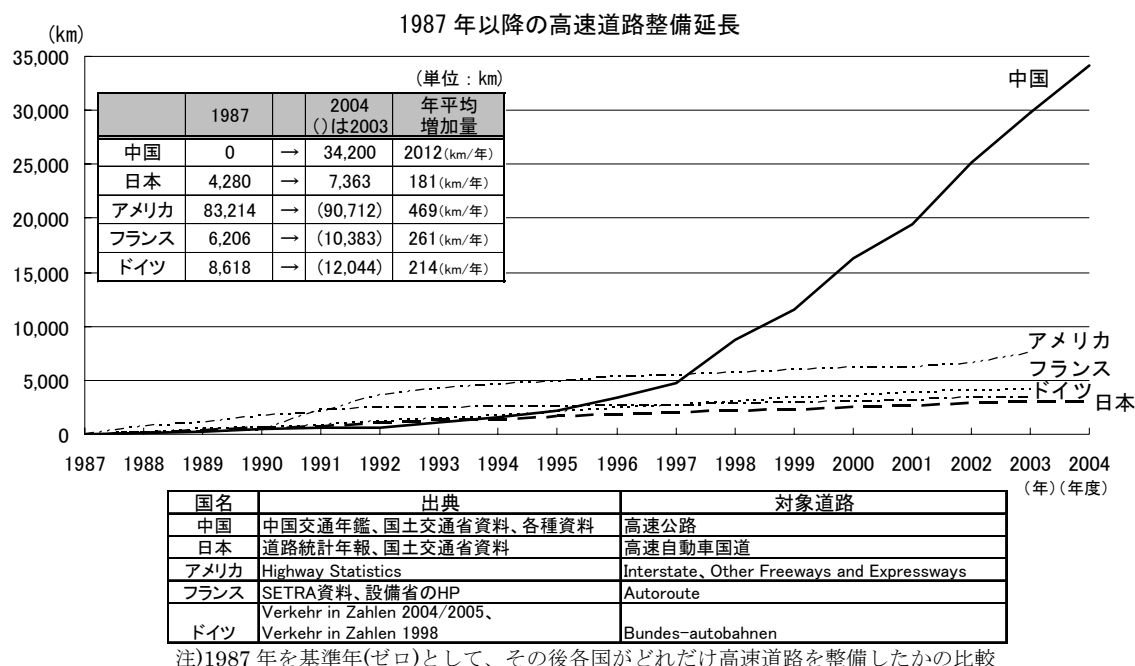
米国の道路投資額推移

- 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）



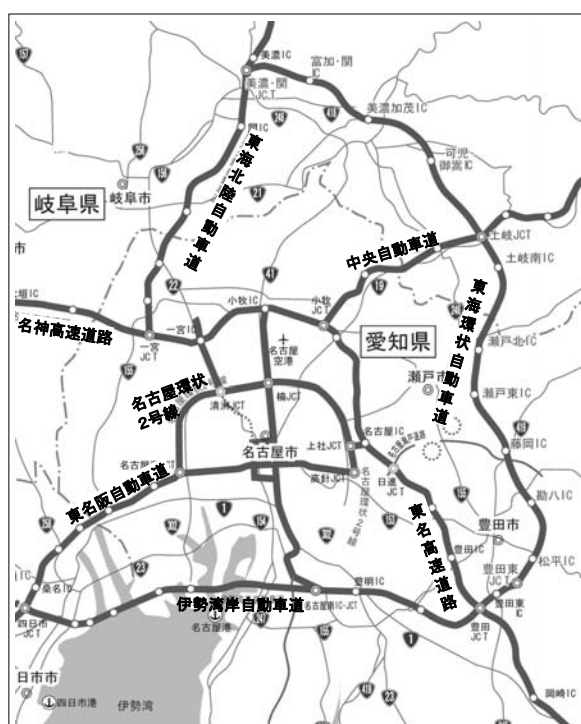
諸外国における高速道路整備について

- 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 34,200km が供用（日本の約 11 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



ネットワーク機能向上による効果（東海環状自動車道等の例）

- 自動車専用道路網の整備により車の走行速度が改善した結果、名古屋都市内のCO₂排出量が約 10%削減
- 東海環状自動車道の開通を見込んで企業が進出 ～沿線の工業団地は約 4 倍に～



名古屋市内のCO₂排出量

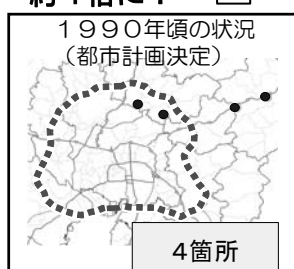
自動車専用道路網がなし : 212 (万 t-CO₂/年)

23 (万 t-CO₂/年)
約 10%削減!

自動車専用道路網があり : 189 (万 t-CO₂/年)

工業団地は約 4 倍に!

1990年頃の状況
(都市計画決定)



2004年の状況

