

資 料

(道路特定財源関係)

地方における道路特定財源一覧 【すべて法律により用途を明定】

税 目 等		財源の帰属先	税 率	H19年度収入 (億円)
地方税	軽油引取税 昭和31年度創設	都道府県、指定市	(暫定税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	10,360
	自動車取得税 昭和43年度創設	都道府県、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%	4,855
地方譲与税	地方道路譲与税 昭和30年度創設 (地方道路税の収入額の全額)	都道府県、市町村	<地方道路税(国税)> (暫定税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,072
	石油ガス譲与税 昭和41年度創設 (石油ガス税の収入額の1/2)	都道府県、指定市	<石油ガス税(国税)> (本則税率) 17.5円/kg	140
	自動車重量譲与税 昭和46年度創設 (自動車重量税の収入額の1/3)	市町村	<自動車重量税(国税)> 自家用乗用は (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	3,599
計				22,026

- 注) 1. 収入は平成19年度地方財政計画によるものである。
2. 譲与税については、国と地方での実際の収入時期のずれにより、平成19年度の国収入予算額と若干の違いがある。
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(ただし、自動車重量税については、平成20年4月末。)

地方における道路事業費の財源構成について

※H17決算

都道府県

市町村

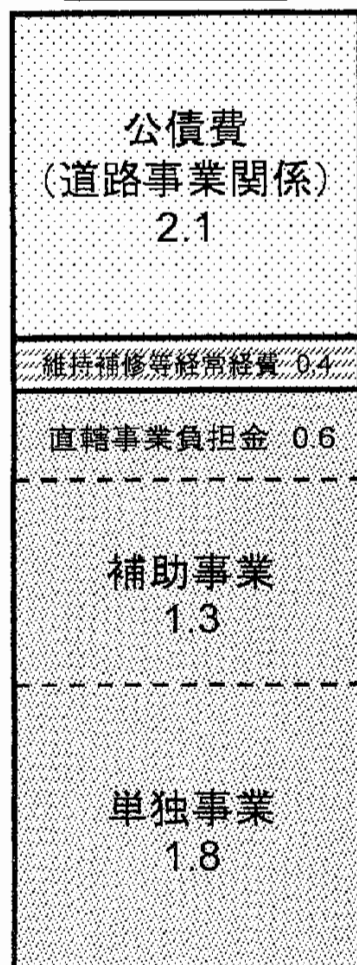
(単位:兆円)

(歳出)

(財源内訳)

6.2

6.2



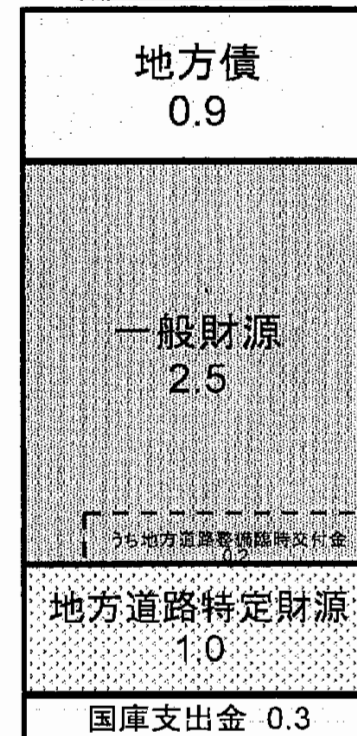
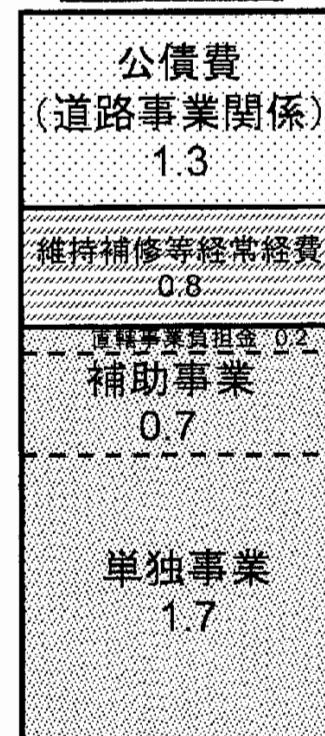
21%
40%

(歳出)

(財源内訳)

4.7

4.7



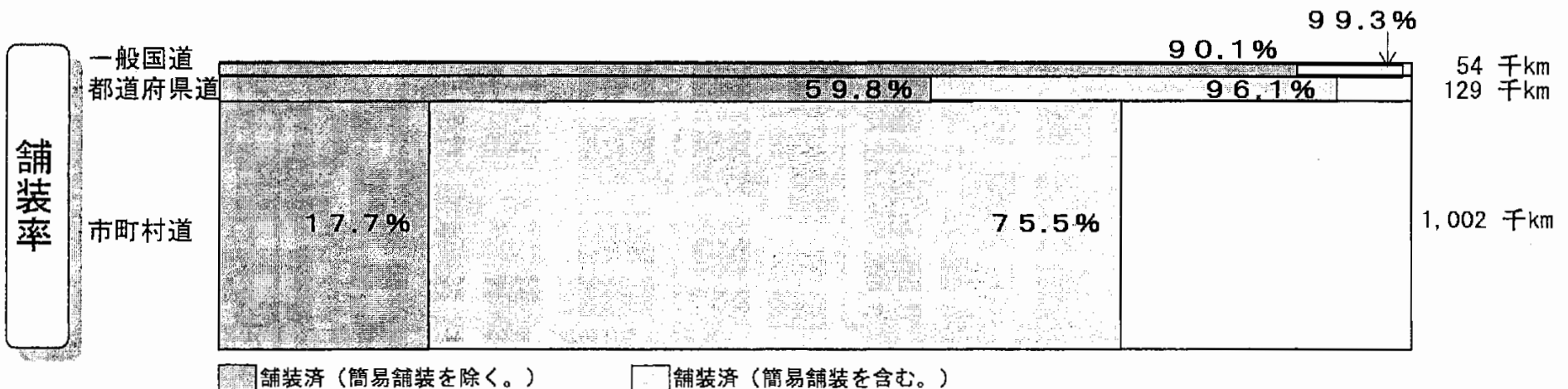
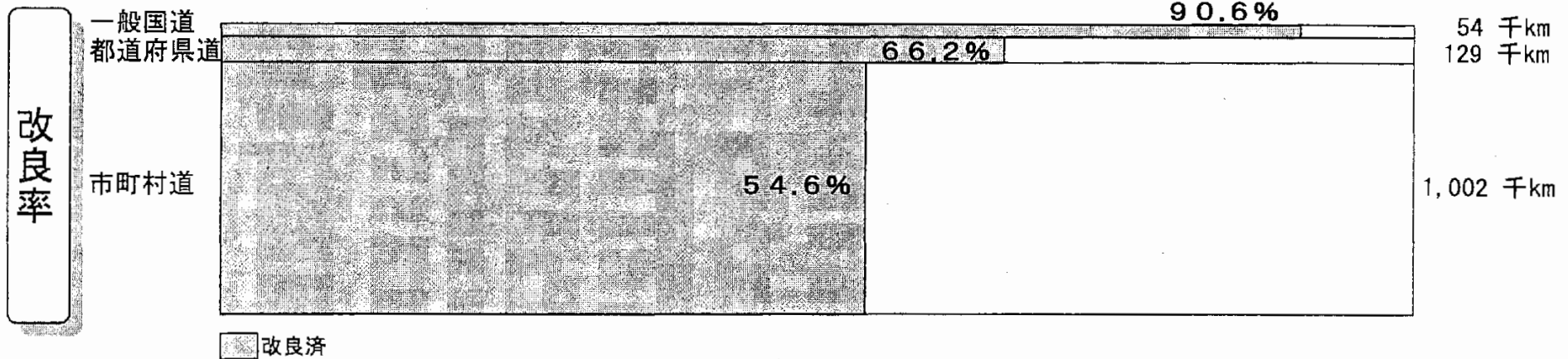
21%
32%

(注) 数値は小数点第2位以下を四捨五入して計上しているため合計と符合しない。

道路の整備状況

(平成17年4月1日現在)

総延長



1. 「道路統計年報2006」(国土交通省道路局)による。なお、棒グラフの太さは、道路の延長による。
2. 一般国道及び都道府県道の改良済延長は、改良済で車道幅員5.5m以上のものの延長である。
3. 「簡易舗装」とは、在来の砂利・碎石舗装を基礎として簡易な路盤を築造した上アスファルト乳剤で舗装したもの(表面が約3cm程度)のものをいう(通常舗装は、アスファルトコンクリートで舗装するもの。)

道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日 閣議決定）

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。
特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。
2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
3. 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、
 - (1) 税收の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。
 - (2) また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税收は一般財源とする。
4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。