

○%以上舗装したあぐくの平均数値と、わずかに、二本の主要道路を直す場合の結果とは非常な差があるということは御認識願いたいと思つております。

しかしながら、これも割愛いたしました。きょう特に私どもが強調したいと思っておりますことは、実はガソリンをどのようにだれが使っておるかというのを調査してみました。それによりますと、日本のガソリンといえますものは、多くは中小企業が使っておるということが、資料によっております。これは資料の第五によってごら

ん願いたいと思いますが、五を出すにつきましては、二、三、四といったようなこまかい調査の推論があります。これはめんどうになりますから割愛いたしまして結論だけ申し上げますと、日本におけるガソリン税の負担と、中小企業者が使っております自家用貨物自動車、トラック、バス、ハイ・タク等の事業用自動車が大半を負担しておつて、この点からいいますと、政府が言われております中小企業対策とは全く相反したことが行われておるのじゃないだろうか、こういう結論が出て参つております。先進国におきましてガソリン税を負担しておりますいわゆる自家用車の割合が九〇％あるというふうに聞いておりますが、これに對しまして、日本においてこのような自家用車と称すべきものはわずかに一％でございます。これはいわゆる小型の乗用車も入れての話でございます。全部含めてわずか一％でございます。これは消費量でいきましたけれども、数でいくとさらにわず

かで一〇%を割るとというのがいわるる
 自家用車の数でございます。他はすべて
 産業用に使用されております。しかも
 もこれら産業用に使用されておる自動
 車の中で、中小企業に属すると考えら
 れる自動車のガソリン税の消費量は
 全体の四〇%に上っております。そ
 れからその他の農民等の負担すると考
 えられておるものが二・八%、バス、
 トラック、ハイ・タク等の営業者が負
 担しておるものが二六・四%、これら
 を合計いたしますと、実に七〇%とい
 いますものが中小企業あるいは営業者
 によって負担されておることではな
 いでしょうか。

従ひまして今回の増徴が一キロリットル五千五百円であるとするならば、中小企業者の負担しなければならぬガソリン税は、今年度におきまして実に八十二億七千万円に上り、また農民が負担しますものが五億九千万円に上る。それから事業用乗用車、これはバス、ハイ・タク、トラック等でありますが、これらが負担する額が五十五億三千万円でございます。聞くとところにありますと、個人事業税とか法人事業税等では今年個人事業税で六十五億とか、法人事業税で二十億とかいうような減税が行われるというので、まことに中小企業者としては喜び感謝しております次第でございますが、一方においてガソリン税におきまして、中小企業だけでも八十二億というような具体的な増徴が行われておることになりますと、これは中小企業に対する対策費というものを相殺してしまつて、逆に増税になってしまうのじゃないかと考えておる次第でございます。

また農民につきましても、ここに書

いてありますように、実に六億といふものがここで負担増になっておる。この点は今までにすっかり忘れられておるものであります。ここで明らかにしておきたいと思う次第でございます。これを具体的に申し上げれば、資料第六に出ておりますけれども、小型四輪一台を持っておる中小企業者、八百屋とか魚屋とか肉屋とかパン屋とか、こういうものが一年間に今回の増税によりまして受ける負担といふものは、全国平均で負担増は一万二千円であります。そうしますと一万二千円の負担増となります。従いまして事業税その他によって若干の三、四千円

の軽減がございましたも、差引においてはまことに大きな額が増税となつてゐるということでございます。

それから小型三輪の場合には、これを持っておる八百屋とか、あるいはこれは農家も相当持っておりますが、こういったものが年間一万一千円の負担増となる。これまた完全に現金支出としてふえていくわけでございますから、お百姓さんにとつてもまた非常につらいわけでございます。それから現在盛んに行われております農村におきます耕転機、あゝいったものを一台持つておきますと、これまた今度の五千五百円の増加だけで年間三千三百円の負担増となる。こういったものは非常に年々ふえておりまして、これはまた大へんな負担ではないだろうか、どんどん増加していく負担ではないだろうかと思つております。またわれわれハイ・タク業者におきましては、普通車において年間四万三千円、小型において年間四万五千円といったような膨大な負担増となりまして、先ほど申し

述べたようにハイ・タク事業は中小企業が大部分であるということを考えますれば、これはまことに大きな負担でございます。しかもこれらの状況を考へてみまするに、車両の年々増加していく状況を分析してみますと、小型四輪とか小型三輪とかいうそういった中小企業者が使用する車は、他の車の増加に比較して問題にならぬほど大幅にふえております。また農民が使っております耕耘機の状況も、これもまたことに膨大な増加を示しておりまして、一例をいいますと、三十一年において五万三千台の生産台数が、三十三年度では実に十三万六千台といったような膨

大な増加を示し、さらにこれは爆発的に現在ふえている、こういう状況でございまして、将来を考えてみますと、このように中小企業者あるいは農民、それからハイヤー・タクシー業者のときものが負担する税金の率といえますものはふえる一方でございまして、極端な言い方をいたしますと、日本の道路作りの七割以上のものが中小企業、こういうような大衆課税的なものによつてまかなわれておるといふことがはつきりいえるわけでございます。そういう意味で、単にハイヤー・タクシー業者だけではなくて、このように中小企業といたしましても大へんな額になる、こういうことでございまして、この点も一回御検討をお願いしたいと考えている次第でございします。

こまかい数字につきましては、お手元に資料を配っておりますので、ごらんだきたいと思いますが、要は以上で尽きておるわけでございます。道路を直すことの意義については十分承

知しおりませうけれども、それがこの
ような中小企業者の四〇%、ハイヤー、
タクシー業者の二六%、農民の九%、
こういうようにかけてはならない、む
しろ保護しなければならぬところに
対する税金によつて道が直される、こ
ういったことではわれわれはとうてい
納得できない、こういう工合に考えて
反対する次第であります。

以上で終ります。

○早川委員長 次に東京トラクタ協会
副会長中西正道君にお願いいたしま
す。

○中西参考人 本日はわれわれのため
に意見を申し述べる機会を与えられま

したことを厚く御礼申し上げます。

私は大崎運送会社の社長で中西正道と申します。東京トラック協会の副会長をいたしており、また日本トラック協会の税制対策委員会の副委員長もいたしておりますので、トラック運送事業に対する増税の影響について申し上げます。

まづ結論を申し上げますと、今回提案されました揮発油税の引き上げ案については絶対反対であります。軽油引取税の引き上げ案についても同様絶対反対であります。

以下反対の理由を簡単に申し述べます。

現行揮発油税が価格の五五・五％を占めている高額過重なる税であるにかかわらず、政府の減税政策の陰に何ゆえ引き上げられるのか、私たちには全く納得のいきがたい点が多々あるものであります。今回ここに企図したごとき大幅な増税が行われるといたしますと、このパーセンテージはさらに販売価格の六〇・二％を占めることになり

ます。現下の不況に呻吟しているトラック業者としては全く負担の限界を超え、片っ端から倒産せざるを得ません。従ってここに絶対反対を表明する次第であります。しかしながら、私は政府の言われる揮発油税の引き上げ理由について一々ここに反論を加えようとするものではありませんが、現行揮発油税率が諸外国の税率に比較して果して安いのか、また諸外国の税率そのものの比較によって税率を決定することが妥当であるかどうか。税率の比較については、税負担の均衡という見地からすれば、むしろ国内諸税との比較において負担の均衡がはかられるべきではなからうかと考えるのであります。また道路整備によって自動車の受ける利益、自動車に還元されると見なされる利益は道路整備費の増額に伴って無限に増加するものであるかどうか。電気、ガスの動力源に課する一〇%の税が妥当な税率であるならば、すでに道路費の大半を揮発油税で負担している現状から見て、今回の揮発油税の増額は自動車の受益の限度をこえることとはなほだしものではないか、増税案がまた道路費として自動車の利益課税的の増税であるならば、道路の完成前の徴収という不合理あるいは都市重点、幹線偏重の道路整備事業に対し、僻地における自動車に全く恩恵を蒙らないという不合理も無視し得ないことでもあります。

以上申し述べました政府のいわゆる増税理由に対しては、これまでも国会において再三論議されて参りましたが、とてでありますので、その可否については国会の決定にゆだねるといたしまして、今回の増税はわれわれ自動車使用者の税負担を全く無視した暴挙であるというところをぜひ申し上げておきたいのであります。思うに徴税の根源は、その所得にあることは何人も異論の存しないことであらうと思うのであります。

それでは増税の対象とされたトラック企業の税負担はどうか。佐藤大蔵大臣は、過日予算委員会でも自動車運送業者に負担力ありと見なしての措置で、道路整備費の増額を確保するため増税案を提案したと答弁されたに聞いております。自動車の税負担については、大蔵省の法人企業統計によれば、自動車運送事業は、他の産業に比較して収益率がよいということが理由のようでありますが、全く逆であります。

この法人企業統計は、自動車運送事業、あるいはトラック運送事業等の個々の事業を対象として調査されたものではなく、運輸、通信、その他公益事業といったようなきわめて大まかな調査で、しかもその調査対象となった運輸事業は、鉄道あり、軌道あり、電鉄の経営するバス事業あり、倉庫業あり、きわめて大まかに幾多の運輸事業を対象として調査されたものであると聞いております。従ってこの調査結果があたかも自動車運送事業の収益であるかのごとくに宣伝され、これによって全産業の収益率と比較して自動車運送事業の税負担を判断する資料とすることは早計もはなはだしきものであります。トラック運送事業と申しましては、全国一、二万の業者がおりますが、二百両、三百両を有する大規模なものも十数社を出でず、経営者みずからハンドルをとって運転に従事する二、三両の業者が非常に多く、きわめて零細

な小規模な業者が大部分を占めております。従ってその経営内容もきわめて貧弱でございます。しかもこれらの多数業者は、事業者より数多いもぐり業者の圧迫を受けまして、業者相互の激烈な競争を常に行っておりまして、運賃のダンピングが非常に盛んではない状態になっておることは御承知の通りでございます。認可された現在の運賃すらとることができなく、これをはるかに下回っておるのであります。ガソリン税の増徴による運賃の値上げがかりに行われたとしても、業者はとうていそういうものを補うだけの収入を得ることは、現下の状態から参りますと困難でございます。

それではこれらのトラック事業の収益現況はどうかと申し上げますと、ただいま申し上げました通りに、規模の大小あるいは地域的な荷動きの相違、運賃収受の地域差等により、一がいこれを申し上げることはできないのでございまして、今回の増税がトラック事業に及ぼしますところの影響につきましても、日本トラック協会が、直接にトラック事業者を調査しました点を御参考までに申し上げますと、その対象にいたしました会社は全国で八十七社でございまして、その八十七社の保有車両数は普通車が千四百三十三両、小型車九百六十二両、これはガソリンの対象としたしておりますが、軽油車が九百二十五両、ただいまの八十七社の運賃いたしております車両を、ガソリン、軽油消費の対象として調査いたしました場合に、かりにガソリン税が五円五十銭、軽油税が四円の値上りになりますと、年間七千五百五十八万円の利益が逆に五千六百二十二万円の赤字になる

わけでございます。この資料につきましては、お手元に参考資料をつけておられますが、一・七%の利潤が、逆にたまたまの課税によりまして、一・三%の赤字になってしまふというような状態でございます。増税後の収益に及ぼします影響は、結局マイナスという状況で、一会社平均といたしましては、八十三万円の収益が、増税によりまして六十四万円の欠損になる次第でございます。さらに一両平均にいたしますと、年間ガソリン車は五万六千円の増税となつて、一台の消費量でありますが、軽油車は五万円の増税となる次第でございます。平均一両当りに三万円の利益をあげていたものが、二万四千円の欠損になってしまふ。従って今回の増税が自動車に税負担があると云う措置であるといふならば、これは全く実情にそぐわないものでございまして、この点現状のままで課税されまして、十分税負担があるということでは考えられませんので、一つ十分に御認識をいただきたいと存するのであります。

存するようなことがなく、ただいま申し上げました自動車の税負担あるいは自動車の道路費負担の増税等から、他に財源を求められることをぜひお願いしたいと存する次第でございます。道路の整備が国民的な要望にこたえた政策であるといふならば、国民的な負担において整備が促進されるべきものだと思います。

一応トラック全体の業者の零細な事業の状態を参考書におつけいたしました。現在日本全体のトラックの業者数は一万六千四百四十四社でございますけれども、この中に三両以下の台数で営業しておる業者は三千六百十九業者でございます。三両以下が三割というような状態で、当然自分が労働者としてやっていかなければできない運送業者であることも御記憶に残していただきたいと存じます。

以上のような状態で、トラック運送事業者の立場から、今回のガソリン税、軽油税の増税に絶対反対を申し述べた次第でございます。

○早川委員長 次に東京大学経済学部教授今野源八郎君に公述をお願いいたします。

○今野参事人 今回の揮発油税の一部改正法律案につきましての私見を述べさせていただきます。ガソリン税をもつて道路整備目的に充てるという根本方針につきましては、すでに御存じの通り、二十八年にきめられました道路整備費の財源等に関する臨時措置法において、その基本的な方針がきめられております。問題は、従いましてそういう根本的な政策そのものではなくして税率にあると思

もう一つの問題は、ガソリン税によつて作られる道路は、どこまでも自動車に還元されるべきものでありまして、果して自動車の発達のために適するような形の道路改良がなされているかどうかという道路政策にあると思うのであります。私、主として交通政策の専門でありますので、その点からこの問題についての私見を述べさせていただきます。

第一の問題は、税率の問題であります。税率につきましてはかなりきびしい引き上げという感じがいたします。しかしながら、これを国際的に比較してみますと、日本だけがこのような高率の税を払うということにはならないようにも見られるのであります。一応御存じかと思いますが比較してみますと、日本のガソリンの小売価格に占める税率が約四〇%になるかと思いますが、アメリカの三七%よりは高い。イギリスは五九%前後だと思ひますが、あるいは西ドイツの五六%に比しますと、高いとはまだいえない、まあ低いに似たことはございせんが、そういうことが一ついえるのではないかと。それでは税を込めましたガソリンの小売価格を国際的に比較してみますと、日本の場合約四十二円の小売価格になるかと思ひますが、そういういたしますと、アメリカの二十九円に比べて高い。あるいはイギリスの四十六円、西ドイツの五十二円、あるいはイタリアの七十三円というのを考えてみますと、実際は安いに似たことはございせんが、まあまあという感じがいたすのであります。

その次に問題になりますのは、たまたま中西さんから御報告があったよ

うですが、果して自動車の利用者がこれを負担する能力があるかどうかという問題になります。これは意見の分れるところだと思ひますけれども、結論的に申しますと、まあまあがまんしていただける程度のものではないかという気もするのですが、しかし、その影響が非常に大きいことはわかっております。問題は、この税が自動車業者あるいは一般的な道路の利用者、特に自動車を持つて、利用する人に還元されるような形で道路が改良されるならば、それはまあまあがまんできるということになるんじゃないかと思ひます。これがどの程度自動車のランニング・コストに影響があるかということにつきましては、ハイヤー、タクシーあるいはトラックによつて違ふと思ひますが、大体三%前後くらいじゃないかという感じが持たします。これもケースによつて違ふと思ひます。そういういたしますと、問題は、ただいまの税制あるいはその税を取り立てた道路改良政策というものが、自動車業者あるいは広く自動車利用者に還元されるような形でリンクされて道路改良がなされているか——もちろん広い意味ではなされているかと思ひますが、しかし厳密に申しますと、必ずしもそう言えないんじゃないか。そういう点から、道路五カ年計画の重点政策というものを、もう少し自動車の交通に便利になるように還元するような形でしていただきたいと思ひます。

それから第二点といたしましては、一十億をガソリン税によつてまかなうとするのに対して、一般財源から支出が三百何億という少いものでありますので、この一般財源からの支出を、

奨励の意味もありまして、大体倍くらにふやしていただきたい。ガソリン税だけでこれをまかなうということでは、少し自動車業者に、対しまして残酷じゃないかという気もするのであります。結論的に申しますと、私は、そういうことが満たされるならば賛成するという、条件付の賛成であります。それではその論拠をもう少し申し上げてみたいと思ひます。

大体ガソリン税によつて道路を改良するというのは、これは受益者が負担するという考え方でありまして、道路の受益者というものは、もともと沿道の土地所有者であつたわけでありまして、それが、主たる受益者が、自動車をもつて交通する道路の利用者であるという考え方に変わりましたのは、今世紀に入つてからでございます。それでは道路改良の利益者と申しますか、受益者と申しますか、それは自動車業者あるいは自動車利用者だけであるのかと申しますと、そうでないことはおわかりの通りでありまして、土地が値上りいたしましたり、地方の工業が開発されたりいたしますし、大きくは、国の産業の立地条件がそれによつて有利になる。商店も有利になり、泥がはねなくなるとかいろいろな利益もあるわけでありまして、そういういたしますと、狭い意味の自動車業者だけではないということになります。主たる受益者が自動車の利用者であるということからは、最近世界各国の傾向として認められてきております。狭い意味ではそれは言ひまして、大きく考えますと、やはりその他の受益者というものも考えられるし、国家経済がそれによつて利益を得るわけでございます。その点

から申しますと、一般財源からの支出金というものをもう少しふやしていただけないかという気がいたします。自動車を持つておられる方は、税率が多くなつただけコストが高くなるということは当然でございますが、しかし、それによつて、同時にランニング・コストも下る、つまり舗装によつてタイヤの消耗も少くなりまして、パーツの痛みも少くなる、あるいは時間が節約されて、トラックなり、バスなりあるいはハイヤー、タクシーの運転の回転が早くなるということも、資本の回転速度が早くなるということにもなりまして、もう一つ、事故が少くなるということでございます。もう一つは、非常に混雑しております地域を運搬いたします場合に感じます精神的な緊張、そういうものからの解放なりということとは、あるいは歩行者にとつても利益でありまして、いろいろな意味で最も利益を受けるのは自動車の利用者であることは当然であります。しかし、先ほども申し上げましたように、広く考えますと、これは大きな国家経済のプラスであります。従いまして、自動車を持つている人から取り上げた税金は、その税金を支払った人に戻すような形、つまりリンク制的な考え方、リンク・ジョー・セオリーといわれておりますが、そういう考え方が各国においてとられております。そういう点から見ますと、五カ年計画は大へんりっぱな計画でございますが、過去の実績から申しますと、たびたび指摘されますように、非常に地方分散的である。そのこと自身はけっこうですが、自動車の非常に混雑する地域の道路改良がおくれているということは、東京

の現状につきまして私がここで指摘するまでもないのであります。従つて、東京で自動車が便利に走り得て、事故が少くなるような立体交差を作るとか、あるいはほんとうの高速道路を作る——高速道路と申しますが、ただいままでありますようなものは名ばかりの高速道路でありまして、自動車の能力から見ますと、かえつてじやまになるような例もございまして、そういう点。あるいは東京を中心に申しますと、東京・静岡の間とか、水戸、宇都宮とか、そういう交通量の多いところ、大阪地域につきましても同じであります。そういう混雑しているところ、つまり、混雑しているということば、自動車の流れる現象から見ますれば摩擦の抵抗の多いところでございます。山に開き道路を作るためにガソリン税を使うこと、それはけっこうですが、それだけの財源がない場合には、そういう雄大な計画に対しては国がめんどろを見るのが常識ではないかという気がいたします。従つて、私はガソリン税をとられることに對しては賛成いたしますが、その使い方はやはり自動車業者に返るようなリンク制的な考え方をもう少し道路政策に織り込んでいただきたいという気がいたします。

先ほどガソリン税の税率が、西欧諸国に比べて高いということを申しました。それでは道路は西欧諸国に比べてよくなつていないかと申しますと、よくない。ガソリン税は西欧並み、道路は西欧並みにならない。これは自動車業者にとつては非常に迷惑なことでございますので、どこまでも自動車業者に返るような形で、まず道

路を改良していただきたい。というこ
とは、交通需要のあるところ、自動車
の混雑するところから改良して、自動
車の輸送の点から見て漸次政策を伸ば
していただきたいという気がするの
であります。

もう一つは、ガソリンのキロリット
ルに対して幾らという均一的な税率で
ございまして、これは少し不公平では
ないかという気がするのであります。

ここにアメリカの研究がございま
す。結局道路を利用することに對して
の税金、道路から受ける利益に伴って
支払う税金でございまして、やはり
どの程度道路を専有するかという専有
の幅、それから専有の時間、タイム
ス・スペースを考慮してきめることが一
つだろうと思うのであります。従いま
して、これはトラックに対して少し重
いなりませんが、やはりアクセルの数の
多い重量の車に対しては、幾らか差別
的な税を作るといのが最近の各国の
例のようでございまして、これはアメ
リカの道路局で調べた図でございま
す。普通の車の場合には舗装なりロー
ド・ベットの厚さがこの程度で済む
が、だんだん重量が増えてきますと
ロード・ベットもこういうふうになる
ようになってくる。従って、これだけ道路に
對して圧力を加えることは道路を堅牢
にする。普通の車でありましてならば
一キロ一億か二億の道路で済むもの
が、大きなトラックを通すためには、
三億なり四億の道路を必要とするとい
う場合には、それだけのウェイトをつ
けた税を支払ってもらうのはやむを得
ない。そういう差別ガソリン税という
考え方が入って参ります。もう一つは
それだけでは不公平でございまして、

で、さらに特別な道路利用者税、スベ
シャル・ユーザース・タックスという
考え方が入って参りまして、それで、
たとえばどのくらい道路を使ったかと
いうトンキロなりあるいはキロ数を勘
案した別の税を合せて使っておる州も
ございまして、なるべく税は公平に、そ
うすれば使われない人が比較的負担が少
ない。

もう一つはそのガソリン税というも
のを大きな意味でなるべく自動車の発
達にかわって行くような意味で循環し
て返ってくるような形で使っていただ
きたい。そういう道路政策をしていた
だきたい。そういうことによつて初め
て自動車が発達すればガソリン税も増
え、自動車工業が大量生産に入りま
して、自動車工業が大量生産に入りま
して、広い意味の自動車燃料産業とい
うものが国の中心の産業として発達
をすることもでき、交通も非常に便利
になるという結果になるわけだ。これ
に於いて、このガソリン税による道路改
良そのものは、趣旨においては非常に
いいことだと思ひますが、こういうふ
うな意味での拡大再生産が、自動
車産業を中心に行われるという条件
のもとで、ガソリン税というものが
承認されるのでありまして、それがど
こかでとまると、あまり人の通らない
ような道路と申しては語弊がありますが
が、非常に膨大になって自動車そのも
のの流れということから、やや離れた
ような計画に實際実施しなればなら
ない、それはかなり批判されなければな
らないし、どうかそうでないように道

路政策の実施に当りましてはお考え願
いたい。そういうことでありますなら
ば、私はそういう条件つきでこのガソ
リン税というものに対して賛成いたし
ます。

○早川委員長 引き続き参考人に対
する質疑の通告がありますので、これ
を許します。

なお続いて入場税法の一部を改正す
る法律案について、参考人より意見を
聴取いたすことになっておりますので
で、委員各位の御質疑はなるべく簡潔
にお願ひしたいと思ひます。まず
山下春江君。

○山下(春)委員 たいだいまの公述の中
で、藤本参考人と中西参考人とは自動
車の立場が違ひになると思ひます。
中西参考人は大きなトラックの方でい
らっしゃるのに、何回も絶対反対とい
うお言葉がございましたが、私が伺っ
ておいて藤本さんの方の立場に對して
は今、今野教授のいろいろなお説にと
らみ合せて、非常に同情する点がある
と思ひますが、そういう意味
で中西参考人の絶対反対というお言葉
に對しては、いささか私も首をかしげ
て伺つておたのであります。ただ私
ども考えますときに確かに日本の道路
は、これだけの強いガソリン税をとら
うかというところに値する道路かど
うかという点ばかりでございまして、し
かしながら中西さんは考慮の余地なく
絶対反対というお心でございまして、
多少は勘案する余地があるということ
でございまして、実は私は最近い
なかへ参りまして、もともと舗装道路
路でございせんが、しかし舗装道路
に匹敵するような小砂利の非常にいい

道路が私の周辺にありましたのが、非
常に冷たかったところへ急に暖かさが
きた。そこを重量トラック、バス等が
通りましたために、その車道の横には
一メートルぐらいた土が盛り上り、こ
の道路をもとの姿に直すには一体どう
したらいいかという非常なおそろしい
ような恐怖を感じて参つたのでありま
す。私は福島県でございまして、あま
り道路がよくないところに、宮城県あ
るいは青森県の方から食糧品その他の
ものを積んだ七トン以上の重量トラッ
クで定期に走られるために、その一番
出口にいます福島県というのは惨たん
たる道路にいつも逢着させられており
まして、高いとは思ひますけれども、
絶対反対というお言葉はいかげなもの
かと思ひますが、多少お含みがござい
ましようか。

○中西参考人 今絶対反対かどうかと
いうことについて御質問がございまし
たが、トラックの事業を行なつており
ますものの立場から申し上げたわけで
ございまして、私もトラックの事
業を、ことに大蔵委員会でお調べ下さ
るならばわかりますが、これだけ免許
せられておるところの多数の業者が実
際において収益をあげているかどうか
か、所得をとつておるかどうか、所得
をとつておるかどうかと申しますと、
ほとんどトラックの運送業者は労働
者であります。この労働者が現在の状
況から申し上げますならば、とにかく
ガソリン税がこれから先増税される
と、買うたびに六十何パーセントかの
税金を払うんだということを聞いただ
けでも絶対だめだ、おれたちが払うな
んとてんでもない話だ、それは大きな
業者が、いろいろな事業をそこに付加

しまして、二事業、三事業を行なつて
おるところでようやくして相当の利
益を上げておるもの、コンパルした
金額を出しておる利益率と、私もが
自動車を運送事業をしておりま
す現在の経営内容から申し上げますな
らば、どうしても私も健全なる経
営をしていきたいという欲望は持つて
おります。しかしながらくる年くる年
くる日くる日が欠損続きであります場
合には、こういう決定的な税金をかけ
られまして、さらに労働問題もこれか
ら先起きて参りまして、また税金
ばかりでございせんが、ガソリン
の市況が非常に悪い状態からだんだん
市況回復で高価なガソリンを買わさ
れる状態になつて参りました場合、こ
れが両面からつてい負担がし切れな
いというところも申し上げまして、私
トラック業者の立場から申しまして、あ
くまでも絶対反対でございまして、
○山下(春)委員 私は藤本参考人にも
お尋ねをいたしましたのであります。が、
あなたのお述べになりました耕耘機が
こうむる重税の悩みあるいは開拓地の
三輪、四輪の小型トラック等がこうむ
る重圧、そういったようないろいろな
面から見まして、今野教授の言われま
した多少税率に差をつけることが望ま
しいのではないかと申すこと、いかに
もびつたりした感じに聞こえるのであ
ります。今のところ実に私不可解に
思ひます。これは、このガソリンを消費
されておられます方が非常に勢いで反
対をされておられます。私もきびしい
と思つております。しかしながら巷間伝
えられるところによると――私は実相
は知りませんが、伝えられるところ
によると、自動車の権利をとれば、その

権利書だけが台二百五十万円で売買されておるといふことは、そんなにものからいへば、やればやるほど赤字が累積される仕事で、なぜそんな勢いで売れるのでございませうか。

○藤本参考人 何か絶対反対でないようにお聞きになったようでございますが、私も絶対反対でございます。

まず前半の方にお答え申し上げますと、私申し上げたのは、何回も申し上げますように、ガソリン税は、ガソリン税をかけられてそれを負担している人間といえますか、中小企業が四〇％を負担している。それから事業用自動車車が二六％負担している。それから農民等がやはり相当パーセント負担している。これらを合計いたしますと、七〇％くらいは全部中小企業とか農民とかいふものにかけられておるのです。従つて、今回のガソリン税年間の約二百億、といつても増税分だけでありまして、そのうちの百三十億からのものが実は中小企業から徴収されておるといふこととございまして、先ほどのように個人事業税が六十五億減税になったといふことも、差引いたしまして、今度のガソリン税によつて中小企業は逆に増税を受けておるといふ実相を申し上げたわけでございます。

第二点の、それじゃハイヤー・タクシーの方はどうかというお話でございますが、これは先ほど御説明申し上げて、その袋の中に表が入っているとありますが、なるほど都市関係におきまして若干いいということについてはいなむものではございません。ただこれが全国の何パーセントかということでございますが、これは全国の業者のう

ちの一七％にすぎない。厳密に言うならば一五％でございます。このくらいのものが今おっしゃるような潤つていふと称するものでございませう。これも昔から潤つたのじゃございませう。二十九、三十年ごろには、みな一様に、全国的に倒産したり、東京なんかの例を見ますと、不渡りを出さなかつたのが実に二十八社しかなくなつたといふような惨憺たる状況まで至つたわけでございます。そのあとにおきまして、ここに今野先生もおられますが、これでは東京じゅう全部倒産してしまふといふことで台数をとめまして、それで保護育成に當つたといふことで、今日大都市だけ、つまりその一五％の範囲内におきまして若干安定してき

た。それも昨年のごとく神風問題等でおききびしいおききゅうをすえられておられますので、その方もまた大へんでございませう。従いまして、郡部や中小都市を考へてみます場合に、これは今回二、三％の負担増などと簡単に言つておられることが、実は利益率の大半を持つていつてしまふことになるというところについてはトラックと同様でございませうので、この辺ははっきりいたしたいと思つております。

○早川委員長 山下委員に申し上げますが、あと一問で一つ。

○山下(春)委員 いろいろのお話、先ほどいなかのハイヤーは一台十万円というお話でございませうが、私は一台八万円にようやくなるかならぬかといふことも実は訴えられて知つております。従つて、そんなにいいとは思いませんけれども、しかし不思議な現象もあることとございませうので、トラック

におかれまして、小型、ハイヤーにおかれまして、絶対反対というよりは、今の今野教授のお話など非常にうんちくのあるいいお話であつたと思ひますので、今後もう一つゆるやかに御検討を賜ふことをお願いして質問を終ります。

○早川委員長 横山利秋君。

○横山委員 人にはいろいろ聞き方があるもんで、私は実は山下委員のような受け取り方をしなかつたわけでありませう。そこで今野先生にお伺いするわけですが、あなたのお話は、取つた税金を何とか返すようにしてやれといふことでありませう。その意味では、たとへば東京のようなところでは立体交差あるいは高速道路をもつとどんどん作つたらどうだ、そうすれば東京におけるタクシーなりトラックは納得するであらうという御議論のようでありませう。ただ私も政治家の立場に立つてみますと、そうしたいのです

が、実はそれはなつていないわけですから、今度の五カ年計画にいたしまして、中央道を初め全国を産業道路としてやらなければならぬといふふうな考へ方に立つておるわけなんです。そうしますと、あなたの言う、返すようにしてやれといふことは、実際問題としては、国の政策としての道路のあり方と税の取り方とは、あなたの御意見は御意見としても、実際は違ふわけでありませう。そこが私は今野先生のお話のよきところはなつていない。そこで今野先生はさらに別な点で一般財源をふやしてやらなければならぬやないか、こういう御議論を展開されました。そこで初めて私と意見が一致するわけでありませう。もしも一般財源を今の産業道

路、国の経済に必要な道路政策に適合するように飛躍的にふやしたならば、あなたは山下委員の受け取られたような御説明の仕方をなさらなかつたのじゃないかと思ふわけでありませう。要すれば、あなたは一般財源の投入の仕方はきつめて薄く、これは倍にしなればならぬとおっしゃつた。けれども現状はそうでないのではありません。この現状の線に立つて今野先生は御賛成でありますかそれとも反対でありますか。

○今野参考人 現状という問題でございますが、ガソリン税の方も大体一つの与えられた政策と考へますが、道路の改良に重点を置いておられますが、一級国道の中でも、私はやはり自動車の交通量の多いところに重点が移されるべきではないか。すでにそこは移されておる重点政策であるとおっしゃられました。そう申しますならば、さらに超重点的に、外国のやつておるような道路政策をやつていただきたい。もちろん開発道路も必要でございます。国におきましては決定はされておられるようでございますが、い

つそれをだれの負担においてするかというところは、五カ年間に全部縦貫道路を作られるわけでもないと思ひますので、今後とも、暫越でございませうが、私ここで述べましたような世界に大體共通な健全な道路政策、そうして公平な道路税、自動車税という考へ方をどうか先生方におかれまして調整をして、後世悔いのないようなりつぱな国の大幹線道路を自動車道路として作つていただきたい。開発もけつこうでございませうが、開発といふことは一体何

を意味するか、私たち経済学者から見ますならば、国の工業の発達、そして農業の発達でございませうが、やはり適地に産業を起すこととございまして、今までは自動車交通の混雑しておるところにむづろ病気がありますので、それを解決することに交通政策として最初の重点が置かれるべきではないかと思ひます。その点で多少意見を異にするかと思ひますが、要するに最も適地な需要のあるところに公平な税の還元をするような形で交通政策を考へていただきたい、これは私のお願いでございます。それほど山下先生のおっしゃること、ただいまの先生のおっしゃること、私の言うことでは根本は食い違つていない、時間的な差、どこにプライオリティを置いていくかというだけの問題ではないか、どつちを先にやるか、だれの金でやるかというだけのことで、道路を改良し、自動車の発達をはからなければ、日本が後進国としていつまでもとどまつておるといふ悲劇が長く続くといふことは同じだと思ひます。

○横山委員 私はこういうふうに理解しておるわけでありませう。先生のおっしゃる受益者負担という点、それが第一問題であります。受益者負担という点から、税金を出した人々に利益を還元してやれといふお話があつたと思ひます。私がそれを理解したのとは、たとえばトラックとかタクシーとかバスとか、今度増税されて苦しがつておるそういう人たちに、利益を返してやつたら文句を言わなくなるだらう、こういう意味におつしやつたと理解した。ところが現実の道路政策はそうはいつていないのじゃないか、先生

の御指摘なさったようにいつていないのじゃないか。そうだとすればすでにそれに矛盾があるではないか。そういう立場に立てばこの増税なんというもののについては問題があるのではないか、それが私の第一であります。

第二番目は、一般財源の投入が少いとおっしゃいますが、その点については私の意見と全く一致をいたすところがあります。今回の五カ年計画で参りますと、財源としては、御存じだろうと思うのでありますが、現行税率で三千五百五十三億、一般財源で三百十七億、新たに増収額で千六十八億、ほかに直轄負担金相当借入金三百八十四億を加えましても、まさにガソリン税五千三百円の中で四千六百円を受益者が負担しなければならぬという方について、どうにも私は納得できないのであります。

先生に第一点にお伺いしたいのは、国の道路を直す上において国の一般財源から投入する割合と、それからこういう業界なり何なり、受益者が目的税的に負担する割合というものはどの辺が適当であろうかという点は、きのう私どもと政府との間で質疑応答を長く重ねたわけでありましたが、政府においてはその目安が全然ないのであります。なるほどある外国においては全部目的税でやっています。そういうところもないではありません。しかし今日の日本の状況から言つたならば、先生もおっしゃる通りに、これでは一般財源が少いではないかという議論が与野党を通じて圧倒的なものであります。それからどの辺が妥当かという点について先生は何か科学的な言つては何でありますか、御意見をもちましてあります。

しょうか。

○今野参事人 たいだいまの一般財源に關してどのくらい支出すべきかという科学的な根拠とおっしゃれますと、ちよつと今こゝでは申しかねますけれども、大体常識的に申しまして五カ年間に三百十七億というのはいささかではないかという気がいたしますので、これは借り入れその他でもかまいませんが、とにかくその倍くらい、六百億くらい出していただければ、自動車の利用者も納得するのではないかと、うな感じがいたします。

もう一つの、ガソリン税で全体の道路費用のどのくらいをまかなうべきかという問題は、国によつても違いますが、たゞいま先生の御指摘がありまして、たゞいま先生の御指摘がありまして、ガソリン税によつて出し、しかもガソリン税がそれを越している場合にはほかの目的に使つていられるところもあります。大体はガソリン税で九〇%以上まかなうような傾向になつてきておると思ひます。しかしそのものは金の卵を生む自動車でございますから、あまり重い税金をかけますと自動車があふないといふことでございまして、正しい意味の自動車生産がなされるための呼び水といふことも考えますと、やはり税率もあまり重くない方がけつこうでございまして、できますならばこういふ重い税率というものは五カ年計画なう十カ年計画くらいを目安を置いて、道路が一応自動車道路として世界的に見られる程度の道路になるまでの、過渡的な税率と考へられるのではないかとと思ひます。

○横山委員 あまり時間がないようでありますからもう一、二問にいたしますが、先ほど先生がおっしゃった各国比較の問題でございすけれども、この点は実は本委員会での大蔵省と私の間で論争した点であります。比較論をするに際しまして単純比較をしてよろしものかどうか。国民所得の中に占める割合を考へべきではないか。あるいはまた外国ではガソリン税一つではあるけれども、日本におきましてはそれに関係する税というものは非常にたくさんある。ここに運輸省の調査がございす。地方道路が百三十一億、輕油引取税が六十四億、自動車税が九十七億、輕自動車税が二十億、物品税が六十一億、自動車取得税は三億、こういう外国の状況と比べものにならないほどそれに附帶する諸税というものが自動車については多いわけです。こういう国民所得から分析した比較論や、こういう総合的な比較論をして果してなつかつておられましようか。あるいはまたもう一つの観点から言ひますと、バスの料金、タクシー料金、あるいはトラックの料金の各国比較と、ガソリンの比較をしたらどうであらうか。何と何と比較したら各国比較が一番その間においてはお当であらうか。この点について御意見を伺ひたいと思ひます。

○今野参事人 たいだいま御指摘の点、国民所得を勘案した比較でなければならぬ、ごもつともございす。国民所得を勘案したというものはそう著しく高いものではないかという気がいたします。と申しますのは、もう一つの比較の方法としては、外国ではかなり国民所得が高い。その中でガソリン税というものが考へられるわけでありす。

が、それと並んで、ガソリン税をあれだけ取つてきたがためにあれだけけつかな道路ができたということにならないければならぬといふことが、また同時に考へられると思ひます。

それから自動車ガソリンの税の問題でございす。これも日本の自動車に關する税の思想が非常に古いといふこと、アメリカで申しますと、一九一〇年代の自動車に關する思想であつて、自動車というものをぜいたく視した時代の思想、特に自家用車に重く、營業車に輕いとかあるいは自動車を持つておることに対してかけられるあの財産税的な税といふものは非常に古い税であり、たゞいまのような道路ガソリン税と勘案しましてこれらの税の近代的なシステムをやがて作つていただきたいという気がいたします。物品税あるいは自動車に所有することに伴う税その他いろいろの税といふものが日本においては高い、税そのものが高いといふこととガソリン税が高いといふこととの關係から申しますと、実に今度のガソリン税といふものが何かに自動車業者にとつてはお氣の毒であり、不公平な氣がいたします。しかしこれも大きな立場から長い目で見れば、日本の自動車のための道路が改良されるからといふ私が最初に述べたような前提が満たし得るといたしますならば、道路を新設するときの重点政策によつてそれはかなり私は解決できるのじゃないかと思ひますが、そういうことを勘案いたしますと、やはりやむを得ないものと言わなければならぬ。しかしお願いいたしますは、ここ数年の間に自動車に關する税と道路に關する税を一元的に考へていただきた

といふ氣がいたします。

○横山委員 先生に対する御質問はそれでとどめることにいたします。今私が御意見を承りました際に、要するに私の希望を条件としてといふ先生の御希望が幾つかございす。今政府が提案をいたしております中に、その背景に先生のおっしゃる条件といふものは満たしてないから、私も大いに議論を持つておる点を御記憶を願ひたいと思ひます。

それからこちら側のお二人に簡単に御質問をいたしたのであります。が、トラック関係の方にお伺ひをいたしたいのは、この税金が引き上げになつた場合には、それがどういふふうな転嫁されると業界では御判断なさるか。たとえば石油業界がそれを持つのか、あなた方がそれを持つのか、あるいはまた運賃引き上げになるのか、その引き上げの転嫁がどこへ行われるか、業界としてはどういふふうな判断しておられるか。これはいい悪いの問題でなく、どうなるかといふ点をお伺ひしておるのであります。

それからこちらの方にお伺ひをしたのは、先ほど温厚におっしゃつたものから、絶対反対の氣持にゆるみがあるような条件的なような雰囲気があるやうであります。それは別といたしまして、今日高級織物税とかあるいはガソリン税とかこの国を取り巻く税の問題について非常に高い雰囲気があります。私も政治にありましますと、そういうふうな雰囲気になつて議論することはほんとうは好ましくないのであります。しかしながら、私どもにいろいろの陳情がございす、特にガソリン税についての非常な熾烈

な声について一体どういうふうにお考えでありましょうか。きょうはあなたにこのガソリン税の値上げについての技術的な御意見を伺ったのであります。が、率直に今日までの業界の経緯について、そのほかの問題について御意見がございませうればこの機会に一つ御参考に伺いたいと思ひます。

○中西参事人 それでは今の御質問に對してお答え申し上げます。引き上げられた後にはだれが一体負担するのかというところであると存じます。これは、私も運送業者といたしまして、過去の経験に徴して考えますと、引き上げられしならば、結局一応負担する段階がございませう。第一回はおそれく石油業者でございませう。それで第二回目におわれの方へ移行されて参ります。これはさうそく移行されて参ります。そしてわれわれは約一カ年間に負担をしていくわけでありませう。そしてその後はやはり運賃に還元されて参りまして、運賃が全部引き上げられると思ひます。これは生金のためにはどうしてもさういう工合にだれかに負担してもらわなければなりませう。一年間はわれわれは運賃の苦しみをするわけでありませう。収入と支出とのバランスを無理やり荷主に押しつけて、そして物価を引き上げていく段階に入ってくるわけでありませう。さういう経路をたどることを申し上げます。

○藤本参事人 御質問に對してお答え申し上げます。今回のガソリン税の反対運動が、このように熾烈になつて参りましたのは、昨年、前同等とは非常に違つておられます。それは今回の反対が非常に全国的であり、全業者的である

というところが、非常に變つておると思つておられます。全国的に見まして、現在ではむしろ、先ほど申したように、地方の業者の方の死活権が制せられるといったような、きわめて大へんなところまで参つておられます。さういふ意味で、各県、地方都市、いなか、さういふところの業者の方々が、これではつづけてしまふということ、従来非常に純朴なおとなしい業者でございまして、このへんがむしろ中心でございまして、中央の都市関係が突き上げられていゝというのが現在の情勢でございませう。もう一つ非常に變つて参りましたのは、このガソリン税が、よく調べてみたところ、実は自分たちのふところが大へんなのだということ、自家用組合、さういふ、従来何も関係のないような運動が起つておる。非常に大きな抵抗が起つておる。結局魚屋とか肉屋とかパン屋とか、さういふ零細業者のところが、勘定してみたら、一何ぼも上るのだということ、で非常にあつて出して騒いでおる。さういふ工合に今回の騒ぎが非常に全国的であり、同時に業種が非常に多岐に分れて反対運動になつてきておる、この辺が非常に特徴じゃないかと思つておられます。

以上でございます。

○早川委員長 この際委員長より一言ごあいさつ申し上げます。

参事人各位には御多用のところ長時間にわたり御出席をいただき、有益かつ忌憚のない御意見によりまして、本委員会の審査に多大の便宜を与えられましたことに対して厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

(拍手)

○早川委員長 次に入場税法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案につきましては参事人が出席しておられますが、参事人には御多用のところを御出席いただき、厚く御礼を申し上げます。

これより参事人の方から御意見を述べさせていただきます。参事人の方々は、最初に各参事人より御意見を述べていただき、そのあとで質疑に入ることにいたしましたと思ひます。御了承願ひたいと存じます。なお参事人の御意見の開陳はお人約十分程度でお願いいたします。大体一時までに終りたいと存じます。

では最初に映画産業団体連合会会長城戸四郎君にお願いいたします。

○城戸参事人 御指名によりまして、映画産業団体連合会の会長を兼ねまして、われわれの意見を申し上げます。

入場税の問題はすでに御承知の通り、きょうあすという問題でなくて、これは国民大衆にかかる問題でございませう。政府当局及び与党におきましても関心の深いものであります。特に、ややもすると政府に對立する社会党においてもなおかつこれに非常に關心を深く持つておるものであります。その点において、私たちはこの入場税の問題が各級において好意的に見られておることを心から喜んでおるものでございませう。現実問題になりますとこれがなかなか思うようにいっておりません。特に私たちの念願といたしますとこのものは、入場税の軽減は業者に間接的な利益はございませう。直接的利益は大衆にある。しかもそ

の大衆は最も庶民的な大衆にあるのでありまして、その点においてややもすると映画がぜいたくであり不必要であるかのごとき伝統的な觀念にとらわれ、従つて入場税も軽々に看過される危険があつたのでございませう。昨年、自由民主党に對して、われわれはこれが軽減を非常に陳弁いたしました。演劇の方面におきましては現実の企業的体制を考慮して特に軽減をしていただきました。しかし映画におきましては、

昨年は自動車税、荷車税というものの軽減に重点が置かれて、今年にこれが延ばされたのでございませう。その際自民党の幹部の方々がわれわれ映画産業振興会——映画連の前身——の会合の席上御出席下さいまして、その入場税軽減がいかの意味的影響をいかに国民に及ぼすかを理解されて、同時にその入場税の軽減の必ず実現するべきことを御誓約下さつて、われわれはひとすう今年を待っていたわけにございませう。自來と並びに政府当局におきましても非常に好意的にこれを軽減する方向に向つておられるやに聞き及び、また今回御提案の大蔵省の予算案を見ましても、その趣旨が盛り込まれておるのでございませう。ただその中にわれわれが遺憾に思ふことは、いわゆる税金の軽減が高額入場料に厚く、低額入場料に薄いというところでございませう。つまり高額入場料に対する従来の税率四〇%及び五〇%の部分を一率に三〇%に引き上げて、一見非常に下げたように見えますが、その高額入場料に対する税額は税収総額のわずかに八%にすぎないことを申し上げます。一方低額入場料の方では、政府の提案は、五十円以下を一〇%、五

十一円以上百円までを二〇%としておりますのを、百円まで一〇%とし、百円から百三十円までを二〇%としていただきたく思つております。かえつてこの方が観覧頻度を増加せしめて税収増加を来すことを永年の経験によつて明言することができませう。

以上で私の意見を終わります。

○早川委員長 次に読売映画社取締役社長田口助太郎君にお願いいたします。

○田口参事人 入場税の問題が国家的見地から見ても非常に重要であるという観点に立たれまして、法案審議の幅溷している最中に私たちが参事人に呼んでその意見を聴取し、慎重審議して下さいませう国会に對しまして、心から感謝申し上げます。

入場税法を改正するに當りまして、まず考へておかなければならぬ、知つておかなければならぬさういふ問題を考慮して、初めて入場税率の改正の技術的問題を論議すべきだと思ひます。私は映画の問題点について幾つか参考に申し上げてみたいと思ひます。映画が国民生活と切つて切れない重要な関係にあるということ、これはただ映画人が我田引水的に使つてゐる言葉だといふような簡単な問題ではないことは、次のような数字によつても明瞭にわかつておられます。一月の十日に通産省から発行いたしました映画産業白書を見ますと、三十二年度の映画劇場における観客数は十億九千八百万人の多きに達しております。従つて一日の観客動員数は約三百万人であります。これを他の娯樂興行の入場者数と比較してみますと、演劇、音楽、スポーツ、競馬、競輪、競艇等の

ニュースを加えた興行については、これから改正されるであろう入場税法の税率の二分の一にしたい。そうして文化政策をこういう面で織り込んで、児童を学校の先生がどしどしと連れていけるような小屋が発展するような方途で、入場税法を改正いたしていただきたいということ并希望申し上げまして、私の意見の発表を終りたいと思います。

○早川委員長 先ほどの城戸参考人の供述について城戸参考人より発言が求められております。これを許します。

○城戸参考人 先ほどのパーセンテージの問題で、その中にちよつと言ひ間違えたところがあるような気がしますので申し上げます。大蔵省案のいわゆる五十円以下を一割、それから百円以

下を二割というのを、百円までを一割、百五十円までを二割、それ以上を三割というのが私の希望でございます。

○早川委員長 次に千葉県興行環境衛生同業組合連合会会長秋山有君にお願いいたします。

なお委員各位に申し上げますが、供述人の発言中は静粛にお願いいたします。

○秋山参考人 私は千葉県の東南部に位置する勝浦市にささやかなる映画館二館を経営いたしております。斯業の経験三十有余年のものであります。元来勝浦市は急速なる発展と人口膨張によつて市制がしかれたものではなく、国並に県の御方針に基いて隣接町村三カ町村を合併して、昨年の十月一日に市制がしかれたところでございまして。従つて四里四方にわたつて人口三万一千が散在するといふ、文字通り地方の一小都会でございます。海岸地帯の小規模な漁業、それから山間地帯における零細農業以外に何ら産業において見るべきものはないところでございします。従つて全国七千の映画館中圧倒的に多い階層である標準型の小企業映画館であります。

次に私も営業の実情を簡明率直に申し上げることを御聴許願いたいと思ひます。私の映画館は貧弱ながらも人口三万一千の中の独占企業であり、その位置は市の中心部ではなく市の南端に所在するため、農家の顧客が山坂を越えてお正月であるとか盆であるとかにはおいで下さるという事態でございします。ゆえに密集人口を持つ市街地は、一つのプログラムを一週間継続興行をすることができまするけれど

も、私どもにおいては水曜日ごとにかわる映画が、せいぜい三日ないし四日間持つというふうな状態、私どもの言う週末三、四日というものは閑古鳥が鳴くという状態でございます。そこでやむを得ずフィルムの賃料の過重負担とはなりますけれども、五日目よりは全然別の映画を上映する。すなわち二のかわり興行を敢行して営業を持続しているという状態でございます。

従つて一館あたり毎月二本立といひまして、十六本ないし二十本の映画が必要とされるわけでございします。私は邦画六社全部と取引をいたしております。これは私が独占企業であるだけに、いわゆる映画会社の配給料金をセーブすることができ、取引も非常にスムーズにいらつてゐるというわけでございしますけれども、競争館が二館、三館とありますと、必然的に人気ある会社の映画の争奪戦、あるいは料金のダンピング競争等が行われまします。また配給会社はこれをよき幸いとして配給料金のつり上げを敢行しているのが、映画興業界の実相であり、また業者の大半はこのうき目を見ているといふことであります。そこで比較的恵まれた環境にある私が月間どのくらいな商いをしているかといふことを申し上げてみたいと思ひますが、大体私どもの映画館は大人百円、小人が五十円の料金をちようだいしておりますが、それで大体毎月両館合せて一万一千人程度の顧客を収容いたしております。その一七〇程度は小人でございします。八三％が大人といふことになりまして、たとえば大人九千七百人に対して小人が千八百人というふうな状態でございまして、大体両館合せて月間の

窓口収入が百万円、このうちには当然入場税も含まれております。その比重が現行税法によりまして大体両館で十八万八千円程度、十九万になんかとする税金を納めております。実収は八十一万程度。さういふ税金と全収入の実に一割九分程度が税金といふことに相なるわけでございします。これらの明確な数字は後段で御質問等によつてお答えいたしたいと思ひますが、ともかくも月間両館合せて八十一、二万程度というのが平均でございします。それに対してどのくらいの支出があるかと申し上げますに、給料、宣伝費、電気料、経常費、それから多少の借財もございしますので、それに対する利子等を計算いたしますと、四十四万二千円程度なければならぬ。また映画の賃料金は、大体各社あわせて四十万ないし四十五万は毎月赤字であるかといふことでございしますが、それは全面的な赤字であるかといふと必ずしもそうではございません。率直に直上げてお正月の興行、それから私ども町をあげての祭礼等が四月にございしますこと、八月のお盆興行、これらはいずれも二〇％ないし二五％の増収が見込まれますので比較的恵まれた環境でありながら辛うじて営業を持続しておるという状態でございます。これらの数字も後段で申し上げたいと思ひます。かように比較的好条件に恵まれておる私においてすら実質的には経済難に常に直面しておる。さうである業者の痛苦を何とぞ御了察賜りたいと存するものであります。

私どもの合言葉といひまして人口

二万について辛うじて映画館一館の経営が成り立つとされております。前述のごとく映画館経営の当面する最大の焦点は、配給会社に実情に即した適正なる料金で売っていただくことと、重圧以上の入場税の全免ないしは大幅減税をしていただく以外に活路はないのであります。このままにすると現状七千の映画館は三年を出ずしておそろく三千館程度に減少するだらうということが考えられるのでございします。逐年テレビ、野球、相撲その他の娯楽物の影響によりまして深刻なる不況にあえぐ大半の業者が第一に考えておることは、入場料金の低下でございします。これとても入場税が現存する限りにおいては、至難事がつきまとつていくのであります。業者は不景気になればなるほどまず第一に考えますことは、料金を引き下げて大衆にアピールしたい、かように考えておることでございます。

ここでわれわれ業界の卑屈なる実相を申し上げてはなはだ恐縮ではございますが、入場税がかつての最高十五割時代より数度にわたつて引き下げをしていただきました。そのつど業者は入場料の低下をなぞ意つていたかと申しますと、私どもの因習の世界では、税が引き下げられると間髪を入れずここに城戸さんがおられて恐縮ですが、配給料金がとんに上るといふのが実相でございます。城戸さんの会社は決してそうではございません。(笑)

○早川委員長 次に演劇関係者として田中綱代君にお願いいたします。

○田中参考人 私は田中綱代でございます。皆様方にぜひともお願い申し上げた

いことは、諸先生方のお力を借りまして、ぜひとも大衆の方々が映画を安く見られますように、切に切にお願い申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

○早川委員長 続いて、各参考人に対し、質疑の通告があります。これを許します。佐藤観次郎君。

○佐藤観次郎君 最初に城戸さんと田口さんにお尋ねしますが、映画のことにつきまして、社会党は非常に熱心でありまして、そこに池田さんも見えませんが、私たちは映画法の出ないというところから折り返して、私たちは大衆の映画は無税くらいにしたい、将来社会党が天下を取ったならば百円くらいの映画はただにしたいという考えを持っておるわけでございます。

ところが現在の日本の税法が非常にまずいので、なかなか簡単にいかない。現在私たちに入場税の問題について多くの投書、陳情書がきておりますが、大体八十円から百円くらいまでは百分の十の税率を占めておるといふ声があります。われわれの調査によりますと、一般の映画の平均が七十七円くらいになっておりますので、われわれはせめて百円、少くとも八十円くらいまでは、一〇%の入場税は下げなければ何の意味もないと思っております。今度、政府は減税の形で、十九億の入場税の減免をやることになっておりますが、ただいまいろいろ参考人の話にあったように、なかなか理想的にいかない。上の方だけ、ロード・ショーや第一流館だけが下って、大衆には影響がないような状態であり

そこで城戸さん、田口さんにお尋ね

したいのです。今の二本建の映画あるいはその他のいろいろな映画の問題がありますが、ただ私たちは、大衆の映画、少くとも百円以下の映画を減税することに希望を持っておりますが、こういう点についてどういうお考えを持っておられるのか。あるいはニュース映画、教育映画、その他一般の映画館以外の、たとえば芝居とかコンクールのようなものにも恩恵にあずからせたいという考えを持っております。ただ一点のお願いしたいのは、減税をしても大衆には返ってこない、結局今映画館の關係で言われたように、入場税が下っても、松竹とか東宝とか東映とかいうような大きな映画会社だけが利潤を生んで、大衆に利益がからぬことになりまして、そういうことについてどういう考えを持っておられるのか、城戸さんと田口さんに一つお尋ねしたいと思っております。

○城戸参考人 お答えいたします。映画配給料金が、入場税に比例しないところに關連して下らない、むしろ上るといふ御懸念のようですが、映画業者としてはつきり申し上げられることは、入場税はもとと大衆税でございますので、入場税の低減は当然大衆に転嫁されるべきものであって、映画製作者がそれを得るものでないということでありまして、ただ現在において、映画業界のことをちょっと御参考者に申し上げておいた方がいんじゃないかと思うのですが、今や日本の映画界は非常に熾烈なる競争に突入しているわけであります。果して二本建がいかにどうか、これはなかなかむずかしい問題で、われわれはむしろ二本建に反対であります、地方常設館の人々

は二本立ないし三本立というものを強く要望するのございます。その結果どうしてもこしらえなければならぬ。現在におきまして、この二本立を六社が実行いたしますと、一社約百四本、六社でもって六百本を越える。これに外国映画二百本を加えるならば、優に八百本が日本映画界で封切られる。毎日二本ずつ見ていっても見切れないうる現状になるのであります。一方テレビというものの攻勢はわれわれとしましてはがんばって何ら影響なしと言っておりますが、ニュース、スポーツ、アクティングの問題につきましてはテレビはわれわれの脅威として十分に存在するのであります。ことにわれわれの過去の歴史は金融、税法その他いろいろの点において圧迫されて今日に至って、たゞ民衆の力によって発達したのでございまして、しかしテレビを頼みますならば、外国の映画の輸入に對するドルのクォーターあるいはテレビの技術に對する製作その他万般に關する補助その他いろいろの点において政府の援助がございまして、そういうような意味からいたしまして、われわれはどうしてもこの産業を最小限度に維持していかなければならない、それには大衆が見るといことが基本になっております。大衆が見るといことはわれわれ業界が助かるということでありまして、業界の助かるためには入場税が下るといこと、観覧数頻度が上るといこと、これによりまして税金の減収は直ちにこれが大衆の負担の軽減となり、そうしてこれに對して大衆の観覧数の頻度が上昇して、間接的にわれわれの産業が保護される、こういうようなことに相なるわけであり

ます。

○田口参考人 私も城戸さんと全く同じ意見であります、私は十割から五割に引き下げるときに、佐藤議員らと一緒に下げる運動を聞く方の立場でやりました。その結果一週間か二週間たつたら下げた分だけ上つちやつた、当時は五割を下げたのであります、上つたというのでずいぶん憤慨したことがあります。映画館というところはたといふところだと当時の議員が憤慨したといふことを私は記憶しております。私は今ニュース映画の方をやっておりますが、しかし冷静に考えてみますと、現在でも物価指数から見ても非常に低い、通産省の映画白書によりまして、三十二年度の物価指数から見ても非常に低いといことが出ております。大体三百六十の小売物価指数が二百二十くらいという点、物価指数を平均しますと、常に三割から五割くらいしか映画料金は上つてないという点から見ると、これは当時憤慨したけれども、やはり冷静に考えると経済の法則というものはなかなか動かぬものだなというふうに私は考えております。従って現在でも入場料金は物価指数から見ても非常に安い。なぜ安くするかといへば、結局映画というものは十人お客が来ても千人お客が来ててもコストは同じです。従って多くの顧客を動員することによってむしろ料金がふえる。高く料金をとつたからもうかるといふものではない、本質は、経費は同じなんですから、たくさんの人に

見せる。たくさんの人を動員するといふことになる、やはり料金が安いことが必要だ。従いまして客を動員するという立場から見ると、先ほど秋山

さんがおっしゃったように、税金がかかりに一割で四円くらいだけれども、与行主はもっと引く考えであるといふことを主張されておりましたが、私も必ずそういう方向になるのではないかと期待しておるものでございまして。

○佐藤観次郎君 次は田中綱代さんによつとお尋ねしますが、田中さんは、若いときから俳優をやっておられて、最近監督までやっておられる。映画を生産する労働者のような形だけれども、われわれは昔からよく知っておるのですが、あなたの立場として、今度政府から五十円までに約一割の料金の改正をやっておりますが、一体どれくらいまでの料金で——たとえばわれわれは百円というのを限度に置いておりますが、入場料のただといふことはわれわれは理想でありますけれども、ただたといふわけにいかぬけれども、今の現状でどのくらいの程度ならば大衆が喜んで映画を見るか、大衆の中に入るといふことについてのお考えを持っておられるのか、俳優として監督としての立場からあなたの御意見を承りたい。

○田中参考人 私、製作現場の立場から申し上げれば、いいお仕事をされるために、また大衆の方々のためにもそれはできるだけ下げたていただきたい。専門的な数字はどうぞ城戸さんから聞き下さいませ。

○佐藤観次郎君 秋山さんにお尋ねしたいのですが、私も農村の出身であります、今地方の娯楽としては映画が唯一の娯楽だと思つております。そういう点でただいま訴えられましたように、非常に今映画が地方ではテレビや野球その他に押されて、いろいろな困

難な事情にあると思うのです。それから具体的な問題として入場税はどれくらいという形にしたいのか、あなた方は実際にやっておられるのが、現状の形で法案が出ております。大蔵省の方では十九億というわずかの上方に厚く下の方に薄いようなこういう入場税の改正が出てくるわけですが、そういう点であなたが地方で映画館をやっておられる立場から考えて、どのくらいにしたら、どういう割合にしたから経営が成り立っていくかというようになことに、あなたの御意見を最後に承りたい。

○秋山参考人 業者が大幅に助かる線はせめて百五十円程度まで一割にしていただくならば大幅に業者は助かる。それが諸般の事情から得られません。場合でも、せめて百円まで一割程度でありましたら、いわゆる大衆を相手にする小さな常設館ごとくが恩恵を受け、また大衆にたやすく歓迎されると私は考えております。

○早川委員長 山村庄之助君。

○山村(庄)委員 いろいろと基本的のお考え方や希望を聞きまして、秋山さんが、政府は今度の改正案について、三十円まで免税にする、こういう改正案を出してあるのですが、三十円ぐらいの免税をやられたら日本国中のいなかの映画館もなつづいてしまふ、こういうお話だったが、そのつづれるという理由はどこにどういう影響をして地方の映画館はつづいてしまふか、そのわけを一つ話してもらいたい。

○秋山参考人 私が学校、仮設の小屋等において催しものをする場合に三十円まで免税をするのだという、この点について第一に不可思議に感じましたことは、数年にわたって私も減税のお願いをいたしておりますが、そのつど国家の税収入の減収を来たすのだからこれはできない、こう仰せなので、どうしてさように税収の減少を憂える大蔵当局が免税点を設けられたかという点に疑問の第一がございませう。

それからもう一つは、自來学校の講堂等は私どもの観念では神聖なるべきところと考えられております。しかるところ農村等におきましてはレビニールあるいはわがわがの演劇が現在でも上演されつづけております。それは娯楽の乏しいところへよい意味での娯楽提供ならば私どもも心から賛成せざるを得ません。しかるに依然としてさような公共建築物が興行場化し、従いまして隣接する貧弱なる映画館には免税点がございせんので、僅に三十円という入場料金は、小規模の興行はあらゆるものができる。そこで少からず圧迫を受けるのは現在の貧弱なる映画館なり、私どもはかように考えておる次第であります。

○山村(庄)委員 田口さんはどういう考えなのでございませうか。三十円ぐらいならば免税はもうしていらぬ……

○田口参考人 これは非常にむづかしい問題でございまして、先ほど秋山参考人が申しました点も事実でございませう。しかしまた労働組合とかあるいは青少年団とかPTAとか学校の資金カンパとかで公共的な建物を使って教育映画を見たり、いろいろの催しものを、三十三円以下をとるような場合も、われわれ教育映画に携わる者から見るとまだたくさんあります。これらの者の立場から見れば免税点は高いほどいいという立場に立たなければならぬと思ひます。また先ほど秋山参考人が申しました通りに、ストリップ・ショーとかインキキな劇団とか、地方に回つてやるというようなことをばつこさせる原因にもなる、従つていい面と悪い面と両方があるので、どちらにしたいかという点になる、と、立法技術ができるならばいい面は免税点を認め、悪い面は排除するようにすることが好ましいと思ひます。

○山村(庄)委員 これは仮設の分に対する三十円の免税点を新たに設けよう、こういう考え方になっておりますが、常設には及ばない、但し地方に行きますと、いろいろ娯楽機関や安く遊べる機関が少いから、それでわざわざそういう仮設面に対してこういう免税点を設けておるのですが、業者を、常設館を圧迫する、だからこういう免税点はいかぬという意味ですが、秋山さんにどうお感じですか……

○秋山参考人 仰せの通りでございませう。私どもはかくも考えております。設備の比較的完全な映画館の場合にはかかる恩恵がなく、さように仮設とか公共の建物においてのみ行われる催しもの、そのみにてはさうな恩恵があるのか、それでは地方の弱小映画館は大きな打撃を受ける、そこでこの一点に關しては反対せざるを得ない、かように考えておるのでございませう。

○山村(庄)委員 わかりました。

○早川委員長 平岡忠次郎君。

○平岡委員 入場税法案が出てきますと、皆さんが待望久しかったにもかかわりませず、この入場税法案が必ずしも現在の映画事業あるいは関連産業の要望するものに即応しておらぬ、こういう御意見が参考人の各位から申し述べられました。国家財政の観点からはいろいろの制約があります。今回の減税法案は、総額において十九億円の減税をいたすという一応の政府の提案でございまして、私どもはできるならば減税の絶対額もせむともふやそう、こういう考えに立っております。そこで私どもは減税の問題をどういう点から序列を設けたらいいか、こういうことが私どもの当面の関心事でございませう。そこで皆さんの今までの御高説を聞いておきますと、城戸さんにも、秋山さんにもいたしまして、あるいは田中さんにもいたしまして、映画事業そのものが大衆性に立脚しておるのだ、従つて大衆の心からなる支持なかりせば映画事業それ自身が危ないという点では、これは明細な数字からはあるいは直観的な田中さんのお話からも私どもは了知いたしましたわけでございます。ただ、皆さんが一応こうした大衆性をモットーといたしまして、スローガンといたしまして私どもは訴えておられますが、しかし私どもはもつとさつとくらに、こうした大衆性というものはむろん大前提ではございませうけれども、皆さんの企業の関心からどうしてもこれは困るのだという率直な御意見もあらうと思つております。動機といたしましては、お互いの経営的関心から、ないしは田中さんの場合でしたら出資料の影響等を顧慮されての、当然の利害的な関心がおありだらうと思ひます。

私はまず最初に率直にお尋ねいたしますが、現在映画事業というものは不況産業とされておりますが、その映画の現在の不況は入場税の重圧によるものであるか、あるいはもつと他律的な原因があるかどうかということですが、すなわち入場税の重圧よりはむしろテレビとかそうした新しい企業からの圧迫、こういうことが当然吟味されていとお伺ひいたします。具体的には日本の映画製作の本数が年間六百本というのは、アメリカ等のハリウッドを中心とする大きな規模の映画事業がその本数の絶対量においてもまだ日本の本数よりも少いし、いわんや人口を考慮すると、この点は大へん差があると思ひます。この点につきまして、特にテレビとの関連につきまして城戸さんか御所見をお伺ひしたいと思ひます。

○城戸参考人 ただいま企業の見地からの御質問がございましたのでお答えいたしますが、テレビの影響はもうはつきりございませう。アメリカにおけるテレビの影響というものが、最近アメリカの映画製作業者に大きく及んだことは——アメリカは日本の約倍の人口がございまして、シカゴ、ニューヨーク、ロサンゼルスあるいはハリウッドという少数都市に相当な人口がおりますが、大部分は広大な地域に分布されておるわけでありませう。従つて娯楽が自然少い、そして映画館に行くにも自動車をもつて遠くまで行くというふうな関係上、テレビが生活内容から買得られる段階にあるアメリカといたしましては、急速に発達して、現在においては御承知の通り約五千万台のテレビがございませう。三人強に一つというふうなことになるので

あります。日本におけるテレビの普及率におきましては、今においては世界第一位と申していいと思います。イギリスの五百万台、フランス、イタリアはこれより下でございまして、しかしその速度において、日本が五百万台になることは近く実現するのではないかと私は思っております。テレビの劇との差、それをわれわれは今発見して、そしておのの分野における特徴を發揮することが映画産業のいくべき道だと思っておりますが、御承知の通り、まだ戦前においては二千五百の常設館が、映画はもうかるもうかるという声によりまして、今日では約七千館をこえるのであります。そういうような関係上、立地条件のいいところ悪いところ、いろいろな意味におきまして常設館の激しい競争が現在行われております。従って常設館主自体も競争に巻き込まれて経営困難に陥っております。その関係上あるいは映画の上映本数をふやすことによって競争し、あるいは入場料金を経営の限界点以下に出してこれを競争するというような実情にございまして。ことに最近におきましてテレビ以外の問題につきましても、日本においてはいろいろのエンターテインメントにございまして。競輪とかその他外国にもないようなものがございます。特に非常に没却したい影響の一つといたしまして、観光バスの普及というものがございまして。これは一回観光バスに乗りまして地方に参りますと、映画の五、六回分の費用は飛んでしまうというようなことで影響があるものであります。しかしわれわれといたしましては、この発達を文化生活の向上という点から必ずしも反

対すべき筋合いのものではないと思っております。そういう中において映画をあくまでも確立して、文化的に芸術的に思想的に、あらゆる意味においてこれを実行しようという上におきましては、現在のいわゆる製作費がぐんぐん上昇しつつあるのではありません。二本立に加えるにその製作費が上昇する場合に製作費と収入を見合います場合には、今や製作業界は赤字に突入しようとしておる段階でございまして。しかし今日入場税を御審議下さいます際には、このことはただ御参考申し上げる程度にとどめて、あまり弱音をほかないで、われわれ自身自戒して、また別な方面でできるものならばこれに対する打開策を講じたいと思っておりますが、いづれにしても非常に苦難に突入しておる。入場税の軽減を強く申ししますのも、先ほど申した大衆の観覧頻度を上昇して、われわれの方におおきなわけでありまして、その点を御了承願います。

○早川委員長 ちようど予定の一時にあまり時間がありませんから、簡潔に両者ともに御答弁なり御質問願いた

○平岡委員 田口さんにお尋ねします。田口さんの御関心は、映画の大衆性を説くと同時に、映画の教育的影響を一度重視すべきものである、さような開陳にございまして。その通りであるかと存じます。そこで現在娯楽的な映画と同列に置かれた教育映画あるいは成年向けの映画あるいはニュース映画等、こうした一連のグループのものは娯楽的なものと区別して税法上において優遇せらるべきではないか、こういう御意見を承知いたしております。そこでこの映画は修身の教室の講座にかわるべきものではありませんか、この点あまりまた力点の置き方を間違えますと、国家統制とかそういう点から憲法二十一条に抵触してくるような事態を招来しやせぬかという憂いが私どもにございまして。この場合の選別の基準をもし格差をもって低減されるとするならば、どこに置かれるか、この点につきまして御開陳をお願いいたします。

○田口参考人 非常に重要な問題の御質問であります。たとえば私の申し上げました教育映画とか青少年向け映画というものは安くしろ、そういう映画はだれがきめるのだということは非常に問題があると思っております。しかし映画界では終戦以来映画倫理規程管理委員会というものがございまして、上映する映画は全部三つのランクに分けております。一つは成人向けで子供が見てはいけない映画、それから一般映画、この三つに必ずランクしております。それ以外は一歩もないわけでありまして。従ってこの映画のランクできめられた青少年向け推薦映画あるいは教育映画というものは、憲法二十一条の問題も起きないというふうに私は考えております。ただ単なる法律論からいくと映画倫理規程管理委員会という法的性格が弱い。これの選別したもののは税の対象にはならぬじゃないかというような議論も官僚方面からは従来も出ております。しかし私たちは昨午国会で修正されました純音楽、純舞踊というようなものは一体どういう方法で判別しているかという反問をいたします

と、これは税務署がやっている。税務署はどんな基準でやっているかというとその基準は何もない。クラシックだからこれは純芸術だろというような常識でやっている。しかしもし映画の性格が税法の対象としては弱過ぎるとかかりにいたしますならば、これが改組の方向に向っていくことも必要でありましょうし、また現在の段階として、映画の審査を税務署が参考にして、そして私の言いました教育映画なり児童劇映画なりというものを認定するという、形式論は税務署の認定、実質的には映画の審査というものを相当大幅に是認してやっつけば、去年の改正のときよりも徴税技術として私は楽であると考えております。

○早川委員長 山本幸一君。

○山本(幸)委員 秋山さんに御質問したいと思っております。簡単に御尋ねしますから、簡単な答弁でけっこうでございます。

まずお尋ねしたいことは、現行の入場税制度でいけば五段階があります。そこで先ほど来伺っておりますと、百円前後の入場料、それ以下のものが税が安くなるということが一番好ましいのだ、それはとりもなおさずそういう観客の動員数が多いということにもなると思うのです。そこで現行四割、五割という一つのランクがあるわけですが、かりにこういう四割、五割という、全額でいけば三百円、五百円、八百円という入場料のこのランクの分が、五割、四割のものが頭打ちで三割に下っていく、その場合にそういう高額入場者の動員数がふえますか。

○秋山参考人 御質問の要点はおそらくかようなことではなからうかと私御推察申し上げることは、歌舞伎座さんが五割から三割に相なった、しかし依然として入場料は千円である、あまりに高額な、私どもと縁の遠い存在は私どもにはうかがい知ることでもできませんが、ただ私どもはかく考えておるのでございます。現在私どもの業態にいかに入場税が重圧になっておるか、端的に私の例を申し上げますと、入場税なるものがなかったと記憶いたしておりますが、昭和十年私の映画館は大人が四十銭、小人が二十銭でございました。その百円のうち二十銭は税金でございます。それから五十円のうち四十円四十五銭その中から税金として取られるわけでございます。物価指数から考えましてもちょうど二倍と相なっております。しかしとるころ百円のうち二十円……

○山本(幸)委員 それはわかりました。私ももっと簡単なことを言っておる。もう一ぺん言いますが、現在の五割の入場税が三割に下った場合にそういう高額入場者が、下ったからといってうんとふえますかということを聞いておるのです。

○秋山参考人 五割から三割といいますが、かなりの比率の値下げができるわけでございますので、私は興行成績においては見ると、私は興行成績にうと考えております。

○山本(幸)委員 もう一つお尋ねいたしますが、私の見解では、たとえば四割、五割の高額入場者が、三割に下ったとしてもそれが非常にふえるとは考えておりません。

○城戸参考人 ちよっと今の御質問に

つきまして秋山さんと意見が違いました、むしろ御質問者の意見に私が同感なんです、大体高額入場料を払う人は比較的金額にはこだわりません。映画それ自体に引きずられますので、低減があったからといってそれが増加するというのは、少くもそういう高級劇場を扱っているわれわれの経験としてはいささかも影響ないというふう

に思っております。○山本(幸)委員 もう一点だけお尋ねしますが、これはやはり秋山さんの方が適当だと思いますが、私は税体系上からいって段階を三つにするとか五つにするとか、このどちらがいいかという

ことを今ここで議論しようとは思いません。今政府案で出している頭打ち三割、段階は三段階、これは必ずしもこうすれば徴収技術上容易でないという点を考えられておられるのではないかと

いう気がしますが、そこで頭打ち三割にして、かりに段階を五つ設けた、一割、一割五分、二割、二割五分、三割という段階を設けた、そういう場合は税の徴収技術上困難ですか。

○秋山参考人 税の徴収技術という仰せですが、この税金は税務署の行うべき義務をおおむね映画館が行わなければならないというところでございまして、あなたの方は困難ですかということでは、

秋山参考人 あまり段階が多いと当然困難であると私どもは考えております。○山本(幸)委員 そこを聞いておる。あなたの方は困難ですかということでは、

秋山参考人 早々の際でございまして、明確な数字等はたたいま準備いたしてございませぬが、

秋山参考人 今、現行では二十円でございますから、二十円の場合にはそういう影響が非常に少いでありま

しょうが、三十円になったら影響は受けるであろうか受けないであろうか、あなたの長い間の経験から一つばく然とした返事でけっこうでございますが、

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

秋山参考人 仮設の、あるいは学校等における臨時の催しものについて今回初めて三十円が免税点に相なったものだと思ひたしております。

大半は、外国のミツチエル、その他イギリス、アメリカから購入しておりますので、もう一息参りますならば、撮影機は国産で十分間に合う。従つて、この国産機がさらに東南アジアまでいきます。その他の点においても物品税が軽減されることが望ましいと思ひます。ただ入場税との関連性は私はいささかだと思ひます。

終りに臨みまして、入場税につきましては、超党派的に御考慮願ひたいと思ひます。

○秋山参考人 私にお答えできませんのは、映写機だけでございます。これは地方館におきましては、おおむね三年程度は使つております。従つて、減価償却等もあり大幅に考慮はしております。大体地方館の使用しておりますものは百五十万円程度のものであります。三年間は持つのであります。ただ購入の際にいささかお安くするといふことはありますが、それによつて入場料を引き下げる段階にまでは、ちよつと無理だと考えております。

配給料が下るかどうかということにつきましまして、どうも映画会社と配給会社は、私どもの上に君臨しておりますから、これは城戸さんの方のごときでございますから……

○山本(幸)委員 私があんまり簡単に質問したから、あなたは何か錯覚しておるのじゃないかと思ひますから、もう一度お聞きしますが、要するに今度の政府案では三段階にしたわけですか。ところが、この三段階ではあなた方の希望または希望に近いものはとうていいれられておらぬということですね。これはおわかりだと思ふ。

そこで、私は現在政府の出してゐる原案の三段階の範囲内において、なるべくあなた方の希望または希望に近いものに近づけることは私どもも賛成しております。そこで、そういう場合にラングが五つになる。たとえば一割五分というのを作つたり、二割五分というのを作つた場合には、五段階になります。五段階にしたらあなた方の希望なりあるいは希望に近いものに近づけられるとするならば、あなた方は、そういうラングがふえても、税を徴収するには、ひまを惜しまなければ努力ができるのかどうかということをお聞きしておるのです。決して税の徴収に困難でないという点があるのかどうか、これを聞いておるのです。これは重要な問題ですから……

○秋山参考人 たゞい段階の数が多くなりまして、私どもの希望するところの線に近づけば、あらゆる労苦を惜しまないつもりであります。

○早川委員 春日一幸君。春日委員 私はやつぱりその点を明確にしておいていただきたいのであります。たとえば、この映画館は八十円から八十円、七十円から七十円、あるいは五十円から五十円と入場料はきまつておると思ふのです。そこへ一割かけようが、一割五分かけようが、二割五分かけようが、かけるときにはちよつとそこらばんはややこしいかもしれぬが、かけてしまつたら、プリントしてお客からもらうだけで、何も煩瑣はない。ただいまあなたはちよつと困難だといふことでございましたが、困難でありますと、今山本委員が御質問になりましたように、問題が煮詰められていて、そうして相互の主張が折衷さ

れる場合に、もし妥協案がそんなところに収まるような場合に、あなたが困難だと思つたならば、困難ならやめておけといふことにもなるかと思ふのであります。しかしこの点は明らかにになりましたから、これは記録にとめておきます。

そこで、私せつかくの機会でありまして、田中さんに一つお伺ひしたい。いよいよお考へて、お美しくつけてございませう。(笑)ただいま参考人諸君の御意見を伺ひますと、城戸さんは、映画製作産業六社を通じてことごとく赤字である、非常に困難な状態であると述べられました。それから上映館の代表であります秋山君も、ことごとく赤字経営であつて、全国の常設映画館の多くのものは、二年か三年を出でずして破産必至の状態を予言されておる。さらに、実際の現状においては、二年目か三年目に経営者が行き詰まつて手をあげてしまつて、そうして経営者がかわつておるといふのが実情であると言われた。このようなのはなかなか産業が、製作者も、また上映館も、みんな赤字で苦しんでおる。こういう実態は、聞く者として異様な感に打たれざるを得ないのであります。私たちは、先般大蔵委員会から、西ドイツの映画館と映画配給会社との関係を調査したことがございまして、そのときの報告によりまして、私は今明確な数字は記憶にとどめておりませんが、何でもその映画配給協会が一つの財団法人みたいなものを作つて、そうしてそこに金融その他のいろいろなバック・アップがなされておる。そうして映画館が水揚げしたその水揚げ金の何パーセントをこえて、こ

の配給会社がそれを取つてはならないという一つの不文律といひましようか、ある程度は法令によつてサポートされたそういうルールによつて、最低限度の映画館の収入が確保されて、そうしてその使命が全うできるような体制ができておると思ひます。そこで、今申し上げたのは一つの参考であります。田中さんはまことに第一流の俳優であられ、かつまた監督としても第一流になつておる。(笑)そこでこの製作会社と上映館とがことごとく赤字の状態にあるということ、一体どこにその原因があるのかどうか、あなたの第三の目からこれをいかになめられるか、この点をお伺ひしたいと思ひます。

○田中参考人 あまりむずかしいお答えができませんで申し訳ございませんが、私の一番感じます点は、資本家また興行者の方々が困りになる、赤字になるという問題は、やはり自分たちにも見に来ただけでないで、観客の方々にいい仕事ができないで、観客の方々にいい仕事をしていただけない。じゃ、どうしていい映画を作ることになるか、となつて、直接私たちが困ります。これは、ここにいらつしやいます城戸参考人、また資本家の方には申し訳ございませんが、私たち直接にお仕事をしていく上に、一番経済的に困るのです。そういう意味で、どうか……少しでもいいものをお客様に見ていただきたい。それには、とにかく私たちにいい仕事をさせていただきたいという意味で、今日お願いを申し上げておるわけでございます。

○春日委員 大体わかつたような、わからないようなお話であります。(笑)私はこの際、特に映画製作産業代

表の城戸さん、それから上映館代表の方に申し上げておきたいのであります。が、こういう入場税問題の帰するところは、その経営をいかに成し立てしめていくか、採算ベースの問題に集約されると思ひますし、もとより大衆負担の軽減の問題もあるであらうと思ひますが、ともに経営が成り立つ境界においてこの税の問題を取りつけていくといふことにあると思ふのであります。従ひまして、私どもがいろいろと検討いたしております範囲内では、ひとり税の問題だけではなかなか解決がつかない。ただいま田中参考人からも、一家の見識として述べられたところがあります。西ドイツの映画館が、日本のそれとは相異なつて、とにかくにも恒常的にその経営が安定しているといふことは、私は何らかの措置が講ぜられておると思ふのであります。いかに名面を作製されましても、これを上映する映画館が安定した状態にならなければ、これは両々相待つて完璧を期したいと思ふのでございませう。そういう意味からいたしまして、フィルム

の代金、その値段決定の問題、徴収のしよう等の問題につきましても、製作会社、配給会社、上映館で十分に話し合ひと検討をしていただいて、税の問題についても解決をはからねばならぬといけれども、同時にそういう経営の根幹に傾いても、一つ十分なる御検討あらんことを強く要望いたしまして、私の質問を終ります。

○早川委員 お諮りいたしますが、議員田井莊一君より、本案に關し発言を求められております。これを許可するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○早川委員長 御異議なしと認めます。よつて、許可するに決しました。田井莊一君。

○田井莊一君 この機会に、委員外発言で一言お伺いしたいと思います。

今各参考人の御意見を伺つても、大会社も中小銀行も非常な困難にあるということがある程度はつきりされたわけでありますが、これは一つには、過当競争で、人口はふえたけれども、戦前から見ると、常設館が二倍以上、二倍半にもなる、そこで製作会社も二本立をやる、地方でもやる、こういうことかと思うのです。そこで今度の減税を、先ほど田口さんからお話のように、映画そのもの、また社会教育的な見地から考へて、やはりある程度入場税の操作によつてよき映画を普及するという方法も、私は政治的に考へなくちやならぬじゃないかと思うのです。その一つとしては文化映画だと思ふ。今日、見る者からも、また興行する側からも理想的な形態は、特殊なところを除いては、ニュース映画——これは大体やっていますが、もう一つは文化映画、それに劇映画を加えるという形態が、一番望ましい経営の状態ではないかと思う。そこで文化映画——

といつても、その基準はなかなかむづかしいでしょうが、文化映画、ニュース映画、劇映画をやった場合には、入場税を思い切つて軽減する、こういうような考へ方も、文化映画を發展させる方法でもあり、また二本立をある程度整理する方法ではないかと思うのですが、この点について、田口さん、城戸さん、秋山さんから、もし御意見があればお伺いしたい。

○田口参考人 今の御質問の通りでありまして、私が先ほど述べましたのは、そういう形態が好ましいし、国家施策はできるだけそういう方面に方向づけて、そういうものを育成するようなために、その一環として入場税も呼び水としてやるべきだという議論でありまして、今の御質問の趣旨に全く同感でございます。

○早川委員長 横山利秋君。

○横山委員 一問だけ伺います。城戸さんでも秋山さんでもけつこうです。この入場税の問題に関連して通産省の映画産業白書を見る機会に恵まれている点について一つこの機会に御意見を承りたいのであります。それは、日本の今の映画上映の中で特徴的なのは輸入映画が非常に多い、その中でもアメリカ映画が非常に多いということでありまして、また映画館において二本立、三本立が蔓延しつつあり、上映時間が非常に長過ぎること、でない国の外貨の問題、あるいは教育あるいは衛生等の問題で重大なことだと思ふのであります。私がこの中で参考に見ることができましたのは、イギリスやフランスやイタリアにおいて行われている外国映画の制限の問題であります。ここで調べましたところによりますと、イギリスでは自国映画を三〇%以上はやれという制限があるそうです。フランスにおいては十三週につき五週は自国映画をやれというようにすることがあり、イタリアにおいてもそのようでありまして、今の日本の映画を担当していらっしゃる製作者の方あるいは上映の方では、そのような御意見が今の状態の中であるのだろうか

かどうか。本委員会は、税金の問題ばかりでなく外国為替の問題も取り扱つておりますので、この機会に一つ御参考になる意見を聞かしていただきたいと思ひます。

○城戸参考人 今の問題はなかなかむづかしい問題でございます。世界中の文化国で映画の推進に助成を与えている国は非常に多いのであります。イギリス、イタリア、フランスその他ヨーロッパにおける小国はみんなそうでありまして、アメリカにおいては比較的表立った援助はいたしておりませんけれども、国務省内に映画局というものを特設しまして、これをアメリカナイズする上において全世界に推進していることは御承知の通りであります。従つてアメリカ大使館においても映画についてわれわれ文化人にパンフレットその他を配っていることは御承知の通りであります。アメリカの映画が多いということは、大衆の声といいたしましては、もつとあらゆる方面の外国映画が輸入されてほしいということ、が希望されておられます。しかし御承知の通り、占領下の状態においてアメリカ当局が映画を日本においてコントロールして以来、そのときの数が今日ものをいって、大蔵省当局もそれに対して何か打開をはかるというふうな御苦心のほどもわかるのでございますが、いづれもそれがデッド・ロックに上りましてなかなか容易に打開されてはいないやうに承わっております。しかしわれわれとしましては、全世界のよき映画の日本へ来る数は国によって限定されないことが望ましいと思つております。フリー・マーケットの問題でございます

ますが、また今の段階ではなかなか骨だと思ひます。ただ二本立をいかにして統制しようかとされてわれわれが苦慮している際に、フリー・マーケットになりますと、より以上善悪にかかわらず多大の数が導入されてくることはわかつておりまして、自然映画の過当競争が行われて、われわれ業者は非常な苦難に向うということもほば申し上げられると思ふのであります。為替のコントロールによることは是非は別問題といたしまして、ある程度のコントロールができていくことが、業者、産業の助成には役立っているというところを、われわれはいくじなくも告白しなければならぬ状態でございます。ただ先ほどドイトのお話がございますが、まだドイトは十分調査しておりませんが、製作会社におきまして製作した映画が外国に出るとか、あるいは著しく国民的影響のよき意味の感化を与えたという場合におきましては、フランス、イタリアのごときは入場税から還元してそれに対して保護助成をしているということがあります。これは最近イギリスにおいても叫ばれているやうな情勢でございますが、われわれは何も金をはしがらるわけではありませんが、そういうことまでして、映画の向上に対して当局が関心を持つということ、特に国会の方々においても御考慮をわづらわしたいと思ひます。

○早川委員長 この際委員長より一言ごあいさつ申し上げます。参考人各位には御多用のところ長時間にわたり御出席をいただき、有益かつ忌憚のない御意見をいただきまして、本委員会の審査に多大の便宜を与えられましたことに對し厚く御礼を申し上げます。

本日はこの程度にとどめ、次会は明二十七日午前十時十五分より開会することとし、これにて散会いたします。

午後一時二十六分散会