

第三十八回国会 大蔵委員會議録 第十七号

昭和三十六年三月十七日(金曜日)

午前十一時三分開議

出席委員

委員長 足立 篤郎君

理事 嶋田 宗一君 理事 黒金 泰美君

理事 細田 義安君 理事 毛利 松平君

理事 山中 貞則君 理事 辻原 弘市君

理事 平岡 忠次郎君

伊藤 五郎君

岡田 修一君

川村 善八郎君

田澤 吉郎君

津雲 國利君

西村 英一君

前田 義雄君

有馬 輝武君

田原 春次君

堀 昌雄君

安井 吉典君

出席政府委員

大蔵政務次官

大蔵事務官

(主税局長)

委員外の出席者

専門 員

拔井 光三君

三月十七日

委員 高田富興君、藤井勝志君、有馬

輝武君、田原春次君及び春日一幸君

辭任につき、その補欠として前田義

雄君、浦野幸男君、橋崎弥之助君、

稻村隆一君及び井堀繁雄君が議長の

指名で委員に選任された。

同日

委員 浦野幸男君、前田義雄君、稻村

隆一君

第一類第五号

大蔵委員會議録第十七号

昭和三十六年三月十七日

隆一君、橋崎弥之助君及び井堀繁雄君辭任につき、その補欠として藤井勝志君、高田富興君、田原春次君、有馬輝武君及び春日一幸君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

法人税法の一部を改正する法律案

(内閣提出第一号)

所得税法の一部を改正する法律案

(内閣提出第一号)

租税特別措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二四号)

揮発油税法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二五号)

地方道路税法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二六号)

御質疑はありますか。——御質疑はないようですから、三法律案に対する質疑はこれにて終了いたします。

〇足立委員長 続いて三法律案を一括して討論に入ります。

通告があります。これを許します。

〇辻原委員 ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

ただいま上程せられました

た所得税法の一部を改正する法律案、法人税法の一部を改正する法律案並びに租税特別措置法の一部を改正する法律案に對しまして、私は、日本社会党を代表いたしまして、これら三案に對して反対の意思を表明せんとするものであります。

以下、その理由の概略について申し上げます。

その第一、わが国の税制を考へてみますと、特に税制の根本的考へ方として重点を置かなければならない負担の程度の問題、また公平の問題、これらの諸点を戦前に比較をしてみても、これらの負担においては依然としてその程度は重いのであり、また、諸外国のそれに比し、また、なにかわが国の税負担というものは過重の域を脱しておりません。にもかかわらず、税制調査会の答申案におきましても、またそれを受けて立案をせられた政府の今回の改正案の内容にいたしましても、これらの負担の問題、また公平の問題を貫くという根本的問題の解決には、いまだ日暮れて道遠しの感が深いのであります。従ひまして、私も、今回のこの改正案について、根本的問題に觸れておらないという点につきましても、不満の意思を表明せざるを得ないのでございませう。

さらに、三十六年度予算案の中における政府の税制に対する内容を逐一検討して参りますと、確かに配偶者控除の新設や、あるいはまた白色申告にも専従者控除を認めるなど、今まで私と

も社会党が主張いたしておりました若干の項目が取り入れられて、巧みに擬装をいたしておりますが、その本質は、依然として、大資本、高額所得者の利益に奉仕し、大衆課税の現実を無視しようとしておるものであります。具体的には、次の点において国民の期待をはなはだしく裏切るものであり、この際指摘をいたしておきたいと思ひます。

その第一は、昭和三十六年度租税の自然増収は三千九百三十億圓計上せられながら、防衛費その他の予算の食い荒らし、かつまたガソリン税一五%の引き上げにより、実質減税額は六百二十一億に削減されてしまつておるのであります。しかも、昭和三十五年度に實質四千七百億圓以上の自然増収がありながら、一切の減税が見送られてきたことを考へ合わせますならば、この昭和三十六年度の減税規模は、国民の期待から全くほど遠いものであることを指摘いたすものであります。

第二番目に、減税内容も、低所得農家、勤労者、中小企業者に対する減税はきわめて不徹底に終わつてゐるという点であります。特に所得税減税のうちに外に置かれてゐる低所得階層に対する税制上の救済策は、政府税制改正案において皆無であるばかりか、著しく増額され、税外負担等、池田内閣の物価政策のもとで、低所得階層は最も大きな被害者となるであらうということが、予測するにたかたかないのであります。法人税関係におきましては、果進

税率の適用による低税率を希求する中小企業者の期待を無視し、株式配当に對する法人税率の引き下げ、主として大企業の資本蓄積に偏重した機械設備耐用年数短縮等の措置を講じているだけであります。本質的に中小企業、大企業の格差を縮めるといったような配慮に基づく税法上の改正には何ら触れられておらないのであります。

第三に、大資本本位に設けられた偏向減税、三十六年度予算ベースで千六百五十四億圓に上る租税特別措置は、その整理合理化が強く要請せられてゐるにもかかわらず、大資本の意向に率仕するため依然としてこれを存置して、先般の当委員会における中山公長の参考人としてのお客えにもありましたように、わずかに百十八億圓の整理を行なつて表面を糊塗してゐるにすぎないのであります。逆に、大衆性も強く、むしろ存置すべきであるといえる米穀所得課税の特例、社会保障診療報酬の特例の廃止を検討しておるのであります。これは租税特別措置改廃の世論をまっとうからまじめに取り上げる態度では決してない、私も、論断せざるを得ないのであります。

このように、生活配慮よりも政治配慮に墮する自民党の税制改正に對し、わが党は、生計費には課税をしてはいけな、租税特別措置で大資本を不当に肥やしてはいけな、酒、たばこ、砂糖等の重税で大衆を取奪することはやめなければならぬ、の基本方針のもとに、あくまでも税負担公平の原則

に立って、労働者、中小零細企業者、農林漁業者を含む勤労大衆の租税負担を軽減するため、左の要綱に従い、税制改正を主張するものであります。特に所得税免税点引き上げの恩恵に浴さない広範な免税点以下の低所得階層の減税対策を重視し、大衆生活に結びついた大衆酒、砂糖、たばこなど、あるいは入場税等々の一連の間接税の軽減を、対政府重点の争点として、これを推進することをここに宣言をいたしまして、私の反対討論を終る次第であります。(拍手)

○足立委員長 井堀繁雄君。

○井堀委員 私は、民主社会党を代表いたしました。ただいま提案になっております所得税法一部改正、租税特別措置法一部改正、法人税法一部改正の三案のうち、所得税法の一部改正、租税特別措置法一部改正に對しましては、わが党は反対の意思表示をいたしたいと思つてあります。

簡単に申し上げますが、政府案の所得税法の一部改正につきましては、政府の本年度予算編成の中にあります自然増収を故意に過小評価したものとと思われるのであります。こういう財源から判断をいたしますならば、今日所得税の十五才以上の扶養親属に対する控除を六万円程度に引き上げ、かつ義務教育を受けている扶養親属に対する義務教育控除一人につき一万円を新設し、また所得税の免税点は五大家族で年収四十二万円程度に引き上げることが可能であることを、われわれは以上の資料から十分判断することができるとであります。かような意味におきまして、本案の改正はわれわれの同意し得るところであります。

第二は、租税特別措置法の一部改正に對する反対理由であります。政府案は、この租税特別措置法改正法案によつて、大企業向けの極端なる減免に對するかなり偏した措置をとつておるものと判断されます。たとえば貸し倒れ準備金や価格変動準備金あるいは交際費課税などについて、もっと積極的な措置がとらるべきものであると思つてあります。こういう点に對して、はなはだしく大企業に偏重したものであります。かかる改正はこの際われわれは同意し得ないのであります。

以上、簡単に申し上げますが、二案に對しての反対理由を申し上げました。最後に、法人税法の一部改正案であります。不満な点はありませんが、今日政府の提案しております改正の範囲内におきましては、一応了承を与えることができると思ひまして、本案に賛成をいたすものであります。

○足立委員長 これにて討論は終局いたしました。続いて採決に入ります。まず、所得税法の一部を改正する法律案及び租税特別措置法の一部を改正する法律案内閣提出第二四号の両案を一括して採決いたします。

同案を原案の通り可決するに賛成の諸君の御起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○足立委員長 起立多数。よつて、両案はいずれも原案の通り可決いたしました。次に、法人税法の一部を改正する法律案について採決いたします。本案を原案の通り可決するに賛成の諸君の御起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○足立委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決いたしました。なお、三案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○足立委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○足立委員長 次に、揮発油税法の一部を改正する法律案及び地方道路税法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

質疑の通告があります。これを許します。武藤山治君

○武藤委員 揮発油税の税率引き上げについて質問いたしたいと存じます。が、今回提案されております揮発油税の中で、非常に各方面に影響があり得る改正が行なわれておりますので、後きよう質問のしきれない場合には、後刻また追加質問をいたしたいと存じます。

まず最初にお尋ねいたしますが、三十二年度、さらに三十四年度と引き上げを行なつて、さらに今回再び一五%という非常に大きな引き上げをする最大の理由、それをお尋ねしておきたいと思ひます。

○村山政府委員 お話のように、三十二年におきましてキロ当たり五千三百円、三十四年におきましてはキロ当たり四千四百円の増税を行なつたわけでありまして、今回新たに道路五カ年計画が計画いたされまして、その所要経費も、当初大蔵省の方では五カ年間で一兆八千億程度と考えておりまして、

この程度ならばあるいは増税しなくても済むかもしれないと考えておつたわけでありまして、その後、諸般の事情でどうしても二兆一千億の計画を必要とするということになりましたので、その財源をいたしまして揮発油及び軽油引取税に求めたわけでございます。

すなわち、揮発油税につきましてはキロ当たり三千四百円、地方道路税を含ませまして三千四百円、それから軽油につきましては二千四百円、それぞれ一五%、二〇%の税率引き上げをせざるを得なかつたわけでございます。ただ、これによつて見ましても、小売価格の中に占めるそれらの税金負担率というものの各国との比較をとつてみますと、揮発油で申し上げますと、改正前

で日本は五三・三%、それが改正後で五六・七%でございます。英国におきましては五八・八%、西独が五九%、フランスは七四%、この程度になつてゐる。それで、アメリカは、これは生産国でございますので、もちろん低うございまして三二%程度、こういう国際的な商品でございますので、税を抜きました価格はこの国でも似ております。従ひまして、それらの点を考へ、あるいはその運賃の中に占める比率というようなものも勘案いたしまして、二兆一千億の新道路計画を推進するために、この程度の増税はやむを得ないのではないかとすることに

なつた次第でございます。

○武藤委員 ただいまの答弁では、諸般の事情によつて一兆八千億円の当初の五カ年計画を二兆一千億円にした。その諸般の事情というのが非常に私は問題だと思つてゐる。当初、大蔵省は、一兆八千億程度でなければそれ

だけの仕事量を消化することも困難だ、あるいはそういう無理な二兆一千億円という膨大な計画を立てても、なかなかそれだけを完遂する作業能力というようなものも限度がある、そういうような立場から、非常に渡つておつたというところが、新聞にも報道されたわけですが、ところが、自民党は、それだけは選挙公約だからというので、無理やりに二兆一千億円という膨大な新道路計画を作つた、それを大蔵省に無理やりにのませたというところ、私はこの計画の非常な無理があると思つてゐる。そういう一つの政治的な政策的な考え方から道路計画を作つて、その財源を特定の揮発油税に負担せよというやり方は、非常に間違つておると私は思ふのです。その諸般の事情という局長の今の言葉の本身は、自民党からのそういう強い圧力でやむを得ず二兆一千億円に変更したという、そのいきさつを諸般の事情という言葉で言つておるのか。それとも、第二の方の、国際的な価格と比較して小売価格の中に占める負担割合が比較的低いから、揮発油税を上げてもいいのだ、こういうような引き上げが絶対的に無理がないのだという考え方に立つて引き上げをしてきてゐるのか。それとも、諸般の事情で圧力に屈服して、どこから財源を出さなければ仕方がないという形で、揮発油税の引き上げということにきてゐるのか。その辺のいきさつが非常に問題だと思つてゐるが、もう少し具体的に御説明願ひたいと思つてゐる。

○村山政府委員 どうもその算出の方を私からお答へするのが適當かどうかわかりませんが、われわれの聞いてい

る範囲でございまして、十カ年四兆九千億の道路計画、これを前半と後半で分けて均分するという考えもあるであらうけれども、こういう事業の性質からいいますと、特に所得増進計画に即応して、前期に比較的比重をかけるという考え方に立って、二兆一千億という数字になったと聞いておるわけであります。ただ、税制の方から申しますと、その負担が無理であるかどうか、あるいは経済界に非常に大きな影響を及ぼすかどうかという点は、これは税制として当然考えなければならぬ点でございまして、先ほど申しましたことは、そういった意味からいいますと、やはり増徴の余地はあるということだけはわれわれは言っておるわけでありませう。政府の税制調査会におきまして、その点につきましましては、揮発油税を増税すべきかどうかということは、これは新道路計画の決定を待ってきめるべきことであるが、かりにその必要があるという結論が出れば、相当程度の負担力があると認められる、こういう答申になっておるわけでありませう。

質的な国民所得なり国の経済力というものの比較の上に立って、税率はきめなければならぬと思う。そういう点の考慮からいって、今回の引上率は十分という点の考慮が払われていないと思うのですが、そういう点はいかがですか。

○村山政府委員 もちろん、この引き上げにつきましましては、単純に小売価格の中に占める比率とか、そういったものだけでなくて、国民所得との比較も考えてみなくては、今度改正後で日本は国民所得に対する揮発油税の税負担は一・三%くらいでございまして、アメリカは、先ほど申しましたように、税率として比較的低いございまして同じく一・三%、英国におきましては一・九%、西独は一%であります。それからフランスが二・八%、イタリアが二・五%となっております。全般的に国際的な水準から見ても、まずまづこの程度のことはしんぼうすべきではなからうか、かように考えております。

○武蔵委員 それから、この引き上げが、諸物価の引き上げ、あるいは生活の負担率というものを非常に高めていく、そういう心配もあるわけなので、ちょっと尋ねておきたいのですが、現在揮発油を使用している消費者の階層といえますか、業種別といえますか、たとえば農林漁業の中の農林関係がどのくらい、漁業関係がどのくらい、あるいは比較的小さい商業がどのくらい、そういう各業種の消費量、さらにその金額、そういう点の検討もおそらくされておると思っておりますので、一つ承っておきたいと思っております。

○村山政府委員 今度三十六年度に見込みました全体の揮発油の消費量は六百三十九万キロリットル、こういうふうに見込んでおります。そのうち大部分が自動車用でございまして、それ以外に使われているものは、これは推定でございまして、大体十八万キロリットルくらいと考えております。そのうち農業用が七万キロリットル、その他漁船用であるとか、クリーニン、溶剤、清浄、ライター、えりふき用、モーター・ボート、建設機械用というふうなものを合わせて十一万キロリットルくらいになる、かように考えているわけでございます。

○武蔵委員 ただいまの内訳の金額がどのくらい、そのうちに占める税額がどのくらいあるかをお示し願いたいと思っております。

○村山政府委員 金額の点はあとで計算して申し上げますが、税額で申しますと、全体の税額が、地方道路税を含めまして、今年見積もっておりますのは、揮発油税で千三百八十一億、地方道路税で二百五十億でございまして、合計いたしまして千六百三十億程度となっております。そのうち、たゞいまお話しいたしました自動車用以外に使われるものの税額が、四十六億程度くらいであると思っております。大体五割六分くらいでございまして、これをそれぞれ〇・五六割り返したものが、その税込みの金額になるわけでありませう。

○武蔵委員 そうしますと、これは局長にお尋ねするのはちょっと無理かと思っておりますが、今政府は、減税なり国民負担を軽減する、国民所得を倍増するのだという大きな看板を掲

○村山政府委員 今度三十六年度に見込みました全体の揮発油の消費量は六百三十九万キロリットル、こういうふうに見込んでおります。そのうち大部分が自動車用でございまして、それ以外に使われているものは、これは推定でございまして、大体十八万キロリットルくらいと考えております。そのうち農業用が七万キロリットル、その他漁船用であるとか、クリーニン、溶剤、清浄、ライター、えりふき用、モーター・ボート、建設機械用というふうなものを合わせて十一万キロリットルくらいになる、かように考えているわけでございます。

○武蔵委員 そうしますと、これは局長にお尋ねするのはちょっと無理かと思っておりますが、今政府は、減税なり国民負担を軽減する、国民所得を倍増するのだという大きな看板を掲

げておいて、物価はできるだけ上げがらぬように施策を講ずる、そう言いながら、国鉄運賃も上がる、郵便料金も、さらにガソリン税も上がる、医療費も上がる、国民年金の掛金も上がる、私大の授業料も上がるというふうな形で、こういう一連の国民所得増進論とは逆に物価が上がるという傾向にあるのに、拍車を加えるようにガソリン税の引き上げをしたというところに、私はもの考え方がかささのうな気がするわけですね。そういう点、主税局あたりでは、ガソリン税を上げるということとは、物価の値上げにはね返るから、好ましくないというふうな考え方は全く持たなかったのか。たとえば農業用に七万キロ程度のガソリンを使っている。その税額だけでも十五億円になる。十五億円だけは農民の負担になるわけですね。しかも、今度は、ガソリンを使用するのは、決して自動車会社とかあるいは観光会社だけじゃなくて、いなかの農家でもあるいはサラリーマンでも、ガソリンを使用するバイクに乗っておるわけですね。そういう非常に広範な大衆に使用されるようになっておるガソリンというものの使用度を考えた場合に、私は、この物価値上げとの関連の上でガソリン税引き上げを考えた場合に、この引き上げはどう考えても物価値上げにはね返ってくる、こう考えるけれども、その点はどう考えておりますか。

○村山政府委員 これは、一般物価の問題とそれから自動車の方に使われておるガソリンにつきましましては、この増税によって運賃引き上げがあるかどうか、それから、その運賃引き上げがあった場合に、どれくらい物価に影響

を及ぼすか、こういう問題だろうと思っております。それから、農業用につきましましては、この引き上げによってどれくらいの負担の増になるかという問題であらうと思っております。

前段の運賃の引き上げになるかどうか、あるいはそれによっていろいろな物価が上がるかという問題でございまして、これは三十二年と三十四年に実は大幅な増税をやっておるわけでございます。そのときの経験を見ますと、三十二年にキロリッター当たり五千三百円の増税をやっておるわけでございます。そのときに小売価格の引き上げになったのは四千八百円でございます。五百円はメーカー負担になっておる。しかし、そのとき運賃の引き上げは実際には行なわれず、一年たちましてトラックの分だけが若干上がりまして、バス、タクシーの分は全然運賃の引き上げが行なわれなかった。ですから、理論的に見ますと、運輸業者がそれを非常に負担したという形になるわけでございます。ところが、収益率は落ちるはずなんです。ところが、実際見てみると、その後原油の価格が非常に下がってきた。キロリッター当たり二千円くらい下がっております。輸送量が非常に増加しております。それから道路の整備に伴うコストのダウンによりまして、実際上は全部経費成長によって吸収されております。従いましてかえって運輸業者の収益率は上がった、こういう実例がございまして、それから、三十四年は四千四百円の増税を行なったわけでありまして、このときは小売価格に一〇%増したわけですね。メーカーは負担しなかった。しかし、運賃はどうなったかと申しますと、この四千

を及ぼすか、こういう問題だろうと思っております。それから、農業用につきましましては、この引き上げによってどれくらいの負担の増になるかという問題であらうと思っております。

前段の運賃の引き上げになるかどうか、あるいはそれによっていろいろな物価が上がるかという問題でございまして、これは三十二年と三十四年に実は大幅な増税をやっておるわけでございます。そのときの経験を見ますと、三十二年にキロリッター当たり五千三百円の増税をやっておるわけでございます。そのときに小売価格の引き上げになったのは四千八百円でございます。五百円はメーカー負担になっておる。しかし、そのとき運賃の引き上げは実際には行なわれず、一年たちましてトラックの分だけが若干上がりまして、バス、タクシーの分は全然運賃の引き上げが行なわれなかった。ですから、理論的に見ますと、運輸業者がそれを非常に負担したという形になるわけでございます。ところが、収益率は落ちるはずなんです。ところが、実際見てみると、その後原油の価格が非常に下がってきた。キロリッター当たり二千円くらい下がっております。輸送量が非常に増加しております。それから道路の整備に伴うコストのダウンによりまして、実際上は全部経費成長によって吸収されております。従いましてかえって運輸業者の収益率は上がった、こういう実例がございまして、それから、三十四年は四千四百円の増税を行なったわけでありまして、このときは小売価格に一〇%増したわけですね。メーカーは負担しなかった。しかし、運賃はどうなったかと申しますと、この四千

を及ぼすか、こういう問題だろうと思っております。それから、農業用につきましましては、この引き上げによってどれくらいの負担の増になるかという問題であらうと思っております。

四百円の小売価格の引き上げによつても、運賃は全然改正しておりません。収益率はどうなつたかと申しますと、やはりよくなつておるといふ結果が出ておるわけですが、以上の経験から見、それから最近の石油事情等を考へてみますと、これはわれわれの推測の範囲を出ないのですが、運賃はそんなに上がらないのではないかと。上がらないか、あるいは上がるにしても、これは他の要素を勘案してごく一部であらうというふうな考へるわけでありませう。

それで、もしかりに一〇〇%今度税負担が上がつた分だけ運賃を上げたかどうか、どうなるか、こういう計算もやつてみたわけですが、これは運賃の中に占める今度の増税分の比率というものは、揮発油でいいますと〇・八%、軽油の場合一・六%程度でありませうが、このくらい上がる。それだけ運賃が上がるものとして計算いたしますと、これは企画の方で頼んで計算してもらつたのですが、理論的には卸売物価に對して〇・〇五%、それから消費者物価に對しては〇・〇一%、一〇〇%運賃が上がるとしてそれくらい響く。しかし、先ほど申しましたような過去の事例と最近の事情を考へまして、運賃は上がらないか、上がるにしてもごく一部であらうというところが理論計算上出て参ります。だからそれほど響かないのではないかと考へております。

次に、農業等の農業用の機械を使つております分についてどれだけ上がるかという問題でございますが、これは水稻の場合の計算でございますが、これもこの増税分によりましてコストのアップは〇・一六%くらいであらう。それで、最近におきます農業の生産性の向上等を見ますと、これも、實際問題としては、ほとんど吸収されるのではなからうか、かように考へておるわけでありませう。

〇武蔵委員 税金を引き上げても自動車の運賃にはあまり影響がないとか、農業の方にもそう響かぬと言われますけれども、私は、運賃にはね返つてこなければ害がないというふうな考へ方は、あまりにも単純だと思ふのです。何らかの形でこれが消費者の負担に転嫁されて、結局、所得倍増の方向でなく、逆の方向に行くといふことは明らかだと思ふのです。

それから、もう一つは、製造業者が収益率をそれだけ減らして今まで負担をかなりしてきた。しかし、需要が伸び、非常に経済成長がはなはだしかったから収益率はさう減つていない、こういう説明をしております。そこで、もう一つ具体的に御尋ねしておきますが、昭和三十四年に原油の関税が特別暫定措置で二%引き上げられ、それを三十五年には六%引き上げておる。四%の引き上げです。そういう場合に、わずかに四%の関税の引き上げですら、消費者に相當の価格でやはり反映しておる。小売価格に相當影響しておるわけですから、そういうような点を考へた場合に、製造業者がこの引き上げ分を負担するだらうという見方は、あまりにも甘い。というのは、各業者から陳情が殺倒しておるのです。その陳情書の中で見ても、とにかく裸価格がもうすでに二十割をこえておる。こういう重税をされておつたのでは、とてもわれわれ業者としては運賃を上げないわけにはいかないし、このままほうっておくわけにはいかぬといふ意味の請願、陳情が殺倒いたしておるわけですから、業者がそういうことを言つて騒いでおるのは、単なるおどかしであるといふような程度にあなた方は受け取つておるのか。それとも、真剣に、なるほどガソリン税の引き上げが年々引き続いて、こんなに引き上げられたのであるとともたまたまないから、これは消費者に転嫁するといふ業者の気持は本物であると受け取つておるのか。そこらあなたの判断はどのようになっておるか。一つその辺をお聞かせ願ひたいと思ひます。

〇村山政府委員 先ほど申しましたのは、過去の事例は、三十四年はもちろん金額でいへば、三十二年の場合には、五千三百円のうち四千八百円は小売価格を引き上げております。三十四年はメーカーは負担しなかつたわけですから、従つて運輸業者が負担したという形になっておるわけですから、しかし、そのときに運賃の引き上げが行なわれたかといふことを見てみますと、先ほど申しましたように、三十三年の下期におきましてトラック運賃の一部がその他の事情と合せて引き上げられた。ほかには上げられていない。従つて、運賃が上がりませんから、理論的に言いますと運輸業者が負担した形でありませうが、實際に収益率がどうなつたかといひますと、引き上げ前の収益率よりも、引き上げ後の運輸業者の収益率がよくつておるといふことでございまして、これはやはり輸送の増加あるいはコスト・ダウンあるいは原油そのものの価格が下がつてきたことによるものであらう、こういうことを申し上げたわけでありませう。

近東の石油でございますが、これはいろいろございませうが、三十二年にはFOB価格で三千九百円から四千七百円、それが、三十四年になりますと、三千四百円から四千六百円、三十五年になりますと、三千三百円から四千三百円、まづ三十二対三十四で見ますと、五百円見当のダウン、三十四対三十五で見ますと百円ないし三百円のダウン、こういうことになっておるわけでありませう。

〇武蔵委員 はね返りが非常に少ないという見解と多いという見解で、これはいつまで論じても平行線でありませうが、あとでまた質問の機会を得て詳しく質問したいと思ひます。

〇武蔵委員 それはわかつておる。そうじゃなく、限界はどの程度かといふことです。

〇村山政府委員 これは、過去の一兆円計画の場合でも二兆円計画の場合でも、そういう財源構成比を見た場合ほとんど変わりございませう。従つて、その全体の財源のうち、今度特に財源構成が上つておるのではないかと、いふ点はないものだと思ひます。ただ、一体どこまで上げられるかといふ問題は、これは上げる方の具体的な必要性と、果してその負担に耐え得るかどうか、それからまたその諸物価あるいは国民生活に及ぼす影響、こういったものを慎重に考慮しながら、そのときどきの事情を勘案しなければいけません。そういうことでは申し上げかねると思ひます。われわれの考へといつてしまつては、一応税としては、歳出上も考へねばならぬのでありますが、常識的に、やはり国際負担の線、これが小売価格の中に占める比率、あるいは国民所得

に多くのウェイトを占めるほど負担をさせるという財源の出し方、こういうことをあなたは自民党出身の政務次官としてどう考へになるか。その辺のめどもやはりあなたなりに考へがあると思ひますが、その点もお聞かせ願ひたいと思ふのです。

〇村山政府委員 ただいまお話のありました限界は一体どこだといふようなお話、これはなかなかむずかしゅうございませうが、道路整備の財源のうち、こういう特定財源、揮発油税、地方道路税あるいは軽油引取税でまかなつておる部分がどのくらいといふことは……。

〇武蔵委員 それはわかつておる。そうじゃなく、限界はどの程度かといふことです。

〇村山政府委員 これは、過去の一兆円計画の場合でも二兆円計画の場合でも、そういう財源構成比を見た場合ほとんど変わりございませう。従つて、その全体の財源のうち、今度特に財源構成が上つておるのではないかと、いふ点はないものだと思ひます。ただ、一体どこまで上げられるかといふ問題は、これは上げる方の具体的な必要性と、果してその負担に耐え得るかどうか、それからまたその諸物価あるいは国民生活に及ぼす影響、こういったものを慎重に考慮しながら、そのときどきの事情を勘案しなければいけません。そういうことでは申し上げかねると思ひます。われわれの考へといつてしまつては、一応税としては、歳出上も考へねばならぬのでありますが、常識的に、やはり国際負担の線、これが小売価格の中に占める比率、あるいは国民所得

に多くのウェイトを占めるほど負担をさせるという財源の出し方、こういうことをあなたは自民党出身の政務次官としてどう考へになるか。その辺のめどもやはりあなたなりに考へがあると思ひますが、その点もお聞かせ願ひたいと思ふのです。

りまして、それがどんな作用を持つかという諸般の事情も十分考慮しなければならぬ。石油の価格、原油の価格が上がる状況にあるか下がる状況にあるか、タンカーの価格、今の運賃の価格が上がる傾向にあるのか下がる傾向にあるのか、そういう周辺の事情も十分考慮の上、その及ぼす影響を読みとらなければならぬ、こんなことを考えておきます。

○大久保政府委員　ただいま局長から御答弁を申し上げましたが、大体私も同じような趣旨でございますが、やはりガソリン税は国際的な水準をにらんでいきますと同時に、ガソリンによって運営しております業態の事業にはね返る率というものが、事業に対して非常な支障を及ぼすとか、あるいは国民生活に対してそのね返りが非常な影響があるといったような点は、私どももいたしまして十分考慮を払っていかなくちゃならないと考えますが、一方、それによって道路が整備されていきますことが、経済の成長並びに国民生活を向上せしめていくわけでありますから、その辺の両者の見合いによりましてその限界を定めていきたい、さように考えております。

○武藤委員 そんな程度の答弁ならだれでもございます。具体的にお尋ねしますが、あなたもおそらく国会議員を長くやっておたのでしょから、昭和三十年六月二十九日の衆議院本会議、さらに三十一年十二月十三日の参議院の本会議、三十二年一月十一日の自民党政調会における決議というものの

○大久保政府委員 関税部会の決議でございしますが、一般財源の投入額をできるだけ増額するとともに、担税力の低い限界を十分考慮して、揮発油税及び軽油引取税の税率を引き上げるべきである、かような決議に相なっております。

○武蔵委員　そういう決議の趣旨からいけば、揮発油税にウニートを全部負わしてしまつて、一般財源からの持ち出しを非常に少なくしておるということに、問題があると思うのです。だから、めとをどの辺に置くか、その引き上げの率を一応どの程度を限界とするかという問題は、そういう決議を尊重するといふ立場からいけば、たとえ重くするといふ立場からいけば、たとえば揮発油税の同額程度、あるいは少なくとも三分の一程度なり三分の二程度は一般財源の方から回すべきだといふ趣

旨なので、本会議における決議もそういう趣旨なのです。ところが、三十六年度の内訳を見ると、揮発油税が千三百九十八億円、一般国費から出るのは百億円ですよ。十三分の一にすぎない。これでは、一般財源から道路整備の方に金を出しておるなということとは言えないわけですよ。こういう形で財源を見つけておって——道路がよくなることは、経済が成長し国の経済力が成長するのであるから、けっこうだというのは同感です。しかし、問題はその金の出し方なのです。少なくとも千三百九十八億道路整備の金を出すからには、五百億程度の金をやはり一般財源の中から出すべきなのです。

と思うのです。そういう点について、五カ年全体の計画からいっても、国の出す費用は十分の一、本年は十三分の一にすぎない。こういうことは、私はやはり公平なる負担——国民全体の公共資本というか、社会資本とも称すべき道路整備ということに対して、あまりにも国の考え方が揮発油税にたより過ぎておる、こういう点を一つ強く指摘しておきたいのです。そういう点について、まあまあ国から出るのは百億程度でけっこうなんだと政務次官はおおえになるか、これじゃ少な過ぎるか

ら、もっと上げるようにしなければ、自民党の申し合わせや本会議の申し合わせも、どうもあまり効果を現わしていないとお考えになるか、その辺の政務次官のお考えをもう一回お聞かせ願いたい。

○大久保政府委員　ただいま御指摘の点につきましては、私どもも相なるべくば一般財源を投入したいという、ことも考えたわけでございまして、一兆円予算で参っておりましたときの計画の一般財源からの支出は三百十七億でございまして、これが全体の中に占める構成比は三・二％でございました。今回二兆一千億に改定いたしました際の、一般財源によって充当します額は八百五十九億円、約八百六十億円に増額されております。これが全体に占める率は四・一％に増加いたしております。そこで、十分とは申されませんが、一般財源は増加をしていく形において編成をいたしておるとい

の財源をまかなっていくということ
は、欧米各国におきましてもその姿を
とっておるのでございまして、中には
道路費をほとんどガソリン税のみでま
かない、なおそのうちから一般財源の
方に繰り入れておる国もあるやに聞き
及んでおるわけであります。日本とい
たしまして、また日本の国情もござ
いますから、一がいにそのままとい
うわけではございませんけれども、御質
問の御趣旨によって努力しております
姿は、どうか御了承いただきたいと
存する次第でございます。

○武蔵委員 パーセンテージがおずか増加されておるから、そういう努力をしておるんだからとしてくれと申しますが、そういう微々たる率が上がったからというのは、これは偶然的帰結であって、当初から一般財源をよけい

出さなければならぬという、意識的な立場からの増加だとは全然考えられない。というのは、先ほど申したように、五年間全体の計画で一般財源がわずかに十分の一ですよ。一カ年間は十三分の一ですよ、負担率が。こんなわずかな一般財源しか負担しないという考え方は、どう考えても片心眼だと思ふんで、これはやはり揮発油の取り扱ひ業者が、これでは、将来、道路整備のためにまた値上げだ値上げだといつて、どこまで上げられるかわからぬじゃないか、こういう不満を抱くのは当然だと思ふので、それには一定の限界がおのずからあると思う。そういう限界を考えたときに、何かかわる方法はないかということを検討しなければ

いうようなことを、予算編成以前には
ちらほら新聞などでも発表しておた
わけです。ところが、道路公債の問題
もだんだん立ち消えになって、揮発油
税の引き上げという形で、予算査定
ぎりぎりごろになってばつと引き上げ
が行なわれた。こういう思いつきの
金の引き上げという態度はけしからぬ
と思う。もっと計画的に長期の見通し
を立てて、どの程度まで引き上げて、
どの程度の道路整備ならば合理的であ
るか、科学的であるかということの検
討をなされずに、思いつきで引き上げ

をしような印象が非常に強いわけ
あります。こういう点は非常にけし
らぬと思うのです。

そこで、政務次官にお尋ねする
のですが、揮発油税をそのつど引き
上げをするという事は、もう一定の
限度が

あるから、適当な時期に、道路公債なら道路公債というものを市場で公募するような形で、赤字公債にならぬような形で公債発行に切りかえて、それと揮発油税とを合算をして道路の整備に当たる、そういう考え方を持たなければ、この限界がどこに引けるかということを業者は非常に不安を持っているので、ぜひこの問題についての検討もしなければならぬと思うのです。そういう点についてのあなたの見解はいかがですか。

○大久保政府委員　道路公債を出すかどうかというお尋ねでございましたが、目下のところ、ただいまのガソリン税並びに一般財源と合わせて、計画いたしましたおります道路の拡充は可

能であるという見解に立っておりますので、道路公債を出すという考え方は持っておりません。

○武蔵委員 目下のところは持つていないというの当然言えますよ、予算に出てないから。しかし、このままガソリン税の引き上げという形で道路整備を行なっていくという態度は、反省も検討もしないでずっとこのまま続けしていくというお考えですか。

○大久保政府委員 道路政策は長期計画でやっております。五カ年間の財源見直しも、かようなガソリン税との見合いにおいて大体可能であろう、かような判断に立っておりますので、さような公債というのを考えておられないというのを申し上げた次第でございます。

○武蔵委員 では、ガソリン税との見合いの上でということになりますと、当初一兆八千億の道路整備五カ年計画だったものを、二兆一千億円という膨大な計画に変更した最大の理由は何か。

○大久保政府委員 先ほどちょっと局長から発言しておたようでございまして、道路計画は長期計画を立てておりまして、十カ年間に四兆九千億の道路整備をやっていく、かような計画を持てているわけでありまして、それを十年間の年度間にどういう配分をしていくかというところは、いろいろな構想が立って参るわけで、経済の成長とどう見合うかということも入って参るわけでございますが、その辺を種々検討いたしました結果、大体第一期五カ年間に四兆九千億のうちの二兆一千億程度は何かこなせるだろう、かような結論に相なりまして、二兆一千億の

予算構成をとったような次第であります。

○武蔵委員 従来の三十三年から三十七年までの五カ年計画の推進状況を調べてみましても、非常に進捗率が低いのです。はなはだしいのに至っては一・九%あるいは二・九%、多いのも五・七%、五・〇%というのが大体であります。本来ならば、あと二カ年を残しておきますれば、七・〇から八・〇%の進捗率を示さなければならぬわけでありまして、そういう点からいっても、今までの計画ですら進捗率が非常に低いというところを見ると、二兆一千億円という膨大な計画は、おそらく工事の能力あるいは事業者数、その能力というような点からいっても非常に難点があるのではないかと、そういう点、非常に無理な計画が今度の二兆一千億円の計画のような気がするわけでありまして、そういう点は自信がありますか。

○大久保政府委員 ただいまお示しがございました一般道路の五・二%の進捗率というのは、第一次五カ年計画の中の三十三年から三十五年までの三カ年間の進捗率でございますから、三カ年間は五・〇%をちょっと越えておりますから、まずまず進捗率をいたしましてはかなりの進み方をしておるのじゃないか、かようなことも考えられるわけでありまして、しかしながら、御指摘の、この膨大な計画を遂行するにあたっての人的な準備は十分であるか、あるいはその他の準備は十分これを完遂できるかどうかということにつきましても、これは、私どももいたしまして、御指摘のように、今後十分注意をしてこの計画の完遂をはからなくならぬところであろうと考える次第でございます。

○武蔵委員 ガソリン税の引き上げの問題については、さらにこまかい検討も必要でございますし、政務次官では満足な答弁を得られない点もありませんので、後刻大蔵大臣の出席の席上で、物価値上げとの関連、減税や国民負担の軽減という立場から、私はこの問題をさらにこまかく質問をいたしたいと思っておりますので、きょうのところはこの程度にしておきます。

○大久保政府委員 閣下で若干質問をいたしたいと思っております。

昭和三十三年から今日までのガソリン税の値上げの趨勢を見ますと、このわずかの間に販売価格の中に占める税額が倍以上になっておる。このように非常に短期間に税金の上げられたものは、ほかに類例がないと思うのですが、その点いかがですか。

○村山政府委員 お話のように、この最近の期間における増徴率をいたしましてはガソリン税が最も高い、他に例はなからう、かように考えております。

○広瀬(秀)委員 これは明確に出てくる数字でありますから、その通りだろうと思いますが、結局ガソリン税の最終の負担は消費者大衆にかかることになるわけでありまして、その負担割合は

非常に低いということを、いろいろ数字をあげられたわけですが、しかし、今日の情勢というものは、経済企画庁長官が物価ストップの方針を強硬に出した、こういう措置を今とって水をかけていますけれども、しかし、依然として物価値上げのムードというのは存在しておると思えます。名古屋の談話におきましても、やむを得ないと思われるものは上げるといことを、ストップをかけて強硬な方針でやっていると云いながら、すぐ言っている。これは、こういうような時期において非常に問題だと思えます。特にいわゆる運賃値上げ等に響かないと思いうことなんですが、この前五千三百円上げたときに、トラックだけしか、運賃はほんのわずか、その他の事情も勘案して上がったにすぎなかった、こういう説明があったわけでありまして、運賃値上げというものをこの前もわれわれはがまんしたのだと、業者側に言わせるとおそらくそう言ってくるだろうと思う。収益率は上がっているという主税局長はおっしゃられるわけですが、収益率というものは、現在東京を走っているハイヤーの運転手の給料は悪い。あのようになめちやくちやな長時間労働をやらせ、一日の走行キロは三百六十キロを今も下がらない。これは当時大問題になりました、非常に労働強化じゃないか、それで適正な標準走行キロというやうなものをきめようということになったが、やはりオーバーしている。そしてものすごい長時間労働でやっていると云うことから見れば、八時間労働——あるいは特別なああい断続勤務的な要素もありますから、かり

に十時間勤務として引き直してみても、総体的には非常な低賃金だと思います。こういうようなことを考えますならば、そういう労働者の待遇を改善する、適正な労働時間を設定するというような、労働基準法を犯さないうないいろいろな待遇を与えるというやうなことを、交通労働者に対して業者が行なう。あのメトロ争議のような争議なんかが起こる要素は至るところにある。今交通労働者特に運輸労働者は労働強化が激しいことは、トラック業者でもバス業者でもあるいはハイヤー業者でも、みな共通のことでありまして、そういうようなところにしわ寄せしなからせているのじゃないか、こういうようなこともあわせて考えますと、その点非常に業観に過ぎはせぬか。そういう形で、労働者の方からも爆発的に立ち上がってくるというやうなことがあり、また業者側としては、この前もわれわれはがまんしたんだ、企業努力によって、血みどろの努力によって、値上げをがまんしたんだ、今度こそは承知せぬぞ、こういうやうな爆発的な立場で値上げ要求が熾烈なものになり、押えても押え切れぬという事態がくるのじゃないかと思えます。そういうことについてあまりにも樂觀的過ぎはしないかと思いますが、それらの点について、いかがお考えでございますか。

○村山政府委員 先ほど申し上げましたように、今度の増税分の運賃に対する比率は、揮発油税の場合一・六%、それから軽油引取税の場合〇・八%程度でございます。これが、今度の増税によりまして、はたして運賃の値上げに

響かどうか。過去の事例等をあげまして、われわれの見通しとしては、引き上げにならないか、上がるとしてもごくわずかであろうという見通しを申し上げたわけですが、結局今日の日本の経済成長に伴う輸送の増加、この必要があればこそ、また道路整備の声がかましかいわけでございまして、今度新たにまたこの計画によって道路が整備されるといたしますと、いよいよこの面からくるコスト・ダウンも考えられますし、原油の価格並びに運賃、海上運賃は低下傾向にございます。この辺考えてみますと、広瀬先生のおっしゃるほどの心配はないのじゃないか。それから、収益率を考慮してみても、運輸業者の収益率は一般産業の収益率よりはよろしゅうございまして。なお、現在トラック運賃は公定の運賃を割るような形で——これは競争のせいでしょうが、割るような形で現に行なわれておるといふような点もあわせて考えますと、おっしゃるような爆発的な運賃値上がりが出て、それが大きく物価に響くというようなことはないのであるから、かような考えを持っておるわけでありまして。

○広瀬(秀)委員 その点非常に樂觀されておるわけですが、私が質問した、特に収益率が低いというところが、非常に労働者を犠牲にしながらやっておるといふような面が、特に交通運輸関係の事業には目立つわけでありまして、そういうような面もやはり考えていたかないと、判断を間違ふのじゃないかというのを警告しておきたいと思ふわけでありまして。

そこで、別な質問に移りたいと思ふ

ますが、今日日本の道路の舗装率というものは世界一低いわけで、口の悪いやつが、日本には道路はほとんどない、道路予定地ばかりだということを言うたそうでありまして、そういうような状態で、おそらく国道の舗装率でも一〇%をこえる程度じゃないか、おそらくまだ二〇%までに至っていないのじゃないか、こういうふうに思うわけでありまして。それで、舗装道路を走るときは、それから砂利道を走る場合では、大型バス、トラックのたぐいは一キロ当たり二十三、四円の差がある。また小型乗用車等の場合には十七円ぐらい、いろいろこれは耐用年数が非常に縮まるとか、あるいはガソリンをよけい食うとか、あるいは自動車がかわれる率が高いとか、そういうようなことで、走行一キロ当たりについてそれだけの損失があるというようなことが、これは道路の専門家が調査をした統計を、二、三年前に私道路問題を調べたことがあって、そういう数字を記憶しているのですけれども、そういうような状況であるわけですが、それで、先ほど主税局長もお話しされましたけれども、販売価格の中で占めるガソリン税の割合というものは、日本は引き上げ前は五四%程度であった。諸外国に比べてもまあまあだし、むしろその点では低い、国民所得に対する比率においても大体とんと同じじゃないか、こういうことを言われているわけですが、日本の業者というものは、そういう非常に悪い道を今日走っておつて、そういう面での損失というものは非常に大きいわけでありまして。それで、完全な舗装道路の上を走っているような場合には、企業の担税力という

ようなものも、これは高くてもいいと思ひます。若干高くても、これは企業として労働者を十分に規定の時間で働かせて、しかもそれほど酷使しないで、適正な賃金を与えるというふうな経営も成り立つかと思ひますが、ガソリン税をほか並みにして、そういう道を走らしている。そういうことでも経営の圧迫というふうなものがある。収益率が高い高いとおっしゃって、いますけれども、それにはやはり人件費等の極度の節約というふうなものが現れるわけでありまして、そういうようなことで、道路をこれからよくしようという場合に、すでにもうでき上がった非常にりっぱな道路の上を走っている、そういう国々と同じような税率まで持っていく、あるいはそれをこすというふうなことで済まされるものかどうか、そういう単純な考えで、そういう実情を考慮することが許されるものかどうか、こういう点については、もっと考えなければならなかったのじゃないか、こう思うのですが、そんな点をどう思ひますか。

○村山政府委員 まさしく、現在の日本の道路の改良状態あるいは舗装状態というものは、他国に比べては低いであらうと思ひます。それで、それであればこそ、道路整備というものが計画されているというふうな理解するわけですが、三十六年三月末現在で一級国道の舗装率は四九・六%でございまして。今度の五カ年計画の目標が、五カ年後の到達目標を九五%に置いておるといふのは、その辺にあるわけでありまして。ただ、そういたしますと、むしろコストの関係は逆でございまして、やはり自動車の耐用年数を税法上幾ら

にきめるかということとは関係なく、実際の使用に耐える効用・持続年数、道路が改良されあるいは舗装されれば、それだけ効用・持続年数は伸びるわけでありまして。実際の償却費はそれだけ少なくて済む、あるいは修繕費もそれだけ少なくなってくる、こういうことで収益率のアップをもたらしてくるのではないかと。その点は、むしろ今の道路の状況が悪いからこそ、道路整備計画をやる。それはやがてはそういうコストの面を通じて運輸業者の利益に結びつく問題であり、またそれによって一般の輸送量がふえるということも考えられますので、収入の面からも、輸送業者には将来はよくなる要素であらう、かように考えておるわけでありまして。

○広瀬(秀)委員 私の意図したのと反対のことを言われたわけでありまして、だからこそ、そういう現に舗装率が非常に低い、非常に不利な条件の中で営業をやっているのです。そういうものの負担になり、また不便を忍んでおる大衆の負担になるようなこのガソリン税は目的税だ、やがてそれは報いられるであらうということではなしに、やはり国家で、これはあと先の関係になるかもしれないが、一般財源を——やはりドイツのアウトバーンをヒトラーが作ったというあの時代にも、あれだけの短期間において、あれだけのすばらしいものを作ったのでありますから、おそらくこれはガソリン税の増徴だけで九割以上は財源を求めるといふことはされなかつたはずだと思ひます。これは一般財源をやはり集中的に、傾斜的に投入をして、短期間にあれだけの仕事をやられたと思ひま

す。やはり国家資本、一般財源というものを投入して、そうしてりっぱなものを作つて、それからほんとうに企業に担税力が完全に出てくるというときにガソリン税を上げるというなら、話はわかりやすいけれども、今そういう状態にあって非常に不便をし、大へん損失をしておる業者あるいは消費者というものに、お前たちは将来これさえ作ればよくなるのだからということ、今のうちに税金を取り上げるということとは、非常に前後しておる政策じゃないか、かように考えるわけですが。二兆一千億のうち八百五十九億、四・〇八%、まさに十分の一にもならないわけですが、そういうようなやり方というものは、やはり何と云つても国民が喜んで納得できるところとはならない。このことだけははっきりしておると思ひます。そういう点いかにお考えですか。前後しているのじゃないかと私は思うのです。

○村山政府委員 直接のお答えになるかどうかわかりませんが、最近におきましてずっと各国の事情を見ますと、やはり道路財源としてのガソリン税というものは大きく着目されて、いずれもここに大きな財源を求めておるのであります。年次はちょっと古くなりますけれども、米國は一九五七年から八年度のあれでございまして、道路支出額が約十六億ドルでございまして、これに対してガソリン税の収入は十九億ドル、つまり道路支出額をこえておる。一・三倍でございまして。英國は、六千五百萬ポンドの道路支出に対して三億四千萬ポンド、五・一倍のガソリン税をあげておる。道路支出の五倍でございまして。フランス

す。やはり国家資本、一般財源というものを投入して、そうしてりっぱなものを作つて、それからほんとうに企業に担税力が完全に出てくるというときにガソリン税を上げるというなら、話はわかりやすいけれども、今そういう状態にあって非常に不便をし、大へん損失をしておる業者あるいは消費者というものに、お前たちは将来これさえ作ればよくなるのだからということ、今のうちに税金を取り上げるということとは、非常に前後しておる政策じゃないか、かように考えるわけですが。二兆一千億のうち八百五十九億、四・〇八%、まさに十分の一にもならないわけですが、そういうようなやり方というものは、やはり何と云つても国民が喜んで納得できるところとはならない。このことだけははっきりしておると思ひます。そういう点いかにお考えですか。前後しているのじゃないかと私は思うのです。

す。やはり国家資本、一般財源というものを投入して、そうしてりっぱなものを作つて、それからほんとうに企業に担税力が完全に出てくるというときにガソリン税を上げるというなら、話はわかりやすいけれども、今そういう状態にあって非常に不便をし、大へん損失をしておる業者あるいは消費者というものに、お前たちは将来これさえ作ればよくなるのだからということ、今のうちに税金を取り上げるということとは、非常に前後しておる政策じゃないか、かように考えるわけですが。二兆一千億のうち八百五十九億、四・〇八%、まさに十分の一にもならないわけですが、そういうようなやり方というものは、やはり何と云つても国民が喜んで納得できるところとはならない。このことだけははっきりしておると思ひます。そういう点いかにお考えですか。前後しているのじゃないかと私は思うのです。

は、一九五四年の数字でございますが、道路支出が二千二百三十八億フランに對しまして、約二倍の揮発油税収入。西独は道路支出が二億九千万マルクであります。これに對して揮発油税収入が九億七千万マルク、三・二倍でございます。同じく五八年でございますが、日本の場合は八二%ぐらいになっております。今度の計画で見ますと、特定財源で六二・五%という構成比になっております。この辺を考へてみますと、それは御議論はありまして、ガソリン税という、成長産業といひますか、新しい実施に對して道路財源としてこの国でも多くを求めておる、あるいはその余力をもつて一般財源に回しておるといふのが、目下のところ世界的の大勢ではなからうか、かように考へております。

○広瀬(考)委員 そのような数字はやはり受け取れないのでありまして、かつてやはり、今おあげになつたような国々においては、一般財源を相当強力に投入をして、現在の基幹道路といひますか、そういうようなもの等についてはほとんど改修が終つて、りっぱなものになつてゐる。そういうようなことで、あとはそれぞれの人口なりあるいは面積なりというようなものに応じて、やはり非常に少ない道路支出になつておると思ひます。だから、そういうような時代があつたからこそ、今そういうガソリン税を取つても国民には苦情が出ないのだ、こういうことだと思ふ。これは、やはり先ほど申し上げたように、前後するだらうという証明を今あなたがなされたと思うのです。きょうは関連質問でありますからこの程度でやめますけれども、一般財

源をもつともつと充塞させていくという点をやはり考慮に入れていただかないと、これは大きな反響を受けて大きな狂いを生ずるし、道路計画そのものも今言つたように成らないだらう、こういうことをおそれるので、一つ最後にそれらの問題についての政務次官の御答弁をいただいて、きょうはやめたいと思ひます。

○大久保政府委員 道路の整備拡充といふことは、目下のところ非常に大きな経済成長の上における一つのネックでもございます。そこで、これが拡充整備の完遂をいたしますことはきわめて重要でございますから、これに對しましてあらゆる必要な財源を調達するということは、きわめて重大でございます。そこで、私どもといたしましては、その道路に最も關係の深いガソリンにこれを求めまして、しかもそれがきわめて成長し得る一つの財源でございますので、これに求めていってまいりますけれども、先ほども武藤さんの御質問にお答えいたしましたように、一般財源におきまして、許し得る限度におきましてこれを投入いたしたいと存じまして、今回も若干の繰り入れの増が行なわれておりますことは、先ほど申し上げました通りであります。それで、私どもといたしましては、国家の財政の状況に照らしまして、このガソリン税並びに一般財源というものを見合ひまして、しかしながら、その主たる面はどうしましても私はやはりこのガソリン税に求めつつ、これが整備をはかつていく以外には方法はないのじゃないか、かように考へておりますので、御質問のまた御提案の御趣旨は十分今後考慮いたしまして、一般財源

の配當につきましてはこれを検討していきたいと考へておる次第でございます。

○足立委員長 次回は來たる二十二日午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時二十三分散會

〔参照〕

所得税法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一二二号) に関する報告書
租税特別措置法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一四四号) に関する報告書
法人税法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一号) に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕