

資 料

（ 特 定 財 源 関 係 ）

目

次

・ 主な特定財源一覧	1
・ 道路特定財源の概要（平成17年度予算・地方財政計画額）	2
・ 道路特定財源について	3
・ 国の道路特定財源諸税の沿革	4
・ 道路特定財源とエネルギー関係諸税等の見直しに当たっての考え方	5
・ 特定財源等の概要（平成17年度予算・地方財政計画額）	6
・ 主要各国におけるガソリンの価格と税	7
・ O E C D諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税（2005年第1四半期）	8
・ 欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移	9
・ 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）	10
・ あるべき税制の構築に向けた基本方針（抄）	11
・ 道路特定財源税制の体系	12

主な特定財源一覧

	エネルギー課税		左記以外	
	財 源	使 途	財 源	使 途
特別会計法等で 使途特定	揮発油税 (2.9)	道路財源	自動車重量税 (1.1)	道路財源等
	石油ガス税 (0.03)	道路財源	牛肉等関税 (0.1)	肉用子牛等対策
	航空機燃料税 (0.1)	空港財源	交通反則者納金 (0.1)	交通安全対策
	石油石炭税 (0.5)	石油及びエネルギー需 給構造高度化対策財源	日本中央競馬会納付金 (0.3)	畜産振興事業、社会福祉 事業
	原油等関税 (0.04)	石炭対策終了に際し借 り入れた借入金の償還 等の財源	電波利用料 (0.1)	電波利用共益費用
税法で使途特定	地方道路税 (0.3)	道路財源	自動車取得税 (0.5)	道路財源
	軽油引取税 (1.1)	道路財源		
	電源開発促進税 (0.4)	電源立地・利用促進対 策財源		

(注1) 財源欄のかっこ書きは税込 (単位：兆円、平成17年度予算額、地方財政計画額)

(注2) は、道路特定財源。

道路特定財源の概要（平成 17 年度予算・地方財政計画額）

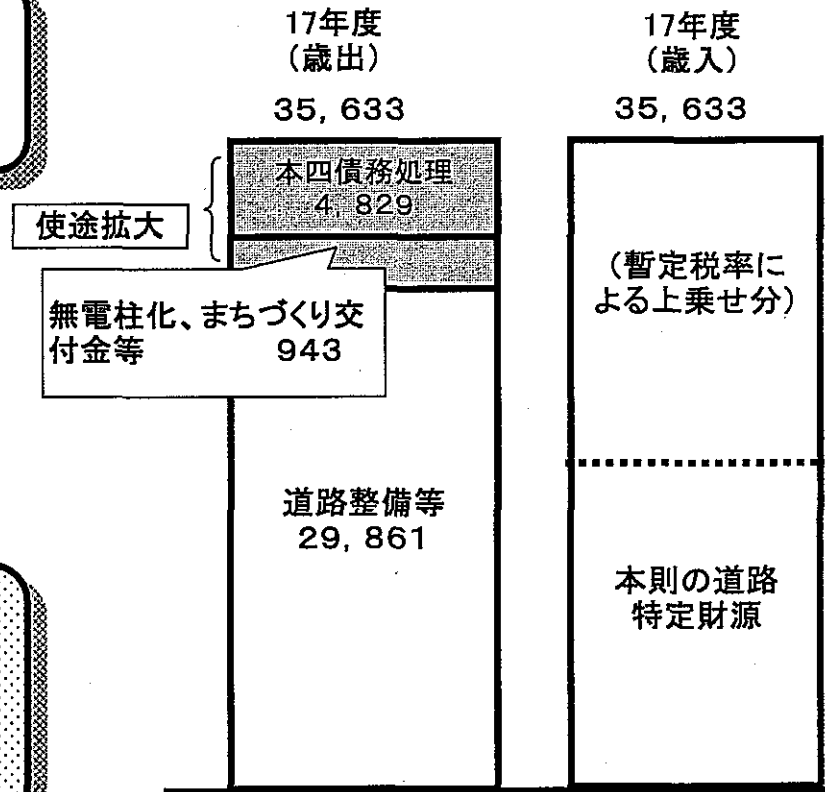
税 目 (※：目的税)		課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収 (単位：億円)
国 税	揮発油税 (昭和 24 年創設・ 29 年特定財源)	揮発油	48,600 円/kl ○適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：24,300 円/kl)	・国の道路財源（1/4 は道 路整備特別会計に直入）	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 3,5	29,138
	地方道路税※ (昭和 30 年創設)	揮発油	5,200 円/kl ○適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：4,400 円/kl)	・地方の道路財源として全 額譲与	地方道路税法 1 地方道路譲与税法 1,8	3,118 (地方分：3,118)
	石油ガス税 (昭和 41 年創設)	自動車用石油ガス	17 円 50 銭/kg	・1/2 は国の道路財源 ・1/2 は地方の道路財源と して譲与	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 3 石油ガス譲与税法 1,7	300 (地方分：150)
	自動車重量税 (昭和 46 年創設)	乗用車、トラック、 バス、軽自動車等	(例) 乗用車 車両重量 0.5t・1 年につき ・自家用 6,300 円 ・営業用 2,800 円 ○適用期限：20 年 4 月 30 日 (本則税率：いずれも 2,500 円)	・国の道路財源 ・公害健康被害の補償費用 の財源として交付 ・1/3 は地方の道路財源と して譲与	公害健康被害の補償等 に関する法律附則 9 自動車重量譲与税法 1,7	11,325 (地方分：3,775)
地 方 税	軽油引取税※ (昭和 31 年創設)	軽油の引取り	32,100 円/kl ○適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：15,000 円/kl)	・都道府県及び指定市の道 路財源	地方税法 700, 700 の 50	10,556
	自動車取得税※ (昭和 43 年創設)	自動車の取得	・自家用 取得価格の 5% ・営業用及び軽自動車 " 3% ○適用期限：20 年 3 月 31 日 (本則税率：いずれも 3%)	・地方公共団体（7 割市町 村、3 割都道府県及び指 定市）の道路財源	地方税法 699, 699 の 33	4,655

道路特定財源について

道路特定財源とされる揮発油税、自動車重量税等は、税法上、用途を特定していない(目的税ではない)。

道路整備のための財源確保の要請

道路歳出の規模に応じ、受益と負担の関係に基づき本則税率を上回る暫定税率を課し、その税収を道路特定財源として活用(歳出側において税収の用途を特定)。



※ 18年度以降の本四債務処理残高 約4,500億円

国の道路特定財源諸税の沿革

揮発油税	○ 昭和24年、一般的な財政需要に応じる必要から、揮発油の消費に負担を求めるため創設 ○ 昭和29年、立ち遅れたわが国の道路を緊急かつ計画的に整備する観点から、揮発油税收相当額を国の道路整備に充当 ○ 昭和49年、第7次道路整備計画の財源確保の要請に加え、世界的な石油危機を背景に、資源節約、消費抑制、環境保全の観点から、税率を引上げ（租税特別措置法による特例税率）、昭和51年にも同様の理由により税率引上げ
石油ガス税	○ 昭和41年、石油ガスを燃料とするLPG車と揮発油を燃料とするガソリン車との負担の権衡を図る観点から創設 ○ 創設以来、揮発油税などとともに国・地方の道路特定財源
自動車重量税	○ 昭和46年、自動車の走行が道路整備、道路混雑、交通事故等多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮し、広く自動車の使用者に負担を求めるため創設 ○ 創設時の経緯等から運用上、国分（税收の3分の2）の約8割相当額を道路整備財源に充当 ○ 昭和49年、揮発油税と同様の理由により税率引上げ（租税特別措置法による特例税率） ○ 昭和51年、道路財源確保の要請に加え、わが国の自動車に係る税負担は諸外国に比べて必ずしも高くないこと、自動車の保有及び走行の増加については、資源節約、環境保全等の観点からの配慮が求められていること等から税率を引上げ

（注）地方道路税の沿革

昭和29年度に限り、揮発油税收の3分の1に相当する額を地方に譲与することとされていたが、昭和30年には、地方道路税（目的税）が創設され、その税收の全てが地方の道路特定財源として地方に譲与されることになった。

道路特定財源とエネルギー関係諸税等の見直しに当たっての考え方

見直しに当たっての基本的観点

- 道路特定財源関係諸税の性格（揮発油税は、創設時一般財源。その他の税も税法上、目的税ではない）
- 有限な資源（石油）の有効活用の観点からの、資源節約・消費抑制
- 自動車の走行がもたらす社会的コスト
- 諸外国の状況
- 温暖化防止（現行のエネルギー関係諸税等が果たす一定の役割）
- 厳しい財政事情（財政資金の有効活用の必要性）

参考：平成14年6月「あるべき税制の構築に向けた基本方針」（ポイント）

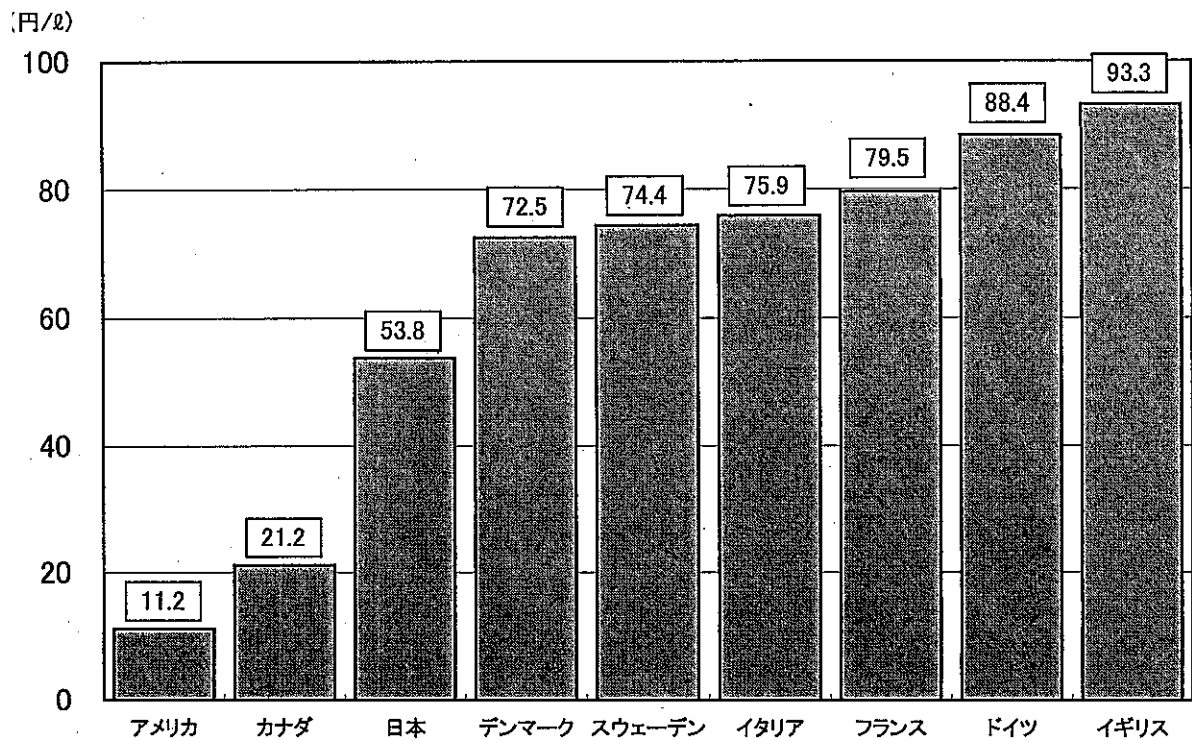
- 道路特定財源等については、財政を硬直化させる要因となっているのではないかと疑問視されており、一般財源化を含め、その在り方について見直しを行うべき。
- 道路特定財源等を含むエネルギー関係諸税等については、わが国の自動車にかかる税負担水準が国際的にみても高くない状況にあり、自動車の社会的コストや環境保全の観点に鑑みれば、その税負担水準を引き下げることが適当ではない。

特 定 財 源 等 の 概 要 (平成17年度予算・地方財政計画額)

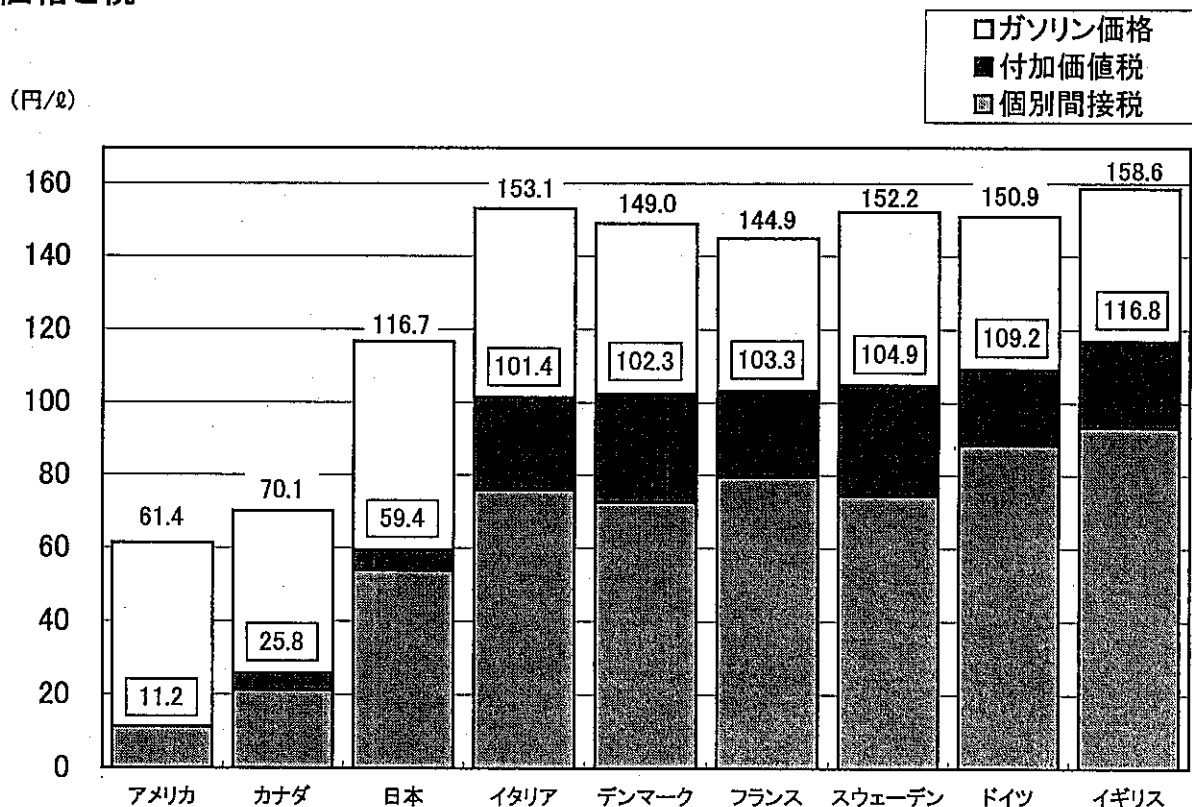
税 目 (※ 目的税)		課 税 対 象 ・ 税 率	税 収 の 使 途	根 拠 法	税 収
国	揮 発 油 税 (昭和24年創設・ 29年特定財源)	揮発油：48,600円/kl 〔適用期限：20年3月31日〕 (本則税率：24,300円/kl)	・ 国の道路財源(1/4 は道路 整備特別会計に直入)	道路整備費の財源等の特 例に関する法律 3,5	29,138 億円
	地 方 道 路 税※ (昭和30年創設)	揮発油：5,200円/kl 〔適用期限：20年3月31日〕 (本則税率：4,400円/kl)	・ 地方の道路財源として全額 譲与	地方道路税法 1 地方道路譲与税法 1,8	3,118 (地方分 3,118)
	石 油 ガ ス 税 (昭和41年創設)	自動車用石油ガス：17円50銭/kg	・ 1/2 は国の道路財源 ・ 1/2 は地方の道路財源とし て譲与	道路整備費の財源等の特 例に関する法律 3 石油ガス譲与税法 1,7	300 (地方分 150)
	自 動 車 重 量 税 (昭和46年創設)	乗用車、トラック、バス、軽自動車等 (例)乗用車(車両重量0.5t・1年につき) ・ 自家用 6,300円 ・ 営業用 2,800円 〔適用期限：20年4月30日〕 (本則税率：いずれも 2,500円)	・ 国の道路財源 ・ 公害健康被害の補償費用の 財源として交付 ・ 1/3 は地方の道路財源とし て譲与	公害健康被害の補償等に 関する法律附則 9 自動車重量譲与税法 1,7	11,325 (地方分 3,775)
	航 空 機 燃 料 税 (昭和47年創設)	航空機燃料：26,000円/kl	・ 11/13 は国の空港整備財源 ・ 2/13 は地方空港対策費と して譲与	空港整備特別会計法3, 附 則① 航空機燃料譲与税法 1,7	1,052 (地方分 162)
	電 源 開 発 促 進 税※ (昭和49年創設)	一般電気事業 者の販売電気：キロワット時につき ～17.3 17.4～ 19.4～ 425円→ 400円→ 375円	電源立地対策及び 電源利用対策財源	電源開発促進税法 1 電源開発促進対策特別会 計法 3の3	3,551
地 方 税	石 油 石 炭 税	・ 原油、石油製品 1klにつき 2,040円 ・ 天然ガス 1tにつき 840円 ・ 石油ガス等 1tにつき 800円 ・ 石炭 1tにつき 230円 ～17.3 17.4～ 19.4～ 840円→ 960円→ 1,080円 800円→ 940円→ 1,080円 230円→ 460円→ 700円	石油及びエネルギー需給 構造高度化対策財源	石油及びエネルギー需給 構造高度化対策特別会計 法 4	5,000
	軽 油 引 取 税※ (昭和31年創設)	軽油の引取り：32,100円/kl 〔適用期限：20年3月31日〕 (本則税率：15,000円/kl)	・ 都道府県及び指定市の道路 財源	地方税法700, 700の50	10,556
	自 動 車 取 得 税※ (昭和43年創設)	自動車の取得 ・ 自家用 取得価格の5% ・ 営業用及び軽自動車 " 3% 〔適用期限：20年3月31日〕 (本則税率：いずれも 3%)	・ 地方公共団体(7割市町 村、3割都道府県及び指定 市)の道路財源	地方税法699, 699の33	4,655

主要各国におけるガソリンの価格と税

○個別間接税



○価格と税



出典:IEA「エネルギー価格と税(2005年第2四半期)」

(注)1、税率及び価格は2005年の第1四半期のもの。

2、わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

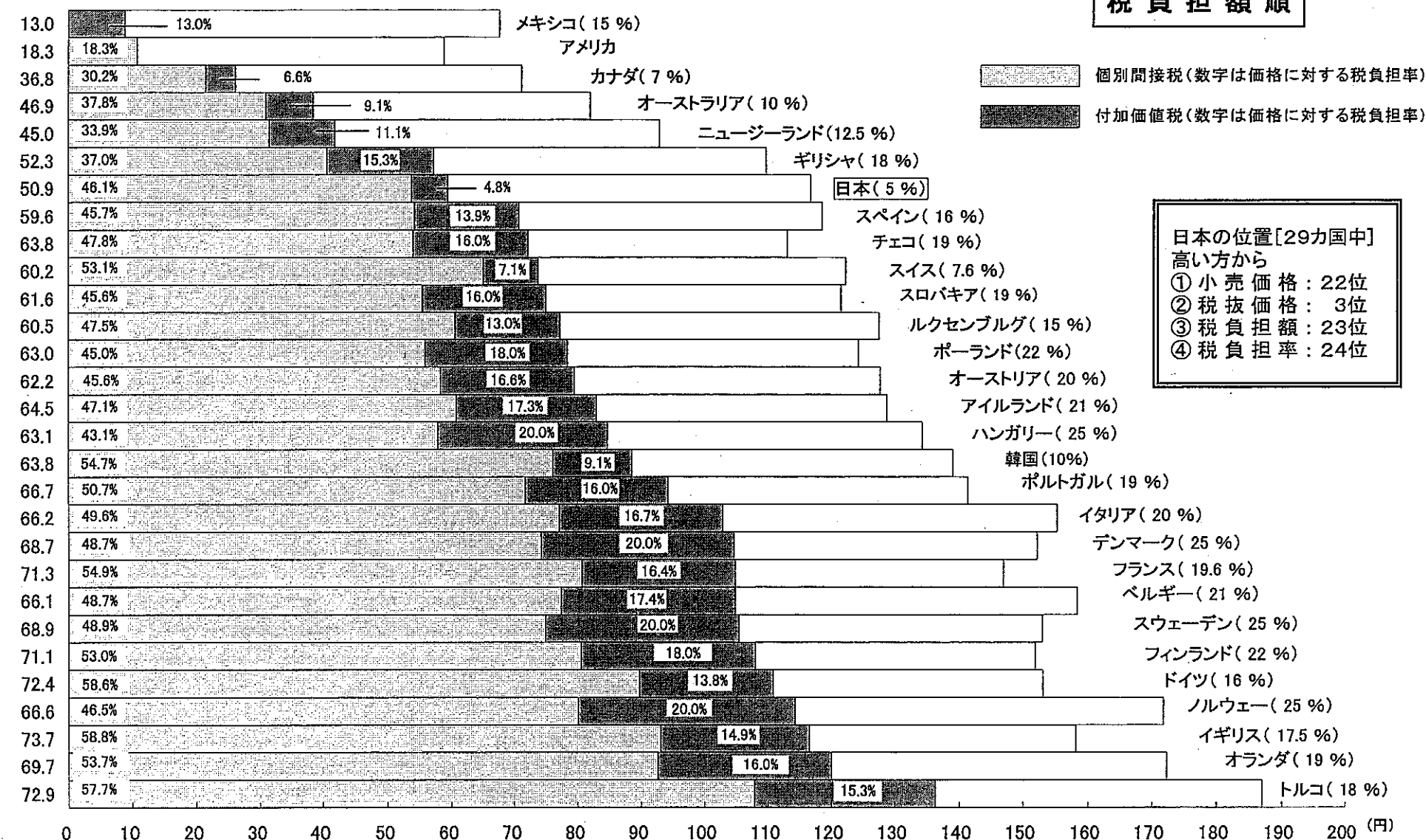
3、わが国の個別間接税は、揮発油税及び地方道路税である。

4、換算レートは、1ドル=109円、1カナダドル=84円、1ユーロ=135円、1ポンド=198円、

1スウェーデン・クローネ=15円、1デンマーク・クローネ=18円(裁定外国為替相場(2005年上半期))。

OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2005年第1四半期)

(税負担率)



出典:IEA「エネルギー価格と税(2005年第2四半期)」。

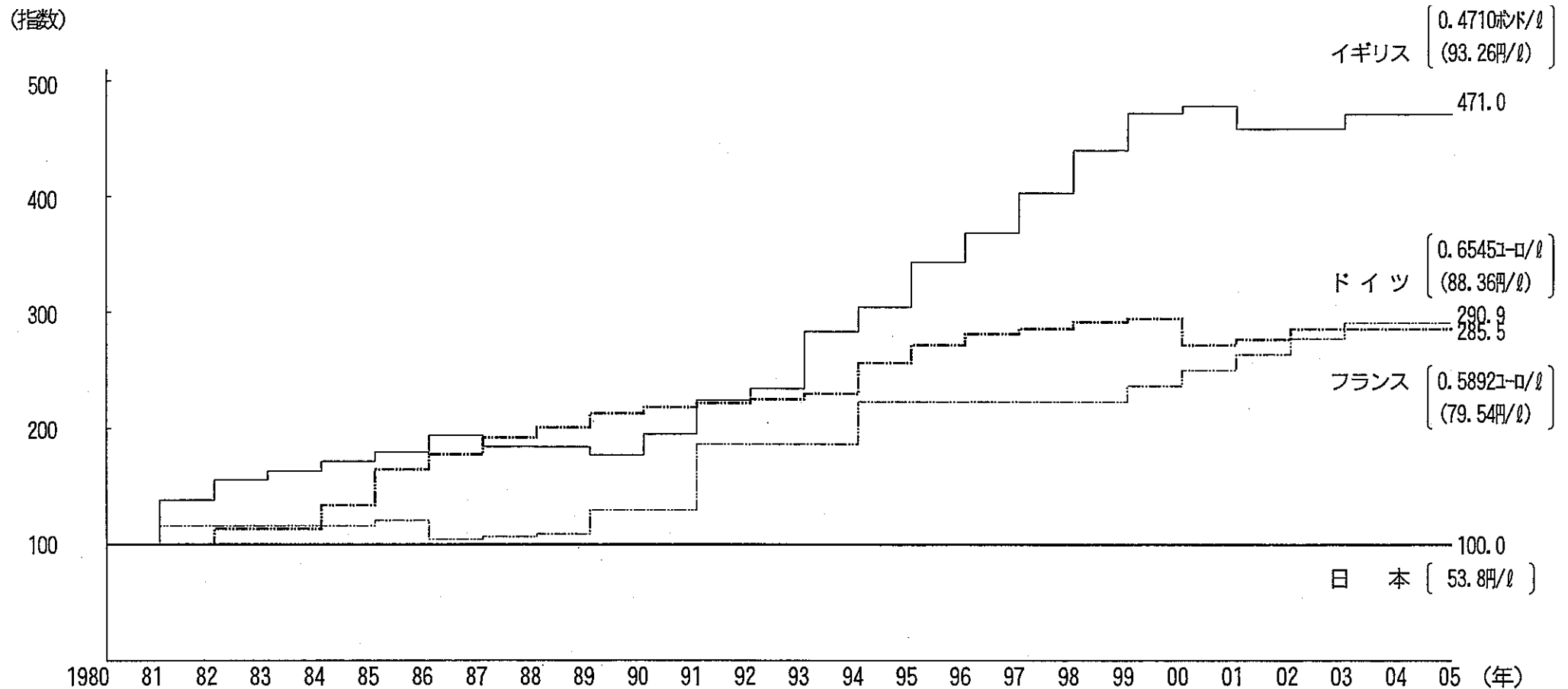
(注)1. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

また、()書きは、各国のガソリンに対する付加価値税である。

2. わが国の個別間接税は、揮発油税及び地方道路税である。なお、石油石炭税を加えた場合の税負担率は52.6%となる。

3. 換算レートはIEA資料に基づく。

欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移（指数：1980年＝100）



（注）1. 税率は各年末値による。ただし、2005年については1月末現在の税率。

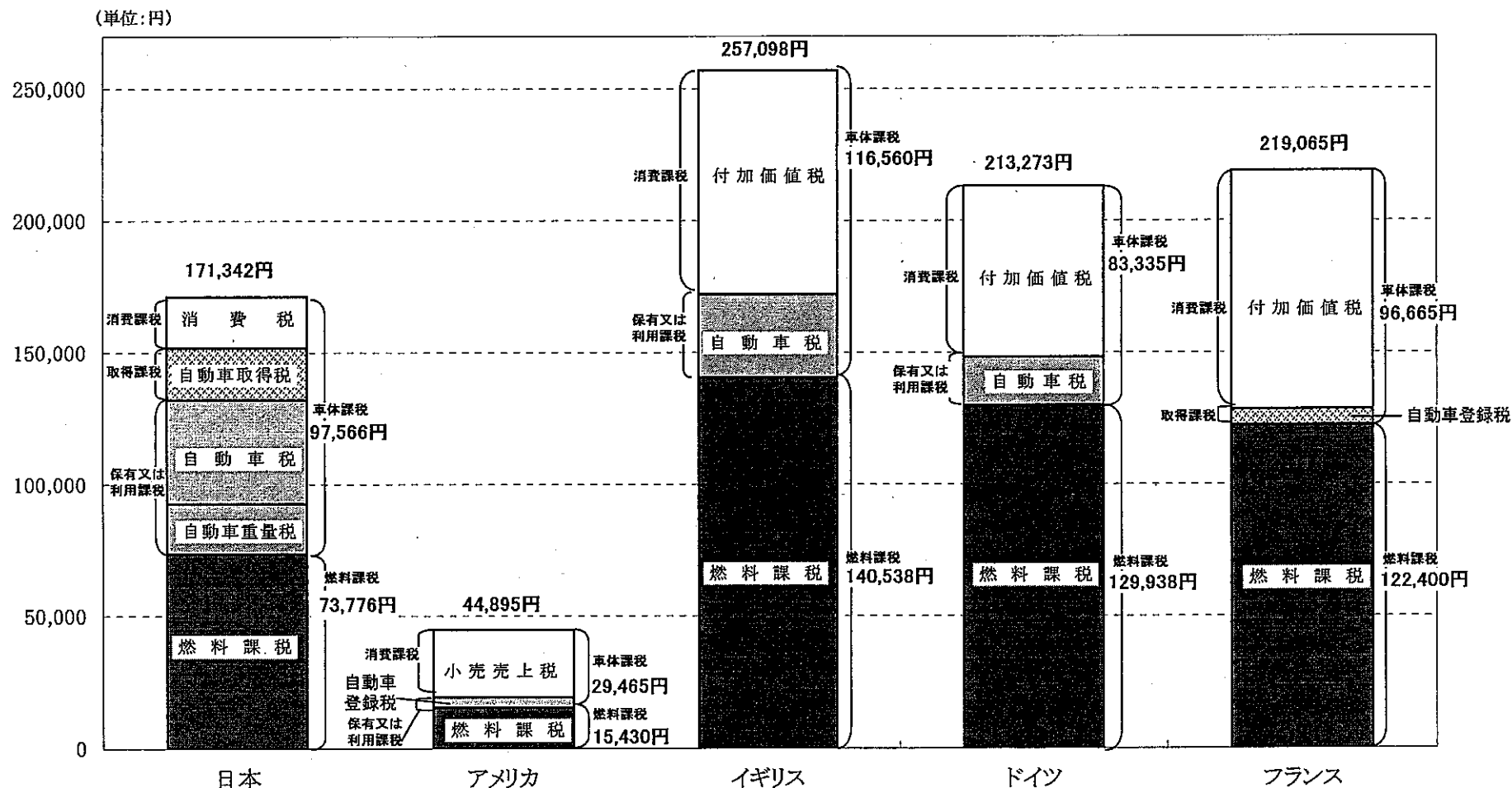
2. 英では1987年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2000年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

3. 独では1986年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2001年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

4. 仏ではレギュラーガソリンの税率をとっているが、2000年に無鉛スーパーガソリンの税率に統合された。

5. 換算レートは、1ポンド＝198円、1ユーロ＝135円（裁定外国為替相場（2005年上半期））。なお、独、仏については、2002年1月にユーロ通貨に切り替わったため、所要の換算を行った。）

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）



- （注） 1. 車両重量 約1.5トン、耐用年数 6年、年間ガソリン消費量 1,200ℓ、平成17年1月現在の税率
 車体価格：日本 2,467,500円、アメリカ 17,782ドル、イギリス 17,270ポンド、ドイツ 20,980ユーロ、フランス 24,600ユーロ
 燃料価格：日本 118.5円/ℓ、アメリカ 62.8セント/ℓ、イギリス 80.9ペンス/ℓ、ドイツ 1.07ユーロ/ℓ、フランス 1.015ユーロ/ℓ
 為替レート：アメリカ1ドル＝109円、イギリス1ポンド＝198円、ドイツ・フランス1ユーロ＝135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った。
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
2. 上記のほかに重量課税として、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。

あるべき税制の構築に向けた基本方針(抄)

第二 個別税目の改革

五 その他

2. 特定財源等とエネルギー関係諸税等

揮発油税、石油税等は用途を特定されている。特定の公的サービスからの受益と負担との間に密接な対応関係が認められ、そのサービスの財源を制度的に確保する必要がある場合には、特定財源等が用いられてきている。特定財源等は、このような財源確保に有効な仕組みではあるが、一方では資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招くおそれもあり、常にその妥当性を吟味していく必要がある。

道路特定財源等については、制度創設の経緯を踏まえ、現在においても特定財源という形で道路事業のための財源を引き続き確保していく必要があるのか、財政を硬直化させる要因となっていないか疑問視されており、歳出面を含めた基本的なあり方について検討を行う必要がある。当調査会では、依然として道路整備の必要性のためこれを維持すべきとの意見もあったが、一般財源化を含め、そのあり方の見直しを行うべきと考える。

いずれにしても、道路特定財源等を含むエネルギー関係諸税等については、わが国の自動車に係る税負担全体が国際的にみても高くない水準にあり、自動車の社会的コストや環境の保全の観点に鑑みれば、その税負担水準を引き下げることが適当ではない。また、現行の自動車関係諸税は税目が多く複雑であるとの指摘もあり、自動車に係る税体系のあり方は今後の検討課題である。

道路特定財源税制の体系

