

説 明 資 料

(特 定 財 源 等)

わが国税制の現状と課題 21世紀に向けた国民の参加と選択 (抄)

平成12年7月 税制調査会

第二 個別税目の現状と課題

三 消費課税

7. 特定財源等

(1) 特定財源等の意義

消費課税の中には、その税収の全額または一部を特定の公的サービスに要する費用の財源に充てることとされているものがあり、特定財源等と呼ばれています。

この中には、揮発油（ガソリン）を課税対象とする揮発油税及び地方道路税（いずれも国税）、軽油（ディーゼル燃料）の引取りを課税対象とする軽油引取税（地方税）、自動車用の石油ガス（LPG）を課税対象とする石油ガス税（国税）といった自動車用燃料に対する税や、車検を受ける自動車などを課税対象とする自動車重量税（国税）、自動車の取得に対して課税される自動車取得税（地方税）があり、その税収の全額または一部を国・地方の道路整備財源に充てることとされています。これらの税に地方の一般財源である自動車税・軽自動車税を加えた諸税を、自動車関係諸税と総称しています。

また、航空機燃料を課税対象とする航空機燃料税（国税）は国・地方の空港整備財源などに、原油や輸入石油製品などを課税対象とする石油税（国税）は石油対策などに、一般電気事業者の販売電気を課税対象とする電源開発促進税（国税）は電源立地対策などに、それぞれ充てることとされています。これらの税に上述の自動車用燃料に対する税を加えた諸税をエネルギー関係諸税と総称しています。

これらの他に、地方の特定財源として入猟税、入湯税があります。

一般に、特定の公的サービスからの受益と特定の物品の消費などに係る税負担との間にかなり密接な対応関係が認められる場合には、その税収を、対応する特定の公的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得ますが、他方、このように税収の用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、その妥当性については常に吟味が必要であると考えます。

(参考1) 特定財源等について、課税対象、税率、税収の用途などを整理すると(資料21)のようになります。

特定財源等のうち、税法上、特定の公的サービスに要する費用に充てることを課税目的としている税を目的税と言い、電源開発促進税や自動車取得税、軽油引取税などがこれに当たります。揮発油税などについては、税法以外の法律により、その税収を特定の公的サービスに要する費用の財源に充てることとされています。

なお、自動車重量税の税収の4分の3は、法律上は用途が特定されていない国の一般財源ですが、その8割相当額は、創設の経緯などに鑑み、道路整備に充てることとされています。

(参考2) 受益者負担と特定財源等

国・地方公共団体が提供する公的サービスの中には、公的交通機関による運送サービス、美術館などの公的施設の提供、住民票の発行などのように、そのサービスの利用者だけが直接の受益者であり、サービスを提供するごとにその受益者を個別に把握できるようなものがあります。このような公的サービスの提供に要する費用については、利用者本人による料金、利用料、手数料などの受益者負担によって賄われている例が多いと言えます。これは、利用者のみが直接の受益者となるような公的サービスの費用を、一般の国民ないし住民が負担する租税により賄うことは必ずしも合理的ではなく、受益者負担を求めることが適当であるとの考え方に基づくものです。

一方、公的サービスの中には、個別にその受益者を把握して料金などの負担を求めることは困難であるものの、その公的サービスからの受益と特定の物品の消費などに係る税負担との間にかなり密接な対応関係が認められるものがあります。このような公的サービスについては、その提供に要する費用を、対応する特定の物品の消費などに係る税の収入によって賄うことが、一定の合理性を持ち得る場合があります。

(資料 21) 特定財源等の概要

国 税

税 目	課 税 対 象	税 率	税収の使途	税 収 (13年度予算額)
揮 発 油 税	揮 発 油	1 キロリットルにつき 48,600円 (特例税率: 5.12.1 ~ 15.3.31)	道路整備緊急措置法に基づき10年度から5年間は全額国の道路特定財源とされている。また、同法等に基づき同期間中、1/4は地方への交付金の財源に充てるため直接道路整備特別会計に組み入れることとされている。	億円 28,365
地 方 道 路 税	揮 発 油	1 キロリットルにつき 5,200円 (特例税率: 5.12.1 ~ 15.3.31)	都道府県及び市町村の道路特定財源として全額譲与されている。	3,035
石 油 ガ ス 税	自 動 車 用 石 油 ガ ス	1 キログラムにつき 17円50銭	1/2 は道路整備緊急措置法に基づき10年度から5年間国の道路特定財源とされ、1/2 は都道府県及び指定市の道路特定財源として譲与されている。	280
自 動 車 重 量 税	車検を受ける 自動車等	(例) 乗用車 自重 0.5トンごとに トラック 2.5トン超総重量1トンごとに 2.5トン以下総重量1トンごとに バ ス 総重量1トンごとに 軽自動車(検査対象) 1両につき (特例税率: 51.5.1 ~ 15.4.30)	(自家用) (営業用) 6,300円(年) 2,800円(年) 6,300円(年) 2,800円(年) 4,400円(年) 2,800円(年) 6,300円(年) 2,800円(年) 4,400円(年) 2,800円(年) 3/4 は国の一般財源であるが、1/4 は市町村の道路特定財源として譲与されている。 (国分のうち8割相当額は道路整備に充てることとされている。)	11,253

国 税 (続 き)

税 目	課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途	税 収 (13年度予算額)
航空機燃料税	航空機燃料	1キロリットルにつき 26,000円	11/13 は空港整備特別会計法に基づき国の空港整備費に充てられ、2/13は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与されている。	1,064
石 油 税	原油、輸入石油製品、ガス 状炭化水素	原油、輸入石油製品 1キロリットルにつき 2,040円 輸入LPG 1トンにつき 670円 国産天然ガス、輸入LNG 1 " 720円	石炭並びに石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計法に基づき石油及びエネルギー需給構造高度化対策に充てられている。	4,880
電源開発促進税	一般電気事業者の販売電気	千キロワット時につき 445円	電源開発促進税法及び電源開発促進対策特別会計法に基づき全額電源立地対策及び電源多様化対策に充てられている。	3,799
計				52,676

地 方 税

税 目	課 税 主 体	課 税 対 象	税 率	税 収 の 使 途 等	平成 13 年度 収入見込額
自動車取得税	都 道 府 県	自動車の取得 大型特殊自動車, 小型特殊自動車, 二輪の小型自動 車及び二輪の軽 自動車を除く。	自家用の自動車で軽自動車以外のもの (平成 15.3.31 までの特例税率) 5 % 営業用の自動車・軽自動車 3 %	道 路 財 源 [都道府県は、税収の 95/100 の 7/10 に相当する額を市町村に交付]	億円 4,857
軽油引取税	都 道 府 県	軽油の引取り	1 キロリットルにつき 32,100 円 (平成 15.3.31 までの特例税率)	道 路 財 源 [指定市所在の都道府県は、道路面積 に応じ税収の一部を指定市に交付]	12,472
入 猟 税	都 道 府 県	狩猟者の登録	甲種又は乙種狩猟免許に係る登録 6,500 円 丙種狩猟免許に係る登録 2,200 円	鳥獣の保護及び狩猟に関する行政の 実施に要する費用	12
入 湯 税	市 町 村	鉱泉浴場にお ける入湯行為	1 人 1 日につき 150 円 (標準税率)	環境衛生施設、鉱泉源の保護管理施 設及び消防施設等の整備並びに観光 の振興(観光施設の整備を含む)に 要する費用	249

注 . 「平成 13 年度収入見込額」は、平成 13 年度地方財政計画額である .

(参考3) 特定財源等の沿革

- イ．揮発油税は、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昭和24年に創設されましたが、昭和28年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、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、道路整備五箇年計画（第1次：昭和29年度～33年度）が策定されるとともに、その財源として揮発油税収相当額を国の道路整備に充てることとされました。この制度は、昭和33年に制定された「道路整備緊急措置法」に引き継がれ、現在に至っています。
- ロ．昭和29年には、地方の道路整備に資するため、「昭和29年度の揮発油譲与税に関する法律」が制定され、昭和29年度に限り、揮発油税収の3分の1に相当する額を地方に譲与することとされましたが、昭和30年には、地方道路税（国税）が創設され、その税収のすべ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りました。
- ハ．石油ガス税は、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昭和41年に創設され、それ以来、揮発油税などとともに、「道路整備緊急措置法」などに基つき、国・地方の道路特定財源とされています。
- ニ．自動車重量税は、自動車の走行が多く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て、広く自動車の使用者に負担を求めるため、昭和46年に創設されました。
- ホ．航空機燃料税は、空港整備などのための財源を確保する等の観点から昭和47年に創設され、その税収は、国の空港整備費や地方の空港対策費に充てられています。
- ヘ．石油税は、石油一般の利用に共通する便益性に着目し、石油対策に係る財政需要に配慮して、広く石油の消費に対して負担を求めるために、昭和53年に創設されました。その税収は、当初、石油対策に要する費用に充てることとされていましたが、昭和55年度以降は、石油代替エネルギー対策、平成5年度以降は省エネルギー対策などにも充てられることになりました。
- ト．電源開発促進税は、原子力発電施設、火力発電施設、水力発電施設等の設置促進などの電源立地対策を講じるための目的税として、昭和49年に創設されました。その後、第2次石油危機の発生に伴い、昭和55年には、税収の使途に石炭、原子力、水力、地熱等の電源多様化対策を追加するなどの改正が行われました。
- チ．自動車取得税は、一定の自動車の取得に対し、その取得者に課される税で、昭和43年、地方道路財源の充実強化を図り、都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、都道府県の目的税として創設されました。
- 自動車取得税は、自動車の取得に担税力を見出して課される税であるとともに、受益者負担的かつ原因者負

担的な性格を持つものであり、消費税・地方消費税とは、その性格、課税の趣旨からして異なるものです。
リ．軽油引取税は、昭和 31 年に地方道路整備の緊急性及び揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との負担の均衡などを考慮し、都道府県及び指定市の道路に関する費用に充てるための都道府県の目的税として創設されました。

その後、平成元年に、軽油の流通実態等に鑑み消費地課税などの制度の抜本的な改正が行われましたが、軽油の流通実態の多様化等の状況変化などに伴い、今後とも脱税防止策を含め一層の課税の適正化を図っていく必要があります。

又．入猟税は、昭和 38 年、狩猟法の改正に関連して狩猟者税が廃止され、これに代わるものとして、狩猟者免許税と併せて都道府県の目的税として創設されたものです。この税収は、鳥獣の保護及び狩猟に関する行政の実施に要する費用に充てることとされています。

ル．入湯税は、昭和 25 年の現行地方税法の制定により、市町村の普通税として創設されましたが、鉱泉浴場への入湯行為及びこれに付随する奢侈的行為に課税の根拠を求めるだけでなく、鉱泉浴場所在の市町村特有の財政需要に対処するため、昭和 32 年度の税制改正により目的税に変更されました。

(参考 4) 自動車税及び軽自動車税

自動車税は、主たる定置場所在の都道府県において自動車に対し、軽自動車税は、主たる定置場所在の市町村において軽自動車などに対し、その所有者に課される税で、財産課税的な性格と、道路損傷負担金的な性格を併せ持っています。その概要は(資料 22...略)のとおりであり、都道府県及び市町村にとって、偏在が少なく、安定的で、貴重な財源となっています。

なお、これらの税率については、その負担が適正なものとなるように随時見直しを行うことが必要と考えます。

(2) 特定財源等の現状

国の特定財源等の税収は、平成 12 年度予算において、5 兆 1,619 億円と見込まれており、国税収入(特別会計分を含む。)に占める割合は 10.2%となっています。

また、地方の消費課税における特定財源の税収は、平成 12 年度地方財政計画において、都道府県分が 1 兆 7,557 億

円、市町村分が 231 億円の合計 1 兆 7,788 億円と見込まれており、地方税全体に占める割合は 5.1%となっています。

揮発油税、自動車重量税などについては、道路整備五箇年計画の財源確保などの観点から、昭和 49 年以降、租税特別措置法により本則税率を上回る特例税率が適用されてきており、また、同様の観点から、自動車取得税については昭和 49 年以降、軽油引取税については昭和 51 年以降、地方税法附則により特例税率が適用されてきています。こうしたことと関連して、自動車に係る税負担が高いのではないかという指摘があります。

わが国のガソリンの小売価格に対する税負担率は約 60%となっていますが、これは、国際エネルギー機関（IEA）による OECD 加盟国のうち 27 カ国の国際比較を見ると、高い方からみて 23 位であり、諸外国と比べ相当低い水準となっています。特に、西欧の主要国、北欧諸国などにおいては、小売価格に対し 8 割前後の税負担率となっています（資料 23）。

（参考）イギリス、フランス、ドイツにおいてガソリンに課される個別間接税は、その税収の全額又は多くの部分が一般財源となっていますが、環境への配慮などを理由として累次の税率引上げが行われてきており、その負担水準はわが国より相当高いものになっています（資料 24）。

また、自動車については、燃料課税のほか、車体に着目した課税も行われていますが、自動車に係る税負担全体を一定の前提の下で試算すると、わが国の水準はアメリカと比べれば高いものの、イギリス、ドイツ、フランスと比べれば低いものとなっています（資料 25）。

(3) 特定財源等の課題

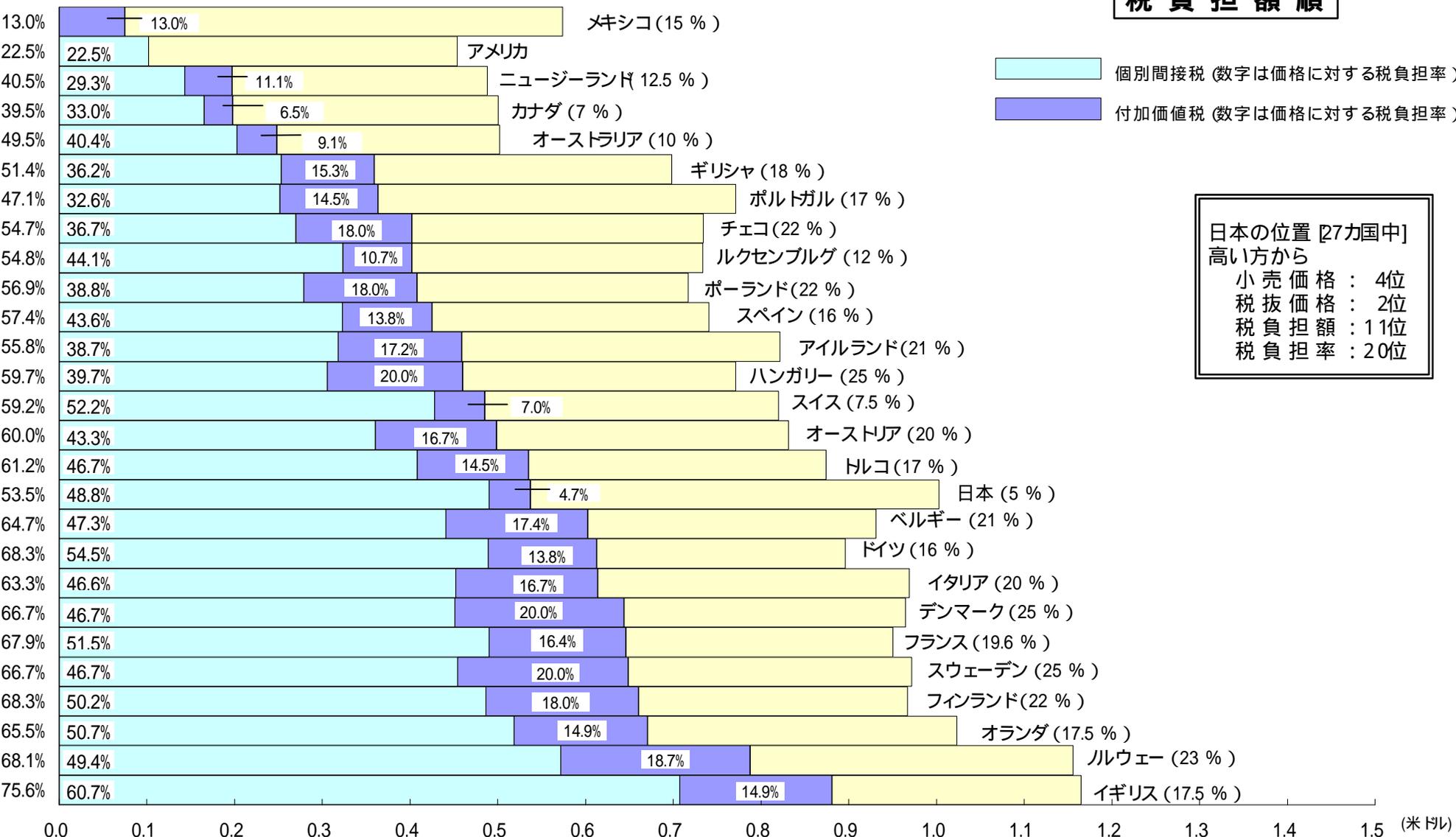
特定財源等については、厳しい財政事情、最近における道路整備の状況などを踏まえれば、基本的には一般財源化の方向で検討すべきではないかといった多くの意見がありました。これに対し、受益者負担の観点、道路整備の必要性などを踏まえると、なお特定財源等による道路整備の意義が認められることから、これを維持する必要があるとの意見がありました。

一般に、ある税の収入を特定の公的サービスに要する費用の財源に充てることは、その公的サービスの受益と負担の間にかなり密接な対応関係が認められる場合には、一定の合理性を持ち得ますが、他方、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、その妥当性については常に吟味していく必要があると考えます。

(資料 23)

OECD諸国のガソリン1リットル当たりの価格と税 (2000年第4四半期)

(税負担率)



税負担額順

日本の位置 [27カ国中]
 高い方から
 小売価格：4位
 税抜価格：2位
 税負担額：11位
 税負担率：20位

出典：EA「エネルギー価格と税 (2001年第1四半期)」。上記の内、メキシコは、2000年第2四半期のデータである。

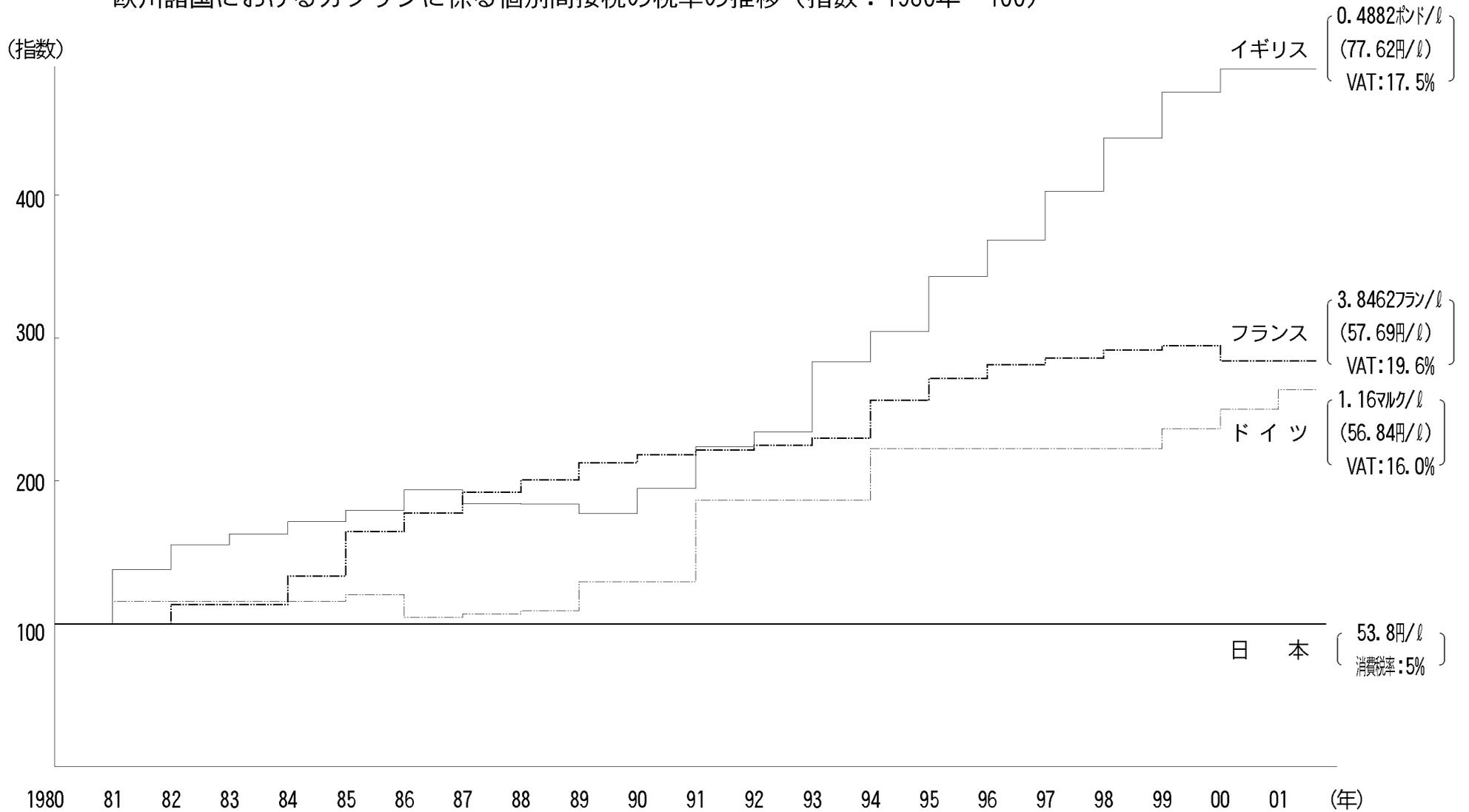
(注) 1. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

また、()書きは、各国のガソリンに対する付加価値税率である。

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、石油税を加えた場合の税負担率は55.4%となる。

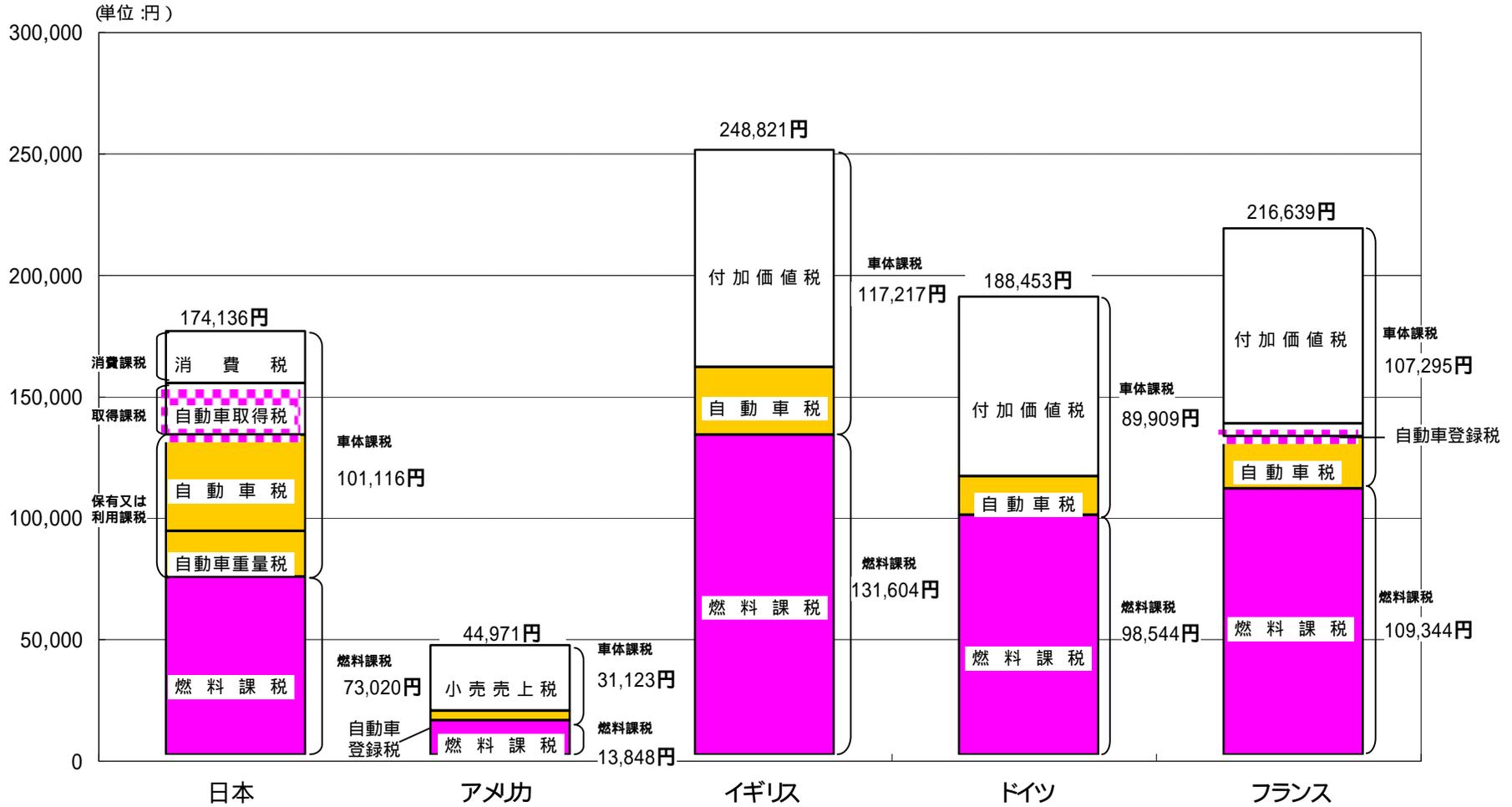
(資料24)

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、2001年については1月末現在の税率。
2. 英では87年、独では86年以前は有鉛・無鉛の税率、以後有鉛・無鉛の税率が区分して設定されたため、ここでは無鉛ガソリンの税率をとっている。
また、仏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。
3. 換算レート：イギリス1ポンド=159円、ドイツ1マルク=49円、フランス1フラン=15円。

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）



（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12年6月現在の税率
 車体価格：日本 2,691,150円、アメリカ 19,063ドル、イギリス 19,990ポンド、ドイツ 53,700マルク、フランス 163,852フラン
 燃料価格：日本 105.3円/ℓ、アメリカ 45.9セント/ℓ、イギリス 81.3ペンス/ℓ、ドイツ 1.947マルク/ℓ、フランス 7.42フラン/ℓ
 為替レート：アメリカ 1ドル = 112円、イギリス 1ポンド = 180円、ドイツ 1マルク = 60円、フランス 1フラン = 18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及び自動車税は、パリ地方の税率によった。