

運輸事業振興助成交付金制度について

～その概要、経緯及び法制化について～

国土交通委員会調査室 やまごし のぶひろ
山越 伸浩

1. はじめに

運輸事業振興助成交付金制度は、昭和51年度の税制改正により軽油引取税の暫定税率¹が導入された際、税率の引上げに対する営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るため都道府県トラック協会、都道府県バス協会等に安全対策事業、環境対策事業、適正化事業²等を補助するため創設されたものである。地方税である軽油引取税を財源とする同交付金の創設については、都道府県知事に対し発出された「運輸事業振興助成交付金の交付について」（昭和51年11月8日付自治事務次官通達、以下「事務次官通達」という。）に依拠して行われる仕組みであったが、平成12年4月の「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」（以下「地方分権一括推進法」という。）の施行により通達行政が廃止された後も、事務次官通達を根拠として交付が継続されてきた。

しかし、平成22年2月に橋下大阪府知事が、事務次官通達を根拠にした同交付金の交付に反発し、交付額を7割減とすることを決定した。これを受けて滋賀県など他の地方公共団体にも削減に向けた動きが拡大した。政府は、こうした動きに対し、同年4月に事務次官通達を廃止し、これに代わる総務副大臣通知により協力を要請した。

こうした動きを受けて、平成22年12月に閣議決定された「平成23年度税制改正大綱」においては、運輸事業振興助成交付金の継続と同交付金の確実な交付を行うため、法整備等を受け所要の措置を講ずるとされ、これを受けて、第177回国会で衆議院総務委員会の提出による同交付金の交付等について定めた「運輸事業の振興の助成に関する法律」（以下「運輸事業振興助成法」という。）が可決・成立した。

本稿では、運輸事業振興助成交付金の概要、経緯について見ていくとともに、運輸事業振興助成法の内容と今後の課題について論じていきたい。

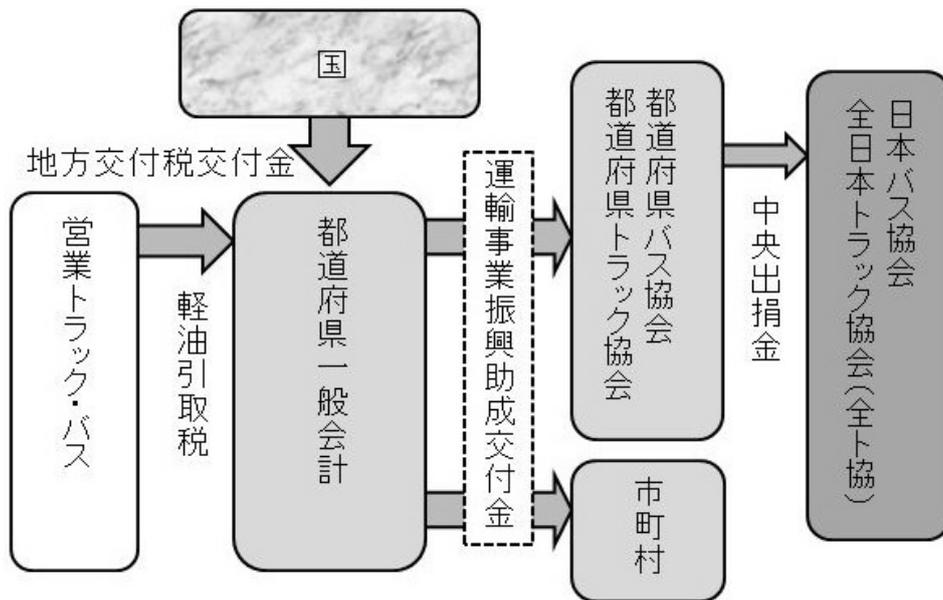
2. 運輸事業振興助成交付金制度の概要

昭和51年度の税制改正により軽油引取税が引き上げられた際、営業用トラック・バスについては、公共性の高い輸送機関であり、輸送コストの上昇の抑制等を図る観点から、営業用車両と自家用車両に差をつけるいわゆる営自格差を設けることが必要であるとの議論があった。

昭和50年12月の税制調査会答申においても、営業用トラック・バス等について「別途適切な配慮を行うことが必要」とされた。こうした経緯を踏まえ、前述のとおり事務次官通達により本制度が創設された。すなわち、都道府県税である軽油引取税の徴税の仕組み上、営自格差を設けることができなかったことを理由に、都道府県が都道府県トラック協会、

都道府県バス協会に運輸事業振興助成交付金を交付し、都道府県には国が地方交付税による補填措置を講ずることとしたものである。都道府県トラック協会、都道府県バス協会は、同交付金を安全対策事業（教育研修、事故対策機器導入等）、環境対策事業（低公害車導入助成等）、適正化事業（事業所巡回指導等）等に使用している。都道府県が都道府県トラック協会、都道府県バス協会、公営バス事業を営む市町村に対する運輸事業振興助成交付金に要する経費については、地方交付税の基準財政需要額の商工行政費に所要額を算入する措置が講じられている。

図1 運輸事業振興助成交付金の流れ



(出所) 筆者作成

同交付金の使途については、事務次官通達において、次のように定められている。

- ① 震災等災害発生時における緊急物資輸送体制の整備、安全運行の確保等交通安全対策及び自動車交通公害対策に関する事業
- ② バスターミナル、トラックターミナル、共同運送サービスセンター、配送センター、バス停留所の上屋等各種共同施設の整備・運営に関する事業
- ③ バスの乗継機能の強化、トラックの輸送情報システムの整備等輸送サービスの改善、その他公共の利便の増進に資するための事業及びバス事業者が行うこれらの事業に対する助成
- ④ 運転者、乗務員のための共同休憩施設及び共同福利厚生施設の整備・運営に関する事業
- ⑤ 車両等の買替、物流施設の整備、バス事業の経営基盤の安定確保に要する費用に係る融資を円滑にするための基金の造成
- ⑥ バス事業者又はトラック事業者によって構成される全国を単位とする公益法人が行うこれらの事業（②を除く）に対する出捐

表1 昭和51年度～平成22年度の運輸事業振興助成交付金の推移

(単位:百万円)

| 年度 | トラック | | | バス | | | | | 合計 |
|-----|--------|-------|--------|-------|-------|-------|----------------|-------|--------|
| | 地方分 | 中央分 | 計 | 民営バス | | | 公営バス (市町村分) | 計 | |
| | | | | 地方分 | 中央分 | 計 | | | |
| 昭51 | 4,697 | 2,014 | 6,711 | 1,030 | 686 | 1,716 | 297 | 2,013 | 8,724 |
| 52 | 7,391 | 3,167 | 10,558 | 1,267 | 844 | 2,112 | 451 | 2,562 | 13,120 |
| 53 | 7,290 | 3,124 | 10,414 | 1,259 | 839 | 2,098 | 408 | 2,506 | 12,920 |
| 54 | 11,886 | 4,067 | 15,953 | 1,922 | 990 | 2,911 | 554 | 3,466 | 19,419 |
| 55 | 11,322 | 4,851 | 16,173 | 1,530 | 1,019 | 2,549 | 461 | 3,011 | 19,184 |
| 56 | 11,395 | 4,884 | 16,279 | 1,459 | 972 | 2,431 | 433 | 2,864 | 19,143 |
| 57 | 11,421 | 4,895 | 16,316 | 1,489 | 993 | 2,482 | 431 | 2,913 | 19,229 |
| 58 | 10,133 | 4,343 | 14,476 | 1,542 | 661 | 2,203 | 376 | 2,579 | 17,055 |
| 59 | 10,656 | 4,567 | 15,223 | 1,541 | 661 | 2,202 | 372 | 2,574 | 17,797 |
| 60 | 10,414 | 4,463 | 14,877 | 1,428 | 612 | 2,040 | 334 | 2,374 | 17,251 |
| 61 | 10,239 | 4,388 | 14,627 | 1,291 | 553 | 1,844 | 292 | 2,136 | 16,763 |
| 62 | 10,518 | 4,508 | 15,026 | 1,283 | 550 | 1,832 | 290 | 2,122 | 17,148 |
| 63 | 11,530 | 4,942 | 16,472 | 1,310 | 562 | 1,872 | 284 | 2,156 | 18,629 |
| 平元 | 11,220 | 4,809 | 16,029 | 1,201 | 515 | 1,716 | 268 | 1,984 | 18,013 |
| 2 | 11,027 | 4,726 | 15,753 | 1,165 | 499 | 1,665 | 230 | 1,895 | 17,648 |
| 3 | 11,072 | 4,745 | 15,817 | 1,308 | 327 | 1,635 | 222 | 1,857 | 17,674 |
| 4 | 10,876 | 4,661 | 15,537 | 1,240 | 310 | 1,550 | 208 | 1,758 | 17,295 |
| 5 | 10,898 | 4,671 | 15,569 | 1,112 | 278 | 1,390 | 183 | 1,574 | 17,143 |
| 6 | 12,235 | 5,243 | 17,478 | 1,279 | 320 | 1,599 | 215 | 1,814 | 19,292 |
| 7 | 12,594 | 5,397 | 17,991 | 1,268 | 317 | 1,585 | 217 | 1,803 | 19,794 |
| 8 | 12,188 | 5,223 | 17,411 | 1,157 | 289 | 1,447 | 200 | 1,646 | 19,057 |
| 9 | 11,951 | 5,122 | 17,073 | 1,086 | 271 | 1,357 | 185 | 1,542 | 18,615 |
| 10 | 11,710 | 5,018 | 16,728 | 1,042 | 260 | 1,302 | 177 | 1,479 | 18,207 |
| 11 | 11,997 | 5,142 | 17,139 | 1,083 | 271 | 1,354 | 177 | 1,531 | 18,670 |
| 12 | 11,803 | 5,058 | 16,861 | 1,074 | 268 | 1,343 | 171 | 1,513 | 18,374 |
| 13 | 11,913 | 5,105 | 17,018 | 1,104 | 276 | 1,380 | 169 | 1,550 | 18,568 |
| 14 | 12,254 | 5,251 | 17,505 | 1,128 | 282 | 1,410 | 164 | 1,575 | 19,080 |
| 15 | 12,389 | 5,310 | 17,699 | 1,160 | 290 | 1,451 | 161 | 1,612 | 19,311 |
| 16 | 13,215 | 4,405 | 17,620 | 1,153 | 288 | 1,442 | 148 | 1,590 | 19,210 |
| 17 | 13,601 | 4,533 | 18,134 | 1,159 | 290 | 1,449 | 143 | 1,592 | 19,726 |
| 18 | 13,247 | 4,416 | 17,663 | 1,113 | 278 | 1,391 | 135 | 1,526 | 19,189 |
| 19 | 13,343 | 4,448 | 17,791 | 1,107 | 277 | 1,384 | 134 | 1,518 | 19,309 |
| 20 | 13,157 | 4,386 | 17,543 | 1,105 | 276 | 1,381 | 124 | 1,505 | 19,048 |
| 21 | 13,122 | 4,374 | 17,496 | 1,107 | 277 | 1,384 | 120 | 1,504 | 19,000 |
| 22 | 12,409 | 4,136 | 16,545 | 1,068 | 266 | 1,334 | 100 | 1,434 | 17,979 |

(注) 四捨五入により端数が合わない箇所がある。

(出所) 全ト協資料、日本バス協会資料より作成

運輸事業振興助成交付金の総額は、平成6年度以降は、毎年度おおむね200億円である。22年度の交付実績を見てみると、トラック分が約165億円、民営バス分が約13億円、公営バス（市町村）分が約10億円となっており、総額で約180億円である（表1参照）。

3. 運輸事業振興助成交付金の創設とその後の経緯

図2は、軽油引取税率と運輸事業振興助成交付金の関係を示したものである。以下、この図を参考にしながら、運輸事業振興助成交付金の創設とその後の経緯について説明していきたい。

（1）軽油引取税の創設

昭和31年、大型トラックやバス等のディーゼルエンジンに使用されている軽油について、揮発油税等との均衡を図り³、併せて都道府県及び指定市の道路に関する費用に充てるため、都道府県の目的税（道路特定財源⁴）として軽油引取税が設けられた⁵。

創設時は、6円/ℓの課税がなされたが、昭和32年に2円/ℓ引き上げられて8円/ℓに、34年には2.4円/ℓ引き上げられて10.4円/ℓに、36年には2.1円/ℓ引き上げられて12.5円/ℓに、39年には2.5円/ℓ引き上げられて15円/ℓとされた（図2参照）。

（2）軽油引取税への暫定税率の導入

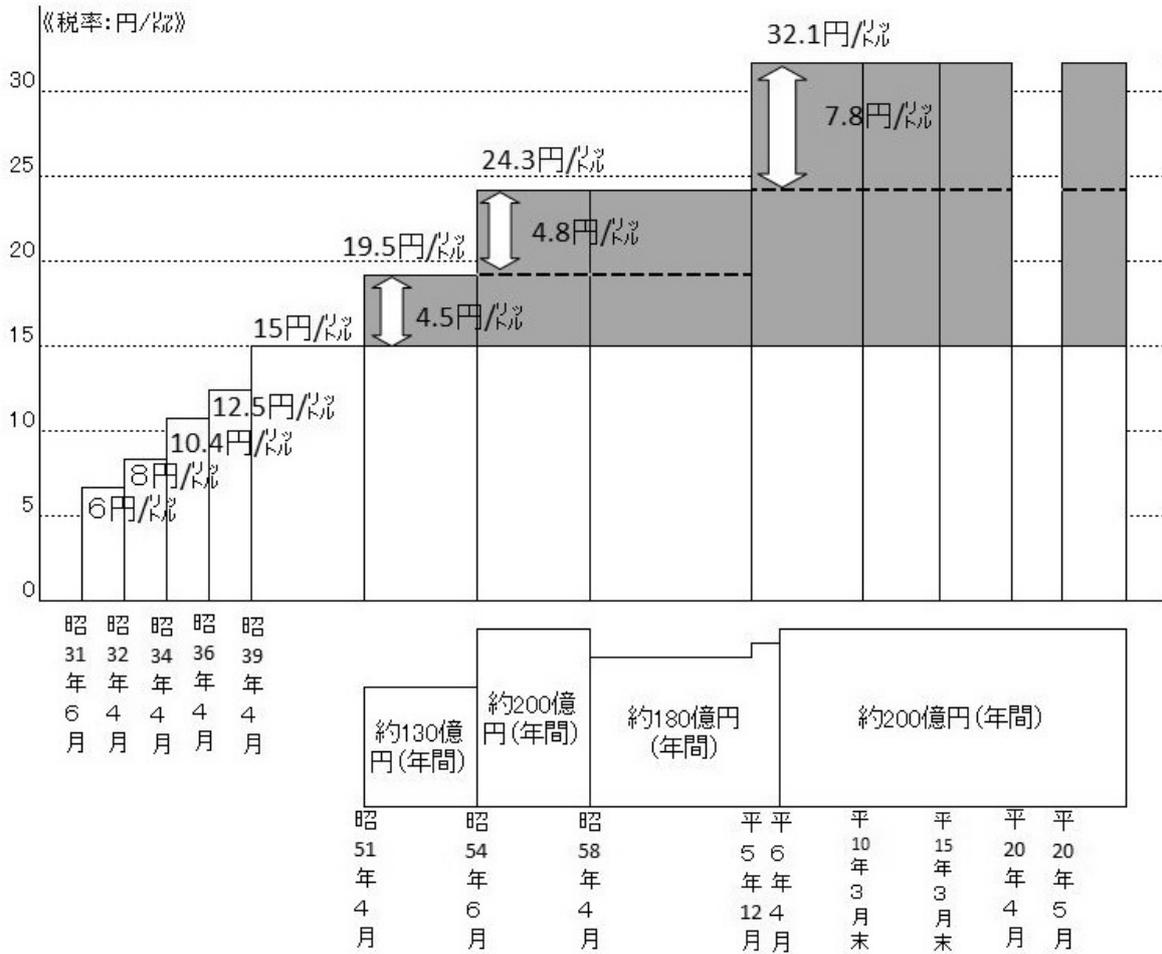
昭和48年10月の第4次中東戦争をきっかけとして発生した第1次石油危機を背景に道路整備費の確保、資源節約、環境対策等を理由に、49年度から2年間の暫定措置として揮発油税、地方道路税（現在の地方揮発油税）、自動車取得税、自動車重量税について暫定税率が適用されることになった。49年度の暫定税率導入の際、揮発油税は、24.3円/ℓから2割引き上げられ、29.2円/ℓとされたが、51年度から更に約2割5分引き上げられ36.5円/ℓとされた。

これに対して、軽油引取税については、昭和39年度以降15円/ℓの税率のままであり、揮発油と比較すると安価なことや、国道の整備に対する都道府県道、市町村道の整備の遅れが指摘され、地方自治体の道路財源充実の観点から、51年度より3割増の暫定税率が導入されることとなった。これによって、軽油引取税は、51年4月に15円/ℓから4.5円/ℓ引き上げられて、19.5円/ℓとされた（図2参照）。

（3）運輸事業振興助成交付金制度の創設

前述のとおり、昭和51年度の軽油引取税の暫定税率導入時に、税負担の引上げが直ちに営業用トラック・バスの輸送コストに相当な影響を及ぼす、あるいは輸送力の確保に問題が起るとされ、税率の引上げ幅を低目に抑えるべきとされた。このため、事務次官通達が発出され、51年度及び52年度の暫定措置として、都道府県トラック協会及びバス協会が実施する地域交通の確保、地域輸送力の確保、地域交通サービスの向上といった住民福祉に直接結びつく事業の経費に充当するという運輸事業振興助成交付金制度が創設された⁶。

図2 軽油引取税率と運輸事業振興助成交付金の関係



(出所) 全ト協資料、日本バス協会資料より作成

なお、引上げ分の2分の1程度相当額が充てられることとなった。その後、軽油引取税の暫定税率の延長に伴って、同交付税制度も延長されてきた。

当初、軽油引取税の値上げの2分の1程度相当額とされた表2の算定式に基づく運輸事業振興助成交付金の総額（以下「基準総額」という。）は、約130億円ということであったが、創設時の昭和51年度における同交付金の交付額は、総額87億2,400万円であり、その内訳は、トラック分約67億円、民営バス分17億円、公営バス分約3億円の合計約87億円であった。なお、これについては、東京都の財政状況による交付の遅れなどがあつたとされている⁷。52年度は合計約131億円が交付された（表1参照）。

(4) 運輸事業振興助成交付金算定式

運輸事業振興助成交付金の算定式は、表2のとおり創設時より①から④まで変更が行われている。この変遷は、同交付金の制度改正と密接に関わっており、後ほど詳しく紹介していきたい。

なお、算定式の中で、15/130となっている部分は、運輸事業振興助成交付金の還元率を示し

ている。昭和51年当時、15円/ℓの軽油引取税については、3割に当たる4.5円/ℓが引き上げられ19.5円/ℓとされたが、15円/ℓを100とすると19.5円/ℓは130となる。値上げ分の4.5円/ℓは30となり、その2分の1相当の15を還元するので、同交付金の還元率は、分母が130となっており15が分子となる。

そのほか①から④まで共通する部分として(1-0.07)があるが、0.07は、徴税費率とされている。

(5) 昭和54年度の税制改正と運輸事業振興助成交付金の引上げ

昭和51年度より総額おおむね130億円とされてきた運輸事業振興助成交付金であるが、54年度に軽油引取税の暫定税率の適用期間が5年延長されるとともに、暫定税率は、4.8円/ℓ引き上げられ24.3円/ℓとされた。これに伴い、値上げの2分の1程度相当額を還元

表2 運輸事業振興助成交付金の算定式

| 適用期間 | 算定式 |
|------------------------|--|
| 昭和51～53年度 昭和55～57年度 | $A \times B \times C \times 15 / 130 \times (1 - 0.07)$ ① |
| 昭和54年度 | $(A \times B \times C \times 15 / 130 \times (1 - 0.07))$ $+ (A \times B \times C \times 2.65 / 130 \times (1 - 0.07))$ ② |
| 昭和58～62年度 | $A \times B \times C \times 15 / 130 \times (1 - 0.07) \times 0.9$ ③ |
| 昭和63年度以降 | $A \times B \times C \times 15 / 130 \times D \times (1 - 0.07)$ ④ |

A：当該年度の軽油引取税の収入見込額
 B：自動車に係る軽油使用量の課税対象軽油引取量に対する割合（交付率）
 C：交付対象者ごとの交付割合
 ところで、Cは、 $e \div (a + b + c + d)$ によって算定するものとされ、aからeまでは、それぞれ以下のとおりに示されている。
 a：営業用バスの標準軽油使用量×営業用バスの登録台数
 b：営業用トラックの標準軽油使用量×営業用トラックの登録台数
 c：自家用バスの標準軽油使用量×自家用バスの登録台数
 d：自家用トラックの標準軽油使用量×自家用トラックの登録台数
 e：営業用バス又は営業用トラックの標準軽油使用量
 ×営業用バス又は営業用トラック登録台数
 D：調整値である。運輸事業振興助成交付金制度における事業の規模、実績、今後の事業規模、地方財政の状況を勘案して、毎年度、総務省の通知により定められている。

(出所) 全ト協資料より作成

表3 運輸事業振興助成交付金の算定基準

| 年度 | 交付率 | バス又はトラック1台当たりの標準的な軽油使用量(ℓ) | | | | 調整値 |
|-----|--------|----------------------------|---------|-------|---------|--------|
| | | 営業用バス | 営業用トラック | 自家用バス | 自家用トラック | |
| 昭51 | 80/100 | 14,390 | 10,300 | 2,930 | 3,560 | - |
| 52 | 80/100 | 13,820 | 10,550 | 2,930 | 3,430 | - |
| 53 | 80/100 | 14,400 | 11,050 | 2,880 | 3,330 | - |
| 54 | 80/100 | 14,290 | 11,580 | 3,060 | 3,320 | - |
| 55 | 80/100 | 14,440 | 12,810 | 3,100 | 3,300 | - |
| 56 | 82/100 | 14,570 | 13,150 | 3,000 | 3,130 | - |
| 57 | 82/100 | 14,570 | 12,580 | 3,080 | 2,990 | - |
| 58 | 81/100 | 14,620 | 12,290 | 2,970 | 2,790 | - |
| 59 | 79/100 | 14,500 | 12,300 | 2,910 | 2,640 | - |
| 60 | 71/100 | 14,480 | 12,430 | 2,910 | 2,560 | - |
| 61 | 66/100 | 14,570 | 12,890 | 2,930 | 2,560 | - |
| 62 | 62/100 | 14,600 | 12,910 | 2,800 | 2,400 | - |
| 63 | 88/100 | 14,400 | 13,080 | 2,850 | 2,350 | 0.6300 |
| 平元 | 87/100 | 14,600 | 13,340 | 2,840 | 2,380 | 0.5800 |
| 2 | 87/100 | 14,850 | 13,690 | 2,730 | 2,380 | 0.5200 |
| 3 | 84/100 | 15,080 | 13,790 | 2,810 | 2,290 | 0.4800 |
| 4 | 81/100 | 15,220 | 13,880 | 2,790 | 2,250 | 0.4710 |
| 5 | 83/100 | 14,780 | 14,600 | 2,790 | 2,240 | 0.4090 |
| 6 | 83/100 | 14,980 | 14,170 | 2,760 | 2,270 | 0.3734 |
| 7 | 82/100 | 15,070 | 14,410 | 2,720 | 2,230 | 0.3500 |
| 8 | 79/100 | 15,140 | 14,720 | 2,660 | 2,200 | 0.3338 |
| 9 | 79/100 | 15,230 | 15,000 | 2,610 | 2,180 | 0.3131 |
| 10 | 80/100 | 15,430 | 15,210 | 2,560 | 2,160 | 0.3044 |
| 11 | 81/100 | 15,160 | 15,310 | 2,540 | 2,150 | 0.3250 |
| 12 | 82/100 | 15,690 | 15,320 | 2,550 | 2,140 | 0.3186 |
| 13 | 82/100 | 15,760 | 15,290 | 2,580 | 2,140 | 0.3300 |
| 14 | 88/100 | 15,690 | 15,350 | 2,600 | 2,130 | 0.3231 |
| 15 | 88/100 | 15,510 | 15,290 | 2,620 | 2,130 | 0.3421 |
| 16 | 89/100 | 15,260 | 15,360 | 2,600 | 2,110 | 0.3455 |
| 17 | 90/100 | 15,050 | 15,450 | 2,620 | 2,100 | 0.3402 |
| 18 | 85/100 | 14,720 | 15,320 | 2,600 | 2,070 | 0.3524 |
| 19 | 83/100 | 14,400 | 15,020 | 2,570 | 2,030 | 0.3676 |
| 20 | 85/100 | 14,120 | 14,810 | 2,530 | 1,990 | 0.3724 |
| 21 | 86/100 | 13,910 | 14,560 | 2,550 | 1,950 | 0.3912 |
| 22 | 90/100 | 13,590 | 14,290 | 2,550 | 1,930 | 0.4068 |
| 23 | 91/100 | 13,320 | 14,150 | 2,570 | 1,920 | 0.3875 |

(出所) 全ト協資料より作成

する同交付金の基準総額はおおむね200億円と約5割引き上げられた⁸。

なお、澁谷直藏自治大臣（当時）は、「今回の軽油引取税の引き上げに伴う運輸事業振興助成交付金の取り扱いにつきましては、地方財政に与える影響、交付対象となるべき事業の内容、規模等を考えまして、さしあたり昭和54年度においては、従来の方式により算定していた額に、地域住民の利便を増進する等のため当面緊急に実施しなければならない事業（緊急実施事業）⁹に要する経費30億円を加えた額を交付することにいたしたいと考えております」と答弁している¹⁰。

ちなみに、昭和55年度以降も基準総額は、約200億円とされた。

（6）昭和58年度の税制改正と運輸事業振興助成交付金の引下げ

「昭和59年度までに赤字国債発行ゼロ」を掲げた「財政の中期展望」が昭和57年1月に閣議に提出され、58年度予算における赤字国債発行を2兆円近く減額する必要が生じたが、57年6月には56年度の歳入欠陥が2兆8千億円に達し、同年10月には57年度の税収不足が6兆円に達することが明らかになった。特に、大蔵省（当時）から同年9月に道路特定財源の一般財源化案を盛り込んだ58年度予算編成の骨格が明らかにされたが、道路特定財源の一般財源化については、反対論が根強く、同年12月の税制調査会「昭和58年度の税制改正に関する答申」においては、暫定税率の2年延長が適当とされ、道路特定財源の一般財源化は見送られた¹¹。そして、軽油引取税の暫定税率の延長とともに、運輸事業振興助成交付金の交付も延長が決定された。

しかし延長の一方で、国の厳しい財政状態を反映した第2次臨時行政調査会¹²の提言を受け、補助金の1割削減が行われ、運輸事業振興助成交付金についても1割削減がなされることになり、同交付金の基準総額も約200億円から約180億円とされた。

（7）昭和63年度からの調整値の導入

運輸事業振興助成交付金は、昭和58年度に交付総額が約180億円とされたが、軽油引取税の税収は上昇し続け、58年度に5,008億円だったものが、62年度には6,348億円と2割以上上昇した。その一方で、算定式の交付率「B」は、58年度に81/100だったが、62年度には62/100にまで落ち込んだ。

昭和63年度からは、算定式に調整値「D」が導入されている（表2④参照）。この調整値「D」の導入については、「算定の方式につきまして昭和63年度の変更について御指摘がございましたけれども、この際には、総額と算定式で算定した額の乖離を調整しますために、調整値という形で新たに乘じる率を設けるような算定の仕組みの改正も行われているところがございます」との総務省自治税務局長の答弁がある¹³。なお、調整値「D」を導入した63年度において、交付率「B」は88/100となっている（表3参照）。

（8）平成5年度の税制改正と運輸事業振興助成交付金の引上げ

平成5年度の税制改正においては、第11次道路整備5箇年計画（総額76兆円）の財源確保が課題となっていた。①道路特定財源諸税の税率が昭和54年度以降据え置かれており、

特に燃料課税は従量制であり、道路整備のコストの上昇と同様の伸びが見込めないこと、②揮発油税の税率に対し軽油引取税の税率が低水準にあるため、ガソリン車からディーゼル車へのシフトが進行し、NO_x排出等による環境問題が指摘されたことなどを理由として、「平成5年度税制改正大綱」（自民党、平成4年12月17日）において、①道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限の5年間延長、②軽油引取税の暫定税率を7.8円/ℓ引き上げること、③揮発油税の暫定税率を3円/ℓ引き上げ、地方道路税の暫定税率を3円/ℓ引き下げる事などが決定された¹⁴。暫定税率の適用期間の延長は、5年4月より実施されたが、揮発油税、地方道路税、軽油引取税の暫定税率の変更は、バブル崩壊後の経済状況も踏まえ、同年12月からとされた。

軽油引取税は、24.3円/ℓから3割以上も引き上げられて32.1円/ℓとされたが、運輸事業振興助成交付金の基準総額については、軽油引取税の税率の引上げの事情、地方財政に与える影響、交付対象となる事業の内容・規模等を勘案しつつ、大都市地域を中心にして大気汚染が深刻な状況にあり、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（いわゆる自動車NO_x・PM法）の施行に伴う特定自動車排出基準適合車への代替の促進及び低公害車の導入について、より積極的な支援を行っていく必要があること等から、平成5年度は185億円（実際の交付総額は171億円）、6年度以降は200億円とされ¹⁵、1割の引上げにとどまった。この後、税率変更もないことから、基準総額は維持・継続されている。

4. 暫定税率の廃止と運輸事業振興助成交付金

平成21年9月、民主党、社会民主党、国民新党から成る連立政権が発足した。特に、民主党は、自動車関係諸税の暫定税率の廃止を政権公約（マニフェスト）に掲げていたが、運輸事業振興助成交付金は、軽油引取税の暫定税率の値上げ分を営業用トラック・バスに還元するものであり、暫定税率が廃止されれば、同交付金の交付根拠も失われると思われるため、その動向が注目されていた。

しかし、「平成22年度税制改正大綱」（平成21年12月22日閣議決定）では、道路整備計画に基づき10年間延長された暫定税率については、道路特定財源が一般財源化されたことを踏まえ廃止するとされたが、一方で石油価格の安定、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響及び急激な税収の落ち込みによる厳しい財政状況から、当分の間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税について現在の税率水準を維持することが決定された。

これを受けて、軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来どおり継続されることが決定された。

5. 運輸事業振興助成交付金の削減の動き

事務次官通達に交付根拠が求められてきた運輸事業振興助成交付金であったが、平成12年4月より、地方分権一括推進法が施行され、これにより、地方自治法第245条の2に「関与の法定主義」の規定が置かれ、「普通地方公共団体は、その事務の処理に関し、法

律又はこれに基づく政令によらなければ、普通地方公共団体に対する国又は都道府県の関与を受け、又は要することとされることはない」と定められた。これにより通達行政が廃止されたが、運輸事業振興助成交付金の通達自体は「技術的助言」として残り続けた。

地方公共団体の中には、こうした理由から鳥取県（5%）¹⁶をはじめとして長野県（5%）、和歌山県（10%）のように運輸事業振興助成交付金を削減する県もあったが、平成22年2月に、橋下大阪府知事が「法律に基づいておらず、府民にわかりにくい」として同交付金9億6千万円を68.5%削減し、3億3千万円とする方針を打ち出し、滋賀県等にも削減の動きが広がった。橋下知事の方針に対して、大阪府トラック協会、大阪府バス協会を中心に、「交付金はきちんと活用している。景気が厳しく、運輸業者の倒産が相次いでいる中、承服できない」との意見が述べられた¹⁷。

国はこうした事態に対し、運輸事業振興助成交付金についての事務次官通達を廃止し、平成22年4月1日に「運輸事業振興助成交付金について」との総務副大臣通知を発し、都道府県知事に適切な対応を求めたが、総務副大臣通知も「技術的な助言」ととどまるものであり、同交付金の削減の動きは広がりを見せた。

平成21年度に運輸事業振興助成交付金を削減した地方公共団体は11府県であったが、22年度は19道府県に増えた。削減率が10%以上の地方公共団体は、大阪府、滋賀県、神奈川県、鳥取県、栃木県、岐阜県、愛知県、兵庫県、和歌山県と9府県となった。この動きは、23年度も拡大し、削減率が10%以上の地方公共団体は、大阪府、滋賀県、神奈川県、兵庫県、京都府、鳥取県、栃木県、岐阜県、愛知県、和歌山県、大分県と11府県と増加した（表4参照）¹⁸。

6. 全ト協に対する「事業仕分け第2弾」の内容

（1）「事業仕分け第2弾」について

平成22年5月20日から4日間、行政刷新会議によって、政府系公益法人を対象とした「事業仕分け第2弾」が実施された。

（2）全ト協の概要と中央出捐金

全ト協は、トラック運送事業の適正な運営、健全な発展の促進、公共の福祉に寄与するための事業の実施、事業者の社会的・経済的地位向上、会員間の連携・協調の緊密化のために都道府県トラック協会の中央団体として昭和23年に設立され、29年に法人化がなされている。

国土交通省の通達によって都道府県トラック協会は、中央団体である全ト協に対して運輸事業振興助成交付金のうち一定割合を出捐（中央出捐金）することになっており、その割合は「中央出捐率」（以下「出捐率」という。）と呼ばれている¹⁹。このような制度が設けられている理由としては、トラックやバスが県境を越えて通行することや、安全対策、環境対策、適正化事業などが全国規模で統一的行われる必要があるためとされている²⁰。

表4 運輸事業振興助成交付金の削減状況について

| 区分 | 削減率 | | | | | | |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|
| | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 |
| 北海道 | | 10.0% | 10.0% | 1.5% | | 3.8% | 3.7% |
| 青森 | | | | 8.3% | | | 算定額通りの見込み |
| 岩手 | | | | 8.3% | | | 算定額通りの見込み |
| 宮城 | | | | 5.0% | | 5.0% | 5.0% |
| 秋田 | | | | 5.0% | | | 算定額通りの見込み |
| 山形 | | | | 5.0% | | | 算定額通りの見込み |
| 福島 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 茨城 | | | | | | 5.0% | 5.0% |
| 栃木 | | | | | | 10.0% | 10.0% |
| 群馬 | | | | 4.4% | | | 算定額通りの見込み |
| 埼玉 | | | | 8.3% | 5.0% | 2.0% | 算定額通りの見込み(全額事業費) |
| 千葉 | | | | | 5.0% | 5.0% | 5.0% |
| 東京 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 神奈川 | | | | 11.0% | 5.0% | 20.1% | 29.4%(満額交付継続要望) |
| 山梨 | | | | | | | 未内示 |
| 新潟 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 富山 | | | | 4.1% | | | 算定額通りの見込み |
| 石川 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 長野 | 5.0% | 5.0% | 5.0% | 5.0% | | | 算定額通りの見込み |
| 福井 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 岐阜 | | | | | | 10.0% | 10.0% |
| 静岡 | | | | | | 7.0% | 前年度同額(削減率不明) |
| 愛知 | | | | 8.3% | | 10.0% | 10.0% |
| 三重 | | | | 8.3% | | | 算定額通りの見込み |
| 滋賀 | | | | | 10.0% | 30.0% | 30.0% |
| 京都 | | | | 4.4% | | | 20.0% |
| 大阪 | | | | 14.2% | 10.0% | 68.5% | 100.0% |
| 兵庫 | | | | 10.0% | 10.0% | 10.0% | 25.0% |
| 奈良 | | | | 3.8% | | | 5.0% |
| 和歌山 | 10.0% | 10.0% | 10.0% | 10.0% | 10.0% | 10.0% | 10.0% |
| 鳥取 | 5.0% | 5.9% | 5.0% | 4.9% | 2.5% | 10.9% | 11.0% |
| 島根 | | | | | 3.0% | 3.0% | 3.0% |
| 岡山 | | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 7.0% | 7.0% | 7.0% |
| 広島 | | | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 3.0% |
| 山口 | | | | 8.3% | | | 算定額通りの見込み |
| 徳島 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 香川 | | | | 5.4% | | | 算定額通りの見込み |
| 愛媛 | | | | 5.1% | | | 算定額通りの見込み |
| 高知 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 福岡 | | | | 4.1% | | 5.0% | 5.0% |
| 佐賀 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 長崎 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 熊本 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 大分 | | | | | | | 10.0% |
| 宮崎 | | | | | | | 5.0% |
| 鹿児島 | | | | | | | 算定額通りの見込み |
| 沖縄 | | | | | | | 未内示 |
| 削減自治体数 | 3 | 5 | 6 | 25 | 11 | 19 | 22 |
| 削減額(百万円) | 100 | 170 | 180 | 823 | 409 | 1,526 | 1,949(うち、大阪930) |

(注) 都道府県の削減状況は、平成23年6月15日時点のものである。

(出所) 全ト協資料より作成

(3) 「事業仕分け第2弾」における議論

事業仕分けでは、運輸事業振興助成交付金については、大きく三つの観点から議論がなされた。

イ 運輸事業振興助成交付金の資金の流れや在り方

第一に、運輸事業振興助成交付金による還元策を通じて、営業用トラックと自家用トラックのいわゆる営自格差をつけているという点について、「事業の適正化対策、環境省エネ対策、経営資金対策、原油高騰対策などの様々な対策が、輸送力の確保や輸送コストの上昇を抑制することにどのようにつながるのか」、「都道府県トラック協会から全ト協への25%出捐率の妥当性」など、資金の流れやその在り方について議論がなされた。これについては、年々厳しくなる環境規制によって車両価格が上昇していることや、中小零細企業が高価な環境対応車両を買い換えるために出捐金による低利融資を実施していること、トラックの帰り荷の集荷を効率的に行えるようなインターネットシステムの開発などが行われていることが紹介された。また、25%の出捐率については都道府県トラック協会の毎年度の予算承認で行われていることなどが紹介された²¹。

ロ 運輸事業振興助成交付金の交付についての総務副大臣通知の実効性・拘束力

第二に、運輸事業振興助成交付金の交付について、総務副大臣通知に基づき技術的助言として行われていることの実効性や拘束力について、「運輸事業振興助成交付金の交付について地方交付税を投入しているにもかかわらず国は技術的助言を行うだけで何の担保も強制力もないままで都道府県に裁量をゆだねた現行制度が良いのか」、「国土交通省の政策なのにどうして交付税で手当てしているのか」、「営業用トラックと自家用トラックについてナンバー表示で軽油引取税の税率を分けてかけることができないか」などについて議論がなされた。これについては、運輸事業振興助成交付金の法制化の必要性が説明され、軽油引取税を含む自動車関係諸税の税率については、簡素化やその引下げが求められた²²。

ハ 全ト協や都道府県トラック協会の天下りの状況等

第三に、全ト協の役員6名中4名が公務員出身であること、都道府県トラック協会の役員94名中59名が公務員出身であること、同職員860名中69名が公務員出身であることが紹介され、公務員OBと運輸事業振興助成交付金による事業の実施との関連性について議論があった²³。

二 評価結果

事業仕分けの評価結果は、「見直しを行う（透明性の確保）」とされ、10人の評価者からは「運輸事業振興助成交付金を原資とする出捐金で事業を行うという仕組みの見直し」が指摘された。「とりまとめコメント」においても、「今の仕組みの複雑さではなく、透明性を確保することを早急に御努力を頂きたい」、「所管省庁からの再就職者の在り方、公益法人

として疑いを持たれない形で、公募も含めて見直しを行って頂きたい」とされた。

7. 運輸事業振興助成交付金の法制化

(1) 主な経緯と流れ

都道府県による運輸事業振興助成交付金の削減の動きが拡大・深化しつつあることや、全ト協の事業仕分けなどの動きを受けながら、「平成23年度税制改正大綱」（平成22年12月16日閣議決定）では、運輸事業振興助成交付金の法制化が明記された。同大綱においては、「軽油引取税の当分の間税率を当面継続するにあたり、これと一体の措置である営業用トラック、バスに対する運輸事業振興助成交付金については、これに関する地方交付税措置を含め、継続します。なお、交付金制度の透明性の向上を図るとともに、交付金基準額の確実な交付を確保するため、法整備等を受け所要の措置を講じます。」とされた。

特に、「法整備等を受け」という部分については、議員立法を念頭に置いてのものだとされている²⁴。議員立法化への動きについては、平成23年6月1日に民主党政務調査会総務部門会議で「運輸事業振興助成交付金の交付等に関する法律案」の要綱案が了承され、同年7月20日に自民党政務調査会総務部会・国土交通部会・税制調査会合同会議で、同交付金法制化の自民党案を了承したとされるが²⁵、最終的には、同年8月11日に衆議院総務委員会より「運輸事業の振興の助成に関する法律案」が提出され、同日、衆議院を通過した。同月23日、参議院総務委員会で審査され、翌24日に参議院本会議にて可決・成立した。

(2) 法律の主な内容

イ 法律の趣旨

第1条では法律の趣旨が定められている。「当分の間」課税される軽油引取税の税率（32.1円/ℓ）がディーゼル車を用いて行われる運輸事業に与える影響に鑑み、運輸事業の輸送コスト上昇の抑制及び輸送力の確保に資し、もって国民の生活の利便性の向上及び地球温暖化対策の推進に寄与するため、当分の間の措置として、運輸事業振興助成のための措置について定めるとされている。

ロ 運輸事業振興助成交付金の交付

第2条第1項では、都道府県が、都道府県トラック協会、都道府県バス協会、公営バスを運営する市町村に対して運輸事業振興助成交付金を交付するよう努めなければならないとする努力義務が規定されている。

また、第2項においては、運輸事業振興助成交付金の総額について、およそ200億円とされる「平成6年度以降に交付された運輸事業振興助成交付金の各年度における総額」の水準が確保されるよう定められている。

ハ 運輸事業振興助成交付金の使途

第3条第1項では、運輸事業振興助成交付金の使途について、「旅客又は貨物の輸送

の安全の確保に関する事業、輸送サービスの改善に関する事業、環境及び地球温暖化対策の推進に関する事業その他の軽油を燃料とする自動車を用いて行われる運輸事業の振興に資する事業として政令で定めるものに充てなければならない。」とされている。

また、第2項においては、運輸事業振興助成交付金の交付を受けた都道府県トラック協会、都道府県バス協会、公営バスを運営する市町村は、同交付金を充てて行った事業の実績等を都道府県知事に届け出なければならないとされている。

なお、第1項の用途については、「運輸事業の振興の助成に関する法律第三条第一項の事業を定める政令」に関する意見募集が平成23年9月5日から14日までを募集期間として行われ、以下のような政令案が示された。

- ① 輸送の安全の確保に関する事業
- ② サービスの改善及び向上に関する事業
- ③ 公害の防止、地球温暖化の防止その他の環境の保全に関する事業
- ④ 適正化に関する事業
- ⑤ 共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業
- ⑥ 震災その他の災害に際し必要な物資を運送するための体制の整備に関する事業
- ⑦ 経営の安定化に寄与する事業（基金を設けて行う場合に限る。）
- ⑧ 全国を単位とする一般社団法人であって、①から⑦までに掲げる事業を行うものに対し、当該事業に要する資金を出捐する事業
- ⑨ ①から⑧までに掲げるもののほか、国土交通大臣が総務大臣と協議して定めるもの

二 財政上の措置

第4条では、運輸事業振興助成交付金の交付に要する経費に対して、地方交付税が措置されることが定められている。

ホ その他

第5条では、省令への委任が定められ、附則第1項では施行期日が定められ公布の日から起算して一月を経過した日から施行するとされている。

また、附則第2項では、検討条項が定められており、「国は、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」とされている。

(3) 国会の決議

運輸事業振興助成法に関する決議が衆参両総務委員会で議決されている。

衆議院総務委員会では、「運輸事業の振興助成に関する件」が議決され、「国は、運輸事業振興助成交付金の創設の経緯及び今般の運輸事業の振興の助成に関する法律の施行後における同交付金の交付の状況を踏まえ、必要があると認めるときは、運輸事業の振興助成の手法のあり方、営業用車両に係る軽油引取税の税制上の取扱い等について検討を加え、

その結果に基づき、必要な措置をとるべきである。」とされている。

ところで、この決議は、附則第2項を補強するものとされている。それは、運輸事業振興助成法施行後も運輸事業振興助成交付金の大幅な減額が続くような場合があれば、附則第2項には、国が必要な措置を講ずることが明記されているが、衆議院総務委員会の決議によって、附則第2項の「必要な措置」には、税制上の措置も含まれ、「もし交付金の大幅な減額が続いたため必要な措置として税制上の措置が講じられれば、地方公共団体にとっては融通の利く交付税措置はなくなるため、大幅な減額をしている地方公共団体を含むすべての地方公共団体にとって、本法案に基づき交付金を交付する相当程度強いインセンティブが与えられる」とされている²⁶。

また、参議院総務委員会では、衆議院の議決内容に加えて、「各都道府県における運輸事業振興助成交付金の交付実績について毎年度把握し、本法の趣旨にのっとり交付が行われるよう、都道府県に対し、要請すること」を内容とする「運輸事業の振興の助成に関する法律案に対する附帯決議」が議決されている。

(4) 地方公共団体の反応

運輸事業振興助成法に対して、地方公共団体からは抗議が行われている。

まず、法案審議中の平成23年8月19日に関西広域連合から「運輸事業振興助成交付金の法制化に強く抗議する声明」が出されている。同声明では、国が地域主権改革を「一丁目一番地」の政策として地域主権戦略大綱を閣議決定し、この国の在り方を改めると宣言したにもかかわらず、運輸事業振興助成交付金を義務化するため、議員立法により法制化しようとしているとし、その法制化については、「普通税である軽油引取税の一部を財源として、自治体予算の使途を縛り、地方の自主性を損ない、交付を義務づけるもので、地方分権・地域主権改革に逆行する」とし、「強く抗議する」としている。関西広域連合には、兵庫県、和歌山県、滋賀県、京都府、大阪府、鳥取県、徳島県が参加しているが、徳島県を除き、23年度の同交付金を大阪府の100%を筆頭にいずれも10%以上削減している（表4参照）。

加えて同月23日には、全国知事会からも「第二次一括法案及び運輸事業の振興の助成に関する法律案に関する緊急声明」が出され、運輸事業振興助成法では、「国が示した一定の基準額に基づいた交付金を交付するよう努めることとされ、普通税である軽油引取税の一部を財源とした予算措置を義務づけるものとなっており、地方の自主性を損ない、地方分権・地域主権改革に逆行するものと言わざるを得ない」と抗議する内容となっている。

8. 今後の課題

今後の課題としては、運輸事業振興助成法の施行によって、運輸事業振興助成交付金の交付が確実に行えるようになるのかということと、本制度の透明性をいかにして確保していくのかということの二つが挙げられる。

(1) 運輸事業振興助成交付金の交付の確実性の確保

イ 国と地方との対立の懸念

まず、法制化によって運輸事業振興助成交付金の交付を確実にすることについてであるが、片山総務大臣（当時、以下同じ。）は、運輸事業振興助成法においては同交付金の交付について、都道府県に対して努力義務規定として定められているため、国の方から強制や義務づけはできないけれども、営業用トラック・バスの安全対策や環境対策に支障が生じないように、都道府県に対し同法の趣旨や同交付金創設の経緯など十分な説明をしていきたいとしている²⁷。その一方で、全国知事会や関西広域連合からは、運輸事業振興助成法は、地方分権・地域主権改革に逆行するものであるとの抗議がなされており、十分な理解が得られるのかという懸念がある。

それに対しては、理解が得られなかった場合のために附則第2項に検討条項が置かれ、両院の決議があるため交付が担保されるとされている。しかし、本法施行後に同交付金の大幅減額が継続された場合、法律で所要の措置を講ずべきとされる減額の範囲やその継続期間については、国会審議でも明らかにされておらず、また、国の措置の具体的内容についても明らかになっていない。仮に、地方交付税交付金の減額措置や軽油引取税の税率変更を行うことになれば、いたずらに国と地方の対立を激化させないか懸念される。

地方分権・地域主権改革という政府の方針の中で、同交付金のみを特別扱いにすることは、なかなか難しいのではないかとも思われる。

ロ 国の助成制度への転換

運輸事業振興助成交付金については、地方の一般財源を使うのではなく、国が必要だとする営業用トラック・バスに対する助成制度を設けるべく、根本的な議論がなされるべきではなかったのではないかと指摘もなされている²⁸。これに対して、片山総務大臣は、一般論として、税率調整や国の財源から補助金を交付するなどの幾つかの選択肢の中から、現行の同交付金制度の仕組みが継続され、法制化されたわけで、これが唯一絶対ということではないとし、池口国土交通副大臣（当時）も、衆議院総務委員会の決議を踏まえ「状況を見ながらどういう適切な措置ができるかということは更に検討をする必要がある」としている²⁹。

一方、公共的役割を担うトラック・バスの運輸事業への助成策について、都道府県ごとに交付の方針が異なり、不平等が生じてしまうのでは、制度の本来の趣旨が実現できないこととなる。また、軽油引取税が道路特定財源から一般財源化され、同交付金が都道府県の一般会計から交付されていることや、これまで再三述べてきたように、その制度の創設及び交付が事務次官通達を根拠に実施されてきたことを踏まえた上で、こうした仕組みを見直すに当たってその事業の持つ公共性に鑑み交付金の所要額を確保する必要があるのであれば、都道府県に同交付金の交付に対する努力義務を課すよりも、国から直接、トラック・バスの運輸事業者に補助金を交付する制度とすることにより、運輸事業への予算措置を確実にできるようにすることも必要ではないかと思われる。

ただし、全ト協や都道府県トラック協会などでは、同交付金を使って、東日本大震災や阪神淡路大震災などを始めとする様々な災害で緊急物資輸送に貢献するなどしており、根本的な制度改正の際には、そうした実績を勘案しつつ議論することも必要と思われる。

(2) 運輸事業振興助成交付金の交付制度の透明性の確保

イ 法制化による透明性の確保

運輸事業振興助成交付金の交付制度の透明性の確保に向けた見直しについては、「事業仕分け第2弾」で指摘されてきたところである。

衆議院総務委員会では、都道府県トラック協会から全ト協に運輸事業振興助成交付金の25%を出捐金として納付する仕組みについて、仕分人10人全員が見直しという結論を出し、そこで公務員出身者の数が多いという問題や軽油引取税制の在り方について指摘されたにもかかわらず、見直すべきとされた仕組みそのものをそのまま法制化するのは、「現政権の行政刷新、行政改革の取組を根本から否定するもの」ではないかとの指摘がなされた³⁰。これについて、園田内閣府大臣政務官（当時）は、これまで総務副大臣通知等で都道府県知事に依頼をしていた同交付金の交付について努力義務規定が定められ、通知に規定されていた交付金の算定基準、同交付金の使途について政省令で定められることが透明性を確保する措置であるとし、また、片山総務大臣も、これまで行われてきた通達行政を取りやめて、新しく国会の意思で法制化されるという意味では、分権改革、地域主権改革の観点から一歩前進であると評価している³¹。

しかしながら、「通達行政」ないし「技術的助言」が法制化され透明性が確保されているとしても、本当に地方分権・地域主権改革の観点から一歩前進と言えるのだろうかという疑問もある。地方公共団体の反対声明では、そのような評価はなされていないところでもある。

ロ 運輸事業振興助成交付金の額における透明性の確保

法制化することで透明性が確保されるとされるものの、運輸事業振興助成交付金の額については、そもそも創設時のように軽油引取税の暫定税率の引上げと同交付金の基準総額が直接結びつくようになっておらず、運輸事業振興助成法第2条第2項においても「平成6年度以降に交付された運輸事業振興助成交付金の各年度における総額の水準が確保されることを基本として総務省令・国土交通省令で定めるところにより算定した額を基準とするものとする」とされ、約200億円という同交付金の基準総額とその配分が問題とされている。

もし、運輸事業振興助成交付金の交付について都道府県知事に努力義務を課するのであれば、同交付金を使って運輸事業の振興のため実施されている各事業についてその内容や必要額について検証するとともに、約200億円という基準総額自体についても今日的な要請にどこまで見合う金額なのかも見直していくことが、実質的な透明性を確保するために重要ではないかと思われる。

-
- ¹ 暫定税率とは、第1次石油危機（昭和48年10月に始まった第4次中東戦争で、中東のアラブ産油国が敵対するイスラエルと友好関係を結ぶ諸国に石油の禁輸措置を実施して発生した石油不足）をきっかけとして、石油に対する資源の節約、消費の抑制、道路財源の確保という観点から期間を限定して自動車関係諸税に課せられた特別の税率のことである。49年度に導入された際は、ガソリンに課税される揮発油税及び地方道路税、自動車購入時の代金に課税される自動車取得税、自動車の重量に対して課税される自動車重量税の4税について課せられることとなったが、2年後の51年度の第1回延長時に、軽油引取税にも暫定税率が課せられた。平成21年度まで暫定税率は、延長と税率の引上げが繰り返されたが、22年度の税制改正で、道路整備計画に即して延長されてきた暫定税率の制度は廃止された。しかし、環境対策、厳しい財政状況等の理由から、税率自体（軽油引取税は、32円/ℓ）は、当分の間維持されることとなった。
- ² 適正化事業とは、全ト協及び都道府県トラック協会が、全国貨物自動車適正化事業実施機関又は地方貨物自動車適正化事業実施機関としてトラック事業者に対し輸送の安全、法の遵守について指導を行う事業であり、適正化事業指導員による巡回指導、街頭パトロール、各種講習会等を実施している。
- ³ 揮発油税との均衡を図ることについては、昭和31年度当時、13円/ℓの揮発油税・地方道路税に対し6円/ℓの軽油引取税を創設する一方で、軽油など揮発油以外を燃料とする自動車（ディーゼル車など）の自動車税の割増課税の取りやめも併せて行われている。軽油引取税が創設される以前は、揮発油を燃料とするガソリン車には揮発油税・地方道路税が既に課せられていたが、ディーゼル車などについては燃料課税がなかったので、両者の負担の均衡を図るため、後者の自動車税は前者に対して5割増とされていた（第24回国会衆議院地方行政委員会議録第8号（昭53.3.23）9頁）。
- ⁴ 道路特定財源制度とは、受益者である自動車ユーザーが自動車関係諸税の支払いを通じて道路整備費を負担する制度であり、道路特定財源として国税（揮発油税、地方道路税、石油ガス税、自動車重量税）、地方税（軽油引取税、自動車取得税）があった。平成20年度以降、道路特定財源制度は廃止され、これら自動車関係諸税は一般財源となっている。
- ⁵ 道路行政研究会編集『道路行政 平成19年度版』（全国道路利用者会議 平成20年3月）158頁
- ⁶ 第84回国会衆議院地方行政委員会議録第8号（昭53.3.23）9頁
- ⁷ 第84回国会衆議院地方行政委員会議録第8号（昭53.3.23）9頁
- ⁸ 昭和51年度の軽油引取税の税収が2,638億円であったのに対し、昭和54年度は4,283億円と6割以上の増額となっており、軽油引取税の税収の伸び率ほどには運輸事業振興助成交付金の交付総額が引き上げられたわけではない。
- ⁹ 緊急実施事業の例として、トラック事業者等が行う大型貨物自動車左折事故防止対策のための車両の改良促進事業、過積載防止対策のためのPR等の事業、バス事業者等が行うモデル停留所、バス回転上の整備事業、シートベルトを装着したバスへの代替促進事業が挙げられている（財団法人地方財務協会『「月刊地方税別冊」改正地方税制詳解（昭和54年）』（昭54.7.1）124頁）。
- ¹⁰ 第87回国会衆議院本会議録第9号（昭54.2.20）4頁
- ¹¹ 建設省道路局監修『道路行政 昭和62年度版』（全国道路利用者会議 昭和62年12月）264～266頁
- ¹² 第2次臨時行政調査会は、社会、経済情勢の変化に対応した適正かつ合理的な行政の実現に資することを目的として、行政の実態に全般的な検討を加え、行政制度及び行政運営の改善に関する基本的事項を調査審議するという任務を負って、昭和56年3月16日に発足し、58年3月14日に最終答申を提出し、同月15日に解

散した（財団法人地方財務協会『月刊地方税別冊』改正地方税制詳解（昭和58年）』（昭58. 7. 17）75頁）。

¹³ 第169回国会衆議院総務委員会議録第4号（平20. 2. 19）23頁

¹⁴ 道路行政研究会編集『道路行政 平成19年度版』（全国道路利用者会議 平成20年3月）139～140頁

¹⁵ 財団法人地方財務協会『月刊地方税別冊』改正地方税制詳解（平成5年）』（平5. 7. 30）217頁

¹⁶ 運輸事業振興助成交付金の削減については、全国に先駆けて平成16年度から鳥取県が独自の判断に基づいて実施したが、当時、鳥取県知事であった片山総務大臣は、「鳥取県は全国でも一番の貧乏県でありまして、本当にお金がなくてももう背に腹は代えられなくて」として、通達行政が妥当なのかという議論を県議会で行い、「若干の削減を行った」としている（第177回国会参議院総務委員会議録第22号（平23. 8. 23）6頁）。

¹⁷ 『大阪読売新聞』夕刊（平22. 2. 2）

¹⁸ 平成20年度も運輸事業振興助成交付金を削減する動きが広がったが、これは、19年7月の参議院選挙により衆参両議院の与野党の議員数が逆転するいわゆる「ねじれ国会」の中、20年3月31日までとなっていた自動車関係諸税の暫定税率の適用期間を延長する内容の法案（所得税法等の一部を改正する法律案、地方税法等の一部を改正する法律案）の成立が同年4月30日まで遅れ、暫定税率の適用が1か月間切れたままの状態となったことによって、その分の運輸事業振興助成交付金の交付を行わないとするものが含まれているからである。20年度の同交付金の削減を行った地方公共団体は、25道府県に及び、削減幅は2.5%から14.2%で、削減率が10%以上の地方公共団体は、大阪府、神奈川県、兵庫県、和歌山県の4府県であった。

¹⁹ 各都道府県トラック協会の全ト協に対する出捐率は、制度創設当初の昭和51年度から平成15年度まで30%であったが、16年度以降は25%とされている。この出捐率の低下は、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」において、15年10月以降、同法に基づくディーゼル車排出ガス規制の対象地域では、NO_x・PM排出基準に適合しない車は登録ができないこととなるとともに、東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県の1都3県がPM排出基準に適合しないディーゼル車の運行禁止等を条例化したため、都道府県トラック協会での環境対策事業が増大したことが背景にある。また、出捐金の制度は、トラックだけでなく、都道府県バス協会から全日本バス協会に対するものも通達によって定められている。都道府県バス協会の日本バス協会に対する出捐率は、制度創設当初が40%であったが、58年度に30%に引き下げられ、3年度から20%に引き下げられている。58年度の出捐率の引下げは、同年に運輸事業振興助成交付金の交付額が10%削減されたことに伴い実施されたもので、3年度の出捐率の引下げは、地方バス協会の財源確保、2年度を初年度としてスタートした大規模事業助成事業制度が当初期待した状況にないなどの理由から、日本バス協会の要望によって行われたものである。

²⁰ 「行政刷新会議ワーキンググループ、「事業仕分け」WG-A」（項目番号：A-49、都道府県トラック協会からの出捐金による事業）（平成22年5月25日）4頁

²¹ 「行政刷新会議ワーキンググループ、「事業仕分け」WG-A」（項目番号：A-49、都道府県トラック協会からの出捐金による事業）（平成22年5月25日）5～6頁、8～9頁

²² 「行政刷新会議ワーキンググループ、「事業仕分け」WG-A」（項目番号：A-49、都道府県トラック協会からの出捐金による事業）（平成22年5月25日）12～14頁

²³ 「行政刷新会議ワーキンググループ、「事業仕分け」WG-A」（項目番号：A-49、都道府県トラック協会からの出捐金による事業）（平成22年5月25日）16～19頁

²⁴ 第177回国会衆議院総務委員会議録第21号（平23. 6. 16）8頁

²⁵ 『広報とらつく』（平23. 9. 1）

- ²⁶ 第177回国会参議院総務委員会会議録第22号 (平23. 8. 23) 3 頁
- ²⁷ 第177回国会参議院総務委員会会議録第22号 (平23. 8. 23) 4 頁
- ²⁸ 第177回国会参議院総務委員会会議録第22号 (平23. 8. 23) 5 頁
- ²⁹ 第177回国会参議院総務委員会会議録第22号 (平23. 8. 23) 5～6 頁
- ³⁰ 第177回国会参議院総務委員会会議録第27号 (平23. 8. 11) 7～8 頁
- ³¹ 第177回国会参議院総務委員会会議録第27号 (平23. 8. 11) 8 頁