

見もあるやに聞いております。こうなつてくるといふと、一体五千五百円でいいのか、あるいは四千円でいいのか、三千七百円でいいのか、さっぱり見当がつかぬ。国民が迷うと思うのです。さらに受益者におきまして、一体どこがどうなつて、来年度はどこがどうなるのだ、来年度は、それによつてわれわれはどんな利益を受けるのか、さっぱりこれは見当がつかぬだろうと思ひます。従つて、このガソリン税のお金を出す方が、なるほどさうだといふような御説明を、この委員会を通じて具体的に説明を願ひたいと思つております。

○国務大臣(佐藤栄作君) 御承知のように、一兆円五千万計画といふものを党におきましてすでに取り上げ、そしてこれが実行計画を立てて参りました。これが過般の選挙における自民党の公約事項といふことになっております。政府といひましては、与党である自民党の公約事項の実現可能なりやいなや、またその財源をいかにして調達するか、これを工夫いたしまして、今回の予算の編成をいたしておるのでございます。もちろん、建設当局におきましては、道路五千万計画、この一兆円の割り振りにつきまして、国道、地方道、さらに有料道路、公園関係のものですが、そういうことで、この一兆円予算の大分けをいたしてあります。そして予算成立次第これを具体化する、本年度の実行計画を立てて参るといふことでございます。ただいまのところは、机上プランとしての一兆円道路整備計画といふものを、政府におきましては策定いたしておる次第であります。問題は、御承知のように、

他の公共事業、河川費その他にいたしまして、この予算が成立いたしました後に、それぞれ実行計画を立てて参るのでございますから、そういう意味の計画を建設当局が持つておりますし、それをこの機会に説明することにしたと思ひます。ただいま大倉委員のお話のように、これが修正意見が与党内にもあるではないか、こういうようなお話を聞いております。与党の一部において修正意見のあることは私も耳にいたしてあります。また国会の御審議を通じまして、各方面において修正意見があるといふことは何つておりますが、今回の予算編成に当りましては、五千万計画実行に必要な資金確保、こういう意味で、一面に財政資金からの分担も計画をいたしたけれども、また他の面におきましては揮発油税の増徴によりましてその資金獲得の計画を立てておるのでございます。いろいろの御審議の過程におきましては御批判もあることだろうと思ひますが、政府といひましては、五千万計画推進のために必要な資金として、ただいまのようなガソリン税増徴案を御提案いたしておる次第であります。その建設省が持つております計画については、建設省から説明することにしたさせていただきます。

○政府委員(關盛吉雄君) ただいま御質問のございました、道路整備五千万計画の概要でございますが、三十三年度から道路整備に一兆円の投資を行う基本的な計画でございますが、そのうち、政府が道路整備五千万計画として閣議決定いたしておりますのは、地方単独事業の千九百億円を除きました八千九百億円のものについて、国の施策として行ふ事業をきめておるのでございます。そのうち、一般公共事業におきまして、六千九百億円、有料道路事業におきまして二千億円を、この計画の中に、事業費として予定いたしてございまして、総計八千九百億円が、今回の道路整備五千万計画の事業の内容になるわけでございます。

一般道路事業におきましては、その特色をいたしましては、一級国道は、昭和三十三年から七カ年間に全路線の整備をおおむね完了することを目的にいたしまして、整備を全路線について促進することを考えてございまして、その概要、結果につきましては、現在の五千万計画の実施直前の整備状況が、三十三年三月末の改良が五〇％であるに對しまして、七二・八％に引き上げらる。さらに舗装につきましては三四・一％を六三％に引き上げる。こういうふうな計画をいたしておるのでございます。さらにこの二級国道、あるいは都道府県道、その他の地方道につきましても、それぞれ改良、二級国道は三十三年三月末、三〇・六％の状況に對しまして、この計画実現後におきましては四〇・三％の改良済み延長の区間を整備することにしたしてございまして、舗装につきましても、三十三年三月末の一三・八％を二五％まで引き上げる。こういうふうな目標で進んでおります。また高速自動車国道といひまして、先ほど出て参つてございまして、名神等含めました事業の整備につきましては、今回の計画におきましては、中央道の小牧・吹田間及び吹田・西宮間と、さらに東京・小牧間の部分につきましての事業費も含めまして、九百九十五億円の事業を計画いたしてあります。なお、有料道路の二千億のうち、日本道路公団が行いますものは千四百億円でございまして、この中には、ただいま申しました名神道路ほかその他の一般道路事業も含んでおります。なお、首都高速道路公団の事業といたしまして、二千億円の中には約五百九十二億円の事業を予定いたしてあります。かようにいたしまして、今回の道路整備が、各道路の種別に従ひまして、大体の計画を立てまして、各事業の実施をはかつておるのでございまして、今回の財源措置と並行いたしまして、ただいまの目標を達成すると、こういう計画にいたしてあります。

○大倉精一君 どうも私の要求する答弁にはなつておらないと思ひますけれども、私は、今ここで何パーセント完成する予定だといふような、そういうようなことを聞いておるわけじゃない。簡単に言うならば、一つのわかりやすい要因でも作つて、ここからこゝまでは第一次、何年何月から何月まで、ここからこゝまではどうだ、こういう具体的な資料がなければならぬと思ひます。資料は建設委員会あるいは大蔵委員会等において提出をなさつておるのかどうか。なさつていなければ、この際、そういう具体的な資料をもらわないといふと、どうもわれわれしるうとは納得できない。つまり、今大臣が、五千万計画遂行に必要な云々といふ言葉があつたけれども、この遂行に必要な具体的な計画について、この際一つ資料を出してもらいたいと思ひます。それだけでも、この点についてはいかがですか。

○国務大臣(佐藤栄作君) この五千万計画、ただいま御説明いたしましたように、八千九百億円を、三十三年度に実施した分がもうすででございますが、その三十三年度は九百二十四億という金額を予算の上に計上いたしたわけでございます。三十三年度は千四百二十五億。この千四百二十五億のうち、一般道路は千五百一十一億、有料道路は二百七十四億、それで、その残りの部分は、三十五年から三十七年度の間にそれぞれ支出をするといひまして、五千万計画の残額、五千七百五十一億といふものが三十五年以降三十七年までにこれが支出される予算になるわけでございます。この五千七百五十一億、そのうちの一般道路は四千二百二十四億であり、有料道路は千六百二十七億、こういうことになるのでございまして、この中身の詳細につきましては、建設委員会等において十分御審議をいたしておる次第でございます。

○大倉精一君 私の聞いておるのは、その何年度に何百億円使う、何年度に一千何百億円使う、その使うお金は一体どこへ使うのだといふ、こういうことでございまして、何果から何果にまたがる道路、あるいはここからここに行く道路、これがいつごろからいつまで完成して、それが幾らかかるのだ、こういうことが私は知りたひ。しかも、ややもすれば、従来、こういうふうな建設については、ある政治屋の利害関係によつて、必ずしも有効的な計画遂行ができていない、こういうふうに聞いております。今回におきましても、非常に莫大な金を使つておるにもかかわらず、何果がどう、どこどこがどうといふ具体的な計画が示されていな

い。あるいはあるかもしれないが、それをうっかり示すという、議員の利害関係にまたがって、どうも工合が悪く、どうも不明朗なところによってこのガソリン税が使われるということになり、非常にこれは重大問題になる。でありますから、私は、このガソリン税の増徴によって、莫大な予算をもつて、この道路の画期的な建設をやるのでありますからして、こういうような具体的な資料を一つ出してもらいたいと思う。つまり、簡単な、われわれしるうとにわかりやすい要図を書いて、適切な注釈をつけて、なるほどこれならこれだけの金がかかる、こういう工合に一つ資料を出して説明をしてもらいたいと思います。

○政府委員(關盛吉雄君) 道路整備五カ年計画の具体的内容についてのお話があったわけでございますが、五カ年計画全体といたしましては、道路整備緊急措置法に定められております通り、整備の目標、道路の種類ごとに事業の量とともに決定することになっております。従って、われわれも、その線に沿って、全体の整備の目標をきめたわけでございますが、ただいまの御質問にかかわる個々の路線の具体的な五カ年間の箇所等につきましては、目下慎重に調査もいたしておる分もございますので、具体的には目下検討をいたしております。ただ、各県知事には、法律に定められました趣旨に従いまして、ただいまの整備の目標なり事業の量を通知いたしたのでございまして、全体としては、個々の路線といたしましては、ただいま検討中でございます。

○大倉精一君 これはどうも、ますます納得できないのですけれど、金を取っておいて、目下検討中というところがどうも私にはわからない。それで、あなたの方で、大体道路の五カ年計画というものが、そういう構想があり、計画があるとするならば、日本の地図の上にずっと一つ筋を引ばつて、ここからここまではどうだ、ここからここまではどうだという、そういう計画があり、その費用の積算をもつて、何千億円、あるいは一兆円、こうなつてこなければならぬと思うのであります。ところが、それが全然計画がないということでありまして、これは何を目標にして一キロ当り五千五百円というような、そういうものを引き出したのか、どうも私は納得いかない。これもまた党内でいろいろ意見があるようでありますが、また、最終的にきまるのは、足して二で割ったというような妙な格好にきまつて、何の議論も理屈もない。こういうことで、ただささ中小企業が苦しんでおる中を、そういう不明朗な、無方針な税金をとられ、しかも、そのとられた税金によって作られる道路というもの、順序も何もなく、いわゆるボスやいろいろな物理的な力関係によってばらばらに建設されて、そうして非常に不明朗な状態が展開される。こういうことを私は心配するわけであります。でありますから、私は道路にはしるうとでありますからして、しるうとにわかるように、日本の地図にずっと線を引ばつて、ここからここまではこうだ、ここからここまではこうだ、こういうような資料を一つ作って出してもらいたいと思います。

○政府委員(關盛吉雄君) この道路整備の具体的な個々の路線の、どこからどこまでというものは、これは今のところ、まだ公表する段階に至っておりません。ただ、そういうものが全然ないから公表しないということではなくて、われわれの作業におきましては、各道路の種類に従いまして、事業の改築並びに輸送の計画の案というものは持つておるのでございます。ただ、公表ということになりますと、正式に国の管理する路線なり、また都道府県知事の管理する路線等につきましては、いろいろな手続も要しますので、今回の法律の規定におきまして、道路整備五カ年計画は、道路の整備の目標と事業の量を決定する、こういうことになっておられます。従つて、毎年度毎年度当該道路の路線を整備するということは、今回の道路整備五カ年計画の各道路の種類別の整備の目標に従つて採択し、また計画を立て、行つておりますので、ただいまのような御心配はないものと考えております。

○大倉精一君 計画はあるが、発表する段階ではない。まあ、われわれを信用せい、こういうことだろうと思ひます。思ひますけれども、どうも私は信用できない。なぜかといへば、選挙のときにはいろいろ自民党が公約されまして、国民はほんとうかしらんとおいて投票する。ところが、今度選挙が終つてしまつたという、いや、自由民主党と政府とは別だということになつてしまつて、さっぱり国民は何を信用していいかわからないというようにな、こういう現実が今までの実態であります。特に今度のガソリン税につきましても、自由民主党の覚議によりまして、増徴分だけは全部——増徴分に見合う財政資金を出すのだ、こういうことがあるにもかかわらず、政府は自分の与党のそういう決議には何ら従おうとしない。無視しておる。こういうことで、計画はあるが、今発表する段階ではない、信用せい、こう言われても、どうも信用できない。そこで、大蔵大臣にお伺いするけれども、計画があつて発表できない理由を、一つこの際明らかにしてもらいたいと思ひます。

○国務大臣(佐藤榮作君) 大倉委員のお尋ねになりますのが、どこからどこまでの区間と、こういうことを示せたいというお話でございますから、ただいま事務局が申すようなお話になるのでございます。もちろん、計画いたしました道路整備五カ年計画というものがございまして、その中にも明らかにいたしておりますように、二級国道、二級国道、その他主要地方道、あるいは単独の都道府県道というふうに分けて、同時に大体整備に必要なキロ数を策定し、そのキロ数のうち、改良するものと、まあ舗装だけで済ますものと、いろいろキロ数を計画いたしましたのでございまして、そして予算ができてき上りました上で、予定いたしましたおきまします。その場合に該当する線をそれぞれ実行の場合に確定していくということ、ひとり道路ばかりではなく、その他の河川工事にいたしまして、あるいは土地改良工事にいたしまして、予算と予算の実行についてのそれだけの時間的のズレは全部あるのでございまして、ひとり道路だけが、ただいま言

われるように、具体的に、どこからどこまでこれを一つ明示しなければ、というふうなお話は、これはちよつとこの時期としても、事務局に對しても無理ではないかと私は思ふのでございまして。全然計画を持たないわけではなく、ただいま申すように、整備のキロ数を計画をいたしまして、そのキロ数について、各道路の性質により改良、舗装、こういう大きな区分で、それぞれの計画を立てておるというのが現状でございます。

○大倉精一君 その整備のキロ数というものは、どうやら算出ができるのですか。やはり、たとえば、国鉄にいたしまして、ちゃんと計画線とか、あるいは調査線というものはちゃんと図上に明示してあつて、それに順位がつけてあつて、それによつて計画が遂行される。しかも、予算の範囲内において、その順位をつけていける。道路については、全然そういうような要素もなければ、あるいは図表もない。そして今、予定するキロ数といふけれども、そのキロ数の算定方法について、一つ説明を願ひたいと思ひます。

○政府委員(關盛吉雄君) 道路整備の事業の量といたしまして、この五カ年計画には、それぞれ一級国道の改良は二千七百七十五キロメートル、舗装は三千二百七十七キロメートル、こういふうちに、二級国道以下についても同様の事業の量を閣議決定いたしておるのでございまして。この改良、舗装のキロメートルの積算はどうして出たか、こういう御質問でございます。これは各道路の種類に従いまして、それぞれ整備の基準となるべき、いわゆる採択基

準というものを事務的には定めまして、そして各路線につきまして、それぞれそのキロに該当する部分を調査の上、今日まできまりましたものを積算をいたすわけでございますが、今回の五カ年計画におきましては、特に他の道路と違ひまして、原則的には一級国道は七カ年間というものを定成目標にいたしておりますので、それはその観点でその量を定めております。

なお、二級国道におきましても、それ以下の道路の種類におきましても、それぞれ道路の種類に従い、いわゆる整備の基準というものを定めておりますので、その基準に従ひまして、各路線ごとに定められたものがこの整備の基準の量になる、こういうことになるわけであります。

○大倉精一君　そこで、私の要求しておるのは、今あなたのおっしゃった各道路の種類に従って、あるいは各路線に従って、こういうような発言がありましたけれども、各道路、各路線、そのあなたの方の積算されたところの具体的な各道路、各路線の、もう少し、どこがどうだということを示してもらいたい、こういうことを私は要求しておるのです。今、あなたの答弁でもって、その各路線、あるいは各道路の種類に従って積算したものを、こういうこうだ、こういう説明がありましたから、その各路線、各道路の、もう少し説明することができると思いますが、それはいかがですか。

○政府委員(關盛吉雄君)　これは、先ほど申し上げましたように公表ということになりますと、今回の整備計画の期待いたしております内容そのものを、各路線について申し上げますこと

は非常に影響するところも大きいし、また各細部につきましてはさらに検討する必要がありますので、ただいま申しましたような全体の路線についての全体の計画をきめていく。また今後の問題につきましては、道路関係省とも十分協議する必要がありますので、今のところ、まだ公表するのはいかがかと、こういうふうに考えております。

○大倉精一君　それで、最後にお尋ねするので、けれども、大蔵大臣は今の答弁で、影響するところが大きい、さらに細部にわたって検討を要する、こういう御答弁があったのですけれども、影響するところが大きいということについて、大臣から一つ説明を願いたいと思ひます。さらに、また細部にわたってさらに検討を要する、という答弁に対して、大蔵大臣として、どういふ部分について細部の検討を要するか、こういう点について、一つ納得のいくように説明をお願いいたします。

○國務大臣(佐藤榮作君)　建設当局の話は、よほど事務的な話であり、いわゆる政治責任者の話とは相当違つていふと思ひます。相当小胆な発言をいたしていることだと思ひます。しかし、今日、道路の悪いことは、もう各地方ともこれは全部でございます、そういう意味から見ますと、この五カ年計画を整備するに当りましては、できるだけ早くやつてくれというのは、これはもう人情でございます。どうせやるなら、自分のところを先にやつてくれというものはございませう。しかし、やはり道路の整備計画、御承知のように、五カ年整備計画と銘打って計画的にこれを実施するといひますならば、仕事の段取りというものは非常に大事な

ことであります。今でもそうですが、私は東京都内に住んでいますが、こちらへ通う道などは年がら年じゅう工事をしている。一体、何をしているかわからないというようなことがあるし、あるいは百メートル走って百メートル先まで工事をやっている。ずいぶんこの建設というが、道路の改良計画そのものが、今のところは相当金をかけておりながら効果が非常に上らない、こういうものも実はあるのでございませう。

そこで、総体のキロ数としての予算を計上はいたしております。そしてそのキロ数について予算の編成を得ますならば、この計画を実施して参ります場合に、工事にむだがないようにまた実際の運用上に支障を来さないように、これはやはり十分工事施工に當つて考慮していかねばならないのであります。ただいま指摘いたしました各道路についての説明は省略させていただきますと思ひますが、一級道路などについては、これは比較的わかりやすい道路でございますから、必要だとおつしやるならば、この一級国道を七カ年間に於いて全部完成したい、そのうちの五カ年計画がただいまの計画でございます、ということをはつきり申し上げ得るのであります。そうして、その一級国道の整備状況についての建設当局の計画はこれこれだということは、これは必ず建設当局は説明し得ることだと思ひます。思ひますが、今日までの予算審議に當りましての実際問題といたしましては、国会の審議の方に携わつておられる方におきましても、計画の全貌についての御審議を賜る具体的、どの地点からどの地点と

いうことについては、これが東京一名古屋

屋というふうないわゆる幹線道路についてのそういうものはございませうが、それにいたしましても、経過地点等についてはいまだにきまらないというのが実情であります。ちやうどそれと同じように、この実行計画を何々区間、何々区間というものを明示しろといわれることは、私はこれは現段階では無理なお話ではないか、こういう気がいたしております。大体、予算の実行計画を策定いたします場合において、もちろん、今日まですでに事務当局といたしましては、地方からの要望なり、地方についての調査なり、実情は十分把握しておりますが、工事を施工いたします場合において、十分地方利用者の意見も尊重はして参りますが、一面工事遂行上の観点に立つ、いろいろの計画もあるだろう、そこらにその政府としての責任の所在もあるわけであります。そういう意味で、先ほど来道路局長は、少しその案について説明を差し控えておるのではないかと、かように私存するのであります。

私別に事務当局について肩を持つわけではございせんが、予算とその年度における実施計画、これとの関連がひとり道路計画ばかりではなく、その他の公共事業全般についても、ただいま申し上げるような方法で、実施計画を立てておる、その実情を御了承いただきたいと思ひます。

○大倉精一君　どうも、大蔵大臣は答弁がうまくて、私の聞こうとするところをすつとそらしちゃうのですけれども、私の今聞きたいのは、計画はあるが、今発表するといふと、影響するところが非常に重大だからという発言と、それからさらに細部にわたって検

討を要するからという、その点の説明を求めたのでありますけれども、どうもその説明ができていない。が、たまたま今の説明中に、どうも次長と食い違つておるところがある、どれだといひますと、大蔵大臣は、ただいまの段階においては何々区間が何々キロメートル、何々区間が何々キロメートル、これをお示しするといふことは非常に困難ではないか、ちやうど無理ではないかといふような答弁があったのですけれども、次長は、そうじゃない。そういうキロメートル、具体的な何々区間何々キロメートル、何々区間何々キロメートル、これを積算して、こうなつたのだ、こういうような答弁があったのです。どっちがほんとうな数字ですか。一体、そういうような数字があつて、それが積算されておるのか、あるいは、だるう、だるうでもつてきめたのか、どっちなんですか、それは……。

○國務大臣(佐藤榮作君)　何々の路線について、建設省の事務当局は、事務当局の案を持っておると思ひます。これはもちろん、建設当局として責任官省でありますから、もちろん持つております。しかし、これを実行に移します場合には、関係官省において実行予算の割り振りははつきりきめなければならぬのでございませう。そういう意味では大蔵当局も、全然建設省の案をそのままのみにするかどうか、これは十分私どもも審査の責任がございませう。そういう意味で、この段階で、建設省だけの責任において発表するといふのは無理だというのが私の考え方でありませう。

○大倉精一君　それでは、大蔵当局が建設省の数字をうのみにするわけには

いかん、こういうお話なんですけれども、それでは、大蔵当局として金額を査定された根拠については、別に数字をお持ちになっておるのだ、建設省と違った数字があったら、大蔵省の数字を一つ発表していただきたいと思っております。

○国務大臣(佐藤栄作君) 基本的な数字のワケは、私もすでに了承しておるのでございます。先ほど読み上げました三十四年度における千四百二十五億、このワケは大蔵省もちゃんと承認しておる数字であります。さらにそれを三十四年度は内訳をいたしまして一般道路が千五百一十一億、有料道路が二百七十四億、こういうことになっております。このワケはちゃんと了承いたしております。

○大倉精一君 どうも私の聞き方が、質問の仕方が悪いのかどうかわかりませんけれども、聞いておることの答弁がないのが、非常に残念に思っております。もう一回聞き直さなければ、私の聞いておるのは、建設省では一つの積算の基礎になっておる数字を持っておる。何キロメートル、何キロメートルという数字を持っておる。しかし、大蔵省はそれをうのみにするかどうかは別ものだ、こういう答弁でありますから、私ももう少し考えたいと思っております。それで大蔵省がお金を査定する上において、建設省が別の数字を持っておられるのかどうか、持っておられたら発表願いたい、こういうことなんですけれども、その点どうでしょうか。

○国務大臣(佐藤栄作君) 先ほど言われております閣議決定をいたした数字は大蔵省も了承しております。従いまして、キロ数もきつちりいたしております。また問題は、そのキロ数をどこに割り振りするか、一番問題が起りやすいところの有料道路について考えてみますと、いわゆる有料道路ということから、これは観光路線ばかり選定されるようなことであります。必ず問題が起ると私は思います。まさか建設省が観光路線ばかり選んでおるのではないでございましょうが、そういう意味においては、大蔵省は建設省が選んだ具体的な線路をそのまゝのみにしてきないということ、大蔵当局としてまた審査いたしますということを申し上げておるのでございます。

○大倉精一君 どうも、何かわかつたようなわからないような答弁でもって、さっぱりこつちはわからぬのですけれども、今までの答弁では、いわゆる名神国道がお金を使うことができずに余ったんだけれども、これからやれる、こういうことでありますけれども、どうも信用できない。また、こういうたくさんのお金をやっております。このお金のぶんだけ合いでもって非常に不明朗な状態が出たり、あるいはまた工事に手をつけることができなかったり、こういうことでもって、さらにまたたくさんのお金が使われずに残っていくんではないか、こういう心配があるわけでありまして、従って、ただいま次長の方から、影響するところが大きいといふますけれども、これはもう、この日本の百年の大計の道路建設の計画を持っておるのでありますから、大体産業経済活動には建設順位にして、これこれこれだと、こういう確固たる信念と自信がなければならぬと思う。これを今発表するといふと、非常に重大な影響があるといふことは、これはやは

はり外部の変な物理的な力関係によつて、この道路の建設順位というものが振り回されていくんではないか、あげくの果てに、そういう格好でもって決定することができない、こういうような状態が起るんではないか、こう考えるわけでありまして、従って、この影響するところが非常に大だということ、私は、私は非常に重大な発言として私の耳には響いてくるのでありますけれども、こういうことでは、どうもガソリン税を増徴をして、そうして道路建設をして日本の経済発展に云々というふうなうなりっぱな美辭麗句が、何か陰にきかないものがあるように思つておるような気がしてならぬ。でありますから、この際この道路建設につきおしては、画期的な予算を組んでやるんでありますから、國民の前に道路建設の順位、それからその程度、あるいはその他の事情について國民がわかりやすいように明示をする必要があると思つて、これはいたすに、きまつておつて、資料は持つておるけれども、今出すというとな、非常に影響が大きいというふうな、そういうことではこれはどうも納得できない。でありますから、大蔵当局も建設省も、これはもう絶対明瞭にわれわれしるうと議員にわかるように、簡明なる資料を一つ出してもらいたいと思つております。

○政府委員(關盛吉雄君) ただいま私の御答弁が間違つた点で、いろいろ御理解をされるのに大へん納得いかないような点がたくさんおありのようないことで御質問ございましたが、道路整備事業の量につきましては、先ほども申し上げましたように、一定の道路の種類ごとの採択すべき基準に従ひまして路線の計画を立てることになっております。細目につきましては、従つて、当初申し上げましたのは、この五カ年計画をきめるに当りまして、現実のいわゆる路線の状況から見まして、箇所等につきましての検討した案はあるということ、申し上げたのでございます。この道路の種類に従つてきまつております整備事業の量を、大倉先生の御質問では、これから実施するところの箇所についてはつきり示せと、こういう御質問でありましたので、そういうふうなことになるかと、具体的な予算の実施との関係では、採択基準並びに工事の実施の箇所等の道路の構造とか諸般の問題もございまして、これは慎重に調査の上、細目を決定しなければならぬ要素もございまして、それをそのまゝに今公表するといふ案にはなつておらぬ、こういう意味でそれを申し上げたのでございます。重ねて申し上げますが、細部につきましては、各道路の種類に従つた採択の基準に従ひまして路線計画を定めまして、その路線計画に基いて今後の五カ年の事業を、五カ年計画に定めました道路の種類ごとの延長事業量にあわせて実施するわけでございます。ただいまその実施計画の個々の路線についての箇所等について公表をやるというのはまだその段階ではない。こういうふうな御理解願いたいと思つております。

○大倉精一君 それでは、その公表される段階というのとは、どういう段階が公表される段階なのでありますか。

○政府委員(佐藤栄作君) 道路局長でございまして、衆議院の建設委員会に参つておりましたものですから、大へんおそくなりまして失礼申し上げました。ただいま、次長から答へがございましたように、われわれといたしましては、かなりこまかい計画を持つておるわけでございます。しかしながら、これが公表ということになりますと、具体的にどこからどこまでというふうになりますと、今説明いたしましたような工合で、今直ちにそれを発表するところの段階には至つておらないわけです。しかしながら、現地の各都道府県なり市町村なり、事業を実施いたします立場といたしましては、この事業がどういふふうになるかということについては、関心を持っておるのには当然でございます。従ひまして、その実施計画が固まり次第、年度当初におきましては、はつきりしたことを知らせることは当然でございますが、次年度以降のものにつきましては、ある程度実施計画が固まりましたら、それほどおくれないうちに事業全体の規模がわかる程度のもので一つ知らせるようになしたしておきたい。いろいろ予算経費等の準備の都合もございまして、そういう全体の規模等につきましては、よくわかるようにいたすようにいたします。こういうふうな考へております。

○国務大臣(佐藤栄作君) 今の道路局長の説明でいいかと思つて、今の大蔵省といたしましての考へ方を一通り申し上げたいと思つて、大蔵省といたしましては、例年のことでございまして、公共事業費関係について四半期ごとに認証を出しておるわけでありまして、この認証を出す時期が非常に早くおられるということで、いつも批判を受けておるのでございますから、こ

としては、参議院の選挙等もございまして、事務当局といたしましては、十分早目に認定いたしまして、工事の促進をはかる、こういう考え方で全般についてのお考え方をいたしております。この点を御披露いたしておきます。この認定をいたしますれば、当然その際には工事期間に発表されるのでございまして、ただ、道路の場合なり、補助事業等について、この認定が早くおきます理由に、大へん弁解がましくなりまして、それぞれ相手の県に対して工事内容を十分協議する、それが受け入れの県と申しますか、工事を施行いたします県においていろいろ協議が早目にまとまりますれば、政府として工事認定が早く出るといふことでございまして、相手方において、県会その他の関係で長引くようなことがありまして、例年のような、七月だとか八月だとか、こういうことに実なるのであります。予算の使い方から申しまして、かようなことはまずいと思ひますから、その予算の決定次第、ただいま申しますように、今年には特に公共事業費についての工事認定は早目に出すといふことで、事務当局を奮勵いたしておりますから、そういう意味で、発表の時期も比較的早目に、例年よりも早目に御希望に沿うようになるのじゃないか、こういう点を御披露いたしておきます。

○大倉精一君 もうこれ以上お尋ねしても、これ以上のお答えは出ないと思っております。結論は、要するに、今までのいろいろお尋ねをして、いろいろな状態を知りたいと思ひましたけれども、この程度では、ちょうどめくらが手探りで探つておるようなもので、さっぱり何が何だかわからないようなところへ金をつぎ込むようなものだと思っております。こんなことでは、なかなかあなたの方で、受益がどうか、これだけ利益があると言つてみたところがない、あるのかないのかさっぱりわからない、こういうことになるだろうと思つております。そこで、この際、この段階においてどの程度の資料が出るか、この段階において出る資料を出していただきたいと思ひます。それから、自民党の党内におきまして、いろいろなこの問題の党内調整をやりになつておるようでありまして、大蔵大臣はあまり面子にこだわらぬで、そうしてさっぱりと、こういうようなものを白紙に返し、そうしてみんなの意見を傾聴する、こういう態度でやつてもらいたいと思つております。あなたが一人ががんばつておるといつまでもたつてもこの問題は解決がつかぬ。そうして、みんなが非常に迷惑をしますので、どうか一つ大臣もこの際率直に白紙に返つて、みな意見を十分に聞いてもらいたいと思つております。他の発言者もおありになるようでありますから、一応これで私の質問は終りました、要すれば、さらに質問をさしてもらうことを保留して一応終ります。

○村上義一君 昨日の参考人各位の公述は、建設委員会や本会議のために傍聴することができず、まことに遺憾でありましたが、本法案を参議院で審議せられまして以来の質疑応答を拝承しますと、どうも今回一キロリッター当り五千五百円税を上げるということについては、どうしても納得がいかなないのであります。従つて、二、三点についてお伺いをしたいと思ふのであります。まず、日本の揮発油税は、英仏等に比較して、アメリカを除けば非常に安いのだ、英仏に比較すると非常に安いんだという御説明があつたようであります。しかしながら、ノミナルの数字で比較するということは、国民負担にかなりみて当を得ないと思ひます。比較する場合には、国民生活水準、言いかえれば国民所得を考慮に入れる必要があると思ふのであります。現に、政府の提出しておられる資料によりますと、日本のガソリン税の現在の負担を一〇〇としますれば、イギリスは三八余りであり、フランスは七一余りであるといふようなふうに資料で拝見しております。この数字をもつてすれば、決して日本のガソリン税負担は、現行で安いじゃない、むしろ高きに失しておると言ひ得ると思ふのであります。国民所得を考慮せなければ、税負担の重軽を論ずることはできないと私は思ふのですが、これについて政府はどういうふうにお考えでありますか。

○国務大臣(佐藤栄作君) 外国の税率を御披露いたしましたことは、いろいろ議論を巻き起しておると思ひます。これは、軽い意味で、外国の税率は参考という程度にお考えをいただきたいと思ふのであります。ただいま村上委員の御指摘になりますように、もちろん、税率はただいまそれだけで簡単に高いとか安いとかきめるべきでない、これはもう御指摘の通りでございまして、そこで、今度逆な所論も実は立つのであります。この辺は議論になりますので、まことに恐縮でございまして、い

わゆる国民生活水準の非常に高いところの国、そういう所でございまして、税率が非常に低くても、ガソリンの消費量は相当多いといふことは、これは容易に想像がつくのであります。一人当りのガソリン消費量は、おそく国民生活の低いところと低いところでは、これはもう格段の相違があると思ひます。さうにして考えて参りますと、この消費の総量、それによつての支払うべきガソリン税額、これは金額でございまして、この金額はこれは相当の負担であるといふことも言える。今、御参考に供しておりますのは税率であります。一人当りの消費量といふ問題から支払う税額は一体幾らになるかといふことの見当はなかなかつきかねておるのであります。そういう意味で、今税率を参考にしておることは、これは非常に軽い意味におとりいただいたかと思ひます。

○村上義一君 ただいまの御説明は、自家用車についての問題としては若干首肯し得ると思ふのであります。営業関係のものについては、すなわちその分量が多からうと少なからうと、国民全体として、物資にかぶつてくる関係は、これはそれに正比例するのであります。結局、営業車については、ただいまの御説明は、まあ、時間も相違ないと思ひます。その問題は、今半面を御説明になつたと私は解釈して、関連して伺いたいと思ふのであります。今揮発油税を五千五百円一キロリッターについて値上げしたとて、自動車の、運輸業界に及ぼす影響はきわめて微弱だ、という御説明が今までにあったのであります。これは非常に私には事実と反しておると思ひます。政府のお示しになつておられます数字によりますと、ハイヤー、タクシーは一年に一車平均十二キロリッター消費する。バスとトラックは平均一車十キロリッターである、そうして今一キロリッター五千五百円だけ上るとしますれば、今の十二倍あるいは十倍にすればいいのであります。ハイヤー、タクシーは一年に六万六千円増税になり、バスとトラックは一両平均五万五千円の負担過重になる、こういうことはきわめて明瞭であります。しかるに、これまた運賃査定に関する政府の基準になつてゐる数字であります。ハイヤーやタクシーは営業収入、営業支出、その差額が、つまり純利益が一両について年間十二万六千八百、十二万一千六百八十八、それからバスは十萬六千九百三十三、トラクタは二萬七千九百三十三、こういう数

字、これはもちろん全国平均であります。こういう数字になっております。そうすると、タクシーやハイヤー、あるいはバスというものは六万六千円なり五万五千円なり税負担が加重するたに、この利益は半額もしくは半額以下になるはずであります。トラックに至っては、今二万七千九百円しか利益がないのでありますから、明瞭に赤字が二万七千円余り出ることになるはずであります。で、この影響が微弱であるというふうな政府の考えは非常に納得がいかなないのであります。この点について一つ御説明を願いたいと思

います。

○国務大臣(佐藤栄作君) 今日、よほど各運輸業界が無理をしておるかどうかという問題も一つあると思ひます。これはまあ、非常に無理をしておれば、ただいま御指摘になりますように、運賃の問題にこれはいくということも考えられるのであります。昨日の参考人も、ただいま御指摘になりましたような、三十一年度の利益額なり三十四年度の増徴の結果の利益額推定というふうな数字を詳細に説明いたしておるようでございます。これはまあ、業界の説明だと私も一応感ずるのであります。村上さんも運輸業の大先輩であります。私も過去におきまして自動車関係についてはいささか理解を持っておるといふ立場のものでござ

います。今回、大蔵大臣になって所説を交えたのじやないかというふうなおしかりも一部にはございしますが、私はみずから十分事情も知っているといたうその立場においては、しかもなお、今日の状況においては道路整備上、この程度

のガソリン税の引き上げはやむを得ないという実結論を出しております。で、ただいまの数字等についてもいろいろの見方があると思ひます。その数字の争ひをここでするつもりはございせん。もちろん、今回のガソリン税を値上げすることによりまして利益率に影響のあることも、私もこれを頭から否定するといふような考えはございせん。ございせんが、直ちに、しかも、運賃構成にこれが影響していくものかどうか、これはやはり別途の考え方、運賃が適正なりやいなやというところは十分考究していきな

いことだと思ひます。運賃構成の上、ガソリンが大きな要素であることは私も承知いたしますが、やはりこの運賃構成にはいろいろのデータが必要でございますから、各方面のデータと合まして、これがどういふ影響を持つか、これで一つ御判断をいただきたいものだ、かように考えておるのでござい

ます。

○柴谷要君 関連質問。大蔵大臣に伺いたいのでありますが、大蔵委員会からいば連合審査会等において、あなたからいばば御説明をいただいておりますが、その説明の内容を大体要約しますと三つの点になるのだ。一つは諸外国の例を引かれて、低くからこのくらいのことば上げていいんではないか、これがまず第一点。それから第二点は、五千五百円の増徴は大して影響がない、かようにおっしゃっておる。それから第三点は、道路が整備されると自動車を受ける利益が多い、だから、このくらいの課税は当然である、かようにおっしゃっていると思

う。と、諸外国の例は軽い意味に一つとつてくれ、あまり重要視しないでくれ、こういう御答弁であつたと思ひます。それから、道路受益の問題については、大倉委員と長時間にわたつてやりとりいたしました。これもあまいまいもこととしておる。それから影響の点でありますけれども、影響の点については、業界を納得させるような答弁ではなかつたと思ひます。

そこで、私は質問いたしましたのであります。この影響がないという政府の見解は誤りである、私はかように指摘をいたしたいと思ひます。その一例を申し上げますと、あえて参考人の言を全部私は信用しようとは思ひません。しかし昨日、大蔵委員会におきまして、長時間にわたつて参考人の意見を聞きまして、各階層から出た参考人が一体となつて言われたことは、影響が重大である、よつて料金、運賃の値上げは必至の問題である、かようなことを力説されております。そののみか、今や労使間の問題にまで問題が波及をいたしました。ガソリン税の値上げが行われるから、諸君らとの団体交渉は一切応じられないとして、今春の賃金改訂あるいは福利厚生施設の面に対する要求に対しては何ら応じていない、経営者陣営は。このような情勢の中で、影響なしと政府が見たことは私は誤りではないか、この点を指摘いたしたいのであります。これに對する大蔵大臣の見解をまず最初にお伺いをして、それからあとにはいつていき

たいと思ひます。

○国務大臣(佐藤栄作君) 先ほど来申しますように、影響がないとは私も言わない、ただ影響の度合いが非常にフニタルな影響か、あるいは重大なる影響かという問題になるだろうと思ひます。で、私も、今回上げますものが、いわゆる運賃に占むる割合から見れば二%ないし三%の影響を持つてあろう、こういう見方をいたしております。それで、この関係から判断して参りますと、いろいろ運賃を決定いたします場合には、自動車代がどうなつておるとか、あるいは修繕費がどうなつておるとか、あるいはオイルや、あるいは揮発油の消費量がどうなつておるとか、いろいろのデータを全部拾ひ上げて、しかる上で決定すべきものだと思います。さうに考えて参りますと、私、大蔵大臣として運賃が適正なりやいなや、運賃を上げなかつてもいいと申しておるわけでもございせん。また必ず上げるべきだ、こ

う結論を申しておるわけでもございせん。そういう点は、運賃が適正なりやいなやという点を、運輸当局において十分御考案願つてしかるべきだ、かように考えておるのであります。私も一面において、ガソリン税を引き上げることによつて、経費がその面において増加することは、これはもお説の通りであります。これを否定するものではございせん。しかしながら、運賃が適正なりやいなやということとは、全般としてやはり考案を願いたいということであり

ます。それから同時に、この利益率の問題でございますが、前回のガソリン税引き上げの場合、その前後における道路運送業の経営分析調査というものが、日銀から出ております。また大蔵省は、法人企業統計というものを

査をした結果、利益がある、これは課税をされた場合には、トラック業界においては赤字になると明確に出てくる。運輸省の調査を元手にしていきますと。こうなるという、大蔵省と運輸省というのは同じ政府機関の中にあるから、別な角度からこのような調査の内容を出してやるのだ。こういうことでは、われわれは大蔵大臣の言を信用したいのですけれども、まるまる信用するわけにはいかぬと思う。そこで、運輸省の調査が誤まりであるのか、これが事実であるか、これは運輸大臣がお見えにならぬようですから、運輸省の関係者から一つ明確にお答え願いたい。その上に立ってまた質問を続けたいと思います。

○政府委員（國友弘康君） お答え申し上げます。村上委員のおっしゃいましたのは、運輸省の調査ではないのでございしますが、運輸省としまして調査いたしました点を申し上げますと、先ほど大蔵大臣から御答弁のありました影響率二%ないし三%という数字は、一緒に合っております。試みにトラックについて申し上げますと、これは昭和三十三年度の一社当りの営業収支率を見てもみすと九六・四%でございします。私どもの方で計算をいたしてみますと、揮発油税五千五百円、軽油引取税二千四百円の増徴がありました場合には九八・二三%になる。すなわち一・八三%の影響があるという概算の数字が出ておるのでございます。

六百八円、運輸省の調査で出ておる。トラックにしても百五十七万三千八百円、支出が百五十四万二千三百五十五円、利益が二万七千九百五十三円、これは運輸省の調査です。自動車局長、このくらいのことをはっきり数字をつかんでおらぬということだけはけしからぬ、ちゃんと運輸省の調査が出ておるのだ。

そこで、お尋ねするのですが、五千五百円を上げるといふと、トラック業界はマイナスになる、赤字になる、こういう数字がはつきり出てくる、運輸省の調査によると。そうなるという、今トラック業界における実態というものはどういふものであるかおわかりだと思ふのですけれども、積載過重であるとか、トンボ返りとかいうような無理な運転をさせて、そうして、辛うじてこのような収益を上げておる。だから、この課税が加算された場合にはどうなってくるかといへば、当然これは運賃に、あるいは料金に責任を転嫁しなければならぬ。それを運輸大臣が、運賃料金の値上げは絶対認めないのだ、こういうことを答弁されたというやうなことを聞いているのだけれども、それなら、このトラック業界はどうして生きようとするのか、この生き方について、政府に考え方があつたら、一つお聞かせを願いたい。われわれは、数字的に判断していくといふと、トラック業界は全部、倒産、破産どころか、なくなってしまう。そういうことを国の政策として認めていくのかどうか、これを明らかにしてもらいたいと思ふ。

○國務大臣（佐藤榮作君） 今、御指摘になりました数字は、確かに運輸省調査の数字でございします。ただし、それは三十一年度の自動車業種別全国平均一社当りの収入実績でございします。そうしてこれは社団法人日本自動車会議所の税制委員の小野君の出しておるものの中に明確に書いてあるものでございしますが、ただいまのものは運輸省調査の数字であり、三十二年度についてはこう書いてあります。「昭和三十一年度は揮発油税キロ当り五千三百円増徴となり負担増となつたが、営業収入も増加したので大体三十一年度程度の利潤であります」ということがはつきり書いてあります。これはその税制委員としては事実をそのまま言われておることと思ひます。この三十一年、三十二年、こういう時期と今回の三十四年という時期がどういふ関係を持つのか、こういうことも考慮のうちにに入れていただきたいと思います。私には、先ほど来申し上げておりますように、また運輸当局もこれは同様だと思ひますが、今回の値上げが直ちに運賃引き上げを生ずるものだ、こういう結論を今持つことは早いのではないかと申しまして、運賃値上げは一切まかりならぬと、こういうやうな議論もまたその実情に合わないものだ、かように考へておりますので、そういう点は実情に沿つて運輸当局において十分審査されてしかるべきことだと思ひます。

○榮谷要君 大臣はなかなか御答弁が御上手でいらつしやいますから、ついそのやうな気持ちになつてしまふので、だけれども、その点はどうも受け取れない節が多々ありますので、再び質問をいたしたいと思ふのですが、どうも税金が上がつて負担がかさむと、どうしても負担がかさんだだけでは弱いところへしわ寄せが行きます。これはどういふ影響があるか。非常に客の少ない所で、現状においてもなかなか採算がとれないやうな路線も幾つもあつてありますから、そういうやうな場所においては必ず今回の値上げが影響してくる、これはもう火を見るより明らかなと思ひます。しかしながら、会社全体として全営業路線についてどういふやうな運賃が適正なりやいなやといふことは、これまた別でございしますが、各線区についてお考えになりまして、これは必ず容易に想像のつくことと申します。また、トラック自身にいたしまして、最近是非常に長途を走つておりますが、長途においては八〇%の積載量で採算点を維持できるとか、あるいは六〇%なら維持できるとか、いろいろ採算点があると思ひます。そういう点を十分勘案して、その運賃料金が適正なりやいなやといふことを判断しなければならぬ。ただ、そのガソリン税がこれだけ上がった、だから現実にはこの長途のトラックは幾らの距離を走つては消費量は幾らだ、従つてこれは運賃においてこれだけ響く、こういう計算では、運賃料金の適正はなかなか維持できぬといふことを実は申し上げておる次第でございします。

○榮谷要君 大臣はなかなか御答弁が御上手でいらつしやいますから、ついそのやうな気持ちになつてしまふので、だけれども、その点はどうも受け取れない節が多々ありますので、再び質問をいたしたいと思ふのですが、どうも税金が上がつて負担がかさむと、どうしても負担がかさんだだけでは弱いところへしわ寄せが行きます。これはどういふ影響があるか。非常に客の少ない所で、現状においてもなかなか採算がとれないやうな路線も幾つもあつてありますから、そういうやうな場所においては必ず今回の値上げが影響してくる、これはもう火を見るより明らかなと思ひます。しかしながら、会社全体として全営業路線についてどういふやうな運賃が適正なりやいなやといふことは、これまた別でございしますが、各線区についてお考えになりまして、これは必ず容易に想像のつくことと申します。また、トラック自身にいたしまして、最近是非常に長途を走つておりますが、長途においては八〇%の積載量で採算点を維持できるとか、あるいは六〇%なら維持できるとか、いろいろ採算点があると思ひます。そういう点を十分勘案して、その運賃料金が適正なりやいなやといふことを判断しなければならぬ。ただ、そのガソリン税がこれだけ上がった、だから現実にはこの長途のトラックは幾らの距離を走つては消費量は幾らだ、従つてこれは運賃においてこれだけ響く、こういう計算では、運賃料金の適正はなかなか維持できぬといふことを実は申し上げておる次第でございします。

○國務大臣（佐藤榮作君） 運輸業、ことに中小企業であります運輸業においては、なかなか経営上の困難があることは、これは想像のつくところでござ

います。そういう意味から、いろいろの問題が起ると思います。ただいま言われるような経営者の苦心というものが、やはり経営費、所要の出費がかさむ、何とか経費を下げなければ経営が立ちゆかないというような意味で、中にはいろいろの考え方をする人もあろうかと思ひます。これは今回のガソリン引き上げとは私は直接の関係はないと思ひますが、私も経済のあり方なり国民生活の向上を願つておりますものから考えてみますと、一面において通貨を安定させ、それは低金利を進めていくこと、同時に減税をやつていく、こういうことは望ましいのでございしますが、一面において物価が安いということ、低物価、これは消費者の立場から、この低物価、低運賃ということとは必ず希望されることに違ひないと思ひます。しかしながら、そういう場合において、この低運賃なり低物価というものが働く者の犠牲において行われるということであつては、これは正しい意味の低物価、低運賃だとは言ひ得ない、こういうことを実は私は考へておるものでございます。過日も他の委員会において、小酒井さんだったかと思ひますが、低物価政策についてのお話が出ておりましたが、これはよほど、言葉だけで、低物価というだけで簡単に賛成できない、実情を十分考へてみないといふかぬということを実は申したのでございしますが、そういう意味で適正運賃というものがやはり必要なのでございます。

先ほど来、このガソリン税を引き上げた場合に、適正運賃が維持できるかどうか。適正運賃と申せば、適当な賃金も扱い適当な経費を引いて、そうして

ある程度の利潤が残るということでは、その事業は成り立たないのでございします。そういう意味で、この適正運賃というものがどうなるのかというところを、運輸省もあらゆるデータを積み上げてその基礎を出すわけでもございします。そこで、経営者に対しては、事業の経営の合理化を心から願ひますが、またその職場で働かれる方々においても、今日もちろんむだをしておられるとは申しませんが、できるだけむだのないようにして生産性を向上していく、やはり経営者に協力していく、こういう考え方、全体が繁榮していくような方法でありたいものだ、これが私の基本的な物の考え方でもございします。中小企業の面において非常に困難がある、困難があるために、働く弱いものにしわ寄せされるということがございしますが、そういう点は企業体内部の問題として、今申し上げような意味合いにおいて十分考へていただく料金の問題について、基本的になりまして、運輸当局もいたずらに、これが大衆の負担になるからというだけで、いわゆる角をためる意味において牛を殺すようなことを運輸当局がするとは思ひません。しかし、運賃料金が上がれば大衆の負担になるということも懸念されますから、運輸当局は運賃料金の適正なりやいなや、いろいろなことについては非常に慎重に、各方面のデータをもつてそうして最終的結論を出して、かように御了承いただきたいと思つてございします。

○大倉精一君 今の答弁の中で非常に重要な現実の問題があるので、この際当局の認識についてたゞしておきたい

と思ひます。適正運賃と言われますけれども、適正運賃とは何だ、これは私は非常に問題だと思つて。ところが、適正運賃というのは、数字で書いて認可料金を出して、これが適正運賃だと思つておると、これは違ふと思う。なぜかという、現在認可料金というのがあります。ありますけれども、ほとんどこれは実行されてない。実行されてないというところは、これは運輸行政の乱脈といふか、こういうものに原因をしておると思つております。ところが、その犠牲はだれが払つておるかといへば、全部労働者が払つておる。運送屋といふものは、これは大臣も若干御存じだと思つたのですけれども、非常に簡単な商売であります。いかにして安い人間を使うか、それだけのことであります。でありますから、この人間の相場はきまつておるから、安い人間を使う、だからダンピングが行われる、こういうことになつてくる。ですからして、今おそれる各産業の労働者の賃金条件を比べてみて、ハイヤー、タクシー、あるいはトラック、運送あるいは港湾運送事業、こういう事業者の労働者の賃金条件といふものは一番悪いだろうと思つて。これは私は運輸行政の乱脈から来る労働者の大きな犠牲であると思つております。

そこへ持つてきてガソリン税の値上げ。これはやはり業者も生きていかなければならぬから、その値上げの分をどこへ持つていくかといふと、経費の節約。経費の節約といへば、これは紙や鉛筆を節約してもしょうがありませんので、人件費の節約。従つて、これは言うならば、ガソリン税の

値上げといふものは、労働者の割勘でもつて払うという結果になるわけであります。そこで、今大臣は、適正なる料金だ、あるいは何だかんだとおっしゃいますけれども、適正なる料金というたら、口では言ひますけれども、現実について、適正なる料金を、運賃を一体どうやってとらえるか、こういう点について、一つ現状についての大臣の認識を伺ひたい。ですから、この問題が、ひいてはです、交通安全を害するところの、いわゆる巷の悲惨な交通事故の原因になつておる大へんな問題です。社会問題になつておる。こういう問題について、簡単に運賃料金の適正化なんと言つてゐるのは、観念的な考えではどうも納得できない。この点について、現状についての大臣の見解を伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(佐藤栄作君) どうも、大蔵大臣の説明よりも運輸省当局の方から説明してもらつた方がよいと思ひますが、私の見るところ、考え方を申しますと、その実情は、非常に競争激化の結果、運賃料金は守られておらない、あるいは自家用車の業界進出が非常に激しい、そういう状態で業界は立ちゆかない、こういうお話でございしますが、これらの点はいわゆる適正な問題でないのだから、揮発油の税率引き上げの問題とは実は別個の問題として考へなければならぬ。これが手薄だと言ひますが、今のいわゆる不当競争といふことになる。と、当然の前提だとして承認する考え方と、それを承認しないものの考え方とは、そこに自然に結論の相違が当然出てくるのでございします。これがガソ

リン税の場合におきましても、これは過去においてあつたことでもございします。が、今回のようにガソリン税を引き上げますと、今後はそういうことがなくなるだろうと思つてゐる、いわゆる石油販売業者が一部において非常に競争した、これは原油から精製の過程において、ガソリンは比較的量が多い、こういう関係もございします。過去において相当ディーラーが負担していた向きもあるやに何うのでございします。しかしながら、今回のように引き上げがまた重ねて行われますと、いつまでもディーラーが負担するわけにはいかないと、こういう事柄もあるのでもございします。もちろん、問題は、競争いたします場合においては、やはり強弱の関係がありまして、一概にこの場所での税は負担されるのだ、こういうようにきめてしまつては非常に合わないものであります。

これは、実情の議論を今なきが、実情から見ますと、これはやはりガソリン税そのものは消費者が負担していく、こういうような考え方でも私は物事を見ていております。また、それが当然だと思ひます。また、事業経営にいたしまして、一社年間収入幾らと申しますものは、これはたゞいま大倉委員が御指摘になりましたようにいわゆる不当競争の結果から割り出されたものであるとすれば、なおさら、私はその数字を基礎にして議論することは当らないと思ひます。これは、先ほど来言われております一社適正運賃を基礎にして割り出されたものだと、かように考へておりますから、これで初めて話が軌道に乗つてく

ることでございますが、現状においてやみがある、あるいは自家用車の進出がある、そういう個々の具体的な事例を出されて、そうしてお前の言っていることは違ふのだ、実情はそんな甘いものじゃない、これだけ苦しんでいるのだ、こういうお話をございませうれば、これは私ちよつと、議論の対象としては私には不向きな問題のように実は考えますので、御了承いただきたいと思ひます。

○大倉精一君 これは大蔵大臣は意外なことを聞くのですけれども、とにかく今の現実の現状が、あなたのおっしゃっているような、そういうきれいごとじゃない。つまり、認可料金がきまつて、認可料金をきちんと正當なる公益事業をやつておると思つておられ、それを前提としてガソリン税の負担ができるのだというようにも、でも、どうも考へておられるようでありましたけれども、これはちよつと問題が大きいんじゃないかと思つております。で、端的にいうならば、いわゆるもぐり業者の出現とか、あるいは運賃のダンピング、こういうものによつて、企業によつて格差はありますけれども、大部分の企業者が非常に経営困難にあえいでおる。それを労働者が引つかぶらざるを得ない、こういう状態になつておる。これをどうも考へて、あなたはこれだけの負担は十分にあるのだ、こういう前提のもとに五千五百円の値上げを決定したというような発言もありましたが、これは理論、理屈じゃなくて、具体的に現在現状にそういうような業界の状態において、果してこれだけの大幅な増税の負担があら

るだろうか。現実の問題を見る必要があると思ふ。あなた、今の答弁によりますと、それは業界が悪い、認可料金をもらへばいいじゃないか、そういう無理があつたり不当競争をやつたり、そういうことを前提として大蔵省としては考へるべきではない、こうおっしゃつておられますけれども、具体的に実現の姿はこういう姿である、こういう現実の点について大蔵大臣は、一体どういふふうに考へておられるか。こういうガソリン税の大きな問題を負担させるということになれば、現実には一体どうなるか、こういうことについて、もう一回明確な認識について御意見を伺いたい。

○国務大臣（佐藤栄作君） 業界の秩序が確立されるというところは、これはもうほとんど運輸業界ばかりではない、あらゆる業界において必要なことでございませう。そして初めて正常な物の考へ方が出てくるのでございませう。この度御指摘になります点については、運輸当局におきまして、あらゆる機会に業界に警告も発し、あるいは業者の数がこれだけの悪いのか、そういうことも考へており、そうしてまた業界自身も自主的にいろいろ調整をしておられる、かように伺つております。いわゆる神風タクシーとかあるいは神風トラックとか、こういうようなお話が出ておる今日でございませう。ことに取締り対象から見まして非常に困難な問題は、いわゆる自家用車の営業への進出だ、かように私も考へておりますが、こういう問題について運輸当局の、業界の秩序確立のための努力というものは、私も過去においても経験をしたしておりますが、今日

は一そうはなだしくなつておるの、まことに涙ぐましいものがある、かように私考へております。そこで、しからば、ただいまそういうところの業界が大部分であるという状況のもとにおいてこれがどうだ、こういうような御議論であらうかと思ひますが、私は、この秩序は秩序としてもちろん樹立され、またそれが確立されなければならぬし、また実勢力を持ちます大きな事業者として、ちゃんと運賃料金を確保しているといひます。適正運賃の収受をいたしております。そういう業界、業者ならば、一般の信用も博している、かように考えますので、そういうところを對象にしてやはり考へていくことが望ましいのではないかと。で、いわゆるやみ、これを相手にして税を考へるというところは、私はそういうことが全然ないとは申しませんが、これは私は無理な話ではないかと思ひます。ことに、税金の問題につきましても、税の把握力、これはときにずいぶん徴税がきつという非難も受けますが、これは過去の例等でごらんになります。最近納税者の協力によりまして、順次納税成績は上つておるといふような実情もございませう。私はきつといふばかりを申し上げるわけではございませう。もちろん、実情において御指摘になりますような業界からくらん者、しかもそれが大へん強力なギャンブル的なものであることもよくわかり、そして善意な業者が非常に迷惑をしておることもよく承知いたしております。これを征伐するといふか、こういうものをなくすることが、やはり運輸当局の仕事であり、また業界自身

もそういう意味では御協力を願つておる、かように私も考へております。○大倉精一君 関連の最後に、一点だけ伺ひしておきたいんですけれども、どうも大蔵大臣、御認識があるようにでないようで、どうもこの辺あいまもこととしておるように思ひます。たとえば、大きな会社でも適正料金を収受したというようなことがありましたけれども、しかしながら、最近の状況によりますというところ、政府みずから認可料金を下回つた入札等の方法によつて、法律違反をやつておるといふ例もあります。こういうことが反映してくるといふと、なかなか大臣の言うように、きれいごとにはいかないと申ひます。従つて、ガソリン税の値上げ分の負担力云々につきましては、業界の秩序が正常に運営されておるといふ、こういう前提のもとに立つておるようでありませうから、これは一つ、きょうは運輸大臣においでになりませうけれども、運輸省としても大きな責任があると思ふ。と同時に、大蔵省としても運輸省と協力をして、そうしてこの輸送秩序の確立については、格段の努力を払う責任があると思ふ。そういう点について、この際一つ、大臣から明言を願ひたいと思ひます。

○国務大臣（佐藤栄作君） 輸送秩序の確立、これは大倉委員御指摘になりますように、運輸当局といたしましては、これは長い間の問題だと思ひます。ことに、いろいろ業界も協会その他が各種できておりますし、協会、組合等の関係におきまして、調整を要するものがあるやに私も看取するのでございませう。私は、どうも大蔵大臣よりも、運輸省の方が適任かも知

らないといふか、長い間苦労し、ことに私の運輸省における大部分の勤務が、いわゆる監督行政といひますか、民間事業との関連において、実は役人生活を終つたものであります。従ひまして、いわゆる鉄道のプロパーの仕事については、これはしろうとでございませうが、いわゆる民間業界との関係における行政のあり方は、十数年それに専念をいたしておりますので、いささか私も経験があり、また私の感じも持つておるのでございませう。そういう意味において、ただいま御指摘になりました業界秩序の確立ということにつきましましては、私も及ばずながらベストを尽して参りたい、かように考へております。

○委員長（加藤正人君） ここで一應議事の整理をしたいと思ひます。関連関連で、村上君の質問が妙なことになる。村上君に最後の結びをつけていただいて、御参考に申し上げますが、次は柴谷君に戻ります。それから岩間君、相澤君、こういう順序になつております。

それから、政府の御答弁も、御丁寧にはなだけつこうですが、時間の関係上、なるべく簡潔に願ひます。

○村上義一君 政府は、道路整備による自動車の受益という問題を非常に大きく考へておられるようですが、これについて私は納得いかないものであります。もちろん、この五カ年計画を三回も繰返して行なつた際には、相当の受益があると思ふのです。現在では、建設当局の示されておりますこと、わずかに七割の整備ができておるにすぎない。そしてこれを実行しますについては、とにかくその間掘り返

すといふか、長い間苦労し、ことに私の運輸省における大部分の勤務が、いわゆる監督行政といひますか、民間事業との関連において、実は役人生活を終つたものであります。従ひまして、いわゆる鉄道のプロパーの仕事については、これはしろうとでございませうが、いわゆる民間業界との関係における行政のあり方は、十数年それに専念をいたしておりますので、いささか私も経験があり、また私の感じも持つておるのでございませう。そういう意味において、ただいま御指摘になりました業界秩序の確立ということにつきましましては、私も及ばずながらベストを尽して参りたい、かように考へております。

○委員長（加藤正人君） ここで一應議事の整理をしたいと思ひます。関連関連で、村上君の質問が妙なことになる。村上君に最後の結びをつけていただいて、御参考に申し上げますが、次は柴谷君に戻ります。それから岩間君、相澤君、こういう順序になつております。

それから、政府の御答弁も、御丁寧にはなだけつこうですが、時間の関係上、なるべく簡潔に願ひます。

○村上義一君 政府は、道路整備による自動車の受益という問題を非常に大きく考へておられるようですが、これについて私は納得いかないものであります。もちろん、この五カ年計画を三回も繰返して行なつた際には、相当の受益があると思ふのです。現在では、建設当局の示されておりますこと、わずかに七割の整備ができておるにすぎない。そしてこれを実行しますについては、とにかくその間掘り返

すといふか、長い間苦労し、ことに私の運輸省における大部分の勤務が、いわゆる監督行政といひますか、民間事業との関連において、実は役人生活を終つたものであります。従ひまして、いわゆる鉄道のプロパーの仕事については、これはしろうとでございませうが、いわゆる民間業界との関係における行政のあり方は、十数年それに専念をいたしておりますので、いささか私も経験があり、また私の感じも持つておるのでございませう。そういう意味において、ただいま御指摘になりました業界秩序の確立ということにつきましましては、私も及ばずながらベストを尽して参りたい、かように考へております。

○委員長（加藤正人君） ここで一應議事の整理をしたいと思ひます。関連関連で、村上君の質問が妙なことになる。村上君に最後の結びをつけていただいて、御参考に申し上げますが、次は柴谷君に戻ります。それから岩間君、相澤君、こういう順序になつております。

それから、政府の御答弁も、御丁寧にはなだけつこうですが、時間の関係上、なるべく簡潔に願ひます。

○村上義一君 政府は、道路整備による自動車の受益という問題を非常に大きく考へておられるようですが、これについて私は納得いかないものであります。もちろん、この五カ年計画を三回も繰返して行なつた際には、相当の受益があると思ふのです。現在では、建設当局の示されておりますこと、わずかに七割の整備ができておるにすぎない。そしてこれを実行しますについては、とにかくその間掘り返

ような程度でガソリン税を負担していただいております。そこで、その不足分は一般財源からこれを補っておるといのが現状でございます。

そこで、村上委員から御指摘になりますように、しからば、一般財源で足りないなら、特別会計だから公債でやったらどうか、そうすりゃあ計画が着実にやれるじゃないか、こういう御議論が、先ほどもお話の中に少し出ておるかと思いますが、そこで公債による可否という問題、これはやはり公債論としても、いわゆる通貨価値安定という点から見ても、今日の状況においてそれが望ましいかどうか、こういうことを実は判断して参りますと、私は公債論にはまだ踏み切る考え方をもち得ない、こういう状況でございます。そこで、今回もガソリンの税の引き上げを計画し、それによって道路の整備をするという考え方でまいりたいやっていますのでございませう。

そこで、一番困りますことは、とにかく、なるほど税金は先に納めるが、いわゆる言っているような受益者の利益というものが出てこないじゃないか、こう点でございます。いろいろ計算すれば、今日までの道路整備された結果は、一キロ当り改良によって受ける利益は二割程度だと、あるいは舗装によって受ける利益は三割程度だと、こういうことを実は申し上げております。申し上げておりますが、この金額そのものにとらわれるわけはございません。しかし、やはり受益というものは、これは一応正確なデータに基いて割り出したものではございます。しかしながら、現実の問題として、あるいは道路の改修、あるいは舗装工事、その期間

が非常に長い。その間の何といひますか、むしろ負担増になっておるといような見方すらある現状において、これがどうも幾らの利益があるからこれで納得しろと申しまして、これはなかなか納得がいかなぬだろうと思ひます。やはり道路の整備は、長期計画と申しますか、そういう意味でこの道路計画を進めていく以外に方法はない。そしてやはり確定財源を持つてこの計画を進めていく、こういう考え方で割り切っていくよりほかに方法がない。その場合に、業者が負担に耐え得るかどうか、これは十分考えて、私どもも適正な——適正というか、その負担過重にならないようには工夫して参りたい、かように考えて、今回の五千五百円、三割増、これが多過ぎるという御意見のように伺ひますが、私どもは、現状としては、この程度は一つごしんぼう願ひたいというのが私どもの結論でございます。

○委員長（加藤正人君） あと発言者は二人でございます。ちょっと答弁が長過ぎます。

○榮谷要君 時間がございせんから、ごく簡潔にお尋ねしておきます。実は昨日、大蔵委員会の参考人から重要な発言がありましたので、これだけ一つ大蔵大臣にお尋ねしておきたいと思うのですが、それはほかでもありませんが、衆議院におきまして軽油引取税の修正が行われた。そこで、揮発油税の問題について、業界の幹部が実は自民党の幹部の方々と話し合いをした。衆議院の段階では揮発油税の修正はできないが、参議院の段階ではおとすだけその要望にこたえたいと、かように言われたというのだが、大蔵大臣、

この内容を御存じであるか。かつまた、そのような方向に進まれる場合に、あなたほどの程度まで一つ譲歩ができるのか。お持ち合せでございますし、一つ公開願ひたいと思ひます。

○国務大臣（佐藤栄作君） 私は、どんな話が党の幹部と業界の人とであったか存じません。私自身、衆議院におきまして悪戦苦闘いたしました結果、原案を衆議院を通過さしていただいたのでございまして、ただいま参議院において御審議をいただいております。でございます。で、私どもの一番念願いたしておりますのは、とにかく道路が悪いのだ、この道路を何とかして直したいという念願でございます。その意味において、この道路計画を遂行するに支障のないようにはどうしてもいたしたい、かように考えております。

○榮谷要君 大臣のまあ所信は非常にかたいことはわかるのですが、どうも、そうなつてくると、私は信じたくないのだけれども、「ガソリン税増収の内幕」というパンフレットが出ておるのですが、大臣ごらんになりましたか。この内容を見ますと、こういふことが書いてある。これは私は信用しないのですよ。これは私の性格をよく知つておるから、信用しないのだが、あなたが大蔵大臣になられる際に、大野さんと河野さんが、あなたが大蔵大臣になるならば、従来運輸業界と手を握つておるあなたは、とにかく従来形とは違つて一つ何か打ち出せるか。つてはそのガソリン税値上げができるか、こう言われたから、やりましようというので、一札取られておるといふことが書いてある。そうなるというといふいいですか、

これは大臣、大事なことから聞いて下さいよ。衆議院では軽油引取税を修正をした。しかし、あなたの顔を立てるために、無修正でもって揮発油税だけは衆議院を通過したが、参議院ならまああやむを得ない。一つ参議院は揮発油税の修正を押しつてやろうという気持ちになつておられるかどうか。かりになつておられないとすれば、河野さんや大野さんへの面子のために、あなたが一人だけがんばつても意味がない。こゝで、業界に及ぼす影響、あるいは中小企業に及ぼす影響が大きいのですから、そのようなことを私どもは信じたくありませんが、あまりあなたが固執されまうと、そういうことがまたこのようにとられますので、ある程度御譲歩なさつて、ここにおいでになる自民党の皆さんもガソリン税反対という気持ちでおられるから、百六十何名の方が反対をしておられるようですから、一つそこで大臣としての面子にこだわることなく、やはり国会の運営に従つて、一つ修正をされる場合には大幅に修正に応じてもらうように私は要望して、質問を打ち切りたいと思ひますが、そのような御用意がございまして、ございませうか。一つお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣（佐藤栄作君） このパンフレットはただいま——今まで見ないのですから、ただいま見ただけでございませう。私が大蔵大臣に就任する条件に、さようなことはございませう。私は、大蔵大臣になりましたから、一兆円道路計画を実行に移すために、いろいろ財源も苦心し、在来経路から見まして、この種の問題がしばしば途中で計画が変更されるので、党の幹部

については十分の決意を促したことは再三にとどまらないのでございませう。そういう実情はございませうが、ここに書いてある内容とは全然違つております。

○岩間正男君 私はまあ二、三点お伺ひしたいのですが、そのうち、先ほどの議論を通じて聞いておりますと、二%から三%ある、こういうようなことですが、これについての詳しいデータですね、このデータが一体あるのかどうか、そういう点についてデータを

出してもらへるか、この点、まず最初に明らかにしていただきたい。○国務大臣（佐藤栄作君） 事務当局から説明させます。

○政府委員（原純夫君） ハイヤー・タクシーと、定期バス、貸切バス、トラックというふうに分けて、運輸省で積算いたしていただいた数字がございませうが、まずハイヤー・タクシーは、キロ当り運賃収入二十六円八銭。そのキロ当り揮発油の消費量は〇・一三三リットル。税率引き上げによるキロ当り増加経費七十三銭。さっきの二十六円八銭で割りますと、二・八%ということになります。次の定期バスの数字を、その四つの数字をずつと読んで参ります。六十一円七十八銭、〇・三二四三リットル、一円七十八銭、二・九%。貸切バスは九十三円二十六銭、〇・三二四三リットル、一円七十八銭、一・九%。トラックは七十五円、〇・二九六九リットル、一円六十三銭、二・二%というところになっております。

○岩間正男君 これはまあデータをも
らってないので、これをしさいに検討
するわけにはいかないのですが、その
データはもらえますか。

○政府委員(原純夫君) 差し上げま
す。

○岩間正男君 これはまあ手に届いて
いなかったのですが、この問題は、も
う少しわれわれもデータに基いてもっ
と明らかにしてみたいと思うわけで
す。

第二の問題は、運賃値上げですね。
ガソリン税の値上げに伴うところの運
賃値上げの問題、この問題について、
先ほどの蔵相の答弁によりますとい
うと、これは今後検討してこのことを決
定したい、こういうような話なんです
ね。これは非常に重大な問題じゃ
ないかと思うのです。こういうこと
は、最初に、大体このガソリン値上げ
によって影響するところがどうなの
か。ことに、これは業者に対する影響
の問題もありましょう。しかし、先ほ
どお話しのように、最終負担は、これ
は大家に来るわけです。労働者並びに
大衆に来るわけです。この点に対する
影響を十分に考えて、そうして、今の
現在の案からいけば、当然これはほか
の物価との関連なんかもさらに出て参
りまして、どうもこれは運賃の値上げ
というものは必至になってくるだろう
と思う。この問題を明らかにしない
で、このようにはっきりした調査の上
に立たないで、単にうこれだけ必要
なんだと、道路のこれは建設のために
必要だということで先取りしてしまう
というような態度、この行政のやり方
ですね、これは非常にやはり非科学的
だと、こういうふうに考えるのです

が、もう少しはっきりした態度をここ
で明確にすることが私は必要だ。これ
との関連で、この問題を私たちはやっ
ぱり討論しなけりやならぬのです。

○国務大臣(佐藤栄作君) 非常にはっ
きり申し上げたつもりでございませ
う。と申しますのは、この程度な
らば私はすぐ運賃を上げる必要はない
と一応考えております。しかしなが
ら、業界において運賃を上げる必要が
ありとすれば、これは運賃引き上げの
申請が参ります。申請書が参りました
場合に、各種のデータをあわせて検討
されるということが実際の扱い方でこ
ざいます。これは私も、この点だ
けから運賃を上げる必要なしという
絶対運賃はさらない、かようなこ
とを申すことはこれは言い過ぎだと、
かように思っております。業界が実情
に即して運賃申請をしていく、その場
合に十分検討していくということでご
ざいます。

○岩間正男君 私は、そういう事務
的、技術的なことを聞いているのじゃ
ございせん。それは申請が来てそれ
に対して許可するということは、これ
は事務的なことです。しかし、政治的
な判断。とにかく一方では政府は減税
をやっておる。公約の七百億はこれは
十分にできなかったわけだが、とにかく
四分の三程度はこれはやった。しか
し、その大半はガソリンで吹っ飛んで
しまふ。非常にだから今後大衆の生活
には、深い影響を持つものなんです。この
問題について明確な今後のこれへの与
える影響というものを政治的に判断す
る、政治的な方針をはっきり確立す
る、その上に立ってこの問題を決定し
ないで、何かもうつかみ取り式に、腰

だめ式に、最初からもうこれだけは必
要なんだというので、これに与える影
響については第二義にしてにおいて、こ
の問題を徹底的に検討することなしに
とてしまふ、こういうやり方は、私
は現在の大蔵省当局のやり方というも
のは、これだけじゃありませんけれど
も、このやり方というものは実情に合
わないのじゃないか。従って、その点
が明確になっていないために、今後た
とえば料金値上げというものは、これ
は起ってくる。必至的に起るだろうと
いうような条件のものであります。こ
れはもとと詳論すれば、いろいろあげ
ることが出来るのだが、そういう状態
になっておる。そうすると、それに対
する一体影響から起る諸問題につい
て、こういう問題についてのこれは責
任をどうするのか、この点がはっきり
しないという、私はこのガソリン税
の値上げの問題を決定するわけにはい
かぬと思う、こう思うのです。

○国務大臣(佐藤栄作君) 先ほど政治
的判断は申し上げた通りでございま
す。私は、この程度ならば直ちに運賃
を値上げするという結果にはならない
というの、政治的判断でございま
す。しかしながら、実情に即した措置
をとることは当然でございます。だか
ら、運賃がやっていると、これはまちま
ちでございまして、そのまた走ってお
る路線等によりまして、それぞれ違っ
ておるのでございまして、そういう意味
で具体的にこれは考へべきだ、かよう
に申しておるのであります。

あるのですが、しかし、現在のタク
シー界の実情、それからトラックの実
情、こういうものについては、これは
今まで、先ほど他の委員からも話が
あったと思います。これは経営が、非
常に過当競争で、ひどいところに追
込まれておる。われわれはこの前、タ
クシー問題を、昨年参議院のこれは運
輸委員会を取り上げたのです。政府に
対しましてこのとき十六カ条の勧告を
したわけです。その後の様子を見ます
という、この勧告が完全に実施され
ているかという、そういう格好には
いつていないのです。最終的にその機
転がどこに行っているかという、こ
れは労働者に行っていると思うので
す。つまり、神風タクシーの問題を解
決するために走行キロを制限する、運
輸大臣のこれは通牒でもってこれを制
限したのである。しかし、業者は自分の
こういう損失を負担しようとは考へて
いない。最終的にはどうしても、弱い
ところへこれは負担されてくる。従っ
て、労働者が結局もとの賃金を割る。
こういう形でこれはひどいところに追
い込まれておるわけです。これと同じ
ような状態、しかも、なかなか安定
していないところに、運賃値上げ――
一キロ五千五百円のこれは税金値上げ
というものが起れば、当然これが経営
に響いてくるという、これは明
白だと思ふのです。こういう点から考
えれば、当然運賃値上げ、料金値上げ
というものが必至になってくる。そう
いう態勢について十分にやはり考慮す
る。その上についてこの問題を検討し
ていくということは、絶対私は必要だ
というように考えるのですが、この点
については、単に今のこれくらい程

度では値上げの必要がない、こういう
政治判断をしたというのであります
が、これは私は正しくないと思う。現
状に合わないと思うのですが、この点
については、単にばく然とした政治的判
断では私はこの問題は解決しないと思
うのですが、実情と合せて見て、果し
て大臣はそう考へておられるのかどう
か。先ほどのばく然とした答弁では、
私は納得することができません。

○国務大臣(佐藤栄作君) どうも納得
することができぬと言われましても、
これが実情でございまして。今回のガ
ソリン税を引き上げた、だから全部につ
いて一律に幾ら上げる、こういうこと
をきめるべきではない。これはもう運
賃のあり方として、さようなきめ方は
よろしくないというのを申し上げてお
るでございまして。そこで、弱い者にし
わ寄せされるこういうことになりまし
て、この運賃が適正なりやいなやとい
う場合に、やはり経費が適正なる支出
なりやいなやということは十分運輸当
局も検討するわけです。この経費の中
で大きいものを占めるのはやはり人件
費でございまして。そういう意味にお
いては十分検討されると、私はかように
理解しております。

○岩間正男君 現在タクシー、トラッ
クに対する政府の保護政策というもの
は、私は十分でないと思う。金融の面
一つ見ても、こういうことが言える
と思うのです。しかし、道路を建設す
るのだというこの資金源としては、こ
ういう税金を引き上げて、絶えずこ
ういうような形で財源にされていくわけ
ですけれども、その結果影響する問題
について、十分にこれは運輸当局とも
話し合つてみたのか。それから運輸当

局としては、こういうような軽油税の引き上げについてどういう一体見解を持っていたのか、この点についての両省の意見をここで私は明らかにしておいてもいいと思います。

○国務大臣(佐藤栄作君) もちろん、運輸当局、あるいは建設当局、または大蔵省は大蔵省として、それぞれの立場においてそれぞれの考え方がございます。政府といたしましては、三省の意見の一致を見まして、最終的にこの案を決定いたしましたのでございます。

○政府委員(國友弘康君) 運輸省といたしましては、業界の実情等について大蔵省にも申し述べまして、いろいろと交渉をいたしました結果、閣議決定の線に落ちつきました次第でございます。

○岩間正男君 そういうときのあなたたちの主張は、これはあったと思うのだが、これは最終的な決定はそうなかったと言うが、全然そういう主張はなかったのですか。つまり、業界の実情を一番反映しておるのはあなたたちだと思ふ。そうすると、どうしても事業に対して圧迫が来るのです。これはどうやっても来る、来るを得ない、こういう現状です。そういう態勢の中で、あなたたちは一つの事業を守るといふ立場から、そうしてしかもこれは公益事業です。こういう点から考えましても、どうしてもこういう問題についてもっと対決することが必要だと思ふのですが、こういう点についてどういふ主張をしたのか、この点も明らかにできるなら、ここで明らかにしておいてもいい。

○政府委員(國友弘康君) ガソリン税及軽油引取税の増徴に關しまして、自動車業界に對しましてその収支に相當の影響がありますことは、もう否定できませんので、それにつきましては、影響度合い等についても大蔵省と折衝したのでございますが、しかし、先ほどの大蔵大臣からの御答弁もございましたように、道路整備に關しましては、これはやはり国策といたしましてこれを實現する必要があるもので、先ほど申しましたように、種々議論いたしました結果、道路整備に要する経費の大部分を、政府原案のように、揮発油税等の増徴に待たざるを得ないという結論に達したわけでございまして、私もとしましては、こういう政府としましての結論に達しましたことにつきまして、今後いろいろ使用者の負担の軽減とか、あるいはいろいろなことがございますが、それらの趣旨に關しましては、今後におきましても努力をいたしたいと思っておりますが、まあ先ほど申し上げましたように、政府原案としてはあの線で決定いたしましたという次第でございます。

○岩間正男君 どうもはつきりしないのですがね。あなたたちのこの主張点が明白でないし、従つて、今後たとえばトラック、タクシー、そのような自動車業界をどういうふうに守っていくとかいうような運輸省としての方針が、このガソリン税との対決の中で明白に貫かれていゝとは思えない。この点はあなたの立場でここで言えないものかもしれないけれども、それでは私は非常にたよりないのじゃないかと思うのです、業者の人は、並びに、最終的にはこれは労働者大衆に負担される問題なんですから……。こういう点について、これはまあもつと明白にその点を、政策面を明らかにする必要があるというふうに考えます。

これはまあこの次の問題として、そこで私は、これはバスの料金、トラックの料金、こういうものが値上げが必至だと私は考えるのでありますが、こゝに私鉄運賃が上り、またガスも電気やラジオも上る、新聞も上る、あらゆる物価が上るわけです。ここに経企庁長官おられますが、一体このガソリン税が値上げされることによって、日本の物価政策に對する影響というものは、これは少くとも大蔵当局としては、一応これに對する検討はつけられなければならぬだろうと思ふのです。そういう点から、このガソリン税値上げによつてどれだけの物価に對するはね返りが来るか、こういう点についての一体検討があるのか、そのようなデータもあるか、こういう点をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(佐藤栄作君) 地方鉄道の値上げ、あるいは新聞料金の値上げ、あるいはラジオ聴取料の値上げ、その他幾つも生活に密着しておるものが値上げされた。今回はガソリン税の引き上げ、これが物価にどういふ影響があるかというところでございまして、物価そのものは、今のうちに安定した成長をする経済の状況のもとにおいて、一、二物価が上つたからといって、直ちにそれが他に悪影響を及ぼすものとは、そう簡単には私考えておりません。ことに、諸物価等につきましては、一、二次産業あるいは二次産業、三次産業、それぞれの関係がございまして、それら全般に對するの見方が一体どうなつておるか、これをやはり判断してみないと物価の方向というものはわからないのでございます。私ども今のところでは、なるほどこれだけをとつてみれば、C/Pに對しまして〇・一〇程度の影響はあらうかというような数字は出ておりますが、いわゆる生活自身をこれで直ちに圧迫するといふような結論は、早急には出てこないようにかように考えております。

○岩間正男君 まあ今のお話は、答弁は、非常にきつた感じがする。いつでもそういうことを繰り返されるのですが、経企庁長官もそういうことを言うのです。物価を上げて、それが生活には直接響かないのだということを言います。が、とにかく私鉄を突破口として、物価は上げられて、政府の低物価政策の一環がくずれた。その結果が連鎖反応を起しておると思ふのです。現在、そういう、その中でガソリン税も大きなウエイトを占めておると、私はこう思ふのです。こういう点に對する、これは客観的な一体調査をやつておるのかどうか。単に頭の中で影響がないのだという説明、こういう説明だけでここをまかり通るというふうな形で、このような措置は、私は非常に工合が悪いのじゃないか。少くとも科学的にそういう検討をしておるのか、それについて何かデータを持ち合せておられるのか、この点伺いたい。

○国務大臣(佐藤栄作君) これだけでは、さういふ調査はいたしておりません。しかし、諸物価の物価指数というもの、これは、絶えず全般をいたしまして、私も絶えず検討いたしております。○岩間正男君 私はあと終りたいと思ひますが、この問題です、これはまあ大蔵当局からもつとこういう問題について突つ込んだ私はやはり資料を出すすべきじゃないかと思ふのです。とにかく今までのやり方を見ますと、と、とにかくこれとて腰だめの予算をきめて、これでまかなつて、いつても、その後の影響については、いつてもこれはほとんど責任の所在が明確にならないといふことが今までのやり方だと思ひます。おそろく軽油税の値上げ問題もそういう私はコースを踏むだろうといふことが、今から予測されるんです。これは自動車業界の現状を見、そうしていろいろな過当競争で悩んでいる問題、あるいはまた今神風問題で騒がれてゐる、こういう中、しかも依然として労働者の生活条件が改善されてゐない。そうして、しかも、そのしわが逆にならに深刻にならうと思ふ。民の生活にはね返つてくるこの影響を、もつともつと慎重に私は検討する上に立つて、そのような基礎的な調査があればならないのじゃないかと思ふ。どうもこの点は、さっきの道路問題で大倉委員の質問のありましたことと関連して、最初に路線の決定を見ていない。そうしてそれについての十分の調査、そういうものの上に立つて私は政策が進められていない。こういうやり方で、いつでも結果においては弱いところからどんどん吸い上げる、大衆生活のしわ寄せの形で終つてしまふ。その成果がはつきりと形となつて残らないと思ふんです。こういう点についてこのたびのガソリン税の措置ですね、これについて、私は非常に漠然だと思ふんですが、この点どう考えますか。

ういゝものをあなた方徴収しよう、
よけいというというのじゃないです
か、根本的な考え方が。あなた方は、
かすみのようにごまかそうとしている
のだけれども、今サクラの花が咲くこ
ろだといっても、かすみのようにはな
りません。国民ははっきりしている。

そこで、その次にお尋ねをしたいのは、先日衆議院でこの法律案を出すときに、いわゆる与党の中でも、もちろん私も社会党としてもこれは反対なわけだが、増徴には反対なんだ。ところが、与党の中でも、幾ら何ほ何でも佐藤大蔵大臣が五千五百円を、向うはち巻でもっていはっているけれども、

という署名運動もやられた。そのときに、衆議院では修正しようじやないか、こういったときに、七役会議なり総務会というものを開かれて、とにかく一応参議院へ回して、参議院で修正をしてくれ、こういうお話があった。これはあった。これはあなたも、しよがない、衆議院でやらなければ面子が立つからということでないすいたの

○国務大臣(佐藤榮作君) さようなこととはございません。先ほど申した通りであります。

○相澤重明君 さようなことはございませぬというけれども、じゃ、あなたは提案者であるから、とにかくもう一歩も引けない、五千五百円一銭一厘たりともまけることは相ならぬ、こうい

○国務大臣(佐藤榮作君) もちろん、

国会の審議権をとかく私申すわけではございません。私は、提案者といたしまして十分慎重に審議いたして結論を出しておりますので、どうかこのまま通していただきたいと心からお願ひする次第でございます。これを再三繰り返して申し上げます。

○相澤重明君 そうすると、あなたの今のお言葉は大へん含みがあると思うのです。私は提案者であるから慎重審議していただきたいと言う。ですから、慎重審議をいたしたところが、これは修正をしなければいけぬ、あるいはこれはやめなければならぬ、こういう形になることも大體腹には了承しておる、こう考へて——これはまあしかし答弁は要りません。そういうことで一応私もよくわかりました。

これは、まあ与党の諸君や、野党のわれわれも、もうよくわかったのであります。しかし、大臣は少くとも政策論議として、今日の事情というものはもう各委員から指摘をされた通りにおわかりを願っておりますから、そこで、これから以後は、もうあなたの提案はわかったのだ、提案はわかった。そこで、まあ委員会のいわゆる審議に、もうすべてをまかされる、こういうことでありますから、大蔵省の既定方針というものは本日をもって終り（笑声）こういうことを私が理解をしたいと思うのです。

そこで、私は大蔵大臣にお尋ねをしておきたいと思うのは、この自動車やあるいは農村で使う機械化のために、非常な収入というものが私は考えられると思うのですが、特に五カ年計画の中で、どのくらい日本の自動車がこれからふえることや、あるいは農村の機械化によって消費量が見込まれているか、いわゆる増徴が考えられるのか、こういう点について、あなたはどのようなふうにお考えで、あるいは関係各省の中で、数字を出されたのですか。もしあったら、御発表いただきたいと思ひます。

建設大臣も一緒だから、大蔵大臣と両方一つお答えをいたしておきたいのですが、今度のこの予算の中で、この間の大蔵大臣の答弁では、公団に対する出資、それから国道、公道ですね、こういうような点に一兆円予算というものを入れた、道路をよくしたい、こういうような御説明であつたわけですが、有料道路の問題のことについてはどういふふうになつておるのか。これは道路政策の問題と関連をするわけですから、公団としての有料道路の関係については、どの程度今年度はこの中でやろうとしておるのか、あるいは政府の計画の中で、予算額としてはどういふふうになつておるのか、こういう点を少し私は明らかにしてもいい。これはどうも大蔵大臣は、公団に出すものとそれから国道の関係と公道に対するいわゆる関係、こういうことをこの間答弁をされたのであります。その点どうもまだ私にははっきりしない。ちょうどいい時期でありますから、建設大臣と一つ両方、その内容を御説明いただきたいと思ひます。

○相澤重明君 今の点は建設大臣の方で資料を作つておるようでありまして、これは一つ委員に具体的な資料を私は作成して配付してもらいたいと思ひます。特に、農村関係について先日も大臣の答弁があつたのですが、私どもはこれからの農村の機械化ということを考えて、非常に重要な問題になる。そういう意味で、一つ今の資料については、こまかく一つ書いて配付していただきたい。

○相澤重明君 今の点は建設大臣の方で資料を作つておるようでありまして、これは一つ委員に具体的な資料を私は作成して配付してもらいたいと思ひます。特に、農村関係について先日も大臣の答弁があつたのですが、私どもはこれからの農村の機械化ということを考えて、非常に重要な問題になる。そういう意味で、一つ今の資料については、こまかく一つ書いて配付していただきたい。

○相澤重明君 今の点は建設大臣の方で資料を作つておるようでありまして、これは一つ委員に具体的な資料を私は作成して配付してもらいたいと思ひます。特に、農村関係について先日も大臣の答弁があつたのですが、私どもはこれからの農村の機械化ということを考えて、非常に重要な問題になる。そういう意味で、一つ今の資料については、こまかく一つ書いて配付していただきたい。

○相澤重明君 ちよつと、どうなんですか、これは大蔵大臣の説明と今の建設大臣の説明、事業量の問題と出資の問題と、両方混同しておるのじゃないですか。

○相澤重明君 五カ年計画で、有料道路の方で、事業量としては二千億でございます。その二千億のうち政府が出しますいわゆる政府出資が三百十二億、そのうち三十四年度分は政府が出すのが五十五億、こういうことでございます。

○相澤重明君 特にその有料道路の関係については、すでに初年度、三十四年度ですね、この三十四年度について計画はできておるわけですね。そういう点についての資料を私どもはやはりちよつとたいたいわけですね。今は答弁していただかなくてもけっこうですが、資料を一つ配付していただきたいと思ひます。

○相澤重明君 そういふ中で日本観光協会法という法律が私も運輸委員会を通つたわけですが、観光関係についての道路整備というのは何々くらい、あなた方はお考えになつておるのですか。

○政府委員（佐藤寛政君） 観光関係の道路と申ししても、その路線が観光目的のみというものはほとんどございませんで、この路線が同時に国の産業経済上重要な路線に該当しておりますものがたくさんございしますので、ただいま観光関係だけで何％になつておるという考え方はいたしておりません。

○政府委員（佐藤寛政君） 観光関係の道路と申ししても、その路線が観光目的のみというものはほとんどございませんで、この路線が同時に国の産業経済上重要な路線に該当しておりますものがたくさんございしますので、ただいま観光関係だけで何％になつておるという考え方はいたしておりません。

○相澤重明君 これは私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

○相澤重明君 建設大臣は私の所属の問題ですから、運輸委員会としても観光協会法を通した建前もありますから、やはり建設大臣によく聞いておかぬといふか。

ただきたい、こう考えるわけです。本来ならば、せっかくまあ道路整備という名目で発足をしているんですから、私はそういう点について、産業経済のためにどうしても重点的予算の使用方という点を私は望んでおるわけです。そういう意味で申し上げたんでありますけれども、ぜひ資料を御提出をいただきたい。

以上をもって私終ります。

○天坊裕彦君 時間もだいぶたちましたし、また私は大蔵委員会で大蔵大臣に出でたいのでまた少し質問させていただく機会があるかと思ひまして、ごく簡単に、きょうは建設大臣もおいでなんで、一つ二つだけ聞きたいと思ひます。

先ほどから大蔵大臣に伺っておりまして、道路はこれほどよくしなればならぬ。これはその通りだと思ふ。そうしてガソリン税は目的税として——目的税的であるかもしれませんが、とにかくそれを主力にしてやっていると、このお話しなんです、これは道路予算がふえるたびにガソリン税がふえる、増徴される、こういうふうな話が聞えるわけですが、そういうふうな理解してよろしいかどうか。

○国務大臣(佐藤栄作君) 必ずしも私さようになると思ひないのでございませう。やっぱり増収というか、自然消費量の伸びもございませうから、そういうことを考えて適正であることが望ましいと、かように考えます。

○天坊裕彦君 この点は、たとえば、今のお答えしか——道路建設の費用が、道路建設がふえればすぐガソリン税が増徴されるとはなかなか言えないだらうと思ひますが、多分に、先ほど

からのお話からうかがうと、そういうふうな気分がおりなことはよくわかるんですが、そう解釈せざるを得ないんです。しかし、これはなかなか、そのうなるとこれは大問題になる。これから道路を盛んにやってもいい、われわれが思うのですが、簡単に言えなくなる。これは大問題だと思ふ。この点はあとに問題が残るのです。

それから、道路の整備計画について、先ほど大倉委員からもいろいろ質問があつて、お答えを聞いておつたのですが、なかなか、私どももいろいろと番理解しにくいのは、どうも皆さん道路局の方のお考えが、道路に対して最近道路は交通機関だという言い方もあるわけなんです、交通機関というふうな観念の仕方が非常に足らぬように思ふのです。ぜひ私はその点を、そういうふうにお話しするように、道路種別に應じて、何キロ分をどうするといふような行き方は、今の段階、あるいは今までの仕事のやり方からいって、そういう言い方しかできないこともわかりますので、とにかく道路は、その上を自動車が行くなら走るようにしなければならぬ、ある目的の地までの道路をよくするといふことは、半分以上だけでも意味がないのです。どうもそういう感じがするやうな言い方になるのです。そこを一つ一つわかれにわかれに整備計画もこしらえるやうにやっていたきたい。これは私希望するわけです。

それから、もう一つ、これは希望で、ぜひ建設大臣と大蔵大臣と協議してやっていたきたいのですが、先ほどから大蔵大臣も言われたやうに、また村土委員も言われたのですが、とにかく東京の町中なんか一つもよくならない、自動車を走らせようという。なるほど道路に非常に金がかかるという事はわかるのです。しかし、幾らつぎ込んで、少しもよくならないのではないかと、いふやうな印象を受ける。それは、しかも東京都なら東京都だけで、大体毎年これは何億の名目で、このガソリン税だけじゃありません、東京都のいろいろな金で、道路に使つておられる金は、おそらく百億近いのではないかと思ふ。しかし、ちよつともよくならない。よくならなつたのでしょ

うけれども、しかし掘り返している。掘り返しているという原因が、その理由が道路を新しく舗装してよくするのだという所もありましようし、でさうした所を、下水道とか、水道とか、ガスとかいふやうなことで、やっていると、いふやうなものである。そうして、そういうものは、道路のこういう整備の費用とは別に、ガス、水道、その方持ちでやっているかもしれませんが、だから、非常に大きいものです。しかし、たくさん使つてくれれば、自動車に受益が出てくるなといふことはどこにもない。これは自動車のガソリン税といふものが、今度の改正案が通つて、大きく負担するとなつていかかわらず、今まで政府はとにかく安いといつておられるけれども、非常に高い税金を払っているのです。だから、その金でやっていくのだという面で、できるだけ効率的にその道路の工事をやっていると、いふやうな感じを、やはりみなに持たせるやうにしたい。そう

いう意味で、このほかの原因からやっていると、いふやうなもの、何とかもう少しい緒にやるとか、合理的なやり方といふものがあるのだらうと思ふ。これは私自身とにかく役人育ち、経験もありますから、なかなかむずかしい問題だといふことはわかるのです。これは一つ強力に何とか合理的にやれるという方向に、ぜひ建設大臣に一つやっていたきたい。これはぜひお願いしたいと思ひます。この点、私

そう要望するのですが、その点に対して、私どもの要望にこたえていただけたかどうか、努力をしていただけたかどうかを、一つお答え願ひたい。

○国務大臣(遠藤三郎君) 道路の実際の交通に非常に各地で支障を来たしてありますことに對しては、私も非常に国民の皆さんに對して申しわけないと思ひます。御承知のやうに、ただいまほとんど全国的に道路の建設を進めております。実は、きょうも私出てくるときに、いろいろな掘り返しなんかやっておるわけでありませう。これは前から特に注意をしてやっておるものでありますけれども、いろいろの事情がありまして、ただいまなかなかうまく参りませう。しかし、これは関係各省とよく連絡をとりまして、あるいはガスの場合、あるいは水道の場合、あるいは下水道の場合、あるいは単に路面の補修をする場合等、いろいろ事情が變つておりますけれども、それらを協力をしてしまして、交通に不便を来さな

いように、最善の注意を払つていただくことを努めておる次第でございませう。しかし、なかなか思ふやうに参りませう。しかし、今度は交通の非常にひんば

んなどころに對しては、なるべく夜間に仕事をすると、いふやうなことで、交通に障害を起さないやうにすると、あるいは関係のそれぞれの部局でもつて連絡をして、すぐ掘り返すやうなことをしないやうにすると、いふやうなことを、いろいろ今打ち合せておるわけでございます。道路交通上に障害を与えております。これは、なほだ恐縮に思ひます。しかし、一そう注意をいたしまして、国民の皆さんに御迷惑をかけないやうに努力して参りたいと思ひます。

○大倉精一君 関連してお伺ひし、また要望するんですが、きょう、東京都内の道路工事については、今のようなお話し点もありませうけれども、もう一つ、やはり予算が使い切れないといふか、あるいは故意に余すといふか、年度末になるという、一べんに工事を始めるといふやうな、大体年度末近くになりますと、東京都どこへ行つても掘り返してある。こういうことでは、非常にこれは工合が悪いんじゃないか。要するに、これは養護道路になつてみたりいろいろ不明朗なものもありますので、予算は平均して使つて、工事をずっと年間平均して計画してもらつて、こういうやうな指導をしてもらなければならぬ。年度末に工事を集中されたら大へなことになりませう。これは一つあわせて、要望でありませうが、御所見だけを伺つておきたい。

○国務大臣(遠藤三郎君) 実は、昨年の秋ごろから、ほとんど全能力を發揮して道路の工事を進めておるわけでありませう。今年の大体の操り越しは、昨年に比べてはるかに少いんで、大体三分

の、大体十五億程度の繰り越しでとどまるような状況になって参りました。道路関係では、特に年度末に集中してやるというようなことはないと思いますけれども、それは御指摘のような点も十分注意しなければならぬ点でありますので、一そう今後戒めて参りたいと思います。そして年間を通じて平均して道路工事が進むように、今度は年度の当初から計画的にやらせるようにしたいと思います。

○天坊裕彦君 同じことを言ってくいですが、今建設大臣は、自分のところの工事はそういうふうな努力してやるとおっしゃったので、私はけっこうだと思ふんですが、お宅でやりになる工事だけじゃなくて、今申し上げたような水道とか、ガスとか、そういう問題もぜひ何とか、お宅でやるときに一緒にしてやるとかいうような連係をとってやることを、これはなかなか各省いろいろな系統の問題があつて困難だと思ふんですが、これはぜひ手をつけていただかなければならぬ。これはガソリン税を、現在の額を出すだけでも――それ以前の問題だと私は思うので、ぜひお願いしたいし、重ねて要望します。

○国務大臣(遠藤三郎君) それは確かに御指摘の通りだと思ひます。先般来関係各省の次官会議を数回開きまして、そうしてそれぞれの関係省でもって最善を尽してみよう、こういうことで、具体的なその問題の解決策を今進めておる次第でございます。一そう努力して参りたいと考えます。

○委員長(加藤正人君) 大蔵・運輸・建設連合審査会は、この辺で終了したいと思ひますが、御異議ございませんか。

せんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(加藤正人君) 御異議ないと認めます。よつて連合審査会は、これにて終了することに決定いたします。

これで散会いたします。

午後一時三十九分散会