

第四十六回国会 建設委員會議

建設委員會會議第十四号

昭和三十三年三月二十四日(火曜日)

午前十時四十九分開議

出席委員

委員長

丹羽 喬四郎君

理事加藤 高藏君

理事瀬戸山 三男君

理事福永 一臣君

理事兒玉 末男君

理事逢澤 寛君

理事稻村 左近四郎君

理事木村 武雄君

理事堀部 安司君

理事堀川 恭平君

理事山本 幸雄君

理事井谷 正吉君

理事佐野 憲治君

理事吉田 賢一君

出席國務大臣

建設 大臣 河野 一郎君

出席府政委員

建設事務官 平井 學君

(大臣官房長)

建設技官 尾之内由紀夫君

(道路局長)

委員外の出席者

大蔵事務官 青鹿 明司君

(主計官)

大蔵事務官 川村博太郎君

(主税局税制第二課長)

大蔵事務官 海堀 洋平君

(理財局資金課長)

参考人

(東京大学教授) 今野源八郎君

(全国石油商業組合連合会会長) 益田 晋君

專門 員 熊本 政晴君

三月二十四日

委員原茂君辞任につき、その補欠として佐野憲治君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員佐野憲治君辞任につき、その補欠として原茂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

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二二二号)

○丹羽委員長 これより會議を開きます。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を議題として、審査を進めます。

質疑を続行いたします。西宮弘君。

○西宮委員 道路整備に關しまして、少しお尋ねをしたいと思います。この間局長に、若干の、いわゆる大臣の言われまじした事務的な問題についてお尋ねをいたしました。きょう大臣から少し基本的な問題について伺いたいと思います。何ぶんにも、例によってイロハでございすから、そのつもりでお答え願います。

第一は、この前の、昭和三十三年、本年度の建設行政の基本施策に關する建設大臣の所信表明というのがあるわけでありすが、その中に、「建設行政も、いままでのように、単に經濟成長の隘路を開いていくということを中心とした行き方を改め、われわれ国民」云々、飛ばしますと、「長期的に見た将来の国土のあり方を想定」してやっていくのだ、こういうことでありまして、簡単に言えば、いまの經濟成長から起つてきた隘路、あるいはまたいわゆるゆるりぬぐい、そういう行き方ではなしに、新しい角度、新しい観点で今後の計画を進めていききたい、こういうことだと思ふのであります。が、そういうふうな了解してよろしうございすか。

○河野國務大臣 御無礼ですが、道路政策につきましましては、これまでたびたび私は所見を申し述べております。一言で言うとかえって誤解が起りますけれども、たとえば従来の道路のあり方について、直さなければならぬ点は直していききたい、新たに取入れなければならぬ点は取り入れていききたい、こういうことでございす。

○西宮委員 河野さんが河野一郎という名前でお書きになった「これからの國づくり」という冊子がありますが、その中には、わが國の道路はあまりにも立ちおくれしている、「そのための交通情勢に対処するための整備だけで手一杯となり、先導的な役割りを果たす道路づくりにまでは手がまわらないことが多かった。」しかし、今回は「先行的投資を強力に行ない、そのため必要となる國の助成措置などの諸施策を強力に講ずる」、こういうふう書いておられるので、結局さつき建設行政の基本施策の中で言われたことをもう少しわかりやすく言われたのだらうと思ふのです。ですから、私はそういう意味で、そのことをお尋ねするのであります。つまり、いままではそういう立ちおくれしているそのものに手一ぱいで、先導的役割りを果たすというようなことはとうていできなかった、とうていそこまで手が回らなかったのだ、これからはその方面をやるのだ、こういう決意を表明しているのだと思ふのであります。そういう点で、そういうふうな理解をされるし、また私は当然そういうふうにあるべきだと思ふのですが、そういう点から考えてみますと、いわゆる基本施策の中に道路行政としてうたつておられますのは三点ありまして、中には、名神高速道路の全線開通と、中央道及び東名高速道路の建設促進、国道及び地方道の整備の促進及び現道舗装それから大都市内の高速道路、幹線街路の建設と主要な交差点の立体化、積雪寒冷地帯の道路の整備、こういうふうな三つうたつておられるわけでありすが、私がさつき冒頭に申し上げた、あるいはそういうふうに私が理解をいたしました観点から言うところ、ここに掲げられております三つの項目では、はなはだもの足りないような気がするものであります。要するに、先導的役割りを大きく果たすのだというところであれば、そちらのほうにももう少しウエイトがかかつていいんじゃないかと思ふのですが、その点いかがで

ございすか。

○河野國務大臣 実は御承知のように、私は最初五カ年計画を最小限度五兆ぐらいでやらなければいかぬという考えで、その五兆円という予算をつくりました。そのときによく大蔵當局並びにその他世の御認識を得るために書いたのがその小冊子であります。ところが、大蔵當局とだんだん折衝いたしまして結果、財源、来年度の予算編成というような点から勘案いたしまして、さしあたり四兆一千億でいかざるを得なくなりました。ただしこれは事情の変化がございすれば、たとえば道路公債等発行してもよろしいというふうなことがくれば、もう一ぺんやり直そうというところで、四兆一千億ということにいたしました。四兆一千億ということになりましたと、いまあとからお述べになりましたようなことになって、先行的なものについては次の機会に譲らざるを得なかった、こういうことであります。

○西宮委員 その五兆円の計画が四兆一千億に変わった、そういうことか、いろいろ最初構想したものを実行できないという点はわかりますけれども、要するに、その根本的な方針として、大臣の言われる先導的な役割りを果たす、そういう点に大いにウエイトを置いて、力点を置いてやってもらいたいというのが、実は私の主張したい点なんです、その点はすでに大臣が言っておることなから、それをそのまま具体的に実施をしてほしいとい

うのが私の要望なわけでありす。別なことは言へば、たとえここに現道舗装とかいろいろありますけれども、そういうことももちろん大事でないとは言いません、やらなくてよろしいというのでももちろんないわけでありすが、しかし重点という考え方からいうと、いまのようなそういうやり方では、ただいたずらに改良率とかあるいは舗装率とか、そういうものが引き上げになった、そういうことで、そういう改良率あるいは舗装率というようなことがしばしば問題にされますけれども、そういう点が大きい向上したというだけで終わってしまうのではないかと、そういうことを申し上げたわけでありす。もう一ぺん、いわゆる大臣のことは借りると、先導的な役割りを果たす、そういう点の、ひとつ大臣の決意を聞きたい。

○河野国務大臣 御了解いただきますように、五兆を四兆に減した、そこでどういふものを減すかということになりますれば、やりかけておるものを仕上げるということとはこれはどうしてもやめるわけにいきません。それから都市と農村との関係等を考慮いたしますと、どうしてもほっておくわけにいきませんから、主要産業道路以上のものは舗装する、これもどうしてもゆるがせにできぬということで、緊急しかもやむを得ざるものは全部入れて、そしてあとの余力を新しい部分に向けるというふうにならざるを得なくなりましたので、私は明年も明後年も、なるべく早い機会に、さらにもう一ぺん飛躍した五兆年計画をつくりかえるという非常に非常な情勢を持つべきもの

だ、こういうつもりで、そのときにだんだん先行する新産業道路の建設等について強い要望も起こってくるでしょうから、その波に乗って、これらは当然道路公債でやるのが非常に理解を得られやすい、こう思いますので、そういうやり方をした、こういうことでございす。

○西宮委員 ただいまの大臣の御答弁だと、やりたいことも予算が足りない、かつたのでやれなかった、したがってそのまま、来年度も再来年度も大いに努力をして大飛躍をはかりたいというお話で、もちろんそれは来年度も再来年度も今後ますますやってもならぬ、ちやならないと思ひます。ただここに提案されました今回の五兆年計画につきましても、提案理由の説明の中に、大臣はこういうふうに出ておられるわけす。現行の計画策定後の新情勢——現行というのは前のやつです。策定後の新情勢、つまり全国総合開発計画、新産業都市建設計画等の樹立に即応いたしまして、産業開発のため道路整備をはかりたい、こういうふうな提案理由を述べられて、いわゆる先行的な道路投資をするのだ、そういうことを使って、今回の提案を説明しておられるわけす。ですから、私はすでに今回の提案の中にも、ここでいうところの先行的な投資、すなわち全国総合開発計画あるいは新産業都市の建設、そういうものに即応した体制というものがこの五兆年計画の中にもすでに十分盛り込まれている、こういう状態では十分盛らなぬと思うのであります、その点について、どうも私も手薄のように入ります。もちろん、まだこれからもっとその内容については

やつていくということでありましようから、予算の配分の際にどういふふうな振り当てていくかということできまないのでないかと思ひますが、その際に、いま言われたようなことが十分に考慮されてしかるべきだと考えるのでございす。いま私が言ったことは、大臣は、将来の問題ではなしに、今回提案したこの五年計画の中にも、いまのような先行投資としての道路計画ということを強調されております。この中でも十分それを盛ってもらいたい、こういうことを申し上げたいと思ひます。

○河野国務大臣 それは明年度予算の中でも組んでおります。相当部分を入れるつもりでおりますけれども、何を申しますにも、東北とか中国とか九州とか、さらに裏のほうからのこの縦貫自動車道路を手をつけて、これを完成するだけのものをやらなければ、ほんとうの道路計画とは言えない、私はこう思ひますので、先ほど申し上げたようなことを申したのでありますが、いかにせん、いまの五兆年計画では、これらに引き当てる金は非常に少ないというやうなことから、先ほど来の答弁をした、こういうことでございす。

○西宮委員 今日まで道路がおくられてきたのは、明治以来、まず鉄道が輸送の大宗で、道路はいわゆる補充的な役割りを果たしてきたという経過がありまますから、ある意味では無理はないと言へるのであります。この間道路局長からいただいた資料によりますと、今後輸送の役割りは、貨物の場合もあるいは旅客の場合も、自動車が大きな比重を占めるといふ数字が出ておりまして、そこには特にトラックの場合が

非常にふえておるわけですが、それに対応する対策がとられることはもちろんであります。私はそういう点で一番問題になりますのは、何といつても重点的な問題として、先行投資という問題を考えるわけですが、もっと具体的な例として、簡単に言うならば高速自動車道の問題ですが、これをまず第一に大きなウェイトを置いて完成していく。しかも、それはいま現に手をつけてやりかけておるものもありますけれども、さらにあとからあとから問題に控えておるわけですから、ぜひこれにうんと力を入れてもらいたいというのが私の言いたい点なんでありす。その点について伺いたいと思ひます。

○河野国務大臣 高速道路は、御承知のとおり、何ぶん八百億、一千億というやうな金でございす。したがって、これに手をつけますと、やはり完成するめどがついた上でありません。と、無理じゃないか、私はこういう気がします。したがって、まず東京—大阪間を完成する。これはどうしてもやらなければいかぬ。その次には、東京を中心とし、大阪を中心とし、北九州を中心にして、どの程度これを発展さすかということとございす。これが、これになりますと、財源との関係——財源の見通しがつきません、ちよつと手をつけかねるのじゃないかと思ひます。したがって、道路公債を発行するか、外資についても思ひ切ったいい相談でできるかというやうなことで、道路公団に財源的な相当の確信を得るまで、手をつけにくいんじゃないかといふ気がします。少なくとも五兆とか六兆とかいふ予算計画が大蔵局から

らも承認を受けて、そうしてやるときでなければむずかしいんじゃないか、こう思ひます。それよりも、補充的に、まず百億とか二百億というやうなもので済むところでも有効なところに手をつける——これはできます。しかし、いまお話しのように、高速自動車道になりますと、よほど財源措置に確信を得まないと、なかなか手をつけることはむずかしいんじゃないか。同時にまた、いま東京—青森間、それから中国、九州、三つが一緒にあがつてきておりますから、この三つの中でどれから先にということになりますと、これはなかなかむずかしい問題になりますから、そこで、よほどこれらの調整をとりつつ、少なくとも大多数の人が、これをやるのが一番適当だろうというところになってまいりません、とむずかしいんじゃないか、こう思ひます。

○丹羽委員長 大臣が、参議院の予算委員会に十一時十五分までに行かなくなりました。あとに佐野憲治君の質問も残っておりますから、ごく簡単にお願ひいたします。

○西宮委員 それでは、高速道路について、申すまでもないのであります。が、これからの工場配置等について

は、地価の高いという都会地では、もう飽和状態以上に達しておるので、どうしても新しいところをそういう道を発見しなければならぬと思うのであります。そういう意味で、私は高速自動車道に大きな期待を持って、それ以外に、これらの過密、過大都市を解消することもできないし、あるいはパランスのとれた発展なんということももちろんできるはずもない。これにより、たとえば高速道路にこそしの道路予算の中の何%をさく、こういうことはまだきまつておりませんか。前の五年計画のときには、大体一五%程度というふう聞いておったのですが、今度はまだきまつておりませんか。もし時間を食うようでしたら、その数字の点はまたあとで伺います。

それは、私、時間もありませんから、いま申し上げたような点を強く大臣に考えてもらうことを要請をいたしまして、私の質問はこれで終わりにいたします。

○丹羽委員長 佐野憲治君。——大臣は十五分に過ぎますから、大臣に対する御質問を先にお願いたします。

○佐野委員 ただいま議題になつております道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案につきまして、私、特に大臣に、地方行政の立場から二、三お尋ねいたしたいと思います。

その一つは、この建設委員会においてもしばしば指摘になつておられる点であります。道路整備緊急措置法によつて、道路整備五年計画を樹立するにあたりまして、建設大臣が決定をして、閣議の了承を求めるといふように、第二条に規定されておるわけですが、しかしながら同じ建設行政を見て

まいりまして、公営住宅法によりまして、第六条に、公営住宅の計画を立てるにあたりましては、県知事が市町村長と協議をして、住宅の需給状況その他を検討して、建設省令で定める手続によつて、建設大臣に提出する、それで建設大臣が決定を行なう、こういう法のたてまえになつておるわけでございます。私は、公共事業は中央集権制の強い性格を内蔵しておるということ、は理解するわけですが、新しい道路法によりまして、市町村道、県道、国道という管理区分が明確になつておるわけですが、そのときに、一般主要地方道なりあるいは地方道の道路整備計画にあたりまして、市町村長と管理者である県知事と協議をすることなく、建設大臣がこれを一方的に決定すれば、しかも府県知事にその決定を通知すれば、それで済むのだ、こういう考え方は、地方自治のたてまえから考えて、穩当を欠いておるのではないかと、だから新しく道路整備緊急措置法を改正する場合に、そうした民主的なたてまえを持つ規定に改めねばならぬのではないかと、こういう点が指摘されておつたと思うのですが、大臣はこの考え方に對してどのように理解しておられますか。また、今度の法改正にあつたか、そのような措置がとられなかったのはどうして原因があるか、その点をお教え願ひたいと思います。

○河野國務大臣 全国津々浦々、道路行政が非常に停滯しておる、そしてどこへ参りましたも道路に対する要請が非常に強い。この五年計画をもつてしても、なおかつ地方の満足を得るに至らないというのが現状だと私は思います。したがって、計画の小さい

ことについては異論があつても、大きいことについては異論があるということ、はまだ全国にその例を聞きません。異論があるのは大蔵省だけであつて、そのほかからは、全部、もっと大きくせよ、大きくせよということばかりでございます。府県におかれましては同様でございます。現に今回の予算の割り当てにつきまして、各府県知事さん、市町村長さん、いずれも、もう少しおれのところの道路をやらぬかというお話でございます。いまお話しのように、地方財政を圧縮するとか、こんな大きなことではだめであるということであれば、そういう社会的なムードであります。いまお話しのような点が必要だろつと思ひます。また同時に、私も、地方の要請のないものには割り当てはしないということでございます。まして、むしろその点は受けて、あとは、地方の要請によつて、お金の割り当てをしておるというのが御承知の現状でございます。でありますから、地方に押しつけて、これをやれということは一切いたした例はこれまでにないと思ひます。でございまして、住宅のように、地方でその意思があるかないかは別として、ぜひやってくれというようなことと多少違つてはなかつたか。またいまお話しのような段階に入つてきますと、そういうことが必要なことにはなるのではないかと、思ひますが、現在におきましては、まだそういうふうなことになるていない。これが実情ではないかと思ひますが、そういう声はききう初めて承るのであります。いままで私聞いたことがないものでありますから、これを変える意思は

ありませんし、またそれを変えていく意思も持つておりません。

○佐野委員 私は財源の問題は後ほどお尋ねしたいと思つたのですが、民主主義の基盤である地方自治のたてまえに立つて、この法律はどうかという点を大臣にお伺ひいたしておるわけですが、憲法には、地方自治の本旨にもとる法律はつくつてはならない、地方自治の本旨に従つて法律はつくらなければならないとありますが、こういう観点から考えてみますと、公営住宅法の場合と道路整備緊急措置法の場合とをたてまえがどうして違つておるのか。地方自治を尊重するたてまえにおいて、地方の道路現況、これには大臣が御指摘になるようないろいろな要素があるでしようが、やはり道路管理の最終的責任者は、町村道の場合は町村長であり、県道の場合は県知事であるわけですから、それを管理する自治体首長の意向を、この法案のたてまえからいへば、聞かなくてもいいんだ、おれは決定するんだ、閣議で決定したから、これを通達するんだ、こういう形の法のたてまえは、少なくとも憲法の精神に基盤である地方自治に對する大臣の考え方を伺ひいたしておるわけですか。と同時に……

○河野國務大臣 お答えいたします。○佐野委員 大臣、時間がありませんから、もう一つ聞いておきましょう。○河野國務大臣 参議院のほうの約束の時間がきておりますから、いままでの御質問の点をお答えいたします。○佐野委員 それと関連しておりますから……

○丹羽委員長 簡単に願ひます。

○佐野委員 地方行政委員会から、地方行政の問題で……(だから連合審査を要求したんだ)と呼び、その他発言する者あり) 地方行政に重大な影響があるからというので、連合審査を要求したんです。

○丹羽委員長 質問を続けてください。

○佐野委員 それでこの法律と関連いたしまして、同じ建設行政の中に都市計画法というのがあるわけですが、大正年間にくれた機関委任事務だと思ひます。この場合におきまして、いわゆる都市計画事業としての閣議決定がなされますと、機関委任になつてしまふ。単に県知事あるいは市町村長は機関として委任される。だから首長を罷免することができ、代執行をすることができる。しかも地方自治体は、この予算に對する増額修正の権限を失ひ、監査委員もこれを監査することができ得ない。決算もこれを決算として審査することを拒否しておる。こういう法律がいまなお存在しておるわけですから、公営住宅法が持つておる民主的なたてまえと、いまの緊急措置法に盛られておる管理者であるたてまえをくずして、大臣がこれを決定する。都市計画事業にも、機関委任事務というふうな考え方に對しても、大臣は民主主義の基盤としての地方自治のたてまえを一体どう考えておられるか、この点を重ねてお伺ひしておきます。

○河野國務大臣 先ほどお答え申し上げましたように、そういう必要性が起つていないということと同時に、御承知のとおり、道路審議会の委員には町村長の代表も出ておれば、県知事さん

の代表も出ておられまして、この議を経て決定しておるのでございまして、決して大臣一存でやっておるのじやございせん。町村長の代表者、知事の代表者の加わった審議会の議を経まして、それを閣議でもって決定するということに一応しておる。ただし、いまお話しした住宅のように、地方から異論があり、もしくは地方の要請がないのに、これが圧倒的なものである、実情がそうだった場合には、いまお話しするように、変える必要が起ってくるだろうと思っておりますが、さしあたりそういう必要はない、こう考えております。

○丹羽委員長 それでは大臣、よろしくございませう。

○丹羽委員長 本審査のため、本日は参考人として、東京大学教授今野源八郎君、全国石油商業組合連合会会長益田晋君の御出席を願っております。

この際、参考人各位にございさつを申し上げます。

本日は御多忙のところ、本委員会に御出席くださいますと、まことにありがとうございます。どうぞ忌憚のない御意見を開陳くださいますようお願いいたします。

議事の順序は、まず参考人各位から御意見を承り、御意見の開陳が終わりました後、参考人及び政府当局に質疑を行ないたいと思ひます。参考人の御意見の開陳は、お一人大体十五分程度とし、後刻、委員からの質疑の際、十分お答えくださるようお願いいたします。

御発言の順序は、委員長に御一任願

うことといたしまして、益田参考人よりお願いいたします。益田参考人。

○益田参考人 私、全国石油商業組合連合会の会長益田でございます。本日本席に私の口述する機会をお与えいただきまして理由は、私に関する限り、ガソリン税並びに軽油引取税の石油販売業界に対する影響のあり方ではないか、したがって、そうした面につきまして、述べさせていただきますと思ひます。

その前に、私どもの石油販売業界の規模とでも申しさしうか、ちょっとお耳にとどめていただきたいと思いますのでございませうが、私どもの業界は、石油が日本に到来いたしましたから七十年の歴史におきまして、製品を消費者に販売した全段階のおよそ九〇％、特に、今回の税金の対象になっておりますガソリン及び軽油の九〇％以上、を扱っている業界でございます。昭和三十六年の石油業法によりまして、その第十三条で、石油販売業者の届け出制が採択されまして、その調査の結果、現在石油販売業者は全国でおよそ二万、そしてその事業所はおよそ三万七千、その二万の販売業者のうち一万七千強が私どもの組織に参加されて、中小企業者としての活動を継続しておるわけでございませう。そういう観点に立ちまして、今回のガソリン税の引上げは、私ども業界としましては、道路が整備されることとはとりもなおよさず車両の運行が非常に悪くなり、石油類の消費もふえることとございませうので、本質的には反対するものでは決まっております。しかしながら、この増徴が私どもの業界に非常に大きな影響を与えるということ

について、二つの観点から申し上げてみたいと思ひます。

第一の問題は、ガソリン税が、消費税でありながら、消費者に非常に転嫁しにくいという状況でございます。従来、数次にわたりますガソリン税の増徴にあたりましては、メーカーすなわち精製元売り段階が非常に好況でございまして、その好況の上におきまして、増徴されたガソリン税あるいは軽油引取税の大半は、石油業界が負担してまいったという状況があるのでございませう。これは日銀の物価指数でおわかりと思いますが、およそ三分の二は、消費者に転嫁されないうちに、石油業界でこれを吸収しておるのであります。しかるに、最近精製元売りの段階は、御承知だろうと思ひますが、非常に不況でありまして、丸善石油の例を見ましても、ないしは出光興産が従来四割配当しておりましたが、一躍無配に転落したという状況から見ましても、すでに恒常化した石油精製業者の長年にわたる過当競争の結果、もはや精製元売り段階でこの増徴税を吸収する余力がないということとございませう。したがって、今回の増徴分は、これが消費者に完全転嫁されない限り、中小企業者であるわれわれ販売業者が、これを負担しなければならぬという状況でございます。しかるに、政府におかれましては、物価対策として、物価抑制策を強く打ち出され

ており、かたがた軽油あるいはガソリンの非常に大きな消費者であるバス、トラック、ハイタクという団体に対しては、公共料金の一年間ストップを命令しておるのであります。こういう点から藉口をしまして、そういう消費者団体は、すでに税金の増徴分は、そういう状況下から、のむことはできないという強い意思表示を私どもにしてきておる状況でございます。そういう過当競争下、非常に不安定な状況下から、私どもは、今回の増徴分は、このままでは中小企業者である販売業者が負担せなければならぬ状況が非常に多いのではないかと、いうことに非常に危惧を持っておるわけでありませう。

第二は、金融面の問題でございませう。中小企業者の経済基盤が非常に脆弱なことは、もうすでにおわかりのとおりでございます。その脆弱な中小企業者の金融は、ただいまのところ、一般市中金融機関から過酷な取り扱いを受けておるにもかかわらず、最近の公定歩合の二厘引き上げの影響がやがてあらわれるのではないかと、いう状況下におきまして、この増徴というものは、私どもの身に降りまして、非常に大きな負担となつてまいるのでございませう。私どもの業界で推定した資料によりまして、中小企業者である販売業者のガソリン税の負担額は、およそ年額二百七十億、それから軽油引取税の場合は八十億、合計三百五十億の負担増といふことになっておるのでございませう。この負担増を打開する方法は、何らかの法的措置によりまして、確実な金融のめどをお与えいただかない限り、私どもが非常に困難に達するといふことが言えるのではないかと、思うのでございませう。中小企業近代化促進法という法律がございまして、これに業種指定をされることに、私どもは若干の希望を持っておりますが、現在の段階では、まだ流通段階で近代化促進法の業種指

定を受けた団体はありません。したがって、私どもはまだ受けておらない状況であります。そういう幾つかの法律、中小企業者の擁護策がございませうので、どうぞそういう意味におきまして、業界の苦境に対する助成策をお願い申し上げます。これが今回のガソリン消費税あるいは軽油引取税の当業界に与えられる影響の大部分であります。

どうぞよろしくお願いいたします。

(拍手)

○丹羽委員長 どうもありがとうございます。

次に、今野参考人。

○今野参考人 ただいま御紹介いただきました東大の今野でございます。

先生方が、熱心にこの道路整備法案を御審議いただきますことに対し、国民の一人として、心から敬意を表するものであります。同時に、私、日ごろ考えております考え方をここで申し上げる機会を与えられましたことに對しまして、感謝をいたしております。

この法案そのものに対して、結論的に申し上げますと、私、希望を述べ、あるいは若干の条件を述べさせていただきます。まして、賛成するものであります。しかし、ただいま石油業界の代表の方から、お話しがございましたように、今後こういうガソリン税のみの財源によって日本の道路金融財政をまかなうといふことは、だんだん困難になってまいりますので、ここで先生方に、ぜひ根本的に考え願ひたいといふ幾つかのお願いをしたいと思います。

申し上げますことは、道路整備五カ年計画で、膨大な四兆一千億でございま

由に見て安かった。船の運賃が安かったというところに一つは原因があるわけ

ので、一般の財政負担ということも必要でございますから、そういうふうな道路の、自動車というユーザーだけではございませんで、非利用者として申しますか、国全体なり地方全体が責任を持って費用を分担する部分もあるわけでございます。それらを勘案いたしますと、財政につきましては、まず一般財源が負担するものと、そして自動車の負担分部分につきましても、いま申し上げたようないろいろな答えを出しまして、合理的な税制をおつくり願いたい、というのが私の考え方でございます。なお、そういうハイウエーのコストをどういうふうな利用者なり一般の国民に割り当てるかという、アメリカで研究したファイナル・レポート・オブ・ザ・ハイウエー・コスト・アロケーション・スタディという冊子が出ておりまして、当局も御研究なさっておりますけれども、将来こういうふうな徹底した御研究をいただきまして、もっと合理的な税制を確立していただきたというのことを、希望として述べさせていただきますかと思ひます。(拍手)

○丹羽委員長 どうもありがとうございます。

以上で、参考人の方々の御意見の開陳は終わりました。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。兒玉末男君。

○兒玉委員 ただいまお二人の方から貴重な御意見をお聞かせいただきまして、たいへん感謝いたします。

そこで、私は、今回のこのガソリン税なり軽油引取税の引き上げについて、その衝に当たられました大蔵省の担当者もお見えになっておりますが、私は、いまの両省の御意見から判断した

しましても、おおよそ今回の軽油引取税なりガソリン税の増徴は一つの限界に達しておるんじゃないか、同時にまた、道路行政全体の面から判断いたしましても、非常に負担の不公平ではないか、こういう御意見、また金融面における石油販売業者の非常な窮地に立っている実情を私は聞いています。ですが、大蔵省当局が今回の道路整備五カ年計画というものの四兆一千億の財源捻出にあたって、一番弱い石油業者なりあるいは自動車関係の業者に、道路整備全体の八三%を占めるくらいの課税をしているということは、どうも常識論としても、私はなかなか肯定できない面があるわけです。同時にまた、これが諸物価に与える影響というものを考えますならば、いまだ慎重な配慮があつてしかるべきでなかったか。この点につきましては、確か昨年の十二月だったと思いますが、関係の業者から、ガソリン税なりあるいは軽油引取税の増税については、これは困る、こういうことで、税制調査会に対して、いわゆる諮問がなされたわけですが、この税制調査会から出された答申も、このような増税については非常に慎重を期すべきだ、というふうな答申がなされたやに聞いておりますが、大蔵当局としては、このような点についてどういふふうな配慮をもつて、今回のこのような増税に踏み切られたのか、この点について、ひとつ担当者のほうから御説明をお願いしたいと思います。

○川村説明員 お答えいたします。

現在まで揮発油の税負担は、地方道路税を含めて、一キロリットル当たり二万六千四百円、軽油につきましては一万二千五百円の税率が課されております。これは諸外国に比べましても確かなり高い水準までできておりますけれども、アメリカを除きますと、諸外国、ことに欧州諸国に比べますと、まだ若干引き上げの余地は残る、そういう判断をいたしましたわけでございます。なお、税制調査会におきましても、揮発油及び軽油の最近の市況にかんがみまして、増税にあたりましては相当慎重な考え方を要する、というような意見はかなりあつたのでございます。最近の財政状況等をも勘案いたしまして、道路計画の改定等があれば、物価等への影響をも勘案しつつ、これが引き上げはやむを得ないというふうな御意見が多数を占めておつたと考えます。

なお、先ほどのお二人の参考人の御意見のうちに、かなり税に関連しました御意見がございましたので、それを四点左右ばかり一応御説明しておきたいと思ひます。まず、益田参考人の御意見でございますが、六割は未転嫁であるというお話がございました。三十一年以降現在までに一万三千百円の税率アップがございまして、これは当時から、道路計画改定ということも理由にいたしまして、税率が引き上がつておる。一方、税抜き卸売価格で言いますと、確かに四千五百円程度の値上がりになつております。したがいまして、差額の六割弱のものが業者負担になつたといふような御意見だつたらうと思ひますが、ございまして、この間原油価格がかなり低落を見ております。それから三十一一年当時に比べまして、操業度かなり向上しております。しかがいまして精製業者の固定費負担は、一キロ

リットル当たり相当低下しておるわけでございます。一方人件費等の値上がりがございますので、それを相殺いたしまして、なおかなり販売コストの引き下げがあつたと考えられるわけでございます。したがいまして、ガソリン税の税率引き上げの部分で価格に反映しなかつた部分は、確かに三割程度はあつたと考えられますが、六割というのはやや過大ではないかということでございます。なお、三割につきまして、転嫁等に関連して、それをどう考えるかということでございますが、御承知のとおり、現在石油の精製業界あるいは販売業界を通じて、非常に過当な競争が行なわれております。したがいまして、税制においては、もちろん揮発油税は消費税でございますから、転嫁ということも前提となつておりますけれども、これは販売あるいは製造段階における正常なるあり方を前提としての問題でございます。業界における販売シェアを拡大するための競争、こういうものによつて転嫁ができなかった部分は、税制とは無縁のものではないかと一応考える次第でございます。それから、益田参考人の御意見の中でもう一点、今回の増税で、二百七十億の追加負担が推定されるというお話でございますが、今回の増税によりまして、三十九年度における収入増を計算してみますと、百八十二億でございます。したがいまして、販売代金の回収等につきまして、おそらく金融機関等で計算されたのだらうと思ひますが、今度の税率引き上げに依つて二百七十億の追加負担が起るのではないか、はやや当を得ていないのではないかと

という感じがいたす次第でございます。それから次に、今野参考人の御意見でございますが、アメリカの税制に比較して、一九二〇年代の税制ではないかとおっしゃる御意見に對しましては、確かに農林漁業用等、あるいは道路事業に關係のない揮発油消費につきましては、アメリカでは還付制度を設けております。これに對しましては、私も、引き上げのつど、毎回この問題を検討しておるのでございますが、何ぶんわが国の納税者の記帳等の能力から申しまして、還付制度をしくということについては非常に問題がございまして、したがいまして、前回衆議院の予算委員会あるいは大蔵委員会でもいろいろ議論されたのでございまして、切符制度による減免というふうなことももちろん考えたわけでございます。しかしながら、この切符制度による減免を施行いたしますと、非常に徴税コストがかかる。現在全国で百人程度の税務署員で揮発油税を徴収しておるのでございまして、制度を円滑に遂行してまいりますためには、約千人の増員を要するというような事態でございまして、したがいまして、間接税の税のあり方から申しまして、徴税コストが著しくかかるようなあり方は、やはり政策としていかなるものであろうかという反省から、従来まで、その税制に減免税を入れるというふうなことをいたしてきておらなかつたわけでありまして、しかしながら、これを一方財政支出の面で、何らか負担軽減と同じような実質的効果を与えるというふうな態度は、大蔵省としてはしてきておるのであります。その辺は税制だけの問題でなくて、財政全般を見て御判断をいただきたいと考えるわけであります。

それからもう一点、今野参考人からの御意見であります。道路のコストとベネフィットに依つて課税すべきであるということについてでございますが、アメリカにおきましても、揮発油あるいは軽油につきましては、税率をそうした道路のコスト等に応じて変えておるということもございまして、やはり日本と同じように、均一の課税でございまして、ただ、アメリカにおきましては、重量トン税と申しますか、道路を損傷するような重量車につきましては、自動車税として加重しておる、この事実はございまして、この点は確かに、揮発油ないし軽油からの消費税が道路財源に充てられる。しかもそれは道路の損傷負担あるいは受益者負担ということが根拠となつておる見地から考えますと、何らか差別課税をすべきであるということも当然と思ひます。ただ現在重量車といふのは、大半大型バスあるいは大型トラックでございまして、その消費する油は軽油でございまして、したがいまして、現在の軽油と揮発油とのバランスが著しくとれていないという面での反省は必要であらうと思ひます。ただ、今野参考人も申されましたように、大型バスないし大型トラックの使用いたします軽油引取税を上げることは、そのまま運賃あるいは料金に影響いたしますので、政府といたしましては、物価対策の見地から、軽油引取税をそこまで上げるといふような考え方には踏み切らなかつたという点がございまして、なお、重量車税という意味では、自

自動車税を何らかの重量に依じて課税をしてはどうかというような考え方も一理あると思いますが、これもやはり大型バス、大型トラックになりま

すので、料金あるいは運賃への影響がかなりある。それから自動車税は現在

地方税でございますので、そういう面での配慮も今後何らか考えられてし

かるべきと思いますが、現在までのところは、具体的に考えていないという経過でございます。

以上、簡単に申し上げますが、政府としての考え方を申し上げます。

○見玉委員 いまの御意見を聞いておりますと、先ほどの二人の参考人の方

の意見とはかなり基本的な食い違いがあるように思われます。

そこで、もう一点、大蔵省に聞きたいのは、税負担の率が西欧に比べて――アメリカは別として、まだそんなに高くない、こういう御意見であります

第二は、私の持っている資料によりまして、いわゆる現在の西欧先進国

と日本を、全体的な道路の状況なり、バス、トラックその他の各種の自動

車の保有台数等から比較いたしました場合においても、日本の場合は単位当

たりの負担率というのが非常に高いのではないかと。こういうことを考えま

す、いまあなたの言われました点につ

いて、どうしてもわれわれは理解に苦しむ。またいまの説明では、たとえば

石油業者のいわゆる負担割合というものが六割と三割ということで、半分も

違うという意見を言われたようであり

ますが、その点についても、私は非常に大きな問題だと思っております

も、国民所得の問題、自動車の保有台数の問題、そういう関連性について

とつ再度御説明をお願い、また今野参考人なり益田参考人からも、先ほどの川村課長さんの説明と、私は違いがあつたと思うので、その点について御意見を再度聞かしていただきたい。

○今野参考人 私の意見に對しまして、大蔵省の御専門の方から少し違

うのじゃないかという御意見がございま

した。私の資料が間違っておるかどう

かちよつとわからないのでございま

すけれども、私の調べたところにより

ますと、アメリカの州の場合に、これ

は、州道でございますから、国の、連

邦政府の財政支出に對しまして、それ

にマッチした資金を出さなければなら

ませんので、その徴税のためにとられ

た政策でございますけれども、一九五六年にバージニア州におきましては、大型車に對してガソリン及びその他の自動車燃料税としてガロン当たり八セント、バスは六セントの税を納めると

いうことになっております。またケン

タッキーにおきまして、特別の自動

車燃料を使用している車のうち、重い

トラックにつきましては、特にアクセル

が三つ以上の場合には、普通のガソリ

ン税プラス二セントの差別税を課する

ということになっております。一九五

五、六年ごろからノースダコタ、テ

ネシー、オクラホマという州にお

きまして、ディーゼレンジナル・タ

ックスと申しまして、一定のガソリン税プラス、その州道を營業的に利用する大型車に對しまして、プラスアルファの税を課する。それによつて州が財源として、あるいは道路債券を発行した場合におきまして、その償還に充てることになっております。そういうふうでございまして、ユニホームあるいはフラットな、均一的なガソリン税をとることには限度がある。それ

も必ずしも公平ではない。やはり利用する度合いあるいはそこから受ける便

益、ベネフィットに応じて税を負担す

べきだ。そうでありますと、われわれ

一般の血税で道路を改良し、それを

營業用のトラックが商売のために使

いになるというところで、使用料のよ

うなものを出す。もう一つは、自動車

税のなかであつて燃料税的なものでは

ないのじゃないかという御意見、これ

はそういう面もございまして、しかし自

動車税にいたしまして、タイヤあるいは特別なその他の税金にいたしまして、ほとんど一括して道路財源に使つております。有料道路もまた財政金融制度の一環として、一六〇〇年代から使われておるものでありまして、広い意味で、道路の金融財政というものを一本にして、自動車税、それからガソリン税、道路利用税――つまり有料道路の料金とガソリン税、物品税的な自動車税、この三本をばらばらでなくして、これを一元的に公平に取る。そうしてそれによつて道路財源を調達していただきませんと、公債を発行するといひましても、結局公債の財源は多くはやはりこういった財源から支払われるべきものじゃないかと思ひますので、その点の御研究を願ひたいというのが私の希望でござい

○益田参考人 ただいま大蔵省の御見

解をお聞きいたしました、ただいま

御発言のございました数字的な問題に

つきましては、私ここに正しい詳細な

データを持っておりますので、事務

当局で調べましたものについて申し上

げます。あるいは基本数、その他の相

違もあるかと思ひます。ただ、お話の

中に、現行の輸送料金が安くなつてお

る。あるいは精製操業度が高くなつて

おることによりまして、販売コストが非常に落ちておるはずだという御発言につきましては、実は、私どもの中小企業販売業者の段階ではないのであります。先ほど申し上げましたように、そういうふうな状況から、非常に好況でございました精製元売りの問題であります。その精製元売り各社が、今日過度の、ないしは非常に長期にわたります過当競争の結果、もはやそういう有利な要素をすでに消化して、なおかつ先ほど申し上げましたような、丸善のような状況がここにあらわれつつある。しかも今度の増徴は、そういう状況から、精製元売り段階では、のむことはできない。元売り各社が好況であれば、私どもはそういう増徴部分は、負担する余力がございませんので、元売り各社にその一部分でもそれをのんでもらいたいということが私どもの主張でござい

ますが、常識的に考えまして、元売り各社が、今日の過当競争の状況から申しますと、負担できないという判断を下ざるを得ないのであります。そういう点が従来と非常に異なる点でございまして、そういう状況、非常に不安定な状況から、この増徴額を消費者に転嫁するということになり

ますと、転嫁し得ない場合には、遺憾ながら中小企業者である私ども石油販売業者がこれをかばらなければなら

ないという要素が、非常に深いのであります。にもかかわらず、タクシー、あるいはバスの料金の一年間ストップによりまして、石油代金、ガソリン税増徴分はのめない、軽油引取税増徴分はのめないという態度を、明らかに私どもに表明してまいつておる次第であります。

なお、私どもの金融の非常に負担増となる面につきまして、もう一つの問題点は、精製元売り各社――これはいまに始まつたことではござい

ませんが、私どもの取り引き条件は、非常に短い、三十日ないし六十日のサイトの取り引き、しかもその取り引きは担保を入れました制限取り引きであるにかかわらず、消費者に對する取り引きは無担保の信用取り引きである。しかも消費者の倒産その他によりまして、かなり大幅な負担をしいられておるとい

うのが私どもの現況でござい

ます。そうした点を十分御配慮いただきたい、かように申し上げる次第でござい

ます。

○丹羽委員長 関連して、西宮君から参考人に対する質問がございます。これを許します。西宮弘君。

○西宮委員 益田参考人が、たとえば道路がよくない走行情況が高くなる、こういうお話をされたのでござい

ますが、そういう観点からいうと、たとえばその分だけガソリン税を値上げをしてもさしつかえない、そういうこと、言いかえればなるんだらうと思

います、そういう点について何か計算がありますか。たとえば、いま持っ

ております資料では、走行費は、トラックの場合一キロメートル当たり、

一般の道路で五十円九十四銭、高速道路の場合に三十八円、こういう数字が

出ておりますが、これだけ走行費が安くなる。したがって、その分だけ、た

とえばガソリン税などを上げてさしつかえない、こういうことが言い得る

もう一つ資料をお持ちでございましたならば、いわゆる道路資産ですね。自動車一台当たりの道路資産はどの程度

に計算されているか。最近非常に激減しておるようですが、これをどの程度

まで回復したらいいか。その点だけをお尋ねいたします。

○益田参考人 ただいまの御質疑の中で、私の先ほど申し上げました、基本的には道路が整備されれば車両の運行

も容易になる、石油の消費もふえるので、業界としては非常によくること

からいって、基本的には反対でないということを常識論から申し述べたので

ございます。私も別段それについて資料を持っておるわけではござい

ませんが、しかし石油業界としましては、よけいに消費がふえれば、販売量

もふえるという常識論から出たこととでござい

ます。○今野参考人 お答え申し上げます。最初の、国民所得の中で道路費がど

のくらの割合を占めたいいかという合理的な水準と申しますか、パーセ

ントいかにという御質問でござい

ますけれども、大体四、五割くらいじゃないだらうかというのが、各国で多い

ほうを見てのお話でござい

ますが、大体わが国の現状程度じゃないかという気がいたしますけれども、しかし、比較

いたしますのに、国民所得とだけ比較できない。あるいは国民総生産、むしろその国民の全体の経済活動に必要

なものが道路であり、鉄道、すべての交通機関でござい

ますから、そういう意味では、GNPと申しますか、国民総

生産との比率を考えてもいいんじゃないかというの

が一つでござい

ます。これは、日本のように過去におい

てほとんど道路投資をしな

いできたというと語弊がござい

ますけれども、非常に過小投資をしてきた場合には、それを取り返すために、ちょうど不景

気の時代に投資をしな

いできた工場が、一ぺんに投資をするのと同じよう

なこと、制度として必要なだけの道路近代化をしな

ければならないのではな

かるか。それが、道路投資をして経済活動の見返りにな

つてくるというの、さうい

うことな

のでござい

よりまして、小売り価格に対しまして六二・七％の負担率になる。西ドイツあるいはイギリスにおきます負担率が、ともに六三・五％でございます。したがって、今後揮発油の引き上げ可能性というものは非常に少ないのではないかという感じはいたします。

ではないかという感じはいたします。

なお受益との関連で申し上げますと、

今野参考人が言われましたように、現在日本の軽油引取税と揮発油税との税

負担の差がきわめて大きい、実際の受

益との関係でいえば、あるいは損傷負担との関係でいえば、今野参考人が言

われましたように、むしろ軽油のほうが

が現在軍用油の半分近くにとどまっています。その軽油を重課すべきでございます。その軽油

おるということは、確かに税負担の公

平という面からいまして、今後は正  
さるべきものと思ひます。ただ問題

は、軽油の消費者というものが、大型

バスとかあるいは大型トラックとか、直ちに料金とか運賃の影響を及ぼ

す階層でございますので、その辺は、

物価に対する影響等を考えながら、慎重に検討をしなければならぬ問題だ

ろうと思います。ただ、それにつきま

しても、今回揮発油税につきましては一割の引き上げでございますが、経

油引取税は、そういうことも勘案いた

しまして、二〇%と、引き上げの率は若干高めてきめた次第でございます。

○児玉委員 大蔵省関係はこれで終わ

りまして、次に道路局長にお伺いいたします。

この前、今回の道路整備五カ年計画

に基づく申において、特に当初の五兆の予算が四兆一千億で削減された。そ

の場合、大体、当初五兆予算の場合に

地方の単独事業は六千八百億でござい

九

ましたか、これが約千二百億でござい  
ましたか、全体で八千億になつ  
ておるわけですか。それで大臣は、地方か  
ら単独でもどんどんやるといふ積極  
な意見があるために、これの消化は決  
して地方自治体の負担にはならないと  
いふような答弁をされておるわけ  
です。ところが、五カ年計画を一年平均  
に割ってみますと、三十七年、三十八  
年、県の単独事業は大体一千億程度  
だったと私は記憶いたしております、  
そういう点からいいますと、今度の  
三十九年度を初年度とする地方単独事  
業というものは、平均千六百億の負担  
になるわけです。約六割の増になると  
私は思うのですが、そういうふうな、  
今日の地方自治体の実態から判断した  
しまして、確かに道路整備に対する意  
欲は旺盛であつたにいたしまして、も  
財政負担の面において、この地方単独  
事業の八千億というものは、消化でき  
る自信を持ち、具体的な計画を立てら  
れるのかどうか、この点について、局  
長の御見解を承りたいと思ひます。

○尾之内政府委員 地方単独事業は、  
当初五兆円の計画のときには六千六百  
億という数字を持っております。そ  
れが四兆一千億のときにおきまして八  
千億になっております。確かに御指摘  
のように、五兆円が四兆円になったに  
もかわらず、地方単独事業がふえた  
ことにつきまして御質問があつたわけ  
でございますが、この点につきまして  
で、私どもの当初の六千六百億の見  
込み数字でございまして、これは若干  
かた目であつたという判断をいたして  
おります。元来、地方単独事業は、地  
方自治体の財政力に非常に影響を受け  
るものでございます。最近の実績から

申しますと、三十八年度は約千億を若  
千切れますが、大体九百億台の中間の  
需要が見込まれております。それから  
三十九年度は、自治省のほうと私ども  
いろいろ相談いたしておりますが、お  
おむね千二百四十億ぐらいの規模を期  
待いたしております。したがいまし  
て、このような計画からいいますと、  
五カ年間八千億という規模は決し  
て不可能な数字ではないということ  
で、自治省と建設省とにおきまして、  
この見込み数字につきまして、お  
おね意見の一致を見たわけでありま  
す。したがいまして、私どもは、十分  
この八千億の規模は実施可能である、  
かような判断をいたしております。

○児玉委員 大臣がお見えになりました  
ので、二、三点だけ御質問したいと  
思ひますが、その前に、道路局長にも  
う一点伺ひたいのは、七月末で車  
両制限令の猶予期間が切れるわけ  
です。それで東京都内においても、十五  
線ぐらいバスの営業路線の運行を停止  
しなければいけない。それによって都  
内でも約十万人の足がとまるというこ  
とがこの間の新聞でも発表になってお  
ります。単にこれは東京都内だけでな  
くして、全国的に与える影響はきわめ  
て大きいと思うのですが、これに対し  
て、いよいよ車両制限令の期限まで  
に、どういふふうな具体的な計画と指  
示をするか。さらにまた、バスの運行  
等を禁止せざるを得ないという陸運当  
局等の見解を聞きますと、これは私は  
きわめて重要な問題だと思ひます。  
それで、さらにこの制限の期間がある  
程度猶予するなり、またはその裏づけ  
となる迂回道路の指定とか、そういう  
ふうな面について、本年度はどのよう

な予算的な措置なり指導をやってお  
るのか、この点について、局長なり大臣  
のほうから、ひとつ御答弁をいただき  
たいと思ひます。

○尾之内政府委員 車両制限令につ  
きましては、この七月三十一日で路線バ  
ス、路線トラックの猶予期限がくるわ  
けでございます。これにつきまして  
は、道路管理者と陸運局、それから警  
察、この三者をもつて構成されます三  
に、できるだけ道路の整備をする、あ  
るいは運行路線を変更する、あるいは  
車両を小型にする、こういう検討をい  
たしておりますが、何ぶん全国的に非  
常に延長が多い話でございまして、私  
どももいたしましては、道路のほう  
で、待避所を設置する等、道路の整備  
の側から努力をいたしております。三  
十八年度におきましては約五十三億、  
三十九年度におきましては百二十二億  
を予定いたしておりますが、七月三十  
一日までに、かりにこういうふうな待  
避所設置等をやりましても、やはりバ  
ス路線等で若干支障がでてくること  
は予想されます。そういう点につきま  
しては、なるべく早い機会に、この三  
者連絡協議会等の情報もとりまして、  
一般国民に支障のないような措置を講  
じなければならぬ、かように考えてお  
ります。

○児玉委員 大臣にお伺ひしたいので  
ありますが、この前の本会議の御答弁  
でも大臣が明らかにされましたよう  
に、今度の道路整備五カ年計画におけ  
る四兆一千億では十分でないというこ  
とを言明されたわけですが、先ほど石油  
業関係と、それから東大の今野先生を  
呼びまして、いろいろ御意見を聞いた

わけですが、やはり揮発油税等の増税  
ということは、大体日本の国民全体の  
経済基調から考えても、一つの限界に  
きているのじゃないか。もう一つは、  
やはり税制をもう少し合理的に改革を  
して、道路整備によって受けるいわゆ  
る受益者の負担というものの率を公平  
にすべきだ、こういういろいろな御意  
見を伺ひ、私たちの考えを述べたわけ  
です。こういう点から判断いたします  
と、やはりいままでの揮発油税なり軽  
油引取税等が、多少目的税として偏重  
した形になっておるのじゃないか。道  
路整備費の八三という率は決して妥  
当じゃないのじゃないか。第一次から  
第三次における道路整備五カ年計画の  
一般財源と、いわゆる燃料税との負担  
の割合というものが逆の方向にきてお  
るということ、特にこのガソリン税  
に伴う国民生活の影響ということ考  
えます場合に、今後の道路整備の財源  
を確保する上において、やはりいま少  
し合理性と、根本的な改革をする段階  
にきておるのじゃないかと私は思うわ  
けです。これは道路整備上きわめて重  
要な問題でございまして、大臣の御  
見解をひとつ聞きたいと思ひます。

○河野国務大臣 私もお話の点に異論  
はございません。ただ、ガソリン税、  
揮発油税が高いか安い。これを道路  
に使うから、使わぬからには別にしまし  
て、日本のようなほとんどの資源のない  
国で、そのガソリンの価格等から見  
まして、欧米の同様な国に比べてみて  
高いか安いということになれば、ま  
だ高くない。ただ、これをそのまま道  
路に引き当て、道路に使うからという  
議論は、これはまた別の議論です。道  
路に使うために値を上げるのじゃない

のであつて、二つに分けてものを考え  
たらいと思ひます。決して日本の現  
状においてさうひどく高い税金——こ  
れはたとえば砂糖その他の消費税でも  
みな考えられると思ひます。たまた  
ま道路の場合には、道路の目的税に  
しておるというだけです。これは目的税  
で、ガソリンの金が入つてこなければ  
道路はやらぬかといふやうなわけな  
い。道路は当然道路としてやらなけれ  
ばいけないのだ、こういう財源は別  
にしてもやらなければならぬのだ、こ  
う私は思ひます。したがつて、道路の  
財源について、いまお話しのとおり、  
私も大いに今後考慮する必要があると  
いう考えのもとに、たとえば受益者負  
担については今後考えられるかどう  
か。たとえば、きのうも東京湾埋め立  
ての中を通す道路にまいりまして、こ  
の埋め立て地の道路ができることに  
よつて、埋め立ての利用価値がこれほ  
どはつきりしているものはない。東京  
都の役人さんもおきさんおられまし  
たが、これほどはつきりしているもの  
がないとすれば、この埋め立てについ  
て負担してもらふことが一番簡単だか  
ら、負担してもらふことが一番簡単だ  
かに所要の法律をつくるなら法律を書  
こうじゃないか、こういうことを私は  
きのう申したのであります。これは今後あら  
ゆる面において努力をいたしまして、  
そうして、より合理的に、より効率の  
上がるようにしていくべきだ、こう私  
は考えます。

○加藤高委員 本案に対する質疑  
は、この程度で終局せられんことを望  
みます。

○丹羽委員長 ただいまの加藤高委員  
の動議に賛成の諸君の起立を求めま

す。

〔賛成者起立〕

○丹羽委員長 起立多数。よって、本動議は可決され、本案に対する質疑は終局いたしました。

○丹羽委員長 これより本案を討論に付するのですが、別に討論の申し出もございませんので、直ちに採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○丹羽委員長 起立全員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

ただいま議決いたしました本案に対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〕

○丹羽委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

〔報告書は附録に掲載〕

○丹羽委員長 次会は、明二十五日午前十時理事会、午前十時三十分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。

午後零時三十四分散会

昭和三十九年三月二十八日印刷

昭和三十九年三月三十日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局