

参議院大蔵・運輸委員会連合審査会会議録第一号

昭和三十三年四月三日(水曜日)午前十時四十七分開会

委員氏名

大蔵委員

委員長 廣瀬 久忠君
理事 木内 四郎君 理事 西川 甚五郎君
理事 平林 剛君 理事 天坊 裕彦君

青木 一男君 稲浦 鹿藏君
岡崎 眞一君 木暮武太夫君
塩見 俊二君 下條 康磨君

高橋進太郎君 土田 国太郎君
吉米地英俊君 宮澤 喜一君
天田 勝正君 大矢 正君

江田 三郎君 栗山 良夫君
榊 繁夫君 野澤 勝君
杉山 昌作君 前田 久吉君

鮎川 義介君 野坂 参三君
運輸委員
委員長 戸叶 武君

理事 江藤 智君 理事 木島 虎藏君
理事 三木 與吉郎君 理事 大倉 精一君
理事 石原 幹市郎君 理事 植竹 春彦君

後藤 義隆君 成田 一郎君
平島 敏夫君 堀木 鎌三君
相澤 重明君 柴谷 要君

中村 正雄君 松浦 清一君
加賀山之雄君 早川 慎一君
村上 義一君 市川 房枝君

岩間 正男君
出席者は左の通り。
大蔵委員 廣瀬 久忠君
委員長
理事

委員

木内 四郎君
西川 甚五郎君
平林 剛君
天坊 裕彦君

青木 一男君
稲浦 鹿藏君

岡崎 眞一君
木暮武太夫君

塩見 俊二君
下條 康磨君

土田 国太郎君
吉米地英俊君

宮澤 喜一君
江田 三郎君

大矢 正君
栗山 良夫君

榊 繁夫君
杉山 昌作君

運輸委員
委員長 戸叶 武君

理事 江藤 智君
理事 三木 與吉郎君

大倉 精一君
江藤 智君

石原 幹市郎君
植竹 春彦君

後藤 義隆君
成田 一郎君

相澤 重明君
柴谷 要君

加賀山之雄君
早川 慎一君

村上 義一君

國務大臣

大蔵大臣 池田 勇人君
通商産業大臣 水田 三喜男君
運輸大臣 宮澤 胤男君

政府委員

大蔵政務次官 足立 篤郎君
大蔵省主税局長 原 純夫君
通商産業省 釜山局長 森 誓夫君

運輸省 運輸局長 山内 公猷君
建設省 道路局長 富樫 凱一君

事務局長 富樫 凱一君
常任委員 木村 常次郎君
専門委員 古谷 善亮君

大蔵省主税局長 吉田 二郎君
大蔵省第二課長
説明員

本日(の)の会議に付した案件
○揮発油税法(内閣提出、衆議院送付)

○大蔵委員長廣瀬久忠君委員長席に着く

○委員長(廣瀬久忠君) これより大蔵委員会運輸委員会連合審査会を開きます。

○揮発油税法を議題として質疑を行います。

○早川慎一君 昨日、伊能委員から大澤委員の質問に関連しましてお尋ねが

あつて、大蔵大臣のお答えがございましたが、その点につきまして若干不明

の点がございまして、一応明らかにしておきたいと思つております。そ

れは、大澤委員の質問は、たしか地方財政の上に欠陥が生ずるというよう

なことの質問に関連しまして、大蔵大臣から自然増収があるというお答えが

あつたようであります。あたかも自然増収が期待できるのかのとき御答弁

があつたようでありますが、その点をもう一度明らかにしておいていただ

る収入増を引かなければ増収による増収は出ません。増収による増収というものは百億円程度でございます。百億円程度で、しかも七十五日の徴収猶予がございまして、三千八百万円ぐら

になると、こう言つたのであります。自然増収による増収というものは、三

十一年度と三十二年度の三百九十万キロふえたその増収分の収入と増収分の

収入、これが百八十億になりますので、それを言つたのでございまして、三

百九十万キロについて自然増収があるとは全然考へていない。自然増収とい

う言葉を使つたのは、三十二年度に對して三十二年度の三百九十万キロリッ

ターのうちに自然増収がある、こ

う意味でございまして、

○早川慎一君 どうもはつきりしませ

んの、本年度の分はやはり三百九十

万キロリッターというものを基礎にし

て増収をお考へになつたと思ひます。

ところが、自然増があるから、自然増

収というものは三百九十万キロの中

に入つておると私は解釈しておるの

が、そのほかに自然増収があるのか

のとき御答弁のように承つたので

すが、その点どうですか。

○國務大臣(池田勇人君) 三百九十

万キロを基準にいたしまして、三十二

年度において自然増収があるとは毛頭考

えておりません。今言つたように、三

十一年度に對しまして、三百九十万キ

ロある、そのふえた分と、増収による

分との合計が百八十億円程度になる。

しかして一日の施行のおくれま

す場合

の計算には、三十一年度と三十二年度との自然増収分の増収と、そうして三百九十万キロに對しましての増収分の増収、こういう二つが加わつておるわけでありませう。これは、私は自然増収の分、すなわち三十一年度に對しまして、三百九十万キロに對して自然増収の分は増収による収入ではないのであります。一日の増収による収入の分は自然増収を引かなければなりません、それを言つたのでございます。速記をござん下されば、それは、はつきり出しておると思ひます。

○早川一君 なお、三百九十万キロの基礎について、いろいろ議論があると思ひますが、どうも私どもの印象として、はつきり、なほ三百九十万キロが年々の増加率から見て、何か大蔵大臣に一つの自然増収の頭があらひになつて、そういう歳入の欠陥は補つてんできるといふ御答弁のように承つた。どうもはつきりまだ私も理解できないのですけれども、これ以上は、あとでまたいろいろ質問があると思ひますから、この程度にとどめておきます。

○戸叶武君 政府にお尋ねいたしますが、参議院における運輸委員会は、昨年末の十二月四日にこの問題に關しては決議案を作つております。その内容は政府においても御承知と思ひますが、「最近わが国の産業、経済は発展の一途を辿り、一方輸送力は限度に達し、その発展に支障を与へてゐる現状である。政府においては、これが対策の一環として、道路の整備強化を図るため、その財源を揮発油税の大幅増徴に求めんとするに聞かぬが、揮発油の大口需要者たる自動車運送事業は既に税負担能力の限度に達してゐると

認められるので、揮発油税の大幅な増徴は自動車運送事業の健全な発達を阻害し輸送力の増強に支障を及ぼす虞がある。よつて道路の整備強化には一般財源にもこれを求め、揮発油税の現行以上の増徴は絶対に避くべきである。右決議する。」この決議を参議院の運輸委員会では通してあります。衆議院の運輸委員会も同様だと思ふのであります。衆議院の立法府におけるところ、衆参両院における運輸委員会、しかもこの決議を通してゐるのに對して、政府は、行政府としていかなる配慮を行なつたか、それを大蔵大臣から承つたいと思ひます。

○國務大臣(池田勇人君) 衆参両院の運輸委員会におきまして、こういう御決議があつたといふことは聞き及んでおります。しかし、今の道路計画の点から申しまして、どうしてもこれを早急に整備いたしますためには相當の財源を要するのでございませう。当初建設省の方から大体九百億円の予算要求が出たのでございませう。これをいかにまかなうかといふことについて苦慮いたしましたのでございませうが、何分にも一般財源からこの方面に多額を出すことは困難でございまして、そうしてガソリンの負担税率を各府と比較いたしましたところ、まだ引き上げの余地があると思ひます。主としてガソリン税の増徴に頼り、そうしてできるだけ一般會計からも負担することにして、今御審議願つておるような案にいたしましたのでございませう。道路の舗装整備という急速なるまた強い要求のために、やむなくこういう案を立てたのでございませう。

○戸叶武君 その点で、政府側の見解とわれわれの委員会の見解とは、まづこうから對立してゐるのであります。政府の今の御答弁によると、相當の財源を要する、特に建設省から九百億からの予算要求が出たから、それでこれをいかにしてまかなうかといふのに苦慮した結果、引き上げる余地ありといふ見解の上に立つてこの引き上げを断行した、できるだけ一般會計からも取ることとしたと言つていますが、われわれの見解の違ひは、引き上げの余地ありといふ見解と、もう一つは、一般會計からも取ると言つてゐるが、その率が非常に当初から見ると異なつてゐる点であります。そういう問題に關連しまして、特に今度の、昨日の論議においても重要な問題になつておるのは、ガソリン消費数量の見込數量の問題が一番重要だと思ふのであります。大蔵省が基礎的数量とした消費數量は、通産省の三百九十万キロリットルを取つたと言つております。これに對して運輸当局は、運輸省としては、十一月の資料、それが現況においては八月までの資料を基礎として算定したときには同様な見解の上に立つたが、その後九月以降の輸送力の伸び、それは車両數及び大型化による積載量の伸び等を基礎として計算した場合に四百二十万キロリットルとなつたと説明しております。ここに二つの數字が、通産省から押し出されたのと運輸省から押し出されたのとありまして、政府案におきましてはこの通産省の數字を取つた。しかもそれが閣議決定まで持ち込まれたといふ点に力点を置いておるようでありませうが、數字の權威というものは、閣議決定であらうと何であらうと、それが科學的な基礎の上に立つてゐるかといふことによつて數字の權威といふものが保たれるといふことは、數字を好んで使われる大蔵大臣が一番理解しておると思ふのです。昨日における質疑應答を聞いてゐる限りにおいては、私は、大部分の人たちが、運輸省側の説明の方が納得がいく、科學的な基礎があるといふふうに私は大部分の人が判断したと思はれるのであります。

○國務大臣(宮澤勘助君) 十二月における両院の運輸委員会の御決議は、ただいま大蔵大臣からもお話し申し上げた通り、政府としては十分尊重しなければならぬことと當然であります。しかるに三十二年度の予算の編成に當りまして、御承知の通り道路整備に一その重点を入れる……おそらく私、拝察いたしまするに、十二月初旬における御決定は、従来の三十一年度の道路

整備の状況から推して委員会においてそういう御決定をなされたことと思ふのであります。政府はこれにほとんど倍加する道路の整備計画を三十二年度においてその後立てましたので、それを遂行いたしますには、どうしてもある程度の増収に待たなければならぬ。こういうことで、やむなくそういう道路をとつた次第であります。

○國務大臣(水田三喜男君) 私の方の計算は、揮発油の需要量が昭和二十八年から二十九年に幾ら伸びた、二十九年から三十年にどのくらい伸びた、三十年から三十一年にどのくらい伸びた、この三つの伸びを見まして、それから推定して三十二年度はどのくらい伸びるであらうかといふ數字を推定したのでございませう。これは御承知の通りいろいろ計算の仕方がございまして、いわゆる最小自乗法、直線法とか曲線法とかあるそうですが、私の方は大体直線法を用ひまして、大体本年度の伸び

とわれわれの委員会の見解とは、まづこうから對立してゐるのであります。政府の今の御答弁によると、相當の財源を要する、特に建設省から九百億からの予算要求が出たから、それでこれをいかにしてまかなうかといふのに苦慮した結果、引き上げる余地ありといふ見解の上に立つてこの引き上げを断行した、できるだけ一般會計からも取ることとしたと言つていますが、われわれの見解の違ひは、引き上げの余地ありといふ見解と、もう一つは、一般會計からも取ると言つてゐるが、その率が非常に当初から見ると異なつてゐる点であります。そういう問題に關連しまして、特に今度の、昨日の論議においても重要な問題になつておるのは、ガソリン消費數量の見込數量の問題が一番重要だと思ふのであります。大蔵省が基礎的数量とした消費數量は、通産省の三百九十万キロリットルを取つたと言つております。これに對して運輸当局は、運輸省としては、十一月の資料、それが現況においては八月までの資料を基礎として算定したときには同様な見解の上に立つたが、その後九月以降の輸送力の伸び、それは車両數及び大型化による積載量の伸び等を基礎として計算した場合に四百二十万キロリットルとなつたと説明しております。ここに二つの數字が、通産省から押し出されたのと運輸省から押し出されたのとありまして、政府案におきましてはこの通産省の數字を取つた。しかもそれが閣議決定まで持ち込まれたといふ点に力点を置いておるようでありませうが、數字の權威というものは、閣議決定であらうと何であらうと、それが科學的な基礎の上に立つてゐるかといふことによつて數字の權威といふものが保たれるといふことは、數字を好んで使われる大蔵大臣が一番理解しておると思ふのです。昨日における質疑應答を聞いてゐる限りにおいては、私は、大部分の人たちが、運輸省側の説明の方が納得がいく、科學的な基礎があるといふふうに私は大部分の人が判断したと思はれるのであります。

○國務大臣(宮澤勘助君) 十二月における両院の運輸委員会の御決議は、ただいま大蔵大臣からもお話し申し上げた通り、政府としては十分尊重しなければならぬことと當然であります。しかるに三十二年度の予算の編成に當りまして、御承知の通り道路整備に一その重点を入れる……おそらく私、拝察いたしまするに、十二月初旬における御決定は、従来の三十一年度の道路

整備の状況から推して委員会においてそういう御決定をなされたことと思ふのであります。政府はこれにほとんど倍加する道路の整備計画を三十二年度においてその後立てましたので、それを遂行いたしますには、どうしてもある程度の増収に待たなければならぬ。こういうことで、やむなくそういう道路をとつた次第であります。

○國務大臣(水田三喜男君) 私の方の計算は、揮発油の需要量が昭和二十八年から二十九年に幾ら伸びた、二十九年から三十年にどのくらい伸びた、三十年から三十一年にどのくらい伸びた、この三つの伸びを見まして、それから推定して三十二年度はどのくらい伸びるであらうかといふ數字を推定したのでございませう。これは御承知の通りいろいろ計算の仕方がございまして、いわゆる最小自乗法、直線法とか曲線法とかあるそうですが、私の方は大体直線法を用ひまして、大体本年度の伸び

整備の状況から推して委員会においてそういう御決定をなされたことと思ふのであります。政府はこれにほとんど倍加する道路の整備計画を三十二年度においてその後立てましたので、それを遂行いたしますには、どうしてもある程度の増収に待たなければならぬ。こういうことで、やむなくそういう道路をとつた次第であります。

○國務大臣(水田三喜男君) 私の方の計算は、揮発油の需要量が昭和二十八年から二十九年に幾ら伸びた、二十九年から三十年にどのくらい伸びた、三十年から三十一年にどのくらい伸びた、この三つの伸びを見まして、それから推定して三十二年度はどのくらい伸びるであらうかといふ數字を推定したのでございませう。これは御承知の通りいろいろ計算の仕方がございまして、いわゆる最小自乗法、直線法とか曲線法とかあるそうですが、私の方は大体直線法を用ひまして、大体本年度の伸び

整備の状況から推して委員会においてそういう御決定をなされたことと思ふのであります。政府はこれにほとんど倍加する道路の整備計画を三十二年度においてその後立てましたので、それを遂行いたしますには、どうしてもある程度の増収に待たなければならぬ。こういうことで、やむなくそういう道路をとつた次第であります。

は一六〇前後と見るのが妥当だろう。これは御承知のように政府では一応経済計画を立てておまして、この計画によっていろいろな物資の需要量が計算をやっておりまして、鉱工業生産の伸びとかいろいろなものから見まして、大体この数字が均衡がとれた適正な数字だろうということで、この需要量の見通しを立てたのでございまして、それによって前年度の一六〇増の三百九十万キロワット、ところがことしのガソリンの需要量としては大体適正な数字だろうと、こういう算定を行なったわけでございます。

○戸叶武君 通産省の数字も苦心して出されたのでしょうか、はなはだ残念なことは、この数年間の実績におきまして一度も推定が当たったことがない。特に経済の動きに対する動的な把握というものが官庁における統計技術には欠けておりまして、あとからつけた理屈でもって、政治目的に数字がマジックに使われる傾向が、特に最近における閣僚の詭弁の道具になっている。それが証拠に、この四、五年来の統計が一度も推定が当たったことがない。これは経済界の好況に支配されるとか、あるいは輸送力の増強によるとか、あれども、そういうことの総合的推定に立って経済統計というものは出さるべきであって、その能力がないことが明らかに示されている。これはだれが見ても、通産省と運輸省とを比較するならば、運輸省の方がとにかく緻密な材料を基礎としての推定で、この方が正確であるということ、私は正確に近しいものであるということとは判定がつくと思う。これはやはり私は政府におい

てもこのことを配慮しなければ、この問題の解決はなかなか困難だと思えます。特に大蔵大臣は別に通産省がガソリンを取り扱っているからというところに、少しきうあたりの答弁だと重きを置いておるようですが、運輸行政は運輸省がつかさどって運輸省が一番よくわかっておられるんですが、従って数字も運輸省の出しておる方のもを私たちは信じてよいと思うんです。この問題を中心として、今後他の委員から私の質問が終ったあとで質問がいろいろ集中されると思いますが、どういう見解を大蔵大臣は持っておられますか。

○國務大臣(池田勇人君) ガソリンの消費見込みにつきましては、いろいろ見方がございまして、また戸叶委員が今まで政府の統計で当っておるものはほとんどない、こう言われるのでございまして、実際の日本の今までの経済の伸びというものは、ことに昨年のような状態は、何人もあそこまで行くとは想像しなかったほどの伸びであるのであります。従いまして、私の見るところでは、昨年度は予定以上に鉱工業生産も前年度に対して二・一％伸びました。ガソリン消費量はやはり前年度に対して二・六％伸びました。鉱工業生産が二・一％増した、ガソリンの方も二・六％伸びました。しこうして昭和三十一年度の経済活動はどうかということにつきまして、政府全体としていろいろ研究の結果、三十二年は三十一年度に對して大体二・一・五％の伸びだ、昨年度の二・一％まで行かなくて、昨年度非常に急激な増強の上に二・一・五％しか伸びない。これは暦年で申しますと一・三％でございまして、一・二・五％しか

伸びないという断定を下したわけでございまして。しかるにガソリン税はどうかと申しますと、私は通産省の言われるように生産の伸びが二・一％から二・五％ということになれば、ガソリンの消費量も大体前年の二・六％増に對して一・六％ふえる。一・二・五％に對しては一・六％ふえるの伸びを見るのはほんとうである、こういう私は結論に立ちまして通産省の見方に賛意を表しておるのであります。で、経済計画全体が今年どうなるか、いろいろ議論はございまして、議論はございまして、私が、私は昨年の二・一％の鉱工業生産の伸びに對して二・一・五％の伸びを見るのが適当であるという判断でいろいろな予算を作っておるわけでございまして、しこうして予算ができたあと、最近の状況によりまして、去年の二・六％の伸びと同じような伸びをするという運輸省の見方につきましては、私はある程度疑問を持たざるを得ません。こういう関係で、通産省の統計にあればたのであります。だから、運輸省の話も、こういうことも可能であるという数字を私は言っておられるのであつて、これだけ伸びるのだということ、を、全体的な日本の経済の立場から判断してやられておられるのじゃないかと思う。私は昨年の二・六％に對して、今年は一・六％の伸びが適当である。それだけ鉱工業生産の伸びも伸びてはいきましますが、伸び方が少くなると見ておるのであります。

○戸叶武君 この問題はあとから、各委員から十分検討されたいと思ひます。通産省の統計が確かで、運輸省の統計が、単なる、こういうこともあるという程度にすぎないというような大

蔵大臣の言い方には、私は間違いがあると思うのです。少くとも、私の顔を三度までという言葉があります。三年のうち一度ぐらい当るくらいは統計を発表する能力のない今までの官庁が、昨年の例だけしか大蔵大臣も遠慮して引けなかったようですが、そういう統計しか出してないところにおいて、動的な推定を、官庁統計を、私はそれほど特に通産省を重視して見る必要はないと思ひます。

それで、次に私自身としては移りますが、大蔵大臣は、揮発油税を目的税の性格に持ち込んだのは自分で、それは昭和二十七年の閣議決定の際に自分が推進者となったということ率直に述べておられますが、昨日も明らかにしたように、原主局長は、かつて国会におきまして、この種の目的税は好ましくない税であるということ述べておられます。それに対して、大蔵大臣は下線を庇護する立場から、非常に弁解までしておりましたが、時の流れの変化によって、心境の変化というものも来るのかもしれないが、池田大蔵大臣は、やむを得なくてこういう目的税を設けたのか、それともこういう目的税が妥当かと思うのか、その点の見解を明らかにしてもらいたい。

○國務大臣(池田勇人君) 財政理論、租税理論から申しますと、目的税というものはあまり賛成のできないというものが、これは定期でございます。だから私自身も、昔はこの目的税に對して反対しておりました。しかし、日本の道路を急速にやりますためには、こういう問題について例外的に目的税的の考え方で進むことが適当であると思ひ、私見を変えてきたのであります。で、私

はその結果、やはり大体において目的を達し得つたところ、こう考へております。しからば今後いろいろな問題で目的税を創設するかと申しますと、私はガソリン税以外に目的税を創設することの重要なものは、例はないと考へております。

○戸叶武君 池田蔵相は、この目的税はやむなく設けたものであり、またガソリン税のような形における目的税は他に及ぼしたくないというような見解のようでありまして、この目的税としての性格を持つてゐるガソリン税が、従つて、受益者の立場からすると、道路整備以外の面に揮発油税が使われているというところは、非常な私は不満だと思ひます。目的税といふのがその目的に使われなくて、他の方面に流用されている。三十一年度のごときは、揮発油税の税収総額三百三十一億円のうち、その三分の一は本来の目的以外に分散流用されているという事実があるのであります。それに対しては大蔵大臣はどういう御見解をお持ちでありますか。

○國務大臣(池田勇人君) ガソリン税が目的税であるという前提に立ちまして、しからば、ガソリン税が目的の對象である道路の補修改良に使われているかと、こういう問題でございまして、私は使われていると考へております。ただ、その使い方にいろいろ他の目的が加わる場合はございまして、それが今の臨時就労対策等、あるいは今年におきましては積雪地の道路補修に使われている十億圓、これが戸叶さんの御質問になる点だと思ひます。しかし、この臨時就労対策とかあるいは臨時失業対策におきまして、これは道

路の補修改良にこういう人を使っているというので、やはり道路整備五カ年計画の遂行にやっているのでございまして、私は道路に使っているという差しかないと思います。ただ、能率がどうこうという点がございまして、われわれはそういう点を考え、ともに今年には積雪寒冷地の道路ということも入って参りましたので、一般会計からの分をふやしていこう、こういう方針で進んでいるのであります。

○戸叶武君 道路整備の財源は、原則として一般会計並びに道路公債によるべしというような意見も非常に多く、原則的には目的税は廃止すべきであるというような主張がありますが、現状のもとにおきましては、まあ現行税率の据え置きを最大限として、一般会計より揮発油税と同額以上を計上するのが適当な措置ではないかというの、一般の見解として押し出されているようでありまして、大蔵大臣はこれに対していかような御見解をお持ちですか。

○国務大臣(池田勇人君) 道路整備費にガソリン税を目的税として使うか使わぬかということは、ずっと前からの議論でございまして、それが四、五年前に、目的税的なものの取扱いをした方がいいというので、変って来た。今度目的税になりますと、また今度一般会計から多く出した方がいいという議論の起ってくるのも、時代の流れでやむを得ぬかも知れませんが、私は、今の状態におきましては、現行の目的税の考え方で道路を補修した方がいいと考えているのであります。道路の施設改良にガソリン税がどれだけの役割をしているかということは、昨日主税

局長が申し上げた通りでございまして。一般会計からも出したという気持がいたしておりますが、ガソリン税その他自動車に對する課税額と、道路の施設改良費との比較をしてみますと、わが国なんかはまだガソリン税の負担が少い、イギリスなんかは、もうガソリン税の四分の一、ガソリン税その他自動車に對する課税額の四分の一くらいしか道路の補修改良に使っていない、こういう状況の国もあるのだから、私はいましばらくたいていこの制度を持続した方がいいと考えております。

○委員(廣瀬久忠君) 運輸大臣が一時半過ぎからやむを得ざる用事があるという申し出がございました。皆さんに御報告申し上げておきます。

○戸叶武君 今も大蔵大臣は、イギリスの例を引きました。きのうも大蔵省の者は各国の例を引用しましたが、池田さんにもいつも私はお尋ねしたいと思うのですが、問題は、その統計の生れる社会的な基礎の条件というものを無視して、数字だけを浮き上らせたのでは、統計は生きてこないのです。私も長い間イギリスに住んでおり、大体世界に歩いておられますが、池田さんが昨日引用したところの統計の背景というもの、日本の常識と全然違うのです。イギリスなんかは、もう三十年も前から自動車道路はほとんど補修の必要がないほど徹底した、アングロサクソンの政治は土木事業から始まっているというほど、上海でも工部局という行政運営の中心であつたような性格を持っていますので、日本の場合と全然違うのです。アメリカの場合でも、白動車におきましては、

アメリカの自動車はみな自家用自動車で、大部分の自動車が、労働者といえども自動車を持っているのです。工場敷地よりも工場の隣りに労働者が乗って来た自動車を置く場所の方を広くとって置かねば工場が成り立たない。デパートでも今日においては、日本の運輸行政の欠陥のような民衆のたか東京駅のような醜態は過去の遺物であつて、デパートに自動車がつかなければならないというので、たとえばサンフランシスコ近郊のスタンフォード大学のそばにあるところのデパートを見てもわかりますように、野原のまん中へ自動車が見えたらまづな段階にきているのです。そういうふうな、ロスアンゼルスなら、三百万の人口の中にいて、ロスアンゼルスに付近が二百万の自動車数があるのです。一家において主人が自動車に乗って行く、あとの主婦がもう一台の自動車をもって買物に出ていくというふうな、下駄や轆のような生活の一部になっているという、そういうところへガソリン税をかけても、全体の国民の利益を擁護するという立場からの施設にいろいろなものを使つても一向差しかえな

い。私はその数字の基礎が全然違つていて、道路が発達している西洋諸国と日本と同じような錯覚に陥られる危険性があると思うこと、そういう統計の使い方は今後気をつけてもらいたいと思うのです。特にたとえはこの一般会計から支出しなければならぬという例を見れば、大蔵大臣も御承知でしようが、ドイツのアウト・バーンの建設に当つては、その準備のために三カ年間に国家予算が約二十億マルク出さ

れております。以後三年間に毎年二十億マルク一般会計から出されております。その国家財政におけるところの比率というものは、その当時ドイツにおいては国家予算が百二十億マルクです。その六分の一があの自動車道路に投げ込まれたのです。これを見てもわかりますように、立ちおくれしているところの国における道路整備に對しましては、一般予算から、国家財政をそこに重点的に投げ入れてしなければならぬ。しかも今日の日本の段階において、昨年の各官庁の統計においても明確に示されたように、生産の隘路が鉄鋼、電力、輸送力と言われておつたが、集約的には、最終的には緊急を要するものは輸送力だと言われておる。そのときに国家財政が重点的に道路整備の建設に投げ込まなければならぬのに、池田さんの今日行なっているところのやり方というものは、全くそれと違つていふに思われるのですが、なぜそういう異なつた立場を強調していかれるのか、その立場を明らかにしていただきたいと思います。

○国務大臣(池田勇人君) 御質問の点が、ガソリン税によらずに、あるいは一般会計の租税収入の増加によるべしと、こういう御意見のように承わつて御返事してよろしうございませう。

○戸叶武君 いや、それとも違います。私の質問したことに對して答弁して下さい。

○国務大臣(池田勇人君) 御質問の点が、ドイツは一般会計から出しておつた、日本もガソリン税によらずに一般会計から出すべしと、こういう御意見、私がまた別に数字をどうこう言うことはございせん。日本の道路をよ

くする場合においてどこからその財源をひねり出したらいいかという問題でございませう。そのときに、各国のガソリン税の消費の、税率の状況、あるいは自動車に對する課税の状況、そのうしてその自動車の関係から取り上げる税と道路整備費とを比べました場合において、日本はまだまだ自動車関係の方面の増収をはかつて道路の改良に向ける余地がある、こう考えたのであります。しかして一方では、それでは一般会計の方からどれだけ出せるかという問題になりますと、これは私は今度の財政方針で申し上げましたごとく、今の所得税はあまりに高過ぎるから、これはまず減税しなければならぬ。この減税を先にいたしまして、そうして余つた金をどういふふうな振り向けるかということを考えたのであります。で、いろいろ御批判は受けておりますが、義務的の経費の増加が相当ございませう。それはもうやむを得ません。従つて、その残りのものを割り振る場合において、道路には、もちろん十分ではございせんが、今後一般会計からの負担はふやしていこう。ことにガソリン税の方を上げるのだから、一般会計の方もふやしていこうというので、いつておるのであります。で、ドイツにおきましては道路の必要性を感じまして、それは売上税等をやつして、相当の増収を増税その他でやっております。しかしわが国におきまして、今、売上税というようなもの税金を高いのでございませう、まだまだそれに比較して安いところの分を上げてがまんしていくよりはかにない、こういうことではないかと考えております。

○戸叶武君 その点は議論になりますから避けますが、とにかく大蔵大臣は、安いからもっと取ってやるのだという御見解のようですが、当委員会においてはそうではない。この見解の対立がそこには、はっきりあります。特に大蔵大臣が輸送力の増強の問題で、国鉄に対しては独立採算制を建前として一割三分の運賃値上げで、そうして大衆から税の、間接税の収奪を行なっている。またこの道路整備の問題では、やはり自動車道路建設整備の目的税の名のもとに、ガソリン税によって結局は大衆からこの税の収奪をやっている。他の方法によって幾らでもこのようなことはできるので、そのことはわれわれと大蔵大臣の見解の相違であります。私は最終的に次の二つの点を御質問いたします。

それは、この法案が成立した場合に、おくれで成立するのですが、これを施行する際に、法案が通る、通ったと同時に施行するか。それとも徴税技術その他のこと。それから小売商人におけるところの混乱等を避けるために、二、三日あるいは幾日かの猶予期間をそこにおくか、その点が一点。もう一点は、これは衆議院においては政府原案の欠減率三・七％を一・五％、半分に以下に修正して、数字を合せてきておりますが、それは見込量の問題で押さなかつたかと思うのでありますが、この目減りの点であります。政府原案におきましては三・七％、それが衆議院修正においては半分以上の一・五％になっておりますが、こういうふうな修正されても一向差しかえないものかどうか。また政府側のこの原案に対する欠減率の数字の基礎、それを御説明願いたいと思います。

○国務大臣(池田勇人君) 衆議院の修正に伴いまして、だんだん、修正議決ばかりではございませんが、これを御審議いただいて、いつから施行するかということは、やはり法律にはつきり書いていただかないといけません。なるべくわれわれは早くいたしたいと思っておりますが、これは法律に書かないといかぬことになっております。

それから欠減の三・七％の根拠並びに一・五％についてやっていると、うかという問題につきましては、主税局長より答弁させます。

○政府委員(原純夫君) 三・七％という数字は、かつて石油配給公社が仕事をしておりました時分に得ました経験から、この数字が出て参つております。その後、この数字がいろいろ多過ぎるという御議論がたびたびございまして、なかなか的確なデータがない、しかしどうも多過ぎるようだ、これは今回は私も、相当の増税になりますから、そこまで手を触れるのはと思つておつたのでありますが、衆議院ではこれを削るようという御趣旨でお直しになったのであります。お直しになる場合には、法律は率は政令に譲つておられますので、政令の方でそういう手当をするということに相なると思ひます。

○戸叶武君 目減りの点で衆議院が修正を行なつたとき、もちろん政府は半分以上に切り捨ててもこれに足せざるを得ないであらうが、この問題は消費量の推定の数字であります。この問題は私は、参議院において今後各委員から十分に、与野党を問わず、衆参

両院において決議も前にされておつて、政府側と、この点は意見の若干の違ひがあるが、政府はとにかくまだ税金をかふせてやってもいいという見解だし、われわれは、ある限度にきては、少くともその間をとるにしても、ただ単に目減りの技術的な措置にだけじゃなくて、消費量の推定の問題に対しての論議をかわされて、それによつて決定的なものが出てくると思ひますが、参議院において、もちろんそういうふうな推定量の結論が政府側と異つて運輸省の見解に近いような数字が出たとき、当然政府はそれに足せざるを得ないので、それに対しては衆議院における目減り問題を中心として修正に対して、政府は謙虚な態度で応じているがごとく、謙虚な態度でこれまた足せざるを得ないと思ひますが、それに対する政府側の心境をお聞きしたい。

○国務大臣(池田勇人君) 衆参両院の御決議が出てから考えたいと思ひます。

○村上義一君 私は今回提案になりましたガソリンの増徴は、軽油税の増徴とひとしく、どうしても納得できないのであります。そこで政府当局に二、三のお尋ねをしたいのであります。で、ただいま戸叶委員長からお話がありまして、ごとき、運輸委員会におきましては、衆参とも昨年末に、ガソリン税の増徴は絶対に反対である、絶対に避くべきであるという決議を超党派的に満場一致でなされましたことは、すでに今も大蔵大臣がよく承知しておるといふお話を承りました。その理由とすると、これは、要するに自動車業界はもう税の負担の限界に達してある、限界をあるいは

越えておると見られる。従つてこの上、税を過徴することは自動車界の発達を阻害する、同時に輸送力の増強を非常に阻害する結果になるという理由であつたのであります。この両院の運輸委員会の会員一致の決議を無視して今回提出されたにつきましては、よほど確固たる動かしからざる根拠が、理由が必要であると思ひるのであります。ただいま戸叶委員長の質問に對してお話になりましたことは承知しておりますが、それだけではどうも納得がいかないものであります。のみならず、鮎川道路調査会にしまして、あるいは全国道路利用者会議にいたしまして、さらに日本商工会議所の税制調査会にいたしまして、ひとしく同様の意見を發表いたしておるのであります。しからば反対に増徴が適正なりというようない意見は、私は不敏にしてまだ耳にもせず目にも見ないのであります。全く世論の動向がここにあると私は信じておるのであります。さらにまた政府の基本方針と申しますか、この一億の減税、拡大経済の推進ということ、は、基本政策として強く各般の措置に織り込まれておるのであります。この経済拡大につきましては、ただいまも触れられましたごとく、輸送力は鉄鋼なり電力とともに非常に隘路になつておるといふことで、諸般の施策をこれまた政府は講じておられるのであります。さらにこのガソリン税について考えますと、一方において一千億の減税、これに相背馳する措置であると思ひのであります。さらに他のもう一つの基本政策である経済の拡大推進につきましても、また隘路を一そう深からしめるという結果になると思

うのであります。つまり政府の基本政策と矛盾する案であると考えざるを得ないのであり、繰り返して申し上げます、両院の運輸委員会のあの決議を無視し、世論の動向を尊重せず、さらに政府の基本政策と矛盾するといふふうに私は信ずるのであります。この点について政府の御所見、特に大蔵大臣の御所見を伺いたいと思ひるのであります。

○国務大臣(池田勇人君) 先ほどお答えしたところを繰り返すようでございますが、衆参両院の御決議の点は知っております。しかし道路の早急なる整備ということは急務中の急務でございます。従いまして、五カ年計画の中途でございますが、今後大々的にこれをやつていこう、これが日本の経済増強の基本であるという考え方で、われわれは臨時税制調査会におきましてもこの点を諮問いたしましたのでございす。で、臨時税制調査会におきましては、道路整備の緊要性等から見て、その実施計画に對して相当の増徴をはかる必要があるという答申を得ておるのでございす。しこうして、この千億減税と国鉄及びガソリン税の引き上げの矛盾というお話でございすが、私は先ほど申し上げましたように、所得税はあまりにも高過ぎる、これはどうしても合理化しなければならぬ、この観念は動かし得ませんので、皆様方の御賛成を得まして引き下げることについて、四月一日から施行してあるのではありませんが、片一方での国鉄あるいは揮発油につきましては、国鉄について申し上げます、私はやはり独立採算制がいいのだ。私は昔、大蔵次官をして

おつたときに、取引高税というものを

五

設けまして三百数十億円の税金を取った、そしてこれを国鉄の方にほとんど同額を出してやった。私はこういう制度はよくない。やはり取引高税はやめて鉄道運賃を上げるべきだという議論に立ちまして、初めて政界に出ましたときにそれを主張してきたのでありますが、やはり税金を取って国鉄の赤字をまかなうことは不自然だという考え方で、取引高税をやめ、鉄道の運賃の引き上げをやったことは、皆さんが御承知の通りでございます。こういう趣旨を通して、やはり国鉄は国鉄の独立採算制のもとにやっつけていこうという考え方でいっておるのでございます。これまた皆様の御賛成を得まして施行することにしたのでござい

ます。

最後のガソリン税につきましては、これまで繰り返すようでございますが、道路の整備が非常に早急に必要であるというときに、この財源をどこから出すかという問題につきますると、今のお話では、税をして、片一方は増税するというのはどうかと、こういうお話でございますが、私は、減税はぜひやらなければならぬ。しこうしてその財源をどこから求めるかということになって参りますと、一般会計の方からできるだけ出したいと思うのでございまして、何分にも歳出面でこれに多くを期待することができない、しからば急に差した道路整備は、やはりガソリン税に相当したものを得ない、こういうことから、やはり道路の補修も各国の例のように自動車関係の税でできるだけまかなう、そして今後におきましては、一般会計からも相当出していくことにしよう、そして

持でおるのでございまして、減税と、国鉄あるいはガソリン税の増徴は、一見矛盾するようにお考えになるかも知れませんが、私の趣旨として、道路の補修は、ガソリン税の増徴、加うるに一般会計から出せるだけの歳出の増加、これでいきたいという考えで、こういう案を出した次第でございます。

○村上義一君 ただいま大蔵大臣から、るる懇切な御答弁がありました。が、どうも私としては、なおかつ納得がいかないのがあります。しかしこれは繰り返しておいても仕方があるまいから、次に移りたいと思っておりますが、昨日の質疑応答にかんがみましても、また本案の提案理由の御説明によりますと、受益者負担ということが、いわゆる目的税的のガソリン税に よるといふことに関連しまして、受益者負担ということに非常に強く打ち出しておられるのであります。受益者負担という観念は、これは私は正しいと思うのであります。しかし自動車関係者、特に自動車業者に対して、受益者負担という今日の適用方法と申しますか、これが筋が通らぬと私は思うのであります。今日三十二年の道路費に對して、ガソリン税は五百四億、一般財政からわずかに四十四億ということに相なっております。しかしながら自動車界におきましては、ガソリン税以外に八種目ほどの税がいろいろ賦課されておることは御承知の通りであります。衆議院の会議録を讀んで見ましても、主税局長が全体の自動車からとっておる税額は八百四十億に及ん

で、おるということの説明しておられます。おそれる事実であります。で、この五百四億と、昨年度はさらに三百何億かの数でありましたが、八百四十億との、この差額の大部分は地方公共団体に収納せらるべきものでありましよう。しかしなお国庫に納入されておる金額はかなり大きいものがあると思ふのであります。で、わずかに三十二年度におきまして、四十四億だけ一般財政から道路費として支弁されるという予算がすでに決定したのであります。

のときには税は要らないと、理屈としてそういうことになると思ふのであります。ちょうど米価や西ドイツのガソリン税の税額が三〇〇％、あるいは四〇〇％になるというものは、今の事例で言へば、日本でも十一年目、十二年目にはそういうことにならざるを得ないのであります。そこに、この受益者負担の観念が正しく適用されてないというところを思わざるを得ないのであります。この点について政府の御所見を伺いたいと思ひます。

して持つていくかという場合におきましては、私はやむを得ない次第と考え

ます。非常に私はこの額が少いと思ふ。しかし今日の道路の現状と国民の要請とを考へますれば、今後道路整備の事業費は非常に大きいものがあると思ふのであります。今建設省で持つておられます整備十年計画というものは一兆七千億の総額に達しておるうちに承わつておるのであります。現在の要請にかんがみまして、まことに適當であると思ふのであります。しかしこの受益者という観念が非常に間違つていふやしないかというのを思ひます。それは、かりに十年間に今日、国民、国家の要請する道路を改修して完璧なものになると仮定いたしますと、三十二年度における業者はその利するところばかりで、徴々たるものであると思ふのであります。いろいろな工事のために一そう車をこわすとか、あるいはまた回り道をせんならぬというやうなことで、現実においては認めざるを得ないのであります。しかも税金は十分の一を完全に納付せんならぬということに相なるのであります。特に十年で完成するものと仮定しますれば、十一年目に営業する自動車業者はもう完璧な利益を受けるのであります。しかもそ

ておるのであります。

○国務大臣(池田勇人君) 国家行政の点から申しますと、村上さんのおっしゃるような点が非常にあるのでございます。国がいろいろな施策をいたします場合に、建設の途中においては十分利益を得ない、しかし建設した場合にはそのときに負担した人はいなくなつて、こういうことでございするが、そういうのは、長いと短かいとにかかわらず、いろいろあるのでございします。受益者負担といふことは、これはそれを利用する人の負担といふ意味でございします。たとえばお酒で申しますと、飲む人の負担と、こういうことになつておるのでございするが、受益者はわれわれはあくまで国民だと考えておるのであります。決して業者ばかりだといふふうな考えをいたしません。従つて早くとかく道路をよくし、そして道路がよくなつた場合におきましては、これはガソリン税はどうするかという問題は起ると思ひますが、おもに十年計画をいたしまして、十一年目からもう道路の拡充はないと制限を思ふのでございします。従いまして、こまかい計算になりますとどう

第一次十年計画というものではどうも満足すべき結果は得られぬと思ひます。おそろく續いて第二次十年計画というものを實行せなければならぬだらうと思ひました。この事業に對しては十年でかりに完成すると仮定しますれば、十年を一期とした考え方を持つ必要があると思ふのであります。で、さらにその後これを利用される業者、自動車の所有者に對してのことを考えますれば、二十年、三十年を一期として考えなければ非常に不公平であると信ずるのであります。もちろん、ただいま運輸委員長からの質問に對してお話もいたしましたし、また昨日の質疑応答についても、この点に触れたのであります。が、相当長期にわたつての方策をおそろく練達可能な大蔵大臣はお考えになつておると私はお察しするのであります。大体どうしてもこういうものは長期にわたつて、一會計年度とすることはできません。一會計年度が、今の予算の國家財政の按配のプリシブルに適合するように長期の道路公債等を發行する、そして特別會計にして、自動車関係の諸税をその特別

会計の収入にすることはもちろんのこと、相当額の一般財政からの繰り入れも収入に立てることも必要であるでありましようし、とにかくそうしてその特別会計で工事を遂行する、つまり一面において道路整備の財源を確保していくと同時に、他面においてその利子及び長期の償還金額を自動車に負担させるということになってこそ、初めて利用者負担と申しますか、受益者負担と申しますか、この概念が徹底するのではないかと申すのであります。この点についておそれなく大蔵大臣はいろいろお考え中のことと思ひますが、願はくは一つ露骨にお考えのところを話していただきたいと思ふのであります。

○国務大臣(池田勇人君) まことにごもつともな御意見で、私といたしましては村上さんのような気持で進んで行つておるのであります。道路公団を設けました気持もそこにあるのであります。しかし今一般会計の方から直ちに公債を発行してどうかというわけにはなかなか参りません。固といたしまして公債の在り高というものは、も

う各国に比較したしまして、日本は問題にならぬほど国債が少ないのでございませう。アメリカのような持てる国でも国民所得と匹敵する国債を持つております。日本で言えば八兆円くらいの国債を持つてゐる。アメリカと同じように、イギリス、フランスは国民所得よりもうんと上回つてゐる国債である。こういう点から申しますと、日本の財政は国債の点からすれば非常によろしゅうございませう。外債を入れますとも、長期の国債は五、六千億程度でございまして、賠償が相当額に上りましても、国債という点から申しますと少

いのでございませうが、しかし国債が少いからと言って、今直ちに日本の道路を公債によつてやるということは、これは非常な一つのインフレーションの原因になる。従ひまして、窮余の一策といつては言葉が過ぎるかも知れませんが、道路公団によつて、民間の資金で一つ直していかうところまで進んでおるのでございませう。何分にも日本の道路は根本的にやりかねなければならぬ。それには非常に金が必要で、その金はみんなが力を合

だと思ふ。結局道路整備十カ年計画、あるいは第二次十カ年計画ということはある計画のみであつて、画餅に帰してしまふといふことを私は心配します。ゆえに、今のような質問を述べたのであります。で、現段階において大蔵大臣はこういうことを考へておられることをお話をできないのでしよう。大蔵大臣としては抜本的な、これに対応する道路を抜本的に道路らしい道路に整備するといふことなんでしょう。その財源については、もちろん抜本的なここに方策を財源について樹立せんければ、どういふ計画も画餅に歸することになる。それを樹立、考案していただきたいといふことを強くお願いして、もう一点、他の問題についてお尋ねしたいと思ふのであります。

それは、今も早川委員、また戸葉委員長からもお話があり、昨日もお話があつたのですが、三百九十万キロリッターの想定がどうも納得がいかないのであります。一面におきましては、もとより外貨予算あるいは輸入方針という点から、ガソリンの輸入、重油の輸入といふことは大体見当のつくことはもちろんであります。しかしながら私が製油技術家から聞いておるところによりますと、重油からガソリンを抽出する場合に一概前後はどうかにもなるというのを聞いておるのであります。それは一般の需要のいかんによつてあるいは石油をふやす、軽油をふやす、いろいろ需要をマーケットをながめて抽出量率を変えていくといふことを承わつておるのであります。おそれくこの三百九十万キロリッターといふものは最も安全率を見ておられるの

いうと、十分に研究をして慎重に審議をしてこれが適當であるといつてきめたのである、こういう工合に大蔵大臣が答弁なすつておるんですが、慎重審議をした結果、一万円から八千円に下り、八千円から六千五百円に下り、六千五百円から五千三百円に下つた。これが慎重審議の結果だといふことである。それですが、どうも私しろつとで考へてみると、政府案が三百九十万キロ、それから政調会ですか、あなたの方の政調会、これが四百二十一万キロといふふうに出してゐる。それから値段が、六千八百円から五千三百円、どうも政調会の方でいきましたといふのですが、われわれしろつとから考へるといふと、どうも六千五百円と四千円と足して二で割るとちやうど五千三百円になる。どうも米価もそういうようなことをおやりになつたのです。が、そういう気がして仕方がないので、どうも二つ足して二で割つてこれ一つ妥協しようじゃないかというやうなことを言つた、どうもそういう気がするのでありますから、もう少し、重要な点でありますから承わりたいと思ひます。そこで年間消費量をどういふ工合に算定するか、これはしろつとでわかりませんが、一つ一つお聞きしますから、一つわかるようにお答え願ひたいと思ふのだが、三十二年の原油の輸入見込みはどのぐらひになつておりますか。これはどなたか専門家にお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(森繁夫君) 三十二年の需給計画としましては、輸入原油が千五百五十万二千キロといふことになっております。

○大倉精一君　そこで国内の生産額はどのくらいになりますか。

○政府委員(森賢夫君)　国産原油の生産は三十五万キロとみております。

○大倉精一君　そういうことになるという、ちょっと勘定が合わないかなという。千五百万キロというお話ですが、さうな数字が千四百六十万キロという数字もあつたようですが、一応千四百八十万というまあ平均……まんな中を一つあなたにならつてとつてみて、それで国内原油が三十五万キロということになると、千五百万キロになる。

そこで大体原油からガソリンを仕取り取る率はどのくらいのものになりますか。何パーセントくらい取れますか。

○政府委員(森賢夫君)　ガソリンの得率はその年々の各石油製品の需給の状況によつて変わつておりますが、過去三、四年間の実績についてみますると、最高が大体二八・一六、それから最低が二五・五五というようになつておりました。三十二年度は大体二六・五五前後という想定をもつて計算をいたしております。

○大倉精一君　これもまた最高から最低まであつてややこしいのですが、ちよつと私にはわかりかねるのです。かりにそのまん中よりちよつと上をとつて二七・五五としますと、ちよつと四百十六万キロになる。そこで製品の輸入は大体五万キロであるといきましますと、ちよつと運輸省案と政調会の案の四百二十一万キロという工合になるが、これはどうでしょうか。四百二十一万キロでいいのでしょうか。

○政府委員(森賢夫君)　原油の輸入量は、それを全部つづすということにはなつておりません。最近のいろいろな

困難情勢による石油製品及び原油の供給の不安定なことを考えまして、三十二年度は在庫量を相当ふやすというこ

とを計算に入れて輸入量を算出しておるのであります。

○大倉精一君　在庫量をあんばいして

みたり、それからしほり取る率をあん

ばいしたり、あれやこれやあんばいし

てみるとうちにもなるということにな

るのですが、そうしますと、大蔵省原

案の三百九十万キロというものはこの

計算方式でいって、輸入はどれだけと

みて、国内産はどれだけとみて、それ

から原油量の得率はどれだけと見て、

製品輸入はどれだけと見て、それから

在庫はどれだけと見るのか、これを一つ

説明してもらいたいのです。そうし

て、三百九十万キロが出た経過を説明

してもらいたい。

○政府委員(原純夫君)　大蔵省案のお

尋ねでございましてから申し上げま

すが、それはただいまお話しのような

点について、通産省で計算された数

字の結論をちよだいしてやつておる

わけであります。ただいまお話しし

原油の輸入、それから得率というものを

通して出てくる、つまり原油の輸入が

一定量あるということが絶対必要だ

という問題でなくて、通産省のお考え

は、三十二年度揮発油の消費がどれ

だけ必要か。もちろん、そのほかの石油

製品の消費も合せて考えておられる

わけでありまして、そのためには幾ら

の原油が必要かという計算をしておら

れるように伺つております。従いま

し、数字はただいま通産局長の言わ

れた通りであります。ただその数字は、

三百九十万キロからスタートして原油

の輸入が出たわけでありまして、逆

にそうやって原油の輸入を固定して、

その次の得率を動かして、三百九十

キロを定めておられることには相なら

ないように承知いたしております。

○大倉精一君　そういう答弁により

ますという、私もしろうとにはわか

らんことになると、要するに、われ

われがなるほどさうなるかという工

合に説明を願いたいというのが私の

注文であるわけですが、ですから、

通産省でけつこうですから、輸入は

どれだけ、国内産がどれだけ、それ

からこれの原油からの得率をどれ

だけかけて、それから製品の輸入が

どれだけ、国内消費量がこれだけ

だから、これだけ国内在庫を持つ。こ

ういう工合に説明をしてみたいわけ

です。

○国務大臣(水田三喜男君)　ちよつと

私から申し上げますが、私の方の計

算は、御承知の通り外貨予算をきめ

なければならぬので、外貨予算の算

定の基礎として、一応今年度の需要

量を想定するで、さつき村上委員

からお話しがございまして、一

億三百九十万キロが必要だと申し

まして、得率を割つて、そうして、

どれだけの原油を輸入すればいい

かというわけですが、それをきめ

て、原油の輸入をするわけですが、

その原油量は、これは需給の状態

によつて、得率を一定増して、そ

うして現実の国内でこれ以上多く

作るか作らんかということは無

関係で、実際にいへば、さうい

うことがあり得ると思ひます。

三百九十万キロの需要と私ども

が想定しても、業者が四百万キロ

作つたり、四百十万キロ作るとい

うことはあり得ると思ひます。私

どもの方の計算は、外貨予算をど

うために、その基礎を算定するとい

うことでございまして、これは先

ほど申し上げたように、たとえば昭

和十九年度におきましては、私ども

の見込みは二百四十万キロロリタ

ーでございまして、実績を見ますと、

二百三十三万三千キロ、少し当

初計画の方を私どもは石油につ

いて多く見ておつた。三十年

度になりまして、二百六十八万

キロロリッターの需要があるだ

らうと私どもは当初計画では

想定して、二百六十五万七

千キロ、これはほとんど当初計

画と実績が合つております。先

ほど戸叶さんが合つたことがあ

りまして、ほかの方はあまり合

いませんが、石油の見込みだけは

合つた。三十年度、さつき大蔵

大臣が御説明申し上げました

ように、急遽に伸びて二

ふえて参つたわけでございます。それは統計的にわかるわけでございますが、大体九月くらいまでは非常に——わかりやすく御説明申し上げますと、月間の車の伸びが一万両くらいであつたわけでございますが、九月以降が非常に伸びが大きくなりまして、二万両あるいは二万二、三千両というものが、月々に車の伸びがふえて参つたわけでございます。それでいろいろの委員会でも問題になりましたように、最小自乗法というものが、いわゆる長期の見通しをするものでございまして、短期の見通しをしたならばどうであろうかという試算をいたしましたために、参考のためにこういう考えもあるという計算を政調会に示したものでございまして、それによりまして、いわゆる短期の数字をとりまして、その当時やりましたのは、十一月までの数字がわかつておりましたので、それから半年来いさかのぼつたものを基準にいたしました、その平均増加割合を見て、そういう輸送の実勢が續くという想定のもとにやつた数字が四百二十一万キロリッターということでありまして、昨日も申し上げましたように、これは輸送の伸びが果して續くかどうかというところは、経済の規模をそのように拡大していくかどうかということに非常に関連するわけでございますが、運輸省としても、これはたまたまでないというところは、われわれ事務局として考えておりますことは、輸送あるいは車両の生産というものが、これは御了承のように一般経済から半年くらいずれて現われてくる状態でございます。それで昨年のいわゆる経済の伸びが、四、五月ごろから一応アップ・カーブ

をとつてきたということは、われわれの方の作業の数字からも出るわけでありまして、たとえば、営業用貨物自動車、普通車に例をとつて見ますと、昭和三十一年の一月から二月には百三十九両減つております。二月から三月には千三百九十四両減つております。三月—四月は二十八両減つております。減り方がなだらかになつて参りましたのが、四月から五月には百四十八両ふえまして、五月から六月には三百五十四両ふえ、九月—十月には九百二十八両ふえ、十月から十一月には五百四十九両ふえておるといふアップ・カーブを示しております。それで、そういう点で考慮いたしまして、いわゆる短期にそういう輸送の見通しをしたならば、三十二年度の輸送の姿はどうであらうかということとございまして、われわれの方といたしましては、御承知の通り、輸送の隘路を叫ばれておりますために、この輸送の需要に應じますためには、いかに自動車輸送を伸ばすかというところを、毎月あるいは三カ月というように輸送の見通しをやつておられて、短期の見通しも試算として常に行つておるわけでございます。そういう見解をとれば、少くとも半年ぐらひはこういう情勢が續くというところの基礎の上に今われわれの方の試算をいたしたものを示したわけでございます。いまして、これは、経済の実勢が解決する問題でございますので、経済官庁である役所の見通しははっきりすれば、運輸省もそれによつてまた輸送を考へるといふことになるわけでございます。

○大倉精一君 何かもやもやした答弁ですが、もう少し自信のある答弁をしてもらわなければ困ると思う。あなたの言われることは、結局輸送の伸びがどうなるかということによつてというお話であります。運輸省としては、輸送の伸びについて、トラックあるいはハイヤー、タクシー、そういう自動車の伸びについての見通しはとも自信がないようなお話ですが、これは非常に遺憾だと私は思う。もうすでは言われたように、四月から五月までは百四十八両、それから三百五十四、七百二十六、五百四十九両、あるいは九月以降急に伸びておる。しかも、来年度以降は七百万トンのくらいのものでうしても海上輸送に鉄道貨物が移譲しなければならぬというふうな、転嫁しなければならぬというふうな情勢にある。だが考へても、トラック、ハイヤー、タクシーが伸びるにきまつておるとするならば、これは、いわゆる三百九十万キロよりもむしろ四百万キロ、これをとるといふのが常識のように思ふのです。そこに何か大蔵省という一つの強い力があつて、これにどうも押されてきたような気がするのですが、運輸省としては、もう少し自信を持つた答弁をしていただかぬというところ、われわれ判断に非常に迷うわけですが、あなたの答弁で見ると、大蔵大臣がさつぱおっしゃつたように、経済の全体の問題はわれわれの方だということになつて運輸省は、あたかも経済全体の問題のワケ外におつて、あなた方独自の勝手な数字をあつておるような印象をわれわれは受けるわけですが、そういうことではわれわれ納得ができません。今の大蔵大臣、あるいは運輸省、あるいは通産省の御答弁から見ると、なかなか私は決して二で割つた感じが

抜けきれないので。ですから、この問題は、これはまた各委員からいろいろ追及があると思うのですが、これは大事な問題でありますから、この連合審査が終了したならば、大蔵委員会において、この問題についてさらに小委員会等々を設けて、再検討されるということが至当だと思ふのですが、これは大臣に伺つても仕方がないですか。(笑) そういうことが私はいいと思ひます。そこで、この際伺ひたいので、おきたいので、健康保険の問題が衆議院から参議院へ上つて参りました。そして、参議院では、いわゆる内閣委員会に小委員会を設けて再検討をして修正可決をいたしました。でありますから、ガソリン税におきまして、こういうふうな問題がある。いろいろな内部で明確を欠いた問題がある。従つて、やはり参議院の一つのあり方としまして、衆議院が通つたんだから丸のみするということとでなくて、こういう疑問があれば十分にその問題について小委員会を設けるなり、あるいは研究をして、そして適当な格好に修正をする、こういうことが可能であると思ふのですが、こういう問題について大蔵大臣の考えを承わりたいと思ふ。

○国務大臣(池田勇人君) まず第一、三百九十万キロの問題でございますが、例年非常にこれに問題になることにかんがみまして、次官会議でも一応検討願つたのでございます。もちろん、運輸次官も参加せられて決定をみたのでございます。三百九十万キロに各省異存はございませんでした。閣議におきましてもそういうふうに決定いたしましたのでございます。私は、今自動車局長の話を開きまして、いまだかつてない日本の好況が具現した昨年の四、五月ごろからずっと九月、十月までのあの数字を曲線的に伸ばしていったならば四百二十一万キロになり得る可能性はある、こういうふうには説明を聞いておるのであります。これに異存があつたら、自動車局長の分を私自身聞いてもよろしゅうございまして、通産省の過去の実績をもとより見ながら、最近の数字を見て、これを曲線的に伸ばして、運輸省の分は最も好景であつた四、五月ごろから十月、十一月ごろまでのあの伸びをそのまま続けて行くものとお考えになつた場合、これは運輸省で決定的に考えられたものじゃないらしいのですが、こういうふうな見方もあるというところでお出しになつたと思ふのですが、それは私はちよつと危険ではないか、昨年の五、六月ごろから十一月までのあの生産の増減の伸び等を見まして、それをそのまま持つて行くというところは、歳入の確実性を期する上からいって非常に危険ではないか、こういう意味から、私は通産省の分をとつたわけでございます。これは大蔵省がとつたというわけはございませぬ。次官会議、閣議でとつた次第でございます。

次の健康保険の問題等につきまして、いろいろお話がございましたが、これは国会でおきめいただくこととございまして、大蔵大臣からとやこう言う筋合のものではないと思ひます。○大倉精一君 まあ、この問題は、これは水かけ論になるのですが、大事なことは、やはり道路が整備されていく、車がふえる、これは当然の成り行きであつて、現在貨物自動車、ハイヤー、

タクシーにしても自家用車にしても、自動車の需要がふえております。ただ、これを運輸省が押えているだけなんです。でありますから、自動車の増加趨勢というのは時代の必須の流れであって、これは否定するわけには行かないわけでありまして、であるから、道路をどんどん整備しなければならぬ。でありますから、委員会といったしましては、観点を交えて、先ほど大蔵大臣が自動車の受益者負担の問題に對しまして、一般の所得税は非常に高いから、どうしてもこれは軽減をしなければならぬ。半面に、自動車の方はまだ税負担の余地がある。であるから、これに對して負担をしてもよろしいのだというような説明をなすつたんです。が、果して自動車には負担能力があるかどうか、私は、ここに大蔵省の主税局が出した資料があります。これをめくって見て非常に奇異に感じましたことは、たとえば、自動車のコストの問題でありまして、走行費の原価という参考書がここに來ておりますが、この中のたとえば普通乗用車のところを見てみますと、大体キロあたり燃料費、特にこの資料と、それから全国乗用自動車協会あるいは東京旅客自動車協会、ここから出ておりますところの資料、と比較対照してみますと、ううと、たとえば走行キロ一車当り一日平均の走行キロは業者の方は三百六十キロというキロが出ております。ところが大蔵省の方の資料では大体百キロというような資料が出ておるのであります。大蔵省のこの一日走行キロ百キロというキロはどこから出されたのか、ちょっと伺ってみたいと思つたのです。改裝舗装自動車道路百五十キ

ロ、改裝済み道路百キロ、こう出ております。

○説明員(吉田二郎君) ただいまお持ちの資料は、多分昨年の十月主税局で作りました「揮発油税引き上げに關する増加負担と道路改善による走行比減少との關係」、この資料だと存じます。が、この資料の計算は當時こういう計算をいたしておりました一番權威のある鮎川委員会の計算基礎の数字をちやうだいしてやつたのでございまして、

○大倉精一君 この走行キロの数字の違ひというのはこれはハイヤー、タクシーあるいはトラック業者の実態の把握に非常にそこがあると思うわけです。現在東京都内を走つてというハイヤー、タクシーはおそらく三百五十キロから四百キロ、警視庁の方はスピード違反で血眼になっておりますが、ここに統計があるように三百五十キロか四百キロ、こうなりますと、一時、時間待ちを入れて二十五キロ走らなければならぬ。当然これはスピード違反、法律違反をしなければならぬ。というのが今の実態だと思つたのです。百キロ、百五十キロと押えて、こういう認識のもとにや負担能力があるのだ、何々があるのだということになると、非常に大きなそこがあると私は思うのです。そこで先ほど負担力があるというお話しがありましたが、この業界から出しました資料——これは確實かどうかわかりませんが、この資料によりますと、他の産業のいわゆる租税公課負担率が、全産業負担率が一・八七五%になつておるのだが、ハイヤー、タクシー、これが八・四六三%、トラックが八・二一〇%、バスが七・〇四三%となつて非常に高率の負担を

一〇

しておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(原純夫君) ただいまお話ししておるようにこの表には載つておるのですが、こういう点につきましてはどういふ見解を持っておられますか。

○政府委員(原純夫君) 確かにこのガソリン税が増徴になりました。ガソリンの値段が上つてお困りになることであらうと思つております。問題は昨日来いろいろ御議論ありましたように、道路整備の必要とそれにかんづいてこのガソリン税の現在の負担がどうか、増徴の余地はないかという判断、それから業界への道路整理による利益、将来の發展というようなことを総合的に判断しておきめることであらうと思つております。ただ実はスズン問題でガソリンの値段がずいぶん動きました。あれでもずいぶんお困りになつたのだらうと思つております。またその後は、若干落ちついてきておる。そういうガソリン税だけであつて、他の波動もございまして、それから、その点も合せて、そうして総合的に考へたいだいて道路整備の必要のためにこの程度やむを得ないかどうかというふうな御判断いただく問題ではなからうかというふうに思つております。

を自動車業者の収益にかぶるといたしまして、法人、企業統計によります營業収入に對する利益の割合、三十一年上期が七・二二%となつておりますが、この七・二二が二前後減つてくるという程度に全体としてはなる。おつしやる通りこの小さいところがより苦あるかと思つておりますが、全体負担いたしたくとしても、その程度で振舞ないし受益が出てくるという面であつて、それが若干薄まつて参るというふうに考えております。

○大倉精一君 運輸省が出した調査によりまして、バスが収入率現行で〇・九四七八%、ハイヤー、タクシーが〇・九三六八%、トラックが〇・九八二二%、これが今度揮発油税、地方道路税を含んで一キロ当り一万九千五百円、軽油引取税、一キロ当り九千円、かりにこういう工合に増すとしますというところ、バスの方が〇・九七二四%、それからハイヤー、タクシーの方が〇・九六七七%こうなつて、トラック業はすでに一万円の損になる、赤字になる、こういう統計資料を出しておられるのですが、運輸省としては今の大蔵省の答弁のようにやはりガソリン税の値上げによる負担力は十分であるという工合にお考えになつておるのか。それはこういう統計を出しに、なつておるのですから、トラックはすでに赤字になるという統計を出しに、なつておるのです。そういう観点から一つ御説明を願ひたいと思つた。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

騒ぎをしておる。そういう大騒ぎは、これは少し大げさに過ぎるのか、あるいはどういふことなのか、この現象についてのあなたの見解を一つ伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) トラック業者が特異な形態をとりまして、これはたゞいま御説明をいたした通りでございまして、現在トラックにおきまして

は公定価格を割っている向きもあるわけでございます。その関係は、結局トラックというものがなかなか運賃を十分にカバーできない形態であるためでございますが、それで今われわれの方の所管しております事業といたしましては、トラック事業が一番業績の悪い事業でございます。今回のガソリン税の値上げ前にすでに原価を割りつつある状態でございますので、ガソリン税の値上げを業界が全部負担をすれば、数字上は赤字になるということは明らかでございます。これに對しましては、われわれといたしまして、昨日申し上げましたように、運賃もまだ幅がありますので、業界においてその運賃の幅一ぱいに取るように業界自体自主的にそういう不正競争をしないという議論になりつつありますし、またそういう業界間の話し合いも進んでおりますのと、それからそれでもどうしてもいけなければ、やはりしばしば大蔵省当局からお話がありますように、一般の利用される方にも負担をしていただかなければならない、かように考えるわけでありませう。業界自体といたしましては、まだそういう点に対する意思表示がありません。この運賃は、道路運送法八条に示しておりますように、適正な原価と適正な利潤を得るような運賃をいただくということになっておりますので、申請があれば当然この法律に従いまして運賃値上げは認めざるを得ない。その場合にはガソリン税の値上げ率も原価に算入し計算することは当然でございます。

○大倉精一君 値上げ可否の根本論はこの際やめにして、一言だけいうならば、鉄道運賃が上がる、ガソリン

が上がる、電気が上がる、ガスが上がる、バスが上がる、あらゆるものが上つても、大蔵大臣は迷惑にならぬという広言をしておられる。これは一つ結果を待たずに大いに議論をしたいのだが、こういうふうに先ほど大蔵大臣の答弁からいいますと、受益者負担といわれても、受益者は国民です。こういうことの裏には当然運賃に転嫁をする。こういうふうな前提に立つておられると思うのですが、きのう私が申しましたように、トラック業者から運賃改訂の申請がないとおっしゃるのですが、運賃改訂の申請ができない状態にある。今いわれども定額料金がきまつておる。超過料金がきまつておる。きまつておるが、そのきまつておるだけを取つたのでは商売にならないから、どんどん割つて、そうして競争しなければ商売にならぬ。ハイヤー、タクシースもそうだ。汽車賃の下つたためしはありません。ハイヤー、タクシースの料金というものは下つておる。下けてやらなければ商売にならぬという、そういう業界の状態なんです。これは今ここで私は運輸委員会の議論をしようと思ひませんが、ただ単に業者の努力と協力と自覚を待つてという精神的な面だけではいけない問題がある。根本問題の政治問題がある。これはいすれ運輸委員会において十分議論するとしまして、ただここに一つ大蔵省に認識をしてもらいたいことは、最近におきましてハイヤー、タクシースあるいはトラックによるところの事故件数が相当ふえておる。これはなぜふえておるか、これは大きな社会問題です。あなた方は、やはりこういうこまかいところまで気を配つて、ガソリン税の値上げにしろ何

にしろお考えにならぬという、その面から非常な問題が出てくると思う。いわゆる事故がなぜ起るか、スピード違反をなぜやらなければならぬか、これはさつき申しましたように、業者から出ておるところの資料によりまして明らかによつて、一日三百五十キロあるいは四百キロも走らなければ今の仕事をやつていけない。これは経営者も労働者も同じなんです。しかも固定給としましては、運転手諸君は三千円から五千円の固定給しかもらえない。あとは全部出来高給なんです。そうして責任額を負わされるから、むきになつて、いわゆる神風突攻隊のように走らなければ食えない。(笑聲) そうですね、事故を起して罰金を取られる。そこへもつてきて免許証も取られる。それで今度はそれをカバーするために翌日一そう無理をしなければならぬ。そこで事故が起るといふ悪循環が起る。これはガソリン税を取られて、だんだん経営が苦しくなるといふ、今度は車の取りかえもできない、修理もできない、ボロ車を走らせる。こういうふうになつてきますという、ますます交通ひんぱんになつて非常な交通不安がかもし出される。これは私はガソリン税に直結した大きな問題だと思ひます。あなた方が安易にこの際はまだ担税力があるのだ、道路によつて利益を得るのだからこれくらいのもので当り前だといふようなことでもつて簡単にやられるという、そういうところに私は大きなそごが出てくると思ひます。こういういわゆる交通の事故不安等につきま

御認識になつておるか、運転手が横着であるのか、あるいは経営者が無理を

言うのか、あるいはやむを得ざる事情がどこかにあるのか、こういう問題に對しまして大蔵省としてどういふ認識を持つておられるか、この際承わつておきたいと思ひます。

○政府委員(原純夫君) どうもこの方面は私もあまり専門でございませぬので、合致した……(大倉精一君)何を言つてゐるのか、大蔵省は「と述ぶ」意見をいうものもございませぬが、いろいろそういうようなお話は伺つております。とにかくガソリン税の引き上げと云ふことは御迷惑なことではあると存じますが、道路整備のために、ぜひ力を合せるという意味でお願いしたい。まあ道路が整備されるといふことは、何と申しますか、例は重くするが、やはりただいまの問題についてもこれはプラスの面ではなからうかといふような考え方、すべてそうやってだんだんだん末広がりになつていきたいといふようなつもりでやつておるような次第であります。

○大倉精一君 そういうことはよく知らぬといふことは非常に困る。国民が困る。それで道路が整備されればいいだらうとおっしゃるけれども、それは十年か十五年先のことだ。(三十年先だ)と呼ぶ者あり。今行つてごらんない。今東京都や区の子算が使い切れない、年度末になるといふと、あつちでもこつちでもどこへ行つても道路整備が始まつておる。お蔭で自動車は大騒動。当面は大へんな迷惑なんだ。道路整備によつて大へんな迷惑をしておる。その迷惑も一々がまんしなければならぬといふことになる。そういう一般大衆に不安を与えるようなことに對しまして大蔵省は、所管事項でない

からそれは知らない——これではどうも筋が通つていないと思ふ。あなたは、さつきも大蔵大臣が言つたように、日本の根本を見て何でも知つておられるはずだ。(笑聲) そういうことも十分知つていないで、この予算の策定をするといふことになる、非常なそごが出てくる。たとえば国鉄関係でもそうだ。八千三百三十三人の当局の人員要求に對して、大蔵省はそれを駁つておる。聞くところによれば、この前も人員要求があつたが、それを駁つても、ちゃんとやつておるじゃないか、だから今度も合理化によつてやれといふようなことで駁つてやつておられる。国会としてはそれでいいが、それは大蔵省としては決して圧力は加へませんでしたといふことになりませんが、それは私は必ずしもそうじゃないと思ふ。そういう面からいつても、最も大きな問題になるべきところの交通に對して起つてくるところのいろいろな現象といふものを、大蔵省としてはしっかり把握してもらはないと、これは単に所管が違うからといふことだけでは私は済まされぬ問題だらうと思ふのであります。この点も十分一つお考えを願つて、ガソリン税を単に受益者負担といふことの考えをやめて改めていただきたい。今からでも決しておそくはない。(笑聲) 予算は通りましたが、さつきもいつたように、マジックのよ

うな数字のひねくり回しによつて幾らでも減すことができる。だから政調会も言つておる、運輸省も言つておる、四千円くらいないといけないことはない。でありますから、そういうこともこの際面子にとらわれずに考え直す必要があると思ひます。これは当然国会でや

ることでありますから、大蔵委員会としても大いにがんばって修正をしていただきたい。

そこでもう一点だけ伺いをいたしておきたいのですが、このガソリン税の問題は、まあおそらく道路の建設計画も計画通りにはなかなか進まないだろうと思います。でありますから毎年これは国会のあるたびごとにガソリンの方へしわが寄ってくる。なぜかという、これは一番取りやすい。簡単にいうと、国鉄の運賃とか電車賃とかガソリン税とかいうものは一番取りやすい。国鉄運賃を上げたら、これは怪しからぬ、汽車に乗ってやらぬといつても歩くわけにはいかない、いやでもおうでも乗る。(笑)そういう工合にしてガソリン税とか運賃とかというものは、これはいやでもおうでも出さなければならぬ。国会において運輸省も業界も社会党も緑風会も反対しておるが、頭数が多いから通るだろう、委員会で適当な答弁をしておれば、時期がくれば通っていくだろうということになると思うのですが、しかしながら、これはやはりそういうような問題については、将来十分に考えてもらわなければならぬのですが、どうでしょう。これは非常にこういう質問は変だと思

うのですが、ガソリン税について、来年度もやはり同じような問題が起る公算はありますか。これは運輸省が少し腰が弱いかもしれぬ。何かという、みんな運輸省の方に減税のしわが寄ってくるのですが、大蔵大臣、一つそういう弱いところにしわ寄せしないように特に御注意を願いたいと思います。

○國務大臣(池田勇人君) 来年度のこ

とを申し上げます、また笑われるかもしれませんが。(笑)私は過去の例をみましても、ガソリン税が上ったのは昭和二十九年、その前が二十六年、従いまして、私はこの法案が御決定になれば、相当目に見えるほど道路の政修は進んでいくと思ひます。昨日も建設大臣に言ったのでございますが、来年度の計画は、私は一応聞いておりますが、地図でもかいて、ここがこうなるんだと、こういうのをお出しになったらどうかということをお願いしました。

(それはいいことだ)と呼ぶ者あり)それはやはり建設省の方でも非常によくになると言っております、この法案が通りますれば、画期的に道路の補修が進んでいくと考えております。

○大倉精一君 要望だけしておきたいのですが、私はこれは反対で、全部やめちまおうと思うのですが、それは別にしまして、どうも多数で通るかもしれませんが、その場合要望しておきま

すが、せっかくこういうような国民の血の出るようなものでやるのでありますから、少くともこれは、政策的な、政治的な、そういうものによつて建設計画というものを左右しないように、ぜひともお願いをしたいのです。これは鉄道でも同じことなんです。地方道でも同様であります。私がある地方へ参りまして、一つの道路を走って行くといふと、ある部分はアスファルトがやつてある。ある部分は舗装がしてない。聞いてみると、舗装をしていないところは市会議員が出てないところ、市会議員が出ているところなんです。こういうようなことが今後やられるとするならば、これは大へんな問題になる。

鉄道建設でもそうです。樽見線という線があつて、あそこは何とかいうえらい人が口出しをしたそうであります。これは大垣駅の接続設備ができないために、一年間ほったらかして置いて、一年たつて開通の段になつてみれば、草ぼうぼう、レールは赤さびて、これをまた直すためにたくさん日雇い人夫を使つて、会計検査院から指摘されている。そういうようなことがこ

ろりんざいないように、特に嚴重なる監督と御指導を要望いたしまして、私の質問を終ります。

○柴谷要君 私の要求しておりました大臣がおみえになつておりませんので、あらかじめ皆さんにお願いしておきたいと思うのですが、私は先ほどから先整、同僚委員のガソリン税に対する御質問をじっくり聞いております。

これに対する政府からの御答弁もじっくり聞いておりましたが、私は経験が浅いせいか、どうも納得がいかないところが多々ございます。そこで委員長にお願ひしたのは、どうも私、相当時間をおいただかなければどうもなかなかこれを説明していただくわけにはいかぬ、かように考えますので、大へん時間過ぎておりますから、ここで昼食をとらしていただいて、午後再開をぜひお願いしたいのであります。私ばかりでなく、また同僚委員も多数発言があるようでありますので、一応一つおはかりの上、この要望をお聞きとりたいだきたいと思ひます。(異議なし)と呼ぶ者あり)

○委員長(廣瀬久忠君) 委員長はなるべくこのまま継続しまして終了したいと思ひます。なお、御質疑がある方は、また大蔵委員会において一つ御

質疑願ひたい、こう思ひます。ぜひこのまま御継続願ひたいと思ひます。

○柴谷要君 温厚なる委員長のお言葉でありますけれども、どうも時間が来ますから、私も腹にこたえがたい。そこで発言が苦しくなりますけれども、同僚の皆さん方の御理解をいた

いて、少し時間が長くなるかもしれませんが、お許しをいただきますならば、これから続けていきたいと思ひますが……。

○委員長(廣瀬久忠君) ちょっと速記をとめて。

(速記中止)

○柴谷要君 運輸大臣がお見えになつておられますので、昨日要求いたしておきましたので、早急に御出席を手配願ひたいと思ひます。

それでは御質問をいたしたいと存じます。昨日から本日にかけまして一番問題になっておりました点は、何と云つても需要量の問題かと思ひます。この需要量をめぐりましての見解が、大蔵省としては三百九十万キロリットル、これは先ほど通産省の計算でこういう額が出ておる、こういう御説明がありまして、それはよくわかりました。ところが、これに引きかえまして、運輸省は四百二十万キロリットルの需要量がある。それから自民党の交通部の皆様方が計算しておりますのが、四百二十一万キロリットル。それから石油業界の協会の皆さんの考えは大体四百十八万キロリットル。こういうふうに出ておる資料を私は幸いに入手することができました。私は国会

克明に御説明をいただきたいと思う。
確かに国の財政を要する大蔵大臣であり、また、慎重の上にも慎重を期せられることは、まことに国民として喜ばしいことであるけれども、さてその反面多くの課税をされて苦しむ多数の国民がいるということも一面考えていただいて、この多くのところから出ておられますような数字に改正できるならば、今国会審議中のことでありますから、改正する用意があるかどうか。この二点について明快なる御答弁をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(池田勇人君) 先ほど来申し上げた通りで、特につけ加えることはございせんが、私は運輸省の調査は一つの参考資料にはなりまじう。しかしお話がありましたように非常な好景気でも、まれに見る好景気であつた昨年のうちの数字をおとりになつてゐる。一番いいところをおとりになつてゐるので、これは私はそういう考へ方もあるかと思ひますが、各省集まりまして次官會議で定めた数字に大蔵省は頗るほかばないものであります。しかし次官會議で定めたものを大蔵大臣としてはそれを再検討いたしました。もちろん積極財政の方針でいつてゐるのでございせんが、昨年は前年度に比しまして二六%、それは鉱工業生産が二一%ふえたときの二六%であるのであります。われわれは昨年の二一%の鉱工業生産が今年度ふえることはふえるが一割二、三分のふえだつてゐるから、ガソリン税の方にいたしまして、一割六分程度の増加が思ひ切つた見方じゃないか、こう考へておるのであります。当初大蔵省、通産省は三百七十八万キロリットルと

初め計算したのでございせん。その後いろいろ考へました上に三百九十万キロリットル、これが一番正確なものとして言つたので、私はあらゆる状況を考へまして、通産省の意見を聞き、これを各省の事務次官會議にかけ、そしてそこで意見が一致した数字によるよりほかはないと思つておられます。

○榮谷要君 大臣の御答弁は昨日から終始一貫しておられるわけよくわかりましたけれども、重ねてお尋ねしたいと思ふのは、自民党の交通部会の三月二十五日の資料として出されたものを見たのでありますが、これによりますと、四百二十一万キロリットルということで大蔵省より多く見ておられる。この問題をどう党内でお取り上げになつておられるか。また政府自体としてはこれを有方な資料としてお使いになつたか、その点を明らかにしたいと思ひます。

○国務大臣(池田勇人君) 業者は四百十八万キロリットルとおつしやつておるようでありますが、石油連盟の方はやはり政府とは同じような三百九十万キロリットルと見ておられます。政府は三百九十万キロリットル、石油連盟は三百九十一万キロリットルでございせん。それから自由民主党の交通部会のお話もございせんが、私の知るところでは、自由民主党の政調会並びに党議といたしましては、大体三百九十万キロリットルと、政府と同じ見解をたいて持つておられます。

通に關係したエキスパートのお集まりで、最も正しいような感じがするわけですが、それから、先ほどからお尋ねをしておられます、運輸省のやつはどうも信用が置けない、はつきりは言われませんが、どうも運輸省には何かうさんくさいものがある、こういうような大蔵大臣の、言外にそのようなことをおわしているのではありませんか、私はそれでは運輸省に一つお尋ねをしたいと思ふ。

運輸大臣がおいでになりませんか、しかるべき責任者から明快にお答えをいただきたいと思ふのであります。と申しますのは、昭和三十一年十月に、「揮発油増額に對する意見」というものを、りっぱな冊子として運輸省が出されておられます。この見解をまず一から順次お尋ねをしていきたいと思ひます。

「わが国の揮発油税の税率は、国民所得を考慮に入れて比較すれば、世界各國に比して高率である」という示してある。そこで私のお尋ねしたいことは、この第一に掲げられました税率が非常に高い、しかも「国民所得を考慮に入れた比較」をすれば非常に高い、こういうわけでおられるのですが、この資料は一体何のためにこの第一項に掲げられて運輸省が出されておられるのか、この真意並びに内容を克明に一つ御説明いただきたいのであります。

○政府委員(山内公猷君) これは、まだ政府の原案のきまる前に、臨時税制調査會に對しまして運輸省の意見を申し上げたときの意見書でございせん。當時、臨時税制調査會におきましては、わが国の揮発油税の税率が諸外國に對しまして低い、もつとかけられるとい

う御意見がありましたので、ただ、それは数字だけで見るといふこともどうか、結局税金を払います場合には、いわゆる高所得者は高額のものを払いますが、低所得者は低額のものを払ふえないのと同じように、日本の国民の所得が少いので、各國のやはり所得と比べてそれは見てもらいたい、そういう趣旨で、「国民所得を考慮に入れて」、そういう税率をお考え願ひたいという趣旨で出した意見でございせん。

○榮谷要君 まあ経緯はわかりましたけれども、しからばこのような考え方をどのように政府に反映したか、いわゆる運輸省としては、政府の一端である運輸省でありますから、こういうような考え方に立つて、どこまで政府がこれを取り上げるような措置を、努力されたか、この点を一つ明らかにしたいと思ひます。

○政府委員(山内公猷君) この問題は、いわゆる自動車業界の負担の問題、もう一つ、わが国の道路をいかにして整備していくかという、二つの、いわば相反する要請があるわけにございせん。運輸省當局といたしましては、このわれわれの方の業界が公定価格をとつておられる、国民のいわゆる交通費が安ければ安いという一つのまあ理由があるわけにございせん。別途、また、道路がよくならなければ、自動車と道路というものは唇齒車の關係にあります。その点非常に調整がむずかしいわけにございせんが、當時、われわれの方は、臨時税制調査會に、そういう意見を申し上げたことも、同時に、大蔵省にもそういう点についての説明をいたしました。

○榮谷要君 この第一項のただいまお尋ねいたしましたことについては、今でもあなたのお考えは、あなたといひますか、運輸省の考え方は、これを堅持されておられるかどうか、この点をつけ加えてお尋ねします。

○政府委員(山内公猷君) 閣議におきまして、揮発油税の額がきまりましたので、運輸省も閣議の、いわゆる政府の政策通りに考へております。

○榮谷要君 それでは第二の質問に移りたいと思ひますが、「道路交通事業にかかる租税公課は重複課税されておる」といふことは、過重であるといふことは、これ以上のものをかけてはいかぬという道義論があるのではないかと、それを特に第二項に強く掲げられておられる理由、それから、これが果してどのように政府に反映したか、並びに、運輸省としてのたいていまでの見解、こういうものについて詳しく一つお願ひします。

○政府委員(山内公猷君) いわゆる道路交通事業、自動車を運行する、ことによりまして營業してあります事業につきましては、非常に高い税金がかつておるといふことは、周知の通りでございまして、これは、ただ、ガソリン税であります。揮発油税あるいは地方道路税、それから軽油引取税というもののだけではないわけにございまして、そのほか、自動車税または受益者負担金、あるいは道路改修協力費というように、税金でないもので、道路を作るときに業界が徴収されておるといふことは、周知の事実でございせん。この点、各業界から運輸省に對しまして、揮発油税を払いながら、そういう負担、特別な受益負担金というものが

苦痛であるということをしきりにいつておられますので、この点も掲げたわけ

午後三時十七分開会

○委員長(廣瀬久忠君) 休憩前に引き続き、会議を開きます。

税の総計が業界にかかっているわけでごさいます。これは自動車事業の特異

○柴谷要君 休憩前に引き続きまして運輸省に対し質問をいたしたいと存じます。

の課税でございまして、そのほか一般の民間の法人税であるとか、あるいはそのほか、かかる以外にかかっている参りますので、こういう点についてさらに考慮していただきたいということ、常に大蔵当局あるいは自治庁当局にも要請をいたしておるところでございます。

が、「道路交通事業は公益事業として低率なる収益を得るに過ぎない」ともより道路交通事業は公益事業でありましてから嚴重なる運賃料金制度下にすることは御存じの通りでありまして、なるとは低率な収益しか上げておられないということはおそらくわかるのでありますけれども、この際ガソリン税が大幅に引き上がることになつて、なお一そうこれがなほだしくなつてくると思つては、この考え方運輸省としては變りはないか、それとも大幅にガソリン税の値上げによつて収益どころか大いなる赤字が出ると、こう予想されておりますか、この点についての運輸省の知る範囲の一つ御説明を願いたいと思つて

○柴谷要君 確かにあなたのおっしゃる通り、ガソリン税初め、幾多の税がかかっているわけですが、私どもも承知をするわけですが、特に運輸省が「過重である」と、かように表現をされている以上、大蔵大臣はこのようなことをどうお考えになつておられますか。一言お尋ねいたします。

○政府委員(山内公敏君) その意見書に出しておりますように、営業収入に対する営業費の割合、三十年代の数字を出しているようでありますが、バスにつきましては九四・七八、ハイヤーにつきましては九三・六八、トラックにつきましては九八・二二、こういう非常に低率の収益をあげております。特にトラックにおきましては、本委員会におきまして、いろいろ問題がありま

○国務大臣(池田勇人君) これは税金はみな重いといわれるのでござい

けでありまして、これが対策といひましては、一応やはりそういう法的な負担は消費者に持つて——全部とはい

○委員(廣瀬久忠君) 休憩前に引き続き、会議を開きます。

○柴谷要君 休憩前に引き続きまして運輸省に対し質問をいたしたいと存じます。

の課税でございまして、そのほか一般の民間の法人税であるとか、あるいはそのほか、かかる以外にかかっている参りますので、こういう点についてさらに考慮していただきたいということ、常に大蔵当局あるいは自治庁当局にも要請をいたしておるところでございます。

が、「道路交通事業は公益事業として低率なる収益を得るに過ぎない」ともより道路交通事業は公益事業でありましてから嚴重なる運賃料金制度下にすることは御存じの通りでありまして、なるとは低率な収益しか上げておられないということはおそらくわかるのでありますけれども、この際ガソリン税が大幅に引き上がることになつて、なお一そうこれがなほだしくなつてくると思つては、この考え方運輸省としては變りはないか、それとも大幅にガソリン税の値上げによつて収益どころか大いなる赤字が出ると、こう予想されておりますか、この点についての運輸省の知る範囲の一つ御説明を願いたいと思つて

○柴谷要君 確かにあなたのおっしゃる通り、ガソリン税初め、幾多の税がかかっているわけですが、私どもも承知をするわけですが、特に運輸省が「過重である」と、かように表現をされている以上、大蔵大臣はこのようなことをどうお考えになつておられますか。一言お尋ねいたします。

○政府委員(山内公敏君) その意見書に出しておりますように、営業収入に対する営業費の割合、三十年代の数字を出しているようでありますが、バスにつきましては九四・七八、ハイヤーにつきましては九三・六八、トラックにつきましては九八・二二、こういう非常に低率の収益をあげております。特にトラックにおきましては、本委員会におきまして、いろいろ問題がありま

○国務大臣(池田勇人君) これは税金はみな重いといわれるのでござい

けでありまして、これが対策といひましては、一応やはりそういう法的な負担は消費者に持つて——全部とはい

○委員(廣瀬久忠君) 休憩前に引き続き、会議を開きます。

○柴谷要君 休憩前に引き続きまして運輸省に対し質問をいたしたいと存じます。

の課税でございまして、そのほか一般の民間の法人税であるとか、あるいはそのほか、かかる以外にかかっている参りますので、こういう点についてさらに考慮していただきたいということ、常に大蔵当局あるいは自治庁当局にも要請をいたしておるところでございます。

が、「道路交通事業は公益事業として低率なる収益を得るに過ぎない」ともより道路交通事業は公益事業でありましてから嚴重なる運賃料金制度下にすることは御存じの通りでありまして、なるとは低率な収益しか上げておられないということはおそらくわかるのでありますけれども、この際ガソリン税が大幅に引き上がることになつて、なお一そうこれがなほだしくなつてくると思つては、この考え方運輸省としては變りはないか、それとも大幅にガソリン税の値上げによつて収益どころか大いなる赤字が出ると、こう予想されておりますか、この点についての運輸省の知る範囲の一つ御説明を願いたいと思つて

午後一時十八分休憩

○柴谷要君 休憩前に引き続きまして運輸省に対し質問をいたしたいと存じます。

けでありまして、これが対策といひましては、一応やはりそういう法的な負担は消費者に持つて——全部とはい

○柴谷要君 ところでまあ低率な収益をあげておるような状態、ましてや最近

業者には大して負担はないのだ、こう

これは今後に起つてくると思うのであります。ただ今日、午前中にも各委員の方と大蔵大臣と非常な真摯な応答がありまして、実態は私大體皆さんのお考えの方、御質問の御趣旨と政府の答弁とは、そこに十分現われておつたと思うのであります。将来の負担をこの一兩年の業者が負担をするというところに相当な問題があると思うのであります。けれども、日本全体の経済の伸びていく力、今の人々がやはり後世の後世というほどでもありませんが、まあ後世のために、そういうある程度の犠牲は払われても、それは業者として業界に報いてくるし、すべて国家経済の上に、国民生活の上に報いてくるというように、たゞ技術的な面にとこ一兩年のやり方というものは議論があることと思うのであります。大局においてさういうことを考へて、本案による予算の編成をいたした次第であります。

○柴谷要君 道路がよくなることは国民全般が望むところでありまして、確かに道路がよくなることによって利益を受ける人はたくさん出てくるわけですが、その御説は運輸大臣言われた通りと私は思うのであります。けれども、ただその受益者をどのように扱つかうところには私は今議論の問題があろうかと思ふ。

そこで私が次にお尋ねしたいことは、揮発油税の増徴による税負担は、道路整備による受益を超過することとなる。こう運輸省は見ている。ガソリン税を増徴することは、利益を受けることよりもむしろ超過したものだ、こういうふうにきめつけられたのだから、そのきめつけられた額くらい

はなんとかわれわれは考えていかなければ、これは利益を受ける側としてもなかなか納得がいけないのじゃないか。そこで私の特に申し上げたいと思ふことは、これはまあいろいろ見方はあろうと思ふけれども、特に国会に議席を持っております鮎川先生が所で調査会のようなものを持ってやっておりますが、その資料を見させていただきますと、道路がよくない利益のはね返りというものは大體自動車関係では三四%乃至は三五%、こういう数字が出てきておる。この数字は私どもは今のところは信頼をおける数字かと思ふ。ところがそのパーセンテージから見ますと、道路整備の金を全部ガソリンから出させるということはどうも少し苛酷のような気がする。そこを運輸省がお認めになつておつて、こういうふうななりっぱな冊子の中にさういうことを盛り込んでおられると思う。そこで特に運輸大臣にこの点をお尋ねしたいと思ふことは、こういう事情であるから一つ今の政府は最初は一万円なり、あるいは八千円というものを考へてなつたわけでありまして、六千五百円となつて出てきたものは六千五百円でありまして、この六千五百円を中心にして私どもは議論をしておる。さういふとすると、この六千五百円が今言うように受益を超過したものである、こういう結論になると、これは少しも納得しなかつた。出さずともなかなか納得しないだろう、こういうことになつたと思ふ。この私の申し上げる論議に運輸大臣は御反論はなさらないと思ふが、この見解について、大臣の見解を一つお尋ねしておきたいと思ふ。

○国務大臣(宮澤胤男君) 六千五百円というものを政府において決定して出しましたことは、先ほどからも大へん御議論がありました。政府の決定としては、やはり三百九十九万キロリットルを基礎として計算しておる。運輸省が四百二十一万キロリットルというものは、たゞその後の情勢を見る見通しの御参考として供したにすぎないわけでありまして、これは将来に對する一つの行き方の運輸省の見たとしめて皆様に御参考に供したにすぎないやうなわけでございませう。ただこれが限界を越えるか越えないかというところは、これは議論のあるところだと思ふけれども、政府といたしましては、この決定によつて、一つ今押して進めていくことが適當だ。午前中大蔵大臣からもお答えいたしました通り、無理のないやうに一つ将来もやつていく、こういう考へ方でありませうから、一つさうに御理解をお願いしたいと思います。

○柴谷要君 大臣は大へんこれを出されたことを後悔されながら答弁しておられる感じがするわけですが、そうではなくて、運輸省の見解は全く正しいと私は見ておる。この運輸省の正しい見解が、なぜ政府をしてこれを實現させなかつたか、またこれは端的に申し上げますれば、今、国民の要望しておることをそつくり運輸省が代弁しておるというふうには私は考へられる。そこででもこれを運輸大臣として十分に世論の上に立つて政府にこのやうなことを十分さしていただかなかつたか、非常に残念に思つております。

そこで次の問題をお尋ねしたいと思ふますが、揮発油税は道路整備の目的として、大蔵大臣の言葉で言いますと、いうと、目的税、こう言つておりますが、まあ目的でもけつこうだと思ふ。「本旨を充分に達成したもの」とは認め難い点がある。こういうふうな第六項で言つております。その点に關連をいたしまして、私がお尋ねしたいと思ふことは、道路整備財源は、一応合計して五百四十八億、揮発油税の収入は五百四億となつておる。現行税率でいきますと二百二十八億と見込まれております。一般財源から十一倍というところで、政府はえらい、一般財源から清水の舞台から飛びおりたという氣持で四十四億計上したということをやつておられますが、これを指して言つておられるのではないかと思ふ。この中の、特に支出の面において日本道路公団補助金三十億というのが出ておる。それから臨時就労対策費が七十四億、特別失業対策費十五億、積雪寒冷地帯の道路交通確保補助金十億、これを合計いたしますと二百二十九億、いわゆる増税分の二百二十八億より一億上回るわけでありませうが、こういう事実をもつてこの第六項にきめつけておるやうに、「目的税としての本旨を充分に達成したもの」とは認め難い点がある、こゝういふふうには私は言つておると思ふ。そこでなるほどいふことを言つておられる。私も同感です。そこで考へられますことは、この増税分の二百二十八億、それと目的の違つたところに使います二百二十九億、ここに問題があると思ふ。特に日本道路公団補助金というやうな性格のものは、これは運輸大臣並びに大蔵大臣にお尋ねするのでありますけれども、独自の性格だと思ふので、産業特別会計こゝういったやうな方面から出していけなかつたものかどうか。あるいは臨時就労対策費とか特別失業対策費、こゝういふものは一般會計、いわゆる四十四億にプラスをして出せるやうな情勢ではないか、こゝういふふうには考へてきまつたか、現行の税率の上に増税分を取りつけた二百二十八億は消えていくやうな形になる、こゝういふ考へ方ができてこそ、初めて運輸省も指摘していらっしゃるやうな、また国民の要望していらっしゃるやうな税体系が出てくる、こゝう思ふわけでありませうけれども、これらの点に對して運輸大臣並びに大蔵大臣の御見解を承りたいと思ふ。

○国務大臣(宮澤胤男君) 決して弁解して申し上げるわけではありませうが、運輸省の見解というものは、昨年の十一月でありまして、ちょうど衆参両院の運輸委員会の御決定と、考へ方を同じくした當時であると思ひます。三十二年度の予算編成ということ、御承知の通り二千億の自然増収をもつて一千億円の減税を行ひ、一千億円の施策をするということは、日本経済において少くとも同期的な転換をした予算であり、日本経済であり、日本の財政であると思ひます。その出発に當りまして、一つ新しい構想のもとに政府は考へ方を相当変えていったという点も一つあわせて御了承願ひたい。

○国務大臣(池田勇人君) ガソリン税を道路公団の方に持つていくこと、あるいは臨時就労対策、あるいは特別失業対策の方に使うことは行き過ぎではないかというお話でありませうが、これは昨日来たたびたび申し上げておりますこと、道路公団の計画も、特別失業

対策その他についての支出も、もっぱら五カ年計画において予定されております道路の整備に使うものでございまして、私はガソリン税の趣旨から申しまして、従来もやっておりますし、今回もそういうふうな判断によってやったのでございます。

○柴谷要君 前からの関連で、大蔵大臣は行き過ぎではないかということにおとりになったと思いますが、私は行き過ぎではなくて、そういうような方法で、予算を組まれたりすれば、今國民が要望し、かつ自動車関係の諸君も非常に喜ばれる、こういうことだから、お考えにならなかったか、こういう質問なので、決して大蔵大臣行き過ぎだなんて詰め寄ったわけではございませんので、この点だけ明らかにしておきたいと思ひます。

そこで重ねてお尋ねいたしますけれども、これはもとに戻りまして需給量の問題ですが、大蔵省が三百九十万キロにきめたことによつて六千五百円という数字が出てきた。ところがこの一歩前に通産省なり大蔵省では三百七十五万キロリッター、こういう案で八千円案だか一万円案だかお考えになつたということをお聞いているのですが、大筋は通産省によつて率を下げる、金額を下げるによつて、三百七十五だか何だか知りませんが、だんだん数字が上つてきたというふうにお聞いているのですが、これらの見解について、事実通産省はそうわずかの間に十五万キロすつぽんばんと上に上つてくるものかどうか、これをお尋ねしたいと思ひます。それが事実とするならば、先ほども申し上げましたように、これは四百万キロリッター、あるいは四百二十万

キロリッターというのがすぐ上つてくると思う。こういう操作について、通産省と大蔵省は厳密に計算をした上に、こういうものが出てきた、こういうような御説明でありましたけれども、実はもっと低い需給量が計算をされたというふうなことも聞いておるのですが、この点について明らかに一つ率直に、十分審議の材料にしたいと思ひますので、克明に一つお聞かせを願ひたいと思ひます。

○政府委員(原純夫君) 予算の政府原案で、税率を中央、地方を合せて八千円と見ましたときの数字は、消費見込みが三百七十八万キロリッターという前提で計算をいたしております。それがたまたまお話のように三百九十万ということになつてきておるわけでありまして、その間の事情はこうであります。原案作りしたのは去年の暮であります。その時分通産省での御意見、実は強い方の数字と低い方の数字と二様あったというふうな段階があつたのでございます。私も精査を見積る場合に、そういう場合にはやはり大筋をとつておかなければいかんというふうなこともあつて、三百七十八万キロリッターという数字をとつておりました。それがだんだん予算の話が着詰まつて参りまして、一月の下旬に最終の政府原案がきまつたわけでありまして、その際には何とかそういう数字をぎりぎりまでいけなかつたというふうなことで、通産省とも御相談し、かつ各省御相談して、それじゃ三百九十万というのを正式の政府の計画としてそれによつてやないかということになつて参つたわけでございます。これは取引とか何とかいうものではなくて、昨

年の十二月ごろにおける通産省の立案の過程におけるお考えのニュアンスというものが三百七十八万キロリッターに出て、それがだんだん煮詰まつて、政府原案が確定いたしました。一月の下旬においては三百九十万キロリッターというので、政府部内一致してそれに落ちついたという次第でございます。

○柴谷要君 これからの質問は少ししまかくなりますので、本日は避けて、大蔵委員会でも十分御見解を承わりたいと思ひますが、最後に、実はこの法案がかりまして、関係者の方からたくさん陳情が関係議員のところへきておりますし、また政府にも届けられておると思ひます。また、私は陳情書というものをたくさん受け取つて、内容を十分検討いたしますけれども、今何と悲壯な陳情書を受け取つたことは初めて、これ読み上げますので、これをどう大臣はお考えになるか、この気持ちに沿うような対策を立てられるかどうか、一つ読み上げますので、お聞き取り願ひたいと思ひます。「こんな窮乏者虐めの苛酷な増税が今公私共に何をせよと云はるのか、敢て政府に問はんとするものであり、唯々天を恨み、地に伏して泣くのみであります。」こういう陳情書がきております。このことは私はまあ大へん決意をされてこういうことをお書きになつたと思ひます。この心情は十分察することのできると思ひます。そこでこういう陳情書を寄かさないような一つ政治というものが大事ではないか。そのためには、政府は今日真剣になつて私どもの質問に対して御答弁をいただいております。

ますけれども、その答弁の真剣さを私も十分汲み取ります。その熱意をもつてこういうような関係者に十分政府が説明をされ、納得をされて、私はその税金のごときものは取つていくのが最も正しい行き方だろつと思ひます。こういうふうな字を通して陳情書に書き込まれておる気持ちを察しますときに、大蔵大臣は、特に日比谷の自民党の大会で、慎重に一つ國民の声を聞いてやるし、おれはうそは言わんで、できるだけやるんだということをお天下に声明されて、私も是非非常に心強く思つたわけですが、これは大臣に言わしめますならば、二割五分に當るところの業者だ、わずかな数だ、こうお考えにならうかと思ひますが、かりに一人でもこういうふうな気持ちになり、「天を恨み、地に伏して泣くのみ」という感情を持たせることは、政治としてやはりおもしろくないと思ひます。そこで、これは大蔵委員会に場を移しますけれども、このことは非常に重大な問題であらうと思ひますので、どうか大蔵大臣においても六千五百円あるいは五千三百円、こういう線で強く推し進めようとする気持ちでなしに、どうか一つこういう人たちがたくさんいるということを念頭に置かれて再考慮する、こういう気持ちにせひなつていただきたいと思つておりますから、これはゼロにこしたことはありませんけれども、今日、すでに予算が通つてしまつた以上は、重大な予算に影響を与えるようなことはこれはできないと思ひます。率直に申し上げて、でありますから、とにかくこれらの人たちが十分納得のし得る線まで一つ政府としても折り合ひをつける、こういう気持ちで一

つ今後真剣に考へていただき、そして参議院の大蔵委員会においても結論の出せるように政府においても努力をされる、かつ、われわれ与えられた責任をもつてこの問題に取つ組んでいきたいと、こう考へておられますので、最後にこのようなことを御披露申し上げて、大臣の心境を一つ承わつて、私の質問を打ち切りたいと思ひます。

○國務大臣(池田勇人君) 私は政治家のまあ未熟な一人といたしまして、全体の國民のよくなることを願ひたいし、おるのではありません。そのために、ある程度しわがどこかに寄ることはこれは考へないやりやしません。しかし、できるだけのしわを少なくし、耐え得るようなものにしていかなければならぬことは政治の根本でございまして、そういうことを念頭に置いて、今までも十分でございまして、ややつて参りましたし、今後もそれでいくつもりでございます。

○相澤重明君 大蔵大臣に一つお尋ねをしておきたい思ひますが、あなたのお、揮発油税等に関する大蔵省の資料の中で、昭和二十九年以降の道路整備五カ年計画事業、これを作られた当時、大蔵省は国会においてガソリン税というものをそう増額を今後する考へがないというように私どもは承わつておつたのであります。このいわゆる五カ年計画を作る当時に、大蔵省はどういう見解を持つておつたのか、あるいはまた今日はそれを修正される、こういう考へ方であるのか、その点をお尋ねいたします。

○國務大臣(池田勇人君) その当時大蔵省には関係しておりませんでした。思ひます、五カ年計画が御審議になると

うことは全然発表しないで、新聞記者だけがこれを書いたものですか、いかがでしょう。

○國務大臣(池田勇人君) 二十六億ドルという数字は、何の数字でございませう。

昭和三十二年四月三

せん。
○相澤重明君　それから、これは大蔵省、もちろん運輸省、通産省の關係にもなると思うのですが、そうした外貨の点については、明るい見通しが一応

明がなければなかなか許さん。これは資格によってある程度違いますけれども、そういうふうには、年とともに非常に厳重にいたしまして、今も極力これを押えておる状況でございます。

ておるので、非常な伸び方であり、これは伸ばしていかなければならない。二、三日前も鑑光のために外車を入れるということ聞きまして、私はおもしろくないと思つたら、外人が、日本

の観光に因産自動車を使わずに外車を使うなんておかしい話だということを言っておいたという話でございするが、これなんか大いに参考にして、できるだけ因産車でまかなわすべきが、私は観光の目的である。やはりアメリカの車を使っているのは一流国でなく、二流国、三流国に行きますとキャデラックとかアメリカの車が非常に多い。因産をもつてやることが一流国のシンボルだ。因産自動車を今後進めていかなければならぬと思います。

○相澤重明君 大蔵大臣のお考え方は、まあわが国の各業者に対して非常な熱意を示された問題だと思つております。しかし具体的に、私はいわれる三十一年度に行われた日本のこの自動車製造のいわゆる飛躍的な計数というものが、三十二年度というものがどうなるかという見通しも一応ほしかつたわけですが、これはまあ本来ならこの自動車の関係については運輸省なりあるいは経済企画庁なりが、これは発表をしてもらえるものだと私は考えておつたのですが、この点はいかがですか。

○国務大臣(宮澤胤男君) この外車の輸入に關しましては、私も今の大蔵大臣の答弁と全く同様に考えております。ただ観光のことで残念なことは、乗用車の大型車ができない。今のトヨベツト程度の小型ですと、外人はひざがつかえてだめだ。乗つておるとひざがつかえてどうしても乗れない。そこで観光程度の外車をどうしても輸入しなければならぬということはこの間も聞きまして、実に残念に思つた。それから製造業者の方に、ひざのつかえない大きな車は日本でできないのか、トヨベツトからもう半メートルも大きければ

いづかひがつかえない。ひざがつかえてどうしても日本の乗用車には乗れないのだ。そこでひざのつかえないものさえ作りさえすれば、今大蔵大臣の言つた通り外車に乗らなくていいわけでありまして。そこでわざわざ輸入してもらう。今、観光客の日本での収入が五千万ドル、そのうち自動車に乗つて払つてくれるのが二千万ドルですから、その千二百万ドルのうちから、まあ三分の一くらい自動車を買つて、外車を観光だけに外人用にします。その間に、一兩年のうちにすねのつかえない自動車さえできれば、それでも因産で十分だと、そういう次第でございします。

○相澤重明君 大蔵大臣に。ただいまの運輸大臣の答弁とあなたの答弁とは若干違つたので、これはまだ閣内では意見が統一されておらぬのですか。運輸大臣は、外人の足が長いので、いわゆる自動車に因産では乗れない、こういうことで観光客を、いわゆる観光シーズンを迎えようという観光客を大事にするためには、やはり外車も若干必要である。あなたのおっしゃつたのは、いわゆるまあ国内の業者を伸ばすために、外国から来るお客さんに、国内で作つた自動車一つ御案内もし、乗つてもらおうじゃないか、こういう私お考えであると思う。あなたの考えは大へんよかつたかと、こう思つたのだけれども、今同じ閣僚である運輸大臣と大蔵大臣との答弁の食い違ひはどうしたことですか。御答弁願います。

○国務大臣(池田勇人君) これは閣議できまつたわけではございませんが、大蔵大臣としては、外貨予算を持ち、いわゆる国際収支の担当の大臣でござい

ますので、できるだけ日本のものを使つてもらいたいというあれでございします。まあいろいろ、議論はいたしませんが、大蔵大臣としては、私はそう答えるのがあれだと思つた。私もあの省で相当の外車を入れたというところとは聞いておりますが、大蔵大臣としてはそう答へざるを得ないのでございまして、それは足が置きどころがないというところもございしよう。いろいろな点はございしようが、とにかくその国へ行つてみましてもあれです、外人もまた、日本の人力車に乗るのもある。おそらくいろいろな点を考へて、国際収支の面からいへば、できるだけ因産車でもまゐりていきたい。これも一つの観光客に対する日本の実情を示すものではないかと思つてます。

○相澤重明君 まあ大蔵大臣と運輸大臣との若干の考え方相違というものはわかりました。やはり所管が違つたそれほど違つた、こういうことになると思うのです。そこで、しかし閣策としては、これはまあ本日は連合審査だからといって、ばらばらであつていいというにはならぬので、これはできるだけ早く意見を統一をされて、これは私も国会議員に示してもらいたい、こう思うのです。

そこで運輸大臣にそれでは再度お尋ねをしたいと思います。先ほど大蔵大臣の言われたのは、国内の自動車の生産についてはできるだけ一つ援助もしたい、努力もしたい、こういうお話であつたと思うのですが、あなたの場合はどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) もう因産車でいききたいことは、私も大蔵大臣と同じ

録でありまして、私自身が、まあ役所の自動車は昔からの古いのですが、自分個人の自動車は因産車のトヨベツトを使つておるといふわけでありまして、どうしても因産車でいきたい。先ほどのお話もひざのつかえない因産車を作りたい、こういうことでありますから、その点については財政をあくまで、外貨の何をおさる大蔵大臣ではありませぬけれども、私の立場もその点は全く同一に考えております。

○相澤重明君 今年度は自動車業界の努力によつてかなり生産が伸びるというところは、政府も、またわれわれも見通しておるわけですが、具体的ないわゆる自動車の製造が伸びる、こういうことについて数字があるならば見通しを一つ出していただきたい。

○政府委員(山内公猷君) この点につきましては通産省の所管になっておりますが、私の手元にありますので、これは運輸省がきめたわけでもございませぬ。われわれの方で持つておりますのは、業界の生産計画というものをとりまして、いろいろの資料にいたしておりますので、それを御紹介申し上げますと、まあいろいろ車種別に分けてあります。ガソリン車のトータルで申し上げますと、生産計画といたしましては六十万二千二百九十九両、三十二年度の生産計画をいたしております。うち輸出計画が三万六千八百九十両でございまして、その結果、国内向けが生産となつては五十六万五千三百九十九両となつております。また軽油車につきましては生産計画が二万一千五百五両、これはトラックでございします。トラックの生産計画が二万一千五百五両、うち輸出向けが千五百両、国内向けが二万五両、バスにつきましては生産計画が八千五百六十五両、うち輸出計画が五百両で、国内向け八千六十五両。こういう数字になつております。

○相澤重明君 そろそろ核心に入つたようですが、そういったと、いわゆる今度政府が国会に提案をしておられるガソリン税の増徴についてそのうした伸びというのを見ておつたのかどうか、つまり、もちろんその中には新しく生産をされる自動車の台数と、また古くなった車の廃車あるいは修繕、こういうことももちろん見込まれるわけでありまして、こういうところにかく非常に大きな国内生産量の増加ということが見込まれる。作つた車は別にたなへ載せておつたり、あるいは倉庫にしまつておくというもののじやない。これはやはりそれだけ町に出てこられ動くものである。こういうふうには私も思つておりますが、政府はその両数というのを見込んでおるかどうか、この点はいかがですか。

○政府委員(原純夫君) 昨日来御検討していただいております。三百九十九万キロリットルのガソリンの消費見込みの数字を出されまして、通産省は過去の実績から延ばしておられますが、その裏にこの自動車生産台数というものが資料として御検討になつたことはもちろんであると思ひます。

○相澤重明君 そういたしますと、ただいまの原主税局長の言うのには、まあこれは大蔵省が通産省から聞いたことだと思つたのですが、いわゆるこのガソリン税を増徴する場合の基本的な考え方として今まで出されたのが運輸省の一つの考え方だ、あるいは自民党

内向けが二万五両、バスにつきましては生産計画が八千五百六十五両、うち輸出計画が五百両で、国内向け八千六十五両。こういう数字になつております。

の政調会における考え方、あるいは業界における石油部会の考え方、あるいは財政部会における考え方、あるいはいろいろなデータがあったと思うのですが、先ほどから御答弁になっておるのは、いわゆる国会に提案をする前の一つの参考資料というのが、運輸省のいわゆる四百二十一万キロというのに対する御答弁であつたと思うのです。そこでこの各省なり、あるいは、これは池田さんにお尋ねをするのですが、いわゆるあなたが政府の中の實力者なんですから、特に大蔵省所管である以上、こういう各関係の各省におけるところのそういうデータというものの一応参考になされたとは思いますが、その点はいかがなものでしょうか。

と、今の大蔵大臣の御答弁では、重要な参考資料として運輸省のデータについても考えておる。あるいは各方面のそういう資料もそろえた、それを参考にして次官会議あるいは閣僚会議、そして政府の方針として国会に提出された、こういうことになると思うのです。そうしますと、政府の提出したいいわゆる予算というものが、衆議院の段階において修正をされたことに対するあなたの見解はいかがでしょうか。

○國務大臣(池田勇人君) 予算をきめます場合にきましては四百二十一万キロリッター、これは二月の半ばごろ参考として出てきたのでございます。しこうして衆議院を通過する場合にきまして、三百九十万キロリッターというところにつきましては動きはなかつたのでございます。これを基本にいたしまして、納期の延長をどうするかということ、欠減ということについて衆議院の方をお考えになったのであります。三百九十万キロについては変更はなかつたとは承してあります。

○相澤重明君 衆議院のいわゆる大蔵委員会なりあるいは関係の審査をする段階においていろいろな案があつたのではないかと思うのですが、それは最終的に衆議院として与党の方も野党の方もいろいろ御討論を経てこうした三百九十万キロ、あるいは金額にしては五千三百円という案を出されてきたと思うのですが、そういうことはなくて、最初から、いや、政府は、衆議院の与党の諸君がいわれたからそれですつとといったんだ、こういうことで

すか。

○國務大臣(池田勇人君) 私は大蔵委員会にはあまり出ませんでした。運輸委員会におきまして四百二十一万キロというものが出ました。いろいろ議論がございまして、ことと同じように、しかし衆議院におきまして修正案の説明のときには、三百九十万キロは動かさないのだ、これでいいとおるのであります。議論は相当ございました。

○相澤重明君 そういたしますと、いろいろ議論はあり、各データも出されたけれども、財布を握つて以上危い橋は渡りたくない。できるだけ健全な財政というものの確立をはかつていきたい。こういうことではないかという政策に三百九十万キロというものが出てきたと思うのですが、その点はいかがなものでしょうか。

○國務大臣(池田勇人君) 危ない橋を渡りたくないというだけではございせん。橋は確かな橋を渡らなければいけません。といふか、こういう意味でございまして、何も政策じゃないのです。一つのみんなの予定した限度というものがあつたのでございます。で、三百九十万キロで議論はございましたが、結局するところ三百九十万キロでいくというところになつたと思つてあります。それは修正の論議が、三百九十万キロを基本にいたしまして、そうして欠減、納期の繰り延べを計算しておるのでありますから、いろいろ議論のあがく、三百九十万キロという数字に皆さんが同意なすつたと思つてあります。

○相澤重明君 まあ池田さんは非常に堅実財政をとつておられるのでそういう

うことになつたと思うのですが、今の岸内閣としてはすでに石橋を渡つて岸に到着してあるわけですから、(笑)従つて、このいわゆる岸に到着してあると、今あなたのおっしゃりたいいわゆる三百九十万キロという考え方について、やはり私は議論があると思う。まあここであなたとの取り合ひの中で議論しても今では結論が出ないから、おそらく衆議院の大蔵委員会の中では相当に慎重に検討しなければ、この数字というものを私はそのまゝのみにすると思つても、すでに石橋はなくなつて岸に着いておるわけですから、一つこの点は議論のあるところ、こういうふうには思つておるわけです。

そこでいわゆる三百九十万キロの中に、先ほどの運輸省が一応考えておるところの新車——新しく国内で生産される車両も見込まれておることであるが、原主税局長は、先ほど運輸省が見込まれておると、こうおっしゃつたが、それはその通り確認してよろしうございませうか。

○政府委員(森重夫君) 三十二年度の揮発油消費量三百九十万キロを策定する場合に、主として過去の三年間の需要の伸びを中心に考えたのでございまして、一方保有車両の増加数とガソリンの消費量との関連ということも注意をしましてみたわけでありまして、これは率直に申しますと、非常に関連がつきにくい結果になつております。過去の三年間ぐらいの保有車両の増加数とガソリンの消費量、その計数をとつてみますと、どうしても関連の正確なものがつかない。従つて三十二年度の自

動車の生産見込みというふうなものを考えたにいたしましても、これがぎりぎりの結論を導き出すための有力な動因として働いておることは遺憾ながらいえないのであります。そういうわけで、主としてわれわれは過去のガソリンの消費量の伸びの傾向を中心にして数字をきめたということであり

○相澤重明君 鉱山局長の今の答弁と原主税局長の答弁とだいぶ食い違ひがある。そこでこれは運輸大臣の御出席の上に私は明らかにしたいと思つておる。だから私は午前中に運輸大臣におつてもういいたいと思つておる。出席できなかったということでありまして、やはり運輸省は国内のそういう産業経済の問題につきましては十分把握されて、政府の中においてもこれはそういうデータというものも私は作つてもらいたいと思つて、やはり現実的な今後の経済の伸びというものを、あるいはまた生産の計画というものを見過しておかないと、これは単にその場当りの、行き当たりばつちの政策になつて終つてしまふ。だからこそ三百九十万キロあるいは三百七十五万キロという一つの線を出してみたり、あるいは四百二十一万キロであつたり、四百二十万キロであつたわけですから、こういう点について私はやはり責任ある答弁というものを求めたいわけなのです。この点については専門家ではないのですから、この点は私は保留をいたします。

次に、いわゆるこの予算案が政府の

お考えでは年度内に成立をするという
お考えであつたと思うのですが、その
点は池田大蔵大臣はいかがであります
しょうか。

○国務大臣(池田勇人君) 年度内に成
立することを希望しております。

○相澤重明君 せっかく政府が年度内
に成立することを希望されておつたけ
れども、残念ながら国会の意思は年度
内に成立するような段階になつた。

これはなぜそういうふうな情勢にあつ
たか。いわゆるガソリン税値上げとい
うようなものは、国民の中では一部の
者であるという考え方を政府は持つて
おるかもしれないけれども、これは決し
て一部の者ではない。やはり、単に業
界の者ばかりではなくて、働く多くの
人たちがこの中におつたことを私は
忘れてはいけないと思うのです。い
わゆる労働者がどんなにかこのガソリ
ン税値上げのために心配をしておるか
ということが、私は一番大きなやはり
問題だと思ふのです。この点について
大蔵大臣はどんなふうになつてどうい
う点をお考えになつたか、あるいは
お聞きになつておつたか、この点を
ちょっとお尋ねをしておきたい。

○国務大臣(池田勇人君) 私も未熟で
ございますが、いろいろな事情はで
きるだけ検討してやつておるのであり
ます。御承知の通り、自動車は今年度
は百八十万台になつておるのであり
ます。自動車一台に運転手一人が
つくと、そういうこともないかも知れ
ませんが、少くともこの自動車に運
転する人考えればそれだけの人があ
るわけです。しかもその家族やいろい
ろな点がござりますが、やはり日本の
経済をよくし、生活を安定向上させる

とすれば、この程度はやむを得ないと
決心してやつた次第でございます。

○相澤重明君 大蔵大臣にちょっとお
尋ねしたいのですが、このハイヤー、
タクシーに勤めておる従業員の人たち
が、どのくらい給料をもつて生活を
しておるだろうか、そういうことは、
おそれなく大蔵省ですか、こまかく
データをとらえておると思うのです。
ちょっと御発表願ひたいと思ふので
す。

○国務大臣(池田勇人君) 私は各人の
ものは知りませんが、都会といなかで
はかなり差がついておると思ひます。そ
れからまた田舎と申しますか、都内の
乗合自動車につきましても会社によつ
ては多少違つておると思ひます。給料の
出し方が、基本給と一定の超過分の歩
合制度その他がござりますが、ちよい
ちよいとそういうものに乘つて聞きます
と、この正月、二月ずつと今年に入り
ましてからかなり収入がいいようござ
います。昨年の一月、一昨年に比べ
ますと、大体私の見るところでは三
割余り上ではないか、一万円をこえる
場合も相当あつたように聞いておるの
であります。非常に会社によつて違ひ
ますが、非常に伸びている会社もあ
りますし、伸びてない会社もございま
す。ちよいちよい私は乗つて聞いてお
るのでございます。そういう状況であ
ることをやはり頭に入れてやつてお
るのでございます。

○相澤重明君 私もあなたのように乗
ることもあるのだけれども、あなた
方は別にこまかいデータがないと思
うのです。これは監督省として運輸大
臣ですか、自動車局長なり運輸大
臣……。

はトラックというふうな事業の従業員
におきましては、ほとんど固定給、そ
れから超過勤務というもので行われて
おります。ハイヤー、タクシーにおき
ましては、固定給と、それからかせぎ
高により比例いたしました収入である
というように、賃金体系がだいぶ違つ
ておるわけでございます。その点におき
ましてこまかい資料は今持つていない
わけでございますが、労働省調べの旅
客運送業という三十年度の資料によ
りますと、年平均——これはいろいろ
ういったものが入つておりますが、
一万七千六百円という数字が出てお
ります。

○相澤重明君 自動車局長にさらに
お尋ねをいたしたいと思ふのは、三十
年度の旅客運送業ですか、労働省が調
べたという一万七千六百円というのは、何
時間働いて、一休一カ月ほどのくらい
でそんなつたか、これは監督官庁だか
らおわかりでしょうね、ちよつとそれ
を御説明願ひたい。

○政府委員(山内公猷君) この調査は
御承知の通りある程度の業態の企業
をもちまして調べておるわけござい
まして、この内容の中には、時間で
ございますとか、そういうものは含ま
れない、ほんとうに支払つたものを業
界の報告によりまして集めたものが、た
だいま申し上げました旅客運送業につ
きましては一万七千六百円、貨物運送
業の公表されております。

○相澤重明君 これは少くとも運輸行
政は、そういうように調べてみたけれ
ども数字がわからんというふうなこ
とに困るわけですね。要するに国家の輸
送全般……私は運輸委員会でも言つた

のですが、総合交通政策というものの
に、一体自動車の受け持つ分野とい
うものはどういふものなのか、一体そ
で働いている従業員の人はどうい
う生活態度で、どういふ待遇を与え
なければならぬのか、こういう考え
方は運輸省自身が持たなければなら
ぬと思ふ。そういうことについては、
あなたはお考えになつたことがある
か、お尋ねしたい。

○政府委員(山内公猷君) その点につ
きましては、交通の安全の面から、や
はり交通業に従事をいたします、特に
危険な仕事に従事いたします運輸手
続君につきましても生活の安定という面
から関心を払つておるわけござい
まして、たとえば、昨年問題になり
ましたいわゆるタクシー業の、たゞいま
御指摘になりましたような待遇で働
いておる状態です。労働省といろい
ろ協力いたしまして、現在八時間労働制
の実施をみるようになったわけござい
まして、運輸省におきましてその点関
心がないというわけではございません。

○相澤重明君 所管監督官庁の運輸省
がどのくらいの実態であるかというこ
とをやはり調べてもらふ必要がある。
そういうことではなければ、幾ら政府
が行われぬ。特に私は交通安全とい
うものが今非常に大きな関心を持た
れておることは、あなたは御承知だと思
う。運輸省の所管の問題の中でやはり
何と言つても鉄道にしろ、あるいはバ
スにしろ、自動車にしろ、やはり事故
をなくするというのが一番大きな問
題だと思ふ。そしてその事故をなく
するには一体どうするのか、こうい
う点が私どもとしてはやはり国会の中

でお互い再検討して明らかにしておか
なければならぬと思ふ。自動車局長は
事故がどのくらいあるかということ
を、あなたはそこに数字を持つてい
ると思ふ。一つ発表して下さい。

○政府委員(山内公猷君) 手元に詳細
な事故の数字を持つておりませんの
で、後刻調べて申し上げます。

○相澤重明君 少くとも連合審査に出
席するに、関係の大臣や局長が資料
がなくて答弁ができないというのはど
ういふことなんでしょう、一体。そう
いうことだから事故なんてもなくす
ることができない。

そこで、私は一つ大蔵大臣にお尋
ねをしたいと思ふのだけれども、これは
今よく町で言われる神風ハイヤーとい
うことを言われる、あるいはタクシー
と言われるというほど、あなたもい
ゆるわれわれ一般の働く者の声とい
ふものを、あるいは声なき声かもしれ
ぬ、こういうことをあなたは御存じだ
と思ふのですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(池田勇人君) 神風とい
うことは私は聞きませんが、自分が乗
まして、昨年の秋ごろでございました
か、運転手の隣りに娘を置きまして、
そして後へ私乗つておりました。衝突
いたしましてガラスが割れた。とても
乱暴なと申しますか、大胆と申しま
す。非常に急いでやつて、僕はけが
をしたかと思ふくらいのことでも体験
いたしております。ほんとにあつたこ
とでございます。ほんとはあつたこと
もあつたのでございます。こういうこ
とは、やはり交通の整備、運転手の良
心、そしていろいろな経営形態の改善、
こういうことをやらなきゃならぬと思
ひます。

○相澤重明君 おそらく警視庁の前にあなたがおいでになれば、一日何件の事故、一か年間は幾ら、いつが一番危い時期、こういうことを、やはりお互いに事故をなくするために努めていこうということが出されておると思う。

それはなぜかという、やはりハイヤー、タクシーの人たちがもうそれだけ、今あなたのおっしゃったように、やはり無理をしなければ食えないんですよ、食えない、やはり少しはまあ無理をしても、自分がからだの疲労を乗りこえても働かなければ食えない。いま一つは、この自動車を持っておる人たちが、持主が働かさないければ自分がやっていたかれない、こういう現状なんです。だから、これはむしろこの法案がもし最初の政府の考えておるなり、あるいは政調会でお考えになった一万二千円も上るなんて……あなたは警視庁の前へ堂々と表彰されますよ。

というの事故防止でなくて事故をこれだけふやしたという堂々になってしまふ。私はそれがなかったからいいと思うのですが、それほどやはり実際にこれらの従業員の人たちは無理な働き方をしておる。あるいは業者の人たちは、無理に働かさないければ自分がやっていたかれない、こういうことを私は忘れてはいけないと思う。今あなたが端的にお話になったように実際に経験をされたんですから、その貴重な経験というものを、今後ないように一つ私はお努め願いたいと思う。この点は同感だと思ふのですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(池田勇人君) 警視庁の前に死者何人、負傷者何人と毎日出ていることも知っております。そしてまたアメリカの新聞にも、アメリカ合衆国

全土で何人死んだ、何人負傷したというところが出ております。これはまあ原因が違ふかも知れませんが、しかし自動車が多いところには事故が必ずつきまとう。道のいい悪いにかかわらず、また料金のいかににかかわらずあるというところは知っております。しかし日本におきまして、アメリカほど自動車があるわけじゃございませんが、道は非常に悪い。しこうして、今のあなたのようなお話は、何も自動車経営者、運転手ばかりでございませぬ。中小企業その他にもいろんな点があるのであります。しかしこれを徐々によくしていくためには、やっぱり経済全体をよくして、みんながお互いに一緒に上るような格好をとらなきゃいけない。私はこういう考えのもとに今回はやむを得ずガソリン税の値上げ、そして道路をよくし、事故の少いようにということとを念願しておるのであります。

○相澤重明君 さすがやっぱり池田さんです。だんだん非常に御答弁は謙虚であるし、私も非常にありがたいと思っております。その中でもうひとつ申し上げたい、こういうのが大臣のほんとうの心だと思ふのです。ですからせめてその気持を私はこれらの業者の人や、あるいは働いておる従業員の諸君に示されたいと思ふのです。その示す場合は、この参議院の段階だと思ふ。衆議院ですに通過したんですから、そこで参議院であなたがほんとうに、自分としては苦しいのだ、やむを得ず上げなければならぬ、こういうお考えだと思ふので、参議院において、これはおそらく参議院は、政府の皆さんが非常に努力をされると思うけれども、つまり工作はさ

れると思うけれども、私も運輸委員会なり大蔵委員会なり関係の委員会の人は与党も野党もありません。みんなあなたのおっしゃる通りに、これは困ったものだ、こういう気持なんです。ですから、おそらく大蔵委員会においては名大蔵委員長の廣瀬さんがとおりますから、おそらくこれは衆議院よりもっと、あなたのおっしゃるような困ったものだから何とかしたい、こういうことになると思うのです。その場合はあなたは国会の意思に沿うこととでありましょうから……、お尋ねをしたい。

○国務大臣(池田勇人君) 私は何も好きでこんなな上げたわけではございませぬ。やはりいろんな事情を考えて、これだけは上げてもらって、五百三億円のぜひガソリン税の収入を持ちたい、そして道路をよくしたいということとで言っておるのであります。五百三億円はどうしても確保したいという念願に燃えております。その次のことは、もう答えなくてもおわかりと思ひます。

○相澤重明君 大へん大蔵大臣も努力をされるということでありませうから、私も国会の意思でできるだけあなたに期待に沿うように、安くできるようなにしていきたいと思ふのです。そこで一つ、今度はガソリンの問題に火をつけてみたいと思ふのです。今回のいわゆる見込みですね、原油の見込み量というものはどのように査定をされておるか、この点をお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(森野夫君) 三十二年度の外貨予算におきまして原油の輸入量はどういうふうにしてきめたかを申し上げます。と、大体原油の輸入量は、ガソリンの需要量をきめまして、それを得率で推算をしまして、そして所要の原油量を算出するわけでありませう。石油製品としましては、ガソリンのほかに、重油という重要なものがございませうが、どちらの需要量を基礎にして原油の輸入量をきめるかということになります。従来はガソリンの需要量を基礎にしてきめておるわけでありませう。そして不足の重油の輸入をつけ加えてきめるといふやり方をやっております。もしこれを逆に重油の需要量を基礎にして原油の輸入量をきめると、非常に大量の原油を入れることになりまして、ガソリンが供給過剰になる。ガソリンの輸出ができない限り石油製品の需給のバランスがとれない、こういうことになりませうので、ガソリン・ベースで原油の輸入量をきめておるのであります。三十二年度の原油の輸入量はガソリンの需要量が三百九十万キロリッターであるということが中核になつておるのでありますが、そのほか在庫量の増強ということもあわせ考へておるわけでありませう。そうしまして、原油の要輸入量は、実は午前中申し上げました数字とほんのちよつとばかり変わつておりますが、これはお許し願ひたいと思ひます。これから申し上げるものが最終ですが、輸入量が一千四百九十九万一千キロリッターということになつております。午前中は一千五百万ちよつとこえるように申し上げましたが、御訂正を願ひます。これの輸入をしまして、実際の原油、そのほかに国産原油の生産が三十五万キロリッターあるということとございませうが、ほか三十一年度末の在庫がございませう

て、その三つを加えて全体の供給になるわけでありませうが、このうちから千五百九十九万四千キロリッターの原油を実際に処理する。そうして残りは在庫に回るわけでありませうが、在庫量は大体三十一年度末に比しまして、二十五万キロ程度概数にしまして増加することになつております。

つまり、言いかえまして、原油の輸入量のうち、一部が年度末在庫を補強するために二十五万キロ使われることになつておるということとで実際に処理する原油は千五百九十九万四千キロリッターでございませう。そうして得率を二六・五割といたしますと、揮発油が四百五十万キロリッター出ることになります。これの四百五十万のうちで、実際の需要に充てられるのが、内需に充てられるのが三百九十万キロリッター、残りの分は、一部輸出、それから約十萬キロリッターは在庫の補強ということになるわけでありませう。在庫量が原油も揮発油も三十一年度末に比べて増加いたしておりますが、これは需給の数字がふえていくに従ひまして、それを円滑に操作するために、在庫量も当然絶対量としてはふやしていかなければならぬという事情によるのであります。

○相澤重明君 今こまかい数字の段階に入つたわけですが、午前中のお話では千五百五十二万キロと聞きました。今度は千四百四十九万一千キロですか、そうすると、これが最終の一番正しい数字というわけですか。

○政府委員(森野夫君) 午前中には輸入の量を千五百五十二万キロと申し上げたと思ひます。それが千四百四十九万一千キロリッターというわけでは、

んのわずかな違いでございしますが六万キロリットルぐらいいは輸入量が減った。きわめてわずかな違いでありませう。これは在庫量が当初予定していたものよりも年度末在庫量が少し多かつたといふので、輸入量をそれだけ割つたといふことになるのであります。

○相澤重明君 そうしますと、これがきよの、いわゆる通産省が今までいふ数字を言われておつたけれども、昭和三十三年の四月の三日の午後四時何分かに発表されたのが一番正しい数字である、こういうことになるわけですね。

そこで私はお尋ねしたいのですが、先ほどお話しになつていたこの原油よりガソリンをとるのに、二八・一六%のものあれば、二五・五%のものもある、そうしてそれを平均してみた場合に二六・五%、こういうふうに言われたと思うのですが、これはやっぱり二六・五%ということであつたは計算をされておりますか、最終的な数字を一つ御発表願ひたいと思ひます。

○政府委員(森重夫君) 年によりまして差異があるのでありますが、午前中に申し上げた通りであります。しかし三十二年度は二六・五%という得率を予想して原油の所要量を算出したしております。これはきわめて正常な事態を考へてやつたのであります。二五・五%というのが昨年、三十一年度の数字ですけれども、これは昨年度は原油の方に非常に需要が多くなつて、そちらの方の得率を上げた関係でガソリンが少し落ちた、こういうことが出ております。大体正常の事態を考へまして、二六・五%という得率を予定したのでございませう。

○相澤重明君 そういたしますと、今の御答弁の中でうかがえることは、これは実際問題としてやはり業界の考え方、あるいはまた作業の仕方によつてはこれが若干伸びる。つまり二八・一六%あるいは二八・五%ということにもなり得ると理解をされるのですが、今通産省の見込みとして二六・五%、こういうふうな理解をしてよろしいですか。

○政府委員(森重夫君) 三十二年度におきます得率が現在現実にどういうことになつていきますか、これは必ずしも二六・五%で落ちつくものだという断言もできないわけでありませう、しかし、もしこの得率に変動がありますならば、当然原油の輸入量を調整すべきものと考へております。やはりわれわれの作業の前提は、ガソリンの内需が三百九十万キロリットルである、これから作業をしていくべきだと考へております。

○相澤重明君 わかりました。いわゆる政府の考へている、通産省の考へているところが、事務局としては一応三十二年度は二六・五%と見込んでおる。もしそれが二八・五%、あるいは二八・一六%なりということになれば、輸入量というものを調整する必要があります。しかし私はここで、それでは一つお尋ねをしたいと思ふのですが、国際的な石油競争の中において、今政府もやはり輸送確保、あるいは輸送路の隘路を開闢して、できるだけコストを下げた製品を作ろうという中では、やはり造船といふ中のタンカー、大型タンカーといふものを私は考へられると思ふのであります。これは運輸大臣に一つお尋ねをしたいと思ひますが、タン

カーの場合に、今までの二万五千トンなり三万トン級のタンカーで、やはり日本が将来国際競争の中にいくのか、それとも今、英米各国が進めておるところの七万トン、八万トン級のタンカーを考へていくのか、この点について運輸省の見解を一つ承つておきたい。

○国務大臣(宮澤胤男君) 現在の段階でいへばスーパー・タンカーといふ三万トンから四万トンですが、これが六万トン七万トンと大きくなっていく傾向にあります。

○相澤重明君 そういたしますといふと、もし運輸大臣の御答弁のようにスーパー・タンカーがジャイアント・トウにだんだん大きくなっていくという考へ方に立つならば、これは同じ一つの船、あるいは人間も大してふえない、あるいはまた航海の日数もそう変わらないといふことになれば、輸送する量といふものがふえてくる、こういうふうなわれわれは理解ができるのであります。が、そのように考へてよろしゅうございませうか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 一そうで輸送する量はふえると思ひますが、結局輸入する分量は、全体としてつまり外貨の方からきまつてくると思ひます。

○相澤重明君 まあ公式な答弁で、公式論から言へばそういうことにならうかと思ふのであります。が、おそらく私は、業界の諸君が考へておることも、やはり日本が国際競争に負けない、一人前にお互いに一つ業界も伸びていくという考へ方に立てば、やはり今のスーパー・タンカーといふものをだんだん大きくしていくことが予想される。そういう場合には、できるだけ日本もこの輸送量といふもののコストを下げ

る、こういうことにもなるかと思ふ。従つてこれは政府が無理に押えなければ輸入量といふものは私はふえてくるのが当然だ、そう思ふのであります。が、これは議論の問題であります。特に申し上げませんが、そういう点も含めまして、私はさっきのこのガソリンのいわゆる見込み量といふものが、政府の考へている三百九十万キロリットルに固定したものだ、こういうふうには必ずしも見ておられない。そこで三百九十万キロリットルが少くとも四百あるいは四百二十万キロリットル、四百五十万キロリットル、こういうような数字が私は出てくる。その場合に今の値上げ額といふものを、先ほど申し上げたように衆議院で一応五千三百円という修正が出されましたけれども、私はこの際、もし業界の人たちなり、あるいは参議院の良識に訴へて、そうしてこれらの検討を進めた中で、これはもう若干でもできるだけ利益を与えることができる、あるいは下げることで得るといふ見通しに立つた場合に、全部をなくするわけにはいかぬと思ふけれども、軽油引き取り税といふものはなくする考へがあるかどうか、この点をお尋ねしたい。

○国務大臣(池田勇人君) 輸送のうちにおきますスーパー・タンカーの問題から軽油の減免税になりましたが、私はスーパー・タンカーに向つていきつたあることはもう認めざるを得ません。日本におきましては三万四千トン級がもう動き出しておるわけですが、しかし、それだからといって軽油を減税する、免税するといふところにはいかないのじゃないかと思ひます。従つて、ただいまとしましては、輸送賃の

下ることによつて減税の問題は直ちにこぬと思ひます。

○相澤重明君 それではほこ先を變えて一つお尋ねしたいと思ふのですが、どうしてもいわゆる地方譲与税の問題にしろ、今言つたこのガソリン税の値上げをしなければならぬ、こういう政府の確固たる信念で御提案をされておられるのですが、先ほど各委員からいろいろ意見が出されましたように、少くとも今は自動車道の道路を整備する、こういうことで今度の増徴といふものはお考へになつたと思ふのです。ところが現実には、むしろ自動車道がこれからは道路が悪いからだ、こういうことはわれわれが自動車に乗つてみればよくわかるわけですが、たまたま揺れて通るといふのがほんとうの事情じゃないか。そうすると私は少くとも国策として輸送路の開闢をする、あるいは今、建設省が十年計画のいわゆる修正をした建設計画といふものを持つ場合に、これは国策として取り上げたと思ふのですが、この場合の考へ方はいかがでしょうか。国策としていへば今のまでの道路建設五十年計画といふものを修正をされて、十年計画を今考へておると、こういうふうには私は理解をしたいと思います。が、その点いかがでしょうか、大蔵大臣。

○国務大臣(池田勇人君) ちょっと聞き漏らしましたが、十年計画が變つたならば、ガソリン税の税率をどうこうするか、こういう問題ございませう。

○相澤重明君 ガソリン税の問題に入る前に、つまりいわゆる輸送路の開闢といふことが一番国策の中では重要な

問題だ。そこで今までは五カ年計画という道路建設を政府は行なってきたわけですが、ところがその五カ年計画というものは来年でこれは終るわけですね、本来ならば、ところがその来年で終る前にこし新たに十カ年計画というものを立てられた。その十カ年計画というものは急激に、池田大蔵大臣が運輸委員会なり、本日もまたお話しになったように、昨年は急激に日本の経済というものは伸びておる。そういう意味で、今何としても輸送力を増強しなければならぬというのは、一番大きな政府の施策である。こういう中で、どうして今までの計画では間に合わぬからここに十カ年計画というものを立てた、こういうふうな理解してよろしいかどうか、こういうことであります。

○國務大臣(池田勇人君) その通りでございます。ただ十カ年計画を立てたのじゃないに、立てつつあるということでございます。

○相澤重明君 そういたしますという、いわゆる政府の国策として十カ年計画を立てつつある。しかもその第一年度として三十二年の予算の中で、どうも予算というものが思うように配分がでない。そこで受益者負担という名目をとって、今度はこのガソリン税の増徴をお考えになつてきた。しかし本来の考え方によれば、国策という重点主義にお考えになるならば、当然いわゆる道路建設費あるいはまた補修費というものは一般経費の中で出すのが当然ではないか。しかし今金がないから出せないのだ、こういうふうには政府の答弁の中からうかがえるのでありますが、そういうことでよろしゅうございませうか。

○國務大臣(池田勇人君) この当委員会では受益者負担、受益者負担ということが非常に響くのでございませうけれども、これはもの言ひ方だと思ひます。これは国民全部が一応受けるのでございませう。しかし、そのときに道路の修理、補修をなぜだれが主としてやるかというところに目的税になつてくる。目的税だからといって全部これだけでやろうというのじゃない、だから他の機会に目的税と私は言つておられますが、だから国民全般が道路をよくして、経済基盤をつちかい、発展をみていこうという場合に、受けるものは国民全般でございませう。ただし、当然の場合と申しますか、さしむきそれじゃだれが負担するかというときには目的税的、ガソリン税の本来からいって、それをお使いになる自動車の所有者並びに自動車の営業者、それとしてまたそれにのりになり、それをお使いになる一般国民が受益者でございませう。だからそういう考えでいきまして、私は片一方ではそれを利用せられる人、ガソリン税を利用せられる方が負担する、そうしてまた得るならば一般利用者ということよりも、全般的の国民として一般会計から出して、こう、こういうことでございませう。

○相澤重明君 まあ日本語ですからなかなかこの解釈がむずかしいので、目的税的ということなんですが、それも一応理解をいたしまして、単に業者ばかりでなくて、やはり受けるものは国民の皆さんであると、こういうまあ大蔵大臣のお話だと思ふのです。そうしますという、私はここにお尋ねをしたいのは、政府は一千億の減税をはかるということ、少くとも勤労階級

に對するできるだけサービスをし、勤労階級のいわゆる税というものを低くしてやりたい、国民の生活を向上させたい、こういうお考えで私は政府はこれのたびの措置をとられたと思ふのです。そうしますという、今のガソリン税を値上げすることは、ひるがえつてこれをまた一千億という減税を、実はこの自動車関係の業者なり、あるいはそこに働いておる労働者諸君に転嫁をしたものである、こういうふうな考えられるのでありますが、その点は違ひますか。

○國務大臣(池田勇人君) その点は違ひます。この点ははっきりあなたとは違ひます。改正前の税法によりまして、と、あまりに一部の人の負担が多過ぎるので、これは税金がこんなに上つてきたときには負担者に対して減税をするのが、これが政府としての責務でございませう。だから非常に過当な負担につきましてはこれは減税しよう、そうしてそれで余つた分につきましてはこれを一般の施策にしよう、こうしておるわけでございます。

で、一般会計から社会保障もいたしましうし、あるいは政府の義務的なものも出しましうし、公務員の給与も上げましうし、地方交付税もふやしましうし、いろいろなことをしたわけでありませう。そうして昨年は四億円であつたのが四十四億円になつたわけでありませう。しかし、片一方のガソリン税の引き上げというものは、昭和二十八、九年からの目的税ならば、目的税といへばその財源で仕事をやるのが目的税、そればかりではないけれども、目的税的ないやうな方ではないかと思ふ、その字を加えておるわけでございます。

それはやはり道路の補修自体から考えていったのであつて、減税せずに道路の補修費に千億円持つていくという考へ方は、それはありかもしれませんが、けれども、私はそれは考えません。やはり減税はまずやつて、そうして適当な負担にして、そうして歳入の余つたものをどこに振り向けたか、そうしてそのときに余つたものを、社会保障をせずに、公務員の給与も上げずに、賠償も払わずに、道路に持つていくということになります。それは私はとれない。こういうことであります。

○相澤重明君 五時になつてしまつたので、質問がたゞさんあるのですが、できませんので、これは一つ大蔵大臣の言われることもよくわかりました。そこで運輸大臣にお尋ねをしたいのですが、今度のいわゆるガソリン税を値上げすることによつて、自動車一台に對するところの負担というものはどのくらいになりますか、お尋ねをしたいと思ふのです。

○國務大臣(宮澤胤男君) 今、政府委員からお答えをいたさせます。

○政府委員(山内公敏君) 自動車一台という数は、別にとつていないわけでございますが、事業の収支率は、先ほど申し上げましたようにバスにおきまして九六・二八%、乗用車におきまして九六・二九%、トラックにおきまして九九・四九%という数字が出ております。

○相澤重明君 これはもうやはりこの委員会ですべて全部答弁をしつていただくと、なかなか資料がないと思ひます。これは私が突然質問するということ、準備をしておかないことですか

ら、それは運輸省は神様でないから、全部そういうわけにいかないから、これは小委員会です十分そういう資料を出して慎重に御検討をされて、各委員の人に納得してもらつて、これがやはり大事だと思ふ。政治の要諦というものはお互いによく話し合つて納得することだ。そして国民の皆さんも疑惑を持たれないで、なるほど政府のやることに協力しよう、われわれも一生懸命に働こう、こういうことが、私は一番大事なことでと思ひます。そこできょうのそれらの、一体自動車一台当りのどのくらいの負担になるのか、あるいはそのためには中小企業の人たちはどういう立場に追いやられるのか、こういうことも実はお考えにならないと政治にはならないわけなんです。ですから、私は今御答弁を特によい求めようとは考えておりません。きょうは時間もありませんから、大体五時ですから、なお、あと同僚の委員とも審議をすることにしましう。きょう私一応保留しておきます。

○委員長(廣瀬久忠君) 他に御質疑ございませうか。——御質疑もないようでありますから、本連合審査会を本日をもって終了することといたしたいと存じますが、御異議はございませうか。

○異議なし(と呼ぶ者あり)

○委員長(廣瀬久忠君) 御異議ないと認めます。よつてさうに決しました。

これにて散会いたします。

午後五時四分散会

昭和三十三年四月九日印刷

昭和三十三年四月十日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局