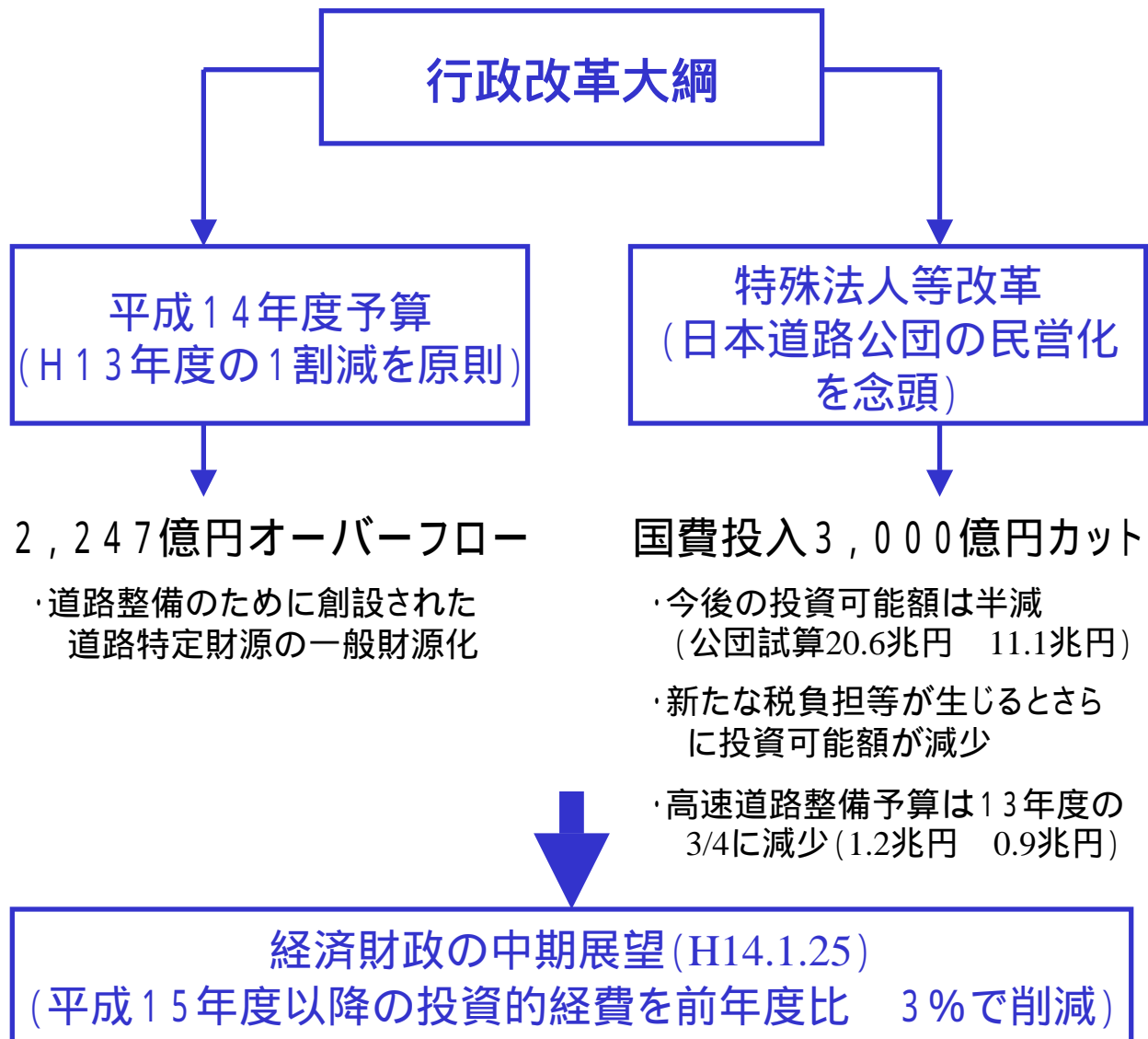


最近の道路を取り巻く状況

平成14年5月16日

福 島 県

道路整備をめぐる論点



・新しい長期計画

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会(7月中間報告予定)

・税制見直し(特定財源の取扱い)

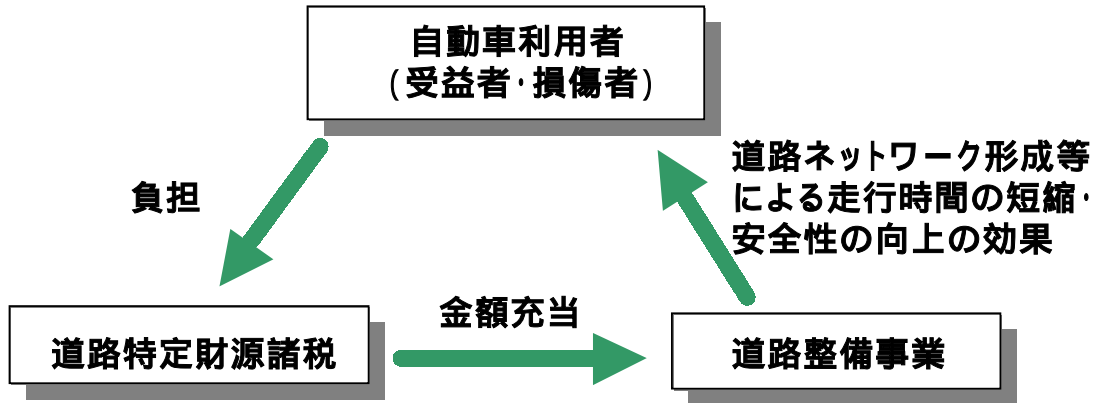
税制調査会、経済財政諮問会議での中間とりまとめ

・高速道路 第三者機関

設置法の審議、第三者機関設立、組織等の方針

道路特定財源について

道路特定財源は受益者負担に基づく制度



受益と負担の関係
道路整備のため、大幅な暫定税率を設定

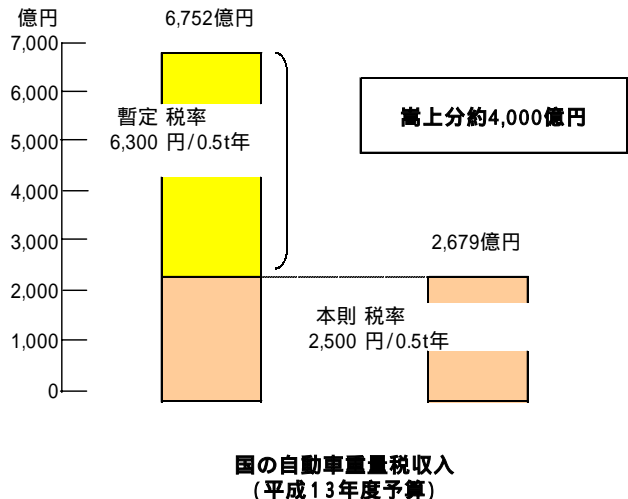
税目		道路整備充当分	本則税率	暫定税率	税込(平成13年度)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定財源	全額	24.3円/リットル	48.6円/リットル	28,365 億円
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分 (3/4)の8割	2,500円/0.5t	6,300円/0.5t	6,752 億円
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2	17.5円/Kg		140 億円
計					35,257 億円
地方	軽油引取税 昭和31年創設	全額	15.0円/リットル	32.1円/リットル	12,472 億円
	自動車取得税 昭和43年創設	全額	取得価格の3%	自家用車は 取得価格の5%	4,857 億円
	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の 収入額的全額	4.4円/リットル	5.2円/リットル	2,990 億円
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の 収入額の1/4	自動車重量税を参照		2,829 億円
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の 収入額の1/2	石油ガス税を参照		142 億円
計					23,290 億円
合計					58,547 億円

2,247億円のオーバーフロー

・平成14年度予算において、約2,250億円のオーバーフローが発生

・この額は、自動車重量税の暫定税率高上分の約半分に相当
(租税特別措置法により本則税率の約2.5倍の税率が設定されている)

・平成15年以降の予算において、オーバーフローが生じない対応が必要



道路公団民営化について

事 項	高速道路整備への影響
効率的事業執行	民間的手法導入による効率化
収益性の確保	費用対効果分析により不採算路線の <u>事業見送り</u>
公租公課の対象 (固定資産税、法人税)	税負担により、 <u>新規投資可能額の減少</u>
株式の売却	配当負担により、 <u>新規投資可能額の減少</u>
(本州四国公団との統合)	本四公団債務補填のため、 <u>新規投資可能額の減少</u>

注)イタリアの民間会社(アウトステラーデ)は、高速道路建設がほぼ終了した時点で民営化されたもの。
固定資産税免除の特例措置がとられている。

日本道路公団の投資(償還)可能額の比較

交通需要の増加あり、将来金利:5.0%、建設投資:1.21兆円/年の場合		
有料国費投入額	償還年数 50年	備 考
0億円/年	(54%) 投資可能額 11.1兆円	現行整備計画9,342Kmの残事業費 (H14年度以降):20.6兆円
3,000億円/年	(100%) " 20.6兆円	平成13年度末供用延長: 6,959Km (未供用2,383Km)



区 分	全国 (Km)	東北地方(Km)
全体計画	11,520	1,893
基本計画決定済み	10,607	1,792
整備計画決定済み	9,342 (81%)	1,427 (75%)
うち 供用済み	6,959 (60%)	1,048 (55%)
うち 事業中	2,105	321
うち 未施行命令	278	58

概算要求までの概略スケジュール (案)

	3月以前	4月	5月	6月	7月	8月
★経済財政諮問会議				審議結果 とりまとめ		
	3つの課題 (経済活性化、税制、政府系金融機関) 検討					
★政府税調、党税調				中間答申 (政府税調)		
★特殊法人第三者機関			第三者機関 設立		組織等 の方針	
	第三者機関法案審議					
★道路分科会等の進行、 とりまとめ	3/5			○部会の審議内容	中間報告	
①道路分科会	3/5	4/9	4/23	○	○	
②基本政策部会	3/5	3/27	個別課題についての検討	○	○	
③有料道路政策研究会	3/5			○	○	中間報告