

『ものの「本質を見る」とは』

今、国会で大きなテーマとなっているのは、いわゆる「道路特定財源制度」です。道路特定財源制度とは、道路の建設、維持整備等に掛る費用を、道路の利用者、つまり、自動車の所有者やその燃料を使用することによってメリットを受けた者から徴収した税金（受益者負担）で賄うというもので、税の財源と使い道をひも付で特定している制度です。

この税財源となっている税目は、国税では、石油ガス税、揮発油税、地方道路税、自動車重量税があり、地方税では、軽油取引税、自動車取得税などで、その税収は、国で3兆4,000億円、地方で2兆2,000億円、国、地方合わせて5兆6,000億円にもなります。

そして、これらの税金を道路関係以外の費用（歳出）にも自由に使えるようにしたいと言うのが、一般財源化の問題です。

もう1つこれに関連するのが、暫定税率とその一般財源化に関する議論です。

暫定税率とは、石油ガス税を除くほとんどの税目に、本則税率（本来の税率）のおよそ2倍の暫定的な高い税率が適用されていることです。

これは、昭和48～52年度の道路整備五カ年計画の財源不足を補うために、昭和49年度（1974年度）から2年間の「暫定措置」として実施された税率の引き上げが期間延長を重ね、以降道路整備五カ年計画が延長されるたびに若干の見直しを行ないつつも、租税特別措置法を期間延長させ現在に至ってきた訳です。

例えば、ガソリンスタンドで給油すると、レギュラーガソリンで1リットルあたり約150～160円の代金を支払う場合、そのうちの53.8円はガソリン税であり、その内訳は25.1円が暫定税率分で残りの28.7円が本則税率分であります。

平成20年3月末の「暫定税率」の期限が迫るにつけて、この是非に関する問題が顕在化してきました。

これに対する与党の考え方は、

①暫定税率は、平成20年度以降10年間維持する。②道路特定財源のうち平成20年度は、1,800億円を一般財源化し道路関連事業に使う、というものでした。

これに対して、野党民主党は、暫定税率を廃止し、本則税率分を完全に一般財源化すべきとの主張です。

今、暫定税率が廃止されると、国、地方分合わせて平成19年度ベースでは2兆7,000億円の税収減と予測されております。

地方自治体を指揮、監督する立場にある総務省や、全国知事会等地方自治体関係団体からは予算執行が出来なくなると猛烈な反対運動をしている所以です。

特定財源にしても暫定税率にしても、今まであったものを無くせば税収が減ることは当然のことです。

それを理由に、ことに当っては従来の延長線でしかものの判断が出来なくなる恐れがあります。

道路特定財源制度や暫定税率を導入した立法主旨及びその時の社会環境をよく理解し、今その必要性があるか、原点に返って判断することが求められます。

もともと特例であったり、暫定的であるものが30年余りも継続されること自体異常であります。

イージーに税確保の容易さにまどわされた感がします。

ものの本質からすれば、

特定財源制度も暫定税率も廃止すべきであります。

既に立法の主旨と大きく違った現況にあるからです。

まずは、特例や暫定を廃止して本来の姿に戻し、それによって税収不足となるのであれば、改めて、財政支出の削減を含めて増税を検討すべきで、税不足を理由に法の継続を考えるのは、ものの本質を見たものではないと考えるのですが如何でしょうか。

国家財政が悪化しており、福祉、教育などの予算が削られている現況の中で、何故道路だけが特定財源確保されなければならないのか大義名文がありません。

平成 20 年 4 月 28 日

アイクス税理士法人

代表社員 飯 田 昭 夫