

交通手段間相互補助の観点から見た自動車関連税の役割 - ドイツ、韓国の事例 -

豊橋技術科学大学 正会員 金 広文
名古屋大学大学院 正会員 林 良嗣
豊橋技術科学大学 正会員 廣島康裕

1. はじめに

自動車関連税収の公共交通への充当策は「交通手段間での相互補助」の一形態であり、交通財政的に大きな役割を果たすことが期待される。欧州などでは環境負荷削減や都心部活性化等の理由から、道路交通の管理・抑制と公共交通の重点整備が政策目標として掲げられており、自動車関連税収の一部は道路以外の都市交通整備にも使われるようになった。

日本では、自動車関連税収は道路特定財源として主に道路整備に使われているが、旧建設・運輸省時代における縦割り行政の弊害、あるいは特定財源制度の既得権をめぐる省庁間の利害対立（旧建設 vs 旧大蔵省）等により、鉄道補助を目的とした財源移転に関する議論は久しく膠着状態に陥っていた。さらに現在、小泉内閣で提起されている「道路特定財源制度の廃止」による自動車関連税収の一般財源化案等、厳しい財政状況下で、公共事業・サービスの効率化が求められている中、自動車関連税収の用途について長期的な交通政策の観点からどのような制度的・組織的対応が考えられるか改めて議論されなければならない。こうした議論においては、欧米諸国や同じ経験を経ている海外の事例が参考となりえると考えられる。

そこで、本稿では今後日本での交通政策における自動車関連税の役割/あり方を考えるために、ドイツ、韓国の事例をレビューする。

2. ドイツの鉱油税

①運輸政策

ドイツの運輸政策はEU統合や東欧の改革による欧州全体で交通需要増大の中、交通混雑や事故、環境負荷といった社会的費用の最小化を重視している。連邦政府は1992年に発表した「一体化する欧州におけるドイツの交通政策」において交通における鉄道の社会的役割を明記し、鉄道が他の輸

送と比較して競争力を持ち、その輸送事業が経済・環境の面で社会ニーズに応えられるように基本方針を示した。同時に「鉄道構造改革のための原則の決定（1992年閣議決定）」に基づく各種鉄道改革の法律や「地方分権化法（1992）」により、次の改革が行なわれた。

- ・東西ドイツ国鉄の再編により経営形態を株式会社とした（ドイツ鉄道株式会社設立法）。
- ・鉄道事業は上下分離の原則で、地域間旅客輸送、都市旅客輸送、貨物輸送、駅舎施設、線路事業に分割された。
- ・連邦政府は鉄道投資計画の策定や資金提供などの運輸行政のみを行い、同時に都市旅客輸送（近距離鉄道旅客輸送）は運営責任を1996年から州政府へ移管した。そのために必要な財源として鉱油税を増徴し州政府へ交付するようになった。その他に、連邦政府の省庁再編、予算削減のもと1998年の政府組織再編により連邦交通省と建設・住宅省は連邦交通・建設・住宅省（BMVBW）に統合された。

②鉱油税の変遷

鉱油税の歴史は大きく3期に分けることができる。第1期（1930年～1966年）は戦後の国土復興のための道路建設に税収が充てられた。第2期（1967年～1973年）は経済発展とモータリゼーションにより都市交通の情勢が悪化したことから鉱油税の増徴分を公共交通へ充当する動きが始まった。第3期（1973年以降）は環境に配慮し、積極的に鉄道整備を進めてきた。現在、ドイツでは鉱油税による交通部門へ投資配分比率が1991-2010年の交通投資計画において、長距離鉄道（39.5%）、連邦遠距離道路（38.8%）、都市鉄道（15.4%）、その他（6.3%）となった。なお図1に鉱油税率の推移を示す。

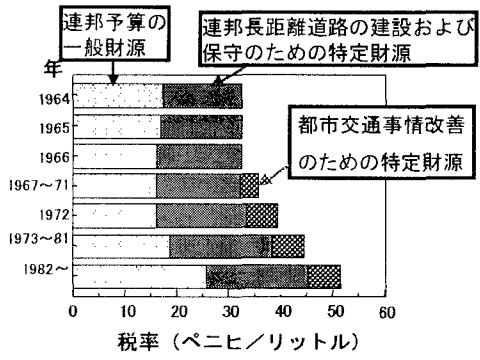


図1 鉱油税率の推移

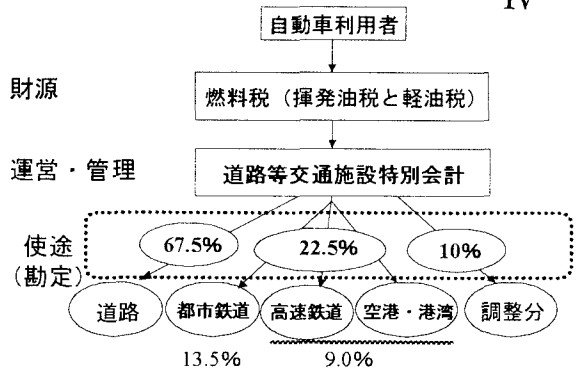


図2 韓国「交通税」の仕組み

3. 韓国の交通税

①背景

韓国では近年経済発展が著しく、道路混雑による通勤ラッシュ緩和が大きな政策課題となっている。特に都市の鉄道整備が急務であった（なお韓国に民間鉄道は存在しない。）。当時の自動車燃料税収は現在の日本と同様、道路特定財源であった。1990年より一般財源による地下鉄への補助が始まった。さらに安定的な整備財源を確保するために、韓国政府は政府省庁の再編による建設部と交通部の統合と併せて、1993年12月31日に10年間限定的に有効な「交通税（1994～2003年）」を制定した。

②交通税の概要

交通税は「道路及び都市鉄道等交通施設の拡充に必要とされる財源を確保することを目的」とした目的税である。税の内訳は揮発油（ガソリン）税と軽油税である。交通税の仕組みを図2に示す。道路等交通施設特別会計（交通特会）は「道路、都市鉄道、高速鉄道、空港及び港湾の円滑な拡充と効率的な管理、運営のために」設置された会計である。交通特会は道路勘定、都市道路勘定、高速鉄道及び空港勘定、港湾勘定の4つの勘定に区分される。税収は国の「道路等交通施設特別会計」の収入となり、国として支援すべき交通基盤の整備に充当される。主な特徴としては、税収全体の67.5%（道路勘定）、13.5%（都市鉄道勘定）、9.0%（高速鉄道、空港勘定）、10.0%（調整財源）を各交通部門に配分することを法律で明文化していることである。

③投資配分比率の決定プロセス

交通税の配分比率は如何にして決定されたのだろうか。これには1990年代前半の政府省庁再編と密接に関係している。公式な文書としての記録は存

在しないが、韓国にて元政府関係者（大統領府）にヒアリング調査をしたところ、旧建設部、旧交通部、旧財政部の間において以下のルールにより決定されたようである。

- (1) 交通税は時限立法であり、2003年以降は一般財源となる（財政經濟部：旧財政部）。
- (2) それまでの税収と同規模の予算は道路整備に使うこと（旧建設部）。
- (3) 自動車燃料税の増徴分を道路以外の部門へ充当する（旧建設・旧交通部）。
- (4) 増徴した場合の予想税収とその前年の実績の比率を（2）、（3）を考慮して推計した結果、道路への配分比率が67.5%となった。

④現状

現在、交通税の存続をめぐり財政經濟部と建設交通部の間で政策調整が行なわれているものの、廃止を主張する財政經濟部と、存続を主張する建設交通部の間で対立している。

今後、国有鉄道の構造改革や地方分権化が重要な政策課題なりつつあり、長期的な交通政策の観点から交通税の議論が必要であろう。

4. おわりに

本稿では事例紹介にとどまったが、今後はより深い国際比較分析が必要であり、「相互補助問題」の論理的な検討を行なう予定である。

<参考文献>

- 1. 運輸施設整備事業団ホームページ：主要先進国の鉄道整備とその助成制度（ドイツ）、2001年
- 2. 李晟源：交通税収の展望及び交通税収の安定化方案、交通開発研究院（韓国語文献）1995年