

道路特定財源の一般財源化・増税・使途拡大の課題

1. 道路特定財源の一般財源化は納税者の理解が得られていない

- 「道路特定財源の一般財源化」反対運動の結果、1,035万人の反対署名が集まった
- 自動車ユーザー（納税者）の信頼を裏切るものであり、反対

（道路特定財源創設の経緯）

- ① 本来、公共財であり一般財源で賄うべき道路の整備に関し、立ち遅れた道路状況を背景に緊急かつ計画的に整備することを目的とし、1954年にガソリン税を特定財源化（1974年以降、財源不足を理由に現行の暫定税率を適用）
- ② 現在に至るまで受益者負担の原則に基づき、自動車ユーザーに課税

2. 地球温暖化対策財源への振り替えは容認できない

- 既に毎年1兆を超える温暖化対策予算（2007年度予算 約1兆2,200億円）が投じられており、その使途や具体的効果を徹底的に検証することが必要

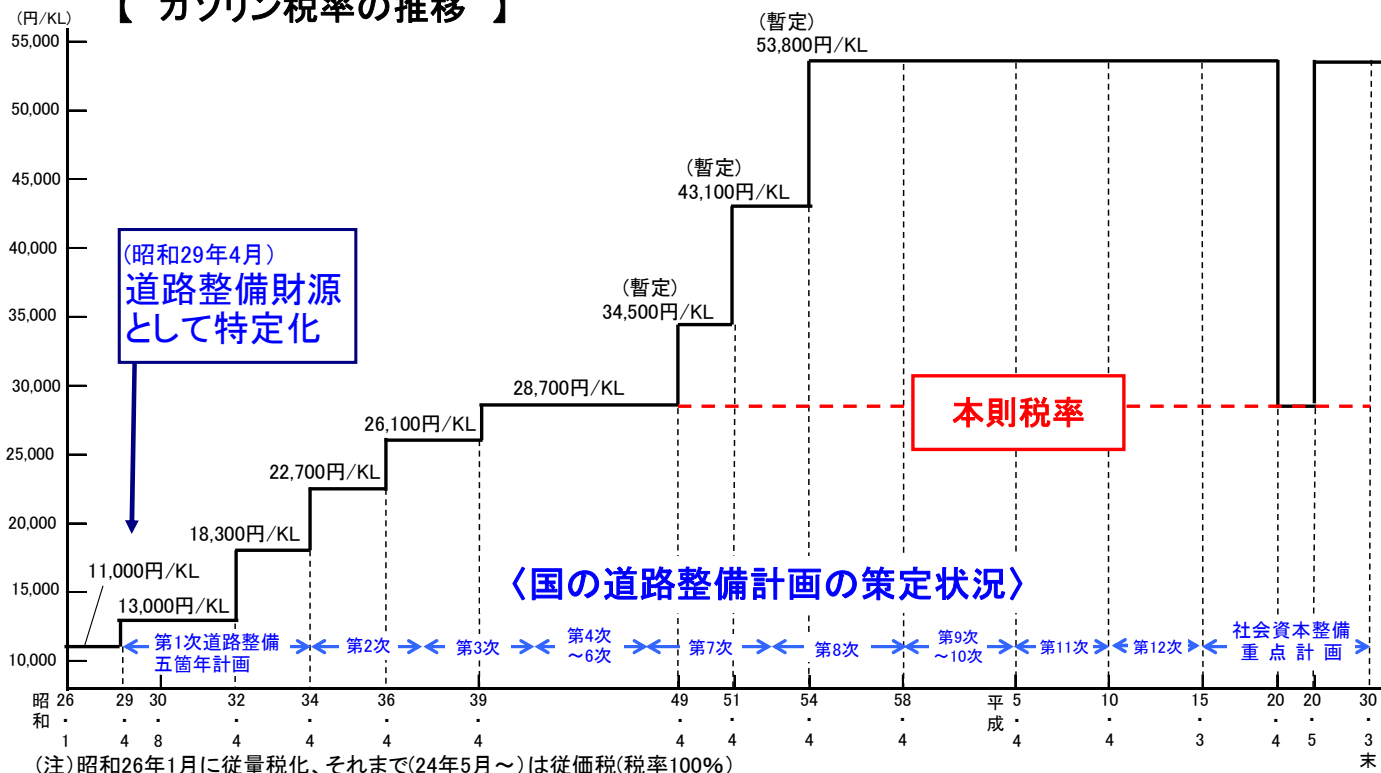
総額1兆2,200億円：森林対策4,500億円、原子力推進2,700億円、新エネルギー普及1,300億円他

- ガソリン税や軽油引取税に温暖化対策財源を依存することは公平な負担の点で問題

3. 道路特定財源に余裕があるならば、暫定税率を引き下げるべき

- まずは、造るべき必要な道路があるか否かを真摯に検討すべき
- ガソリン税等を道路整備等に充当しない分については、道路特定財源の創設経緯を踏まえ、暫定税率を引き下げ、自動車ユーザー（納税者）の負担を軽減すべき

【 ガソリン税率の推移 】



道路特定財源の一般財源化が税の負担のあり方に及ぼす問題点

1. 本来国民が公平に負担すべき一般財源について、自動車ユーザー（納税者）に過度の負担が生じる

- 一般財源の不足は、本来、歳出の削減か消費税の引上げで対応すべき
- 車を持たない、利用しない人が一般財源の税負担を免れる不公平が発生

2. 税負担に関して、地方と都市の格差が拡大する

- 世帯あたりの年間ガソリン代は、公共交通機関が少なく、一世帯で複数の車を持たざるを得ない地方の方が圧倒的に多い
- 結果として社会保障や財政再建等の財源を地方の住民がより多く負担することになり、極めて不公平

家計に占める年間ガソリン代の状況（1世帯あたり）

上位5都市（県庁所在地）

順位	都道府県	市	1世帯当りの金額
1	富山県	富山市	93,493円
2	山口県	山口市	87,302円
3	栃木県	宇都宮市	84,364円
4	茨城県	水戸市	82,834円
5	石川県	金沢市	82,690円
全国町村平均			98,918円

下位5都市（県庁所在地）

順位	都道府県	市	1世帯当りの金額
1	大阪府	大阪市	15,750円
2	東京都	23区	17,523円
3	神奈川県	川崎市	24,343円
4	京都府	京都市	26,608円
5	兵庫県	神戸市	36,658円

（出所）総務省統計局家計調査（平成19年）

格差 77,743円