

第二十四回 参議院地方行政・運輸委員会連合審査会會議録第一号

昭和三十一年四月十日(火曜日)午後二時十四分開会

委員氏名

地方行政委員

委員長 松岡 平市君
理事 石村 幸作君 理事 伊能 芳雄君
理事 森下 政一君 理事 小林 武治君
小幡 治和君 笹森 順造君
佐野 廣君 田中 啓一君
堀 末治君 安井 謙君
小笠原三男君 加瀬 完君
永井純一郎君 松澤 兼人君
若木 勝藏君 岸 良一君
後藤 文夫君 野田 俊作君
鈴木 一君

運輸委員

委員長 左藤 義詮君
理事 岡田 信次君 理事 木島 虎藏君
理事 片岡 文重君 理事 早川 慎一君
有馬 英二君 川村 松助君
仁田 竹一君 一松 政二君
平林 太一君 三浦 義男君
三木與吉郎君 山縣 勝見君
内村 清次君 大倉 精一君
小酒井義男君 山口 重彦君
大和 与一君 森田 義衛君
高木 正夫君

出席者は左の通り。

地方行政委員

委員長 松岡 平市君
理事 伊能 芳雄君
森下 政一君

委員

小林 武治君

笹森 順造君

田中 啓一君

堀 末治君

安井 謙君

小笠原三男君

後藤 文夫君

左藤 義詮君

岡田 信次君

木島 虎藏君

早川 慎一君

有馬 英二君

川村 松助君

平林 太一君

三浦 義男君

三木與吉郎君

森田 義衛君

早川 崇君

奥野 誠亮君

山内 公猷君

福永与一郎君

古谷 善亮君

(地方行政委員長松岡平市君委員長席に着く)

○委員長(松岡平市君) これより地方行政・運輸委員会連合審査会を開会いたします。

前例によりまして、議案が付託されている委員会の委員長、地方行政委員長の私がこの会議を主宰させていただきます。

今日は、地方税法の一部を改正する法律案について、審査を願うわけでございますが、連合審査会は、今回一回をもつて終了いたします予定でございますから、質疑に当りましては、まず運輸委員会の委員の方々の発言を優先的に許可いたしたいと存じます。この点あらかじめお済み置きを願います。

これより、法案についての質疑をお願いいたします。質疑のあり方は、順次御発言を願います。

○早川慎一君 今回の地方税法の改正の中で、運輸に係る軽油引取税というものが創設されました。一応この提案の理由は拝見いたしました。なお、当局から、軽油引取税創設の理由を一つ承知したいと思っております。

○政府委員(早川崇君) 軽油引取税を創設いたしましたゆえんのもの、二点あると思っております。

一点は、御承知のように、地方財政の非常な赤字という面から、特にこれを目的税といたしまして、地方の道路財源にやりたいというわけでございます。

第二点といたしましては、ガソリン

関係の課税とのアンバランスをこの際正をいたしました。その間に均衡を保ちたい、こういう観点から、このたび引取税を設けたのでございますが、特に漁業用とか、あるいは農耕用並びに船舶その他、直接この道路と関係のない面につきましては、これを非課税といたしました結果、このたびの三十一年度は、二十四億の引取税を計上いたしました次第でございます。

○早川慎一君 そういたしますと、大体二つの理由で、一つは地方財源の充実に、一面ガソリン税あるいは道路の関係から、特にこの自動車に関する軽油引取税を設けたことというところであります。現にガソリン税につきましては、国税として徴収されておりますが、これが今回のような地方税にされまして、かえってアンバランスになりはせぬかというのを憂えるのであります。その点はどういう御見解でしょうか。

○政府委員(早川崇君) 特に地方税といたしましてゆえんは、われわれの地方自治に対する根本観念が原因でありまして、自主財源というものを創設した点からいいます。これは、われわれの地方自治の発展に必要といたしまして、国税として、あるいは交付税として、いくよりも、若干のアンバランスはありまして、地方自治を伸張していく観点からは、自主財源にした方が、地方行政全

般の観点からベターである、かように判断をいたしました次第でございます。御心配の点は、税務部長からお答えさせていただきます。

○政府委員(奥野誠亮君) 軽油を使っておりますトラックやバスが比較的大型なものでございますので、この台数の府県別の分布などを見て参りますと、大体人口比例に似たりよつたりのことになっております。東京のような場合でありまして、人口の分布数から見ますと九割くらいであります。軽油自動車の台数は一〇割くらい、こういうことになっております。一般の税でありまして、弱小の団体と東京や大阪の収入と比較いたしますと、数倍の開きがあるのでありますけれども、軽油に関しては、案外に財政事情に比例して分布しているように考えているわけでございます。

○早川慎一君 この今回の軽油引取税によりまして、一キロリッター当たりが六千円ということになっておりますが、これを、もし、かりに軽油の消費全体に課税されるとすると幾らくらいのことになりますか。御計算になったことがありますか。その比較はどんなものでしょう。

○政府委員(奥野誠亮君) 年間で三十七、八億円の収入を見込んでおられるわけでありまして、従いまして、全体に課税するにいたしますと、四千円足らずということになるわけでございます。

○早川慎一君 自動車以外の軽油については非課税にする、この趣旨は、ある程度わかるんでありますが、しかし、徴税技術として、この点が円滑に地方でお扱いになることができるのであります。非常にそれは困難な

点が予想されるのですが、その点をはつきりお答えを願いたいと思っております。

○政府委員(奥野誠亮君) お話のように、全面課税した方が税務行政上はすつとすつきりして参ると思ひます。しかしながら、一部のものを非課税にいたしましたも、府県の段階でありまして、行政を総合的に運営してありますので、国税でやるよりは、かなり円滑に運営していくことができるのではないかと、こういうふうに思っております。

○早川慎一君 その点に關しまして、せんだつて衆議院における地方行政委員会の公述人、大阪府の税務長が証言されております。このことについて、もうすでに御承知であろうと思ひますが、現に地方の直接に税務担当の役人の方が、こういう証言をしておられます。このことは、ただいまの御説明とはちよつと矛盾するように思ひますが、いかがなものでしょうか。

○政府委員(奥野誠亮君) 全面課税の方が税務行政上すつきりするということについては、何ら異存はないわけでございます。しかし、今度のような非課税範囲を設けた場合に、税務行政が混乱するようなことになるのかどうか、混乱とまでいきませんが、非常に負担不均衡の問題になるのではないかと、こういうふうなことにつきましては、少考慮も払っておられるわけでございます。

○早川慎一君 実のところは、地方のことはよく御存じだらうと思ひますが、実際上は、免税証明書を発行するということがむずかしいと思ひます。間違ひを起すおそれもある。それから、今お話しした点で、ある点は防げないと思ひますが、事実かつてのいろいろの統制時代に経験した通りでありまして、やはりこれは、ある程度のやみに流れるというこ

とが起ることも想像できませんし、また同時に、この統制規定があるために、非常にたくさん犯罪人を出す。現に石油販売業者の中には、今回の罰則の非常に重いことに驚いて、非常に恐怖心を持っているというふうな実情にあるように思ひますが、それでも、この税を執行したほうがよいという結論に達せられたか、そのことをもう一度御答弁願ひたい。

○政府委員(奥野誠亮君) 軽油引取税を創設する理由につきましては、政務次官からお話しがあった通りでございます。揮発油との不均衡の問題は、常に指摘して参つたところでございまして、その際に、軽油課税をする場合には、漁業用のものまで課税をすることは不審当りなもので、漁業用のものに課税しないとするならば、税務行政上非常に困難だ、こういうふうなところでは、私は、一年おくれにこの問題が実現しないと思つたと思つたのであります。その間に二十九年でありましたか、軽油を使用する自動車に対しまして自動車の税率を引き上げたわけでございまして、しかしながら、自動車税率の税率を引き上げましたところ、これは軽油の使用量いかにかわりな

いかれば、道路使用の分量のいかにかわりなく、自動車税率の負担が重くなるわけであります。このことは、均衡を正確にとるゆえんでもないと考えられるわけであります。しかしながら、やむを得ずこういう形で今日まで来たわけであります。それを思い切つてこの際軽油引取税を課する、しかしながら、これは国税にいたしませんで、総合行政をやつている県の段階

であれば、比較的円滑に運営できるのではないだろうか、こういうふうな考

え方のもとに、府県税として軽油引取税を創設する、半面、軽油を使用し

ます自動車に対しまして自動車税率の不均衡課税、これはやめてしまふ、こういうことになつたと思つたと思つたのであります。

○早川慎一君 ガソリン税とのバランス上、ディーゼル車の、すなわち軽油を使う自動車の税率をかつては上げたけれども、それではかえつてアンバランスになる。それだから、使つた油に対して公平にとつちもかけるのだという御説のようでありまして、そういうことになつておりますが、これは灯油が幾らになつておりますか、私もよく知りませんが、灯油と実際の今度の税率のかつた軽油との比較はどれくらいになりますか。それをお調べになつたことがあるならば、知らせていただきたいと思ひます。

○政府委員(奥野誠亮君) 灯油が一万九千円くらい、軽油が軽油引取税が課されまして二万三千円くらいになるのじやないかというふうな思つております。

○早川慎一君 そうしますと、今の御答弁によりまして、軽油の方が税金を高めまして高いものになるといふことは、はつきりいたしましたわけであり

ますが、ところが、これは実際ディーゼル車に使用する面から申しますと、灯油に若干の他の混合物をいたしますと、軽油と同じ作用をするといふよう

なことも言われておりますが、これは、もちろん今回の法律によつても正当な方法でありまして、決して脱税と

は、はつきりいたしましたわけであり

ますが、ところが、これは実際ディーゼル車に使用する面から申しますと、灯油に若干の他の混合物をいたしますと、軽油と同じ作用をするといふよう

なことも言われておりますが、これは、もちろん今回の法律によつても正当な方法でありまして、決して脱税と

は、はつきりいたしましたわけであり

か、そういう意味にはならないと私は解釈いたしておりますが、そういうようなことになりますと、軽油を使うという事はなくなるのじゃないか。あるいはまた、メーカーの方から、いわゆる灯油を実際のディーゼル車に使うようにメーカーが作って売り出しても、これはちつとも差しつかえない。そうすると、せつかく設けられた税法が何らの働きをしないということになりはせぬかということをおそれるのでありますが、その点は御研究になっておりましようか。

○政府委員(奥野誠亮君) 軽油引取税を設ける結果、灯油よりも軽油の方が若干高くなると思いますが、なお灯油と重油とをまぜ合せることによって、これを自動車のエンジンに使うことができるのだという話も聞いております。しかし、それを使いますと、エンジンのいたみ方が非常に早いものだから、実際問題としてはそんなものを使うものはあり得ない、こういう話も技術関係の人たちから伺っておるわけでありま。もし万一また、燃料関係が變つて参りますならば、自動車用軽油に対する課税が本でございまして、税制度そのものを變えていくということになるのじゃないかと思ひますが、差し当りは、その必要はないというふうに存じております。

○左藤義詮君 ちよつと関連して、今の問題は、せつかくこういう業者のいやがるのをやられて、灯油と重油をまぜて使うと非常にエンジンがいたむというお話なのですが、その点はどういう方面の技術的に研究をしておられるか。どういふ根拠を持っておられるか。ことに運輸省に専門の研究所もあるのですから、そういう方面と十分連絡をおとりになっておるのですか。どうも、エンジンがいたむと云う話だから大丈夫だろう、やってみてみたいけれども、そのときはまた考へ直すと、そういう自信のない朝令暮改では困ると思うのです。その点確信をもつて、十分な根拠があるかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(奥野誠亮君) 軽油といひますのは通称でございますので、この規格を明確に規定しなければならぬと思ひます。その規格の決定に当りまして、通産省との間に燃料関係の研究をやっておるわけでございますので、打ち合せをいたしております。そして、今申し上げましたような結論になつておるわけでございます。

○左藤義詮君 これに対して、運輸当局はどういうような意見があり、あるいはどういふような根拠をお持ちになつておられますか。

○政府委員(山内公敏君) 私も、A重油と灯油とをあるパーセントで混合いたしますと軽油の代用ができるという話は聞いておりますが、これがエンジンその他に對しまして、どういふ影響があるかという事は、まだ運輸省といたしまして、正確に技術的な調査をいたしておりません。

○左藤義詮君 そうすると、運輸省は研究していないというか、通産省の方で十分の研究をせられて、科学的な資料をここにお出しなれますか。

○政府委員(奥野誠亮君) 通産省とは、その点につきましては十分の話し合いをいたしておるわけでありま。問題は、軽油の定義を七百条の二で「一軽油 摂氏十五度において〇・八〇

一七をこえ、〇・八七六二に達するまでの比重を有する炭化水素油をいい、政令で定める規格の炭化水素油を含まないものとする。」こういうふうな定義をいたしております。炭化水素油であることにはいずれも違ひはないわけでありま。原油を蒸溜いたしました、最初に揮発油ができ、灯油ができ、軽油ができ、A重油ができ、B重油ができます。こういう過程になつて参ると思ひます。従いまして、みな共通の性状を持つておるわけでありま。一応比重でこういうふうにしほりまして、そして自動車に特に関係のないようなものは、政令ではずしていき、このういふふうな考へております。ただいまの問題がこの中に入つてくるか、入つて来ないかという問題が一つあるわけでございます。入つてきても、自動車用でないものは政令ではずすといふふうな考へ方を持つております。自動車用であるならば、その中に取り入れていき、こういう考へ方を持つております。

○左藤義詮君 先ほどから、早川委員が非常に心配しておられるのは、税のかかる軽油は灯油よりも高くなる。そうすれば、業者としては自衛上やむを得ず、違法でない限りは、少々エンジンがいたもうが、背に腹はかえられぬといふことだから、実際それをやるよりのしかたがないという業者の声も私は聞いておるのですが、もしそういう高い税がかかるならば、今のような運賃ではとてもやっていけないといふこと、バスの運賃は認可制でありますから、簡単に變更できないが、また、實際變更して運賃が値上げになることは、これはまた影響が非常に大きくな

るので、なかなか認可できないとすれば、自衛上、少々エンジンはいたんでも、やむを得ぬというふうな実情である、政府委員の方では、エンジンがいたむからやらないだろう。もしやつた場合には、もう一べん考へ直すといふことは、はなはだ実情に合わないと思ひます。少しその影響に対する考慮が足りないと思ふのですが、その点について伺ひます。

○政府委員(奥野誠亮君) 私が今読み上げたのは、第七百条の二の軽油の定義のままでありま。灯油の一部も実は入つてくるわけでありま。同じ炭化水素油でございまして、比重は、同じ軽油の間にも大きな幅があります。灯油にも幅があるわけでありま。それを除きますために、政令でさらに除外規定をおきたいといふふうな考へておるわけでありま。ただ機械の洗

い油に現在軽油が使われております。もし軽油引取税が課せられるようになりますと、軽油の価格が上つて参ります結果、これは灯油の方に相当流れていくのじゃないだろうか、こういう話は聞いております。それはむしろそういうふうな變つてくれた方がけっこうだと、こういう考へ方を持つておるわけでありま。自動車用の油といたしましては、この中で把握できるのじゃないだろうかといふふうな存じておるわけでございます。将来もし不可能な場合は、それに應じた規定の改正をされていけばよろしいのじゃないかといふふうな思つておるわけでありま。どういふふうな混合にするかの仕方によりまして、この中に入つてきま

らうし、あるいははずれるという問題にもなつてくると、こういうふうな思つておるわけでありま。

○左藤義詮君 現在の運賃、現在のいろいろな非常に経営が苦しいバス、トラックの実情から、私はもうすれすれのところで、違法でない限りは自衛手段として、先ほどから私が申しているような方法を私は講ぜられることが非常に多いと思ふのでありま。その点を十分に、大丈夫だろうといふだけで、こういう影響の大きい税法を私どもは簡単に賛成できないと思ふのでありま。その点について十分に、エンジンその他の技術の問題等ももう少し研究をして、これを出直す御意思がないかどうか、これをやってみて、そのときにうまくいかなかったら、またやり直すんだといふことでなしに、もう少し慎重に、確信のある、十分把握のできるような、もう少し再考をせられる余地はないかどうか。

○政府委員(奥野誠亮君) 実は、今の問題は、この法律案を作りますときに十分研究をしたつもりでございます。そういう意味で、たとえ七百条の二の第二項におきまして、「一軽油引取税が課される引取が行われる前に軽油に炭化水素油以外のものを混和した場合には、その混和により生じたものを前項第一号の軽油とみなす。」と、こういう規定を置きまして、ただ炭化水素油同士をまぜ合せて別なものを作る。その場合に、先ほど読み上げた定義の中に入つてこないものなら、軽油引取税の対象にしない、こういう考へを持ちましたのは、そういうことによつて、むしろ道路と受益関係のないものは軽油引取税の対象に

らうし、あるいははずれるという問題にもなつてくると、こういうふうな思つておるわけでありま。

しないのでありまして、軽油引取税を課するとか、軽油引取税を課さないとかいうことでなしに、規格的にはずしてしまおう、こういう考え方をとったわけでございます。その点を御了承願いたいと思っております。もとより燃料につきましても、運賃につきましても、日進月歩でございますので、将来またどう変わっていくかもしれませんけれども、そう短期間のうちに、今お話のような形になるものとは考えられないというふうに存じております。

○早川慎一君 全面課税が望ましいという事は、先ほどのお話にも、その方がよりやりやすいということ、御説明の中にあつたように思います。しからば、この非課税になるものについては、それぞれ漁業用、農業用というふうなものを別個の方法で負担を軽減するとか、あるいはそういう方へ一部増徴分を回すとかいうような方法とられた方が、かえって現在の課税方法よりはすっきりしたことになるのじやないか、こういうふうに思うのですか、そういう方法はとれぬものですか、もう一べん、御研究になつた結果を一つ御説明願いたいと思つてます。

○政府委員(奥野誠亮君) 従来から、諸外国に行われております軽油課税が日本においてだけ行われなかつたその一番大きな問題は、やはり日本の漁業等が非常に細かいものが多い。従つて、これに対して新たに軽油課税をした結果そのコストを著しく引き上げていくという結果になることが困ると、こういうことであつたらうと思つて、軽油引取税が課せられることになると、三割内外も経費が上つてくるの

だというふうなことが言われておつたわけであります。従ひましてまた、今ここで軽油課税をするといつたしますならば、どうしてもこういうような零細な企業に対して急に負担を増加するということは避けるべきではなからうかというふうな思つておられるわけあります。もとより施設に還元する方法もあるわけでありまして、何しろ日本の漁業が非常に零細なものが多いためでありまして、それらをみずから負担していくということにもなり得ないのじやないだらうかというふうにも思つておられます。

○早川慎一君 いろいろ疑問がたくさんありますが、一体、前の改正のときに、自動車についての自動車税を上げられたときのことは、おそらく軽油自身に税金をかけることが非常にむずかしかつたということ、むしろ自動車そのものにかげられたというふうな理解するのですが、そういうことなんではいけません。

○政府委員(奥野誠亮君) 今申し上げましたように、軽油課税を行なつた場合には、漁業等の負担もふえるわけだが、零細であつて、なかなかそれらに負担を望むことは困難だ。しかしながら、揮発油に対する課税との均衡を放し得ないじやないか。揮発油税自身も非常に税率の低い時代であればよろしいのでありますけれども、揮発油税の税率がだんだん上つて参つておられるのでありますので、その不均衡を放置し得なくなつた。その結果が、必ずしもこれでもすっきりしないわけでありまして、やむを得ず軽油を使つておる自動車の自動車税率を若干上げる

ことによつて、この問題に対する一つの

の答えとしようということであつたと承知しております。

○早川慎一君 それでは、一キロ六千円にされた根拠を一つお伺ひしたいと思つてます。

○政府委員(奥野誠亮君) 揮発油に對します租税負担が、御承知のように、揮発油税と地方道路税とを合せまして、一キロリットルが一萬三千円でありまして、これの二分の一程度というところで、一キロリットル六千円ということにされたわけでありまして。

○早川慎一君 そういう単純な、ガソリン税とそれから軽油の関係から六千円にされたということだけで承知していいのですか。それとも、あるいはまた、あらかじめ大体の税収を予定されて、消費量の関係から一キロリットル六千円、こういうふうにはじき出されたのですか、どつちなんですか。

○政府委員(奥野誠亮君) 軽油引取税の案が確定いたしますまでは、紆余曲折を経ております。最終段階におきまして六千円と定まりましたときには、揮発油税に對しまして租税負担は半分程度といふことが、この頃ではまた、諸外国の例を見ておりましたも、激しいところは、揮発油税と同額のところがございまして、しかし、半分程度のところが比較的多いようでありまして、そういうところもあわせ考えまして、六千円というふうな考えたわけでございます。

○早川慎一君 諸外国といつて、われわれにそういう資料がございせんか、何かそういう資料がございせんか。

○政府委員(奥野誠亮君) フランスの

例をとりますと、揮発油の負担が円に換算をいたしまして二萬八千二百六十

二円、軽油の税が一萬八千四百五十円、こういうことになっております。それから、たとえばイタリヤでは、これは単位が一キログラムですが、六百五十三円に對して三百五十七円というふうな例になっております。オーストリアが二千四百二十円に對しまして千五百八十四円になっております。単位がいろいろでありまして、この場合は百リットルであります。大体そういうような傾向を示しておるわけであり

ます。

○木島虎藏君 関連質問。今の諸外国でも、こういう大幅な免税があるので

すか。

○政府委員(奥野誠亮君) むしろ諸外国におきましては、免税をしていないのが普通ではなからうかというふうな思つております。もとより自動車関係だけから徴収しておるのもござい

ます。

○木島虎藏君 こういう徴税方法をやられまして、横流しの問題とか、あるいは犯罪を助長するとかいうことがないと思つておられますか。

○政府委員(奥野誠亮君) できる限りそういうおそれのないようにしたいというところで、先ほど来申し上げましたように、非課税範囲を狭めましたり、あるいは免税手続につきまして多少の考慮を払つたりいたしておるわけでございます。

○木島虎藏君 いや、お考えはわかりませんが、当局としての見通しとしてですね。そういう犯罪が起つたり、横流しが起つたり、軽油を使用する面で非常な混乱が起らぬと、こうい

う御確信なんですか。

○政府委員(奥野誠亮君) 私たちは、絶無だとは考へておりませんけれども、今申し上げましたような配慮を加えますることによつて、それほど混乱というふうなことをなして運営できるものというように信じておるわけでございます。

○木島虎藏君 今の御配慮、ただで

ございますか、経費が要りますか。そういう横流しができたり混乱が起らぬための経費、それを防ぐための経費、これをどのくらい見込んでおられますか。

税金は何か、二十何億とかおっしゃつておりましたね。その経費は幾らくらいですか。全然ゼロか、あるいは何か

ほか。

○政府委員(奥野誠亮君) 平年度計算におきまして、四十億圓くらいの収入があるわけでありまして、その際の徴税吏員の費用が、全部入れまして二億八千二百萬圓というふうな想定をいたしております。七%くらいに當るのじやないかと思つております。

○左藤義隆君 ちょっと関連して。繰り返すようですが、非常にこういふ、一方には免税をして、諸外国にないような免税をして、一方にはこうして、にわかにかつていう軽油引取税が設けられると、七%くらいの徴税費用をかけていろいろやられるのですが、それでも私は非常に、先ほどから技術的な面からもお尋ねしていると、いろいろな困難が起つてくると、まあそのためにこそ罰則をすいぶんきびしくしておいでになる。この税法は実に罰則が多いのですが、こんなままで、人を見れば

泥棒と思へというか、罰則で縛らな

ければ

ならぬ

と

思

ればならぬような不安定なものを、早  
早の際にせむらなければならぬとい  
のであるかどうか。もう少しという  
点で、法律を作ることにはだれにでも  
できるが、そのために非常な迷惑  
をする人が多いです。業者は非常に  
職々きょうきょうとしておるとい  
うな、これだけの罰則をもって初め  
らからなければならぬ、七割も徴  
税のために費用を要さなければならぬ  
というようものを、非常に地方財政が  
苦しいことはだれしも認めるのであり  
ますが、善良な国民に対して、平林さ  
んの話ですが、私はもう少し御再考を  
願える余地がないのかどうかと思  
うです。これだけ罰則をたくさんつ  
けて、人を脅かすようにしなければ  
ならないものであるか、政務次官か  
ら一つお願いしたいと思います。

○政府委員(早川崇君) 本来ならば、  
非課税範囲というものは認めないとい  
う方が徴税技術上いいのでございま  
すが、先ほど来申し上げましたよう  
に、若干のそういう徴税上の不便とい  
うものもかえりみず、非課税規定を  
設けましたゆえんは、特にこの軽油を  
使う非常に大きい部分は、あのポン  
船という一本釣りの漁船、また小  
さい船舶の汽船でございまして、これら  
の人は最低のまあ収益より上げてお  
らない零細企業でございまして。従  
って、若干のそういう不便もあえて考  
慮の上、社会政策的見地から非課税規定を  
設けたのでありまして、単にこれは目  
的税だから、自動車やトラックは、そ  
れが道路に税金がいくのだからとい  
うだけの理由のみで非課税範囲を設け  
たわけではないのでありまして、まあそ  
ういった社会政策上の配慮を合せて考

慮しておる。これは全部ではございま  
せんが、国鉄なんかは非課税になっ  
ているが、違いますか、そういう面もあ  
るといふことを御了承願いたいと思  
うのであります。

罰則の面では、特に重いというので  
はありませんが、特別徴収の關係の手  
続が一段階ふえましたので、その面か  
らの罰則が非常に強いのではないか、  
義務がふえたのじやないかという御意  
見だろうと思つてございまして、特  
別に、ほかの課税問題と比べて過酷で  
あるという程度のものではないかと考  
えております。

○左藤義詮君 漁船を免税にされたこ  
とは、私も、賛成でございまして。  
和歌山県などは非常に漁船が多いの  
ですから、これはもう私も何もかも  
もと思つてあります。一方でそう  
いうふうな免税をし、一方で急激に輕  
油引取税を設けられると、先ほどから  
同僚委員が非常に心配しておられるよ  
うな、いろいろな混乱が、あるいは困  
難が起ると、今の運賃の状況では、や  
むを得ずいろいろな私は、すれすれの  
ところの問題が起ると、それをどうい  
う罰則で縛らなければならぬ、七割も  
徴税をかけた、というふうなことは  
は、税として非常に不安定で、どこか  
に無理がある。もう少しこの問題につ  
いては慎重に再考されて、あるいは少  
くとも税率をもう少し下げられると、  
先ほどの灯油とのバランスなども考  
えられて、再考をせられる余地がない  
どうか、もう一度伺います。

○政府委員(早川崇君) 先ほど政府委  
員が答えましたように、なるほど一  
に六千円という感じを与えますが、こ  
の六千円という根拠は、先ほど税務部

長が説明いたしましたガソリンとのバ  
ランスということは、その背景にお  
いては、われわれの慎重なる検討の結果、  
六千円程度であれば、いろいろな、走  
行距離並びにエンジンの摩滅等を総合  
的に勘案をいたしまして、決してガソ  
リンを使っている自動車やトラックよ  
りも過酷な、不利な税負担になるとい  
うことはないという判断を、政府とい  
たしましては慎重に検討の結果、結論  
を得たわけでございます。そういう  
意味においては、たまたまガソリンの  
二分の一の比例というよりも、もっと  
根本的な、そういう自動車経営の根  
に立つた数字でございまして。従つて、  
一見、急に上りましたので、過酷に見  
えますが、決してガソリンを使つて  
おります自動車、トラック、バスと  
比べまして、不つり合いなものではな  
い、これでも、むしろまだ軽油の方が  
有利な面があるという判定に立つてお  
りまして、さういふ意味で、まあこれ  
をさらに低減するという意向はむろん  
持つておらないのであります。

○木島虎藏君 今のお話は税率の高低  
を論ぜられたんですが、私はそれより  
は今の、繰り返しますが徴税上に非常  
な困難が予想される、そのために当局  
も予想しておられるから罰則が強化し  
てある。こういう徴税方法では今同  
僚委員から言われたように非常に不安  
定だ、だからいつそのこと全面的に課  
税をして、そして先ほど政務次官の  
お話になったような漁業とか、あるい  
はその他免税をしたところにはほか  
の方法でこれを救済するということが  
お考えになったことないんですか。そ  
の方がよほどすっきりすると思つて  
います。

○政府委員(早川崇君) 実はこういう  
意見もあつたのであります。同じよう  
に自動車から税金をとつてその税金を  
道路修築に使うというアイデアからい  
けば、漁民に同じような六千円のある  
を徴収をいたしまして、それによつて  
あがりまして地方税は漁港修築に戻  
せばいいじやないか、こういう意見も審  
議の過程にあつたのでございまして。  
しかしながら何分現に一般漁業者が使  
ております軽油の四割も高くなるわけ  
でありまして、とうていこの膨大なお  
金のかかる漁港修築に戻したといは  
しませんが、それによつて与える零細漁  
民に対する深刻な打撃というものは、  
その零細企業の性質上救済得ないとい  
う結論に実は漁業に限る限りはなり  
ました。従つていろいろ検討いたしま  
したが、なかなかさういふ面のいい案  
も出ませんでございまして、従つて今  
回政府として提案いたしましたような  
次第になつたわけでございます。決  
して考慮しなかつたということはない  
のでございまして。

○木島虎藏君 今のお話では一躍漁港  
の修築に返すという話なんです、そ  
れでは隔靴搔痒じやないかと思つて  
います。もう少し端的に漁民のエンジンを  
購入するときの補助金あるいは部品を  
購入するときの補助金、あるいはこれ  
でいえば農耕機のそれをかうとき  
の補助金、そういうふうな還元してやれば  
もう少し直接的にいきましてうまくい  
くんじやないかと思つていますが、そ  
ういふことはお考えにならなかつたん  
ですか。

○政府委員(早川崇君) そういつた議  
論もむろん一部にはございまして、  
何分漁業だけをとつてみまするとト

トラック、自動車バスというふうな事業  
のように、その消費者転嫁というよ  
うな問題もむろんむずかしいのみなら  
ず、企業自体が非常に零細でありま  
すので、とてもさういふ弾力性とい  
うものがございせんので、特に零細農  
漁業という問題につきましては非課税  
にした方がいいのではないかと、若干の  
徴税技術上の不便というものもあえて  
やむを得ないのではないかと、こ  
ういふことになりました次第でござい  
ます。

○左藤義詮君 この軽油引取税は運賃  
コストにはどれくらい、何パーセント  
くらい大影響するといふ御計算で  
すか。

○政府委員(奥野誠亮君) 三%内外影  
響するんじやないだろうかといふ  
に考えております。もとより車種等  
によりまして若干相違が出てくるだ  
ろうかと考えております。

○左藤義詮君 運輸省当局はどういう  
工合に計算されておりますか。

○政府委員(山内公敏君) たいまお  
答のありましたように、軽油だけを  
使つておる会社といたしまして計算  
いたしました場合に、大体運輸省で計  
算しても三%ないし四%運賃コスト  
が上るといふ計算になっております。

○左藤義詮君 自治庁の方は三%、運  
輸省の方は三%四%といふので、実  
際運賃コストを計算するには四%運  
賃コストを計算するに四%運賃車  
とか七%運賃車とかいろいろ車の形式や  
大きさによつて違つておるんですが、  
さういふ点まで詳細に御検討になつ  
ておるかどうか。

○政府委員(奥野誠亮君) 私の方で一  
応トラック営業用五%のものにとり  
ました場合に二%四%という数字が  
出ておりますが、四十五人乗りのバスを

とりました場合に三・一％という数字が出ております。いろいろ仮定があるわけですが、この計算の基礎にいたしましたのは減価償却費、修繕費、燃料費、自動車税、人件費、その他の営業費というふうな区分で一応算定いたしております。

○左藤義詮君 特に日常お互いの生活に縁の深い四トン車とか小さいものですね、そういうものでもう少し私はずきが大いと思うのですが、私どももいろいろと計算をしたわけじやございせんが、はなはだ自治庁の方ではできるだけ内輪に見積るのは当然だと思ひますが、もう少し私はずきが、特に小さいものについては燃料の比率が大いと思うのですが、その点はいかがですか。

○政府委員(奥野誠亮君) これはそれぞれの車種のみならず現実の運営のあり方によつても非常に違つてくるのではないかとおもうと思つております。もう一つ昭和二十六年のバス運賃改訂のときにおける原価計算というものがあつたわけですが、これを基礎にしました場合に二・九三％ないし三・三八％という数字が得られるわけでございます。

○左藤義詮君 徴税予想額を算出されるときにディーゼル車の数は何台ぐらゐと見込まれておるのですか。

○政府委員(奥野誠亮君) 実は軽油を使用したしする自動車の台数というものは、必ずしも自動車の対象になるものばかりじやございせんので、そういう面の調査というものは実はここでは考へていないわけじやございせん。ただ総軽油消費量から非課税といつたしてあります分を差し引きました

金額を算出したしてあります。しかし裏から逆にその数字が正しいかどうか、こういうような意味から一応軽油自動車の台数も調べておるわけじやございせんが、五万六千台から五万八千台ぐらゐの数字をもつております。

○左藤義詮君 それはいつごろの調査でございせんか。

○政府委員(奥野誠亮君) 現状においてははまだそれぐらゐに思ふのであります。生産過程でだんだんふえておりますから、ふえてくる結果三十一年度における年間の平均台数というこゝで想定をいたしておるわけじやございせん。

○左藤義詮君 非常にディーゼル車がふえていつてゐるこの年々の増加からみると、実際はもつと徴税額が大きくなるのじやないかと、あなたの方では参考にしてゐるわけであつて、軽油の方から計算してゐるとおつしやいます。これはいふんどこに使用されてゐるのだというふうな、いろいろ今こういう法律がないので必ずしもきちんと私はずき割られてゐないと思つてゐる。その他いろいろな輸送のレベルとかいろいろなことがあると思つてゐる。そういう数字よりも私はやはりもう少しディーゼル車の数というものは、あるいは今後のふえていく見通しというものをもう少し的確に把握される必要があると思つてゐる。それでなければどうも非常に大まかなこれは計算になつたように思われるのですが、その点はいかがですか。

○政府委員(奥野誠亮君) 現在私たちが考へております年間軽油の消費量百万キロリッターという数字につきまして、多少御疑問をお持ちになつてゐるのではないかとおもうに推察をいたしてあります。もとより見込みでありまして、多少動くことは、増減どちらともあると、平たい理屈で言へば言えると思つてあります。実績を申し上げますと、昭和二十九年の実績が石油統計年報によつておるわけじやございせんが、六十五万六千キロリッターであります。三十年はまだわかつておるわけじやございせんが、三月、四月、五月、六月、七月、八月、九月、十月、十一月、十二月、この年間の数字はわかつております。この数字が八十四万四千キロリッターであるわけじやございせん。これに對しまして三十一年度の年間消費量を百万キロリッター、こうおいておるわけじやございせん。これに對しまして今度非課税にいたします部分につきましては、各省といろいろお話し合ひをいたしまして、それぞれの非課税になりまして、軽油の消費量というものを見込んでゐるわけじやございせん。その数字が三十五万五千キロリッターでございせん。これを差引きますと、課税対象になります。軽油の量というものを基礎にして、徴税の見込額を算定してあります。

○左藤義詮君 そうすると課税の分がどれぐらゐですか。

○政府委員(奥野誠亮君) 百万キロリッターから今申し上げました三十五万五千キロリッターの課税免除の分と、それから欠減見込量を五千八百キロリッターですか、これらを差引きますと、課税標準となり見込量は六十三万九千キロリッターということになつて参ります。

○左藤義詮君 そうすると、これは二十九年度、三十年度の大体実績、それの増加率、そういうもので大まかに百万キロとこう見込まれた、こういうことじやございせんか。何かそのほかに百万キロリッターの根拠がもつとありまじやございせんか。

○政府委員(奥野誠亮君) 外貨割当が先日きまつたやうであります。この数字も当初産産省と打ち合せておりました数字と同じ結果になつておりました。精製によりまして八十九万キロリッター、精製された軽油を輸入いたしましたものが十一万キロリッター、合計百万キロリッターというふうになつておるわけじやございせん。

○早川一君 この法律の実施時期は六月といふふうな承知してあります。六月に間違ひありませんか。

○政府委員(奥野誠亮君) 法律には六月一日までの間で、政令で定める日からということになつております。しかし事実上もう四月に入つてしまひましたので、六月一日実施ということ以外にはないといふふうな考へておるじやございせん。

○早川一君 大体今課税数量のお話がありました。一カ月平均にしまして五万四、五千程度のものになるのじやないかと思ひますが、そうしますと本年度は残り十カ月の課税ということになります。そうして一方予算では二十四億五千四百万円となつておりますが、これから計算していきまして、上半期と下半期の需要増が違つておるやうにわれわれは考へるのですが、その見方いかんによりますが、そういう点で、六千円を下げればどうしても税収が予算通りにいかんといふお見込みであります。若干そこに余裕があるやうに、私どもはどうしても勘定から受け取れるのですが、その点はどう

○政府委員(奥野誠亮君) 私たちはどちらかと言ひますと、新税のわけじやございせんので、課税を始める前にかなり買取りが行われるのじやないだらうかといふふうな心配をいたしております。そういう意味で、課税対象になりまして部分が、本来の姿よりも若干減つてくるのじやないか、こういうことが考へられるわけじやございせん。しかしながら一応税収入の見込みをいたしまして、そういうことなしに課税期間内におきます収入が平均的に入つてくるものという予想のもとに計算をいたしてあります。

○早川一君 私どものざつとした勘定では、何だか六千円はかりに六月一日から実施されるとしても、またたいま御発表になつた数字を根拠にして、今後の十カ月の間の需要量を見ますと、大体六千円では少し余計じやないかといふふうな気がいたしておるじやございせん。つきましては衆議院において建設委員会で付帯決議が行われておりますが、軽油引取税については軽油の消費状況の推移を見て、負担の緩和をはかること、これはどういふふうな政府の方では受けとつておられるのですか。その点を一つ御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(早川一君) これは建設委員会のみならず、地方行政委員会の付帯決議になつておるわけじやございせん。その意味は、たとへば百万キロリッターといふ見込みが百二十万キロリッターになる、あるいはそれ以上上廻る状態が万一出て参りますやうにすれば、税率を下げるということも考へると、こういう意味でござい

○政府委員(奥野誠亮君) 私たちはどちらかと言ひますと、新税のわけじやございせんので、課税を始める前にかなり買取りが行われるのじやないだらうかといふふうな心配をいたしております。そういう意味で、課税対象になりまして部分が、本来の姿よりも若干減つてくるのじやないか、こういうことが考へられるわけじやございせん。しかしながら一応税収入の見込みをいたしまして、そういうことなしに課税期間内におきます収入が平均的に入つてくるものという予想のもとに計算をいたしてあります。

○早川一君 私どものざつとした勘定では、何だか六千円はかりに六月一日から実施されるとしても、またたいま御発表になつた数字を根拠にして、今後の十カ月の間の需要量を見ますと、大体六千円では少し余計じやないかといふふうな気がいたしておるじやございせん。つきましては衆議院において建設委員会で付帯決議が行われておりますが、軽油引取税については軽油の消費状況の推移を見て、負担の緩和をはかること、これはどういふふうな政府の方では受けとつておられるのですか。その点を一つ御答弁を願ひたいと思ひます。

ます。

○早川一君 そうしますと、まあそ  
ういう消費状況によって、来年度は軽  
減するというのをこの付帯決議につ  
いてお考えになつておられるわけであ  
りますか。

○政府委員(早川一君) 何分委員会の  
御決議でありますので、むしろわれわ  
れといたしましてはそういう線で尊  
重いたしまして、予定以上のあれが出  
ますれば、来年度、あるいは来年度を  
待たず善処するという意味にわれわれ  
は考へております。

○森田義衛君 私から、この地方税法  
の改正の中で、私鉄の事業税につきま  
して、何もこの改正の中に入つてお  
りませんで、その点に關連いたしまし  
て、若干の質問を行いたいと思いま  
す。御承知のように地方税法中の事業  
税については、特にこの私鉄の關係が  
所得の有無にかかわらず、収入金額に  
対して課税されております。で、他の  
一般企業は普通所得を基準とした所得  
課税でやっています。こういった外形標  
準課税でやっているものはさきわめてま  
れなように思いますが、その中で  
も、特に昭和二十九年には地方税法が  
改正されました、自動車は所得課税に  
なつておるといふふうになつておるの  
で、私も当然負担の均衡といった面  
からみまして、今年度は当然改正され  
るであらうといふふうにお考えである  
のであります。これが出ていないとい  
うことにつきまして、またこの点につ  
きましては与党の方でも、大体自動車  
その他の均衡から見ても当然だとい  
つたような解釈をとつておられるよう  
に聞いておりますが、なぜこれが出され  
なかつたかといふことにつきまして、

政府側の御意見をまず聞きたい。

○政府委員(奥野誠亮君) 根本的に  
は、地方財政は非常に困難な事態に立  
ち至つておりますが、いろいろな角度  
から考えられます案でありまして、こ  
の減収となるようなものにつきまして  
は非常に消極的であつたわけでありま  
す。特に事業税の課税標準をどうい  
うところに求めるかといふことにつ  
きましては、いろいろな意見の出で参つてお  
るといふことになっておるわけであり  
ます。昭和二十二年に

府県の独立税になつたわけでありま  
す。この際から事業税の性格というも  
のが府県の独立税としての性格を持  
たなければならぬやうになつたものと  
考へておられるわけでありまして、そ  
ういふ意味におきましては事業が行わ  
れておると、府県としてもその發展の  
ためにいろいろ施設を講ずるわけ  
でございますので、事業はこれらの経  
費を分担すべきである。損をしてお  
れば一文も負担をしない、もうかつた  
きだけ負担をする、こういうこと  
であつては困るのぢやないだろうか。

こういふ考え方をいたしてはいるわけ  
であります。たまたまシャブ税制使  
用額を課税標準にするように改めよう  
と、こういう意見もあつたやうであり  
ます。一度はそれが成文法になつたわ  
けであります。課税標準を改め  
るといふことは、企業の負担が大きく動  
いていくことにもなるわけでありま  
す。また基礎が確立していない際  
に、そういうことは妥当ではないとい  
う考え方から、結局一年延ばしに延ば  
しなごう、二十九年でついに従来の事  
業税を存続するといふことに改めたわ  
けであります。御指摘になりますよう

な鉄軌道は、これは公共的な企業であ  
りますので、国が大きく統制をしてお  
るわけでありまして、料金も認可制に  
なつておられるわけでありまして、こ  
ういふような料金の認可制をとつてお  
るものにつきまして、国の経済政策等  
から、料金をかなり強く押して参りま  
すけれども、そうだからといって、地方  
団体の経費は一文も負担しない、ある  
いは少ししか負担しないでもよろしい  
といふことにはならないのぢやないか。

その際には料金をきめる場合に府県  
がどれだけ負担するかといふことを  
計算の基礎に入れてもらつて、その代  
り入れたものはそのまま府県に支払  
してもらつて、こういうことから、これ  
らの公共的な企業につきましては、一  
文も経費を負担しないのぢやないこと  
は、府県の独立税としての事業税の本  
質に合致しないといふ考え方を私た  
ちは持ち続けてきておられるわけ  
であります。また  
ま二十九年度に、バス事業に対する事  
業税が、この外形課税から所得課税に  
變つたものでありますから、特に鉄軌  
道についても同様な措置をとるべきだ  
といふ意見が強く出て参つてきて  
おるといふふうには承知いたして  
おります。その間に、バス事業の租  
税負担といふものと、鉄軌道の租  
税負担といふものと、必ずしも全  
部同じ形態ではきていないのぢや  
ないだろうか。バス事業につきま  
しては、揮発油税とか地方道路税  
とかいふふうな負担があつた  
りするわけでございますので、全面的  
に必ずしも同じぢやないのだから、事  
業税の課税標準だけ必ず合せるとい  
うわけにもいかぬのぢやないか、こ  
ういふふうにも思つておられるわけ  
であります。もう一つは、運賃計算が  
片方はキ

ロ制、片方は区間制といふやうな問題  
があつたりいたしまして、形式上の完  
全転換といふことになりましようか、  
これはバス事業よりも鉄道事業の方  
が、料金計算の問題でありますけれども、  
完全にいくのぢやないか。こういうこ  
とがあつたりいたしまして、なお存続  
したわけでありまして、なおこの問題  
につきましては、衆議院の地方行政委  
員会でもいろいろ議論がございま  
して、なお研究することが付帯決議と  
なつてきております。

○森田義衛君 いろいろ長々と御説明  
を承りましたが、ともかくこの外形  
標準課税に私鉄はしているのですが、  
私鉄だけでもございませぬけれども、  
もちろんほかにもありますけれども、  
今言つた、政府が運賃を認可する  
か、そういう特殊のものとかい  
ふ説明があつたやうですが、少く  
も私鉄以外の部分は、大規模な業  
種で、全額所得課税にしているもの  
が、こういった企業との振り合  
いから見まして、私鉄がこういった外形標準  
課税に、今言つた自動車は抜かれま  
したけれども、ほかの企業との振り合  
いで、今の理由では、何と言いま  
すか、運賃が認可制度その他である  
といふやうな理由で、何と言いま  
すか、私鉄に対してこういった外形標準  
課税を課税することが、理由が私  
は乏しいと思つておりますが、特  
に何かもつと強い理由がございま  
すか。

○政府委員(奥野誠亮君) 事業税の本  
質をどう考へるかといふ、こ  
ういふやうな税制理論の問題から出  
発するのぢやないかといふふうには思  
つております。そういう意味で、事業  
税の本質としては、所得課税はやむを得  
ず行なつておられるのだ、それ以外の形  
において現に行われておるものがあれ  
ば、むしろその外形的な方式の方がそ  
の本質に合うのだ、こ  
ういふ考え方をとつておられるわけ  
であります。ことに公  
共的な事業になれば、單純に利潤を  
追求するやうな事業ぢやない。だから  
認可制をとつておられる。利潤追求  
でないのに対して、利潤を課税標準と  
する考へ方が果していいのぢやないか、  
こ  
ういふやうな気持も多分持つてお  
られるわけでありまして、こ  
こに先ほど申し上げましたやうに、  
地方財政の今日の状況と  
改正につきましては、非常に消極的  
にならざるを得ないといふことも付  
加えて申し上げておきます。

○森田義衛君 地方財政の困つて  
いることはよくわかります。一応こ  
ういふ租税負担の均衡をはかるとい  
うのが、租税徴収法の一つの原則であ  
らうか。そういった面から当然考へ  
られる問題であるといふふうにな  
つておられるのぢやないか、今言  
つたやうな、この今の理由に上げ  
られた、何と言いますか、その運賃、  
料金が認可制度であるといふこと、  
たとえば電氣、ガスがそういったや  
うな形になつておられます。それ  
でも、例えば今申し上げた事業が、  
外形標準課税の一つのものであり  
ましようか、そういったものと比  
べて私鉄を見て、これは決して独占  
事業ぢやないのぢやないか、現在  
ではバスその他の關係と非常に  
競争状態となつて、必ずしも経営  
がうまくいっていない。むしろ市  
町村の財政も困つておられるが、  
大部分の私鉄は経営上の非常な赤  
字に苦しんでおられるのが現状  
ではないだろうか。だから、

収入があつたからそれをとつていくというだけで、その経営がうまくいくようなものじゃないのじゃないか。特に税負担がどういふふうになつて、その相当額を利用者に転嫁するといったことは、やはり今言った公共性の問題からしても、運賃がその簡単に上げられない。またバスその他の競争関係にもあるという事で、事実問題として転嫁はむずかしいのじゃないかというふうを考える。それと、何と言いますか、その私鉄の中のやはり負担の公平といふ事は、他の産業との負担の公平の見地以外に、この私鉄の内部だけで見ても、大企業ばかり多くはないのだ、相当の小企業といふ事か、中企業といふ事か、経営の赤字に苦しんでおる。例をとつても、二十九年度において百四十八の会社の実績を調べてみたところでは、収入金額に対して純利益が、割合が五分三厘になつておるといふような格好になつておりますが、そのうち赤字のもの、こういふような純利益の全然得られなくて、赤字のものが六十一社になつておる。こういったような格好になつておる。そういった点からみても、非常な無理が生じてきておるのではないか。中にはこういった外形標準課税のために利益をしていゝ会社もあるのですが、大部分のこういった赤字の会社では、出しようがないような格好になつておる。この点で、特に運輸省関係にお聞きしたいのですが、やはりこういった公共機関でありますし、人の生命、財産を預かつておるのだというためには、輸送力の安全を確保しなければいかぬといった点で、常に施設の改良をはか

ていくなり、あるいは保守を強化していくといったことが要望されねばならぬと思つておる。その点私ども、何と言いますか、こういった私鉄関係が、特に赤字で苦しんでおる私鉄関係が、なかなか減価償却どころか元を喰つておるといふところが多いような感じがしておる。それで、公共使命を果せたいところ、こういった税金の負担が非常に無理がきておるような私鉄は感じますが、その点運輸当局の一つ御見解を聞きたい。

○政府委員(山内公猷君) 地方鉄道につきましても、直接私の担当ではないわけですが、最近までその方面の仕事をやつておりましたので、私からお答え申し上げます。ただいま御指摘のありましたように、地方鉄道は今非常に困つておるといふのが実情でございます。私どもの担当してございまして、私の担当してございまして、私ども今もそう変らないと思つておる。現在営業を廃止したいという希望も相当多いのであります。しかし地方鉄道の交通がなくなつてしまつて、その地方の交通がなくなつてしまつて、この点で、地方の要望が熾烈のものもございまして、行政措置としては、はなはだむずかしい問題がたくさん起つております。それで、ただいま御指摘を受けましたように、中小におきましては、現在十分なる保守が行われておるといふことは言ひ得ない状態になつておる私鉄がたくさんございまして、ただその点におきましては、私鉄のスピードをダウンさせるということによりまして、安全性の確保をはかつておるといふ私鉄もなきにしもあらずでございます。ただいま御指摘になりました地方税の問題にいたしまして

も、代表的なものは地方鉄道、軌道及び電気ガス税であると思つておる。電気ガス税につきましても、消費者転嫁ができるような、今料金の計算ができておるわけですが、地方鉄道につきましても、収入支出を見合ひしましたら、全体的に計算をいたしましたら、傾きを出しますために吸収されてしまつて、向が強いのでございまして、これを消費者に転嫁する道がなかなか困難でございます。運輸省といたしましては、自治庁の立場もよくわかるのであります。できればこれはやはり外形標準課税をはずしていただきたいという希望を申し続けておるわけでございます。

○森田謙齋君 外形標準課税に今してあります、何か全体の収入に対する純利益といふ事か、そういったような関係からいくと、一割二分五厘程度の場合だと、大体どちらの標準にしてしようと同じになるのだと、そうしますと一割二分五厘以上の収益をあげている会社というのは十九社程度しかない、残余の会社は全部それ以下であるといふような負担のそういう関係が均等がとれていないのだといふふうな格好になる。しかも、先ほど申し上げましたように、六十何社といったものは赤字経営に苦しんでおるのだと、私も国民の立場といふ事か、利用者との立場といふ事か、そういった面から見ても、国鉄と私鉄を利用しても同じ交通機関であるのだと、そういった場合には、なかなか私鉄の方は、サービスもこういった赤字で苦しんでおるところではあまりうまくいってないし、あるいはまた、運賃関係も必ず

しも安くはないといったような関係になれば、やはりこういった利用機会が同じように与えられた場合には、むしろ私鉄の運賃も国鉄並みになつていくべきだといふことが利用者の声ではないかといったふうに考えられる。これは税金だけを減免してみても、なかなか簡単にいかないものであるが、そういった国民的な立場からいふたよりは公共事業に対しては、税金というものをよく考えてかけるべきではないか。そういった意味合いかから、私ももちろんこういったものは、やはり収益を根拠にしたものよりも、実際の事業の力といふ事か、所得といふ事かの基準にしてやつてやるのがやはり国民の要望ではないかといふふうにか考へるのです。その党単に一片の事務官僚的な御答弁ではなくして、ただ、この地方財政も大事でありましよう、でありましよう、そのためにこういったものを、負担均等といったものを少しも考へないで、ほかおぶりで取れるものは取つていって、均等はあつたかだといふことは私どもどうかと思つて、その点もう一つ皆さんからお聞きしたい。

○政府委員(早川謙君) 本件に関しましては、先ほどの軽油引取税と同じように衆議院の付帯決議でもこれを入れておる重要問題でございます。ただ今度の原案にこれを直ちに所得というものに改めないゆえんのもの、先ほど奥野事務部長から申上げましたように、本来事業税それ自体が府県の行政と事業との公益関係でございます。そういった外形課税といふことが適当であるといふ従来の税理論か

ら出ておるわけでありましよう。一時付加価値税とかあるいはアメリカあたりで言つておられます。セルルス・タックスとか、同じアイデアでございまして、こういった問題も最近論議されておることであります。総合的に再検討をいたしたいので、こういった気持を持っておるのであります。このたびの予算並びに税制改革においては、今部長の申し上げました意味におきまして採用しておらないのであります。が、今後できるだけ御趣旨を尊重して思つております。

○森田謙齋君 特に二十九年度のまあ自動車関係がそういったふうになつておるならば、あやまちを改むるにやぶさかでないで、できるものは何も総合的といひましても、はつきりと結論的に見て私どもわかつておるのではないかと。こういった面から、これは早急におやり願つた方が私どもいいんじやないか。特に地方民といひましては、実質的な税金の額の問題よりは、実質的にその鉄道のサービスがいい方が地方の民生なりあるいは何と申しますか、産業の発展のためにむしろ期待しておるところが多いんじやないか。そういった感じがするのであります。そういった点では早急の一つ、何と申しますか、むしろ今からでも改めてもらいたいといふふうには私ども強く要望したい。特に自動車をやつた以上は、正直に申し上げまして、まあ自由競争の今のような経済原則のもとには盛んに競争をやつておつて、むしろ私鉄は維持するのに困つておる方が多いんではないか。そういった面から、まあその問題の解決は



焦眉の問題ではないかといった感じがあったので、一つその点も早急におやり願いたいという意味から一つ誠意ある御回答を願いたいと思ひます。

○政府委員(早川崇君) 自動車との関係は先ほど申し上げましたように、なおガソリン税その他の関係から比較するに若干問題がございますが、そういう問題をもひっくり返して衆議院の決議もありますし、われわれとしては再検討して善処いたしていきたい。ただ今直ちにこれを事業税を外形標準で出すという問題は、先ほど申し上げましたように地方税自体の税体系の根本問題に触れる問題でございますので、いましばらく検討の時間をかしていただきたい、かように思っております。

○森田義衛君 まあ私もその程度の御答弁では、私ももういった点のほかとの……地方税ももちろん大事でございますが、地方税は地方税として大きく考慮する余地があり、またこの私鉄の事業税は事業税としてやはりほかとの産業のバランス、あるいは私鉄内のバランスといった面からも早急に私どもは考えたいという点だけを申し上げておいて質問を打ち切ります。

○早川一君 もう質問は切れたんですが、ちょっと政府御当局にお願いしてもう一度御考慮を願いたいと思うのは、ただいまの地方鉄道、軌道に対する課税の問題並びに軽油引取税に対する今回の創設の問題、いずれも私どもから見るとはなはだ納得のいかない、また徴税技術としてもはなはだ不合理な面が多々あるように感ずるのであり

ます。しかしまだ地方行政の方で御審議中でありますので、ぜひともその間でも一つ御考慮できる点は十分御考慮を願いたい。なお同時にわれわれもいたしましても、運輸委員会にたゞいまの質疑応答の結果をまともまして、御審議の御参考に当委員会の方へお申し入れをしたいことになるかも知れませんので、それをあらかじめ御了承願って、一つよろしくお願ひしたいと思います。

○委員長(松岡平市君) 早川委員のたゞいまの御提議につきましては、地方行政委員会におきまして、十分御趣旨のあるところを尊重いたしまして本法案の審議を進めていきたいと思ひます。委員一同にかわつて委員長からお答え申し上げます。

別に御発言がなければ、本連合審査会はこの程度で終了したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○委員長(松岡平市君) 御異議がないと認めて、さよう決定いたします。これにて連合審査会は散会いたします。

午後三時四十一分散会

昭和三十一年四月十四日印刷

昭和三十一年四月十五日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局