

国土学事始め



大石久和さん

国土技術研究センター理事長

「道路特定財源」をめぐる議論には関心が深いと思えます。道路を造り、良好に保つため管理する費用は、ほとんどが昭和30年代以降導入された税金でまかなわれていきます。道路以外の社会資本が、ほとんど建設国債で整備されるのとは著しい違いです。道路財源は、交通量の増大や交通安全、環境対策の整備

の必要性から年々拡充されてきました。現在は、道路の利用度に応じて負担するガソリンや軽油、石油ガスなど燃料税、道路を傷める度合いで車の重量にかかる重量税、車を取得する際の自動車取得税から成り立っています。これらの税の多くが交通安全や環境対策、必要な道路のネットワ

ガソリン税の負担は大きいか

ークの完成を急ぐため、暫定措置として1・2倍から2・5倍の超過負担をしています。今の議論は「道路は十分よくなった。これ以上よくする必要はない」という認識を背景に、財政改善のため、暫定措置はそのままに、福祉や教育などに自由に使えるものにして、というものです。税負担者の理解を前提としている

ので、いくつか知っておきたいことがあります。

一部の経済学者は、わが国のガソリンが極めて高いと指摘しますが、実はそうでもありません。リッター130、140円で買えるガソリンに53・8円もの税が含まれるのは、少ない比率ではありません。しかし、アメリカは世界でも極端に税が低く、リッター12・2円位ですが、ドイツは11・6円、フランスは11・0・7円、イギリスは12・4・2円も税がかかっています（出典国土交通省・付加価値税込み）。イタリヤ、ベルギー、オランダなど多くの国が、わが国よりガソリン税負担が大きく、「わが国ももう少し負担できるのでは」との議論が起

こりかねない状況です。

暫定的に高い税率にして、長い間そのままなのは問題ともいわれます。これも他国と比較してみましよう。わが国は25年間、同じ暫定税率のままリッター53・8円で据え置いています。一般的な目的に使えるとしたイギリスは小刻みに増税を繰り返して、この期間に約5倍にも増税しています。財政再建のため、ガソリンの利用者に負担を求めたのです。わが国は、ガソリン税が道路の整備量に結びついていきますから、道路整備が増えない限り財政が苦しくても増税されない構造です。ドイツやフランスも、25年間に約3倍に増税しています。一般財源となれば、財政が苦しい限り増税の可能性が生じる、と知っておきたいものです。