

第二十六回国会 大蔵委員会地方行政委員会運輸委員会建設委員会連合審査会議録第一号

昭和三十三年三月二十五日(月曜日)

午前十時五十八分開議

出席委員

大蔵委員長 山本 幸一君

理事小山 長規君 理事高見 三郎君
理事藤枝 泉介君 理事平岡忠次郎君
理事横鏡 重吉君

遠藤 三郎君 大平 正芳君
奥村又十郎君 杉浦 武雄君
坊 秀男君 前田房之助君

山本 勝市君 有馬 輝武君
井上 良二君 石村 英雄君
春日 一幸君 神田 大作君

竹谷源太郎君 横路 節雄君
横山 利秋君
地方行政委員会 委員 亮君

理事龜山 孝一君 理事山中 貞則君
理事川村 誠義君 理事中井徳次郎君
青木 正君 小澤佐重喜君

川崎末五郎君 木崎 茂男君
額田三三君 櫻内 義雄君
徳田與吉郎君 渡邊 良夫君

伊藤卯四郎君 今村 等君
北山 愛郎君
運輸委員会 委員長 淵上房太郎君

理事今松 治郎君 理事松山 義雄君
理事山本 友一君 理事井岡 大治君
理事松尾トシ子君
伊藤 郷一君 關谷 勝利君
永山 忠則君 濱野 清吾君

建設委員会

理事大島 秀一君 理事瀬戸山三男君
理事二階堂 進君 理事三鍋 義三君

逢澤 寛君 荒船清十郎君
生田 宏一君 伊東 隆治君
久野 忠治君 徳安 實藏君

堀川 恭平君 松澤 雄藏君
山口 好一君 井谷 正吉君
田中幾三郎君 中島 巖君

出席國務大臣 池田 勇人君
大蔵大臣 水田三喜男君
通商産業大臣 宮澤 胤男君

運輸大臣 南條 徳男君
建設大臣 加藤 精三君
自治政務次官 奥野 誠亮君

總理府事務官(自治行政次官) 足立 篤郎君
大蔵政務次官 森永貞一郎君
大蔵事務官(主計局長) 原 純夫君

大蔵事務官(主税局長) 長谷川四郎君
通商産業政務次官 森 誓夫君
通商産業事務官(鉱山局長) 福永 一臣君

運輸事務官(自動車局長) 山内 公敏君
建設政務次官 小澤久太郎君
建設技官(道路局長) 富樫 凱一君

委員外の出席者 運輸技官(自動車局整備部長) 岩崎 清君
地方行政委員会専門員 岡地与四松君
大蔵委員会専門員 椎木 文也君

運輸委員会専門員 志録 一之君
建設委員会専門員 山口 乾治君

本日の会議に付した案件
揮発油税法案(内閣提出第七二号)

「山本大蔵委員長委員長席に着く」
○山本委員長 それでは、これより大蔵委員会、地方行政委員会、運輸委員会、建設委員会の連合審査会を開会いたします。

私が、この連合審査会の委員長の職務を行いますから、御了承いただきたいと存じます。

揮発油税法案を議題といたします。
揮発油税法案

揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)の全部を改正する。

第一章 総則(第一条―第七条)
第二章 課税標準及び税率(第八―第九条)

第三章 徴収(第十条―第十三条)
第四章 免税、税額控除等(第十四―第十七条)

第五章 納税の担保(第十八条―第二十一条)
第六章 雑則(第二十二条―第二十六条)

第七章 罰則(第二十七条―第三十一条)
附則

第一章 総則

(課税物件)
第一条 揮発油には、この法律により、揮発油税を課する。

(定義)
第二条 この法律において「揮発油」とは、摂氏十五度において〇・八〇一七をこえない比重を有する炭化水素油をいう。

2 この法律において「保稅地域」とは、関税法(昭和二十九年法律第六十一号)第二十九条(保稅地域の種類)に規定する保稅地域をいう。(納税義務者)

第三条 揮発油の製造者は、その製造場から移出して揮発油の数量に応じ、揮発油税を納める義務がある。

2 揮発油を保稅地域から引き取る者は、その引き取る揮発油の数量に応じ、揮発油税を納める義務がある。

(保稅地域に該當する製造場)
第四条 揮発油の製造場が保稅地域に該當する場合には、この法律(第十四条第一項第一号及び第二号、第十七条第三項各号列記以外の部分並びに第二十三条を除く)の適用上、これを揮発油の製造場でないものとみなす。

(移出又は引取等とみなす場合)
第五条 揮発油の製造場において揮発油が消費される場合(新たな揮発油を製造するために消費される場合を除く。以下次項において同

じ)には、当該製造者がその消費の時に当該揮発油をその製造場から移出したものとみなす。ただし、その消費につき、当該製造者の責に帰することができない場合には、その消費者が揮発油の製造者とみなし、当該消費者が消費の時に当該揮発油をその製造場から移出したものとみなす。

2 保稅地域において揮発油が消費される場合には、その消費者が消費の時に当該揮発油をその保稅地域から引き取るものとみなす。(揮発油等とみなす場合)
第六条 揮発油の製造場又は保稅地域において、揮発油に炭化水素油以外の物を混和して揮発油以外の物(その性状及び用途が揮発油に類するものに限り。以下この条において同じ)としたときは、当該混和を製造とみなし、当該揮発油以外の物を揮発油とみなす。(製造者等とみなす場合)
第七条 揮発油が揮発油の製造場から移出された場合において、その移出につき、当該製造者の責に帰することができないときは、当該揮発油を移出した者を揮発油の製造者とみなして、この法律を適用する。

なおその場所を揮発油の製造場とみなして、この法律を適用する。

第二章 課税標準及び税率

(課税標準)

第八条 揮発油税の課税標準は、揮発油の製造場から移出した揮発油又は保税地域から引き取る揮発油の数量から、消費者に販売するまでに貯蔵及び輸送により減少すべき揮発油の数量に相当する数量で政令で定めるものを控除した数量とする。

2 第五条の規定により揮発油を製造場から移出したものとみなされ、又は保税地域から引き取るものとみなされる場合における当該揮発油に係る揮発油税の課税標準は、前項の規定にかかわらず、その消費される揮発油の数量とする。

(税率)

第九条 揮発油税の税率は、揮発油一キロリットルにつき一万五千八百円とする。

第三章 徴収

(移出数量等の申告)

第十条 揮発油の製造者は、毎月その製造場から移出した揮発油(当該移出につき第十四条第一項、第十五条第一項又は第十六条第一項の規定の適用を受けた揮発油を除く)の数量その他政令で定める事項を記載した申告書を、翌月十日までに、その製造場の所在地の所轄税務署長に提出しなければならない。

2 揮発油を保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る揮発油に係る揮発油税について、政令で定めるところにより、その税額に相当する担保が提供された場合には、税務署長は、二月以内、その徴収を猶予することができる。

発油税を免除されるべき場合を除き、あらかじめ、引取の日時、引き取る揮発油の数量その他政令で定める事項を記載した申告書をその保税地域の所在地の所轄税関長に提出しなければならない。

(移出数量等の決定通知)

第十一条 前条の規定による申告書の提出があつた場合において、当該申告書に記載された揮発油の数量が税務署長若しくは税関長において調査したところと異なるとき、又は当該申告書を提出すべき者がこれを提出しなかつた場合には、税務署長又は税関長は、その調査によつて当該揮発油の数量を決定し、当該申告書を提出した、又は提出すべき者に、これを通知する。

(納期)

第十二条 揮発油の製造場から移出した揮発油に係る揮発油税は、税務署長が、その移出した月の翌月末日を納期限として徴収する。

2 保税地域から引き取る揮発油に係る揮発油税は、税関長が、その引取の際徴収する。

(徴収猶予)

第十三条 揮発油の製造場から移出した揮発油に係る揮発油税について、政令で定めるところにより、その税額に相当する担保が提供された場合には、税務署長は、二月以内、その徴収を猶予することができる。

2 保税地域から引き取る揮発油に係る揮発油税について、政令で定めるところにより、その税額に相当する担保が提供された場合には、税関長は、三月以内、その徴収を猶予することができる。

当する担保が提供された場合には、税関長は、三月以内、その徴収を猶予することができる。

第四章 免稅、税額控除等

(未納税移出及び未納税引取)

第十四条 次に掲げる場合において、当該揮発油をその製造場から移出し、又は保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る者がある場合において、その製造場の所在地の所轄税務署長又はその保税地域の所在地の所轄税関長の承認を受けたときは、当該移出又は引取に係る揮発油税を免除する。ただし、第六項又は第二十八条第二項本文の規定の適用がある場合には、この限りでない。

一 揮発油の製造者が揮発油を揮発油の製造場又は蔵置場へ移出する場合

二 揮発油の製造者が揮発油を保税地域から揮発油の製造場又は蔵置場へ引き取る場合

三 その他政令で定める場合

2 税務署長又は税関長は、前項の承認を与える場合には、その承認の申請者に対し、相当の期限を指定して、当該揮発油がその移出先又は引取先に移入されたことについての当該移出先又は引取先の所在地の所轄税務署長(当該移出先又は引取先が保税地域に該当する場合)又は、所轄税関長の証明書を提出すべきことを命じなければならない。

3 第一項の承認を申請した者が第十八条第一項第一号の規定により命ぜられた担保の提供をしない場合は、税務署長又は税関長は、その承認を与えてはならない。

合には、税務署長又は税関長は、その承認を与えてはならない。

4 第一項の承認の申請に係る揮発油の移出先又は引取先等につき、揮発油税の保全上特に不適当と認められる事情がある場合には、税務署長又は税関長は、その承認を与えないことができる。

5 第一項の規定により揮発油税を免除された揮発油については、当該承認に係る移出先又は引取先が保税地域に該当する場合を除くほか、同項の承認に係る移出先又は引取先がその揮発油を移入した者が揮発油の製造者でないときは、これを揮発油の製造者とみなし、当該移出先又は引取先が揮発油の製造場でないときは、これを揮発油の製造場とみなして、この法律を適用する。

6 第一項の承認を受けて移出し、又は引き取つた揮発油について、第二項の規定により税務署長又は税関長の指定した期限内に同項に規定する証明書の提出がないときは、直ちにその揮発油税を徴収する。ただし、災害その他やむを得ない事情により亡失した揮発油につき、政令で定める手続により、当該税務署長又は税関長の承認を受けた場合には、その揮発油税を免除する。

(輸出免稅)

第十五条 揮発油を輸出する目的で揮発油の製造場から移出し、又は保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る者又は当該揮発油を保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る者がある場合には、税務署長又は税関長は、その承認を与えてはならない。

3 第一項の承認を申請した者が第十八条第一項第二号の規定により命ぜられた担保の提供をしない場合は、税務署長又は税関長は、その承認を与えてはならない。

4 第一項の承認を受けて移出し、又は引き取つた揮発油について、第二項の規定により税務署長又は税関長の指定した期限内に同項に規定する証明書の提出がないときは、直ちにその揮発油税を徴収する。ただし、災害その他やむを得ない事情により亡失した揮発油につき、政令で定める手続により、当該税務署長又は税関長の承認を受けた場合には、その揮発油税を免除する。

5 第一項の承認を受けて揮発油を揮発油の製造場から移出し、又は保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る者は、当該揮発油をこの法律の施行地にお

する者が、政令で定める手続により、その製造場の所在地の所轄税務署長又はその保税地域の所在地の所轄税関長の承認を受けたときは、当該移出又は引取に係る揮発油税を免除する。ただし、第四項又は第二十八条第二項本文の規定の適用がある場合には、この限りでない。

2 税務署長又は税関長は、前項の承認を与える場合には、政令で定めるところにより、その承認の申請者に対し、相当の期限を指定して、当該揮発油が輸出されたことを証する書類の提出を命じなければならない。

3 第一項の承認を申請した者が第十八条第一項第二号の規定により命ぜられた担保の提供をしない場合は、税務署長又は税関長は、その承認を与えてはならない。

4 第一項の承認を受けて移出し、又は引き取つた揮発油について、第二項の規定により税務署長又は税関長の指定した期限内に同項に規定する証明書の提出がないときは、直ちにその揮発油税を徴収する。ただし、災害その他やむを得ない事情により亡失した揮発油につき、政令で定める手続により、当該税務署長又は税関長の承認を受けた場合には、その揮発油税を免除する。

5 第一項の承認を受けて揮発油を揮発油の製造場から移出し、又は保税地域から引き取り、又は保税地域から引き取る者は、当該揮発油をこの法律の施行地にお

(燈油の免税)

2 前項に規定する燈油に該当する揮発油の規格については、政令で定める。

(戻入れの場合の揮発油税の控除等)

第十七条 揮発油の製造者がその製造場から移出した揮発油を当該製造場に戻し入れた場合においては、政令で定めるところにより、当該製造者が当該戻入れの月の翌月以降に徴収されるべき揮発油税額から当該揮発油につき当該移出により徴収された、又は徴収されるべき揮発油税額（利子税額及び延滞加算税額を除くものとし、当該揮発油税額につきこの項から第三項までの規定による控除が行われている場合には、その控除前の金額とする。）に相当する金額を控除する。

た揮発油を揮発油の製造場に移入した場合（前項の規定による控除を受けるべき場合を除く。）において、当該揮発油をその移入した製造場からさらに移出するときは、政令で定めるところにより、当該

移出に係る揮発油税額から、当該揮発油につき当該他の製造場からの移出又は保税地域からの引取により徴収された、又は徴収されるべき揮発油税額（利子税額及び延滞加算税額を除くものとし、当該揮発油税額につき前項から次項までの規定による控除が行われている場合には、その控除前の金額とする。）に相当する金額を控除する。

て、当該揮発油をその戻し入れ、又は移入した保税地域に該当する揮発油の製造場からさらに引き取るときは、政令で定めるところにより、当該引取に係る揮発油税額から

ら、当該揮発油につき当該各号に規定する揮発油の製造場又は保税地域からの移出又は引取により徴収された、又は徴収されるべき揮発油税額（利子税額及び延滞加算税額を除くものとし、第一項からこの項までの規定による控除が行われている場合には、その控除前の金額とする。）に相当する金額を控除する。

- 一 保稅地域に該當する揮發油の製造場から引き取られた揮發油を當該保稅地域に該當する揮發油の製造場に戻し入れた場合
- 二 揮發油の製造場から移出さ

4 第一項の場合において、揮発油の製造の廃止その他の理由により、揮発油を戻し入れた月の翌月以降に徴収されるべき揮発油税額

がないとき、又は徴収されるべき揮発油税額から控除してなお不足額があるときは、同項の規定により控除すべき金額又は当該不足額を還付する。

5 第一項から第三項までの規定による控除を受けようとする者は、当該戻入れ又は移入に係る揮発油の数量を記載した書類及び当該揮発油につき徴収された、又は徴収されるべき揮発油税額につき事実を証する書類を提出して、当該戻入れ又は移入に係る製造場の所在地の所轄税務署長又は保税地域に該当する製造場の所在地の所轄税関長の確認を受けなければならない。

6 第四項の規定による還付を受けようとする者は、前項の確認を受けた後、同項の書類に準ずる書類を添えて、当該入れに係る製造場の所在地の所轄税務署長に還付の申請をしなければならない。

第五章 納税の担保
(担保の提供)

第十八条 税務署長又は税関長は、次の各号に掲げる場合において、必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、当該各号に規定する者に対し、当該揮発油

二 揮発油の製造者又は揮発油を
保稅地域から引き取る者が第十
四条第一項の承認を受けて揮発
油をその製造場から移出し、又
は保稅地域から引き取る場合

保稅地域から引き取る者が第十五条第一項の承認を受けて輸出する目的で揮発油をその製造場から移出し、又は保稅地域から引き取る場合

前項に規定する場合のほか、国税庁長官、国税局長又は税務署長は、揮発油税の保全のために必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、揮発油の製造者に対し、金額及び期間を指定して、揮発油税につき担保の提供を命ずることができるとある。

第一項の規定による担保の提供の期間は、第十四条第二項若しくは第十五条第二項に規定する証明書が所轄税務署長若しくは所轄税

関長に到達するまでの間又は第十四条第六項、第十五条第四項若しくは第二十八条第二項の規定により揮発油税を徴収され、若しくは免除されるまでの間とする。

国税庁長官、国税局長又は税務署長は、必要があると認めるとき

は、第二項の金額又は期間を変更することが出来る。

第一項又は第二項の規定による担保の提供の手続について必要な事項は、政令で定める。

若しくは第二項の規定により提供
する担保の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 金銭
- 二 国債及び地方債
- 三 国税庁長官、国税局長、税務

署長又は税関長(以下「国税庁長官等」という。)¹が確實と認める社債(特別の法律により設立された法人の発行する債券を含む)。

四、土地
五、火災保険に附した建物
六、工場財団
七、国税庁長官等が確実と認める
保証人の保証
八、その他政令で定めるもの
(担保の変換等)
第二十條 第十三條、第十八條第一
項若しくは第二項又は次項の規定

により担保を提供した者は、当該担保の提供先である国税庁長官等の承認を受けた場合に限り、担保を換えることができる。

2 国税庁長官等は、第十三条、第十八条第一項若しくは第二項又は前項の規定により提供された担保物が滅失した場合又はこれらの規定により提供された担保物の価額が減少し、若しくは前条第七号に

掲げる担保に係る保証人の資力が納税を担保するのに不十分となつ

たと認める場合には、政令で定めるところにより、当該担保を提供した者に対し、これらに代るべき担保又は増担保の提供を命ずることができると。

3 前条の規定は、前二項の場合について準用する。
(担保の処分等)

第二十一条 第十三条、第十八条第一項若しくは第二項又は前条第一項若しくは第二項の規定により金銭を担保として提供した納税義務者は、政令で定めるところにより、担保として提供した金銭をもつて揮発油税の納付に充てることができる。

2 第十三条、第十八条第一項若しくは第二項又は前条第一項若しくは第二項の規定により担保を提供した場合には、納税義務者が納期限までに揮発油税を納付しないときは、直ちに、その担保として提供された金銭をもつて揮発油税に充て、若しくは金銭以外の担保物を国税滞納処分の場合の財産の処分の例により処分してその代金をもつて揮発油税及びその処分費に充て、又は保証人にその旨を通知して揮発油税を納付させる。

3 前項の場合において、担保として提供された金銭又は担保物を処分した代金を、徴収すべき揮発油税及びその処分費に充ててもなお不足があるときは、納税義務者の他の財産について滞納処分を行い、また、保証人がその納付すべき揮発油税を完納しないときは、まず納税義務者に対して滞納処分を行い、なお不足があるときは、又は不足があると認めるときは、保証人に対して滞納処分を行う。
4 前項の保証人は、国税徴収法(明治三十年法律第二十一号)第三

十二条(財産をかくす等の罪)の規定の適用については、納税者ともなす。

5 国税徴収法第七条(第四項)(担保物についての国税の先取権)の規定は、第十三条、第十八条第一項若しくは第二項又は前条第一項若しくは第二項の規定により提供された担保物について準用する。

第六章 雑則

第二十二條 揮発油税を徴収する場合において、納税義務者が国税徴収法第六条(納税の告知)の規定による指定納期日(第十三条の規定により徴収を猶予された場合には、その猶予された納期日)までに揮発油税額を完納しないときは、その未納に係る揮発油税額に対し、当該納期日(揮発油を保稅地域から引き取つた者が第二十七条第一項第一号の規定に該当する場合において、その揮発油税を徴収するときは、その引き取つた日とし、同条第三項の規定により揮発油税を徴収する場合において、当該納期日が第十二条第一項に規定する納期限よりおそいときは、当該納期限とする。)の翌日から当該揮発油税額を納付する日までの日数に應じ、百円につき一日三銭の割合で計算した金額に相当する利子税額を、揮発油税額にあわせて徴収する。

2 前項の場合において、納税義務者がその未納に係る揮発油税額の一部を納付したときは、その納付の日の翌日以後の期間に係る利子

税額の計算の基礎となる揮発油税額は、同項の未納に係る揮発油税額からその一部納付に係る揮発油税額を控除した額による。

3 利子税額の計算の基礎となる揮発油税額が千円未満である場合には、第一項の規定を適用せず、当該揮発油税額に千円未満の端数がある場合には、これを切り捨てて計算する。

4 利子税額が三百円未満である場合には、これを徴収しない。

5 第一項の規定により利子税額をあわせて徴収すべき場合において、当該納税義務者が納付した揮発油税額が同項の未納に係る揮発油税額に達するまでは、その納付した税額は、当該揮発油税額に充てられたものとする。ただし、国税徴収法第二十八条(公売代金等の充當又は配分)の規定の適用を妨げない。

(製造の開廃等の申告)

第二十三条 揮発油を製造しようとする者は、その製造場ごとに、政令で定めるところにより、その旨を当該製造場の所在地の所轄税務署長(当該製造場が保稅地域に該当する場合には、所轄税関長。以下次項において同じ)に申告しなければならない。揮発油の製造者がその製造を廃止し、又は休止した場合も、また同様とする。

2 揮発油の製造者は、前項の規定により申告した事項に異動を生じた場合には、政令で定めるところにより、その旨を所轄税務署長に申告しなければならない。

(記帳義務)

第二十四条 揮発油の製造者又は販売業者は、政令で定めるところにより、揮発油の製造、貯蔵又は販売に関する事実を帳簿に記載しなければならない。

(申告義務等の承継)

第二十五条 法人が合併した場合においては、合併後存続する法人又は合併により消滅した法人の次に掲げる義務を、相続の開始があつた場合においては、相続人(包括受遺者を含む)は、被相続人(包括遺贈者を含む)の次に掲げる義務を、それぞれ承継する。

一 第十条第一項又は第二十三条の規定による申告の義務

二 前条の規定による記帳の義務(当該職員の特限)

第二十六条 国税庁、国税局、税務署又は税関の当該職員(以下「当該職員」という)は、揮発油税に関する調査について必要な範囲内で、次に掲げる行為をすることができ、

一 揮発油の製造者又は販売業者に対して質問し、又はこれらの者の業務に関する揮発油、帳簿書類その他の物件を検査すること。

二 揮発油を保稅地域から引き取る者に対して質問し、その引き取る揮発油を検査すること。

三 第一号に規定する者の業務に関する揮発油又は前号に規定する揮発油について必要最小限度の分量の見本を採取すること。

四 運輸中の揮発油を検査し、又はこれを運搬する者に対してその出所若しくは到達先を質問すること。

2 当該職員は、揮発油税に関する調査について必要がある場合には、揮発油の製造者又は販売業者の組織する団体(当該団体をもつて組織する団体を含む)に対して、その団体の揮発油の製造又は取引に関し参考となるべき事項を質問することができる。

3 第一項第三号の規定により採取した見本に関しては、第三条、第十条及び第十二条の規定は、適用しない。

4 当該職員は、第一項又は第二項の規定により職務を執行する場合においては、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

5 第一項に規定する当該職員の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第七章 罰則

第二十七条 次の各号の一に該当する者は、五年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 偽りその他不正の行為により揮発油税を免かれ、又は免かれようとした者

二 偽りその他不正の行為により第十七条第四項の規定による還付を受け、又は受けようとした者

2 前項の犯罪に係る揮発油に対する揮発油税に相当する金額又は還

前項第二号又は第三号の場合に
おいては、第十四条第六項本文又又は第十五条第四項本文の規定にかかわらず、直ちにその揮発油税を徴収する。ただし、既にこれらの規定が適用された場合には、この限りでない。

2 この法律の施行前に課した、又は課すべきであつた揮発油税につ

二 この法律の施行後に前項においてその例によるものとされる

追徴が行われる場合
旧法第七条第二項の規定により
製造場とみなされた引取先及び製

税額九万六千円をこえるとき
同年四月から六月まで
税額二十八万八千円をこえるとき

税額四十八万円をこえるとき

同年四月から八月まで

- 11 第九項に規定する者は、その所持する揮発油の貯蔵場所及び貯蔵場所ごとの数量を記載した申告書を、この法律の施行後二十日以内に、その貯蔵場所の所在地の所轄税務署長に提出しなければならない。

- 12 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

- 13 災害被害者に対する租税の減免、徴収猶予等に関する法律(昭和二十二年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

- 第七條第二項中「物品税法第九條の下に、揮発油税法第十七條第一項」を加える。

第八條及び第九條中「物品税」の下に「揮発油税」を加える。

- 14 日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約第三條に基づく行政協定の実施に伴う所得税法等の臨時特例に関する法律の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 第十條第一項中「所轄税務署長」を「所轄税務署長又は所轄税関長」に、「引き取る」を「移出し、又は保税地域から引き取る」に改め、同條第二項中「所轄税務署長」を「所轄税務署長又は所轄税関長」に、「読み替える」を「所轄税務署長」とあるのは、「所轄税務署長又は

所轄税関長」と読み替える」に改める。

- 第十一條第一項中「所轄税務署長」を「所轄税務署長又は所轄税関長」に改める。

- 15 日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約第三條に基づく行政協定の実施に伴う関税法等の臨時特例に関する法律の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 第十二條第三項中「揮発油税法第五條」を「揮発油税法第十二條」に改める。

- 16 日本国とアメリカ合衆国との間の相互防衛援助協定の実施に伴う関税法等の臨時特例に関する法律の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 第四條第二項中「揮発油税法第五條」を「揮発油税法第十二條」に改める。

- 第五條第一項中「又は引取」及び「又は引取人」を削り、同條第二項中「物品税法」の下に「又は揮発油税法」を加え、同項中「同法第十條第一項」を「物品税法第十條第一項」又は「揮発油税法第十二條第一項」に改め、同項中「物品税」の下に「又は揮発油税」を加える。

- 17 日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う

所得税法等の臨時特例に関する法律の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 18 輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 第二條第二号中「同法第十五條(揮発油とみなす場合)」を「同法第六條(揮発油等とみなす場合)」に改める。

- 第六條第一項中「揮発油税法第十三條」を削る。

- 19 租税特別措置法(昭和三十三年法律第 号)の一部を次のように改正する。

- 第一條中「揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)」を「揮発油税法(昭和三十三年法律第 号)」に改める。

- 第二條第三項第三号中「規定する揮発油の下に「同法第六條の規定により揮発油とみなされる物を含む。」を加える。

- 第八十九條及び第九十條を次のように改める。

- (石油化学原料として消費される揮発油の免税)

- 第八十九條 エチレンその他の政令で定める化学製品の原料として揮発油を消費することについて揮発油税法第五條の規定の適用がある場合において、当該製品の製造者が、大蔵省令で定める

手続により、その製造場の所在地の所轄税務署長(当該製造場が保税地域に該当する場合には、所轄税関長)の承認を受けて揮発油を当該消費に充てるときは、その消費に係る揮発油税を免除する。

- 2 前項に規定する製品(揮発油を原料とするものに限る。以下この項において同じ)の製造者が揮発油の製造者でないときは、これを揮発油の製造者とみなし、同項に規定する製品の製造場が揮発油の製造場でないときは、これを揮発油の製造場とみなして、揮発油税法を適用する。

- 3 税務署長又は税関長は、第一項の承認を与える場合において、取締必要があるとき、その承認に係る揮発油及びこれを原料とした製品をそれぞれ他の揮発油及び製品と区別して貯蔵すべきこと並びに大蔵省令で定めることにより同項に規定する製品の製造、貯蔵若しくは販売に関する事項を帳簿に記載し、又は当該事項を記載した書類を提出すべきことを命ずることができ、(航空機の燃料用揮発油等の免税)

- 第九十條 昭和三十三年四月一日から昭和三十四年三月三十一日まで期間に、次に掲げる用途に供する揮発油のうち、その用途に応じ、政令で定める規格を有するもので、大蔵省令で定めるところによりその製造場(保税地域に該当するものを除く。以下この条において同じ)の所在地の所轄税務署長又はその保税地

域の所在地の所轄税関長の承認を受けて製造場から移出され、又は保税地域から引き取られるものについては、当該移出又は引取に係る揮発油税及び地方道路税を免除する。

- 2 揮発油税法第十四條第六項の規定は、前項の承認を受けて移出し、又は引き取つた揮発油で、大蔵省令で定めるところにより、税務署長又は税関長が指定した期限内に同項各号の用途に供しようとする場所に移入されたことの証明書の提出がないものについて準用する。この場合において、揮発油税を徴収することとなるときは、当該揮発油を移出し、又は引き取つた者から地方道路税をあわせて徴収する。

- 3 第一項の規定の適用を受けた揮発油を同項各号の用途に供しようとした者が、当該揮発油を当該用途以外の用途に消費し、又は譲り渡したときは、当該揮発油を揮発油の製造場から移出したものと同みなし、その者を揮発油の製造者とみなして、揮発油税法及び地方道路税法を適用する。この場合における課税標準は、揮発油税法第八條第一項の規定にかかわらず、当該揮発油の数量とし、同法第十條第一項に規定する申告書は、同項の規定にかかわらず、その消費し、

又は譲り渡した日から五日以内
に提出するものとし、当該揮発油
税及び地方道路税は、同法第十
二条第一項の規定にかかわらず、
当該申告書が提出された後、直
ちに徴収する。

4 揮発油税法第十四条第四項の
規定は、第一項の承認について、
同法第二十四条及び第二十六条
の規定は、第一項の規定の適用
を受けた揮発油を同項各号の用
途に供する者について、それぞ
れ準用する。

○山本委員長 質疑を許します。

なおこの際私からお願いを申し上げ
たいのですが、先ほど四委員長の申し
合せをいたしました結果、質疑者の
申し出が非常に多数でございます
ので、はなはだ恐縮でありますけ
れども、一応一人三十分を目途に
質疑を行なうていただきますと思
います。なお御承知の通り、た
だいま大蔵大臣並びに運輸大臣
及び運輸委員会等の関係もござ
いまして、後刻の出席も危ぶま
れておるという事情であります
ので、この際質疑をなさる方は、
できるだけ出席の大蔵大臣、運
輸大臣集中の質疑を行なうて
いただきますよう、前もってお願
いを申し上げます。

それでは、質疑は通告順にこれを許
します。松原喜之次君。

○松原委員 現在の日本の陸運状況、
なかんずく道路の実態というものが、
文化国としてはむしろ恥かしいくらい
であり、この際急速に整備を要するとい
うことは天下の世論であって、私ど
ももちろんその点につきましては、双

手をあげて賛成をするものであります
けれども、しかしながら、ただいま
議題となっておりまるところの揮
発油税に道路整備の財源をもつばよろ
うとしておられる政府の態度につ
いては、大きな問題があると思
うのであります。そこで、私はこの揮
発油税に關連をいたしまして、地方
税であるところの軽油引取税につ
いてもほぼ同じような問題がある
と思ふのであります。この際は、議
題となつております揮発油税に
しほつて御質問を申し上げます。
ほほ同様の問題が軽油引取税
についてもあるというのを御了解
の上で、御答弁をお願いいたした
いと思ふのであります。

まず私は、運輸大臣並びに大蔵大臣
に承わりたいのであります。国会の
常任委員会における決議に対して、
一 大蔵大臣、運輸大臣等の國務大臣は
どういふふうなお考えを持ってお
られるかという点でございます。す
なわち昭和三十一年の十二月三日、
当院の運輸委員会において、翌十二
月の四日参議院の運輸委員会にお
きまして、ほほ同様の決議が行わ
れておるのであります。その一部を
御披露いたしますと、
「今回政府において揮発油増徴の計
画あるやに聞かぬが、この上の増
徴は税負担の均衡を失ひ、自動車運
送事業その他に甚大なる影響を及
ぼすものと認め、揮発油増徴に
絶対反対する。」
かような決議が行われておるので
あります。申すまでもなく、この決
議は与党の委員をも含めて全委員
会一致で決議された決議であるの
であります。これに對して、われ
われから見ると、どうもこの決議
なんかはどうでもよい、そんなこ
とは問題にしていないといふ

ような強硬的な態度をもつて今回の揮
発油税が原案として出てきたよう
に思われるのであります。この委員
会輕視、すなわち国会輕視の態度
というものは、政府として大いに
反省をしてもらなければならぬ
と思ふのであります。この委員
会の決議と、そうして今回の揮
発油税法を提出されたその關係に
ついていかなる感想を持ってお
られるか、一つ大蔵大臣、運輸
大臣から御答弁をいただきたい
と思ふのであります。

○池田國務大臣 委員会におきま
して、揮発油税の増徴は今後行
われないという決議のあつたこと
も聞き及んでおります。しかし片
一方では、松原委員のおつしや
る通りに、日本として全体的に考
えて、いかに道路が悪過ぎる、
これを何とかよくしなければなら
ぬといふ強い要請もあるものであ
ります。こういう二つの点を考
へまして、できるだけガソリン税
の値上げをせざるにこうと考
へたのでございまして、そのた
めには、一般會計から相當の負
担をしなければならぬ、それに
いたしまして、それは微々たるも
のでも多く一般會計より出すこと
にいたしました。また片一方では、
そういう決議があつたのでござ
いまして、まあこの際ガソリン
税の引き上げを願つて、急速に
道路をよくすることが運輸その
ものためにもいいものと考えま
して、御審議願つておるような
案をこしらへた次第であります。

○宮澤國務大臣 お答えいたします。
昨年末衆参両院における運輸委員
会の御決議の点は、十分尊重しな
ければならぬと思つておるので
あります。し

かし明年度の予算編成に當りまして、
日本經濟が昨年から拡大の線に沿
つて、將來運輸交通の上、ことに
自動車道という、トラック及びバ
スの初めとして、道路の面にお
きましては御承知の通り何と
かなければならぬ、そのこ
で十年計画といふものを建設省
において立てられまして、この
線でその財源をどこに求むべ
きか、この点において、両院に
おける委員会の御決議ももと
より十分尊重してこれを考慮に
入れなければならぬのでありま
すが、財政全体の建前からい
つて、まず政府の資金を投入す
るわけであります。ただいま大
蔵大臣から御答弁申し上げまし
た通り、ガソリン税も道路建設
については重要な使命を一つ果
していただきたい。ただ今日
實情におきましては、業者の方
々から非常な御意見がありまし
て、結局今日においては、増
税した部分は消費者には転嫁
できないので、業者だけにお
いてこれを負担しなければなら
ないが、それは耐え得ないこと
である。政府が目途としてお
りますところは、道路の整備に
よつてガソリンの消費量は減
る、結局においては、増徴した
分は業者並びに消費者に戻つ
て、結果においては増徴にな
らない、こういうことであり
ますが、そこには時日の問題、
年月の問題がありましかつ、
日本經濟の飛躍的に大きくな
つていくこの線を推し進める
意味において、各業界において
いていただきたいといふやうな
点で、こつちの計画にせざる
を得ない次第であつて、どう
かあしからず御了承願ひ
いたします。

○松原委員 大蔵大臣のお言葉のよう
に、私が冒頭に申し上げました通り、
道路の整備の急務なることはわれ
われも否定するものではありません。
道路を整備しようとするれば、
これに對して財源の必要なことは
もとより言を待たない。しかしな
がら、その財源をどこに求めるか
という点が問題であるのであり
ます。その点については、運輸
大臣も大蔵大臣もともに、財政
全体の立場からこれを見て、そ
うしてガソリン税にはほとんど
もつぱら依存するような結果に
なつた、こつちの答弁でござい
ます。大蔵大臣は、一般會計か
ら出しまつたおつしやるけれど
も、五百四億中わずかに四十四
億では、出したといつて大きな
声で言えるほどの金高でもない。
いんやガソリン税の目的税たる
性質から申しまして、出しては
ならないやうな他の費目に百二
十九億といふ莫大な金額が出
ておることになりまして、一般
財源から出したといふお言葉は、
ちよつといただきかねるお言葉
であるのであります。

しかし質問を先に進めますが、大
蔵大臣も御承知の通り、この道
路整備五カ年計画策定の当初であ
つたと思ひますが、昭和二十九
年五月二十日の閣議決定がござ
います。その内容といたしまして
は、結局事業費が二千六百億
円、そのうち揮発油税に依存す
べき部分を千四百億と定め、す
なわちこれは全額に對して五四
％に當るのであります。従つて、
残金の四六％といふものは一般
會計からこれを支出するといふ
基本方針がその際きまつてお
るのであります。こつちの数字
の出でた根拠は、やはりたと
えば産業計画会

議、この委員長は松永安左衛門氏であります。また道路利用者会議、この会長は自民党の本多市郎君であります。このように民間の各団体、識者というふうな人たちが、この日本の道路整備の急務を考へて、これに対する財源として、大体この揮発油税から五〇%、それから一般財源から五〇%というふうな支出を行うことが最も適当なやり方であろうという考へを持っておつて、これがいわば民間の大きな世論となつており、かつこれは常識的な結論と考へられております。その意見もまた影響を及ぼしましたのか、先ほど申した二十九年度五月二十日の閣議決定では、五四%対四六%でもつて、揮発油税と一般財源との負担割合を振り替へるのが適当であるという決定をいたしておるのであります。しかるに、御承知の通り建設省出版の「国土建設の現況」というパンフレットを見ますと、そこに、過去三年間において、事業では四三・九%、予算額では四三・一%という進捗率にしかつておらないといふことでもつて、非常に遺憾の意を表しておるわけでありまして、ところがその三年間に、揮発油税収入は八百九億円あるのではありません。一般財源からはわずかに十九億円を支出されておるのにすぎません。すなわち揮発油税の年々の自然増収というものを考えますと、揮発油税の方はほぼ予定通り収入し、これを道路財源に充てておるのであるけれども、一般財源が少いのがゆゑに、この五カ年計画が予定通り進行しなかつたという結果になつておるのであります。従ひまして、今日この道路整備がおくれているという責任は、当初計画された所要の財源を一般会計から振り

○池田国務大臣 昭和二十九年の閣議決定について、とやかく申したくはございません。私はその閣議決定を見ておりませんが、松原さんのおっしゃる通りに、そういう決定をいたしたのでございましょう。

ただ私が思うに、昭和二十九年ごろにおきまして、今日のようにガソリンが消費せられ、ガソリン税の収入があることを計算に入れておつたかどうかというところは問題だと思ひます。これが一般会計と揮発油税の割合に相当な影響を持つてくることと思ひます。われわれは最近におけるガソリンの消費量を前提といたしまして、そうして一般会計の状況等を勘案いたしまして、御審議を願つてゐるような案にいたしてゐるのでございましょう。

しこうして、まだ道路の改良補修が十分でないという、こういうお話でございしますが、この問題につきましては、私は今御審議願つております案でいくならば、二、三年のうちに相当進捗することと考えております。

○松原委員 私は、何も整備計画そのものに文句をつけてゐるわけではないのであります。おそろく大蔵大臣のおっしゃる通りに、この計画を実行すれば、相当進捗することは明らかであります。しかしながら、この閣議決定の当初において、ガソリン税の今日の

せなかつたであらうといふことをもつて、現在の考へと非常に違つて根拠にしておられますけれども、これはおかしい。なぜかといへば、この当初においですで千四百何十億の予定をしてゐるのであります。そして今日この飛躍的な増収を加へて、その当時のこの決定額とはほぼ同様ののでありますから、これはそのとき先見の明があつて、今日の増収をちゃんと織り込んできめられたものであるに違ひない。こういう明らかな数字、結果が出てゐるのでありますから、その当時の予想と違つたという点が今日この閣議決定をくつがえすところの理由になつたといふことは、これは全く理由にならないと思ひますが、大蔵大臣、どうお思ひになりますか。

○池田国務大臣 私は閣議決定並びに道路計画の数字を見ておりませんので、はつきりした答弁ができませんので、ごさいますが、昨年の委員会の決議並びに道路の必要性にかんがみまして、大蔵大臣としては、従来よりも多額の金額を一般会計から出してゐるということは御了承願ひたいと思ひます。

○松原委員 四十四億で大いに努力したいという苦衷を述べられてゐる。私は、それでも大蔵大臣の苦衷を了としますけれども、いかにせん数字の方がこれを許さない、心持は了としますけれども、数字の方がこれを許さないのではありません。おいおいそういう点について、さらに突つ込んでお伺ひしたいと思ひますが、次に問題を移します。

あります。このガソリン税は、もとより形式的には純然たる目的税ではないけれども、その実質においては目的税であるといふことは、これは大蔵省の方でも認めておられますし、だれしもさように考へてゐるわけでありまして、かりにこれを目的税と言つても一向差しつかえないと思ひるのであります。が、この目的税に對しては、大蔵省は、先ほど申します通り、由來反對の態度をとつてきておられます。それは歳入歳出一体の原則及びその弾力性が、目的税になれば弾力性に乏しいといふ点から——この点は特に私はつけ加えて申し上げておきますけれども、目的税にすれば弾力性が少いといふことは、むやみやたらによけいとれないといふことなんでしょう。もとより少くすることも弾力性ですけれども、主として多くとるという弾力性に乏しいといふ点が、第二の重要な大蔵省の反對論拠になつてゐるわけでありまして、これが問題なんです。つまり目的税だからといふて、その目的たる道路整備が必要ならば、ガソリン税は幾らでも上げてもらふといふ言わねばかりの態度が政府の今日の態度でありますけれども、はそれでなくして、目的税といふものは弾力性に乏しいといふことを認めておられる。それを無理に弾力性をつけようといふところに、今回の揮発油税の増税の問題があるのであります。が、いすれにいたしましても、この歳入歳出一体の原則と、それから弾力性に乏しいという特質を持つてゐるという点から、目的税に對しては由來反對してこられたのであります。私は、おそろく今日もこの原則は變らないのであり

ますから、同じお考へだと思ひのであります。この間原主税局長は、この点についてはまことに苦しい答弁をしておられましたけれども、大蔵大臣は、一体この目的税に對してはどういう考へでありますか、この際承つておきたいのであります。

○池田国務大臣 目的税につきまして弾力性があるかないかという問題は、第二の問題といたしまして、実はこのガソリン税を目的税といふは、今の制度のよきな目的税的のものにするかどうかといふことにつきましては、昭和二十七年の十月か十一月ごろでございしたか、十一月でございしやう、私が通産大臣を専任いたしておりますときの閣議で、向井大蔵大臣はか

なりこれに反對せられたのであります。私は今後のガソリン税の伸び、あるいはどうしても特に道路に力を入れなければいかぬといふので、反對する向井大蔵大臣を抑へてと申しませんが、当時の建設大臣の佐藤榮作君を支持いたしまして、そして今のようになつてゐたのであります。大蔵省はどう申しますかわかりませんが、私は、あの制度はいいと考へておるのであります。従ひまして、それでは目的税といふことで道路をやれば、それ自体でまかなうのが本來目的税の性質でございまして、しかし、これは道路財源の全部に充てるとも書いてない、一部に充てるといふような氣持でありますから、その後において一般会計から相当出さなければいかぬといふ建設委員会の決議も私は聞いております。従ひまして、ちつぱけだといつてしまふからもしませんが、今回は昨年の四億に比べまして十一倍になつたのも、

○松原委員 四十四億で大いに努力したいという苦衷を述べられてゐる。私は、それでも大蔵大臣の苦衷を了としますけれども、いかにせん数字の方がこれを許さない、心持は了としますけれども、数字の方がこれを許さないのではありません。おいおいそういう点について、さらに突つ込んでお伺ひしたいと思ひますが、次に問題を移します。

○池田国務大臣 目的税につきまして弾力性があるかないかという問題は、第二の問題といたしまして、実はこのガソリン税を目的税といふは、今の制度のよきな目的税的のものにするかどうかといふことにつきましては、昭和二十七年の十月か十一月ごろでございしたか、十一月でございしやう、私が通産大臣を専任いたしておりますときの閣議で、向井大蔵大臣はか

なりこれに反對せられたのであります。私は今後のガソリン税の伸び、あるいはどうしても特に道路に力を入れなければいかぬといふので、反對する向井大蔵大臣を抑へてと申しませんが、当時の建設大臣の佐藤榮作君を支持いたしまして、そして今のようになつてゐたのであります。大蔵省はどう申しますかわかりませんが、私は、あの制度はいいと考へておるのであります。従ひまして、それでは目的税といふことで道路をやれば、それ自体でまかなうのが本來目的税の性質でございまして、しかし、これは道路財源の全部に充てるとも書いてない、一部に充てるといふような氣持でありますから、その後において一般会計から相当出さなければいかぬといふ建設委員会の決議も私は聞いております。従ひまして、ちつぱけだといつてしまふからもしませんが、今回は昨年の四億に比べまして十一倍になつたのも、

○松原委員 四十四億で大いに努力したいという苦衷を述べられてゐる。私は、それでも大蔵大臣の苦衷を了としますけれども、いかにせん数字の方がこれを許さない、心持は了としますけれども、数字の方がこれを許さないのではありません。おいおいそういう点について、さらに突つ込んでお伺ひしたいと思ひますが、次に問題を移します。

こういふ関係からいたしておるのであります。それは、金額の多い少いについての議論もありますが、大蔵省としての考え方も、私は御了承願ふと思ふのであります。

○松原委員 その目的税にしたときのいきさつは、お言葉によつて、池田大蔵大臣がよく御承知になつてゐるはずであります。その当時建設委員会等の議論は、道路整備に大きな財源が急に必要だ、一方においてガソリン税というものがあつた、このガソリン税が、考へてみれば他に流用されてゐる、そのガソリン税額より道路整備費の方が多

い、だからせめてこのガソリン税を道路整備に専用してしまつたら、道路整備は急速に進むだらう、もとよりその前提といひましては、閣議でも決定してあります通り、少くとも半額に近いものは一般財源から支出することができ、あるいは支出させたい、こういう立場で、建設委員会の方でもこれを目的税にされたのであるし、その当時のいきさつはさうであつて、もつぱら揮発油税によつて道路整備を行ふのだというその後の実際的な経過とは、初めの目的は違つたものであつたと私は思ふのであります。その当時のいきさつはどうですか。

○池田田務大臣 その当時のいきさつでは、これは閣議決定の場合におきまして各人各様で、とにかくガソリン税を財源として道路を拡充強化しよう、さうしてこれが全部か、あるいは半分か、あるいは一部かといふところまでは、私はみんなの思想統一ができていなかったと思ひます。とにかくガソリン税を上げて、少くともそれだけ

は道路に向けようといふことがそのときの趣旨だつたと思ひます。

○松原委員 まあその点は、いわばこの目的税にしたときの建設委員会等の期待権といふものは、期待権といふかどうかわからぬが、期待といふものは、ガソリン税ももちろん道路整備費に全部入れてもらふ、それ以外に一般財源から従来通り入れてもらふ、こういう立場であつたといふことは明らかであると思ふのであります。さて、それは八〇％でも九〇％でも、今までのように九〇％数％でも揮発油税にすることができ、そこに無理がなければ、大蔵大臣、これは私は必ずしも反対すべきではないと思ふのであります。しかしながら、その道路整備計画を立てて、その整備計画の大部分をこの揮発油税によつていひましては、先ほども申し上げました弾力性が乏しいといふその特質が現れて参りまして、そこに非常な無理がいくことになるのであります。これが問題であります。そんな無理言つたところで——先ほど運輸大臣もおつしやいましたけれども、これは回り回つて自動車を行なう者にその利益が返つてくるのであるから、だから時間的なずれはあるにしても、結局収支得になるんだからいいじゃないか、こういういわゆる受益論があるものであります。これは、主税局長も常にこれを唱へられておるのでありますけれども、これは大きな間違いだと思ふのであります。これは、率直に間違ひだと思ふのであります。たとへば揮発油税の大きな部分を負担しておる者はだれかといへば、東京とか大阪とか、その他大都会における営業用の乗用自動車、いわゆるタクシー、ハ

イヤーであります。タクシー、ハイヤーがガソリン税の大きな部分を負担しておるのであります。ところが御承知のように、東京や大阪のハイヤー、タクシー業者といふものは、この道路整備計画によつてほとんど——全然利益を受けたいと申しても過言ではない程度の関係にあるわけであり、すなわち揮発油税を負担する者と受益する者との間に全く大きなずれがあつて、まるで関連のないものになつてしまふという実情は、これを否定することができないと思ふのであります。さらにその改良ないし舗装された道路を利用する自動車にいたしましては、結局五十年計画が完全にできて、二級道路以上の二七％くらいしか改良できないし、舗装に至つては、九〇％くらいしかできないといふことは明らかに示しておられるところであり、十年計画が遂行されたにしても、その舗装パーセンテージとか、あるいは改良済みのパーセンテージ——改良済みのパーセンテージなんといふものは当てになるものじやありません。二カ月か三カ月で、改良済みの道路はすぐに悪くなりますから、ほとんど問題にならないが、それにしても、そのパーセンテージはさほど多いものでありません。従つて舗装した道路ばかり往復するような勘定にして、舗装する場合に、一キロ当り八円ないし十七円ですか、それくらい利益がはね返つてくるんだから、大丈夫だといふようなことが大蔵省の発表しておる文書には書いてありますけれども、この数字は、実にべらぼうな数字であります。さらに今申したように、そこばかり走つておる自動車なんてないのであります。従つて全走行キロ程に対する利益のはね返りといふものは、もう問題にならない金高であることは明らかでございます。まず一番重要な問題は、揮発油税の大きな部分を負担する者に道路整備の関係がない、利益がはね返つてこないといふことであり、はね返りの利益の大蔵省の数字なんか、ほとんど問題にならないごく一部分をとつて、さうして全体にこれを及ぼすといふ理論構成になつておるのであります。この受益するからかけてもいいんだといふ先ほどの運輸大臣の意見については、運輸大臣どうですか、考え直されませんか。

○宮澤田務大臣 なるほど現状においては、ただいまの松原さんがおつしやることはごもっともだと思ひます。(松原委員 完成後も「と」呼ぶ)完成をいひますと、今道路が悪いからタクシーその他も外で走れませんかけれども、この小さな日本において道路が完成してしまふれば、これは広く使われていかなければ自動車の役にも立たない。従つて今日のありさまと道路が整備されたときとは、都内における消費者も広くこれを利用するようにだんだん広がつていくといふことは、予想されるところと思ひます。

○松原委員 名答でございまして、驚き入つたわけでありまして、これにはむやみです。十カ年計画が完成されても、舗装パーセンテージといふものは、全国においては知れたものなんです。改良部分パーセンテージは大したものじゃないのです。それが予定通りつぱに完成されて、それがいいです。いわんや日本国中が舗装されてつぱな道路になるなどという

ようなことは、五十年先のことが、百年先のことが知りませんが、それを予想したような議論では問題にならないのであります。大蔵大臣、大蔵省事務当局がこの受益論をやりますけれども、これは全くおかしいのであります。大阪や東京の大都会のハイヤー、タクシーがほとんどガソリン税を負担する。ところが、この整備計画は、大体いなかの道路なんです。これに何の関連があるかといふことが正しいと思ひますが、どうですか。

○池田田務大臣 およそ税の性質といふものは、私はやはり国全体を見ていくべきじゃないかと思ひます。たとへば所得税や法人税は、東京、大阪でほとんど上るのであります。だから東京、大阪で上つた税は、ここにおる人が納めたのだから、北海道や九州では使われないようにしたらいじやないかといふような考え方は、いかがかと思ひます。やはり政府といひましては、東京も北海道も同じ目です。それはどつちを先にやるかという順序はございします。車の多く通るところを先にやつて、だんだん及ぼしていくというのがほんとうだと思ひます。私は政治といふものはさうあるべきだと思ひます。たとへば、これは運輸大臣の領域になります。国鉄でも、ほんとうに利益の上るのは幹線だけでございします。支線はほとんど赤字でございします。支線はほとんど赤字でございします。青森から鹿児島までの幹線は利益が上つておるが、ほかの方は利益が上らないから、鉄道をやめてしまふといふわけにはいけません。国全体を見ていきました場合には、効率的には車の多いところからだんだんやつていかなければならぬが、私は政治をする上において、さういふ考え方はどうかと思ひます。

○松原委員 大蔵大臣の答弁は、その限度において私も賛成です。けれども問題は、そこにあるのではなく、大蔵省当局は、常に道路を整備させればね返るのだから、この負担は甘んじて受けなさいという理論構成をやっておられるわけですか。ところがそれを聞く業者になつてみたら、おれらにちつとも利益を与えぬではないか、何を言つてやがるんだ、こういうことになるのです。一体どつちが正しいかというのをあなたにお聞きしているのです。

○池田国務大臣 道路を直せば、そこを走る自動車については利益が出ることは、大蔵省の言う通りでございます。しかしすでに直つたところを走るものは、あまり利益がないという業者の言うことも、一理ございましょう。これは両方から言えることだと思ひます。しかし、それだからといって、この道路は直つておるのだから、そこを通る自動車にはガソリンを安くしまししょう。それから今度の予算で直したところは急に高くしようというわけには、これは政治としていかぬわけですから、それは今申し上げましたように、国全体として広く見ていかなければならない。

○松原委員 大蔵大臣、言葉の遊戲で上手な答弁をすることはやめられて、実質的な質疑応答にしてみたいのであります。すなわち大蔵省は、納税者に向つて、このガソリン税が正しいのだと言つたために、あるいはもっと意地悪いことを言えば、去年開かれておりました臨時税制調査会をしてガソリン税に賛成せしめるために、しろうとをつかまえて、これだけの利益が上る

のだから、税負担者は甘んじてやつていいのだ、何もこれは苦しいことではないのだ、回り回つてかえつて利益になるのだ、こういう理論構成で税制調査会にも賛成させてきたと思ふのであります。そういう理論は、こゝへ持つてくる理論ではない。もとより所得税やその他の税金と、この目的税たるガソリン税、ことに特殊な税目でありまして、一方は収益から上るのです。一方は原価に加わるのです。こういういろいろの特質があるのですから、一が一律に議論をするわけには参りません。そういう議論をしておつたらだんだん長くなりますが、少くともそういう受益論をもつて税制調査会をしてそういう答申をせしめ、今日なお納税者に向つて納得させようというそのやり方は、まことに間違つておる、それは思ひ違ひだ。大蔵省は、その点では考え直してもらわなければならぬ、こういうことを申しておるのですが、大所高所より大蔵大臣、どうお考えになりますか。

○池田国務大臣 これは、私は大蔵省の言ひ分にも一理あると思ひます。それから業者の方、もうわれわれは、今後これ以上に受益することはないじゃないか、こういうのも個人経済的には言えると思ひます。しかし、これの国を見ましても、私はやはり大蔵省のような考え方で道路の整備をやつておると思ひます。日本のガソリン税が各国に比べてある程度安いの、立ちおくれたためでございます。私の聞くところによりますと、昨年でございますか、アメリカ合衆国でガソリン税の引き上げのときに、道路はガソリン税でやるべきだということ

を国会で決議いたしました。こちらで申します一般会計の負担よりも、ほとんど全部を原則としてガソリン税の引き上げでやる、これは、やはりアメリカでもよく走ります道路と、いなかの走らない道路とは違うわけでございます。ただ関連的に、やはり税金でやる場合におきましては、ことに道路のやうなものにつきましては、私は国全般を考へてやらなければいかぬ、今後受益を加へるところはガソリン税を上げない、加へるところは上げるという考え方はいかなるものかと思ひます。

○松原委員 どうも大蔵大臣は、もの本質をはかる話の方に持つていつて、はぐらかされるような感じがするのであります。たとえば、それならアメリカのガソリン使用者というものはどんな者かと聞いてみたら、ほとんど自家用車でしょう、それが多いでしょう。国民全体がほとんど自動車を走らせておるでしょう。従つて、ガソリン税でやるというものは、何も一部の負担ではなくして、アメリカ国民全体の負担なんです。日本ではそうではないのです。ことに今日の実情においては、業者がその負担の苦しさの大部分を負わなければならないというやうな実情にあるのであつて、こういう点は、一律に比較することはできない。さらにまた東京なんかでは、先に道路が整備されておる、おれらはもうこれ以上は利益を受けるところはないんだから、だからよう払わぬ、こういうやうなことはどうもおかしいというやうな議論でありましたけれども、東京の道路の整備は、単に自動車のためにしたのではないのです。自動車が行きま

すから、とめるわけにいきません、だから走りましょ、ほつといつたら、歩いてゐる人から店から泥だらけになつてしまふじゃないですか。従つて、居住者にも歩行者にも利益を与えるために、かつまた世界の第一流の大都市として、これは一般的に見て舗装しなればならないというところで舗装したのであつて、自動車業者に利益を与へるためにやつたものでも何でもありません。逆に私から言えば、この議論を日本全体に及ぼすのが当りまえだといふのです。これはお考え願ひたいのであります。しかし、どうもそういう点についての大蔵大臣の御答弁は、だいたい本質をはぐらかしておられるように思ひます。でありますけれども、私の質疑をお聞きになつて、なるほどそれはどうも松原の言う方が正しいなと多分思ひだろつと思つたから、この点についてはもうこれ以上申しません。

次に、今までの問題はどうかであつても、もし自動車の営業ないし自動車の運行をやつておる連中にその負担の余力がある際には、これはいゝゆる租税力の問題でありますから、租税力があればある程度増税してもいいのであります。ところが租税力がなかなかない。それは消費税だから、営業用自動車であれば、一つ荷主あるいは乗客にこれをかけたらいじやないか、従つて運賃値上げはやむを得ない、これは予算委員会で大蔵大臣が御答弁なさつたところでありましたけれども、いかにせん、日本の実情はそうではないのです。たとえばトラックのごときは、もうすでに企業のうちに赤字経営が相当にありまして、年来非常に苦しい営業を続けてきております。この「法人企業統

計年報」を見ますと、三十年代の業績を見ると、バスの収支率が九四・七八です。それからハイヤー、タクシーが九三・六八、トラックが九八・二二、これは平均ですから、平均九八・二二であれば、一〇〇をこしておるところの収支率というものは必ず相当にあるわけでございます。しかも悲しいかな、これは日本の中小企業全体の傾向でありますけれども、過当競争がございまして、そうして中小企業は常に過当競争のために、不要の値下げをやつてみずから苦しんでおる。こういうことは、全中小企業に共通のことでありまして、その点、やはり名目運賃を相当に著しく上げたつて何にもならないのです。ダンピングをやるのです。あるいは自家用と称するものがその間に介在して、どんどん競争していく。これはある程度税金抜きです。法人税抜きですから、これは業です。こういうふうなことをやつて参りますから、大蔵大臣のおつしやるように、そうたやすく運賃値上げというものは実効がない。従つて、それは慎重を期さなければならぬ、こういうことなんです。これは、一方においては非常に望ましいこと

で、このガソリン税によつて運賃値上げになる、その運賃の値上げは国鉄と悪循環していく。こんな平面的な算術計算で、運賃が一三%上がるが、それは製品原価に含んでおる運賃のパーセンテージが少くて、そののさらに一三%だから少いというやうなことは、これは運輸省でもよく説明されますし、大蔵省でも説明されておるやうで

すから、とめるわけにいきません、だから走りましょ、ほつといつたら、歩いてゐる人から店から泥だらけになつてしまふじゃないですか。従つて、居住者にも歩行者にも利益を与えるために、かつまた世界の第一流の大都市として、これは一般的に見て舗装しなればならないというところで舗装したのであつて、自動車業者に利益を与へるためにやつたものでも何でもありません。逆に私から言えば、この議論を日本全体に及ぼすのが当りまえだといふのです。これはお考え願ひたいのであります。しかし、どうもそういう点についての大蔵大臣の御答弁は、だいたい本質をはぐらかしておられるように思ひます。でありますけれども、私の質疑をお聞きになつて、なるほどそれはどうも松原の言う方が正しいなと多分思ひだろつと思つたから、この点についてはもうこれ以上申しません。

るいは二・五とか一・四とかいうこと

しまったのは、こういうことも一つの

業の収益の統計だけの数字をもつて比

したけれども、いずれにしてもそう言

たいと思います。

●池田国務大臣 先ほど申しました、全体の企業と自動車運送企業との収益率の差は、相当出ております。お話しに通り、ガソリン税というものは必要経費に入るものでございませう。これを上げますと、大体二割くらい利益率が下ると思ひます。それにいたしましても、三十年に比べて三十一一年上期の利益率がずっと上つてきておりますから、相当の相対力はついてきつたものと私は考へておるのであります。増税によるための利益の減少、あるいは一時的な赤字というようなことは、これは数多い中でございませうから、個々の業者についてはあるかも知れませんが、今の場合は、道路を早くよくしようというやむにやまれぬ気持と申しまして、それで実はこういふふうにしてお考えを願つておるわけでございませう。当初は一万円というふうなお話もございしましたが、松原さんなんかのようなお話で、だんだん下つてきたような状況であるのであります。それは、新聞その他で、ガソリン税をきめずまで大蔵省の考へ方がだんだん變つてきたことで御了承願へることと思ひます。

●山本委員長 予定の時間をこえておりますから、なるべく結論を早く……。

●松原委員 どうせあとで、事務当局の諸君にはもつとこまかい点を承わりたいと思つておるのであります。もう一、二大蔵大臣に申し上げておきたいことは、この日本のガソリン税が世界各国に比べて低いというのはいささかというところ、私は、別に数字をもつてあとで事務当局にその点はただしてみたいと思つております。それからもう一つは、大蔵当局で、重大な

資料で抜けておる資料があるのです。それは何かといへば、運賃の問題なんです。御承知のように、ガソリン税はコストの中へ入るのです。コストを償ふべきものは運賃でしょう。ところが運賃の比較がないうのです。たとへばロンドン、パリ、ローマ等のハイヤー、タクシーだけについてみましても、これはバスでもトラックでも同じ傾向があるのではありませんか、かりにハイヤー、タクシーだけとつてみまして、パリも同じく一八〇です。これは東京は七十円、八十円と見て、それからローマが二〇〇です。運賃の方で一八〇、二〇〇という約倍の運賃を取つておる。そうしてガソリン税は、イタリアでは二〇〇、この二〇〇は怪しいんです。怪しいけれども、大蔵省の数字をとつても二〇〇、こういふふうなことに大体なつておる。何かそういう数字に——この数字はまだ検討を要しますが、運賃の方は一つも比べぬで、単にガソリン一リットルに對する税金はこれこれだ、小売値はこれこれだ、小売値と税金と二つづらの方法で比べて、だから日本はきつめて安いんだ、こう書いてある。ところがきつめて安いか高いかは、税金の問題ですから、きつめて安いか高いかというところは、ロンドンでガソリンを買つか東京でガソリンを買つか比べるためにやつておる比較じゃないのです。税金をとるための比較なんです。従つて、相対力をはかる一助として、こゝろの数字が出てくる限りは、単にガソリンの小売価格と税金だけ比べるのではなくして、相対力の問題に思ひをいたすならば、必ずそれは運賃の問題

もここへ出してこなければいけません。ところが、そんなものは一向出てきていない。それを出してきたら、今言ふたやうにかなり違ひ結論が出てくる。この間国民所得と運賃の問題で、原さんとそれから有馬さんとの間に質疑応答がありましたけれども、この際、アメリカが十一倍の国民所得なら、ガソリンの価格も十一倍にしたら當りまゝだといふやうな、そんなことにはにわかになりませんといふやうな、インチキな答弁をしてもらへましたけれども、これは、国民所得もやはり相対力に關係するのです。十一倍とは限りませんけれども、これは關係があらう。しかし、それよりもさらに大きな相対力に對して關係があるのは、単位運賃の問題です。こういふふうな点も考へてないんです。従つて、今まで税制調査会から新しい内閣に至るまで、いろいろこの問題については議論があつたと思ひますけれども、その議論の中には、そういう欠けたところもあるといふことを、大蔵大臣は、一つこの際認識しておいていただきたいと思ひます。

●池田国務大臣 一キロリットルのガソリンの値段が、各国幾らであるかといふ比較は、私はその比較をすることはいふと思ひます。ただ運賃が違ふんだ、運賃が違ふという場合におきまして、私は、一キロリットルで幾らという税金の比較は正しいと思ひます。小売値がどうかといふ場合に、日本の業者よりも外国の業者の方が、小売、卸のマージンが多うございませう。それで小売値段は高くなる。それと同じやうに、乗用自動車なんかの運賃の高いのは、ガソリンが高いんじゃない、これは

は向うの税金と運賃手その他の経費でございませう。これが高い。それで運賃が高くなる。これは何でもさういふことから来ておるのでございまして、一応のガソリン税の負担はどうかといふことになりまうと、私は大蔵省の案でいいんじゃないか。それから国民所得に對してガソリン税のどういふ、あるいはガソリン自体が高いか安いという問題は、これは酒なんかに比べましても、酒は日本はフランスやイタリアよりもうんと安くなければならぬ。しかし松原さん御承知の通り、日本の酒は非常に高い。だから、こういふことの議論はなかなかむづかしいのでございまして、私は、今後やはり酒もフランス、イタリアよりも非常に高い、しかも片一方で道路を急速に直していかなければならぬといふときに、ガソリン税がそれに比べて安いときには、一応負担していただかなければならぬ、こゝろの氣持であるのであります。

●松原委員 大蔵大臣、それはやはり人件費も、その他のコストを構成していろいろの費目も、ヨーロッパやアメリカの方が日本より高い。しかしそれだけで、ガソリンの方は關係がないといふわけにはいかない。やはり運賃が高いから、ガソリンがコストとして相当高くとも、運賃の高さにある程度の關係があるから、これは耐えられ。こゝろのやうな相対力に關係してゐるのです。さらに国民所得ですけれども、さういふ運賃を払えるかどうかといふことも、一つの国民所得の問題に關係してくるわけですね。従つて国民所得とこのガソリン税とは全然關係ないといふ、これは言えないわけですね。

いずれにしても、ちよつと池田さんの理解は少し無理だと思ひます。もう一ぺんこの点は考え直して——私の言ふたことの方が正しいですよ。一つ考え直して、善処されるやうに願ひたいと思ひます。

あとこまかい点は、後刻一つ事務当局にお伺ひをしたいと思います。

次に通産大臣に……。

●山本委員長 通産大臣は、今参議院の本会議へ請求があつて参りました。後ほどまた参ると思ひます。

●松原委員 それでは、通産大臣が来られるまで保留して、運輸大臣もおられることでありますから、一応他の質疑者にお譲りしたいと思ひます。

●山本委員長 瀬戸山三男君。

●瀬戸山委員 私は、ごく簡単に政府の所見を承わつておきたいと思ひます。

今までガソリン税の問題については、いろいろ議論があつたわけですが、これは余談でありますけれども、けさのNHKのラジオ放送で、例の今問題になつておりますふろ銭の値上げがいかにどうかといふことで、東京都内の録音放送がありました。その録音放送は、もちろんふろ銭の値上げ反對論が非常に多かつた。それはいろいろありましたが、その最後である婦人が立つて、とにかくふろ銭の値上げは絶対反對だ、俸給を上げてもらひのは絶対賛成だ、こゝろの意見があつて、大笑いで済んだのであります。それとこれは關係のない別のことでありますけれども、世の中には往々にしてさういふ議論が行われてゐる。このガソリン税は、これは税金でありますから、安いのに越したことはありません。

ん。問題は、今ここで最後に御議論になりまして、担税力があるかどうかというところが問題になるかと思いますが、そこは、税金はできるだけ安い方がいいのでありますから、この委員会で検討された意見をよく尊重され、大蔵当局でも御検討をお願いいたします。

そこで、日本の道路はとてつもなく悪い。これは欧米各国、いわゆる先進国に比べますと、まあ世界で一番悪いというところに常軌的になっております。そういうことは、こまかく数字を申し上げなくとも、国会では十分それを認識しているし、また政府もこれを認識されて、私どもの立場からいうと、こ

ととの、いわゆる三十二年の予算でも、決して満足とは申し上げないけれども、しかしながら、よくもまあしみたれた大蔵省が、あそこまでがんばって下さったと、その大英断に対しては敬意を表しております。そこで三十二年の予算も、すでに衆議院を通過いたしました。近く参議院でも衆議院議決の通りに決定されると見られるのであります。先ほど運輸委員会において値上げをしないという決議をしたのに、それを尊重しないのはけしからぬという意見がありましたのと同じように、国会において議決された予算案は、もちろん尊重されるものと思

が、その点について大蔵大臣の見解を承わりたい。

○池田田務大臣 国会において議決を願いました予算案につきましては、全部これによって執行していかなければならぬと思ひます。

○瀬戸山委員 当然なことを私は聞いておいたのであります。そこで、税金

は低いのに越したことはないものであります。先ほど申し上げたように、道路の整備が日本の産業、経済、文化すべての面のガンになっておるから、これを解決しなければならぬというところは国民の世論であります。前の国会でも、政府は道路整備について格段の努力をすべしという参議院の御決議があった。先ほど、ガソリン税は目的税かいかの問題がございましたが、私どもは、先年この案を立てて決議をいたしました責任がございますから申し上げるのでございますけれども、これは決していわれる目的税ではございませ

ん。当時大蔵事務当局においては、相対に御反対がございましたけれども、あえてかような決議をしたのは、道路の整備に努めなければならぬ、しかしながら、国の予算編成において大蔵事務当局は、道路についての御認識が一向ないとは申し上げないけれども、薄いようであるから、この際道路整備計画がございさるにせよ、この計画に合った予算が確保されなければならぬ、そういう意味で揮発油税を一種の目的税に近いようなものにする制度を作ったのであります。しかしながら、このガソリン税の税収だけで日本のおくれた道路整備ができることは全然考えておりません。従ってこれに見合うほどの一般会計の予算を足して、十カ年か五カ年計画を立て、その計画に沿って道路の整備をしなければならぬというものが、当時の法律を制定した趣旨であつて、それが今日までずっと続いてきておるのであります。

ところが、残念ながら一般会計の予算は、だんだん道路整備に回すことが少なくなつた。三十一年度はわずかに四億

円、ことしは、先ほど大蔵大臣が十一倍でありますとおっしゃった通り、約四十億に近いものが昨年に比べて増加された。これはいい傾向であります。その一般会計の歳入が非常に少いというところに、ガソリン税の今度の増徴についての問題があるのです。予算が決定されましたからもうこれ以上申し上げませんが、将来はよくこういう関係をお考えなさらないと、毎年このガソリンの問題が起ってくるのじゃないかと思ひます。

そこで私は、この際一番議論になつておるのは、こういうところだろうと思ひます。先ほど来担税力の問題がございましたが、多くの場合は、そこに基因があるのであります。予算を国会の議決の通り執行すると申されたのは当然であります。われわれは、道路の整備は何もガソリンの税金として取った金でする必要はない、いかなるものでもいいから、国民全体の協力によつて財政をまかなつて、それによつて道路の整備ができればいいという立場であります。幸い運輸大臣、大蔵大臣がおりますので、失礼な話でありますけれども、政府はもう少しさくばらんに物事を突き詰めて御研究なさつて、そうしてなるほどということ

を国民に税金をかけるというところを申し上げるのです。というのは、ここに運輸省の自動車局という名前がおりますから、これは自動車局から出された資料であると思ひます。こまかい数字は長くなりますから省きますが、これによると、大蔵省は三十二年度の予算編成に当つて、ガソリンの消費電

見込みを三百九十万キロリットルとし

てゐる、ところが、運輸省の見込みは四百二十一万キロリットル、そういうふうにして、消費電の見込みについて基礎数字が三十一万キロリットル違つておる、これは常に問題になるのです。ここにいろいろしやる方々でも、あるいは今日議論をされる方々でも、日本の道路整備が必要でないとおっしゃる方は一人もおられない、全部日本の道路整備は、この予算でもおくれ

おるといふ御議論を持っておられる方ばかりであります。ところが、かように基礎数字に大いに食い違いがある。私どもはほかの各委員のひと、あるいは他の委員会の方々とお話をしてみると、道路の整備はしなければならぬ、さきに衆議院において議決された道路予算は確保しなければならぬ、しかし、その確保をするについては、かくかくかよになつておる、こういうことをよく聞くのであります。今申し上げましたように、政府部内から出された資料においても、かように基礎数字が違つておる。もしこれがほんとうであるならば、もう少し税率を下げてもいいじゃないかという議論が当然出てくるはずであります。もし真に担税力があるというならば、この基礎数字を実際に使用される数字にかけ

て、なぞもう少しすみやかに道路整備を伸ばさないかという議論も出てくるのであります。もう一つ、その間において節減とか非課税を引いてこ

こに出されておられますが、大蔵省の計算では、課税引き取り数量というものが差引三百四十一万キロリットル、運輸省の計算では三百五十八万キロリットル、差額が十七万キロリットルということになつてゐる。大蔵省は税金を

取つておいて、どこかすみつこの方に隠しておく、こういうようなことをよくいわれるのであります。例の特別法によりまして、次の次の年度に道路経費として決算額を当然計上しなければなりませんけれども、かようにガソリン税が非常に重いという議論のありま

すときに、もし運輸省の数字がほんとうであれば、さうなことはならぬ方方がいいんじゃないかという議論の起るのとは当然であります。この数字について、運輸省と大蔵省両当局の見解を聞いておきたいと思ひます。

○池田田務大臣 昭和三十一年度におきますガソリンの消費電につきま

しては、本予算編成当時からいろいろ問題があつたのでございします。できるだけ最近の正確な数字によるべきでございします。われわれとしては、主管省であります運輸省とよく打ち合せいたしまして、予算の基礎は三百九十万キロといたしておるのでござい

ます。

○宮澤田務大臣 大蔵省の数字は、予算編成当時において、過去の実績から見て三十二年を予想したのであります。運輸省の数字は、その後の実情をさ

らに検討を加えた三十二年度に対する見込みであります。

○瀬戸山委員 その点は、通産省の資料によつて大蔵省がきめられた。今運輸大臣の御説明によりまして、私が先ほどあげた運輸省の見込みの数字は、それが最も新しい正確な数字だ、こ

ういうふうなお話でございします。そこに大きなガソリン税の税率について問題があると思ひます。委員会において二つの数字が出るということになると、実に判断に苦しむのです。その点

る、またその間に相当月日がたつてお
りますから、そこでざつとばらんに、
これは何も運輸業者とか何かとけんか
する必要も何もないのであります。さ
ら、道路整備は必要である、その必要
な財源を確保したい、しかし使用量が
多くなつて、税率が下つてもそれだけ
の道路整備ができるということになれ
ば、これは三方立つということになる
と思うので、この問題を私はお尋ねし
ておるのであります。先ほど申しまし
たように、今通産大臣からお答えがあ
りました。運輸大臣の方では、課税
対象において少くとも三百五十八万キ
ロリットル、総量において四百二十一
万キロリットルという計算を出されて
おるので、政府内では、ずっと
ガソリン税の問題が長引いておるので
すから、一体使用量はどうか、どのく
らいの課税対象があるか、どのくらい
の税収があるかというところは、予算編
成後には全然御協議なさらないのです
か、運輸大臣はそうおっしゃるのです
か、やっぱり通産大臣が三百九十万キ
ロリットルが一番正確——これは一番
確かなところをやれば、ずっと低く見
積つた方が確かなんですけれども、し
かしそればかりが能じやないのです
が、そういう点についてはいかがです
か。

○水田国務大臣 二十九年度は、二十
八年度よりガソリンの需要量が実績か
ら見て一四〇億リットルという計算にな
つております。今三十一年度ですが、
二六〇億という最初の想像外の需要の伸
びでございます。これは三十一年度の鉄
工業生産指数から見まして、二一％
の伸びというふうになりますので、こ
れに対応して石油の需要量もふえた。

ことは、全体の予算編成の基礎に
なつております数字から考えまして
も、相当規模が大きくなつております
ので、去年と同じような率ということ
は考えられません。生産の伸びも、昨
年の二一％に対して一〇％幾らとい
うのを予想している状態でございます
から、この三百九十万キロリットルと
いう数字が、大体昨年比べて一六％
の伸びになるというふうになります
と、やはりその辺が、需要量の伸びと
してはけっこう多目に見た伸びではな
いでしょうか。それ以上まだたくさん需
要量があるだろうというふうなことで
、外貨予算を組むということもでき
ませんので、いろいろなところから勘
案しまして、その辺の数字が私は一番
適正ではなからうかと考えております
。

○瀬戸山委員 政府内では使用量の見
方が違ふということになると、非常に
問題がござんたかつかつてくるわけなん
です。そうなりますと、大蔵大臣は、
先ほどお答えがございましたが、通産大
臣はこれが一番正確である、こういう
お話でありますから、当初に伺つてお
りますように、予算確保はやはりこの
使用量に対する課税率、今政府が出さ
れておりますような、揮発油税につい
て四千八百円、地方道路税については
千七百円、こういう増徴をしなければ
ならない、こういう見解を今も堅持し
ておられる、これでよろしうござい
ますか。

○水田国務大臣 私どもの考えとして
しては、大体その数字を基礎に課税対
象を決定してもらふのが正しいと思つ
ております。

○瀬戸山委員 くだりようであります
が、課税対象を基礎にするということ
は、先ほど申し上げましたように、国
会において可決された予算を確保する
というところでありますから、そうする
と、予算は今お話しになりました基礎
数字を課税対象に計算して、それにこ
の改正案の税率を出しておるのですか
ら、通産大臣のお考えでは、やはりこ
の税率を下げるわけにいかないという
見解を持っておられるのかどうかとい
うことなんです。

○水田国務大臣 数量の基礎について
は、私どもの見解はそうでございます
が、これに対して幾ら税金をかけるか
かなんとかいうのは、通産行政とは別
の問題でございますので、私の方は基
礎について、これが大体適正であらう
ということをお話し上げますが、そのほ
かは、私の方の政策とは関係がないの
であります。

○瀬戸山委員 私は、非常に理屈がま
しくて申しわけありませんが、今のお答
えにはちよつと承服しかねるのです。
この揮発油税法の改正案ではあります
が、一つの案であります。それから
もう一つ地方道路税法、こういうもの
は、私は閣議で決定されて政府提案と
して出されておるものだと思う。しか
もガソリンについては、もちろん事務
的には、運輸省、あるいは建設省、そ
れから通産省が直接関係のある大
臣であります。基礎数字は出したが、
税率は幾らにするのか、そこは所管が違
う。しかも予算においては、この基礎
数字に今出されております税率をかけ
て予算案を出されて、予算案は可決さ
れておる。それについて、ではその基
礎数字は、こちらの所管だから責任を

持つが、それに税率を幾らかけて、今
の予算の可決された額がどうなるかと
いうことについては所管が違ふとい
う、そういうお答えのように聞いたの
ですが、そういうお答えですか。

○水田国務大臣 税率を幾らにするべき
かというのは、通産政策に直接関係し
ないからということをお話し上げたので
すが、これに対して、今度国会に法案
を出してあるような課税をしたとい
うことについては、もちろん閣議で私
どもも賛成したことですから、この税
金をかけることは適当だろうと考えて
おります。国会へ出す以上は、当然閣
議で賛成しておりますから、これに反
対しているとかなんとかいう問題では
一切ございません。

○瀬戸山委員 運輸大臣はいかがで
ございますか。

○宮澤国務大臣 この政府から提出し
たしましたものは閣議決定を見、私ど
ももちろんその共同の責任を持つて
おります。従つて、この国会において
の御審議は、私どもとしては政府の原
案によつて御審議をお願いいたす。ただ私
どもから出した数字は、その後の情勢
の変化によつて見込みを出したのです
から、これは皆さんの御審議の重要な
御参考にとつて出したのです。

○瀬戸山委員 重要な参考だと思いま
すから、この点をくどいように聞いて
おるのです。そこで、最初に申し上げ
ましたように、これは大蔵大臣である
とか、通産大臣であるとか、あるいは
運輸大臣であるとか、個々にお尋ねす
るのではなくて——政府内では、もち
ろん時日の変化はありますけれども、
かように使用量のふえるということ
が確かでありましたら、予算額を確保

するについては、税率を下げてでも確保
できるのだという議論が出てくるので
すが、その点についてどういふふう
にお考えなさいませうか。さつき申し上
げたように、四月一日から施行しよう
といふのですから、その前に変えて、し
かも予算に計上された金額は確保され
るということでありましたら、その道
が正しいということになるのですが、
運輸大臣は、そこはどうお考えにな
りますか。

○宮澤国務大臣 政府といたしまして
は、提出をした原案について御審議を
願うのでございまして、それに対し
て、ただいま私から変更を加えるとい
うようなことを申し上げるわけには参
りません。

○瀬戸山委員 もうこれで終わります
が、運輸大臣は、今私がたびたび申し
上げた数字については、全責任を持
つて間違いないという御意見ですね、そ
れだけ承わつておきます。

○宮澤国務大臣 これはあくまでも見
込みでありましたから、私どもの見込み
はそう考えております。

○山本委員 先ほど通産大臣が不在
でございまして、松原君の質問が一
つ保留になつておりますから、松原
君の質問を許します。

なおこの際私から申し上げますが、
各大臣は、先ほど申し上げたように、
それぞれ参議院からの要求があれば出
席するという約束でこちらに出席を
願つておりますので、その点も十分お
考えにためていただいて、質疑を願
いたいと思ひます。

○關谷委員 五分か六分で済むので、
ちよつと関連質問をやりたいと思ひま
す。これは、一番初めに通産大臣にお

尋ねるのが適当かと思いますが、私は、いずれ機会をあらためまして、根本的な問題についてもお尋ねを申し上げたいのでありますが、ただいま通産大臣は、三百九十万キロリットルが今までの伸びから判断して、これが適当であらう、その基礎は外貨割当のための基礎である、こういうふうなことを言われたのであります。先般来、私たちはこの基礎数字がいろいろ問題になっておりますので、それについて検討を加えて参つたのでありますが、通産省でやられておられるの伸びは、いわゆる最小自乗法の直線方式によつておられるか、曲線方式によつておられるか、その点をお尋ね申し上げたいのであります。私は、そのような最高の数学というものはわかりませんが、先般工学博士二、三人にこれを問ひ合せました。ところが、十年、十五年の長期にわたるものの場合には、直線方式、いわゆる第一次方式によるのが適当であるけれども、二年、三年というふうな短期のものに対しての見通しをやる場合の方式は、曲線方式であらねばならぬということをお尋ねしたのであります。いずれ、これについてはまた後に参考にする方々を呼んでもらつてもよいのでありますが、それらの人々に計算をさせますと、運輸省当局が言つておられる十七万キロばかりの差があります。この多い方の数字が適当である、こういうふうなことを言つておられるのでありますが、その算定方式はどちらによつておられるのであるか、この点御答弁を願ひたいと思ひます。

○水田国務大臣 私は直線方式をとつて計算したと聞いております。

○關谷委員 その直線方式でやることは、数学的に、短期間の場合において誤まりであるということをはつきりと言われているのであります。これを正しい曲線方式に直すということになりますと、あの運輸省が言つておられる数字がほんとうだといふのであります。しかも運輸省が取り調べますと、その後におきますところの情勢あたりは、曲線方式に合った数字が出てきておられるのが今の状態であると、私たちは聞かされておるのであります。もし、そういうふうなことで、直線方式は誤まつており、曲線方式でなければならぬといふことになった場合に、曲線方式に変更される御意思がどうかどうか承つておきたい。

○水田国務大臣 運輸省がどういふ計算をされたか知りませんが、たまたま昨年は、経済全般の見方が、当初の見込みよりもみな範囲が大きかつたといふようなことでございまして、昨年の見方が、あるいはその方式から計算するとやや合つておつたといふようなことはあるかもしれませんが、従来の伸びの実績をずっと見ますと、直線方式で計算するのが一番実情に合つておられるという結論が出たために、そういうことによつて来年度の想定もするといふふうになつたという経過を私は最初に聞いておりますが、これは私自身計算したわけではございませんので……

○關谷委員 これは、基礎数字になりますので、この基礎によつて将来の議論が分れて参りますから、私ここでお尋ねをいたしておるのであります。ただいま通産大臣が言われまゝのは、昨年の伸びが予想外であつたといふのであります。政府が意識してないときでさえそれだけの伸びがあるのであります。来年度の予算は、経済の拡大をねらつておるのであります。そういうたしなますと、一般の経済というものは、政府のこの計画よりも一つ上回つて財界人は考えますので、来年のこの見通しは、もう一つ政府の見当違ひが出ると思ひます。そういうふうなことになるのであります。おそらく曲線方式の方がほんとうではないか。昨年まででもあれだけ数字が狂つたのであつて、来年はまたもう少し上回つて狂つてくる。そしてガソリンの需要量の見当がもう一つ大きく變つてくるのだ、こういうふうな考えを持てますか。これは氣持でけつこうであります。私たちは、あなたにそれだけまでの計算までせよといふのはありません。大体そういうふうな氣がするといふなら、また氣がするなりに私たちは考えるのであります。

○水田国務大臣 これは非常にむづかしい問題で、過去二、三年來の日本の経済計画というものは、初当の見通しからことごとく狂つております。そのために、来年においても過去のそういう見通しの狂いを検討して、なるだけ狂いのないようにとつて、なるだけ狂いのない見通しを持ち、輸出輸入のいろいろな見通しも立てることになつておりますので、その基礎は、やはり生産がどのくらい伸びるか、生産の伸びというものは輸出の伸びに関係しております。輸出を想定する場合に、海外市況というものをどういふふうに想定するのが正しいかという、結局は海外市況についての認識ということになりますので、ここでもいろいろな問題が出てくるでせう、狂いが出てきましても、一応政府としては統一ある総合的な計画を立てなければならぬ。その中で、ガソリンの需要につきましても、一般工業生産指数の伸びと無関係の、これ一つを切り離した需要の想定をするというわけにはいきませんので、全体の調整をとつた見方をしますと、三百九十万キロリットルぐらいが、全体の計画の伸びとか、ほかの重要物資の需要量の増大と大体つり合つたことになりまして、これ一つを一般関係から切り離して、もっと大きく出るのであるといふことを想定するといふことは、やはり適当じゃなからうと私は考へております。

○關谷委員 私は、この数字がいろいろ通産省、大蔵省、運輸省で違つてくるというののも考え方問題で、そう變つてくるのがほんとうだと思ひます。大蔵省は、主税局長あたりの考へることは、最低限これだけは必ずある、どんなに間違つてもあるといふふうな数量を基礎にした、なおその出てきた数字さえも削りたいといふふうな考へ方でありまして、大蔵省の少ないのは当然とも言へまじやう。運輸省の關係をいましては、業界の負担力等を考へますと、もっと伸びるのだからといつて、実際の面について現実に立脚して考へても、これも私は当然だと思ひます。しかし、通産省の考へ方というものは、私は通産行政にはしるうとでありまして、わかりませんが、外貨の見通しというものを考へる場合には、大蔵省の考へ方である、なるべく少いことを基礎にして考へるのか、これだけは相当伸びるだらうからといふので、余裕を持つて決定するの

か、その点、一つお知らせを願ひたい。

○水田国務大臣 産業の基礎になる重要な資料に關する外貨予算というものは、なるだけ余力を持たせるようにする、そして国内における値上りというものをなくしよう、外貨を、なるだけ、抑制して需給の逼迫による値上げはさせたくないといふ考へから、いろいろの基礎を作つておりますので、このガソリンの需要についても、需給の逼迫によつてガソリンの値は上げないといふ立場で、私どもはやつておりますから、通産省の見方というものは、低めじゃなくて、むしろ少し余裕を持たせるといふ考への方に計算の基礎を置いてあるといふことであります。

○關谷委員 そう言われておられるのは、なるほど言葉ではそういうかも知れませんが、そうすると、追加の外貨割当等は一切やらないといふふうな方針をとつてやつておられるわけですか。どうも私たち考へますと、大蔵省といふものは、税を取る基礎になる数字は小さく小さく見たがるものであります。通産省が大きく見たものと、大蔵省の小さく見たものとが同じになるといふふうな、その数字で統一ができるというふうなことが私はおかしな氣がするのですが、その点、不思議に考へません。また追加の割当というものは絶対やらないのだという固い信念のもとに当初の外貨の割当というものはしてありますかどうか。その点、従来の実績と、これからの方針と、両方承つておきたいと思ひます。

○水田国務大臣 過去の話をしますと、昭和二十八年前後は、なるだけ外貨を蓄積するといふ方針をとつて、輸入を抑えるという方向をとりました

が、それ以後は、日本の経済拡大がこ
ういう状態になってきて、需給の逼迫
という問題が出てきましたので、なる
だけ抑制しない、必要な原材料は入
れるという方針に変わっております。
なるだけ余剰をつけるような外貨予算
を組んでおりましたが、しかしさつき
話ししましたように、その見込みが、こ
れで当初いけるだろうと思つたのが、
実際には経済拡大の幅が非常に大き
かったために、あとから追加輸入とか
緊急輸入というのをやうて事態に対
処している、こういう状態になってお
りますので、今後といえども、見込み
違いであるとか、あるいは需給逼迫が
起つたというふうなときには、当初の予
定を変更して、緊急輸入なり追加割当
というものをやるつもりであります。
当初としては、これくらいで相当余剰
があるのじゃないかという見込みを私
どもの方は立てておる、こういうこと
でございます。

○開谷委員 そういたしますと、今通
産大臣のお話しによりますと、この三
百九十万キロリッターというものは、
余剰のあるものと見ておられるという
ふうに解釈ができますが、大蔵省は、
その余剰があるものを基礎にして税金
を取るというふうな例が今までありま
すか。あなたの気持を聞いたら、いや
それでやっておりますと云うことは間
違ひないのですか……。

○原政府委員 輸入見込み一般に確定
に見るといふ態度は、常に持つており
ますが、今回の場合、お聞きの通り
主管省であります通産省の見込みまし
た数字を基礎にしております。従来も
そうでございます。そこで、内訳を申
しますれば、おっしゃる通りに、この

案を固めます経緯においては、だいた
固めたいというので、もう少し下の数字
を見た段階もあるのですが、相
当の増税をさしていただかなければ
ならぬというふうなことから、この見
込みがただいま出ております三百九十
万という主管省の数字に最後に落ちつ
いたというところであります。これは
私どもとして、主管省の見込みがそう
でありますれば、その見込みが適正な
見込みであるというふうに考えてもろ
もろの案をお願いいたしておるつもり
でございます。

○開谷委員 私は、この基礎数字のこ
とで、ここでこれ以上争おうとは思
いませんが、私たちが調査をいたしまし
た、いろいろな方面から出た資料によ
りますと、三百九十万に比べて四百
二十万というふうな数字が出てく
る。そして実際にやってみれば、そ
の方がほんとうにやらないかというふう
に私たちは考えておるのであります。
これにつきましては、なお私たち一そ
うの検討を加えまして、あらためてま
た御質問を申し上げますので、またそ
のときに、私たちは数字をあなた方に
提示いたしまして、それについて一応
検討していただきたいと思いますので、
ここでは一応これだけで、保留し
ておきます。

○山本委員 松原喜之次君。
○松原委員 数字の問題が相当問題に
なっておりますし、またこれは税率を
きめる重要な要素にもなりますので、
私も数字について少々伺ひたいと思
います。この三百九十万キロリッ
ターというものが出てきたのは、おそ
らく輸入原油の数量に対して一定の得
率をかけて、精油の精製量を計算いた

しまして、そうしてさらに輸送あるい
は貯蔵中の欠減率をかけてこういう数
字ができたと思うのですが、そうであ
るならば、その際に利用されたところ
の得率と、それから欠減率をお聞かせ
願いたいのであります。

○水田国務大臣 詳しい計算がもし御
必要でしたら、局長から説明させま
しょうか。

○松原委員 どうぞ。

○森(警)政府委員 ただいま得率のお
話が出ましたが、揮発油の需要量をき
める場合には、得率がどうであるかと
いうことは、直接には関係がないわけ
であります。原油の必要量を算出す
る場合、揮発油の必要量を基礎としま
して、それを得率で割りまして、所要
の原油輸入量が出てくるわけでありま
す。従いまして、現在ここで問題に
なっております揮発油の需要量が幾
らであるかということ、得率を幾ら
と見たかということとは、一応関係の
ない問題であります。大体それで幾
ら原油を輸入すべきかという数字を出
す場合に、初めて得率が働く、そういう
ことになります。あるいは輸送上の欠
減等の問題も出てくるわけでありま
す。それで得率は、大体来年度の原油
の要輸入量を出す場合に幾らものを使
ったかということ、正確にちよつ
と私記憶しておりますが、大体従来の
傾向によりますと、二五％ないし
二六％というところで進んで参つて
いると思います。それから欠減の方
は、これは現実の調査の仕方が非常に
むずかしいございまして、生産者の
側から消費者の側へ行くまでにいろ
んな販売経路がありますために、正
確な調査が実はほとんど不可能な状態

であります。それで、ただまあ欠減が
三％ということをお私たちは言っており
ますが、これは、過去において石油の
配給が公団が全体の石油製品の配給を
やっておった、そのころの実績の数字
をとって三％ということにいたしてお
るのでございます。

○松原委員 その得率とかあるいは欠
減率というものは、課税の基礎となつ
ておる三百九十万キロリットルとは一
応無関係であるような御答弁でありま
すけれども、こういう点で関係してく
るのです。すなわち三百九十万キロ
リットルのガソリンが需要される、
従つてこれを供給せねばいかぬ、これ
を精製するのに幾らの原油が必要、
従つてそれだけの為替を割り当てる、
こういうことになることはわかつてお
るわけでありますけれども、さてそ
れだけの原油を輸入して精製した結果
がどうなるかといへば、これは欠減率
ないし得率によって実際に出てくるガ
ソリン量というものがきまってくる、
その量の計算の数字を左右するもので
あります。その計算が左右されれば、
今度はこの租税収入も従つて変わつて
くる、こういう点で、密接不離の関係があ
るからお伺ひしておるのであります。そ
こで、今鉱山局長は、二五ないし二六％
と云うておられますが、三百九十万キロ
リットルの基礎となつておりますその
得率は二六％であり、それから欠減
率が三％と云うておられますけれども、
三・七％であるといわれれば承知
をいたしておるのであります。そこで、
先ほど言つたような税収との関係にお
いて、非常に関係して参るこの二つの
数字であります。まず第一番に欠
減率は、何か販売業者の実績によつて

調べたという鉱山局長の答弁でありま
すけれども、われわれの知つておる範
囲内においては、業者は実績によつて
これを調べた覚えはないと言っており
ます。そしてわれわれが常識的に考え
ても、あるいは業者がもうほとんど周
知の事実として知つておるという点か
ら申しましたも、欠減率の三・七％な
どというものはとんでもないことであ
りまして、これはおそらく二％を相当
切るといふのがほんとうの欠減率であ
ります。また得率にいたしましては、
二十九年は二六・六％、三十年は
二八・二六％、三十一年に至つて二五・
五％、こういうふうな傾向を示してお
るのであります。ところが需要が大き
くなりますると、この得率はふくれ
て、冬季では三〇％をこすというのが
通例であります。従つて三十一年には
特殊事情があつたはずで、その特殊
事情を除きますと、この得率はまた二
七とか八とか、事によれば二九とか、
そういう数字を持つていて、それで
もつてガソリン量が出てくるという
ことが正しいのではないか。それを逆に
言えば、輸入量を減らせという議論に
もなるし、またそれは、大蔵省の税収算
定の基礎は、もつと大きいじゃない
かという議論にも——これは両刃の剣
の議論でありますけれども、いさしくも
主管省である通産省としては、この点は
結果がいずれにならましようとも、正
しい数字を基礎とするということが、
私はやはりとりとべき態度であると思
うのであります。従つて、この点につ
いて水田通産大臣は、もつとくろくうと筋
の意見も聞いて、一つ今後は正する意
思がありますかどうか、この際明らか
にしておいていただきたいのでありま
す。

してあなたが御努力下さるということ
が、業界何百万の人たちの非常に喜ぶ
ところでありますから、一つこの際再
検討していただきたいと思ひます。御
答弁をお願いします。

○水田国務大臣 仰せの通り努力した
いと存じます。

○濱野委員 関連して、通産大臣にお
願ひいたしますが、先ほど課税対象に
なる石油の量の御議論が盛んにありま
した。そこで、全く善意に立つてこの問
題を解決しなければならぬ。この課
税対象になる数字がもし間違つておっ
たとすれば、これは業者を死滅に追い
込むことにもなります。税ですから、
問題は、課税対象の数字計算を誤まつ
て苛斂誅求をし、必要以上の金を取り
上げたというようなことでは、これは
政府もその趣旨には合ふまいと考えま
すので、鉱山局長もいらつしやいます
けれども、役所に歸りまして、数字の
検討を一つお願いしたい。といひます
のは、私も、本年の二月初旬から
この課税対象になるべき実態を把握す
るためにいろいろ研究しておつたわけ
であります。名前は申し上げませんけ
れども、実は通産省の相当の責任者を
招致して、そして三十一年度の計数並
びに三十二年度に原油を幾ら輸入する
か、この問題については的確なる数字
を持つてゐるわけでありませう。そして
わが国の原油生産も合せて見ますと、
大蔵省の出した数字とわれわれが役所
その他から集めた数字を検討してみ
て、相当大きな開きがあるわけなん
です。ですから、結論として抽象的に申
しますと、こういうことになりませう。
これだけの税率をかけなくてもよろし
いのだ、道路を改修し修築すること

は、だれも賛成なんでありませう。予算
が通過した後の財源を得るために、こ
の税率をかけなくても所要経費は当然
に獲得できるんだという数字を、私ど
もはあなたの方の役所から得ておる。
これは決して暴露するわけじゃありま
せんよ。これは、閣議やその他大臣の
面子ということではなしに、いやしく
も国民に税金を払わせることでありま
すから、平らかなる気持ちで、もう一度
輸入原油の見込み、わが国の生産原油
の見込み等御研究下さいまして、さ
らにはつきりした数字をお示し下され
ば、こうした問題は長く議論しないで
も済むのではないかと。もちろんこの数
字は、お宅の方で検討すればわかるの
です。直線方程式、あるいは曲線方程
式というものもありませうけれども、こ
の数字ははつきりしておるのでありま
すから、どうぞ省に歸りまして、この
数字を親切に再検討されんことを希望
いたします。

○山本委員長 それでは午前中の質疑
はこの程度にとどめます。

なおこの際政府側に私から要望いた
しますが、御承知の通り重要な連合審
査でありますので、従つて審議をス
ムーズにやる関係上、大臣以下政府関
係者の御出席を強く要望いたします。
午後二時十分より再開いたします。
午後一時二十五分休憩

午後三時十二分開議
○山本委員長 それでは、休憩前に引
き続いて会議を開きます。

この際私から申し上げますが、大
蔵、通産、運輸の各大臣は、ただいま
参議院の予算委員会に出席をいたして

おりますので、はなはだ恐縮でありま
すが、この大臣の出席は当然の間見込
みがないと思つております。従つて、
その旨御了承の上で質疑を続けたい
だきたいと思ひます。

それでは、午前中に引き続き質疑を
続行いたします。井岡大治君。

○井岡委員 委員長の方から、大蔵、
通産並びに運輸大臣は、参議院の予算
委員会に御出席をなさつておる、そこ
で当分の間どうもその出席がないよう
で、その上で、こういうことでは
が、私は大蔵大臣と運輸大臣に主とし
てお尋ねをし、なお通産大臣に、さい
ぜんの御答弁の中で、われわれ若干丁
解しがたいものがございませうから、お
尋ねをしたいと、こういうふうに考え
ておるわけですが、従つて、それを考慮
して質問をしるかと申されても、現実
に質問のしようがないわけなんです。
この点、こちらの方から十分考慮を
していただかなければ、私の方は質問を
続けていくわけには参らないわけ
です。

○山本委員長 私からさらにお願ひを
申し上げますが、今のお説はご
もつともでありますので、直ちに事務
局を通じて、予算委員会の都合等をさ
らに検討してもらひ、本委員会に出席
できるように請求をいたすつもりで
す。従つて、請求の結果、どのような
返事がくるかわかりませうけれども、
一応大臣以外の事項について、それぞ
れ政府側に御質疑を続行していただ
きたいと思ひます。

○井岡委員 大臣以外の問題というこ
とでございませうが、今度のガソリン税
の値上げの問題で、臨時就労費、ある
いは特別失業対策費、あるいは道路公団

に対する補助金、こういうようなもの
が主として行われている。しかも、こ
の費用が百二十九億、増額分が百二十
八億、こういうことになつてゐるので
す。従つて、この問題を大臣以外の人
に聞けと言つても、これは私聞けわけ
には参らない。ですから、特に委員長
の方で御配慮をお願いしたいと思います。
〔休憩々々と呼ぶ者あり〕

○山本委員長 井岡君にお尋ねしま
すが、建設大臣に質問はありませんか。

○井岡委員 ありません。

○山本委員長 政府側の顔ぶれをごら
ん下すつても、大蔵政務次官、通産政
務次官、運輸政務次官、三君の御出席
はあるわけですが、そこで場合によれ
ば、政務次官に対して責任を持つても
らうことにして、御質疑願ひません
か。

○井岡委員 私は、こういうところで
運輸委員会にあつた問題を持ち出し
て、再び運輸政務次官の責任を追及し
ようとはいたしておりません。考えも
持つておりません。しかしこの問題を
めぐつて、過日運輸委員会が政務次官
とのやりとりがあつて、われわれとし
ては、政務次官の御答弁の中にかなり
遺憾な点を認めて、今後改めてもら
うようにしていただいたような次第であ
ります。従つて、これは委員長の御配
慮をございませうが、この点は私はお断
わりをいたしたい。

○山本委員長 速記やめて下さい。
〔速記中止〕

○山本委員長 では速記を始めて下さ
い。

それでは委員長から申し上げます
が、先ほど井岡君の発言を許したわけ
でありませうけれども、お聞きの通り

に、井岡君は基本的な問題で特に大蔵
大臣の出席を要求しておられ、大蔵大
臣は、御承知の通りに、本日参議院の
予算委員会では七人の質問に対しての答
弁に当られることになつておるわけ
です。そこで、さらに参議院側と折衝
いたしましたところ、今のところまだこ
ちらに出席することの見通しは困難
だ、こういう事態でございませうので、
この際井岡君の質問を後ほどに回しま
して、大臣以外の諸君に質疑をせられ
る永山君に順序を御交代願ひたいと存
じます。その点御了承いただきます。

なお永山君の質問の間に、さらに参議院
側と折衝いたしましたので、できる限りの
善処をするつもりでございませうので、
御了承いただきたいと思ひます。永山
忠則君。

○永山委員 大蔵大臣並びに運輸大
臣、通産大臣、労働大臣がおられな
ければ非常に遺憾に思つてございま
すが、議事運営に協力する意味で質
問させていただきますので、各大臣へ
は、責任を持たつて各省の責任者から十
分その意をお伝えをいただき、なお必
要なものは大臣の答弁をいただくよう
に、留保をいたすという行き方で質問
させていただきますと存じます。

建設関係の責任者は……

○山本委員長 道路局長が来ておりま
す。

○永山委員 大蔵関係の責任者はど
なたか……

○山本委員長 主税局長が来ておりま
す。

○永山委員 政務次官でも……でもと
いうことは悪いですが……

○山本委員長 政務次官はただいま請
求しております。すぐ来ると存じま
す。

○永山委員 同時に労働関係の政務次官も、大臣が差しつかえれば……労働基準法の問題でございませうから……

大抵神武天皇以来の景気だといわれるのに、神武天皇以来の大増税を、一番経済的な弱い地位にある中小企業者に属してある陸運自動車輸送業者にしわ寄せをするという点に対して、国民が非常に当局のやり方に対して、その真意が那边にあるか全く遺憾に思うと同時に、業界一千万人の関係者が非常なる反響を続けておるのでございませうからして、ただこれは予算が通過したから、あるいは道路をよくするためであるというより、単なる答弁では許されぬものがあると思うのでございませう。

まず第一に、政府は本年度は一千億円の増収をさらに上回って、先般の当委員会への説明では、一千一百億円以上になるだろうといわれておるのであります。国民は、さらにその増収は多くあるだろうと考えておるのであります。また三十二年度は、実に二千億円の増収であると政府はいつておるのでございませうが、その予算規模は、国民総所得が去年は一割二分も成長率を見ているにもかかわらず、予算面では七・五に押えているのでございませうから、二千億円の増収は、より以上増収されるだろうことを国民は考えているのでございませう。さらにまた一千億円の減税を主張いたし、これが近く具体化して、四月一日から行われようとしておるのであります。加うるにベース・アップもやるということになっておるのであります。このベース・アップの関係で、国家公務員、地方公務員、その他特別会計の関係、あるいは組織労働者等、これにより実に一千億円以上の引き上げがあるのであります。こういう時代に、陸運交通関係に對しまして、政府出資並びに政府資金が非常に少なくて、そうして鉄道運賃の値上りを余儀なくせしめ、ガソリン税の値上りを余儀なくさせるというような矛盾したる政策が行われていることを、国民は非常に遺憾に思っておるのでございませうが、元来政府は、それだけの減税と、さらに増収分を財政投融資等に回すというので、電源開発並びに鉄鋼、あるいは貿易産業、あるいは住宅等に相当の政府出資をなしているものでございませうけれども、この陸運交通関係への政府投資あるいは出資が非常に少い。少くして、そうして税の引き上げへ持つていく、あるいは鉄道運賃の引き上げへ持つていくというようにいわれているのでございませうが、この陸運交通方面への投資関係が、果して政府投資は妥当なものであるとお考えになっているかどうかをお聞きしたいのでございませう。

○足立政府委員 永山委員の御質問にお答えいたします。道路整備の緊急性にかんがみまして、いわゆる一般会計からの支出があまりに少いというおしかりにつきましては、けさほど来各委員からの御質問がありまして、大臣からもお答えを申し上げている通りでございませう。私どもも、決して十分な予算を組んであるというふうには考えておりませんが、諸般の情勢から、御承知の通り四十数億の予算を組んだわけではございまして、これで事足りることは決して考えておりませんけれども、従来と比較いたしますれば、政府として

も相当思い切った予算を組んだという結果になろうかと思ひます。御意見のある点は十分拝聴いたしまして、今後道路整備の緊急性を忘れないように、予算編成におきましても善処したいと考えております。

○永山委員 陸路産業の打開というところが、政府の大きな施策でありまして、拡大均衡財政確立の上に最も必要な点でございまして、その一番大きな問題は、何と云っても輸送の陸路打開でございませうが、これに対する政府の出資並びに政府資金の投資がきわめて少いという結果が、鉄道運賃の値上げ等によりまして非常に国民に不安を与え、さらに連鎖反応的に物価高へ拍車をかけるという結果に至らうといいたしておるのでございまして、すでにふろ屋しかりであります。あるいは電気料金の三割頭打ちの問題も、そのワケをはずさねばならぬ、あるいは水道、ガスというような各種の問題に火をつけておることは残念でございませう。これらの点に対しては、別の機会に、大臣の方へよくお話しをいたしてくださいませう。本日は、このガソリン税の値上げによりまして——自動車輸送方面に対する政府の出資がきわめて少い、そのことが極端な値上りを来たしまして、そうしてさらにこれが物価騰貴への拍車をかける一つの大きな要因とならうとしておることを強く私は警戒しながら、当局の反省を求めたいと思ひのであります。

元来政府は、道路整備に對しまして、揮発油税と国家の一般会計の支出とをどういふ比率に持つていけば適正なる比率であると考えておるかという点をお伺いいたすのであります。私は、いわゆる陸路の陸運輸送に對する国家投資はどのくらいであらねばならぬかという根本論を突きたいのであります。それが、それは別といたしまして、しばらくして、道路整備の關係に對して、揮発油税と一般会計とはどういふ率で持つていくことが一番妥当な率であるか、この点についてお考えを聞きたいのでございませう。

○足立政府委員 問題は、ガソリン税を道路整備の目的税にしたということに於けるのではないかとおもうのであります。が、もちろん、これを目的税にしたときの国会の御意思は、従来の一般会計からの道路整備の費用がきわめて少い、この道路整備の緊急性にかんがみてもあまりにも経費が少いので、これを補うためにガソリン税を目的税にいたしました。大幅な整備をいたしたいというお気持ちであることは申すまでもございませう。そこで、目的税になったからガソリン税によつて道路を整備すればいいんだ、一般会計からはめんどろを見なくてもいいのだというふうには、私も絶対に考えておりません。これは、道路整備の計画によるものの必要性に基いて予算を計上しなければならぬのでございまして、ガソリン税でまかない切れなものは、一般会計からこれを補給して、十分道路整備ができるようにしなければ、御説の通り現在の輸送陸路を解決することはできないというふうには考えております。しかしながら、一般会計からの繰り入れの問題につきましては、申すまでもなく、一般会計の財政上の都合ということにも左右されるわけではございまして、本年度の四十四億があまりに少いと御非難になります点につきましては、お気持はよくわかるのでございまして、先ほど申し上げました通り、今後につきましては、この道路整備の緊急性にかんがみまして、私どもも御意見のあるところを十分尊重していきたいと考えておる次第でございませう。従いまして、どういふ案であるべきかというところにつきましては、これは一定の法則というより、できるのではないと思ひのでありまして、できるだけ全体の計画がうまくいくように、予算を全体としてうまく組むというところに相なるのではないかと考えております。

○永山委員 大よそ揮発油税に比例しまして、一般国家財政をどのくらいな率に持つていくかというより基本的な方針を当局はやはりおきめをいたしたことが、必要ではないかと考えるのであります。現在の一期に達しない程度では、一般会計よりの繰り入れは非常に少いんだ、将来はこれに對して国家財政の許す範囲、道路整備の緊急性を勘案して十分考慮するといふお考えも、一応は考えられるのでございませうけれども、あまりにも一般会計よりの繰り入れが少いという結果は、極端な増税へ持つていき、さらに税の均衡を非常に失する。政府は、今日減税、さらに税の均衡といふことを二つの大看板として押し出されておるにかかわらず、それに逆行しまして、増税、しかも不均衡という政府としては一番戒めねばならぬこの大きな重圧を自動車輸送業者へ加えておるところに、国民が当局の態度に非常に割り切れないものがあり、国民的反響を受けておるのであると思ひのであります。ちなみに道路整備五カ年計画の際の昭

和二十九年五月二十日の閣議決定の点は、よく御存じでございますし、しばしば論ぜられておりますから詳細は申し上げませんけれども、揮発油税で充てるべきものが五四%、一般国費が四六%でいこうということが閣議で決定されたのでございます。われわれは、そういう比率ははつきり申し上げることはできませんけれども、少くとも揮発油税と同額以上のものが一般国費から支出されまして、最も緊急を要する道路整備に充当されるべきではないかというところは、この閣議決定の事項から見まして、大よそ妥当な率ではないかと考えるのでございますけれども、自來その閣議決定事項は全くじゅうりんとされて、昭和二十九年におきましては、国費の比率はわずかに八・二%となりまして、昭和三十年は二・五%、さらに昭和三十一年度は一・二%、昭和三十一年度の数字でこれを申し上げますれば、揮発油税の税収は三百四十三億二千百万円に對しまして、国費はわずか四億六百万円というふうな状態に比率を転落させてきておるのでございます。その結果、ついに道路の五カ年計画は、昭和三十一年度で計画の四四%しか実行できないという事態に立ち至っておるのでございます。このことは、まさに政府の公約の違反であり、さらに政府当局が閣議で決定し、しかも議院に報告をなし、議會とともに相議してやったことを全然はおかむりして無視するという結果になっておるのでございますが、これに對しての当局のお考えはいかがでございますか。

○原政府委員 数字的なことでございますから、私から申し上げさせていただきます。だいたいまの道路整備五カ年計画の数字をおあげになつての御議論でございますが、なるほど二千六百億という中で、揮発油税の分は、私どもの数字でたしか千五百億程度。ところがその残りは全部一般財源から出すということにはなっておりません。で、地方の負担がたしか八百億近くあつたと思ひます。二千六百億から八百億を差し引きまして、千八百億くらいが国の財源で出す分ということになつておつた。そのうちガソリン税が千五百億、差引一般財源によるものが三百億前後であつたかと思ひます。もつとも、これは正式に数字までびつちと切つたものではございませんが、わづかきめ切つたものではございません。それが、そういう状況でございます。それにしまして、一般財源からの振り向け額が少いというお話は、たびたび伺ひます。私も、ごもつとも、なとお話と思つてできるだけ努力をいたしてゐるのであります。その間十九年度は、御記憶の一兆予算で非常にきつめた時期でございました。その後においても、一兆ベースというものがなお続くようなことに相なつておりまして、結局いろいろな財政需要がたぐさんあり、道路の方は、幸いにガソリン税が非常に伸びておるといふようなことから、ほほその額でござんせん。願うということでも心ならずもやつて参つた。今般は、先ほども政務次官から申し上げましたように、わずかではあります。四十四億という数字に一般財源分をふやした。今後大蔵省として、できるだけ御趣旨の点をくんでやつて参りたいと思つておりますが、スタートの計画、それからその後の経緯に私どもの気持をあわせて申し上げます。次第でございます。

○永山委員 これらの数字に對していろいろ言を左右にされましても、道路整備五カ年計画は、道路整備費の財源等に関する臨時措置法、昭和二十八年法律第七十三号第二條第一項に規定する道路整備五カ年計画の通りとするのでございまして、この数字の点は第二といひまして、五百四億の一割に足らない四十四億ではきつめて不均衡で、あとは重税へ持つていかれることになつておるのであります。一兆円予算の際には、政府は苦しいからといふので、國費からの道路財源繰り入れを押えたのですが、実は業界は、一兆円の緊縮財政のときに破産をいたしておるのであります。全國の不渡り手形の一番多いのは、自動車輸送業者でありまして、続々と破産状態になつておりまして、國民の方からはこれをどこまでも取り上げていく、そうして財政が苦しいときに一般会計から出さないというふうな、血も涙もない政治をあえて断行し、しかも自衛することなくして本年のような大減税をなし、さらに陸路産業に一大投資をいたそう、ベース・アップもいたそうとし、神武天皇以来の大景氣と称しておるのに、ここにわずかに一割足らずの國費しか出さず、輸送の陸路打開という美名のもとに、業者に増税の重圧をかけて、税の均衡を失つておるから、不満が爆発をいたしておるのであります。元來ガソリン税を取りながら、それを道路に使用しないといふことから、ガソリン税は道路整備に當るといふ目的で、道路整備費の財源等に関する臨時措置法ができたのでありまして、揮発油税だけで道路を整備するといふ考え方で

法が立案されておるのではないのでございまして。少くとも揮発油税の半分以上のものを國費で負担せなければ、税の均衡という政府の大きな目的に逆行するもので、當局の反省を求めたために御質問申し上げるのであります。が、道路を整備することによる一番の受益者はだれであるか、そうして自動車輸送業者の受益はどの程度とお考えになつておるか、この研究なり計數をお出しになつておりますか、お聞きしたいのであります。

○足立政府委員 御質問の第一点は、今回のような大幅な減税をする際に、なぜガソリン税を引き上げるか、ガソリン税の引き上げは、経営上非常に大きな影響を受ける業者の強い不満のあるところであるといふ意味のことでございます。今般の大幅な減税は、申すまでもなく、三十一年度における經濟の拡大、好況と同様のことが三十二年度におきましても相当程度予想され、約二十億近い自然増収が見込まれますので、その半分は積極政策、半分は減税という大きな方針を立ててやつて参つたのでございますが、かような自然増収があるから、すべて減税でいくんたといふことではないのでございまして、財政が少し楽になつたから、すべてが案にいくといふわけのものでは断じてございせん。これは、ただいま御指摘のありました通り、一兆円予算のいわゆるデフレ予算を組みました当時のことをいへば、確かに全般としては案になつてゐると思ひますけれども、永山委員も御承知の通り、政府でこの予算をまとめ上げる際には、それぞれ需要が多いので、これを生み出すには非常な苦しみをして、よりや

く一兆一千三百七十四億というものを組んだのでございまして。従ひまして、この間において、税のあり方から見て調整すべきものはやはり思い切つて調整すべきであるといふので、単にガソリン税だけの引き上げではございせん。たゞえば印紙税とか、あるいは租税特別措置法における価格変動準備金のごとき、相当大幅な増税も内容に含まれておるのであります。租税特別措置法におきましては、御承知の通り二百三十五億の増税を見込んでおるような次第でございまして、やはり税のあり方から調整し得るものはできるだけ調整して合理化をはかり、なお減税すべきものは減税したいといふのでやつたのでございまして、こういう減税をするといふやさきに、ガソリン税だけを目のかたきにして、しかもこれにすべてをおつかせようといふ考え方はすべてこれにやらせようといふ考え方でやつたのじゃないかという御質問でございまして、政府としてはさうな考え方はございせん。

なお今回のガソリン税引き上げに關して、これが一般運送関係にどのような影響を及ぼすか、また研究したか、受益者はだれかといふ御質問であります。これは、実はけさほど來特に松原委員の御質問に對して、大蔵大臣が申した通りでございまして、数字的な根拠等御必要でありますれば、主税局長から数字的にお答えをさせたいと存じます。

○永山委員 私は、租税特別措置法等の關係については、担税力のあるものがむしろ不当に安かつた、中小企業者は四〇%ないし五十万円以下三五%の法人税を受けながら、一般金融資本及

び大産業だけが租税特別措置法で平均的には二二%くらいしか税金を納めていないというような不均衡は正の線から見て、まだ足りないくらいに思っておりますのでございまして、このガソリン税に重税を加える点は、それとは別の非常に誤った施策であるというように考へておるのでございまして。その一般問題は別として、受益者は国家だ、これによって国家が、産業が興隆するのでございまして、拡大生産への隘路打開のために輸送関係に力を入れるべきは国家であつて、ほとんど自動車業者が受益者であるから、これにすべて道路整備の費用は負担すべきであるという考へ方が、税の不均衡は正の意味から国民の反響を買つておると思つてございまして、私はここにどれだけ利益が自動車業者者に還元するかどうかというその事を、政府に聞きたいのでございまして。

おそれる政府は、そういうような計算はいたしておらぬのでありまして、これをまず一般論の方の受益関係から申し上げますが、これに対する基本的な調査というものはないのであります。政府もいたしておらぬ。ただ多少でも信を置けるものがありとすれば、鮎川道路調査会、会長は鮎川義介氏でございまして、この鮎川道路調査会の調査報告によりまして、道路整備十カ年後の経済効果の分析というのがございまして、自動車の走行経費の節減が三四・二%、国民一般的利益が三一・三%、自動車の運行経済に關係がなかつて、かつ自動車を通じての課税の対象とならない利益とされまして、沿道被害の軽減、あるいは商品在庫分の減少に伴う利子節約、資源開発による利益等

等をあげて、それが二五・六%、自動車を通じて課税の対象となり得るかどうか直ちに判断しがたいもの、たとえば交通事故による物的損害の軽減というようなもの等を入れて七・九%という調査をいたしておるのでございまして、日本における現在の調査といふことは、最も多くの費用をかけた、最も信頼のある調査事項でございまして、これが、自動車業者者に道路整備の利益がすべて還元するんだというこゝで、道路整備のほとんど全部を揮発油税に持つていこうという当局の考へ方に非常なる誤りがあるのではないかと考へておるのでありますが、これに対する当局の意見を伺いたいのであります。

○原政府委員 私どもも、ただいまお話しした鮎川さんを中心に検討されました調査は、拝見いたしましたし、その線でいろいろ私どもとしての見解も作つてみました。お話しした鮎川の利益の中で、自動車業者の受ける分が三四%ということ、大体その辺だろうと思つて、ただこの三四%と申しますのは、総体の利益の中の三四%なのでございまして、総体の利益自体が、鮎川調査会の数字においても総投資額、つまりこの場合それをガソリン税で負担する額の場合、ガソリン税で負担する額の三・九倍、約四倍ということになっております。従いまして、四倍の三四%でありますから、税を納める額の一・三倍ということになります。なおこの利益の数字三・九倍と申しますのは、六年間投資を続けた、その利益が初めから十カ年に出る利益を累計されたものであります。私どもは、道路に投じた金の利益はもっと長くはね

返つてくると見ております。ただいまの例では、最初の一年分はその後の九カ年の利益を見ておられますが、最後の六年目の分は、わずかの後四カ年、初めの年を入れて五カ年間分しか見ておられないわけでありまして、私どもの調べでは、改良、舗装平均して十五年くらいは見ていいのではないかと考へます。そうすると、総体の受益額は非常に大きな額になり、総投資額の十倍をこえる一・私どもの数字では十一倍ということになっております。その三割、私どもの数字では三割六分になります。そういたしますと、総体の受益は四倍に近いといったような数字に相なつて参つております。お話しのごとく、それにしても、それ以外の受益がある。それ以外の部分でも、旅客あるいは荷主、あるいは一般の受益があります。それがまた自動車業者にはね返つてくる部分が相当ございしますので、その受益はさらに大きくなると思つて、それにいたしまして、おっしゃる通り自動車の業者だけが受益するのじゃないから、その方にも持たしたという御意見は、たまたま御意見だと思つて、いろいろな場合、たとえば港灣を浚渫する、あるいは岸壁を作る――御案内だと思つて、特定の工場の水を浚渫するといふような場合に、特別な負担金をとります。そういう浚渫の利益は、その工場だけの利益でないだけけれども、一応そういうものに負担させるというふうなこともございまして、一般に利益を受けます面までというあたりが、なかなか技術的にむづかしいといふことがございまして、また半面、ガソリン税が上りますと、そ

れを全部自動車業者が負担してしまふばおっしゃる通りのことになりますけれども、ガソリン税は、御案内の通り間接税であり、消費税でありますので、原則としてはコストに加わり運賃に転嫁されるというふうな性質もございまして、これは、運賃が上がるというこゝとは望ましくないわけでありまして、若干はそういうこともあろうかと思つて、そういたしますれば、その形に於いて、一般に乗る旅客なり、あるいは荷物を運ぶ荷主なりがやはりこの税を負担するといふようなことにもなりますので、その意味においては、御趣旨のほどに沿ひ得るというふうな面もあるのではないかと考へておるのでございまして。

○永山委員 道路を整備して、舗装道路を走る場合における自動車業者の受益といふような問題は、これは別に考へて質問するのでありますが、道路を整備することによる一般の受益は、何といつても国家でございまして、それはただいまお認めになりましたが、鮎川調査会の調査にありますが、一般的にいふならば三四・二%だといふことをいわれておるのでありますが、その数字が絶対とはわれわれは申し上げませんけれども、少くとも揮発油税の同額以上のものを国家が出すといふこの原則によつて、急速整備を要する道路の改良に充てるべきであるといふことは、この調査報告を見てもはつきりわかるのであります。この点を誤まらぬように、事務当局は十分大臣に御報告願はねばならぬのでありまして、ただいま主税局長の言われる、道路の整備で利益が還元するといふことは、直接の利益関係の計算でござい

ます。この点については、大蔵省が税制特別委員会に出された案をわれわれは承知いたしておるのでございまして、それによりますと、三百億円を投資したならば、増税したならば、すなわち当時一千万円の案でございまして、三百萬キロロッドといたしまして、三百億円を投資すれば、それによつて三十九億五千万円の受益が業者にはね返つてくるという計算を出されておるのであります。その計算の資料の内容は、この鮎川調査報告の計数等をも引用をされておるのであります。その舗装することによつて直接利益が還元するといふ問題と、道路を整備することによつての受益は国家だといふ、この根本といふものと混同してはならないのでございまして、道路を整備することによつて自動車輸送に利益還元をするといふこの説自体をもつて、道路の整備の受益者は、国家ではなくして自動車輸送業者だといふような場合にお誤るような考へ方を大臣の方へでもお伝えをしておられることがあつたれば、われわれは非常に憂慮をするものでありまして、組閣早々でございまして、各大臣全部新しい、各党の政調の機関は一切きまらぬといふとき、しかも暫定予算はこれを避けるべきであるといふに、しきの御旗を持つて、早急の間に大蔵官の考へ方をそのまゝ大臣へのみ込ませて、強引に予算を作り上げていこうといふところ、こゝういふ欠陥が随所に起つておるのでございまして、私は、事務当局は大きな国家的立場に立つて、そうして大臣の補佐を誤らぬようにするといふように、きわめて良心的な行き方をしたいだかなければ、ただ税を取

るということだけ、しよせんは悪代官でしかないという悪評のあるところの、大蔵省のいわゆる金融資本独断的な考え方を、そのまま大臣にのんでいただくようなことに追い込んでいったならば、これは政府全体の非常なる不面目を来たし、議会は多数でこれを通過させましたも、これを承認せざるものは国民である。国民は、あげて政府に反撃をいたしてくるというような結果に至らざるのでありまして、このことは、私は単なるガソリン税だけのことを申し上げるのではありません。あらゆる面において国民の総反撃を食おうとするところの現在の政府の施策に対して、率直なる反省をせなければならぬと考えておるのでございますが、まず第一に、大蔵省が税制特別委員会に提出されました資料は、三百億円、いわゆるキロリットルで一万円増税する、それによって三百億円増収がある、そうすれば三十九億五千万円の利益が還元するのであって、これを年六分に計算をしてみても、自動車業者は非常な利益になるのであるからして、業界の反対はいわゆる反対であって、自動車業者は真に心からこれに反対をいたしておるものではない、しかもなお自動車業界は非常に景気がいいのであって、負担能力は十分あるのであるといったような、この資料を税制特別委員会へ提出をされまして、強引に税制特別委員会の議を経て、そうして政府原案に追い込もうとしておるのでございますが、われわれはこの官僚が、特別委員会、調査会の名のもとに隠れて、これをバック・ボーンといたして、そして議会はいかにも政治的な駆け引きが多い、あるいは業者

の陳情者によってわれわれの正しい税制論を歪曲するのであるといったような考え方を政府並びに大臣に強く進言されまして、実情のわからない、新たに出たばかりの大臣、政府を、早急に予算を取りまとめようとするような考え方から誤った結果へ陥らせようとしておるのではないかと、このことを心配するものでございまして、まず第一に、これによって自動車業界は、三百億円増税をして三十九億五千万円の利益が出るのだから、業界の方は利益が還元するのであるから、決して負担の増にもならず、心配ないという説明をされておるのであります。この調査会での説明等を私はそういうふうに聞いておる。また事実その関係者にも承わって、各税制調査委員を歩いて承知いたしておるのであります。これは大蔵省の調査報告に出ておるのでござい

ます、そういうように利益が還元するということを考えてございまして、
○原政府委員 そのとき計算いたしましたのは、こういう筋合いの計算でございまして、おっしゃる通り、かりに三百万でどれだけ道路の改良補修ができるかというのを計算いたしました。たしか千五百キロ余りが改良、それから舗装ができるということであつたと思ひます。そこで千五百キロの改良ないし舗装される道は、日本の国の方々に散らばるわけでありまして、その改良され舗装された道路を自動車などのくわい走るであらうかというのを推定いたしました。これはいろいろな種類の道路について、この自動車の一日当りの走行の台数が推定がつくというところから計算をいたしました。そうすると、何台の自

動車が年に何キロよくった道走るといふことに相なります。そこで、一台の自動車が改良されない道を走る場合に比べて、改良された道走るとなるとは、舗装されない道の場合に比べて、舗装された道の場合に比べて、舗装された道の場合はどれだけコストが安くなるか、運行費が安くなるか、という、いわば一キロ一台当りの経費節約の額を調べました。こまかい数字を持っておりませんが、概略して、改良道路においては、未改良の道路に比べて運行費が二割安くなったというふうに思ひます。これは、もちろん車の種類によつても違ひますが、大体そうであります。未舗装の道路に比べて、舗装道路を走ります場合には、三割程度安くなるというのがわれわれの数字でございまして、そこで、先ほど申しました千五百キロ余りの道路に何台の車が何キロ走るといふことから、その台キロに、一台キロ当りの節約額をかけたものと、一年間の総経費節約額が出て参ります。これがたゞいまお話し

のありました三十九億五千万円の数字でございまして、そこで、道路ができますれば、相当長く持つわけでありまして、ですから、改良道路、舗装道路、また舗装におきましても、舗装のしよ

うによつても違ひますが、関係の主管省あたりいろいろな伺ひまして、総平均十五年と見てよからうと判断いたしました。そういたしますと、今の三十九億五千万円、約四十億であります。これが十五年間利益があると予想して、六百億近くの利益と申します。か、経費の節約になる。これは、つまり当初の税負担した三百億、それで道路ができ、その事業費三百億の倍で

あるといふふうに計算いたしたわけでありまして、たゞいまの計算は、道路を走る自動車の台数が現在通りで、十五年間全然伸びないという前提でやつておるのでございまして、実際に、どなたも御存じのように、非常に勢いで伸びておりますから、その伸びを計算して入れますと、この経費の節約額はさらに大きいものにならうといふふうに考えます。もちろんその場合には、道路の損傷といふこともありま

し、よりけれども、それよりも経費の節約の増加の方がはるかに顕著に伸びるのではなからうかといふふうな考えをいたしております。それらをフルに伸ばして見たものが鮎川さんの調査会の計数であります。それは、先ほど申しましたように、投資をした第一年目から十年間で切つてしまつておられますから、フルに利益が出ます分を見るときは、もう少し長く見なければいけないのではないかと、いふようなことで、先ほど申し上げたような数字が出て参つたのでございまして、

○永山委員 私は、この計数に対して、非常な疑問があるのてございまして、まずそれより先にお伺ひしたいことは、この税制調査会において、運輸省の御意見をお聞きになりましたかどうかでございまして、

○原政府委員 聞いております。

○永山委員 どういう形でお聞きでございましてか。税制調査会の今の資料は、運輸省の意見を聞いてお立てになつたのでございましてか。また調査会には、運輸省の何人が列席いたしておりますか。

○原政府委員 実は、私も昨年の七月に主税局長を拝命いたしましたので、

その前に御出席があつたかどうかというの、今ちょっとわかりませんが、その後御出席になつて意見を述べられたといふことはございせん。ただ税制調査会をやつておりますので、各省、民間ももちろんですが、意見を出し願つたわけではあります。その中に運輸省からの御意見が出ております。なおその後においても、運輸省はいろいろ意見を出しになつておられます。もし必要であれば、私どもの承知するところを申し上げますが、経緯はそういうことでございまして、

○永山委員 内閣の調査会でございます。税制に關する問題でございまして、大蔵省が指導的地位に立たれることはわかりましたけれども、その間に、運輸当局の関係者がやはり幹事になりまして、よく意見調整をいたして進めるべきであるのであります。が、運輸当局が出した案は、たゞ目を通すというだけでございまして、運輸当局は、そういう利益還元が急速にくるものではないといふことで、強く反撃しておられます。それらの点については目もくれずして、ただ大蔵省の独走した、独善的な案によつて、善良なる調査会の人々を全く欺瞞いたしておるといふような実情であります。私は、ここを大蔵当局に強く反省を促したいのであります。大臣に対しては、十分ほんとうの考え方を伝えることをせすして、ただ自分らの独善のみこれを伝えて、そして監督官庁であつて、自動車営業の指導的地位に當つておる一番大切な運輸省の意見等は、これを大臣に伝えずして、そうしてこの独走案を強引に追い込んでいくといふことになることによつて、大

臣なりわが党を傷つける結果にならうとするのでございます。私は、この点を全く遺憾に存じておるのでございませう。さらに大蔵省の三十九億五千万円の利益が一百万のガソリン税引き上げによつて三百億円投資されてできるという案に対して、運輸省は、それより下回る数字を出しておるのでありまして、こういうような膨大な受益還元を言われるということは、自動車業者の受益を全くオーバーしておる不当なる数字であるという反駁が手元へいつておると思ふのであります。これらの点についても、私が十五人の委員を歩きまわしたときでも、たまげている。道路を直すのは業者が利益になるのだから、業者の負担も——業者は負担能力はあるのである、だからして、これは増税してもいいのだという大蔵省の意見を率直に信じておりましたら、いろいろ事情を説明いたしましたならば、そういう負担能力もないのである、その受益はすぐ来るのでなくして、後代の国民がその受益者であるからというように点に対して、全く調査委員はたまげるといふ状態でございます。一百万のガソリン税引き上げをするという答申を大蔵省が強引にさせようとあせつたのでございませうけれども、それに対して調査会の方は、道路を整備するために、これが増税はまたやむを得ぬという、きわめて微温的な答申書となつてきたのであります。そのことは、いやくも調査委員という権威のある地位につかれた方は、きわめて良識ある考え方において処置をせられておられるという強い要望を持てていきまして、初めて調査委員が、その考え方の間違つておる

ことに気づくというような結果であるのであります。大蔵当局は、特にいろいろの意見を取り入れられて、独走に走らないようにして、大臣補佐の責任を全うしてもらいたいと思ふのであります。この三十九億が、かりに利益が還元するといふ計算を、大蔵省の言うまゝにするといふにしても、われわれは、舗装道路や修理したところだけ走るのではありませんのでありまして、舗装道路や修理したところ以外を走るパーセンテージの方がより以上大きいのでございませう。ことに区域営業をいたしておるところのトラック、あるいはタクシー、ハイヤーというようなもの、舗装道路外を走る率が八〇%以上なのである。そういうような点から見ましても、全道路が舗装されて受益が還元されるというところは、まさに後代国民の受益であつて、現在の業者がすべてこの負担をしなければならぬというやうな、血も涙もない苛酷な増税案をあえて断行しようというその考え方に、非常なる不満を持つものでございませう。かりに大蔵省が言う答申によれば、利益率を計算をいたしましたも、二百億円、三百億円ずつ毎年出すのでございませうから、これを今年政府が決定いたしました増税一キロリットル六千五百円に換算いたしますれば、一年目に二百億円投資いたしましたして、年間節約分が二十五億六千万円になります。運輸省の方は、まだはつきりした数字を出してありませんが、その当時調査会等を持ち寄りましたところの数字によりまして、運輸省も大幅にこれを認めまして、十九億になると思ふのであります。この数字は決定的なものでございませう。私が運輸省のいろいろ

ろな数字から歸納いたしました数字でございませうが、この大蔵省のいう三十九億五千万円が直ちに還元するといひましたも、毎年二百億ずつ投資するのでございませうから、十五年目にその利益がパーとなつて出てくるのであります。それが、運輸省のいう十九億に見積つたならば、二十一年目にこれの利益が出てくる数字になつてくるのでございまして、結局この舗装道路を全部走ることにはいたしましたが、十五年ないし二十年目でなければ利益が還元されて参りません。その間に十九億の弱い業者が先に税を負担せしめて、その利益をあとから還元せしめてやろうという結果になるのでございませう。今日神武以来の好景氣に一番浴しているものは政府である、この力の強い政府が一番力の弱いものに先取りに税金をとつて、十五年も二十年も使つて、そして利益が還元するといふやうな行き方は、最もとるべからざるものであるといふように考へるのでございませうけれども、政府の考へ方を承わりたいのであります。

○足立政府委員 事務当局が一方的に考へた案を大臣に押しつけたのではなく、大臣の補佐を誤るなという御注意でございませう。お言葉を返すやうでまことに恐縮でございませうが、大蔵省が、ただ税だけとればいいという考へ方では、かような案を作つたのではございませう。申すまでもなく、永山委員自身も、先ほど来御質問の中に触れておられる通り、道路整備の緊急性にかんがみまして、これは担税力の問題もございませうが、この際大幅な事業の伸展をはかりたいという熱意が、結局このガソリン税の引き上げということに

もなつて参つたわけでございます。一方一般会計からの出資の足らざる点は、御指摘の通り、私もよく反省しなければならぬと思つておるわけでございます。御承知の通り、これによりまして受益をするものは、ひとり運送業者だけではないといふことは、こゝに主税局長も答へ申上げておる通りでございませう。しかし私も常識的に考へまして、やはり運送を営む者、あるいは運送に關係のある者が道路整備を一番渴望し、また一番利益を受けるといふことにはつきりしては、疑い余地がないと思ふのであります。そういう意味合いからいいますれば、今日の日本の道路というものが、諸外国に比べてましてはるかに立ちおくれておる、一日も早くこれを整備するといふ必要があることは、これは国民の一般的な声でございませう。政府も、これにつきましては累年意を払つて参つたのであります。が、なかなか事業が思うやうに伸びない。この際、思い切つて計画的な道路整備をやる必要があるといふので踏み切つた結果をいたしまして、御承知の通り、今日御審議を願ひました予算の内容を見ましても、道路関係の一般事業費で国が持ちますものでも、前年度三百四十七億が五百四十七億、約二百億円の増額をいたしております。約六割の増額になつておるわけでありませう。なお道路関係の総事業費は、地方自治体の負担しますものも含めまして、昨年度四十二億が千二十九億といふふうに飛躍をいたしております。もちろん私も、道路整備の緊急性から考へますと、この程度で十分だと思つておりませう。もつともつと予算を計上し、大幅な道路整備を行ふべきであります。が、総合的に考へまして、財政の規模もございまして、先ほど来申し上げておる通り、この程度にとどまつておるわけでございます。が、私は、むしろ運送業者の方も、道路によつて受益をいたします方々も、こゝで道路整備を渴望しているわけではございませうから、むしろこの程度の負担は、しかし政府もつとふんばつて、一般会計から金を出せといふやうなむしろ励ましの、勉勵の声があつてしかるべきじゃないかと考へておるくらいであります。私どもは、もつともつと予算を計上し、道路整備をやらなければならぬといふやうに考へておるわけでございます。本年度四十四億にとどまつたという事情につきましては、今朝来大臣も御答申申し上げました。私どもも、この点はよく申し上げたのでございませう。これは何といひまして、受益をする者が、先ほど来申し上げておる通りの実情にございませうので、こゝろ人々も一つ張り切つて、認識を新たにしたいといひ、大いに御協力を願ひたいといふやうに考へておる次第であります。

〔井上委員 与党の一人もない連合審査会なんてあるか、けしからん、休憩々々と呼ぶ〕
○山本委員 永山君、どうぞ発言を続けて下さい。
○永山委員 政府は、税制調査会へ提出いたしましたものに対して、かりに年六分の複利で計算いたしても非常に利益を得るというのをいわれておるのでございませうが、その受益は、全く後代の国民であり、先の者でございませうので、私は、この点から見まして

て、今日担税力のない者から先取りをするという考え方を是正をしなければならぬのでございます。特に、今政務次官の言われましたように、わが党の方におきましても特別委員会を設けずして、小笠原三九郎氏が特別委員長となり、政務調査会を経てわが党の党議で決めましたものに對しても、ガソリン税を引き上げるならば、それに見合う同等以上の国貨を繰り出さねばいかぬということを、一月の十一日並びに十二日に党としても決議をいたしておりました。今政務次官の言われましたような氣持でわが党も進んでおったのでございしますが、遺憾なことには、予算のときに実施されていないというところに、私は——前の一萬田大蔵大臣は、運輸委員会に出てこられました、この場合の増税は無理だという決議をいたしましたときにも、大臣は出ておられたのであります。ところが大臣がかわれたのでございします。そこで、政務調査会ではそういう決議までして、小笠原特別委員長は特にこの点を強調されて、少くとも増税をする以上のものは一般会計から出さねば国民が承知せぬ、わが党はどうあつても、国民が承知しませんぞ、これができないなら、私は特別委員長をやめるのだというくらいまで強く進言をされておるにもかかわらず、それが実現ができていないということは、私は、やはり事務當局の補佐の責任を全うしていないのだということを申し上げておるのであります。

○永山委員　そこで、道路整備十カ年計画というものを政府は今発表されておるのでございますが、これに対する計画は、政府自体がまだコンクリートになっておりませんが、大体の構想は、一兆七千億円という事業量をもちまして、道路整備を十カ年に急速度で完成したいということでございます。その一兆七千億円という膨大な金額をもっていました。ここにございます道路整備十カ年計画の実施後においては、一級国道を一〇・〇％、二級国道を三四％、主要地方道を一六・七％、都道府県道を五・五％、結局十年後の比率で、一級国道、二級国道、主要地方道、あるいは都道府県道、こういうものを一緒にいたしました場合においては、整備の実施されるパーセンテージは一六・七％であるということを発表されておるのであります。ことにトラック区域営業者、あるいはタクシー、ハイヤー等は、この一級国道中心主義ではないのでありまして、この舗装せざる、整備せざる道路を運行するのが、現在でも八〇％以上になっておるのでございまして、この膨大な計画をもつてしても、受益が直ちに区域営業かトラック業者に還元するなんというの、全くの机上の空論でございします。この点から見しても、いわゆる自動車営業者に百パーセントに近道路整備の費用を負担をさせていくということは、全く考え方が誤まっておるといわなければならぬのであります。政府が今年度予算化いたしておりますものは五百四億でございまして、一兆七千億円を十カ年計画でいたしたとしても、千五、六百億円というものが

す通り、道路整備のほとんど九割近くのものをごソリン税におんぶをいたしまして、それで事足りりとは考えておられないわけでございます。今御指摘になりました通り、一兆数千億円の膨大な予算を十年間に組むといたします。しても、なおかつ十分な道路整備はできないという数字になっておるわけでございますので、よほど政府としても腹をきめてかからなければ、この大計画の遂行はできないと思うわけでございます。今後この道路整備の緊急性にかんがみまして、政府としてもこれに真剣に取っ組みしまして、将来計画を着実にものを作って、これを実行するよううにいたさなければならぬと思っておるわけでございます。同時に、先ほど来もお答えいたしました通り、今後一般財政の許す範囲において、できるだけの道路関係の費用も計上いたしました。御期待に沿うように計画の実現をはからなければならぬと思っておるような次第でございます。なお御注意の点は、大臣にもよくお伝えをいたします。

○山本委員長 この際委員長からお諮

○足立政府委員　ただいま仰せの十カ年道路整備計画は、建設省の原案でございまして、政府部内におきまして今後さらに調整をはかりまして、コンクリートなものにしなければならぬと思っております。もちろん、もちろん、思っております。あるいは財政計画と調整をはかりまして、計画を立てる以上は実現可能なものにし、なお道路整備の緊急性にかんがみまして、できるだけ計画を作らなければならぬと考えておるわけでございます。私の方、先ほど来お答え申し上げております。

りを申し上げますが、先ほど来大臣、特に大蔵大臣の出席につきまして、たびたび参議院側と折衝をいたしたわけです。そこで、ただいま私の方へ参りました返事によりますと、参議院の大蔵委員会へ今大臣は出席をいたしておりますが、大体その大蔵委員会の終了が五時三十分ごろであらうということです。これはまだ確定的ではありません。そこで、予算委員会は引き続き六時から開かれるので、六時までには必ず予算委員会に出るという約束であるようです。この方面はやや確定的らし

車が通るときにはお金を払うのです。自分で家を建てておいて、そして今度入ってからは家賃を払うことになるのです。こういうような悪法である限り、委員長不信任だけでは承知ができませんのです。従つて、私は明日も続開していただくことを希望いたします。

○門司委員 これは、私から特に与党の方にも御了解を得たいと思うのですが、きょうの連合審査会は、御承知のように運輸と大蔵と地方行政であります。地方行政の關係におきましては、いろいろな発言者もございましたが、委

員長、代理してやっておいてくれという事で、かなり譲っております。私自身の発言も一つもしておりませんので、このまま終了されたのでは、結局連合審査会の意味をなさないということになります。従つて、連合審査会を効力あらしめるためには、地方行政委員会の意見を一応聞くことのできる機会をぜひ与えてもらいたい、これは、委員長に裁量にまかしておきます。そして要求しておりますのは、御承知のように、やはり大蔵大臣に出してもらひまして、今日の地方財政と道路関係の経費、その他の問題をよくただしておくということが、地方財政の計画を立てる上に非常に必要かと思ひますので、一つさうお取り計らいをぜひお願いしたい、こういうことです。

○山本委員長 お説ごもつともでありまして、御承知のように、きよりの連合審査会は、連合審査をやれば総合的な御意見も出、あるいは御質疑も出て、委員会の審査がスムーズにいくであらうという事で、皆さんの御協力をいただいたわけですが、先ほど申し上げましたように、どうも参議院の都合で、皆さんの意に沿わないような結果になつておるわけです。なお出席者もあまりたくさんございません様子でありますから、一応今御希望のごさいました、継続して連合審査を開けという御意見に對しましては、ここで私がそれについて説明することは責任上できませんので、手続もございまして、従つて、関係の委員長とも至急に相談をいたしまして、なお明日大蔵委員会でも協議をいたしまして、その結果できるだけその御意見を尊重して善処するように努力をするつもりであります。

ます。さうな意味で、本日はこの程度で散会をいたしたいと思ひますが、一応皆さんに私は民主的にお諮りをしたいと思ひますが、いかがでございましょうか。

○門司委員 今の委員長のお言葉、そのまゝ受け取るということに、多少の疑義といひますが、懸念がございします。それは、御承知のように、地方行政委員会がこの連合審査をぜひ一緒にしてもらいたいという事は、一つは、道路護手税の問題がこれと密接不可分の関係を持つております。もう一つは、軽油税の関税が、これも密接不可分の関係を持つております。大臣の説明書を読みますと、揮発油税が上るから、それに見合うためにこちらも上るのだというところがちゃんと書いてある。こういう密接不可分の関係を持つておりまして、ここで私どもが審議をさせていただければ、大蔵大臣、建設、あるいは通産、さらに運輸、自治庁各大臣との間の取引と申しますか、質疑応答ができて、そして一日で実は片づくと思つておつた。もしここで連合審査が行われないということになりますと、私の委員会におきましては、少くとも各省大臣に全部来てもらなければ、地方税を上げるわけには参りません。そういう問題が関連性を持つておりますので、委員長の立場としては、今のお話以外に出ないかと思ひますが、その辺は一つ十分考慮していただきたいと思ひます。

○井上委員 議事進行。ただいま委員長の発言を聞いておると、本日はこの程度にしておいて、明日からの日程は、もう一度大蔵委員会へ持ち帰つて、そこで一応相談をして、さらにま

た関係委員会の意見も聞いて、その上でいつやるかをきめる、こういうことらしいですが、本日の連合審査は、ただいま門司君からも発言がありました通り、連合審査の意義を果してないのです、全部済んでないのです。しかも質問者がまだ十幾人残つておるのです。そうすると、大蔵委員会が連合審査をやることを決定した目的は果されてないのです。そうすると、これは、このままの形で継続しても一向差しつかえないのです。それをまた持つて歸つてもう一べん相談する、その必要はないのです。委員長が連合審査の委員長として、現実に連合審査の實があがつてないという事態を認められて、明日また再び継続するという事で、本日散会願わないという、とてもやつかいな、ややこしいことになる。だめですから、私は、連合審査の委員長として、このままで散会して、またあとで一べん考え直す、そんなややこしい議事の進め方はないのですから、明日再び午前十時より開会、本日はこれにて散会、こゝ御決定願いたいと思ひます。

○山本委員長 ちょっと速記をとめてもらつて。

〔速記中止〕

○山本委員長 速記を始めて下さい。それでは暫時休憩いたします。

午後五時二十五分休憩

〔休憩後は開会するに至らなかつた〕