

大蔵委員会議録 第十九号

昭和三十六年三月二十三日(木曜日)

午前十一時開議

出席委員

委員長 足立 篤郎君
理事 野田 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 辻原 弘市君 理事 平岡忠次郎君
理事 横山 利秋君
伊藤 五郎君 浦野 幸男君
金子 一平君 亀岡 高夫君
川村 善八郎君 田澤 吉郎君
高田 富興君 竹下 登君
津雲 國利君 塚田十一郎君
永田 亮一君 西村 英一君
藤井 勝志君 前田 義雄君
米山 恒治君 有馬 輝武君
佐藤 觀次郎君 田原 春次君
広瀬 秀吉君 藤原 豊次郎君
堀 昌雄君 武藤 山治君
安井 吉典君 春日 一幸君

出席政府委員

大蔵政務次官 大久保武雄君
大蔵事務官 谷村 裕君
(主計局長) 村山 達雄君
大蔵事務官 西原 直康君
(理財局長) 運輸事務官 國友 弘康君
(自動車局長) 委員外の出席者
専門 員 坂井 光三君

三月二十三日

委員宇都宮徳馬君、藏内修治君及び
福田越夫君辞任につき、その補欠と

第一類第五号

大蔵委員会議録第十九号 昭和三十六年三月二十三日

して亀岡高夫君、前田義雄君及び浦野幸男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、亀岡高夫君及び前田義雄君辞任につき、その補欠として福田越夫君、宇都宮徳馬君及び藏内修治君が議長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

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)
物品税法等の一部を改正する法律案
(内閣提出第七〇号)
郵便貯金特別会計法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一〇四号)
資金運用部資金法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一一六号)

〇足立委員長

これより会議を開きます。揮発油税法の一部を改正する法律案、地方道路税法の一部を改正する法律案、物品税法等の一部を改正する法律案、資金運用部資金法の一部を改正する法律案及び郵便貯金特別会計法の一部を改正する法律案の五法律案を一括して議題といたします。これを許します。広瀬秀吉君。

〇広瀬(秀)委員 政務次官にまず第一

にお伺いしたいのです。私どもは、前回の選挙の際に、またそれ以降にも、政府が、また自民党が、一十億を下らない減税をやるという約束は確かに聞いたのですが、増税をするというようなこととはただの一度も聞いたことがなかったわけですね。このガソリン税はまさにそういう公約に違反したものだということに考えるわけですが、その点政治家として政務次官はどのようにお考えですか。公約違反であることをお認めになりますか。

〇大久保政府委員 道路の整備拡充につぎましては、先般の選挙におきましても、おおむね二兆円によって道路の整備拡充をいたしたい、かようなことを訴えておりましたわけでございます。そこで、いよいよ予算編成に相なりまして、道路の拡充計画につきましましてはいろいろと検討をいたしましたのでございまして、十年間に四兆九千億の大體道路の整備拡充をもって日本の経済成長に即応いたさしたい、かような構想でございました。これをいかようなる年度間配分をいたしていくかというところは、相当慎重な検討をいたした次第でございます。そこで、一兆八千億程度でございます。ガソリン税の増税をしなくともよろしいかということをお考えたのでございまして、しかし、これを二兆円見当の道路の拡充整備という方針をとって参りますと、どういたしましてガソリン税の増徴をしていくということが必要になって参ります。

たような次第でございまして、先般来本委員会におきましても討議が行なわれておりますように、道路の整備拡充をいたしていきまことが、また国民の経済の成長に、これがめぐりめぐってそれを推進いたして参りますという点にもかんがみまして、この二兆一十億の道路の整備を当初の五カ年間にやるといふ方針を立てました関係からいまして、ガソリン税の増徴をしよう、かような考え方に踏み切りましたような次第でございます。

〇広瀬(秀)委員 もっともらしい説明をするのですが、全然納得がいかなければあります。私が聞きたいのは、あなた方は増税をやるということを選挙は十月から十一月にかけて行なわれたわけでありまして、この時期においてガソリン税を引き上げるんだというような考えがあったとすれば、当然これはそのときに言うべきであって、そういう形で減税だけを約束して、増税なんというところは全然やらないんだということを選挙でははっきり言っておるわけでありまして、それなのに、数カ月たつたらもうそれは増税をやるということになる。このことはやはり公約違反だと思ふのです。公約違反をなされたのだ。これはもちろん道路整備が非常に緊急のこととして上ってきたというのだけれども、公約をしなければならぬ。これはやはり次にずらた場合には、これはやはり次にずらす。あるいは財源をほかにも求める道を講ずる。特に自然増収なんかも予想以上にあつて、木村参議院議員の質問に

答えて、第二次補正をやったほかにも二、三百億程度のものは自然増収があるだろうということを言われております。こういうように総理大臣自身も認めておる。そういうように財源はほかにも幾らもある。それをちっとも選挙で公約をしなかった増税をやったということは、これは何としても公約違反ではないか、こういうふうに思うのですが、その点はいかがですか。その点をすばりと答えてもらいたい。

〇大久保政府委員 ただいまもお答え申し上げましたように、道路の緊急整備というところが経済成長の大きな一つのネックといたしまして登場して参りました今日におきましては、その一本の大きな棒を通していくということがきわめて緊切の問題になって参りましたので、いろいろの財源配当を考へてみましたけれども、一般財源におきましても、先般来御説明申し上げましたように、できるだけ限りはこれを増額をいたして、少なくともはございまして、約四〇%程度に引き上げておられます。残されたところは、欧米諸国におきましても例がございまして、ガソリン税にこれを求めるといったような考え方をとりましたような次第でございます。

〇広瀬(秀)委員 どうもやはり正直にお答えにならないわけですね、その点は何回やっても水かけ論だと思ふますから、問題を次に移したいと思ひます。

きのう、主税局長は、私どもの立場としては、このガソリン税を値上げすることによって、消費税の本質上どこかに転嫁され得ることあるべし、こういう立場でこれをやっておるというところをおっしゃったわけでありまして、そうしますと、担税力のあるところにやほりかけるんだということが税の原則の原則でありまして、担税力のないところにかけるというのは不当なのでありますから、しからば、一体それが石油業界、特にメーカ側の段階か、あるいは販売業者の段階か、そこで値上げ分がどの程度吸収されるか、あるいはそれが実際に車を持つておる者に吸収されるのか、あるいは最終的に消費者に商品としてあるいは運賃値上げという形で転嫁されるのか、こういうようなことについて、きのうの答弁でも言ったようなことをそのまま受け取るならば、これは非常に無責任な立場だと私は思わざるを得ないわけでありまして、担税力のあるところにかけるんだ、しからばどの段階で、今度の値上げ、増税をやった場合に、その増税分が吸収されるかというめどをつけ、おそろしくなるであらうというようにこの検討なしにやられたとすれば、これは、主税局長の立場として、しかも最も明敏なる主税局長の立場として、きわめてけしからぬことだと思つて、すが、その点の段階に、どの段階に、どのようにこの増税分が吸収されるのかというのをどういうふうに分析したのか、はつきり伺いたいと思つます。

税を上げます場合には、最終的な消費者が負担することあるべし、その場合の影響をどう考えるか、それが一番響いた場合の限界線になるわけでありまして、最終の、つまり運賃が上がり、そのために乗客がそれだけ負担する場合のことを考え、その場合また物価にどれだけのね返るか、これがデッド・ラインだらうと思つます。消費税でございいますので、転嫁関係が実際にはどういふふうになるかということ、経済の取引の実態に依りまして、その全部または一部が最終的な消費者に負担されるものであるか、あるいはその一部が合理化その他によって吸収されるものであるか、これはなかなか断言できないわけにございまして、われわれが上げます場合には、全部消費者に転嫁された場合の影響をどう考へつつ増税に踏み切るかどうか、ということを決意するわけにございまして、ただ、これは私個人の憶測でございまして、過去の事例を見ましても、それから、考へられる受益者と申しますか、消費者の道路整備による利益から考へても、さほど、百パーセントこれが運賃にはね返り、それを負担するということはまずまずあるまい、かように考へておりますが、われわれとしては一応全部はね返った場合のことを考へまして、増税するかどうかということに踏み切つた、こういうこととござい

ます。たとえば、その点で申し上げますと、運輸業は非常に収益率が高い高い、こういうようにいわれまますけれども、それじゃ一体、あのダンブ・カーとか砂利トラックなんかというものが、あんなに無理して神風のように走つて、最近相次いで大事故を起こすというふうな原因なんか——非常に収益率の高いところならあまり無理はしないと思つたのです。そういうふうなもの、おそろしく主税局長の資料の中には数字として入つていかない。都合のいいものだけが分析され整理をされるというふうなことで、数字の扱い方というものは、数字の魔術という言葉もあるくらいで、そういうものに非常にこの方の調査の対象にならない。そして、データとして入らないようなところに非常に問題があるのだということ、今申し上げたダンブ・カーなんかの例によつて、非常に明らかだと思つたのです。こういうようなことをやはり考へて、数字の検討というものを常にやつていただかないと、大きな間違いを犯すと思つたのです。今やはり最終的な消費者に転嫁をされる。その場合を考へても、この前の質問に対して答えたやうな、非常に軽度の影響しか物価等に対してはないのだ、という立場に立つておられるわけでありまして、その点は、私どもの考へ方と、あなた方が使う数字の問題が、今申し上げたやうな点で差異がありますから、これはやはり水かけ論になつてしまつたらうと思つたのです。しかしながら、日本における自動車の車種別の数字なんかを見てみましても、外国の、特にアメリカ、イギリス、西ドイツ、フランスあ

たりと構成比において非常に差異がある。向こうの場合には、担税力の非常に多い自家用自動車、あるいはオート・ドライブというやうな自家用の乗用車というやうなものが八割以上も占めてゐるというやうなことになるわけなんです。ところが、日本の場合には、中小企業が持つてゐる小型三輪トラックとか、あるいは四輪の小型の二トン積みくらいのトラックとか、あるいは農家の人たちなんかも最近だにぶ乗つてゐる二輪自動車、こういうものが全体の車種の八割六分も占めて、非常に担税力の高い外国の乗用自動車というやうなもの全くと入れかわつた形になつてゐる、こういうやうなことを考へますならば、これはやはり非常に問題があるわけでありまして、一体、収益率が高いとおっしゃるの、は、どういふところをつかんで運輸業の収益率が高いとおっしゃるのか。この点をはつきり示してもらいたいと思つたのです。

○村山政府委員 これは法人企業統計の収益率調査でございまして、運輸業と一般産業との収益率を見てみますと、私今の記憶でございまして、たしか運輸業の方は五・何％、それから一般産業の方は四分四厘前後であらう。そういうところを統計から見ているわけにございまして、それで、ただいまおっしゃいましたやうに、なるほど日本につきましては必ずしも自家用車を持つてゐない、それが営業用のトラックであるとか、特に小型のものが多くというやうなお話でございまして、一般物価という観点ではなくて、これらの企業にどれくらいコストとして響くかというところ、われわれの方で、一応

の計算でございまして、サンプル調査をいたしまして、これは商家で使つてゐる例でございまして、見ますと、今度の増徴によつて〇・〇二六くらいのコスト・アップにはなる。ただ、実際のきのも大臣が申しましたやうに、道路の整備は、また自動車の所有者が受益者としてその利益を受け取るわけにございまして、コスト・ダウンの面も相当あるというふうな考へますと、この〇・〇二六というものが単純に経費として現実にそれだけ上がるかどうかということになると、これよりも相当緩和されるのじゃないだらうか、かように考へておるわけでありまして。

○広瀬(秀)委員 資本金百万くらい会社で、日に十二、三万くらいの売り上げで、小型三輪やトラックなどを三台ないし四台くらい持つてゐる、こういうやうなところで月に約四キロリッターくらいガソリンを使うというやうな中小企業は、その辺に一ぱいあるわけでありまして、そういうやうなところは、今度のガソリン税の値上げ分だけでも一万円からの経費増になつてくる、こういうやうなことになるかと、これはやはり相当な問題があるんじゃないかと思つた。こういう非常に担税力の低い、また税制の面なんかも恵まれるところの少ない中小企業、そういうところが使うところの自家用のトラック、三輪車というやうなものなんかで、今あげたやうに、日に十二、三万の売り上げというやうな場合でも、相当な負担というものがかる。しかも、そういうところは、ほかの税制の面でも比較的恵まれてゐない。こういうものは、たとえば影響が少なくても、経営面における打撃というものは

非常に受けるのであります。そういう中小企業に転嫁される面が、今日中小企業の諸団体がいつているように、ガソリン税の約三分の二程度は中小企業が負担してある、こういう数字が出ておるのであります。そういう実情といたうものをあなたはお認めになられるかどうか、この点を一つお伺いしたいと思うわけですが。

○村山政府委員 はなはだむずかしい御質問でございます。実はわれわれも試算はしたことがございます。単純に出しますと、資本金五千万円以下くらのところを考えたとき、それ以上と以下のものを考えていくと、どのくらいの使用割合になっているだろうか。いろいろ推計を加えたのでござい

ますが、六割程度は資本金五千万円以下のものであろうというところが出ております。御案内のように、法人で申しますと、大部分のものが、日本の場合は九割五分までが中小の同族法人である、こういう実態でありますので、今ガソリンの消費量から見ますと、五

千万円以下くらのところで六割くらい、こういうようなことも、そういう法人の実態からいいますと、考えられるわけでございます。ただ、それが非常に酷な結果になるかどうかという問題になりますと、先に申しましたように、コストに対する影響は比較的軽微であるし、それから受益の程度も非常に大きい。それから過去の例を見ましても、運輸業者の運賃を引き上げないで済んだような事例もございま

す。ですから、結局これはある程度運輸業者の場合には吸収される。同じように、運輸業者でなくとも、同じ程度のもものは、やはりある程度のは吸

収されるということになると思うわけでございます。ですから、この程度のことであつたら、ごしんぼう願えるのではなからうかというふうに考えるわけでございます。

○広瀬(秀)委員 大体五千万円以下の中小企業だというその区分けについては、異論のあるところですが、その点は本日の問題でありませんが、問題にしないつもりですが、大体資本金五百万円以下くらのところの会社、法人全体でどのくらい自動車を持

っているか、こういう点について数字を調べたことはありますか。

○村山政府委員 一千万円以下の法人については調べたものがあるそうでございます。後ほど御報告申し上げます。

○広瀬(秀)委員 いずれにしまして、日本の全部の自動車と名のつくものの中で、中小企業、あるいは農漁民なんかも含めて中小の人たちが持っているのが、非常に比率が高いのだということは、これは大蔵省としてもはっきりお認めにならうと思うのですが、いかがですか。

○村山政府委員 日本の企業構成が、やはり外国に比べますと、中小企業が多いという実態からいいたしまして、おそらく今先生のおっしゃったことは、その通りだろうと考えております。

○広瀬(秀)委員 そうなりますと、やはりこのガソリン税を負担する階層というのことは、中小企業にきわめて多いということができると思いますが、その通りに見てよろしいですか。

○村山政府委員 中小企業の数が多いということは、やはり自動車を使い、それから道路を使用する者に、中小企

業の方が多い。従つて、ガソリンの消費量も、先ほど申しましたように、五千万円以下のところで大体六割程度消費するであろう。これを多いといえは多いわけでございますが、その点は大体問題なからう、こう考えます。

○広瀬(秀)委員 言葉を濁さずに、その辺のところを一つはっきりさしてもいいわけですか。やはり六割以上の中小企業がガソリン税の六割以上を大

体負担する、こういうことですね。

○村山政府委員 さようでございます。

○広瀬(秀)委員 それで、この中小企業の人たちがガソリン税全体のうちで六割以上を負担して、しかもそれをきわめて容易に商品等に転嫁し得る情勢にあるかどうかということになります。これは、これは中小企業における過当競争というふうな面も非常に出ておつて、これをスムーズに最終的に商品の値上げという形で転嫁できない要素というものも非常に多いわけでありま

す。それから、過当競争というふうなことから、そういうことができないというところになると、やはり中小企業というものが、そこで非常にガソリン税の増税という面における圧迫をかぶる、こういうようなことが考えられるわけ

であります。その点いかがですか。

○村山政府委員 これは程度の問題でございまして、たとえばこれよりまして経費が一割も二割も上がるといふようなことになりまして、とおっしゃる通りだろうと思つております。われわれの計算では、大体〇・〇二、三%だということになりますので、しか

も、その合理化によりまして、先ほど申しましたように、修繕費が安く済むとか、それから、道路の整備によつて、同じ走行キロを走る場合には、ガソリンの消費量が少なくて済むとか、その他直接間接の経済的な利益というものが道路の整備によつて生まれると思ひますので、その程度のものであらうかというところになります。私はそれほどのことはなからうという感じがするわけでありま

す。

○広瀬(秀)委員 中小企業の経営の実態というものは、今主税局長がおっしゃるような、なまやさしい、味も

つけない数字をいじくつてみての結論とはまるっきり違つて、いろいろな要素というものが入つて、非常に苦しいわけですか。そういう中で、かりに〇・〇二だ、こういうような数字は、その数字自体も私どもは納得できないものを持つてゐるわけではなけれども、個々の中小企業に当たつてみま

すと、問題というのには非常に深刻なものがあ

るわけですか。それに対して、全体的な数字をながめて、しかも都合のいい数字だけを拾つて〇・〇二だというふうなことは、中小企業は、やはり現実的に、毎日商売をやつてゐるのです。そ

ういうような人たちにとつては、もしそんな〇・〇二しかならないのだというようなことを言つたら、これは怒られるだろうと思つてゐる。中小企業の人は、今日われわれはガソリンを燃しているのじゃない、ガソリン税を燃しているようなものだといふようなことを言つてゐるわけですか。日本のガソリンはまだ国際価格と比べてどう

うといふようなこともいろいろおっしゃいましたけれども、税引き価格にすれば、これは非常に、世界でも、主要国と比較してみると一番安いんじゃないかと思ひます。イタリアが十五円くらい、日本がやはり十五円くらい、アメリカ等においてははつとかなり高くなつてゐるはずであります。そういうようなことを考えても、販売価格の中において税金の占める割合というものは、今度値上げをすれば六割近くにもなろうとしてゐる。こういうふうなことを考えれば、しかもそういうガソリンの税率が相当高い。また、これはもちろん、この前の主税局長があげた数字では、国民総所得と比較してみ

ると、アメリカ並みだといふようなことも言われましたけれども、アメリカの所得水準といふのは、少なくともわれわれの十倍に近い。そういうようなものと単純比較することによつて、一・三%くらいしかならないのだから、まだ負担能力があるといふことをおっしゃられたら、まるっきりこれは数字の魔術といふことがはつきりするの

であつて、それじゃ、アメリカ国民が日本と同じように九万円しか国民所得がないとするならば、その税額負担割合といふのはどういふ割合になるかといふようなことを考えてみれば、これはたしか日本の二万二千七百円に対して千四百四十円くらいにしか当たらないものなんですよ。なるほど現実の税額そのものは高いかもしれないけれども、所得水準といふもので調整をとつて比較をした場合には、そういう結果になる。こういうようなことを考えていただかなくちゃならないわけですが、そういう比較といふものを本気になつてやられたわけですか。それで、しかもなお税力あり、また日本のガソリ

ン税はまだ安過ぎるんだ、こういうように言われるつもりですか。

○村山政府委員 まあ国民所得に対する比率がどれくらいになっているかというお尋ねがありましたので、この前お答えをしまして、今度は増税後で一・三%ということをお願いしたわけでございますが、われわれは、もちろん、単純に国民所得とガソリン税の収を比べてみて、その担税力があるとかないとかということ、それだけから出しているわけではございません。主としては、こういうものは、一般的増税と申しますよりも、揮発油税は、どちらかと申しますと、受益者負担的な要素の非常に強い税種でございます。従いまして、第一には、一体今の道路整備というものが、それら主として道路を使用する人たちにとって必要であるかどうか、あるいは日本の経済に非常に必要であるかどうかという観点から考えるわけでありまして、その限界線として考えられますのは、国民所得もさることながら、やはりこういう国際商品でございますので、税抜き価格が大体以ております。大体税抜き小売価格が、円に換算しますと、どの国でも一キロリットル当たり一万九千九百円程度、違いますがそこが百円から千円ぐらいの間でございます。これは国際商品の性質上はほとんど似ておる。こういうことを考えますと、この税込み価格の程度でいいかという問題と、今の自動車道路整備というものの需要、それからそれの及ぼす影響、こういうものを各方面から見まして、増税しても差しつかえないかどうかということを判断せざるを得ないと思うわけでございまして、今

度の運賃に占める比率とか、あるいはトラック等を持っている商家等のコストに占める比率、そういう点を考え、改正後どれくらいの税込み国際価格になるか、そういう点を考えまして、今度ぐらいの増税はしんぼう願えるんじゃないか、こういう総合的な感覚でございます。

○広瀬(秀)委員 政務次官にまた一つお伺いしたいのですが、今主税局長の答弁でも、大体日本の自動車の構成比率というものは、担税力の多いオート・ドライブというようなものではない、きわめて必要に迫られた小型の三輪車やトラックというようなものが八割から占めているんだということを言われる。そしてガソリン税の収の六割以上というものが中小企業によって占められている。しかも、その中小企業というのは、常識的に考えて担税力の乏しいところだ。そういうところに、たとい主税局長の言を一応いれて、わずかとしまして、とにかくここに値上げというもので負担を転嫁されていく、こういう形になっておる。そうしますと、そういう財源を九割以上も使って道路を整備するということは、日本の中小企業の犠牲によって日本の道路整備が行なわれるんだ、こう考えてもいいわけですか。中小企業の納める税金によって日本の道路整備というものが行なわれるんだ、こういうようにはつきりお認めになりますか。

○大久保政府委員 中小企業者に対する負担を軽減して参りますことにつきましまして、これは政府といたしましてはもあらゆる面で考慮いたしておるところでございますが、このガソリン税に

関連いたしましたして、中小企業者に負担をよけいかけておるじやないかというお尋ねに對しましては、今も局長から申しましたような次第でございますけれども、一方から申しますと、地方におきましても、悪道というものが、事業の経営に、あるいは車両の運転保守といったような面に二重、三重の経費の増を見なかつたやならぬ、こういう面もあるわけでございます。道路がかりつぱになれば、そういうような自動車の整備費あるいはトラックの整備費といったようなものが、それだけ縮減、節約せられるといったような面もございまして、それやこれやを勘案いたしまして、今回のガソリン税の増税程度でありましたならば、ごしんぼう願えるんじゃないか、かような判断に立つておるわけでございます。

○広瀬(秀)委員 全く納得できない御答弁で、こつちがかえっておそれ入るくらいなんです。やはり日本の中小企業が、これは都市部に多いかあるいは地方に分散しているかというようにことを考えますと、もちろん都市部にも中小企業は非常に多いわけですが、五カ年計画でも一番あと回しにされるようなところにも、相当中小企業、特に最近では三輪や小型トラックなんかは地方の者もたいぶ持っているし、農民なんかでも新しい農業経営のためにそれを持たなくてはならぬというところで、ほとんど舗装された道路なんかを走ることのないような商店などでも、非常にたくさん持っておるわけですから、そういうような人たちがなにかに

しか——しかも極端に目的税だといわれながらも、向こう五カ年間にわれわれが受益するのだというような見通しなしに、今とにかく納めさせられるのだ、こういう気持ちにならざるを得ないわけですね。そういうようなことから、目的税々々と言いますけれども、これはそういう面では非常にアンバランスという面があると思うのです。たとえば、計画上道路整備が非常に急速に進められる、そしてすぐに受益として返ってくる、こういうような地域と、全くそうでなくて、十年の計画の一番最後のころにやられるようなところばかり走っておるようなものとの間に、非常に大きな負担の面と受益の面とのアンバランスというものが出てくると思うのです。そういうような問題について、一体どういように調整をされる考えなんですか。これはもうやがて一緒になるのだ、しかしながら、早く受益に浴した者——なるほど若干の者はね返りで救われていくかもしれないということなんですけれども、そういう面の矛盾を一体どういようにお考えになっておるのか、どう解決されようとしておるのか、この点を一つお伺いしたい。

○大久保政府委員 今のお尋ねは、地方において中小企業者、農民等に相当小型トラックその他が入っておる。これに對して、道路整備等が十分でないのに、ガソリン税の負担が加重されていくじやないか、かようなお尋ねであつたと存じます。そこで、今回の道路整備計画におきましても、できるだけ地方道路等につきましても整備を促進するといふ建前をとっておりまして、またいわけゆる低所得地帯の開発を

していく上において道路が持つておる役割ということも考えまして、道路公団の道路整備とあわせて、さような開発道路計画も相当編入いたしておりますような次第でございます。かような道路が開設推進されて参りますと、今まで交通の面から産業が需要地と十分結びつき得なかつたような地帯におきましても、その生産物が需要地にすみやかに直送される、こういったような生産物の生産、回転の経路が敏活になって参りますので、さような面からいたしまして、あるいは農作物あるいは中小企業者の事業の経営という面におきましても、かなりな経済成長にプラスの面が現われてくるのではなからうか、かような判断も実はいたしておりますような次第でございます。そこで、私もいたしましては、中小企業者、農民といったような方々が、道路整備の面におきましても、この受益を均霑していただくことによつて、できるだけガソリン税の増徴分というものを消化していただくように、努力をいたしていきまます所存でございます。

○広瀬(秀)委員 その点大いに努力されることはけっこうですけれども、その速度をよほど早めていただかないと、これは税負担と受益のバランスが非常に大きくずれるのであつて、そういう計画が今日必ずしも明確に立っていないというところにも、非常に問題があるかと思ひます。その点は、一つ政府内部において、大いにそういう疑問、そういう納得しない点を納得させるような方途を講じていただきたいと思うわけでございまして、次に、ガソリン税は道路整備の目的

全く関係のないトラクター——農業用の動力に使うトラクターの場合には若干道路を走ることもありませんが、ほとんど永久に、二十年たつても三十年たつても舗装なんかされることのないような作場道を、小さな動力用農業機械を使っているような農民までが、今度は一五%も二〇%も負担をふやされるのだ。これは何と言つたて説明がつかないのです。しかも、政府は、今度の農業基本法においても、あるいは農業近代化助成資金融通法というようなもので、どんな農業用の機械の開発を促進して、近代化をはかつていこう、機械化を促進しよう、こういうことを言っておられる。ところが、その農業者に対して、全く道路の整備のためにという名目で、そういうものまで上げるという。そしてまた政府の農業政策に対しても新しいかまえてある。

ざいます。これに對しまして、農業用等の機械台数は、ちよつと古い数字でございしますが、四十万台、しかも全国各地に散らばつておるといふようなことがございまして、課税技術の方から参りましてなかなかできないし、やるにしましても、横流れその他を防止するために、今のガソリンを変性しなくちやならぬといふような面、そういう国家的ないろいろなロスを考えますと、やむを得ないのではなからうか。ただ、どれくらい響くかという点になりますと、われわれの試算では、水稻の普通の農家でございますが、標準率の計算でいきまして、経費のアップが〇・一六%でありますので、できればそれを避けたいわけでございますが、どうも課税技術その他からいましてやむを得ない。もちろん、農家等につきましては、基本的な方向においてこ

るだけのことをするという御答弁のようですけれども、しかし、技術的には確かに農業用のものだけガソリン税の増税からはずすということも非常にむずかしい面があるかと思ひますけれども、やはりこの問題は今度の増税にとつて理論的に主税局といしても一番困る問題だと思ひます。これはやはり不當だということになると思ひます。そのほかの、たとえば所得税の問題をあげられて、この方でだいぶやつたと云うけれども、それではその恩典に浴しない農民に対しては何にもならないわけでありませう。しかも相当な数がこれからふえる予定であるし、ふやそうとしている政府の政策なんです、そういう所得税の方でめんどろを見れば、い階層の人たちでも、どんどんこれらあるいは共同で購入するなり何なりということ、非常に多くなつていく

方なく、この点は今御説明を申し上げましたような次第でございますから、農民に対する若干の負担は目をつぶらなくてはならぬかと、かように判断いたしましたわけでございます。しかし、御質問の趣旨はまことにございまして、今局長から申しました耐用年数の問題でございますが、これらはその機械を持っております方にはすべて均霑いたしますわけでございますから、この負担の調整をはかつていく、かような配慮をいたしましたことを、どうか一つ御了承をいただきたいと思う次第でございます。

○広瀬(秀)委員　現在の価格でも、この前の主税局長の答弁によると、農薬用ガソリンは大体七万キロリットルくらいだろ。そうしますと、それに対

の危険があるということで、課税技術にたよると思ひます。そういう機軸の上困難だということでもなしに、これをやはり少なくとも農業用の場合は現行以下にするくらいの気持としてはものがなければ、政府の政策としてはまさに一貫しないものだと思ひます。むしろ逆々やりながら、税制の面で機械化、近代化を妨げるような方向をとにかくとっておくということは、政府の政策の全くの矛盾であつて、農民の政策の全く本氣になつて農民のことを考えてくれているのか、こういうことを、このガソリン税の引き上げの問題——なぜおれたちまで道路整備の巻き添へを食うのだ、そして一方において機械化、近代化、こんなことでわれわれは政府のやる農業政策全体に対して信用が持てない、こういうのが現在の農民の心理であります。そういう

ものに対して、単に課税技術上の困難のゆえを持って、この問題をそのままにして、ほかの問題で考えるからというようなことは、やはり課税の対象というものがおのずから違ってくるので、それから、それをうまくバランスをとって、ガソリン税値上げによる被害を受ける農民と、ほかの税制によって利益を受ける農民との対象が違ふのですから、同じマツチしたものをやるということとは、これこそまた課税技術上困難でありますから、同じ困難ならば、そのものずばりでやっぱり特例を設けてやるということが正しいと思うのですが、その点についての決意があるかどうか、はつきりお答えをいただきたいと思ひます。

○村山政府委員 おっしゃるような点があると思ひます、われわれは、課税技術の面からは必ずしもできるかどうか、いろいろ検討したのでございまして、何分にも現在の製造所が全国で七十カ所、こういう非常に少ないわけではございまして、それを農家、あるいは農家だけではございまして、おそろくクリーニング用に使ふとか、あるいは溶剤用に使ふとか、洗淨用に使ふとか、こういった自動車用以外に使ふガソリンについても、同じ問題があるわけでありまして、これらの問題が、すべて一々証明手続をとりまして、それが適正に行なわれるようにするために、手続も非常に人員も要するわけではございまして、また横流れを心配すれば変性しなければならぬ。そういう事務上のコストやあるいは変性に要するコスト、これは全く要らないことではあります、そういうコストを考へますと、その辺で考へるよりも

もっと大きな面で考へると、この辺のところはごしんぼう願ひするのじやなからうか。その一つのやり方としましては、これは別の問題ではございまして、農業の経営近代化促進という意味でいいますと、耕種機等の耐用年数をより短縮して生産性の向上に寄与するとか、こういう方面で大きく前進すべきじやなからうかということ、目下その方の作業を進めておるわけではございまして、もちろんそれがその農家あるいはその他に対するガソリン税を増徴することの理由には一つもありません。しかしながら、さつき申しましたように、いろいろな手続上のロスその他を考へ、また及ぼす影響の程度というものを考へまして、この辺のところは一つごしんぼう願ひするのじやなからうか、願ひすべきではないかというふうなわけに考へたわけでありまして。

○広瀬(秀)委員 課税の技術上非常に困難だということ、そのほかにもいろいろ同じような立場にあるものもあるというところで、そういう特例を農業用ガソリンに設けることはできないという御返答であります、私も、やはり今度のガソリンの増税を農業用ガソリンについてやるということについては、どうしても納得できません。その点については、さらに一つ本質的に今回のガソリン税をふやす契機になつた問題等も考へて、何らかの対策というものを農業用の場合に完全に立つてもらわなければ、どうしても農民としては納得できないわけでありまして。この点は、本日これ以上議論をいたしませんが、これはここで即答を得られなと思ひますから、とにかく強くこの点の是正を要請申し上げておきたいと思ひます。

うわけでありまして。それから、運輸省関係の方、おられますか。きのう、あなた並びに運輸大臣にも横山委員からお伺ひしたいわけでありまして、きのうの質問で運輸従業員の一般産業との賃金比較というふうなものを求めたわけですが、これに対してあとで資料を出すと言われたわけですが、それはできましたか。

○國友政府委員 お答え申し上げます。昭和三十四年度の調査について申し上げますが、自動車運送事業従業員の月平均の給与は、貨物事業で一万六千七百三十五円、旅客事業で二万二千七百二円、一般産業の平均は二万二千六百八円でございます。○広瀬(秀)委員 私が調べたところによると、三十五年の十一月で調べたのですが、一般産業の男子の場合には二万二千七百九十円なんです。道路貨物、特にトラックが主体だと思ひますが、一万七千八百七十七円、この間に約五千円からの開きが見られるわけでありまして。これは、毎月勤労統計から拾つた数字でありますから、私が恣意的に出した数字ではありません。こういう状態です。女性の場合を比較いたしますと、八千二百三十一円、これは道路の貨物運送業の場合であります。勤務時間を比較してみますと、一般産業が二百六十七時間、道路貨物運送業の場合には二百三十七時間、約三十一時間だけ働いておるわけでありまして。出勤日数にしまして、一日はまるまる働いて働いておる。こういう数字が出ています。旅客運送業の場合には、全産業よりも若干上回る数字になっていま

す。しかし、これも、労働時間を調整して考へれば、かえつて低くなつております。こういうような現状であつて、こういう状態の中で、大蔵省は、運輸業というものは収益率が非常に高い、こう言われるわけでありまして、その収益率が高いというのは、労務費の構成、人件費の構成というふうなもの、非常に圧迫されている、あるいは福利厚生施設というものが圧迫されている、そして、人件費の切り下げをやつておるのを、収益率が高いという結果だけ見ておるのじやないかと思ひます。そういう点を、運輸省としては直接そういう事業を監督される立場に立つて、そして健全な日本の運送業というものが発展をするために、そういう役割を持つておられる運輸省として、こういう点をどう考へになつておられるか、この点を一つお伺ひしたい。

○國友政府委員 今広瀬先生のおっしゃいましたように、一般トラック事業につきましては五千円の開きがあり、勤務時間につきましても差があります。これは、勤労統計からも出ております。その点私も認めておるわけではございまして、旅客につきましても、おっしゃいますように一般産業並みでございます。しかし、トラックにつきましても、そのような状況でございますが、本質的に申し上げてトラック事業は非常に小さい業者が多いのでございまして、貨物自動車運送事業者は全国に一万四千三百二ありまして、これによつてもわかりますように、非常に数が多いのと、さらに二両持ち、三両持ちというふうな非常に小さい事業者が多いのでありまして、そのため

に、給与等におきましても低位に置かれる状況が現出されておると思ひます。私どももこの一万四千の数についてできるだけ監督をいたしておりますが、実は全部に手が届かないという状況でございます。そういう監督の場合には、労務管理の問題とかあるいは厚生施設の問題とかいうような点につきましても監督をし、勧告をし、適正な状況に持つていけるように指導しておる、そういう状況でございます。

○広瀬(秀)委員 運輸省としては、例のダンブ・カーが何回も大へんな事故を起こしました原因について、どういふように分析されておるのか、この点をお伺ひいたします。○國友政府委員 ダンブ・カーの事故につきましてはいろいろ原因があるわけではございまして、これは、一番直接的な原因は、踏み切りの前で一たん停車を忘るということが、一番直接的な原因であると思ひます。そういう面等につきましても注意喚起しておりますが、そのほかいろいろ条件、たとえば給与の問題等についてもあるのではないかと、こういうことをいわれておるわけで、この点は、現在総理府に置かれております交通対策本部で審議しておるのでございまして。と申しますのは、ダンブ・カーの所有者等を見ますと、九割が自家用車でございます。一割足らずが事業者、すなわち黄色いナンバーで運転しておる事業者であるのでありますが、こういう関係で、運輸省の方の指導というものが自家用全般については及び得ませんので、交通対策本部で、関係各省が集まりまして、労働の関係は労働

省、交通取り締まりの関係は警察庁、その他関係各省において現在原案を、打開策を練っておる状況でございます。

○広瀬(秀)委員 一たん停止を怠るからだというようなことが主たる原因のようないふ言われるのですが、一たん停止を怠れば生命の危険が伴うのだということぐらいは、運転手だって知っておるわけでは、それをあえて一たん停止もやっていたらいいような過酷なる労働にかり立てているものは一体何かということについて、あなた方は、あれだけの事故をしかも相次いで起こしておるのに対して、給与も幾らか低いと思ひます、という程度の反省しかなさっていないのか、この点私は非常に残念に思ひます、この点私はきのう横山委員から、運輸省一体何をしておるのだ、運輸省というものは何をしておるのだ、こういうふういふ言われたいところなんだ、こういうふういふ言われたいところなんだ、一体そんなことであらう事故を防げるとお考えなのですか。九割も自家用車だからというふういふ言われたいところ、それはそういうものを解決するのはほかにどこに役所があるのですか。やはり運輸省が中心となつてやらなければいけないと思ひます。その点についてはどうなんですか。

○國友政府委員 ただいま申し上げました九割が自家用であるという点を申し上げたのでございますが、これらの点に關しましては現在交通対策本部で対策を練っておりますが、労働条件の關係等につきましては労働省が担当しておる状況でございます。

○広瀬(秀)委員 自動車による運送というところから見れば、やはりこれは運輸省だつて――労働省でそういう給与の問題なんかやるのだと言つておるけれども、一体ダンブ・カーや何かを自家用として持つて、しかも非常に車個の安い砂利なんかを運んでおる、あるいは泥を運んでおる、こういうような場合に、これは従業員を非常に酷使する、しかも長時間労働させる、しかも労働再生産できるだけの賃金が払われていない、ほとんど非常に非合理的な長時間労働をやつておる、こういう形であつて、しかも踏み切りにおいて列車にぶつちつて、たくさん死傷者を出す、こういうふうな交通上ゆゆしい問題、そういうものについて、これの一番大きな原因というものは、そういう自家用車を使う人たちの経営が非常に不健全だといふところからやはりきておるのだと思ひます。十分な休養と十分な賃金というものが払われていない、そして一たん停止を怠らなければ仕事も完遂できないような、しかも手間にならないような、そういう労働条件で使つておる、そういうことになるのであつて、こういうことについて、あなた方はもつと考えを深めなければいけない、このように考えるわけですか。それで、そういうふうな状況において車を動かしておる人たちが、今度ガソリン税を上げられるということによつて、なお一そう苦しくなる。これはもう、先ほど主税局長はいろいろこまかい数字をあげて、大した影響はない、大した影響はないと言つておるのだけれども、こういう人々にとっては、非常に重き物を運ぶのだから、ガソリンもよいけい食ふのです。しかも運賃収入としては割合合ないのです。収益率も主税

局長が引用されたような形のものでは全くないと思ひます。違つたグループだと思ひます。そういうものに対して、あなた方は、ガソリン税の値上げの影響はそういうところにもはつきり及んでくるわけですが、そういう点について、運輸省としてどのようにお考えなのですか。

○國友政府委員 運輸省としましては、そういう点に対する影響も考え合わせまして、ガソリン税の値上げにつきましましてはわれわれとしては望んでおるわけではございませんが、究極的には、閣議決定で、現在の道路整備五カ年計画、二兆一千億の計画がきまりまして、現在のような税率が出されたいわけではございませんが、これにつきましまして、自家用車につきましましては、私どもの方でちよつと計算できまじせんし、実は権限の問題を言うことはどうかと思ひます。自家用の、そういう面の監督につきましましての権限は運輸省にございませんで、むしろ警察庁とか、給与の面では労働省とか、あるいは建設業者でありますれば建設省、あるいは砂利の販売その他であります通産省とかいふふうな、非常に権限が分かれておるわけでございます。従いましめて、自動車運送事業者について考へて参りますと、今度のガソリン税の値上げによりまして一七〇程度の影響があるといふことが出ておるわけでございます。まあこの程度の影響につきましましては、私どもとしては、望ましくはないが、やむを得ないという観点をとりまして、閣議決定の線までいつたのでございませう。

○廣瀬(秀)委員 たえば、そういう砂利トラやあるいはダンブ・カーのよう

うなもので自家用車になつておるといふような場合には、これはもうおそれる運賃の問題なんかも自由にやつておるのだらうと思ひます。そういうものについての運賃の規制というようなものには何もないわけですか。

○國友政府委員 自家用については運賃といふものは取れませんので、これはたとえば販売業者なら販売業者が、自分の販売品を輸送するという形で、自分のところの自動車で輸送いたします。運賃は取らないわけではございません。従いまして、営業車で自動車運送事業の免許を受けておりますものが扱いますものは運賃設定があります。これは認可事項になっておりますが、自家用の砂利トラの輸送等については、運賃、料金といふものは規制がございませんで、また取ることは建前としてできないことになっております。

○廣瀬(秀)委員 そういうところに、監督の権限というふうなものがあつてこつちに分けて、一元的な交通行政の面からそういうものをとらえていけな

いというところは、非常に大きな欠陥だらうと思ひます。そういうことはもちろんここでの主たる議論ではありませんけれども、運輸省として、やはりもつと積極的に、交通行政の面から――あれだけの事故を起こしておきながら、それがたまたま自家用車であつたといふことで、自分の権限でないといふことでは済まされないう段階にきておると思ひます。そういうふうな面でも、もつと交通行政の面で一

元化の方向を強めていく。旗振りをする運輸省がしっかりと政策を出して、ばらばらになつておる監督行

政の面に非常に弱い面を露呈しておる今日を救つていかなければならぬと思ひます。そういう点はさておきまして、先ほど閣議できめられたので、反対であつたけれどもやむを得ず認めざるを得なかつた、こういう立場でありますけれども、そういう立場で、やはり運賃値上げという方向に運輸省としても――きのうも、運輸大臣は自分の間は運賃値上げをしないといふようなことを言われておつたわけでありまして、これは政府と運輸業者との間には大体やみ取引が行なわれているんじゃないかと見られるような節もあるわけでは、こういうふうな面について、きのう自動車局長は言葉も濁されておつたわけですが、運輸大臣に伺つたところによると、自分の間が過ぎれば、ほとぼりがさめれば上げるのだといふことを言われております。特に貨物自動車関係の免許を受けている貨物運送業者、こういうふうなところなんかも今日まだ非常に労働条件が低いわけであつて、そういうふうな人件費、労務費にしろ寄せておるというところ、ガソリン税がまた増徴をされて、わずかであつてもそれが経理を圧迫するといふことは、非常に残念なことである。やはり、運輸省としては、そういう面からも、将来大蔵省なりあるいはその他関係のところに、強力に、ガソリン税を引き上げるといふような場合に、もつともつと見識を持った抵抗をしていけるように、強く要望しておきたいと思ひます。

運賃値上げをするかしないかという議論については、やはり大臣でないとい

七

お答えができないようでありますから、大臣が出席されませんので、その点についての追及はきようはやめたいと思ひますが、どうぞ一つそういう態度で今後もいつていただきたい、こういうふうな要望申し上げまして、私の質問を一応終わります。

○足立委員長 関連質問を許します。

堀井委員 実は大蔵大臣の御出席をお願いしましたが、予算委員会の関係で御出席が願えないようでありますから、一つ政務次官に、本来ならば池田総理の出席を求めて伺わなければならぬほどの重大問題でありますので、十分責任のある御回答をいただきたい。

昨日の建設大臣のお話によりまして、今度の道路整備五カ年計画につきましては、二兆一千億円の財政計画がすでにあるので、これについてはガソリン税の増徴は今後はやらない方針だということ、ここではつきりなさったわけでありまして、そういうしきと、残っておりますのは、大体一般会計から入ってくるということで処理されると思うのでありますが、あと一つ最近の状況で見ると不安がございまして、昨年来もしばしば業界その他から出ておりますが、道路公債発行に関する問題でございます。現在の二兆一千億円の道路計画について、この範囲内においては道路公債は発行しないということであるのかどうか、その点について責任を持ってお答えをいただきたい。

○大久保政府委員 堀委員の御質問にお答えいたしますが、今回の予算に計上してありますガソリン税の増徴並びに一般財源の若干の増額ということに

よりまして、二兆一千億の道路整備は施行できる、かように考えておるような次第でございますから、従いまし、道路公債の発行は考えておらないということ、はつきり御答弁申し上げたいと思ひます。

○堀委員 その問題であります、二兆一千億が動く場合が多少あり得るというのを昨日伺つておりますが、多少動く場合には、その場合を含めて道路公債は発行されないのかどうか、そこを一つ重ねて伺つておきます。

○大久保政府委員 昨日、運輸大臣、建設大臣、私もお答えいたしました、建設大臣も、昨日の答弁におきまして、二兆一千億を動かすという考えはないということ、答弁いたしました。二兆一千億が、十カ年間四兆九千億の道路整備計画の五カ年計画としては適当であろう、かように判断いたしておるのでございますから、二兆一千億というこの道路整備計画を動かすということとは考えておりません。

○足立委員長 関連質問を許します。

藤井委員 先刻来議論になつておりますガソリン税の問題について、主税局長にお尋ねしたいと思ひます。特にこの問題は、最近農業と他の産業との格差の是正ということが政治の大きな焦点になつておることが多言を要しますが、このガソリン税の増徴は、そういった問題と関連して、政治的にきわめて慎重に取り扱わなければならない重大な問題と私は考へるのではありません。なるほど、道路の現在の状態を見ますと、一刻も早くこれを改修しなければならぬ。そのための財源

確保のために、このたびの政府から提案されております内容については了解するものでありますけれども、問題は、これはやはり受益者負担的な性格を持つておると局長の答弁もありましたし、いわゆる目的税的な性格のものであるわけでございます。従つて、このたびの農業の方面に影響のあるガソリン税に対しては特別な措置をはかるべきが当然だというふうに、私たちが思つております。従つて、この点について今後どのように善処される方針であるか、はつきりした御見解を承りたいと思ひます。

○村山政府委員 おっしゃる通りに、揮発油税の財源は、現在特別会計に繰り入れられて、道路整備に充てられておるわけでございますが、基本的な性格は、何といつても消費税の性質を持つておるわけでございます。従いまして、消費税の一環といたしまして、本来の性格からいへば、道路のみならず、すべて使うものに当然及ぶ、こういう性質を持つておりますが、少なくとも今度の増徴は新道路五カ年計画の関連でございます。そういう意味からいいますと、できれば、そういう方面に対する、農業用に限らず、自動車用以外に使うものについて増徴をしない方が望ましいと思ひますが、先ほども申しましたように、何分にもこれは製造課税という建前をとつております。一方農業用その他の溶剤とか、あるいは洗浄用に使うとか、クリーニング用に使うとかいふ需要者は、全国津々浦々に散らばつておるわけでございます。これを一々用途免税という形をとることによる事務量の増加、それに伴う経費、あるいはその横流しを防

止するために変性措置を講ずるとすれば、それに伴う製造業者の経費、その他あれこれ考えますと、その点はさらに今後考究するというにいたしまして、今回はそれらの需要者に及ぼす影響の程度等も考えまして、ガソリン税の引き上げに関する限り、この程度でごしんぼう願ひたい。しかし、農家その他の企業の経営合理化の方面については、別途それぞれの税制上必要な措置を講ずるということももちろんでございます。ガソリン税につきましては、今回は残念ながらやむを得ないのじやなからうかと考えております。

○足立委員長 本問題に關して、この際、将来の取り扱ひの方針につきまして、政務次官より御答弁をお願いしたいと思います。

○大久保政府委員 ただいまの御発言に對しましては、先ほど広瀬委員の御質問にお答えいたしました、農業用耕転機等のガソリン税の影響につきましては、非常に私たちが苦慮いたしておるところでございます。そこで、農業の将来という点にもかんがみまして、今後の税制におきまして、この点の検討につきましては、十分誠意を持って努力をいたすということを、こにお答えしておきたいと考へる次第でございます。

附則第四項中「改正前の物品税法」を「旧法」に改める。

○足立委員長 ただいま議題となつております物品税法等の一部を改正する法律案に對しまして、各派共同提案の修正案が提出されております。

附則第五項中「この法律の施行の際」を「昭和三十六年六月一日に」に、「この法律の施行の日」を「同日」に、「改正後の物品税法」を「新法」に改める。

附則第六項中「五月三十一日」を「六月三十日」に、「五月及び六月」を

物品税法等の一部を改正する法律案に對する修正案

物品税法等の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

附則第一項に次のただし書を加える。

ただし、改正後の物品税法（以下「新法」という。）第一条第一項の規定中次の各号に掲げる物品に係る部分は、同年六月一日から適用する。

一 第二種第一号に掲げる物品のうち、改正前の物品税法（以下「旧法」という。）第一条第一項第二種第九号に掲げる物品に該当するもの

二 第二種第九号に掲げる物品のうち、旧法第一条第一項第二種第三十七号に掲げる物品に該当するもの

「六月及び七月に、五月から七月」を「六月から八月に」、「五月から八月」を「六月から九月に」、「五月から九月」を「六月から十月に」改める。
附則第七項中「この法律の施行後二十日以内を昭和三十六年六月二十日まで」に改める。
附則第八項中「改正後の物品税法」を「新法」に改める。

本案施行に要する経費
本修正による減収見込は、約五千万円である。

○足立委員長 この際提出者の趣旨説明を求めます。鴨田宗一君。

○鴨田委員 たいだいま議題となりました各派共同提案にかかる物品税法等の一部を改正する法律案に対する修正案について、提案の理由を御説明いたします。

本修正案の案文は、すでにお手元に配付いたしてありますので、朗読は省略させていただきます。

修正内容は、政府原案は改正部分をすべて四月一日から施行することとしておりますが、昨年末の外貨割当によつて輸入される乗用自動車のうち、大部分が本月末までに引き取られることとなつておりますところ、一部のものが、特殊の事情によつて、四月及び五月に輸入される予定になつております。これに対し今回の改正法を適用することは、改正による負担の増加がかなりの額に達することを考えますと、適当でないと考えられますので、このような事情等を考慮いたしましたして、税率の引き上げを行なうとするものに

ついて、その施行の期日を六月一日に延期しようとするものであります。
なお、この修正により、予算に及ぼす影響は僅少なものと考えます。
以上、提案理由を申し上げます。
○足立委員長 これにて修正案の趣旨説明は終わりました。

○足立委員長 たいだいま議題となつております法律案及び修正案について御質疑はありませんか。——御質疑がないようですから、これにて各案に対する質疑は終了いたします。

○足立委員長 これより順次討論、採決に入ります。

まず、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について討論に入ります。

通告があります。これを許します。武藤山治君。

○武藤委員 私は、日本社会党を代表して、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に対し、反対の討論をいたします。

私もが本案に対して反対をする理由は大体五つござります。第一は、池田内閣の公的無税という点であり、第二に、税負担の公平化が侵害をされておるといふ点であります。第三は、目的税の範囲を逸脱した無謀な引き上げであること。第四は、道路整備五カ年計画の内容が非常にずさんであること。第五に、物価引き上げを一そ

う促進して大衆負担の増大をもたらすという点であります。以上の諸点について具体的にこれから申し述べ、ガソリン税引き上げに反対をするものであります。

第一の公的無税の点についてであります。池田内閣は、昨年十一月の総選挙に際しまして、減税を国民に公約し、国民は一千億以上の減税を楽しみに期待しておつたのであります。しかるに、減税はわずか六百三十一億円にすぎず、そのみでは不足。逆に国民負担は増大の一途をたどるような施策を行なつてきたのであります。国鉄運賃の値上げ案四百八十六億円、郵便料金の値上げ案五十五億円、加えてガソリン税引き上げ案八十億円、国民年金の掛金三百億円や医療費の値上げ三百二十億円などを私どもは検討いたします。

ときに、まさに国民負担は公衆の生計を圧迫するばかりでございます。これらの施策の結果は、他の諸物価をつり上げ、値上げムードをさらに作り上げておるといふ印象を受けるのであります。自民党内閣の公約に揮発油税引き上げなどはみじんも見られなかつたのであります。しかるに、今回道路税を含め百八十億円の増徴を行なわんとすることは、国民の期待を裏切るものであり、民主主義政治家の取るべき道ではないと思つております。かかる公約違反は国民の名において糾弾をしなければならぬと存じ、第一の反対理由に掲げる次第であります。

第二には、税負担の公平化という点であります。揮発油税は昭和三十三年度に一キロ当たり五千三百円の引き上げ、三十四年度に四千四百円、さらに今年またまた三千四百円の引き上げを行なうものであります。昭和三十年

と比較し、わずか五カ年間に倍額以上、地方道路税が倍額に引き上げられていくのであります。わずか五カ年間に税金が倍額になったものは他に例を見ないでありましょう。政府は、引き上げの理由として、欧米諸国に比してなお低率であると言ふが、国民所得とガソリン税負担の割合を比べてみますと、イギリス、西ドイツの三倍の高さであり、日本より高いのはイタリアだけであります。さらに、国内の他の間接税である物品税、消費税に比しては、はなはだしく均衡を失つておると思われる。たとえば、小売価格に対する税率を見れば、たばこ、かりに「い」四・二％、光六三・七％、二級酒が四一・七％、ビール五六・一％、電気冷蔵庫四〇％、砂糖四六・二％などと比較してみますと、ガソリン税が五〇％以上の率になつておるといふことは、他のたばこやビールといったような奢侈品やあるいは嗜好品の性質の物品税や消費税とやや匹敵する税率であります。生産増強のための必需品であるガソリンにこれだけ高額の税率を賦課するといふことは、これらの税との均衡という点から、私は均衡を失つるものであると思つております。主税局長は、昨日の答弁で、まだ増徴の余地が多少あると声明し、全く無謀な態度といわなければなりません。製油会社の収益率が高いから増税するといふならば、これらの大会社に対しては他の方法で課税すればよい。特別措置法の適用をはずすとか、新たに会社負担の課税をして、消費者に負担の及ばない方法があるはずであります。なおまた、道路をほとんど使用しない農民の耕耘機が使用するガソリンまでが道

路整備の目的税を負担するのは、全く公平を欠くものであつて、許しがたい増税といわなければなりません。これでも一体公平であると主張するつもりがあるか。この点が反対する第二の理由であります。

第三に、目的税の範囲を逸脱した無謀な引き上げであるという点であります。現在、道路整備の財源は、ガソリン税及び軽油引取税による税収がその大部分を占めており、国の直轄道路整備費はその九〇％をガソリン税収によつてまかなない、一般財源による負担は微々たるものであります。三十六年度計画では、総額一千四百九十八億八千九百万円のうちわずか百億円、十三分の一が一般財源であります。元

来、道路の整備は、単に自動車使用者の利益にとどまるものではなく、国の経済全体を潤す公共事業、社会資本ともいふべきものであります。従つて一般財源から相当の支出をなすべきであり、十三分の一ではあまりにも少ない。特にガソリンの使用は、先ほど広瀬議員からも指摘がありましたように、中小商工業者、農民が六〇％以上消費しております。かかる関係からこれらの層が道路整備費の大半を負担することになり、全く目的税としては過酷に過ぎるものであります。しかも、政府が勝手に計画を膨大化し、そのつど財源が不足すると称して税率を引き上げられるのでは、全くたまつたものではあります。同じガソリンを使用しても、船舶用は無税である、道路を使用しない農民や他の零細業者が使用するガソリンは道路整備の財源に抽出をさせられる、こういう不公平な税の取り立ての方向というものは、全く

誤っておるといなければならぬ。この目的を逸脱しておるといふ点が第三に指摘しなければならぬのである。

第四に、新道路整備五カ年計画は、昭和三十三年に五カ年計画一兆円が始められて、世界第六位となったが、アメリカ、カナダ、西ドイツ、フランス等は、はるかに日本の追従を許さない現状であります。このような実情から、政府が道路計画に血道を上げてゐるのも、ある程度まではうなづけるわけでありますが、しかしながら、その政府計画の内容を見ると、幾多の疑問を抱かざるを得ません。まず第一は、実行不可能な計画、地域的不公平な計画を安易に立ててゐると思われまゝ。予算額が膨張したというだけでは、道路が整備されるものではないことは、御承知の通りであります。

わが国の建設業界の能力、動員できる労働力の限界、必要資材の供給力等、多くの要素が整わなければ計画は完成されないものであります。過去の実例を見ても、五カ年間一兆円の計画が三カ年間に四・五六%の進捗率であり、計画通り遂行されるならば六〇%にならなければならぬはずであります。かくのごとく予定通り進まず、計画の立て直しをしているのが実情であります。しかも新道路整備計画はそれの二倍以上の額になるのである。一兆円計

画の遂行能力のないものが二倍の計画をこなせるであろうか。結局、工事は進まず、血税だけが浪費される結果になりはしないかと憂えるものであります。特に予算編成当初、大蔵省は一兆八千億円の計画を支持したようでありまゝ。それを自民党が無理やりに二兆一千億円にふくらませたのであると新聞は報じております。全く自民党の思いつきの計画であると断定しなければなりません。もう一点は、この膨大な計画のための財源をガソリン税、軽油引取税に求めているという点であります。これらのものが実際に道路を使用しているものだけに賦課されるならば、目的税としてある程度了解もでき

るが、全く道路を使用しない農業用機械に消費される油、すなわち耕耘機などに使用する油にまで目的税として税を課するに至つては、全く論外、笑止千万と言ふべきであります。従つて、自民党の諸君すら、今になって野党のわれわれの追及にあつてふためて、政務次官に将来の約束をさせんとするがごとき卑劣な態度に出たといわざるを得ません。

第五に、ガソリン税の引き上げが、諸物価、料金の引き上げを誘発し、大衆負担の増大をもたらすという点であります。池田内閣は、所得増増内閣ではなく、物価引き上げ内閣、家計圧迫内閣だといふ悪評がみなぎりつつあります。かかる物価値上げムードのあるときガソリン税を引き上げるとは、運賃や料金、物価引き上げをさらに誘発することは明瞭であります。昨日横山議員の質問に対し、ガソリン税引き上げは原則として消費者が負担するかもしれない、そこまで覚悟していると主

税局長は答弁し、暗に大衆負担になるであろうことを明らかにした。また、運輸省も、三月七日の閣議了解がある中で、慎重に対処するが、個々の申請内容を検討して、バス料金や運賃の引き上げは処置する旨を答えております。政府は最初消費者に負担が転嫁されることはないような答弁をしていたが、ついに料金、物価の値上げとなつて消費者の負担増になることをやや認めるに至つたのであります。われわれは、初めから、ガソリン税引き上げは運賃引き上げの口実となり、ひいては物価値上げをもたらし、消費者大衆に多大な負担をかけることになることを配をし、忠告をしてきたのであります。たはせるかな、バス業界では、二月一日号の「自動車と石油」という雑誌の中で、バス料金は七%から八%の値上げを検討し、と報じておる。さらに、協会の会長である伊能さんは、税金引き上げの交換条件として運賃値上げははつきり認められてはいないが、暗黙のうちには政府、自民党が認めてゐる、と理事会で発表いたしました。そうである。この七から八%のバス料金

の値上げを暗黙のうちには自民党が認めてゐるという発表がもし事実であるとすれば、主税局長や運輸省の答弁である今後ののはね返り率というものは全くうそになるが、こういう点からも料金の引き上げは必至であります。また、トラック業界の主張を聞いてみますと、公共的輸送機関の輸送量は、鉄道、海運も含め、全輸送量の七四%に及んでおるのであつて、この輸送される貨物の影響を与えることを、口をそろえて発表いたしました。このことは

諸物価に大きな影響を与え、国民生活に多大の犠牲をしいることは、これまた明瞭であります。結局、低物価政策を宣伝し、所得倍増を公約した池田内閣は、これらの公約は全く幻想にすぎないといふことを、新年度予算早々国民の前に暴露したといわなければならぬ。このガソリン税の引き上げは、国鉄料金の値上げと同様、国民大衆を取巻く以外に何のでもない断ぜざるを得ないのであります。わが党は、国民大衆の生活安定と所得増大のために、かかる増税に断固反対し、政府の公約無視を追及すると同時に、政府みずからの今後の反省を深く求めて、反対討論にかゝる次第であります。(拍手)

○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。採決いたします。両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、物品税法等の一部を改正する法律案及び同案に対する修正案につきましては、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ることといたしますが、国会法第五十七條の三の規定により、本修正案に対し内閣において御意見があれば述べていただきます。政務次官大久保武雄君。

○大久保政務次官 異存がございませんから、よろしくお取り計らいをお願いいたします。

○足立委員長 これにて内閣の意見聴

取は終わりました。続いて採決に入ります。まず、修正案について採決いたします。

本修正案を可決するに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、本修正案は可決されました。

次に、ただいま可決いたしました修正案の修正部分を除く原案について採決いたします。これを可決するに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、本案は修正議決いたしました。

○足立委員長 次に、ただいま修正議決いたしました物品税法等の一部を改正する法律案に対し、理事会の申し合わせにより、各派共同提案の附帯決議を付したいと存じます。案文を朗読いたします。

政府は、昭和三十七年度において、間接税減税の一環として、物品税の減税を断行することとし、右改正に際しては、課税物件及び課税標準等に関し租税法定義を貫徹し、法体系を整備すべきである。

以上であります。お諮りいたします。本附帯決議を付するに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。よって、本附帯決議を付するに決しました。

ただいま可決いたしました附帯決議について、政府において御意見があれば述べていただきます。大蔵政務次官大久保武雄君。

○大久保政務次官 政府は、来年度におきまして、税制調査会を中心としたしまして、間接税全般につき十分な検討をすることを予定いたしておるのでございますが、その際におきましては、右決議の趣旨も十分尊重をいたしまして検討して参りたい、かように存じております。

○足立委員長 次に、資金運用部資金法の一部を改正する法律案の討論に入ります。

通告があります。これを許します。横山利秋君。

○横山委員 私、日本社会党を代表いたしまして、資金運用部資金法の一部を改正する法律案につきまして、反対の意見を申し上げたいと存じます。

この法案それ自身よりも、むしろ資金運用部それ自体、またさらにさかのぼれば財政投融資のあり方について、日本社会党は基本的な意見を持っておるわけでありまして、本年度の予算は二兆円といわれておりますが、ただそれだけで議論するわけには参りません。七千億になんなんといはします。財政投融資が、実はその予算とあらはらの関係になっておることは、いうまでもないことでもあります。由來、財政投融資は、予算の隠れみゝとして、あるいは政府の施策の隠れみゝとして、今日まであらゆるからくりが行なわれ

て参りました。われわれの記憶に新たなところでは、一番最初は造船疑獄、海運疑獄から始まりました。當時、ちまたにも、昔の歌にあやかって、海ゆかば造船疑獄山ゆかば海運疑獄といわれたほどの問題が、この財政投融資から始まっておるわけでありました。当時、戦後におきましては原資蓄積手段としてこれが使用され、もっぱら政府の言い分によれば国の産業を発展させるためという口実をもって、ほとんど大企業に流れ込んだのであります。しかし、その流れ込んだ財政投融資の根源は、郵便貯金であり、あるいは簡易保険であり、公務員がかけております毎月の共済組合の掛金であり、ほとんどすべてが大衆の零細なお金の貯蓄から生じたものであります。従いまして、大衆から取り上げたものがこれら汚職の材料になるということは、非難ごうごうたること、すでに皆さんも御存じの通りでありまして、当時から、何としてでもこの財政投融資を明るみに出して、大衆のものは大衆に返せという意見があったことは、けだし当然なことでもあります。

その後、戦後の蓄積手段としての方針は次第に変わって参りました。私どもの主張に耳をかさざるを得なくなつて、公共投資に重点が移って参りました。しかし、もしも長期低利の金融をするというのが当初の資金運用部、財政投融資の考えであつたとするならば、今度その公共投資への性格に変えたといはしますならば、内容的に変わつてきたといはしますならば、当然この資金運用部、またその根幹であります財政投融資のあり方について、根本的な改善をしなければならぬことは

当然であります。しかのみならず、私どもが主張しております、大衆からかき集めた金は大衆のもとに返せということが、今国民の心理となつておるといはしますならば、さらに進んで根本的な、いわゆる財政投融資、特にその中心となつておる資金運用部の構造改革こそ、なされなければならぬことと確信するのであります。

今回、この資金運用部資金法は、一部を改正をいたしまして、私どもの主張に近づいたがごとき事態を呈しておるのであります。根本はごうも変わつていないのであります。大蔵大臣は、しばしば、本委員会であるいは予算委員会において、この点について言及をいたしまして、決して大企業には流れ込んでいない、公共投資だこういふ主張を掲げておるのでございます。いづくぞ知らん、これは新しい大企業に向かう窓口であり、開発銀行なり輸銀なり、あるいはそのほかの住宅公団なり等を通じて、新しい扮装を装つておるにすぎないのであります。依然として大衆の金は大企業に流れ込んでおるわけでありまして、しかも、それらに流れ込みます金は六分五厘以下でありまして、もしもそうだと、そういう六分五厘以下の金利でありながら、一方におきましてはどうでございましょうか。町の中小企業あるいは庶民が金を借りる場合においては、どうであります。各位御存じの通りに、国民金融公庫でも九分であり、商工中金は九分三厘、相互銀行で借りますれば、表金利は別として、実質金利は一分五厘から二割に近い場合がある。一方、この中から、また政府の予算から、アメリカの片棒をかついで東南アジアにあ

るいは第二世銀に貸そうとするものは、驚くなかれ年に二分から二分五厘、場合によってはたても貸そうというふうなやり方でありまして、この面一つを取り上げても、まことに大衆は二重にも三重にもごまかされていふと言つても、私は過言でないと思ふのであります。

この機会に、つまり国民年金やあるいはそのほかの年金制度が確立をいたそうとして、国会の論争の中心になろうとしておりますそのときに、何としても大衆の金は大衆へ返すべく、根本的な改善がなされなければならぬと私は確信いたしますがゆゑに、このような強硬的な資金運用部資金法の一部を改正するといふようなことは、大衆をごまかすもはなはだしい、時代の移り変わりを妨げるようなものだ、こう考へまして、私どもは、この法案に対して、根本的な立場から反対をいたす次第であります。(拍手)

○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。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。よって、本案は原案の通り可決いたしました。次に、郵便貯金特別会計法の一部を改正する法律案につきまして、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ることといたします。お諮りいたします。本案を原案の通り可決するに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。よって、本案は原案の通り可決いたしました。

なお、各案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、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。よって、さう決しました。

次回は、明二十四日午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十二分散会

〔参照〕

揮発油税法の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)に関する報告書
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)に関する報告書

物品税法等の一部を改正する法律案(内閣提出第七〇号)に関する報告書
資金運用部資金法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)に関する報告書

郵便貯金特別会計法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇四号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十六年三月二十七日印刷

昭和三十六年三月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局