

第二十六回 参議院大蔵・地方行政・運輸・建設委員会連合審査会會議録第一号

昭和三十三年四月二日(火曜日)午後一時三十七分開会

委員氏名

大蔵委員

廣瀬 久忠君
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
稻浦 鹿藏君
岡崎 眞一君
木暮 武太夫君
塩見 俊二君
下條 康麿君
高橋 進太郎君
土田 国太郎君
苦米 地英俊君
宮澤 喜一君
天田 勝正君
江田 三郎君
大矢 正君
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

地方行政委員

委員長
理事
理事
理事

本多 市郎君
大沢 雄一君
加瀬 完君
大和 与一君
伊能 繁次郎君

運輸委員

委員長
理事
理事
理事

伊能 芳雄君
小林 武治君
小柳 牧衛君
鈴木 万平君
館 哲二君
森田 豊壽君
安井 謙君
占部 秀男君
久保 等君
鈴木 壽君
中田 吉雄君
成瀬 橋治君
岸 良一君
森 八三一君
白木 義一郎君
戸叶 武君
江藤 智君
木島 虎藏君
三木 與吉郎君
大倉 精一君
石原 幹市郎君
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
榊 繁夫君
中村 正雄君
松浦 清一君
井野 碩哉君
早川 慎一君
森田 義衛君
鮎川 義介君
野坂 参三君

建設委員

委員長
理事
理事
理事

出席者は左の通り。

大蔵委員

委員長
理事

委員

中山 福藏君
石井 桂君
岩沢 忠恭君
西田 信一君
田中 一君
稻浦 鹿藏君
井上 清一君
小山 邦太郎君
斎藤 昇君
酒井 利雄君
中野 文門君
松野 鶴平君
武藤 常介君
内村 清次君
大河 原一君
坂本 昭君
重盛 壽治君
山口 重彦君
北 勝太郎君
村上 義一君
廣瀬 久忠君
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
稻浦 鹿藏君
岡崎 眞一君
木暮 武太夫君
塩見 俊二君

地方行政委員

委員長
理事

委員

運輸委員

委員長
理事

委員

下條 康麿君
土田 国太郎君
苦米 地英俊君
宮澤 喜一君
天田 勝正君
大矢 正君
栗山 良夫君
榊 繁夫君
杉山 昌作君
本多 市郎君
大沢 雄一君
加瀬 完君
伊能 繁次郎君
伊能 芳雄君
小林 武治君
小柳 牧衛君
館 哲二君
占部 秀男君
鈴木 壽君
中田 吉雄君
成瀬 橋治君
戸叶 武君
江藤 智君
木島 虎藏君
三木 與吉郎君
大倉 精一君
石原 幹市郎君
植竹 春彦君
後藤 義隆君

建設委員

委員長
理事

委員

衆議院議員

國務大臣

大蔵大臣
運輸大臣
建設大臣

政府委員

自治政務次官
大蔵省主税局長
運輸政務次官
運輸省自動車局長
建設省道路局長

成田 一郎君
相澤 重明君
柴谷 要君
早川 慎一君
森田 義衛君
市川 房枝君
中山 福藏君
岩沢 忠恭君
西田 信一君
田中 一君
稻浦 鹿藏君
中野 文門君
武藤 常介君
内村 清次君
大河 原一君
坂本 昭君
重盛 壽治君
北 勝太郎君
村上 義一君
藤枝 泉介君
池田 勇人君
宮澤 胤勇君
南條 徳男君
加藤 精三君
原 純夫君
福永 一臣君
山内 公猷君
富樫 凱一君

事務局側

常任委員 木村常次郎君
会専門員 常任委員 福永興一郎君
会専門員 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 常任委員 武井 篤君

○揮発油税法案（内閣提出、衆議院送付）
本日の会議に付した案件

○大蔵委員長廣瀬久忠君委員長席に着く

○委員廣瀬久忠君 これより大蔵、地方行政、運輸、建設委員会連合審査会を開きます。

先例によりまして、大蔵委員長の私が本連合審査会の委員長を務めさせていただきます。よろしくお願いをいたします。

揮発油税法案を議題といたします。

本案につきましては、すでに大蔵委員会において説明を聴取いたしておりますが、この際、本案の内容について政府側より簡単に説明を聴取し、続いて衆議院の修正点について衆議院側より説明を伺い、その後質疑に入ることにいたしますが、御異議はございませんか。

〔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。それではまず政府側より説明を聴取いたします。

○政府委員（原純夫君） お手元に提案理由の説明が参っておりますから、それをごらんになりながらお聞き願いたいと思います。簡単に申し上げます。改正をお願いいたしておりますのは

数点でございますが、まず第一に、税率を一キロリットルにつき現行の一万一千円から四千八百円引き上げて、合計一万五千八百円とするというのを政府の原案としてお願いいたしております。他方、地方道路税の方におきましても現行の二千円から一千七百円引き上げまして三千七百円といたしたいというふうに相なっております。

第二に、現在の揮発油税法の規定は、いわゆる引き取り課税という制度をとっておりまして、製造場から引き取りの際課税を受ける、そのつど納税するということになっておりますが、これを他の間接税と同様に、製造場から移出いたしました月の翌月末日に一括納付するという制度に改める。これによって納税者、また徴税側双方の手續の簡素化をはかり、かつ事務の実態により合うようにという気持で改正いたしたいというのが第二点でございます。

第三点は、ただいま申しました移出課税制度に切りかえるに際しまして、徴収猶予の期間であります。現在引き取り課税制度のもとにおきまして、引き取り後、引き取りの際納めるのが三ヶ月以内徴収猶予ができるということになっておりまして、実際の運営におきまして七十五日という期間まで徴収猶予をいたしておりますが、今回お願いいたしております法律案におきましては、引き取り後三ヶ月以内と、それから移出課税の場合は納期後二ヶ月以内徴収猶予ができるということをお願いいたしております。実際の運用においては、これを引き取りの際でしたらば七十五日を九十日にしたいという気持、移出の場合もそれに対応する期間にいたしたいという気持でお願いいたしております。

第四点は、ストック課税であります。改正法施行の際、手持ちの揮発油のストックにつきまして、一定の程度以上、この場合には五キロリットル以上の揮発油を持っております製造者または販売業者、もちろん製造場、保税地域外の場所でもってそういうものを持つている人たちがおりますが、これに対して一キロリットルについて増税分だけの四千八百円、地方道路税千七百円の税率で手持品課税を行うということにいたしております。

第五点は、新たに工業用の揮発油の中で石油化学工業の原料に用いられる揮発油、それからガムの溶剤等に用いられる揮発油につきまして、新たに免税をいたしたいということが入っております。航空機用の揮発油につきましては従来も免税いたしております。これについても免税の期間を延ばすということにいたしたいというふうに考えております。地方道路税の方に引き取り後、対応して同様な改正をお願いいたしております。ことに相なっております。

税率引き上げの趣旨その他の点につきましては、なお敷衍して申し上げますが、これは本日の会議で御質問に対していろいろお答えするという際に譲りたいと思います。

大へん簡単でございますが、概略御説明申し上げます。

○委員長（廣瀬久忠君） 続いて衆議院側から説明を伺います。

○衆議院議員（藤枝泉介君） ただいま議題になっております揮発油税法案に

対する衆議院における修正点及び同法案に關連を有する議案として提出されております地方道路税法の一部を改正する法律案に対する同じく衆議院における修正点につきまして、便宜上一括その趣旨と内容を説明申し上げることをお許しくださいと思ひます。

今回の修正点は税率でございます。揮発油税率は四キロリットル当たり七百円、合計六千五百円の税率引き上げ案でありましたが、これは増徴の程度がやや大幅に過ぎると認められまして、予算における税収見込みに減少を来たさない範囲でこれを引き下げます。揮発油税率三千八百円、地方道路税は七千五百円、合計五千三百円の税率引き上げ案に修正いたしました次第でございます。この修正した税率と税収見込みとの關係を政府原案と比較して説明申し上げます。

まず、昭和三十三年度における揮発油の需要見込額は、通産省の需給計画において見込んでおる需要見込量三百九十万キロリットルが政府原案でも採用されておりますし、修正案においてもこの見込み数量をとった次第であります。

次に、年度と課税期間との期間のズレに伴う減少は六万三千キロリットル、免税見込み数量は、航空機、石油化学等を含めまして十九万キロリットルで、それぞれ政府原案と同様と見込みました。欠減量と徴収猶予の半九月延長につきましては、政府原案と異なつた見方に立ちまして、できるだけ課税標準見込み数量を多くみるようにいたしました次第でございます。

まず欠減量につきましては、現在政府

令で、消費者に販売するまでの間に貯蔵及び輸送によつて減少すべき数量として、課税標準算定の際控除する欠減量の割合を三・七％と定めておりますが、この割合につきましては、かねてから種々論議の存するところであつたのであります。この際、諸般の事情を勘案いたしまして一・五％とするにといたしました。これにより、政府原案でみていた欠減数量十三万五千キロリットルは五万五千キロリットルに圧縮され、八万キロリットルの修正差額が出ることとなりました。

次に、徴収猶予期間の問題であります。これは現在法律では引き取り後三ヶ月以内となつており、これを實際は七十五日間の徴収猶予という取扱いは行なつてきております。政府原案においては、増徴の後においては、揮発油の製造業者及び販売業者の資金繰りが逼迫することを緩和するため、徴収猶予期間を現在の取扱よりもさらに半九月延長することを見込んでいたが、増徴の程度をできるだけ小範囲に押さえる必要があるこの際としては、徴収猶予期間の延長はこれを行わないことといたしました。この修正により、九万七千キロリットルの修正差額が出ることとなりました。

以上の二点の修正で、合計十七万七千キロリットルの修正差額が出ましたので、課税標準数量は政府原案の三百四十一万五千キロリットルを三百五十九万二千キロリットルに修正することとなりました。この課税標準数量で、昭和三十三年度の道路整備費関係予算に予定いたしております揮発油税、地方道路税合計六百十七億六千七百四十四

税収を上げるためには、一キロ当りの

税率を五千三百円に引き上げ、一万八千三百円とする必要があり。その際、この税率引き上げ額の揮発油税と地方道路税との割合を、政府原案の四千八百円と一千七百円との比率で配分いたしますと、三千九百十四円と一千三百八十六円となりますが、それでは地方財政計画において予算の減が大きくになりますので、これを前に述べた通り揮発油税三千八百円と地方道路税一千五百円とに分けることにいたしました次第であります。これによる税収見込みは、揮発油税収入では五百三億一千八百万円、政府原案の五百三億九千四百万円よりも七千六百万円減少し、他方、地方道路税収入では百十四億四千九百九十万円、政府原案の百十三億七千三百万円よりも七千六百万円の増加となり、兩者を合計しますと、ちょうど六百七十七億六千七百円で、政府原案と同額になります。

なお修正案といたしましては、税率の引き上げ額を修正することに關連いたしまして、手持品課税の税率、地方道路税法における揮発油税と地方道路税との配分比率等の規定において所要の修正を加えた次第でございます。

以上が衆議院における修正の趣旨と内容でございます。何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成下さるようお願いいたします次第であります。

○委員長(廣瀬久忠君) これより質疑を行います。まず運輸委員大倉君。

○大倉精一君 まずお尋ねしたいことは、国会があるたびにガソリン税、軽油税の増徴の問題がそのたびに出るのではありませんか、今度もまたいわゆる一千億減税の肩がわりのような格好で出て参りました。そこでこのガソリン

税の問題について国民が非常に疑問に思つておられるのは、当初審議に流されたうわさによりまして、一万円ぐらいう上るといふうわさが出てきた。それから政府原案が八千円という額になり、さらに国会に六千五百円という額になつて、さらにまたいわゆる自由民主黨と党内におきましても大臣を含む百九名の反対署名者を出して、そうして自民党内部でもいろいろな論議を戦わし、現在でもなお依然としないものがある。そういう状況のもとに、最終案として五千三百円が出てきたのであります。第一番にわれわれが疑問を持つておられるのは、一体このガソリンの消費量といふのはどこでどういふ工合に使うのか、これが一番国民が大きな疑惑を持つておられるのであります。まずその点についてお伺いしたいと思ふのであります。いわゆる最終一万円から八千円、六千五百円、五千三百円、こういう工合に変化をしてきたところの経過について御説明願いたいと思ふます。

○政府委員(原純夫君) 御説明申し上げます。最初の一万円という数字は、これはガソリンの消費量等に乗せるという段階の数字ではございませんで、税制調査会においてこの問題が議論されました時に、私も事務当局として、ガソリン税を増徴した場合にそれがどれだけ道路の改良整備ができるか、その結果どれだけの受益がこの自動車の業者に参るか、あるいはその他の受益がどれだけに参るかといふことを御参考に計算せねばならぬと思ひまして、その前提としてかりに一万円を引き上げるとすればあとの数字はこうなると、こういうことで計算したものでありまして、そ

の際は別段それによつて詳しい税収計算といふことはいたしておりません。平年度になつて、たとえば三百キロリットルならば三百億になるといううなかりの計算をいたしておるわけでありまして、それから八千円の数字は、予算を編成いたしました際に私ども事務当局で用意をいたし、そして大蔵省の予算の原案として出しましたものでございまして、この際には揮発油の消費数量の見込みを三百七十八万キロリットルといたしまして、それから免税分、さらには欠減、それから時期のズレ、それから先ほど申し上げました徴収猶予期間の延伸に伴う減といふものを差引きまして、課税見込数量三百二十万キロリットルといふふうに押えまして、これに税率をかけてガソリン税の増収額が百五十二億だつたと思ひます。そういうふうな計算をして予算の原案として用意いたしましたのでござい

ます。その後いろいろ御相談した結果、六千五百円ということになりました。これにおきましては、ただいま申し上げましたものから、まず消費の数量が若干ふえるということになつてきております。これはガソリンの消費数量につきましての所管省は通産省でございまして、通産省にもいろいろと意見があつたわけでございますが、だんだん予算も大詰めに近づきまして、最終的にこれが三百九十万キロリットルという数字に落ちついたわけでありまして、私どもその数字をとりまして、まず基礎的な消費数量はそれによる、そして時期のズレ、それから免税分等々につきましてさらに念査を加えて、できるだけ、まあ率直に申しますれば、課税数量がふえるようにというふうな計算

でいたしまして、増収額百二十八億、課税見込み数量が三百四十一万五千キロリットルという数字ではじいたのが六千五百円のと、この場合のガソリン税の分は一キロリットル当り御案内の通り四千八百円でございます。今回の衆議院の御修正の点につきましては、ただいま藤枝衆議院議員から詳しく御説明がございましたので、詳しくは申し上げませんが、変りましたのは二点で、欠減の割合を減らしたということと、私どもが取引条件が悪くなるであろうから徴収猶予の期間を延ばしたいと思ひました点を延ばさないでゆくといふ二点で変えられたといふことになつております。基礎になります消費見込みの数量はただいま申しましたと同じ三百九十万キロリットルということに相なつております。

○大倉精一君 こういふ将来のどのくらい消費をするかといふことは、これは考えようによつてはいろいろやり繰りができるものでありまして、このやり繰りによつて税金の徴収額あるいは値上げ率も相当違つてくると思ふ。そこで先ほど鉄道運賃の値上げもありませんが、将来におけるこの自動車の運送の見通しといふものは、相当地大きな発展があるといふことはこれは常識だと思ふんです。そこでこういうふうな観点からこの専門担当部門であるところの運輸省の見通しとしては、相当大蔵省と違つた消費量の見通しを持つておられたように聞いております。で、運輸省の方からこのガソリン消費量に対して専門的な立場からどのくらいいとお見通しを立てておられたかといふことについて、一つその内容を御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(山内公敏君) 運輸省といたしまして、ただいま大蔵省から御説明がありました三百九十万キロリットルの見通しを持つております。段階的に御説明をいたしますと、当初予算を編成いたしましたときに、大蔵省におきましては三百六十万キロリットルの見込みを持つておられたようでありまして、われわれの方は当時三百九十万キロリットルの見込みを持ちまして、これが閣議決定になりましたので、通産とも意見を交換してそういうことになつております。ただ、最近われわれの方といたしましてはもう少し上るのではないかとということが問題になりまして、各方面の御意見があり、特に専門家の方々から、当時運輸省のやつておりました資料が十一月の資料でございまして、十一月と申しますのは、それから三月月さかのぼつた八月ぐらゐまでのいろいろな資料を基礎に三十二年の消費量を予想したわけでございます。ところが昨年の十月ごろ輸送の隘路といふものが非常に叫ばれて、国鉄貨物を自動車へ移すという動きがあり、特に九月以降の輸送力の伸びが非常に大きいので、本年に入りましてから、当時の算定では少し時間があき過ぎるのではないかといふような御要請が方々にありましたので、その点再検討いたしました。特に考えましたのは、車両の生産計画あるいは輸送の伸びといふものから、車両数の伸びが当時とそのままではいかんといふことの検討もいたしました。またもう一つは、貨物の積載効率あるいは大型化といふような傾向が非常に強くなつて参りました。と申しますのは、三輪トラックにおきましても最近の傾向

でいたしまして、増収額百二十八億、課税見込み数量が三百四十一万五千キロリットルという数字ではじいたのが六千五百円のと、この場合のガソリン税の分は一キロリットル当り御案内の通り四千八百円でございます。今回の衆議院の御修正の点につきましては、ただいま藤枝衆議院議員から詳しく御説明がございましたので、詳しくは申し上げませんが、変りましたのは二点で、欠減の割合を減らしたということと、私どもが取引条件が悪くなるであろうから徴収猶予の期間を延ばしたいと思ひました点を延ばさないでゆくといふ二点で変えられたといふことになつております。基礎になります消費見込みの数量はただいま申しましたと同じ三百九十万キロリットルということに相なつております。

といたしましては〇・七トン車がト
ンに置きかえられてくるということ
ございまして、車両数が同じでも大型
車が非常にふえてくるという動向があ
りました。それで十一月の運輸省の算
定におきましては、われわれの方は最
小自乗法とかそういうものを使ってお
りませんで、車の伸びと消費限度とい
うものを各車種別に緻密に当りまして
出してあるわけでありまして、その原
単位のとり方としては、昨年予算
に出しましたものは、三十一年度予想
されました原単位をそのまま使っ
るわけでありまして、それで年度が過
ぎまして大体三十一年度の見当がつき
ました。また、今言いましたように車の
大型化あるいは積載効率の上昇により
まして、一つ車でも車だけが非常に働
くという傾向が強くなって参りました
ので、原単位の算定を新たに相当時間
をかけてやりまして、これは二十九年
来の原単位のあり方を最小自乗法によ
りまして求めましたのが、四百二十一
万キロリッターでございます。もちろ
ん、これは今後の経済の動き、輸送の
動きが予想でございますので、どう変
るかわからないわけでございますが、
一応四百二十一万キロリッターになり
得る可能性もあるという計算を非公式
にしたわけでございます。現在運輸
省にいたしましたのは、正式に閣議決定
の三百九十万キロリッターをとって
おるわけでありまして、四百二十一万キ
ロリッターは衆議院の連合部会におき
まして大臣から御説明がありました
ように、一応そういう可能性があると
いう参考資料を御要求によりまして出
したわけでありまして、

ておるのは、運輸省は専門的な立場か
らどう考えるかということをお願いお
るのですが、今の御答弁の結論からい
きますと、運輸省はこう思つて
おるのだが、閣議決定がこうだから三
百九十万キロ云々、こういうお話を
しますが、運輸省としてはこのガソリ
ン消費量の見込みについては大蔵省と
相当大幅な見解の相違があつたとい
うことは承知しております。であり
ますから、われわれが非常に危惧を
持つておるのは、専門的な立場である
ところの運輸省が四百二十万キロとい
うそういう可能性もある、こういうよ
うな見通しを立てておるにもかかわら
ず、大蔵省あるいは政府当局が、い
ろんな外部の、あるいは内部のい
ろんな客観的な条件から、ほとんど根拠
もないと思われような消費量とい
うものを勝手に操作をして、そうしてつ
じつを合せた、こういうふうにより
考えられない。でありますから、私は
運輸省のこの四百二十一万キロとい
うのは、これは専門的な立場から見
たところの一番可能性の多い数字であ
つて、従つて、われわれは増徴に反対な
のですが、かりに増徴するにしましても、
計算基礎はこれによつてやるのがしか
るべきである。こう私は考えておる次第
であります。この問題につきましては、
さらに他の委員からもいろいろ御発言
があると思いますが、ただ私は、昭和三十
一年度の軽油消費量並びにガソリン
消費量の当初の見込みと実績、これを一
つ資料としてお出しを願ひたいと思
ふ。次にお伺ひしたいことは、道路の補
修、建設の費用をガソリン税の値上げに
あつては軽油引き取り税の値上げによ
つてまかなおうとするその根拠は、

いわゆる受益者負担ということであつ
て、これによつて利用者が相当大きな
利益の享受をするから、であるからこ
の享受をする者から出さして道路を直
そう、こういうような考え方は私は思
う。このような目的税によるもの、
いわゆる私をして言ひしむれば、その
場限りの道路政策と言つても差しつか
えないのですが、一応それはそれとし
て、この受益者負担をやる、いわゆる
ガソリン税によつて道路の補修ある
いは建設拡張をやる、こういうところの
一つの受益者負担というその根拠につ
いて、少し御説明を承わつておきたい
と思ひます。

○政府委員(原純夫君) 道路整備が非
常に大事である、これはもうだれも認
めるところでございまして、そこで年々
このガソリン税が道路整備のための目
的税的なものになりましたところか
ら、道路整備についてはガソリン税だけ
でなくて一般財源も導入してやるよう
に、強い御要望がございました。
私どももできるだけその御趣旨に沿
いたいと思ひながら、非常に苦しい一兆
予算の連続というような時期に際し
た等のために、思うにまかせなかつた
ということがございます。そこで、今
回におきましては同様な問題があるわ
けで、一般財源から若干の増額をいた
して予算を作り上げたという形に相
なつておりますが、その際、道路整備
の必要が非常に急である、どうしても
諸般の他の財政需要から考えて、道路
にはこれしか回らせないということに
なります。それで、ガソリン
税の方でお負担していただく余地が
あるかどうかということを検討いたし
ます筋合いにおきましては、ガソリン

税の増徴による犠牲の計算と、それに
対してこれから道路がよくなる、よく
なつた結果、道路を走る車のいろいろ
な経費が減つて参るという利益はどう
いうふうに対応するかということをお
聞きの、まあ私ども事務をやつてお
ります者の責任と考へて、先ほど来申
しましたような調べをいたしたわけ
でございます。その結果によりまして、
長い年数はかかりませんが、改良補修
されました道路が十五年の寿命を持
つというふうに考えますと、増徴したガ
ソリン税の額の倍額がその十五年期
に返つてくる。しかしそれは自動車の
数が全然ふえないという前提であり
ますので、最近のように自動車の増加が著
しく、また貨物量もふえるという前提を
置きますれば、さらにこの受益がふ
えるであらう。これは直接自動車業者の
利益であります。その他の関係の
利益をいれまして非常に著しいものが
ございます。そういうような関係を頭
に持ちながら、そして一般財源の方が
どうしてもこまごまいかないとい
うところから、それらを総合的に考へて政府
原案のようにならざるを得ないとい
う結論に至つた次第でございます。

○大倉精一君 今のお話でもわかるよ
うに、政府から出すところのお金とい
うものは一千億減税等のために思ふよ
うにならなかつた、こういうお話であ
るのですが、これははたしなくも一千億
減税の犠牲者がここにまた一つ出て
きた、こういうことになるのでありま
すが、これはさしておいて、受益者負
担、いわゆる受益者が受益する、道路
を整備することによつて利益を受ける
その範囲内において税負担をやつても
らうというのか、あるいはそれを超過

しても必要な分だけは負担をしても
らうというのか、どういうふうな考
えでありますか。

○政府委員(原純夫君) 道路の整備は
それ自体必要なことでございませ
う、何としてもやらなければいけ
ないのだと思ひます。が、同時に各般の財
政需要が非常に多く、多岐にわたる
ということから、まああらゆる面が
できるだけの力を出してやるという
考え方もある必要かというふう
に思ひます。それから総合的に考へて妥
当な結論を出して参るということでは
なからうかと思ひます。

○大倉精一君 私の質問と少し答弁が
違ひますが、受益者負担と申される
のですが、いわゆる道路利用者利益
を受ける、いわゆる道路の補修、改
修、増強によつて利益を受ける部分に
ついていわゆる受益者負担をしても
らうというのか、あるいはそれと関係な
く、道路整備に必要な財源に必要な額
を受益者に負担せよというのか、ど
つちなのですか。

○政府委員(原純夫君) 利益を受ける
ということとは税を考へる場合の一つの
要素でございます。税を考へます場合
には、そのほかにもガソリン税自体と
して負担が現在のどの程度であり、それ
が過去において、あるいは諸外国と比
較してどうであるかということ、それ
らの点をあわせて結論が出ると思
います。もちろん、その際はガソリン税だ
けでなくて、ほかの税との比較権衡と
いうようなこともあろうと思ひます。
それらを総合して考へて税率を考へる
と、道路整備費に幾ら要するから必ずそ
れを全部ガソリン税で負担せよとい
う論理はないと思ひます。

○大倉精一君 答弁は非常にあいまいだと思つて、先ほどの御説明によりますというと、このガソリン税の値上げによる道路何カ年計画というのによつて、受益者の受ける利益というものは倍になる、十五年くらいたつというの倍になるというようなお話がありました。しかしこれは私は、どれだけ利益を受けるかということは、これは非常にこれまた抽象的なものでありまして、いわゆる利益を受ける率はいふより一つの想定にすぎないものによつて受益者負担というものをきめるということは、非常に私はこれは行き過ぎではないかと思つたのです。で、私がいふいろいろの資料、あるいは専門家に聞くところによりますというと、この計画によつて受益者が受ける利益というものはそう大したことはない、というふうに聞いております。たとえば昭和三十二年度から三十六年度の総消費量が百八十一億一千八百三十七万四千キロでありますが、これによるというと、大体負担額が一万円増徴と、こう簡単に、計算がやりやすいから見るというと、大体一千八百十一億八千三百七十四万円ということになる。これによつて道路の舗装される量はどうかといいますと、橋の整備や、あるいは舗装の完成その他を含んで大体一万五千四百二十キロメートルにすぎない。橋の増が二千五百十橋ということになっておるようであります。ところがこれによつて将来の五カ年計画といふものが、交通量一日当り二百台以下で、非常にその交通障害になつておる個所を重点としておやりになるということを開いておるんですが、これを

かりに二百台が毎日全行程を走るもの
といたしまして、そうして整備個所で
もつて経費の節減できるのはどのくら
いかと、こう申しますと、大体延べ走
行車キロは、五年間で二十二億一千四
百七十五万キロということになりま
す。従つて、この百八十一億八千三百
七十四万円つき込んで、そうしてわず
かに舗装を完成されるのは一万キロに
すぎない、こういう状態でありますの
で、これは受益者の受益するというも
のは非常に少い率ではないかと、こう
いう工合に考えるわけであります。ま
た、バスに一つの例をとりますという
と、大体道路整備によりましてキロ
当りの節約がバス、トラック、普通ト
ラック、これが約七円から十八円くら
いになる、こういう工合に専門家は計
算しておるようであります。これによ
りますと、大体五年間に百五十
五億から三百九十八億という受益計算
をやつておるようであります。こうし
ますという、千八百十一億という負
担に對しまして三百九十八億のかりに
受益とすると、千四百十三億というも
のが受益負担超過になる、また百五十
五億の受益であるとするならば千六百
五十六億というものが受益超過にな
る、こういう工合に計算しておるよう
であります。これはむろんそれだけの
計算ではなくて、今お話しにあつたよ
うに有形無形の利益があるでありま
しょう。あるでありましようが、大体
こういうような計算をしておるところ
を見ますという、受益者の利益率とい
うものは非常に低いものであるとい
う工合にわれわれは見ておるわけであ
ります。しかもこれが十五年先だと、
十五年先だというようなことは、これ

はもうその受益者が受益するのは十五年先だ、負担はあしたから負担しなければならぬ、こういうような問題についてどういう工合にお考えになるか、もう一回承わつておきたいと思う。

○政府委員(原純夫君)　ただいまお話になりましたのとおそろく方法は同じだと思いますが、私どもはこういう計算をいたしております。これは数字はかりに三百億円を投入して道路整備をやつたと、その利益が総体で幾ら返ってくるかという計算をいたしました。三百億円によつて千五百七十二キロという長さの道路が改良または舗装され

る。そしてその千五百七十二キロ、これはまあ全国に散らばるわけでありまして、すべての自動車が必要しもそれを通るといふことにはなりません。が、その道を通る自動車の数が何台である、で、それが何キロ通るといふのは、道路の種類によつて一日平均何台通るかというような推計の基礎が所管の省にありますので、そういうものをお願いだいて計算いたしました。そういたしました、いい道路を通る、改良または舗装された道路を通る台キロ数が出て参ります。その台キロ数について、一台キロ当りいい道を通る場合には、悪い道を通る場合に比べて幾ら経費が節約されるかということと、それをそれぞれ計算いたしますと、総体で申して、改良の場合には約二割節約になる。そ

れから飾装の場合には約三割節約になる。これはトラック、バス等について個々に経費の中身を洗って計算したものの結論であります。つまりそれだけの台キロ当りの節約、絶対額にいたしますと、十日前後になるわけでありま

すがそれを先ほど申しました全体で何台、キロ改良舗装された道路を通るかという数字に掛けますと、その数字が約四十億——三十九億五千万であつたと思います、ということに相なります。そしてそれが十五年間平均もつという判定をいたしまして、十五を掛けますと約六百億になる。その六百億は当初の三百億の倍である、こういうことでございます。ただいまお話の数字は、五年間でそれだけ返つてくるというところでございますから、私どもはその三倍ということにいたしております。

なおこれは、ただいま申しました通り自動車の手数がふえないというペー
スで計算しておりますので、実際には
相当の伸びがございまして、伸びを考
えますと、おそらく三倍、四倍にな
るであらうというふうに思われます。
さらにこれは自動車業者が運行させる
自動車の経費そのものが減る額であり
ますが、そのほかに荷物の積み方な
り、あるいは荷主の方にも利益が参る
というようなことを考えますと、この
利益は非常に多いと考えます。御参考
までに御案内と思えますが、鮎川さ
んが中心になってやっておられます
調査会で計算されました数字と、私ど
もの計算しました数字と、最後の結論
においては大体において同じようなと
ころにきておるように承知いたしてお
る次第でございます。

○大倉精一君 この数字のやりとりをやっておられますという、これはまあやぶの中に入ってしまったようなんで、非常にむずかしいものだと思いますが、舗装される道路、いわゆるその対象になる道路を走るトラック、バス、

あるいはハイヤー、タクシー、その他の自動車というものは、私は全国の自動車の数からいって非常に大きな部分が通るとは考えられない。でありますから、その他を通る車はどくなる、同じようにやはり受益者負担ということでもって税負担は同じになるであります。でありますから、その舗装されないところを通る、主としてそういうところには営業基盤を持つという、こういうハイヤー、タクシー、トラック、これも同じような税率を負担をしななければならないのですが、この人たちはまるまるこれは負担ということに

なる。これは公課の公平の原則からいって非常に矛盾をしませんか。

○政府委員(原純夫君) 道路の整備は一年だけのことでございませぬのといふので、新しい十カ年計画をいろいろ考え中なわけなんでありますが、まあ一年だけで千五百キロといいますが、なかなかどの自動車もということになります。長い十年なら十年といふ間に改良され舗装される道路を全部考えますと、おそらく日本中の自動車が増益するのじやなかろうかといふふうに思ひます。なおこの受益の関係だけで決定するといふことでないことは、先ほど申しました通りで、やはり全体として税は一律に取る。そして取りました税を国民経済上、また各地の経済の発展上重要なところからつぎ

んでいくというのが、まあ道路政策に
おける一つの要点ではなからうか。結
局やつております間に縁体としてこの
受益が大きくなって参るといふふうに
なりはせぬかと考えておる次第であ
ります。

○委員長(廣瀬久忠君) 大倉君ちよつと……皆さんに申し上げておきます。運輸大臣が三時過ぎごろからどうしてもやむを得ない用事がある、こういうことであります。これだけのことを申し上げておきます。

○大倉精一君 あなたはすぐに十年先、十五年先という工合におつしやるのですが、これは十年、十五年、あるいは二十年と五十年、六十年たてば道路がよくなることは当りまえなんです。これは、それを十年先はこうだ、十五年先はこうだとおつしやるのですが、それまでの間に問題なんだ。特に地方に営業基盤を持つところのハイヤー、タクシ、トラックというものはこれは非常に弱い業者なんです。従つてこの税負担に対しては、もうあすにでも営業基盤というものが非常に心配されるという業者が非常に多いと思う。これはいわゆる自分たちが通らないよその道路を直すために自分たちの金を出さなければならぬ、そのために自分たちの営業基盤が非常に心配になる、危くなる、こういうことがあつたから起ることなんです。十年先、十五年先をおつしやるけれども、十年先、十五年先までいわゆるそういう地方の弱小業者がもつた、もたぬことが問題なんだ。一千億減税だと言つていながら、いろんな物価が上つてくる。トラックも自動車もバスも上る、これは当然です。それでなくてもこういう非常に苦しい営業をしなければならぬのです。これが十年先、十五年先までもつはずがない。それまでもつか、もたぬかが問題なんだ。これをお伺いしても同じ答弁になると思ひますからやめます。やめますが、そこで十年、十五

年先はともかくとして、あしたからの問題のこのガソリン税の値上げといふこと、これに對しまして、業者そのものが今負担をするだけの能力がある、あるいはない、どの程度あるのか、いわゆるこの負担能力についてどういう工合にお考えになつておるか、お伺いしてみたいと思ひます。(大臣に聞けよ)「大臣答弁しろ」と呼ぶ者あり) ○政府委員(原純夫君) 揮発油税は、御案内の通り間接税でございます。御案内の通り消費者に転嫁されるといふことを前提とする建前の税でございます。従ひまして、これによりまして業者を通し最終的には運賃への影響という形が出て参るわけであります。もちろん、運賃が上るといふことは、国民経済的に望ましいことではございせんので、私もそれはできるだけ避けたいと思ひますけれども、やはりある程度これが上るといふことはやむを得ないかといふふうに考えます。ただしその場合におきましても、私どもの計算では、政府原案の地方道路税とも六千五百円の引き上げをしまして、全部をこの運賃に転嫁いたしましたとしても、運賃の上率は三%前後ではなからうかといふふうに考えます。おそらくそれは一律にそうといふことはならないので、個々の場合においてかかるべき率にきめられるといふことに相ならうかと思ひます。従ひまして、転嫁されます限りにおいては、業者の採算は通り抜けといふことになりまして、影響がないと、それでは転嫁されない場合の問題であります。かりに転嫁されないと、全部を業者が吸収するといふことにいたしましたると、私どもの計算では、大体業者の収入に對

します利益割合が、最近の法人企業統計によりまして七・二%程度になつておりますが、これがその七・二%というものが二%くらい落ちるといふ見当にならうかと思ひます。これは決して、先ほど申しましたような意味で、全部をそれで負担しろといふ建前ではないので、その一部が負担になつたといふふうに思ひますが、全部がなつたとしてその程度であるといふふうに思ひます。全企業の利益率は四%前後でございまして、まあそれらと比べて合して、まあ建前からして、これを業者に負担していただくといふのは、税の本来の理論としてはそうでない建前でありまして、かりに負担いただいたとしても何かやつていけやせんか。一方でさらに道路整備によつて運輸の對象と申しますか、これがどんどんふえ、運輸の幅が広がるというやうなこともございまして、その辺考慮して何とかがまん願えるのじやないかといふふうに考える次第でございまして、

○大倉精一君 あなたは非常に樂觀的な、算術計算的なことを考へておられるのですが、私はそれは考へない。まず全般平均して何パーセントの利益があるから、わずかに二%くらい云々とおつしやるのですが、現在の道路運送関係の業者の状態を見ますといふと、特に通運関係を見ますといふと、上は日本通運といふやういふものから、下はこつちの小さいものまであら、これは全部平均して何パーセントだから、〇・何パーセントくらいは大したことにはなからうとおつしやいます。こつちの〇・何パーセントどころか、ちよつとゆすぶつてもぐらぐらする業者がたくさんいるわけです。これは運輸行政にからむ欠陥もあるのですが、運輸行政としても欠陥があるのですが、そういうやうな業者がたくさんん乱立しておられます。そういう状態の中において、あなたが大蔵官僚として、全部の平均何パーセントだからどうだ、平均どうだからといふ、そういうことは私は當てはまらないと思ひます。これは個々の業者に對しましてこつちのやうなガソリン税の負担をさせる、しかも十五年先の受益を目標にして負担をさせる、こつちのやうになつて、相当大きな犠牲が出ると思ひます。それがためにトラック業者もハイヤー、タクシも血眼になつて、はち巻してやつてくるわけです。そこでかりにあなたの言を借りるならば、ガソリン税が上れば運賃を上げればいいじやないかといふやうなお考えもあるやうであります。けれども、きわめて私は現実を見ない形式論だと思ひます。さつきも申しましたやうに、今のやういふ交通運輸業の実態からしまして、現在御承知のやうに、運賃といふものは、あるいは扱い料金といふものは認可制になつてゐる。認可制になつて、定額制があるのであります。業者の競争が非常に激しいダンピング競争をやつてゐる。しかも労働賃金はそれがために極度に切り下げられて、経営の中でもう吐き出す何ものもない、ぎりぎり一ぱいの経営をやつてゐる。競争のために定額運賃、認可料金はほとんど取つていない。これを上げてみたところ取れつこないわけでありまして、こつちのやうな実態から、一体あなたのそのお考えが當てはまるかどうか、これは運輸大臣、大蔵大臣からお伺いしたいと思ひます。

○國務大臣(池田勇人君) ガソリン税の引き上げによりまして負担は、先ほど主税局長が言つておられますやうに、原則として消費者負担でございまして、しかし自由経済のもとにおきまして、どちらにどれだけの負担がかかるかといふことは、これは経済の原則によるよりは何かいたし方ございせん。この自動車につきましても、大体営業用と自家用とは、大倉さん御存じの通りに、種類によつて違ひますが、八割は自家用、二割は営業用といふことでございます。八割の方の自家用でございます。ですから問題は、営業用の場合に對してそれだけ上げられるかどうかといふことは、やはり経済の状況を見まして、さうして運輸大臣が適當にお考えになることと思ひます。 ○國務大臣(宮澤重正君) 今、バスについては値上げをしてくれといふやうなのが少しありますが、トラック、ハイヤー、タクシには今のところ事実上運賃が上りやうな何もありませんし、御承知の通り、トラックはまだ協定運賃までいってございせんので、バスだけの問題が少し残つております。これは従来通り個々の場合を見てやつていきたいと思つております。 ○大倉精一君 これは大事な問題ですから、大臣も一つ目を開いて聞いていただきたいと思います。私の聞いておるのは、大蔵当局は、税金が上げれば、それだけ運賃、扱い料金を上げればいいじやないかといふお考えもあるやうなんです。私はその可能性が今ないと思つておるのであります。そこで私は、やはり業者の経費を食いつぶしていくという結果になると思ひます。今、大蔵大臣が、自家用車が

八割とおつしやつた。これは確かにそのくらいある。これも数字の上ではある。ところが、中小企業が持つておるところのトラックはどうだ。これは中小企業は今、政府の中小企業対策の非常な矛盾からいつて、一千億減税あるいは神武景気といわれながら、最近においては不渡り手形その他によつて倒産まで出ている。こういう中小企業の持つておるところのトラックというものは、これは表面は確かに自家用車である、八割の中に入つておる。入つておるが、これが法律をくぐつて、その中小企業がやつていけないという状況にある。でありますから、この人々もまたガソリン値上げによつて相当大きな影響を受けることは当りまえのことなんだ。大きな大資本の会社あるいは金持の乗用車は、これは別なんです。これはもつとんと取つてもいいのだ。けれども、そういう小さなところ

で、これを転嫁することは非常に困難である、やはり業者の負担において当分これをやつていつてもらわなければいけないじゃないか、こう考へておられます。そこで、値上げがきまいます。一つ負担を軽くするようなことを、その具体的なこともありませんが、不当な競争を避けることか、公正な競争をさせることか、いろいろなことでこれは一つ考へていかなければならぬんじゃないかと、こう考へておられます。

○大倉精一君 それはどう考へただけであつて、別に中身は何もないと思ふ。結局このことは、それを裏返してみるといふと、運賃値上げあるいは料金値上げはできない。できないから、何らかの方法によつてその負担を軽くする。どこで軽くするか、これはもう簡単なことだ。労働者の賃金を安くするだけのことだ。それ以外にありません。運送屋といふものは、近代企業と

とはどうかと思ひますけれども、今お話をよめる弊害が生じてくるというところ、やはり一応考へなければならぬかと思つておられます。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 それはどう考へただけであつて、別に中身は何もないと思ふ。結局このことは、それを裏返してみるといふと、運賃値上げあるいは料金値上げはできない。できないから、何らかの方法によつてその負担を軽くする。どこで軽くするか、これはもう簡単なことだ。労働者の賃金を安くするだけのことだ。それ以外にありません。運送屋といふものは、近代企業と

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

○大倉精一君 断定はできないが、まあ公算があるということだと思ふのですが、ただこれに関連しまして、先ほど大臣は、不当なる競争をやらないように、公正なる競争をやるように指導するといふ工合におつしやつたのですが、これは大事なことだと思ひますので、その具体的な方法等についてこの際、御披露を願ひたいと思ふ。

かわかりませんが、そういうことがあ
るらしい。そういうようなことをやっ
ておる限りにおいては、私は健全な
業者も生まれてこない。そこから健全
なる競争という事も出てこない。で
ありますから、この際、運輸審議会と
いうものの、これはぜひとも置いてお
かなければならぬが、その公正なる
運営の仕方というものを私は検討す
る必要があるのではないかと、まあか
うに私は考えるわけですが、この点は
大臣いかがでありましょうか。

○国務大臣(宮澤胤男) お答えいた
します。今の御質問の通りだと考えて
おります。

○大倉精一君 まだほかの委員があり
ますし、時間がありますので、私は
さらに質疑したいことがあります
が、これはあとに譲ります。保留いた
します。

○加瀬完君 大蔵大臣に伺いますが、
道路とか橋梁等の経費負担というもの
が、今問題になっておりますようなガ
ソリン税なり地方道路税なりで、目的
税に非常に傾ろうとする傾向が強い
のでありますが、この目的税に傾ろうと
する一つの傾向を、税体系の原則から
見て、大蔵大臣は非常に妥当なる方法
である、こうお考えになりますか。

○国務大臣(池田勇人君) 財政的な
面、租税的な面からする場合と、必要
性の面からする場合と、いろいろ議論の
あるところでございますが、私は、た
だいまの状況といたしましては、現行
の目的税制度が適当ではないかと思っ
ております。

○加瀬完君 先ほどの大倉委員の質問
に対しましてもお答えが政府の方から
ありましたが、応益の原則と申します

か、受益者負担といいますが、こういう
性格というものを非常に強調しておる
よりでありまして、少くとも道路とか橋
梁とかいうものに対する利益というも
のは、国についても、地方団体につい
ても、国民生活の全般に關係があるも
のでありまして、こういうものを一つ
の応益の原則というふうなもので、一
部の者の負担、今度の場合是一部の者
の負担ではなくて、結局は大衆の、住
民の負担という形になります。そう
いう方法をとって、一般財源から当然
まかなわなければならない、その一般財
源の負担というものを、形によつては
逃げていくということが成り立つので
す。そういうことが正しいというふう
にわれわれは考えられない。この点に
ついて、もう一度大蔵大臣にお願いい
たします。

○国務大臣(池田勇人君) お話のよう
な議論がずっと以前にあったのでござ
います。大蔵省といたしまして、そ
ういうふうな考え方で前はおつたよう
でございしますが、昭和二十八年から
目的税的な性質のものにした方がい
い、こういうことに相なりまして、た
だいまお答えしたようなことになって
おるのであります。

○加瀬完君 地方行政という立場から
見れば、道路なり橋梁なりというもの
は、最低限地方の行政水準として地方
団体に維持してもらわなければならない
性格のものだと私は考えます。こう
いう最低限の基本的な行政というもの
を一般財源でまかなわないで、特殊の
目的税でなければまかなえないという
ことであれば、私は、地方財政の基
本線というものは成り立たないと思
う。この点どうですか。

○国務大臣(池田勇人君) 地方財政に
おきましては、お話のように道路橋梁
等、いわゆる五十年計画、あるいは今
後作らんとする十一年計画以外のもの
がありますので、これは地方財政の方
は一般の経費から相当出しておられる
と思ひます。

○加瀬完君 今の大蔵大臣の言うよう
なことであるならば、道路橋梁等に使
用される一般財源というものが大幅に
ふくらんできて、目的税というものの
増率というものは手かげんされる、そ
ういうことであるならば御説のように
なると思ひます。しかし一般財源の、た
とえば交付税等によつて道路橋梁等の
単位費用というものはさっぱりふくら
まさない、ふくらましては非常に幅が狭
い。そこで目的税の幅だけを非常にふ
くらませる。そうすると一般財源でまか
なすべき性格のものを全部目的税に転嫁
する、こういう形をとっている、現
在までは、私は見られても仕方がない。
またそう見るべきだと思ひます。逆に質
問するならば、一般財源でどうふくら
ましたか、一般財源のふくらます
率の方が目的税でふくらます率より、
この場合はガソリン税でふくらます率
よりもはるかに大きい、こういう御説
明が成り立ちます。はつきり承わりたい。

○国務大臣(池田勇人君) 今回のガソ
リン税の引き上げは、道路計画により
まして、主として自動車の走るところ
をやつておるのであります。お話の地
方道路あるいは橋梁の点につきましては
は、地方団体の再建整備法によりまし
て、よほど事業は減つてきております
が、御承知の通り、昭和三十三年度
におきましては相当の自然増収その他

がございしますので、交付税もふえて参
ります。また自然増収もありまして、
地方の単独事業の公共事業は相当ふえ
ておると私は考えておるのであります
す。

○加瀬完君 私が伺つておりますのは、
目的税をなるべく押えて、交付税の方
を大幅に、この目的税が提案されたよ
うな目的を達するためだけにだけ使わ
れておるかどうか、こういう点を伺つ
ておるのであります。もう一度申し上げ
ますならば、私は、税体系の原則と
しては、目的税というものはなるべく
押えて、一般財源という形で、普通税
という形で取り立てるといふことにな
ればおかしいと思ひます。地方財政の立
場から見れば、交付税という一つの
の独立の財源があるわけでありまして
、この財源を強化してくれるという
ならば話はわかりますが、増収とい
うのは、これは当然のふくらみであり
まして、何も税率を非常に上げたとい
うことにはならない。確かに一%上つて
おりますけれども、一%上げて自然増
収の分を見込んだところで、結局この
目的税というふうな形をとらなければ
、道路橋梁のある程度の整備もでき
ないというものが、地方行政の実態であ
ります。そうであるならば、目的税と
いうものをなぜ押えて、もつと交付税
の税率を上げるなり、あるいは他の一
般財源を強化するなり、そういう方法
をとらないのか、そういう方法をとる
ことの方がはるかに税体系からいへば
基本的な考え方ではないか、こういう
点をもう一度伺ひたい。

○国務大臣(池田勇人君) 問題がこん
がらかつていると思ひますが、地方財
政の方におきまして道路の費用、ある

いは橋梁の費用につきまして、交付税
あるいはその他の補助という問題は、
これはその問題として考えなければな
りません。しこうして今度のガソリン
税の引き上げによりましては、主とし
て五十年計画、あるいは今後の十一年
計画の財源を見ておるのであります。さ
ら、同じ道路あるいは橋梁と申しまし
ても、その範囲が違つておると私は
考えておるのであります。

○加瀬完君 そちらの方がこんがら
かつているように私には感ぜられます
が、それはガソリン税にしても地方道
路税にしても、そういう形で目的の財
源を確保するといふことは、税体系か
らいへば原則じやないか。もつと一般
財源という形で、道路橋梁等の補修、
改修あるいは新しい一つの計画が推進
されるように努めるべきではないか。
具体的にいうならば、目的税という
ものを上げないで、なぜ交付税率とい
うものを上げることによつて、この財
源を確保しなかつたか、その方が本筋
ではないか、こういう点なんです。

○国務大臣(池田勇人君) 地方関係の
道路は、これもガソリン税でまかなう
分もございまして、原則といたしま
して交付税その他でやつていくのでご
ざいます。地方独立財源でやつていく
のであります。今度のガソリン税の引
き上げは、先ほど来申し上げましたよ
うに、五十年計画、あるいは将来の十
年計画のために、早急に道路を整備す
る必要ありとしてやつておるのであ
ります。だから、ガソリン税に主とし
て上げるべきか、あるいは一般財源によ
るべきかという、こういう議論になり
ますと、私は、ガソリン税をこうい
ふに目的税にしたときには、これは

ガソリン税と一般会計と両方でいくという考え方でいったと思うのであります。しこうして、その場合に、ガソリン税と一般会計からの歳出のウェイトをどうするか、割合をどうするかというところについては、これは財政事情その他によつて違つてくると思ひます。私の見るところでは、おおむね目的税にしております場合には、目的税収入を主として使つておるのが、今の社会の体制だと考えております。

○加瀬亮君 私は地方行政の委員でありますから、地方行政の内容だけから質問しておるわけですが、国の財政から見ても、基本的には考え方は同じだと思ふ。一般財源でふやすべきものを、目的税だけに転嫁するということになりますれば、これは国が財政的な責任を負ふべきものを利益の原則とかあるいはまた受益者の負担とかいう形で、国民なり住民なりというものに転嫁をしていくことにならうと思ふ。こゝういふふうに、当然一般財源で、国なり地方団体なりが責任を負わなければならないものを、形を変えて、一般の住民に責任を転嫁していく。こゝういふことは、税の体系からいって私は本則じゃないということを質問しておるわけでありませう。もつと云うならば、先ほども申し上げたのですが、地方団体側から申し上げますならば、一般財源の交付税の単位費用なら単位費用というものを改訂して、道路なり橋梁なりというものをまかなうところの幅をふやしていくということとさう避けて、目的税という形をとることはおかしいじゃないか。さうであるならば、間接的な税金みたいになつて、当然国なり、地方なりが負担すべきものを、住民の方に転嫁していくといふふうになつてきて、こゝういふ形を進めることには非常な無理が生ずる。目的税を私は否定はいたしません。しかし、その目的税というものは、毎年々々率を改訂して、目的税だけでもって財源負担をしていくということであれば、だんだん目的税というものが増徴されてくる。さういふ形をとることは、好ましいこととは税の体系からいって考えられないのですが、この点どうか、お伺いしたいのであります。

○国務大臣(池田勇人君) 地方財政におきましては、ガソリン税の増税によりまして、道路あるいは橋梁にいく部分は、割に少ないと思ひます。従ひまして、財政需要の算出の根拠をいたしまして、単位費用に道路橋梁を入れておるわけでございます。その範囲におきましては、一般会計との関係をおもひます。しかし、今回の道路整備計画によりまして、道路整備の費用をどちらから出すかといふことにつきましては、ただいまお話し申し上げた通りでございます。最近アメリカなんかにおきまして、ガソリン税を五割引き上げ、三百億ドルの道路拡充計画につきましては、一般の財源にはよらない、ガソリン税の増徴によつてやるのだと、議会で決議しておるような状況でございます。しかし、わが国におきまして、それならガソリン税の増徴ばかりでいくかといふたら、さうもいきませんで、昭和三十三年度からは、もちろん十分ではございませんが、一般会計からも出すようにいたしておるのであります。

○加瀬亮君 今のようなお立場である

とすれば、政府は一方に減税政策というものを掲げて、国民の負担というものを軽減するということを宣伝しておるわけでありませう。しかし、今のようには目的税を強化していくということになれば、これは形を変えた税金が住民にふさつてくるということになつて、全然減税の恩恵というものが具体的に国民の生活の上に現れてこないといふことになるわけでありませう。ここに私は政策の一つの矛盾があると思ふ。業者が受益者という形ですべてのガソリン税を負担するかと、さういふ形は大倉委員の指摘した通りとれないと思ふ。どうしても住民の負担となつてかかつてこざるを得ない。さうなつてくれば、くどいようでありませうが、これは形を変えて税金を強化したことになる。一方で減税といひ、一方で形を変えて住民に税金を重課する、こゝういふことではおかしいじゃないか、この点はどうか。

○国務大臣(池田勇人君) 考え方の問題でございます。率直に申し上げますと、千億円の減税をやめて、あるいは国鉄の運賃の引き上げ、ガソリン税の引き上げを行わない、こゝういふ考え方もございませう。しかし私は今のうちに非常に前過ぎる所得税は、この際減税をしなければいかん。さうしてまた租税措置法におきまして軽減している分も、これも軽減を少くしていく。片方は、独立採算制あるいは目的税を設けました点、ことに今後の輸送の強化という点から見ましては、この際ガソリン税あるいは国鉄の運賃の引き上げをした方が全般的に合理化すると私は考えたからでございます。

○加瀬亮君 大蔵大臣のような基本線

で財政計画を進めていつても、まだガソリン税のこれだけ上げないでも、十二分に財政計画の変更というものは私は成り立つと思ふのです。しかしこの議論は繰り返して申し上げても水かけ論になりますから、次の質問に移ります。

次の質問は、これは運輸大臣にお答えをいただきたいと思ふのであります。ガソリン税の受益者負担という形が、これはバスなりその他ガソリン税の対象になつておる機関を利用するものに転嫁されるということはいふまでもないと思ふ。そこでバスなどは出血経営といひますか、赤字経営をしながらも公共性のために、ある路線では運輸を続けていなければならぬといふところも当然あると思ふ。特に地方にとりましては、こゝういふ路線が運輸中止になるといふことは、非常に生活にも支障を来すことになるわけでありませう。それからこゝういふ路線にもガソリン税は悪平等にかかるとあるいはまた道路の損傷から見れば、大型のものと小型のものでは損傷率が違つてくる。しかしその損傷率にはかわりなく、ガソリンの使用だけで道路の費用の負担といふものがかかつてくる。あるいはまた今言つたような実用性のものと、さうではない実用性の薄いものと、これによつてもさういふ差別は何ら考慮されずにガソリン税がかかつてくる、こゝういふことであつては、非常に悪平等といふものがガソリン税の性格であるといふことにも私は言われるのじゃないかと思ふ。こゝういふ点を運輸行政という立場で、あるいは地方住民の交通等を庇護していくという立場

で、どのようにお考えになつておられますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 現在の自動車輸送の点からいいますと、御承知の通り、申し上げるまでもなくこの道路の悪いということが一番大きな負担になつておるのであります。ガソリンの消費、それから自動車の損傷等が非常に大きな問題になつておりますので、道路がよくなることに對しては、自動車関係の業者に相当の負担をしてもらつてもよくしていかうといふことは、これは業者も、まあ一般的にも考えていいことじゃないかと思ふのであります。ただ、ただいまのお話のように、その負担が果して公平にいくかないか、そこに無理があるかないかといふ点が重大な問題になつてくるのであります。先般お話をいたしました通り、もう都会は大体道路はなおつておるじゃないか、その負担において地方の道路を直していくという結果になつておると思ひます。また、現在において、まあ最近におきまして、ハイヤー、タクシー等は相当に負担の能力はふえてきておりますけれども、トラックはもう非常な困難を来しております。バスはその中間であります。ですから、これに對して、今日の事態から見るだけその負担を均分にし、無理のないようにしていくということには、先ほど自動車局長からお答え申し上げました通り、公正な競争もさせる、それから運賃の料金その他についても、その地方々々でバスなどは大体標準がきまつておりますが、無理のないところはある程度やはり考へてやらなきやならぬ。今の段階におきましては、大きな線では、どうしてもこれらの目的

す。
○國務大臣(池田勇人君) ガソリン税の引き上げにつきましては、先ほど建設大臣が言われたように、五カ年計画と、そして今後十カ年計画をやつてい

きたい、こういう考え方のもとに予算の要求がございました。大体九百億円ぐらいの要求だったと思うのでございす。そういう点を考慮いたしまして、一般会計からの負担はそうできませんので、まあ、この程度の引き上げによって今後の道路計画を立てていただきたい、こういう気持ちで言っておるわけでありす。

○田中一君 二十九年に道路整備費の財源等に関する臨時措置法ができました。この際にちやうどそこにおられるところの主税局長の原君は、この議員提案の法律案の審議に出席されて、このような形の立法措置は好ましくなく、少くとも目的税的な措置は、大蔵省として反対であるという意思表示をしてゐるのです。先ほど加瀬君並びに大倉君の質問に大蔵大臣が御答弁になつておられますが、目的税というものを二十八年からはつきりときめたのだ、こういう御見解のように伺ひましたけれども、いづつどういふ心境から、またどういふ大蔵省の方の政策上の考え方から、そういう工合に割り切つたのか、その点を一つできるならば詳しく御説明願ひたいと思ひす。

○國務大臣(池田勇人君) ガソリン税を目的税にしたいという議論は、以前からあつたのでございす。大蔵省は財政の単一性その他の財政的観点から反対しておつたことは、私も知つてゐるのでありす。しかるところ、昭和二十七年の、私が通産大臣専任でゐるときは、私が通産大臣の佐藤、向井さん、そして建設大臣の佐藤、私と、閣議でこの問題を論議いたしました。私はそのときに目的税的な性格を持たす方がよい、こういう考え

方で、閣議決定をいたしましたのでございす。で、大蔵省の事務当局はどう申すかわかりませんが、私の考えでは、目的税的なものにして、——だから「的」と申しますのは、一般会計の方に税収入として入れますが、その分は道路関係費用として出す、これで目的税と私は言つてゐるのでありす。こういう考え方、私は昭和二十七年のときからそういう気持ちになつてゐるのでありす。こうして今世界の情勢を見ましても、やはり道路の修理は、ガソリン税の増徴でやるといふことは、昨年アメリカの国会でも、一般会計から出すのとガソリン税の増徴と両面をやろうとしたのを、コングレスの決議によりまして、ガソリン税の増徴でいこうと、こういうことになつてゐるのでありす。私は今から考えまして、まあよかつた、先般も予算の編成のときに、どうだ、大蔵省は前に反対しておつたが、これはどうだと言つたら、いやこの案がいよいよに思ひます、と、こういうことでありす。経過はそういうことでありす。(「アメリカと日本は違ふ」「アメリカのまねばかりしておつたらだめだ」と呼ぶ者あり)

○田中一君 衆議院の修正案によつて、約七千万程度の減収が見込まれておられます。これは参議院でどういふ修正をされるか存じませんが、現在の段階ではたしか七千万程度とみておりますが、参議院でもしこれが大幅に修正されたといふことを考える場合に、建設省は現在のこの五百四十八億に上つておられますところの道路計画というもののその財源を、どこでどういふ形で求めようとするか、その点を両大臣から

ら伺ひしておきます。
○國務大臣(南條徳男君) 今度の衆議院におきます委員会の修正によつて、政府原案の六千五百円から千二百円だけ下つたことによる穴はどうか、それによつて事業量は減らんかという御質問かと思ひますが、これは最初政府が見積つておりました三百九十万キロの減耗率あるいは三月月間の税金の猶予というふうなことを全部みまして、減耗率の三割とみたものを一割半ぐらいに考えまして、そういうことによる修正をすることに、大体穴があかないという見通しによりまして、建設省はそれならばわれわれの建て増した事業量に支障はないという考えによりまして、立つてゐるやうなわけでありす。(「そこが問題だ」「わかんない」と呼ぶ者あり)

○國務大臣(池田勇人君) 衆議院の修正によりました理由は、あるいは歳入に、つぎましては、修正をされた衆議院の方の説明された通りであります。なお建設大臣のお話の通りでございす。

第二点の参議院で修正した場合に、どうなるか、こういうお話でございすが、私はただいまのところをうかがつておられます。

○田中一君 大蔵大臣はさういふ考えは一つお持ちぢやないでしようか。今加瀬君からも御質問があつて、今の段階では将来の償上げは考へておられ、さういふことを答へなかつておられますが、建設省がおそらく本年度中に策定されるのでありましょ、三十三年度分も含めた十カ年道路整備計画というものが持たれると思ひます。その際に現在のこの税金というのか、税収

の見込み額と決算額というものを表で調べてみますと、大体年間百億ずつ上昇してゐる。たとえば二十九年度は百五十八億、それが三十三年度には二百五十九億、三十一年度は三百四十三億、三十二年度は五百三十三億というのを見込んでおられるわけですが、今おそれる建設大臣が考へておられますところの十カ年の道路整備計画というものは相当膨大なものだと思います。これに最近通りましたところの縦貫自動車道の問題もございす。また高速自動車道の問題もございす。これはまたたくあなたの方の考へておられると同様にわれわれも高速道路計画の一番大きな先に仕事をすべき問題だと考へておられます。従つておそれる明年度からは建設大臣がいかに大きな規模の道路計画を出しになつて、大蔵大臣はおそらく反対しないだろうと思ひます。従つて今のような上昇率をもつておる税収というものが、現在の段階でもいですが、重要な道路整備計画というものが、ガソリン税の増徴というものは考へておられぬという答を一つここでしていただきたいと思ひのでありす。

○國務大臣(池田勇人君) 将来の問題につきまして「この私が上げないとかあるいは上げるといふふうなことを申し上げる程度は、先ほど来御答へした程度でお断り願ひたいと思ひます。まあ、われわれはそうガソリン税の税率なんかといふものを思ひつきとかあるいはこれだけの収入が要するからだといふこととどういふ動かし気持はございせん。お話の縦貫道路というふ

うなものを、ガソリン税の引き上げ、あるいは一般会計からの財源でやろうといつても、これは限度があるわけだと思ひます。私がさきに有料道路の点を考へたのも、やはりそういうガソリン税の引き上げと一般会計のあれでは間に合はない、こういうことから、私が政調会長のときでございまして、有料道路というのことに思ひつたわけだ。だから今後名古屋と神戸間の分は、道路公団によつて一般会計からガソリン税からある程度の補助もございすが、公債その他でやつていくのでございす。だから一がい、今後道路が非常に整備されるから、さあガソリン税、さあ一般会計、こぼかりでとらわれることは無理ぢやないか。そしてさういふ返事をいたしますと、先般も二十九年のあれで主税局長がどう言つたとか、こう言つたとか非常にとつちめられておるのでございす。今の段階でいたしましては、私は今回の増徴でガソリン税も相当きつくなつてきておられます。そしてまた一般会計からさう直ちに何百億出せるやうな財政状況でございせん。だから先ほど来答へて御了承を願ひたいと思ひます。

○田中一君 最後に伺ひたいのは、業者にしわ寄せされる徴税方法というものはなく、もう少しあなたがやりの芸の花代を値引きしたときのような、税を引いたと同じような考え方、やはり生活環境がよくて負担能力があるものから取るという方法をとるのが一番望ましいと思ひます。従つて非常な困難があるかと思ひますけれども、ガソリン消費の用途別税というものを考へになつたらどうかと思ひ

うのです。たとえばトラックとかあるいはバスとかというものは、全く料金と

としては実行できぬことだと思いま

な負担をこうむるのではないか。また

いう点が非常に国民の不安、疑心を

は、そうガソリン税の収入増のように

うのはむしろ運輸大臣が何とかしな

のと同じ率でも、乗用車の税金を高く

際には果して今年三年目にその通りに道

夫をお持ち合せがないかどうか、その

たとき、弾力的にはこの程度のもの

のじゃないかと思ふのです。運輸大臣

自動車のものを高くすればいいの

からといって道路が完全なものになる

画、ことに軍事費の非常に多かったと

きであります。なかなか一応の計画は

は、自家用車に高額課税をするという

いまでもやっております。大型の自動

消費者にとりましては、不安が残って

いうことはなかなか困難であります。

のではありませんかと思ふのです。

方法、そして少くとも大衆に直接触

す。それからバスその他につきまし

計画が発表されませんからわからない

なればならぬというのが実情であり

ございますが、世上には道路公団のお

だけが生計をエンジイするという形

の道具であるならば、そこから大幅に

話を聞いておるので、前から差等を設

を、一応道路だけの計画はできました

が、この点に關する御見解をお伺い

か。これは芸者さんの花代を引いたも

のと逆になりますから善政になると思

に抱いておるのです。従ってこういう

なったようであります。そのうちで

を出すと、一般会計の歳入として公債

の逆になりますから善政になると思

話のようになるところまでなかなか行

計画をたてた単に今年度限りで計画し

て、あるいは来年度の計画として一年

のあたりです。従って委員からいろいろ

います。しかしあなたのお考えによ

ては大体今の税法はできておるので

あります。

一年の計画をすることに矛盾があるの

であります。従って委員からいろいろ

です。いかがですか。

○国務大臣(池田勇人君) お説の点

だれしも考えてなかなか実行困難とし

て踏み切れないのでございます。漁業

用に対する重油につきましては特別の

措置をとっておりますが、これでお

かつ横流しとかいろいろな非難があ

るのでございます。ことにガソリンな

んかのようなものを、どちらへでも税

率を変えろということ、は、実際面とし

て、理論的にはいいようでございます

が、実際面として非常な不公平、摩擦

を起すことは万人の認めるところで

ございます。いい案でございますが、私

に問題があることは、要するに、現

在の業者あるいは消費者としては非常

に負担をこうむるのではないか。また

過去の五カ年計画におきましても、実

際には果して今年三年目にその通りに道

夫をお持ち合せがないかどうか、その

の点をお伺いしたい。

○国務大臣(池田勇人君) 御承知の通

り財政計画というのにつきましては

は、昔から五カ年計画とか十カ年計

画、ことに軍事費の非常に多かったと

きにはやがましい問題が多かったと

ります。しかるところ敗戦後の状況か

ら申しまして、財政計画を立てると

いうことはなかなか困難であります。

二年と狂ってしまった。すぐやり変

なければならぬというのが実情であり

ます。従いまして道路計画というもの

を、一応道路だけの計画はできました

場合において、ガソリン税をどの程度

徴収して、どの程度一般会計からと

こういうことは二十九九年におきめ

なつたようであります。そのうちで

先ほどお話がありましたように、地

方負担につきましてはなかなかそれと

のマッチはむずかしいのであります。

従つてさらに十年の道路計画を立て

になりましての場合においては、われ

れ公団でやるのと、そして公団

以外のところ、それからまた地方負担

のものを等々勘案いたし、しこうして

たガソリン税もお話の通りに非常に

毎年々々増収がござります。そういう

点を考慮し、そして一般会計の方か

らやはりできるだけの負担はするとい

うようなことで、今度の十カ年計画が

できまうまでには、ある程度の見通し

をつけたらと考えておりますが、ガソ

リン税の収入というものが非常に動き

ますし、それから一般会計の方から

料道路につきましては、ある年数がた

計画しておりまして、経済企画庁の方では一億八千七百万トン、すなわち七百万トンは鉄道では輸送ができない。

まして、これが毎月続いておりますの

たことと思いますが、以上の運輸当局

ら新年度に入っておるわけでありま

○政府委員(加藤精三君) 御質問聞き

漏したかもしれませんが、軽油
引取税の修正による減収でございま
しょうか。

○大沢雄一君 地方道路議与税と両方。

○政府委員(加藤精三君) 地方道路課
与税の方は、揮発油税と同じように、課税標準が大きくなりますので、減収の見込みを立てておられません。それから揮発油引取税の減収は三億四千万円程度でございしますけれども、今度地方債の利子の引き下げということも実現できるようでございしますし、また第二次補正の問題もございしますし、その程度の減収は補てんでできる見込みでございします。

○大沢雄一君　ただいまの政務次官の軽油引取税の減収に対するお答えは、私の質問をお聞きになっておらなかつた関係からかも知れませんが、ちぐはぐになっておると思います。私のお尋ね申し上げております趣旨は、要するに軽油引取税が揮発油に少くとも比例して、その決定を待つて決定しなければならぬ事実上の関係にありまするために、増徴がきめられないでおるわけでございます。日々この点が歳入欠陥として増加していっておるわけであります。それに対して、すでに地方財政計画が決定しております今日、どういふふうに対処なさるお考えであるかということをお伺しておるわけであ

○政府委員(加藤精三君) どうも失礼いたしました。改正法の実施時期が延びることによって生ずる歳入欠陥は、一日四、五百万円程度でございます。て、地方財政計画上には大した影響はないと思います。

○大沢雄一君 私は、大したことはな
いとおっしゃいますことに対しまし

て、私はそう考えないのでござい
す。たとい一日五百万円でありま
しても、今後日々この欠陥は増加するわけ
であります。しかも、これに對しまし
ては、財政計画が決定いたしておりま
りして、何ら補正の措置が講じられな
いとなれば、当然これは府県におきま
してそれだけこの歳入が減るわけであ
りまして、もし相当の金額になるとい
たしますれば、私をして言わしむれ
ば、補正の機会等において当然政府と
して考えなければならぬ金額ではな
かりかと、かように考えておる次第で
あります。

○**政府委員**（加藤精三君） どうもしばしば失礼いたしました。まことにお説の通りでございます。地方税法の御決定、御議決ができるだけすみやかであつて、歳入の減の少くなることをお願いしたいと思つておるのでございまして、また地方財政計画そのものの修正も適当な時期に修正をいたさなければならぬ、そう考えております。

○**國務大臣**（池田勇人君） 先ほど一日六千万程度と申し上げておきましたのが、三千八百万程度になるようでありまして、自然増収の部分を除きまして、日割り計算でいきますと、九月月くらいになりますので、三千八百万、それから地方道路税が千五百万円、軽油引取税が五百万円程度になっております。これは、いつまで御審議なさるか、わからないので、それによりましていろいろな対策があると思うのでございします。五百数十億円のところでございしますから、国税に關しては、こ

のために補正予算ということは考えられないと思います。

くあると思うのであります。二重の關係におきまして、税を課徴する府県と、道路を損傷される府県とが異なつておる、こういう状態にあると思うのであります。そこで私は少くとも輕油引取税におきましては、これを国税として課徴いたしまして、そうして道路の走行行程等に比例をいたしまして、これをその府県に譲与税として譲与することが公平な措置ではないか、かやうに考えておる次第であります。が、これに對しまして大藏省はどういうふうにお考えになりますか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(原純夫君) その問題は今回の改正の際にも実は議論に上ったことがございます。お話のような点、さらには農漁業用の免税の問題がございまして、これがなかなか公平にいきがたい、乱に流れる向きもあるというような問題が指摘されまして、国税として取っておくようにしたらどうかというような線が要望されたことがございます。私どももいたしまして、そのやり方は確かに一つのやり方ではなからうか。それによってかなりの改善ができる面もあると考えております。ただし、免税措置を置きながらやってみるということについては、なかなか国税として、国の税務行政としてやり切るのが自信がないというようなことで、その辺が免税なしにやるかどうか。そういったし、ただいま免税を受けております農漁業関係に何らか別に配慮をいたさんならんというような問題が出て参ります。それらについての議論が、なかなかまい結論が短時間に出にくかったというようにございまして、今回は従来通り地方税としてお

取りいただくという結論になった次第でございます。

○大沢雄一君 よろしくございます

○中田吉雄君 加瀬議員の質問と重複するのですが、政府の三十二年度の重要施策の一環として道路整備の問題が取り上げられています。受益者負担ということではやはり狭い、限界があつて、新しい角度からやはりもう一ぺん再検討していただく必要があるのと思ふじゃないかと、こういう見地に立つて大蔵大臣、建設大臣にお尋ねしたいと思ふわけであります。大蔵省から三月二十三日付でいただいた資料によりますと、大蔵省が道路整備に使われます全体の経費の八割五分というものが業者の負担であります。さらに地方におきましての三割六分が業者の負担であります。これに自動車税の九十六億九千万を加えますと約六割、国の方におきまして八割五分、地方において三割六分ないし約六割と、またもう一つ、もう少し詳細に検討していただいた四月一日付でいただいた資料によりましては、国費においてその九割二分が業者負担である、八分が国の持ち出し。地方におきましては七割が地方負担で、自動車業者が三割持つ。こういうことでは、本年度をもつて終る道路整備五カ年計画、さらに本年度を起点としてこれから十カ年計画でやられようとする二度の計画にもかかわらず、私は受益者負担ではもう限界に来ているので、もう一ぺん新しい角度から再検討されることが重要ではないか。こういうことを、一つ本年度はまあ余儀ないことですが、検討していただきたいと思ふわけでありまして。こういう質問をいたしますのは、私、企画院におりま

す際に、ヒトラーのアウトバーンの経済効果の計算をやったのを翻訳したことがあるわけだ。ヒトラーがアウトバーンを、ヒトラー道路を建設するのに投資した額、そしてそれに伴う輸送力の増大、タイヤの長持ちする期間、パイプレーションが少なくなつて車体が長持ちすること、そういうことを計算すると、十分道路事業に対する投資というものはペイするものである、こういう計算をロククフエラー財団が調査費を出してやったのを、私、翻訳したことがあるのですが、そういう角度からしても、もう受益者負担では国の道路予算の九割二分、地方の道路予算の三割、自動車税を加えたら六割も負担しても春日遅々としたもので、私はこういう状態では日本の道路を西

は、国民全体が負担していくのだと、こういう気持ちでいきたいと思ひます。
○中田吉雄君 建設大臣、どうです。
○国務大臣(南條徳男君) お答えいたしますが、来年度に十カ年計画を建設省が考えましたのは、将来の輸送力の増強、交通隘路というよりなことを考えますと、経済企画庁の十カ年計画等にマッチさせるためにはどうしても今までの五カ年計画というものでは不足だ、対応し切れないということから、三十二年度から十カ年計画を始めようという立案をいたしているようなわけでありませう。先ほど今年度で五カ年計画が切れるというお話がありましたが、五カ年計画は三十三年度で切れることになっております。そこで、お話のように当初九百数十億の十カ年計画初年度として予算を計上したのでありますが、いろいろ国の財政の關係から圧縮されました。でありますから、お話のように春日遅々として、かやうなことでは、この一般の産業経済の輸送力の増強ということにも対応できないのじゃないかという御議論ですが、ごもつともなことを思ひますので、早期に、そうしてこれを完全に舗装するといふ計画を立てますためには、何といたしましては豊富な財源を導入することが肝心だと思ひますので、この財源の計画につきましては、道路公団等の問題については先ほど大蔵大臣からもその一端が披露されましたように、別な角度で大幅な財源を導入することとこれは可能であるかとも考えるのであります。そこで、たとえば外資の導入などもそうでありませうが、さうな意味合いにおきましては、私は今日

の日本の状態におきましては必ずしも不可能ではないということを考えておりますので、明年の予算編成の場合には十分これを検討してみたいと考えているようなわけでありませう。
○中田吉雄君 大蔵大臣は、受益者負担というところで業者々々と言ひが、国民全体がと言ひましたが、しかし、国費の総額の五百四十七億のうち五百四億、九割二分をやはり自動車関係業者が持つということとは、ほとんど全面的にやはりそれによつていふやうなことで、ぬぐい切れないやうな業者の感情があると思ひるのであります。そういう点どうでしょう。
○国務大臣(池田勇人君) 各国いろいろ例がございませうが、主税局長からお話させますが、この業者というの、営業でやつておられる場合と、自分で自家用を持つておられる場合、こ

す。道路整備費を一〇〇として、ただいま国、地方分けて、自動車関係の税がどれだけ裏打ちになつていふかといふお話がございませうが、その關係を、日本のほか英、米、仏、独といふふうには私も調べましたところでは、日本については、現在国、地方を通じて、道路整備費を一〇〇として、ガソリン税、地方道路税、軽油税、さらに自動車に対する物品税あるいは地方の自動車税、自動車取得税、こ

米国等の例では、道路投資が国の予算に対して六%、たしか六%だと思ひますが、それを投じて従来道路の整備をやつてきたわけでありませう。日本におきましてはこの程度の投資が必要ではなからうかという勧告をいたしてありますが、この勧告によりまして、日本の経済においては年々千八百億程度を道路につき込む必要があるという結論を出しております。
○中田吉雄君 主税局長がたゞいま米英その他の数字をあげられて、非常に高いパーセントを負担しておるといふことを言ひましたが、これはやはりアメリカ等においては舗装やその他道路の整備が十分できておつて、全体の道路の整備費が少なくて維持管理ができていふからといふ、日本の揮発油税を上げることが合理化する理論的な根拠にはならぬのではないかと思ひます。あります、いかがでございませうか。
○政府委員(原純夫君) そのところは、いろいろ考え方があると思ひます。日本はいわば現在この自動車交通が非常に飛躍的にふえて参りました。道路に対する觀念自体を変えて参らんならんといふやうな時代で、従つて道路整備費も非常に飛躍的に大きくやら

なからん時期でございませう。従いまし

て、おっしゃる通り、なかなか受益があるからと言つて自動車関係の税だけにまたたれないといふことにも相ならうかと思ひます。アメリカあたりでも最近における経済の発展に伴つて、道路交通が増加して、道路をいわば革命的にやりかえなきゃならぬといふやうなことから、先ほど大臣からも申し上げましたが、昨年の六月末に法案が成

は、国民全体が負担していくのだと、こういう気持ちでいきたいと思ひます。
○中田吉雄君 建設大臣、どうです。
○国務大臣(南條徳男君) お答えいたしますが、来年度に十カ年計画を建設省が考えましたのは、将来の輸送力の増強、交通隘路というよりなことを考えますと、経済企画庁の十カ年計画等にマッチさせるためにはどうしても今までの五カ年計画というものでは不足だ、対応し切れないということから、三十二年度から十カ年計画を始めようという立案をいたしているようなわけでありませう。先ほど今年度で五カ年計画が切れるというお話がありましたが、五カ年計画は三十三年度で切れることになっております。そこで、お話のように当初九百数十億の十カ年計画初年度として予算を計上したのでありますが、いろいろ国の財政の關係から圧縮されました。でありますから、お話のように春日遅々として、かやうなことでは、この一般の産業経済の輸送力の増強ということにも対応できないのじゃないかという御議論ですが、ごもつともなことを思ひますので、早期に、そうしてこれを完全に舗装するといふ計画を立てますためには、何といたしましては豊富な財源を導入することが肝心だと思ひますので、この財源の計画につきましては、道路公団等の問題については先ほど大蔵大臣からもその一端が披露されましたように、別な角度で大幅な財源を導入することとこれは可能であるかとも考えるのであります。そこで、たとえば外資の導入などもそうでありませうが、さうな意味合いにおきましては、私は今日

の日本の状態におきましては必ずしも不可能ではないということを考えておりますので、明年の予算編成の場合には十分これを検討してみたいと考えているようなわけでありませう。
○中田吉雄君 大蔵大臣は、受益者負担というところで業者々々と言ひが、国民全体がと言ひましたが、しかし、国費の総額の五百四十七億のうち五百四億、九割二分をやはり自動車関係業者が持つということとは、ほとんど全面的にやはりそれによつていふやうなことで、ぬぐい切れないやうな業者の感情があると思ひるのであります。そういう点どうでしょう。
○国務大臣(池田勇人君) 各国いろいろ例がございませうが、主税局長からお話させますが、この業者というの、営業でやつておられる場合と、自分で自家用を持つておられる場合、こ

す。道路整備費を一〇〇として、ただいま国、地方分けて、自動車関係の税がどれだけ裏打ちになつていふかといふお話がございませうが、その關係を、日本のほか英、米、仏、独といふふうには私も調べましたところでは、日本については、現在国、地方を通じて、道路整備費を一〇〇として、ガソリン税、地方道路税、軽油税、さらに自動車に対する物品税あるいは地方の自動車税、自動車取得税、こ

米国等の例では、道路投資が国の予算に対して六%、たしか六%だと思ひますが、それを投じて従来道路の整備をやつてきたわけでありませう。日本におきましてはこの程度の投資が必要ではなからうかという勧告をいたしてありますが、この勧告によりまして、日本の経済においては年々千八百億程度を道路につき込む必要があるという結論を出しております。
○中田吉雄君 主税局長がたゞいま米英その他の数字をあげられて、非常に高いパーセントを負担しておるといふことを言ひましたが、これはやはりアメリカ等においては舗装やその他道路の整備が十分できておつて、全体の道路の整備費が少なくて維持管理ができていふからといふ、日本の揮発油税を上げることが合理化する理論的な根拠にはならぬのではないかと思ひます。あります、いかがでございませうか。
○政府委員(原純夫君) そのところは、いろいろ考え方があると思ひます。日本はいわば現在この自動車交通が非常に飛躍的にふえて参りました。道路に対する觀念自体を変えて参らんならんといふやうな時代で、従つて道路整備費も非常に飛躍的に大きくやら

なからん時期でございませう。従いまし

て、おっしゃる通り、なかなか受益があるからと言つて自動車関係の税だけにまたたれないといふことにも相ならうかと思ひます。アメリカあたりでも最近における経済の発展に伴つて、道路交通が増加して、道路をいわば革命的にやりかえなきゃならぬといふやうなことから、先ほど大臣からも申し上げましたが、昨年の六月末に法案が成

りかと思ひます。アメリカあたりでも最近における経済の発展に伴つて、道路交通が増加して、道路をいわば革命的にやりかえなきゃならぬといふやうなことから、先ほど大臣からも申し上げましたが、昨年の六月末に法案が成

立しまして、ガソリン税を五割上げ、そうして何年間でしたか、十何年間だったと思いますが、三百億ドルの巨費を投じて根本的な改修をやるというようなことに相なつてきております。まあアメリカは日本よりも若干自動車関係の負担が大きいというのは先ほど申し上げた通りで、まあおっしゃる通りに非常に静的な場合と動的な場合とで判断は違ふと思いますけれども、ガソリン税自体の各国間の負担の比較、受益の問題その他を考へまして、私どもとしては現在としてこの程度の御負担を願ふというのやむを得ないのじやないかというふうに考へておる次第でございます。

○中田吉雄君 私も受益者が充分な負担をしていただくということについては、大蔵大臣とそう見解の相違はないと思うわけでありまして、ただ国の道路予算の九割二分までも持たして、そして昨年より一・六倍になつた。と、重要政策の一貫だと言われるにしては、あまりにも受益者負担に依存されて、しかもそのことは私の乏しい知識をもつても、日本の道路は幅員が狭い、これはもう交通量以上に道路の損傷がきついていると思います。それから乾燥地帯とは違つて高温多湿のいわばモンスーン地帯の日本の道路の降雨による損傷というようなことを考へますと、受益者がこれほど年々この税率は上つて負担しても、結局現状を維持するものが精一ぱいで、五カ年計画をやつて、さらに十カ年計画をやつても、大してよくなるというふうなことになると思ふわけでありまして、ですから、私は大蔵大臣がさきに言われましたように、社会保障その他国費に対する要請

は非常に多いと思ふ。これはよく了解しますが、日本の経済発展において大蔵大臣も陸路の一つに指摘されたやうな交通量の飛躍的な発展のためには、私はもう受益者負担から旧套を脱して一つやるべきじやないか。そして、さきにも建設省の当局が言われたやうに、経済的にはかなりペイするといふようなことから考へますならば、やはり練達な大蔵大臣としては、インフレーションを起さぬような仕方、短期に画期的な道路を早く整備して、そして自動車業者もまあよくなるのだから、受益者負担することもやむを得ぬだろうというふうな、やはり新機軸を私は来年度ごろから出されぬと、まあわれわれから見ると大してよくなるぬといふふうに考へるのですが、これは問題だと思ふのですが、昭和八年から道路公債ですか、建設公債ですか出してやつておつたのですが、そういうふうな短期に国家財政の諸需要と勘案しながら画期的にもつとスピード・アップしてやるというふうな方法はないものでしょうか。そういう点についてお伺いしたい。

○国務大臣(池田勇人君) 道路整備費に對しましての国費と、あるいは自動車関係の方々の負担は、主税局長が言つた通りでございます。外国の例に比べた方もつと上げてよいという理由も立つかも知れませんが、これはまた先ほど来申し上げておる通りに、それは私はいかぬと思ひます。それから今お話のインフレーションを起さぬように早急にやるべきだと、全く同感でございます。全く同感でございます。御承知の通りインフレーションを起さぬといふので、公債を発行し、そ

れが全部民間の蓄積資金でまかなえるということになりまして、理論的にはインフレーションは起しにくい。しかしそれがセメントは日本にたくさんございまして、これにセメントを使ひますと、これまたインフレーションを起します。で、全部民間資金でまかなえるかという問題のときに、道路ばかりに金を入れて産業の合理化の方の金がないうことでも困ります。そうして外国から金をもつてきてやると、こ

ういふことになりまして、国内の資材がどうなる、あるいはセメントも鉄も入れればいじやないか、こいうことになりまして、それもやはり度のあることでございます。インフレーションを起さないように早急に道路をやるということとは全く同感であります。やはり程度の問題だと思ひます。できただけ私は、産業基盤の最も重要なものでございまして、そういう気持では進んでいきたいと思ひます。

○中田吉雄君 道路公債の問題について、早川委員の質問に對して、公団等の公債については賛成のようでした。が、公団以外には短期に画期的にやるというふうなことで、そのワケを広げて、インフレーションとの関係、他の国家予算とのバランスをとりながら、なおやるというふうなことは、いかがなものでしょうか。

○国務大臣(池田勇人君) 端的に申し上げますと、一般会計で赤字をやつてやるかと、この問題は私は今のところなるべく策じやないと思ひます。

で、結局これは目的税で取つたものが、これまでの既定の道路予算に、府県や市町村の道路予算にプラス・アルファされないじやないか、なるほど目的税でやつたやつは、やるだろうが、これまでのやつは、はずしてしまつて、結局それだけはふえぬじやないかという不安があるのです。私は地方財政がノーマルな、正常な状態なら、これまでの地方の県なり市町村の道路予算に、さらにこれがプラス・アルファされると思ひますが、そうでない場合は、やはり業者の直感的な不安というものは、あるんじゃないかと思ひますが、加藤政務次官いかがなものでしょうか。

○政府委員(加藤精三君) 中田委員の御質問にお答えしますが、いずれの府県におきましても地方道路税や軽油引取税の収入額以上に道路費に支出しておりますのはもちろんでございますが、御指摘のごとく、そうした道路関係の目的税が創設されましたために、従来の一般会計における道路費を削減しているという事例はほとんどないやうでございますので、その点を申し上げます。

○中田吉雄君 その点は、大蔵省から三十二年三月二十三日付でいただいた、これから見ると、加藤政務次官の言われたやうになつていないことが数字的にも実際は出ておるのです。それは、たとえば三十二年は道路予算が地方全体で四百六十九億九千万、三十二年は三百九十三億五千万で、七十六億四千万ふえておるのです。二割ふえておるのです。ところが油の方の税金はやはりほとんどそれと、とんとん、全く油だけにふえた額は依存して、

さらに地方財政の最もきびしかった三十年から三十一年には、油の税金がふえたが半分しか道路の予算はふえていない。これは何も私が作為を持って計算したのではないに、きよらもらつて、ここで計算して、差し引き勘定やつてみると、ほとんど、三十年から三十一年には道路の関係は二十六億の油の税金がふえておる、ところが道路予算が十三億しか、半分しかです。私は特に大蔵大臣に御理解いただかなくてはいけないと思ひます。せつかく道路をよくしようというふうなことでこいう税金を増徴しても、地方財政が正常な水準になくは、目的税が正しく目的通りになかなか使われないのです。県なり市町村に入つたら一本ですから、特に道路の修理もやりながらだつて、まあ潤澤でも通れる、むしろ差し迫つた方に回すといふようなことがあつて……、これはやはり地方財政の赤字のひどかつたときほどこいうことが言ひ得るので、私はきよらは時間がありませんので申し上げませんが、そういうふうに、業者の不安といふものが、こいうふうな税を増徴しても、結局道路はよくならず、地方財政の補強ばかりに使われて、目的税としての趣旨に合致するように使われな

いじやないかといふことを、大蔵省の資料ですつとはじいていただくと、これは地方財政の赤字と比例しておるのです。そういう点をお考へいただきたいという点と、もう一つは、私はやはり大蔵大臣にお尋ねしたいのです。九割二分までは受益者負担をやつておる。ところが弱い地方財政は七割は自まかないで、譲与税は三割しかやらない。こいう考へをもつと変えて

ただ、財政力の強い、健全財政を誇る国としては、やはりもつとその比率を減らしていただくことが、特に私は地方における国道と県道、市町村等がアンバランスでは、これを意味ないと思うのです。その県内にある、その地方にあるところの国道、県道、市町村道等とがアンバランスがとれた修理がなされぬと、国道だけでなく自動車は国道だけ通るものではない、県道も通らねばならぬ、市町村道も通らねばならぬということ、それでないと運送業に対して支障がくると思うので、その地区内にある国道、県道、市町村道等がアンバランスのとれた整備がなされるために、弱い地方財政に対してはもう少し理解をいただくことが、譲手額をたぐさんにしていただくことが焦眉の急ではないか。まあ、ことは、しやうがないと思うのですが、考慮していただきたいと思います、いかがなものでしょうか。

○国務大臣(池田勇人君) 初めのガソリン税を元といたしまする地方の分付前が道路に使われず、ほかのものに使われたということは、まことに遺憾なことだと思ふ。これは昭和二十九年、三十年と、地方の財政の非常に窮乏したときでやむを得なかつたと思うのでありますが、だんだん地方財政も健全化して参りますので、三十二年度はお話の通りの程度になった。今後はそれをますます強化していきたいと思ふ。

第二段の、国と地方との道路に関する負担の問題でございますが、私は一級国道等につきましては、ある程度地方が負担するということはやめたいというぐらゐに考えておるのであります。

す。何も国道がそこを通りましたからといって、その町なり、村なり非常に負担力があるわけでもありませんし、利益を得るものもありませんので、そういう点は今後改正していきたいと思ふます。ただ問題は、道路拡充五カ年計画とか十カ年計画は、主として国に關係したものが多く、県道あるいは市町村道が少のうございまして、分ける方がそういふふうになつてくると思ふのであります。五カ年計画、あるいは十カ年計画によりまして、地方と中央との關係につきましては、ぜひ今後考慮いたしたいと思ふます。

○政府委員(加藤精三君) 中田委員にお答えいたしますが、ただいま中田委員がお手元に持っております「道路橋梁の財源などに関する調」という書類を、私、持つておらなかつたのでございしますが、その書類を拝見しますと、昭和三十一年度と昭和三十一年度との、この単独事業としてやっております道路の経費、これは詳細わからなかつたので、三十一年度と三十一年度を同額計上してございしますが、われわれの推定では、三十一年度は三十一年度より多少多い支出をしていっていると推定することができるとございします。三十一年度より三十一年度の単独道路事業費でございしますが、たぶんそれからの誤差だらうと思ひますので、そうした点を十分調査いたしましたし、なお御納得のいくように御説明をすることができると思ひます。その点だけちよつと申し上げておきます。

○中田吉雄君 大蔵省からいただいたこの資料では、二十九年は、府県の単独事業が百五十二億であつたものが、赤字がひどくなつて、翌年は百二十四億というふうに減つてきている。きよは時間がありませんので、これで私の質問は終わりますが、私の希望としては、国家財政の事情もよくわかりませんが、受益者負担では日本の道路を、西欧諸国のように画期的にやるといふことは、私はなかなか困難だと思ひます。幸い財政のベテランの大蔵大臣とされては、来年度は画期的な、受益者負担だけに依存しないような新機軸を出すことについて、一つ建設省と御検討をいただきたいことを重ねて希望しまして、私の質問を終わります。

○伊能繁次郎君 同僚議員から詳細にいろいろお尋ねがありましたので、私は大蔵大臣に本日の質問でちよつと腑に落ちなかつた一点だけお尋ねをいたしたいと思ひます。それは、さいぜんから主税局長並びに大蔵大臣から、政府の決定に基づき、三百九十万キロリッターについては、通産大臣みずから衆議院において答弁せられて、この数字で必要にして十分である。こういう御説明がありました。ところが、さういふ大蔵大臣は同僚大沢議員の質問に對しまして、本法律が未だ成立しないために毎日徴税に不足を生じておる、その際に増徴分を除いて三千七、八百万キロの毎日徴税上の不足が出る、また地方税については四、五百万キロという御回答があつたのでございします。三百九十万キロ、免稅分その他を除きますと三百四十二、三万キロ、この計算では政府の出された六千五百円でも一ぱい一ぱいという御説明はしませんが本日の午前の地方行政委員会におきまして、地方自治庁長官は、自然増収もあるだらうというお話でござい

ます。ただいま大蔵大臣も自然増収を除いて三千七、八百万キロという、この三百九十万キロからどこに自然増収の余地があるかといふことを伺いたいのであります。

○国務大臣(池田勇人君) 昨年度の三百九十億に對しまして、今年度の五百億、その差額の収入増は八百九十億円だと思ひます。この八百九十億円というのは増税による収入増でございしません。増税による収入増は百億、その他の消費増による自然増収、さういふふうなことになりますのでお答えしたわけでございます。三百九十万キロリッターが自然増収になるというのではございしません。私は先ほどちよつと考へまして、百八、九十億の増収だ、さうすると三百六十五億の増収と六千万円程度になるのでございしますが、それはさうでなしに、百八、九十億の中、三百九十万キロリッターになりますと増が七、八十億、それからそれに増税によりまして分が百億円余り、そして百八億円のものにつきます。三カ月ばかりは増税分がはいつておりませんから、さういふ關係で直しますと日に三千八百万円になる。自然増収といふのは、三百九十万キロリッターがふえるといふのはございしません。

○伊能繁次郎君 ただいまのお答えでは私は理解できません。で、自然増収、いわゆる消費増のものが三百九十万キロのうちに全部はいつておる、それは全部税金の対象になつておつて、六千五百円で五百三億九千万円という計算が出ておる。ところが、私が質問しておりますゆゑは、端的に申しますと、さいぜん同僚田中議員から

もお尋ね申し上げましたように、昭和二十五年以来われわれは常に、政府の算定が率直に申し上げてルーズである、従つて年々過重徴税をされておる、その実績は、さいぜん田中委員も指摘されましたが、昭和二十五年以来、昭和二十六年において十一億、昭和二十七年に十五億、昭和二十八年、昭和二十九年、昭和三十年、あの増税の際においては予定の徴税額よりも五十億、昭和三十年においては御承知のように二千億の増税案が政府から出されましたが、衆議院において、その必要はない、自然増収が多分にあるといふことで、二千億が否決されたために、この年が初めてとんとんでありまして、それからさらに本年度のごときは一月末にすでに四十六億の自然増収がある。二、三月を加へますれば五十億以上の自然増収があると思ひます。従ひまして、政府の案に對しては、常に税の算定が甘いのではないかといふことを私は指摘して参つたのであります。この点はおそらく来年度においても同様ではないか。ところが政府の三百九十万キロ課税対象額は三百四十一万五千キロリッターにおいては、六千五百円で、さうして五百三億九千万円で、政府の予定徴収額に達するわけなんです。

従つて最前の自然増収というお言葉がどこから出るのか。依然として大蔵大臣の頭にも、このままでいつても自然増収の相当額は出るのではないかといふようなお考えがあつて、自然増収というお言葉が出たのではないかと思ひますが、その真意をお伺ひいたした

も、お尋ね申し上げましたように、昭和二十五年以来われわれは常に、政府の算定が率直に申し上げてルーズである、従つて年々過重徴税をされておる、その実績は、さいぜん田中委員も指摘されましたが、昭和二十五年以来、昭和二十六年において十一億、昭和二十七年に十五億、昭和二十八年、昭和二十九年、昭和三十年、あの増税の際においては予定の徴税額よりも五十億、昭和三十年においては御承知のように二千億の増税案が政府から出されましたが、衆議院において、その必要はない、自然増収が多分にあるといふことで、二千億が否決されたために、この年が初めてとんとんでありまして、それからさらに本年度のごときは一月末にすでに四十六億の自然増収がある。二、三月を加へますれば五十億以上の自然増収があると思ひます。従ひまして、政府の案に對しては、常に税の算定が甘いのではないかといふことを私は指摘して参つたのであります。この点はおそらく来年度においても同様ではないか。ところが政府の三百九十万キロ課税対象額は三百四十一万五千キロリッターにおいては、六千五百円で、さうして五百三億九千万円で、政府の予定徴収額に達するわけなんです。

従つて最前の自然増収というお言葉がどこから出るのか。依然として大蔵大臣の頭にも、このままでいつても自然増収の相当額は出るのではないかといふようなお考えがあつて、自然増収というお言葉が出たのではないかと思ひますが、その真意をお伺ひいたした

も、お尋ね申し上げましたように、昭和二十五年以来われわれは常に、政府の算定が率直に申し上げてルーズである、従つて年々過重徴税をされておる、その実績は、さいぜん田中委員も指摘されましたが、昭和二十五年以来、昭和二十六年において十一億、昭和二十七年に十五億、昭和二十八年、昭和二十九年、昭和三十年、あの増税の際においては予定の徴税額よりも五十億、昭和三十年においては御承知のように二千億の増税案が政府から出されましたが、衆議院において、その必要はない、自然増収が多分にあるといふことで、二千億が否決されたために、この年が初めてとんとんでありまして、それからさらに本年度のごときは一月末にすでに四十六億の自然増収がある。二、三月を加へますれば五十億以上の自然増収があると思ひます。従ひまして、政府の案に對しては、常に税の算定が甘いのではないかといふことを私は指摘して参つたのであります。この点はおそらく来年度においても同様ではないか。ところが政府の三百九十万キロ課税対象額は三百四十一万五千キロリッターにおいては、六千五百円で、さうして五百三億九千万円で、政府の予定徴収額に達するわけなんです。

○國務大臣(池田勇人君) 先ほど御説明いたしました通りに、昨年度の予算に比しまして今年度百八、九十億円増加する、これは税率の増ばかりじゃない。基本の増による、いわゆる三十一年度に対して三十二年度の自然増の分が八、九十億円ある、こういう意味でございまして、三百九十万キロがもつとふえるという気持は私は毛頭持つておりません。

○伊能繁次郎君 そうすると、自然増収という具体的な内容を御説明をいたしたい。

○國務大臣(池田勇人君) 先ほど申し上げましたごとく、三十一年度は三百五十億円程度でございまして、三百五十億円までいっておりません。それが今度五百四十四億円になったということは、それだけ税がふえたわけですね。ふえた原因は何かと申しますと、消費量がふえたことと増税とでございまして。そこで消費量のふえた分は、自然増収のうちに入る。それから増税による分が百八億と、こうなつておるのでございまして。しかし、今、大沢委員の御質問に対して、自然増の分はもう問題ない、増税による分だけが、増税の日にちがおくれるから減るだろう、それで百八億円を三カ月おくれるものを除いて計算いたしますと、日に三千八百万円というのがあるでございまして。○伊能繁次郎君 ややわかりかけたのでございまして、なおも内容がちょっと私には納得がいかないのでございまして。と申しますのは、私ども過去において、予定徴税額よりも、かくのごとく、年々多きは五十億、少きも十億くらいずつ取られておる。しかもそれは昭和二十九年までは、政府の一般会

計の、国庫の中に入つてしまつた。それでは道路整備の主たる目的に適合しないというところで昭和二十九年に法律改正をして、剰余金は翌々年度の会計に入れるということによつてこの問題の処理がついておるわけでありまして、が、おそらく三百九十一万キロ、これはさいぜん主税局長は、これで必要にして十分だと仰せられましたが、かくのごとく予定以上に収入があるということ、それは、その後においてもしばしば政府が毎年度外貨資金の改定をやつております。従つてこういう分が出るのであつて、来年度においても、さいぜん運輸省から御説明の通り、油はもつと要するというお話がありました。ことに本計算の基礎はガソリンによつて計算をいたしておられますが、政府の提出せられました資料においては、重油並びに軽油については詳細な資料が提出されておられません。従ひまして、私はこの三百九十一万キロリッターからしぼられる軽油については、政府御算定よりもはるかに余分に使用せられ、従つて政府の算定せられた増税額を必要としないという見解を持つておるのではありませんが、この問題については私どもは、年々の事実がこういうことであるというのを十分御銘記を願つて、政府の増税額算定については十分慎重を期せられたい。衆議院においてもすでにその内容について修正案が提出せられておるようでありまして、その内容についても私どもはまた疑義を持つておりますが、それ以上は申し上げません。しかし私がここで特にこの問題を取り上げますゆゑは、かくのごとく予定の徴税額以上に徴税せられたものがどういふ方面に使われる

かというところ、これはあるいは見解の相違になるかもしれないが、道路公団であるとか、失業対策であるとか、特別失業対策であるとかいって、百三十億円近いものが本来の道路整備以外のものに使われる。この点は私どもは、法律改正をしても、さいぜん大蔵大臣からもお話がありまして、日本の道路をよくするために国民全般に御辛抱を願わなければならぬというお言葉がございましたが、そういう趣旨からいっても、かくのごときものは道路本来の整備のみに使われるべきものではないかという見解を私どもは持つておりますので、私は政府の三百九十一万キロについてもまだ十分な納得がいかないのでありますが、これは見解の相違でありまして、これ以上追及いたしません。必ずや来年度においても、予定徴税額よりも余分に取られるというのを私どもはどうか否定することができない。従つて政府の増税算定額等についても、より一そう慎重な御検討を願ひたいと思ひます。

○委員長(廣瀬久忠君) お諮りをいたします。大蔵委員会と地方行政委員会、建設委員会との連合審査は本日をもって終了することとしたしたいと存じますが御異議ございませんか。

〔反対「異議なし」と呼ぶ者あり、賛成「異議なし」と呼ぶ者あり、賛成多数あり〕

○委員長(廣瀬久忠君) 運輸委員会との連合審査会は明日開きます。(了承)と呼ぶ者あり)

地方行政委員会と建設委員会との連合審査は本日をもって終了したいと思ひます。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(廣瀬久忠君) 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。
午後四時四十六分散会

昭和三十一年四月九日印刷

昭和三十一年四月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局