



上徳不徳

ガソリン税



一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おおいし ひさかず
大石 久和

確かな根拠に基づくまともな議論が消え去って
ほぼ30年にもなると、経済競争力は大きく毀損し、
一国の経済力も著しく萎えてきた。結果として、
国民の貧困化が進行しており、これは国会議員の
怠慢の証だと憲法規定からは読めるのだが、反省
している議員など、どこにもいないという惨状を
この国は世界にさらしている。

国債についても、消費税に関しても、事実に基
づくまともな議論はどこにもないという情けない
症状ばかりが跋扈している有様で、これでは正し
い政策など生まれるはずもない。道路財源だった
ガソリン税についても同様に、不毛で意味のない
議論が政界やオールドメディアで飛び交っている。

全建会員にはぜひ正しく理解をしてもらいたく、
今回はガソリン税などの正解を紹介したい。

①かつての道路財源は道路整備促進を名目として
「新たに国民に課した税」であった

唯一の例外はガソリン税（揮発油税）である。

ガソリンは戦争にも用いる戦略物資であったこ
とから、1937年（昭和12年）には一般品から配
給品となった。戦後、1949年（昭和24年）に配
給品解除となったが、同時に「揮発油税」を創設
して課税した。この時に既に道路整備の財源にし
ようという動きもあったのだが、自動車の数も少

なく、モータリゼーションも始まっていなかった
ため、見送りとなった（自動車保有台数：1945年
（昭和20年）は約10万台。現在（2025年（令和7
年））は約8,300万台）。

馬車時代の経験がなく、ほとんど舗装もされて
おらず、幅員も狭い道路が自動車時代を迎えると、
膨大な費用の投資が必要となり、戦災復興や経済
成長などのために国家予算を割かなければならな
いのに、なかなか道路整備に予算を回せないこと
が簡単に予測できたため、1953年（昭和28年）
に田中角栄たちによって「道路整備費の財源等
に関する臨時措置法」が作られ、1954年（昭和29年）
に揮発油税が道路特定財源となった。

また、トラック燃料である軽油にも課税してバ
ランスを図るとともに、地方の財源強化のために
1956年（昭和31年）に軽油引取税を地方の道路
特定財源として創設した。

その後、1958年（昭和33年）には「道路整備
緊急措置法」が制定され、「道路整備特別会計法」、
「道路特定財源制度」と「道路整備五箇年計画」を
骨子とするその後の道路整備の骨組ができたの
だった。

しかし、日本にも車社会が到来し、自動車保有
台数が爆発的に増えると各地での渋滞が著しくな

り、一般財源を投入して解消しようとしても、予算不足のために道路整備がとても追いつかなくなった。そのため、新たな課税対象を求めて、1965年（昭和40年）にはタクシー燃料に課税する石油ガス税、1968年（昭和43年）には自動車取得税（自動車の取得は道路の利用権を得ることとなる）、1971年（昭和46年）には自動車重量税が創設された。

さらに道路整備を促進するために、既存のこれらの税の税率アップを図ることとし、1974年（昭和49年）には暫定税率を定めて増税を行ってきたのだった。

②道路特定財源制度の廃止の問題点

道路特定財源であることをやめるのであれば、「課税根拠を失う」のであるから、税の徴収をやめなければならない。そして、ガソリンに課税し続けるのであれば、「何を根拠に、何のためにガソリンの消費者がそれを負担しなければならないのか」という説明を、改めて納税者に行わなければならないが、「道路が良くなるから」以上の説明が果たしてできるのだろうか。

こういったことが一切なされないまま財政が厳しいことなどを理由に、2009年（平成21年）4月に道路特定財源制度は廃止されてしまった。にもかかわらず、「道路整備を急ぐために」と導入された「創設された税」と「暫定的な嵩上げ」はそのまま継続しているのだ。これほど納税者＝国民をバカにした話があるだろうか。

税収不足を強調する連中もいるが、これはガソリンを消費する自動車利用者の責任でも何でもなく、ここに責任を求めるのは論理的に破綻した話だ。経済を成長させて税収が増える政策をやったこなかった政治の責任なのだ。

ガソリン税の暫定税率を維持する根拠は、ガソ

リン価格高騰時の減税に充てるというトリガー制度であるという説明から、今は東日本大震災の復興費用として取り続けるということになっている。これもまた、納税者をバカにした話で、なぜ自動車利用者が車を使わない人以上に復興費用を負担しなければならないのか。

また、ガソリン税は全国民が等しく負担しているわけではない。自動車を日常最も利用しない人は東京都民で、そのためガソリン消費は年間147リットル程度しかない。ところが何をするにも自家用車を使わなければならない地方の人は、これよりはるかにガソリン消費をしており、最も多い山口市では753リットルと東京の5倍も消費しており、従って暫定税率の負担も東京の5.1倍にもなっている。

なぜ、山口市民は東京都民より5倍もの震災復興責任を負わなければならないのか。合理的な説明などできるわけがない。デタラメな政策が続いているのだ。

念のため補足すると、暫定税率を廃止すれば1兆円以上の税収減になると言われているが、2025年の一般会計税収は77.8兆円になると見込まれ、前年2024年の税収から4.4兆円も伸びている。