

道路特定財源の一般財源化に対する意見

平成18年5月

広島県

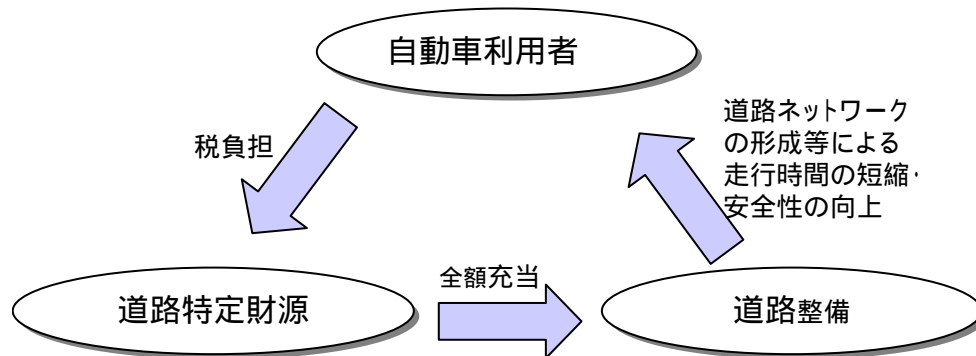
1 道路特定財源の一般財源化は、納税者に対する約束違反である

道路特定財源は、本質は道路施設の利用料金であり、これを他の目的に転用することは、課税の趣旨を逸脱するものである。この場合、自動車ユーザーは、これまで課税されていたからというだけで、課税のターゲットとされるものであり、国の財政再建の自動車ユーザーへの負担転嫁に他ならない。

第164回国会において成立した「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」（以下「行革推進法」という。H18.5.26成立）には、「一般財源化を図ることを前提とし、（中略）納税者の理解を得つつ、具体的な改正の案を作成するものとする。」とされているが、一体何をもって納税者の理解を得たとするのか疑問である。

現在の一般財源化の動きは、国民に対し、十分な説明がなされたとは言い難い。大変重要な案件であり、改めて国民の信を問うべき政治課題である。

《道路特定財源制度に係る受益者負担原則》



受益者負担制度のメリット

利用者負担を原則とし、費用を負担しないでサービスだけ享受するフリーライダー（ただ乗り）を排除できる。

一般の需給均衡と同様に、道路利用者税をシグナルにして受益者のニーズ（需要）と道路施設の供給のバランスが図られ、適正な供給水準が実現される。

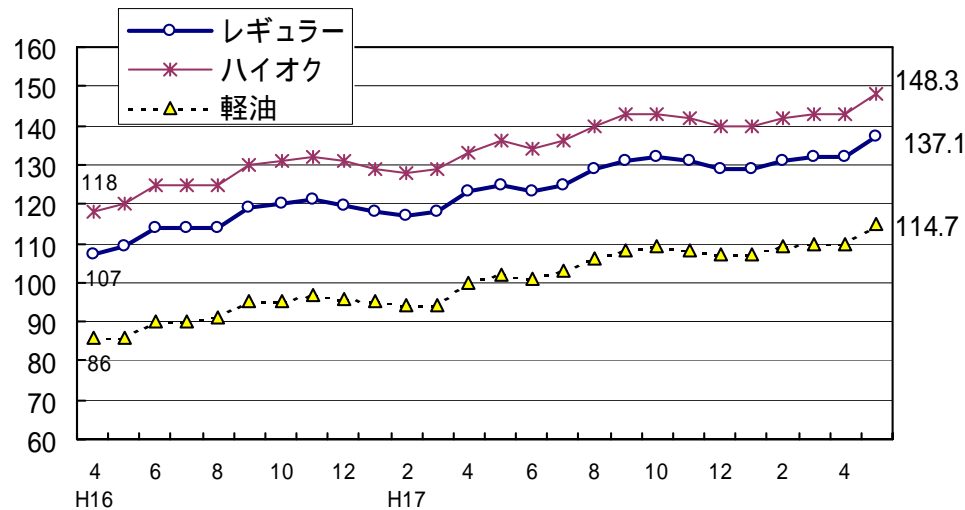
走行量にほぼ比例して消費される燃料への課税や、保有に関わる税は道路損傷度の大きい重量車両の負担額を相対的に大きくするような、公平性を満たす税体系となっている。

長期計画で行う道路整備に不可欠な安定的財源確保を可能とする。

2 道路特定財源に「余剰」があるならば、暫定税率を引き下げるのが本来の姿であり、一般財源化の根拠とはならない

「行革推進法」には、現在の税率水準を維持することが明記されているが、現在の税率は、道路整備のため必要と認められたため、暫定税率を導入して道路整備財源を確保しているものであり、道路整備財源に余剰が生じたのならば、暫定税率を廃止し、本則に戻るのが本来ではないか。

広島県内のガソリン価格の推移(石油情報センター)



最近のガソリン価格は原油価格高騰を受けて15年ぶりの高値となり、自動車を移動・運搬手段として使用せざるを得ない地方の住民や運送事業者にとって、流通コストの上昇をもたらし、極めて深刻な影響を及ぼしている。

仮に、現在の道路特定財源を道路整備とは全く関わりのない一般事業の財源に充当する場合には、明白に受益者負担の原則に反することとなることから、暫定税率を引き下げること視野に入れた検討をすべきである。

《道路財源諸税の税率》

	税目	税率	
		本則	暫定税率
国	揮発油税	24.3円/	48.6円/
	石油ガス税	17.5円/kg	
	自動車重量税	(例:自家用乗用) 2,500円/0.5t年	(例:自家用乗用) 6,300円/0.5t年
地方	地方道路譲与税	4.4円/	5.2円/
	石油ガス譲与税	(石油ガス税を参照)	
	自動車重量譲与税	(自動車重量税を参照)	
	軽油引取税	15.0円/	32.1円/
	自動車取得税	取得価額の3%	自家用は 取得価額の5%

暫定税率の適用期限は平成20年度3月末
(自動車重量税については平成20年4月末)

自動車重量税(国税)は普通税であり、収入の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割が道路財源とされている。

そもそも本当に道路特定財源に「余剰」は生じているのか？ 地方の道路整備はまだ必要とされている！

道路特定財源の一般財源化を支持する者においては、道路は十分に整備されていると主張し、確たる定義も示さず、「無駄な」道路をつくらないために一般財源化すると主張しているが、地方の道路整備は十分に整備されたとは言い難い。

広島県においては、高規格幹線道路である東広島・呉自動車道や、直轄国道である一般国道2号安芸バイパス・東広島バイパス等でさえまだ整備されておらず、道路整備が十分とはとても言い難い。主要な道路交通網が完成していないため、交通渋滞や物流コストの増大などにより、膨大な経済的損失が生じている。

このほかにも、まだまだ多くの道路整備が必要とされている。（「平成19年度主要事業に関する提案」P42～49参照）

道路整備状況が十分であるか否かは、全国的に判断できる問題ではなく、その地方の自治体や住民が判断すべき問題である。



3 道路特定財源は地方に税源移譲すべき

国の予算においては、「余剰」が生じていると言っても、地方では多額の一般財源を投入して道路整備を行っているものであり、真に「余剰」が生じているわけではない。地方への税源移譲により、地方の道路整備に充当すべきである。

道路特定財源を地方へ税源移譲することにより、より地域の実態に応じた、効率的な道路整備が可能となる。

また、将来的には、地方が直接賦課徴収するとともに税額も地方で設定できる制度とすれば、真にその地方に必要な税額をその地方の判断により徴収することが可能となり、住民のコスト意識が更に高まり、緊張感のある、無駄のない道路供給システムが確立できる。

国から地方への税源移譲の具体例

道路特定財源の地方へ税源移譲の方法については、徴税体制まで含めた抜本的な検討が必要であるため、現時点ではどの方法が最適かは述べられないが、これまでに次のような提案がなされている。

手法1 揮発油税の地方譲与税化

地方六団体は「国庫補助負担金等に関する改革案」(H16.8.24)において、揮発油税の50%を地方譲与税化することを検討するよう提言している。

地方分権を一層推進するためには、道路事業においても国の権限・財源を地方へ移譲する必要がある。

手法2 自動車重量税の地方税化

全国知事会の地方税制小委員会においては、法律で用途が限定されていないため、一般財源化が優先的に議論されている自動車重量税について、地方税化することが検討されている。

手法3 直轄事業負担金の地方負担への充当

地方六団体は「国庫補助負担金等に関する改革案」(H16.8.24)において、国の直轄事業に対する地方負担を廃止するよう提言している。

道路特定財源に余剰があると主張するのであれば、直轄事業負担金を即刻廃止し、相当額に道路特定財源を充当すべきである。

