

(参考資料)

○道路特定財源の見直しについて（平成 19 年 12 月 7 日 政府・与党）

○道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律

○道路関連法案・税制の取り扱いについて（平成 20 年 3 月 27 日）

○道路特定財源等に関する基本方針（平成 20 年 5 月 13 日 閣議決定）

○ 第 1 次勧告 ～生活者の視点に立つ「地方政府」の確立～（抄）

（地方分権改革推進委員会 5 月 28 日決定）

道路特定財源の見直しについて

平成19年12月7日

政府・与党

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

1) 中期計画の策定及び推進

- ① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ② 計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③ 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④ 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ① 地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ② 道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税込額等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込額については、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、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。

なお、1.1)④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律

＜平成20年5月13日成立＞

道路整備費の財源等の 特例に関する法律

平成15年度以降5年間の措置として

①揮発油税等の税収の毎年度の 道路整備への全額充当

※ 揮発油税等：揮発油税＋石油ガス税1/2

②5年間の道路整備事業の量

③国庫補助負担率のかさ上げ

※ 高規格幹線道路(2/3→7/10)

※ 地域高規格道路(5/10→5.5/10)

④地方道路整備臨時交付金

※揮発油税収の1/4(H19;国費7099億円)

※道路整備特別会計に直入

※交付率：原則として事業費の55%

⑥高速道路の有効活用・機能強化

・料金の引下げとスマート・インターチェンジ等の整備を図るため、日本高速道路保有・債務返済機構の債務を国が承継 [2.5兆円の範囲内]

※国の道路特定財源を活用して償還

道路整備事業に係る国の財政上の 特別措置に関する法律

平成20年度以降10年間の措置として

①揮発油税等の税収の道路整備へ の充当

・毎年度、揮発油税等の税収を道路整備費に充てなければならないこととする。

・ただし、税収が道路整備費を上回る場合には、毎年度の予算において、全額を充てなくてもよいこととする。

[道路整備費への未充当相当額については翌年度以降の道路整備費に充当可能なものとして措置。]

②10年間の道路整備事業の量

③国庫補助負担率のかさ上げ

※ 高規格幹線道路(2/3→7/10)

※ 地域高規格道路(5/10→5.5/10)

④地方道路整備臨時交付金

※揮発油税収の1/4、特別会計に直入

・都道府県管理の国道を対象に追加

・地方の財政状況に応じた交付率の引上げ (運用改善)

⑤地方道路整備臨時貸付金

・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等に対する無利子貸付制度

[平成24年度までの5年間で5000億円規模]

[償還期間20年(5年据置含む。)以内]

○揮発油税等の暫定税率の10年間延長

⇒租税特別措置法、地方税法の改正

平成 20 年 3 月 27 日

道路関連法案・税制の取り扱いについて

1. 地方財政や国民生活の混乱を回避するため、平成 20 年度歳入法案の年度内成立。
2. 道路関連公益法人や道路整備特別会計関連支出の徹底的な無駄の排除。
3. 道路特定財源制度は今年の税制抜本改正時に廃止し 21 年度から一般財源化。
4. 暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況を踏まえて検討。
5. 道路の中期計画は 5 年として新たに策定。
6. 新たな整備計画は、20 年度道路予算の執行にも厳格に反映。
20 年度予算における一般財源としての活用は、民主党から現実的な提案があれば協議に応じる。
7. 与野党協議会を設置し、一般財源としての使途のあり方、道路整備計画などを協議・決定。

道路特定財源等に関する基本方針

〔平成20年5月13日〕
閣議決定

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとする。

1. 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。
政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、6月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。
2. 道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。
その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。
一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は21年度から適用されないこととなる。
3. 暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。
4. 道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。
5. ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。
6. これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する関係閣僚会議を設置する。

第1次勧告 ～生活者の視点に立つ「地方政府」の確立～ (抄)
(地方分権改革推進委員会 5月28日決定)

第2章 重点行政分野の抜本的見直し

(2) まちづくり分野関係

【道路】

直轄国道の要件は、

- (1) 高規格幹線道路の区間
- (2) 県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間
- (3) 重要な港湾・空港と(1)(2)を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間

とされているが、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきである。

上記の考え方に沿ってこの要件を見直し、直轄国道の都道府県への移管を行うべきである。

これに関連する国の出先機関の見直しについてはさらに検討を進め、第2次勧告において結論を得る。なお、下記勧告による検討状況を踏まえ、直轄国道の都道府県へのさらなる移管を検討すべきである。〔国土交通省関係〕

- 直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、それを補完して国は全国的な交通ネットワークの形成をはかることを基本として、上記の要件の(2)及び(3)を見直す。当面、これらの要件について、①同一都府県内に起終点がある区間、②バイパスの現道区間、③その一部が都府県等管理となっている路線の区間、④「都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市」(道路法施行規則¹第1条の2)の基準を厳格に適用し、原則都道府県庁所在地及び人口おおむね30万人以上の市を基本とすることにより対象外となる区間、の4種類の区間に該当するものについては、従前と同様の管理水準を維持するため財源等に関して必要な措置を講じたうえで、一般国道の位置付けを変えずに、原則として都道府県に移管する。

個別の対象道路については、地方自治体との調整を行った上で、第2次勧告までに具体案を得る。

- 町村について、その道路管理の状況等も踏まえ、都道府県道の管理を行うことができるようにする。
- 都道府県道の認定、変更及び廃止に係る国との協議を廃止する。その際、道路のネットワークとしての機能確保のために必要な調整の仕組みを検討する。

¹ 道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)