

第五十五回国 参議院大蔵委員会會議録第二十四号

昭和四十二年七月四日(火曜日)

午前十時五十二分開会

委員の異動

七月四日

辞任

瓜生 清君

補欠選任

高山 恒雄君

出席者は左のとおり。

委員長 理事 竹中 恒夫君

青柳 秀夫君 植木 光教君

柴谷 要君 中尾 辰義君

青木 一男君 伊藤 五郎君

大谷 賢雄君 小林 章君

西郷吉之助君 塩見 俊二君

徳永 正利君 西田 信一君

田中寿美子君 戸田 菊雄君

野上 元君 野溝 勝君

須藤 五郎君

大蔵大臣 大蔵 大臣

大蔵政務次官 米田 正文君

日本専売公社監理官 海堀 洋平君

事務局側

常任委員会専門員 坂入長太郎君

説明員

大蔵大臣官房財務調査官 結城 義人君
運輸省自動車局参事官 上原 啓君

本日の會議に付した案件

○日本専売公社法の一部を改正する法律案(内閣提出、予備審査)
○石油ガス税法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(竹中恒夫君) ただいまから大蔵委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告申し上げます。

本日、瓜生清君が委員を辞任され、その補欠として高山恒雄君が選任されました。

○委員長(竹中恒夫君) 日本専売公社法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。

米田大蔵政務次官。

○政府委員(米田正文君) ただいま議題となりました日本専売公社法の一部を改正する法律案につきまして、その提案の理由及び概要を御説明申し上げます。

第一は、たなおろし資産に対する資金手当ての円滑化をはかることであります。日本専売公社のたなおろし資産は、たばこ事業の業務量の拡大に伴い、近年著しく増加しております。このたなおろし資産の増加に対する資金手当ては、現行法のもとにおいては、政府からの借入れ金によらざるを得ないのでありますが、これはたなおろし資

産の増加の著しい現在のような事態に適しているとは申し上げかねるわけであります。

そこで、たなおろし資産に対する資金手当てを円滑にするため、その方法として、借入れ金の借入れ先について現行法が政府に限定していることを改め、政府以外からも借入れをすることができるようになるとともに、たなおろし資産の増加額を限度として利益金の一部を公社に留保することもできるようにいたしております。

第二は、日本専売公社の監事の権限に関する規定を整備することです。すなわち、監事が監査の結果に基づき必要があると認めるときは、總裁または大蔵大臣に意見を提出することができるようその権限を明確にするとともに、公社が大蔵大臣に提出する決算書類に監事の意見を付さなければならぬことといたしております。

以上がこの法律案の提案の理由及び概要であります。何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(竹中恒夫君) 引き続き、補足説明を聴取いたします。海堀専売公社監理官。

○政府委員(海堀洋平君) 補足して御説明申し上げます。

本法律案の目ざすところは、先ほど御説明申し上げましたように二つでございます。一つは、日本専売公社のたなおろし資産に対する資金手当ての円滑化をはかることでありまして、他は、監事の権限に関する規定を整備することです。

まず第一の、たなおろし資産に対する資金手当ての円滑化について御説明申し上げます。

たばこの売れ行きは、昭和三十五年度、六年度ころから大幅に伸びまして、昭和三十五年度の売り上げ高千二百六十五億本を一〇〇といたしますと、昭和四十一年度の実績の千八百三十六億本は一四五に当たっております。これに伴いまして、

原料葉たばこの購入数量も大幅に増加するとともに、国内産葉たばこの価格も相当急激な上昇を示してまいりました。国内産葉たばこの昭和三十五年度における収納価格水準を一〇〇といたしますと、昭和四十一年度のそれは一七七となっております。

この結果、原料葉たばこを中心としますたなおろし資産は年々増加してまいりまして、昭和三十五年度末千二百九十四億円に対し、昭和四十一年度末は二千七百五十七億円に達し、金額で千四百六十三億円、率で一一三%の増加となっております。

この増加したたなおろし資産に対する資金手当ては、現行法のもとにおきましては、年度内において一時的に国庫に納付すべき資金を流用するほかは、政府からの借入れ金によらざるを得ないことになっております。この結果、昭和四十年度末において三百二十億円の年度越し借入れを行わざるを得なくなり、これが四十一年度末には五百六十億円と増大し、さらに四十二年度末には千三百九十三億円に達することが予想されております。

この長期借入れ金は資金運用部資金でまかなわれてきたわけですが、資金運用部資金にもおのずから限界がありますので、この際借入れ先を政府以外のものにも広げたいと思うわけでございます。

さらに、増加するたなおろし資産の資金手当ての方法を借入れ金のみによることは、公社の財務体質という面から必ずしも適当でないと考えまして、この際たなおろし資産に対する資金手当ての方法として内部留保によることもできることといたしたわけであります。そこで、とりあえず昭和四十二年度は、たなおろし資産の増加額三百九十七億円のうち五十億円を内部留保により手当てすることに予定いたしております。次に、監事の権限に関する規定の整備について

御説明申し上げます。

監事の権限につきましては、現行法は公社の業務を監督することを簡単に規定するにとどまっております。しかし、公社においては、監事の職務の重要性にかんがみ、内部規定として監事の職務の権限を定め、監事の機能を十分に活用することとております。しかしながら、さらにこの際、監事の権限のうち重要な点を法律に規定することによりまして、監事の権限を一層明確にすることとしたわけであります。改正の要点は、監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、総裁または大蔵大臣に意見を提出することとができること、並びに、公社が大蔵大臣に財務諸表及び決算報告書を提出する場合に、監事の意見を付することとしておる点であります。

以上で補足説明を終わらせていただきます。

委員長(竹中恒夫君) 以上で提案理由の説明と同補足説明を終わりました。

委員長(竹中恒夫君) 次に、石油ガス税法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

戸田菊雄君 今回の提案は暫定軽減税率を二年間延長すると、こういうことでありますから、さして私のほうも問題ではないわけでありまして、ただ二、三質問しておきたいのであります。

これからの石油ガスの消費量というものは相当ふえていくんだらうというふうに考えるわけでありまして、大体今年度の見通しはどの程度になるのか、その辺をひとつお聞かせ願いたい。

説明員(結城義人君) 本来は、石油ガスの需給の見通し等は通産省の所管でございますが、便宜私のほうから申し上げます。四十二年の見通しでございますが、需要のほうは四百五十万トンでございます。それに對しまして、供給のほうは四百二十万トン、その内訳は、国内生産が二百七十四万トン、輸入が百三十八万トンの見込みでございます。

戸田菊雄君 いろいろとその使用区分があると

思います。たとえば、自動車用であるとか、あるいはまた家庭業務用と都市ガス用とか、こういった使用区分に基づいて、どのくらいの需要供給になっているのか、その辺をひとつ。

説明員(結城義人君) これも本来は通産省の所管でございますが、便宜私のほうから申し上げます。需要の四百五十万トンの内訳でございますが、家庭業務用が二百二十万トン、それから都市ガス用が七十九万トン、工業用が五十五万九千トン、自動車用が九十六万八千トン、化学原料用が二十一万三千トン、輸出が八千トンと、かようになっております。

戸田菊雄君 それでは、最初に……。いろいろ諸般の事情によって二年間軽減税率を行なうと、こういうことですが、そういういわば情勢の見方といえますか、二年間軽減税率を延長しなければいけない、そういう根源は一体どこにあったのか、その辺をひとつ。

説明員(結城義人君) 最初、一昨年石油ガス税法を提案いたしました。国会で御修正を受けました。その、最初の十一月から一月間、その次の一年間が十円、一年十一月から一月間が五円、その次の十七円五十銭に減るという御修正を受けた趣旨は、いわば激変を緩和する――いまだに納税したことがない業者の納税態勢を逐次ならしていくという御趣旨であったかと思うのであります。その後一年間の状況にかんがみまして、そういう激変を緩和する必要があるとしてまだあるのではないかと、そういうことが、まず基本的には言えるかと思うのであります。

それから第二といましては、石油ガスとタキシール料金との関係は密接な関係がございますが、最近、物価政策の重要性から見まして、運賃の引き上げといったような物価へのね返りの原因をできるだけ少なくしておきたいということが必要だという意見がございます。これが第二の理由でございます。

それから第三に、最近の小規模な業者の多いタクシール業界の経営状態は、人件費等の上昇等によ

りまして若干悪化しておると考えられますので、現在におきましては、本則の十七円五十銭に返りますと、さらに業界の経営内容が悪化するのではないかと心配がある。

このような点を考えまして、さらに二年間暫定税率を延長するというにいたしましたと考えておるわけでございます。

戸田菊雄君 いまおおむね三点についてその事情を申されておるんですけれども、そうだとすれば、当初、やはり石油ガス税の創設そのものに私は問題があったのではないかと、こういうふうにか考えるのですけれども、その辺はどうですか。

説明員(結城義人君) 石油ガス税が創設せられました理由は、揮発油税とのバランスということとでございます。現在、揮発油税は最も大きな実道路財源になっておることは御承知のとおりでございますが、その後石油ガスが登場いたしましたから、石油ガスのほうが無税でございます。それから、有利なほうに切りかえるということが逐次進行いたしました。このまま進めれば道路財源である揮発油税の歳入にも大きな穴が生ずるのではないかと、こういうことが心配されましたので、財政需要の見地から石油ガスに課税する必要がある、こういうことで課税されたわけでござい

ます。

戸田菊雄君 その石油ガス税の収入の大部分は、一つは、道路整備緊急措置法、こういう法律に基づいて、そちらに回して回しておる。もう一つは、地方財源に二分の一を繰り入れておる。こういうことになっておるわけですが、建設省で当面、交通対策、事故防止等に対して、おおむね三カ年道路計画というものをやっておるわけでありまして、これは総額五百九十億であります。で、私のいまの記憶では、詳細な資料はいま持ってきておりませんが、第一年度、今年度はおおむね二百億円と、その中に一体石油ガス税というものはどのくらい包含されておるか、

それと説明をしてみたい。

それから、具体的に、地方道路、市町村道路、こ

ういうものを含めて、いろいろと、道路三カ年計画でいきますと二分の一の補助体制をとるということになっておるわけですが、そういうものに対して一体どのくらいこの石油ガス税というものが組み込まれておるか、その辺わかっておたら、ひとつお知らせ願いたい。

説明員(結城義人君) 先ほどの御質問の中に、石油ガス税の歳入は最も多く道路財源へというお話がございましたが、その点はちょっと誤解があるかと、思います。御説明申し上げますが、石油ガス税の歳入は全額道路財源に入れることになっております。ほかの用途には用いてはならないということになっておりますので、御承知をお願いいたします。

それから、道路整備計画との関係でございますが、新計画は実はまだ検討中でございます。旧道路計画で恐縮でございますが、旧道路計画では、石油ガス税は全体のうちでは非常に少ないウエートしか占めておらないわけでござい

ます。関係だけでございまして、一兆七千四百七十八億のうち百二十九億という見通ししか一応計上してはございません。

戸田菊雄君 市町村道の場合は。

説明員(結城義人君) 地方の道路計画は一兆四千四百六億、うち石油ガス税の見込みは百二十九億というところでござい

ます。

戸田菊雄君 おおむね地方の交付の場合には大阪、東京あたりに集中されているんじゃないかと、

いうふうにか考えますが、大体、交付の都道府県の内容等についてわかりませんか。

説明員(結城義人君) 地方交付税の配分は自治省の所管でございます。ちょっと私も手元に資料がございません。恐縮でございます。

戸田菊雄君 三十分までだそうで、時間がありませんが、大臣が来られましたので、一点だけ質問をして、なおかつ、次回までに資料をひとつ御提示願いたいと思つて、四十二年の七月二日の朝日新聞によりますと、目下特殊法人は百八あつて、行政管理庁を中心にして、どんな整

二

理をしていく、いわばその改廃を八月に向けてやっていると方針であるということ、何回かわれども聞いたのです。ところが、いろいろ調べてまいりますと、大蔵省認可で約三十のもぐり特殊法人がある、こういうことが実は出ておる。こういうことは一体、いまの政府の一元化した行政官庁等の方針に基づいていろいろと行政改革というものを具体的に進めようという矢先であるが、大蔵省も、政府の一員として大蔵大臣は当然その中に入っている。そういうときに、大蔵省が、政府全体がわからないような形、三十の特殊法人を、それをやみ行儀的に裏でそういう認可を与えて発足させているということは、一体いまのそういう行政官庁なり政府の一貫した行政改革の方針からいってどういふふうに考えるか、大臣の見解をひとつ聞かしていただきたい。

○国務大臣(水田三喜男君) 新聞に出たことは承知しておりますが、まだ私の方では、私自身、この問題を調査してございませんで、どういふ内容かまだ承知しておりませんので、よく調べてからお答えいたします。

○戸田菊雄君 新聞によりますと、目下、行政官庁長官を中心にして、百八の特殊法人について具体的に、行政改革の方向というものの政府の方針を持っておる。ところが、こういうふうな表現になっているのであります。行管の、特殊法人の新設は認めない、そういう方針から、設立を拒否された。ところが、その後内容を変えず名称だけを変えたといふ臨時組織工業構造改善事業団、あるいは組織工業構造改善事業協会、あるいは貿易大学校ともども認可法人として大蔵省に申請し、パスしてしまつた、こういうことですね。ですからそういうことになりましたと、そういう諸団体の特殊法人というものは、一体この認可基準制度というものをどういふふうに政府は統制をして、一定の方向で行なわれているか、その辺も大きな疑問がある。

もう一つは、そういう特殊法人を設立する場合に、政府が認可をして、これに対して補助金体制をとっているわけですが、三十団体につきまして、そういうものは当然予算編成にも影響してくるのではないかと。

たとえば、一つの東北開発会社をつくるということになれば、年間少なくとも政府から北東開発公庫に対して七百億円程度の交付を要している。そういうことになりましたと、ちょっとそういう問題は、特殊法人にからまる助成金というものは、国会の承認というものがやはり必要になってくる。ところが、これは大蔵省独断でもってすべて行なわれているわけですね。こういうことがあつてもいいのでしょうか。

大臣はまだ明確に承知をしていないというのでありますが、大臣が知らないところでそういうものが推し進められているのかどうか。じゃ、これは大臣が認可をしていふことになるのだから、大臣が知らないといふことになれば、どこで一体そういう認可承認を与えているか、この辺も非常に多くの疑問を持たれるわけですね。そういう点について一体どういふふうに考えられますか。

○国務大臣(水田三喜男君) この予算折衝で私どもの知っております限りは、たとえば貿易大学といふようなものを別につくりたいという要望がございまして、それはその必要がない、ジェトロの中でこういう機関でやればいいじゃないかといふような各省との折衝をやつたことは記憶しておりますが、その場合にはそれに対する必要な法律は出すし、予算に正式に計上しておるものでございまして、国会を全部通つて、やみでそういうものをつくつて、かつてに予算をそこにつけていふといふようなことは、おそろくないのじゃないか。全部予算折衝においてきまつて、国会に提出して説明しているといふことでございまして、やみでやつていふといふような性質のものではないといふふうに私は思つております。

○戸田菊雄君 こういうことになっておるのですね、新聞によりますと、問題になつていふ認可法人といふものが、大蔵省や関係各省の調べでは、輸出振興事業協会(二団体)、それから野菜生産出荷安定資金協会、農業信用保険協会、自転車競技会、これは八団体、小型自動車競走会(五団体)、農業共済基金、鉱害復旧事業団(四団体)、農業信用基金協会、中央開拓融資保証協会、中央労働災害防止協会、モーターボート競走会、合わせて三十、その中で組織工業構造改善事業協会等には国から五億円も出資している。それからさらに、運営等につきましては、たとえば理事長、監事、これは連座大臣が任命しているほか、そういうものが大臣の認可によつて事業が発足している。あるいは貿易大学、こういうものに対しては国から一億円の交付金を出す、こういうことなんです。ですから、すでにもう既存の特殊法人と同じような効力を発効させて、それぞれ事業に向けて具体的な作業の開始をされている、こういう状態なんです。ですから、こういうものについては大蔵大臣は主管大臣だと思ひますから、こういうものについて大臣が全然知らないといふことは、私はおかしいのじゃないかと思ふ。その辺はどうですか。

○国務大臣(水田三喜男君) いま言われました、たとえば組織工業構造改善法という法律の中でそういう協会をつくつて、そこに政府は補助するのとができるというふうなことも、全部どこかの立法に基づいた機関としてつくつて、正式に予算に計上するといふことになっておりますので、いわゆる政府関係機関といふのではなくても、法律上の根拠を持って、そこを通じてこういう補助金を出すことができるかといふようなことになっておりますので、そういうものを今後どういふふうに整理するかといふことは別問題でございしますが、かつてにそういうものをつくつていふといふものではないといふことだけは私は申して置きたい。ございまして、今後そういうものが必要かどうか、全部見直して、一ぺん整理統合を考へようといふようなことなら、これは当然でございまして、全体においてそういう現存のものは今度の場合、一つ一つもう一ぺん洗い直すつもりでおりますから、当然検討いたします。

○戸田菊雄君 きょうはこの質問はこのくらいで終わりますが、加えて、これらに関する資料をひとつあつて、こちらのほうに、政府委員のほうに要求いたしておきますから、親切な資料をひとつ御提出願ひたい。大臣、ぜひひとつお願いいたします。

それから、石油ガス税でもう一点最後にお伺いしておきたいのは、従来の予算は、何といひますか、軽減税率を見込んで予算といふものが組まれておる、租税収入の部面。この点を最後に一点だけお伺ひしたい。

○説明員(結城義人君) もちろん、前年度の予算は五円で組まれております。ことしの予算は政府提案の法律で十円ということになっておりますので、十円をもとにして収入見込みが組まれております。

○柴谷要君 主として運輸省にちよつとお尋ねしたいんですが、石油ガス税は御承知のとおり一昨年の審議で、昨年が一リットル五円、本年が十円、四十三年からは十七円五十銭、こういう価格が決定になった。それを本年の十円を二カ年間時限立法で延ばそうといふねらいはどこにあるのか、この解釈をどう運輸省は考えておられるか、まずそれから聞いていきたい。

○説明員(上原啓君) 先ほど御説明があつたかと思ひますけれども、現在LPガスを使つておりますのは主としてハイヤー、タクシー事業の関係で、自動車関係ではこれが主でございまして、けれども、いろんな要素から漸次経営状態がよろしくなつてきております。その結果、運賃改定申請が続々出願されておるといふのが実情でございしますが、燃料費もこの経営を左右する一つの大きな要素でございまして、このLPガス税が上がるということは決して好ましいことではないと思つております。したがひまして、今回二年間延長していただくことについては、けっこうなことだと思つております。

第五部 大蔵委員会会議録第二十四号 昭和四十二年七月四日【参議院】

輸振興事業協会(二団体)、それから野菜生産出荷安定資金協会、農業信用保険協会、自転車競技会、これは八団体、小型自動車競走会(五団体)、農業共済基金、鉱害復旧事業団(四団体)、農業信用基金協会、中央開拓融資保証協会、中央労働災害防止協会、モーターボート競走会、合わせて三十、その中で組織工業構造改善事業協会等には国から五億円も出資している。それからさらに、運営等につきましては、たとえば理事長、監事、これは連座大臣が任命しているほか、そういうものが大臣の認可によつて事業が発足している。あるいは貿易大学、こういうものに対しては国から一億円の交付金を出す、こういうことなんです。ですから、すでにもう既存の特殊法人と同じような効力を発効させて、それぞれ事業に向けて具体的な作業の開始をされている、こういう状態なんです。ですから、こういうものについては大蔵大臣は主管大臣だと思ひますから、こういうものについて大臣が全然知らないといふことは、私はおかしいのじゃないかと思ふ。その辺はどうですか。

○柴谷要君 主としてLPガスを使つておるのは、都内を駆けめぐつていふ営業車、つまり法人車並びに個人タクシーなどが多くこれを使つてお

る。そうなるという、従来ガソリンを使っておったよりも収益が非常に高くなってきておる、こういうことで、事業成績は非常に最近上がっておるとわれわれは見えておるんですが、運輸省の見解はどうですか、ひとつ数字をもって答えていただきたい。たとえばガソリンであるならば、二十四時間稼働で一月に大体どのくらいのガソリン量を使うのか、LPガスならば一体どのくらいなのか、金額とそれから量、これをひとつ明確にしたい。

○説明員(上原啓君) いま先生のおっしゃいましたようなこまかい資料を実は手元に持ち合わせておらないのでございませうけれども、ガソリンとLPGを比較いたしました場合、現在全国平均でキロ当たり四十八銭かかるといふ計算になっております。LPGの場合は二四六銭、こういう計算になっております。しかし燃料費が原価構成の中で占める比率というものは、約一二割程度というぐあいに記憶をいたしております。正確な数字は持っておりませんので、恐縮でございます。

○柴谷要君 非常にガスを使うことによって燃料費が低廉になり、それから現在の営業実績というものが上がってきておるといふことになる、いま東京都の業者団体が値上げ申請しておるの、ちよつと矛盾だと思ふんですが、この点はどう考へておるか、これをひとつお聞きしたい。

○説明員(上原啓君) ただいま申し上げたことは非常にことばが足りませんで、恐縮でございます。確かにLPGを使いますとガソリンを使いますよりも経営が合理化されてくることは事実でございますが、反面、特に東京とか大阪といったような大都市の場合には道路混雑が激しくなっておりますので、非常に車の走行能力が悪くなっておりますという点もございませう。また、人件費も逐年上がっております。その他の諸経費もほとんど上がっております。その他の諸経費もほとんどLPGに転化したということについてのメリットは漸次消えていっておりますというふうに考へております。

ます。しかしながら、ハイヤー、タクシ事業の運賃改定については、物価対策上慎重な態度で処理したいと思つております。決して安易な態度で認可するといふふうなことは思つておりません。

○柴谷要君 参事官、最近東京のタクシの一日の水揚げ料はどのくらい平均いっておるか、御存じですか。

○説明員(上原啓君) 法人タクシの場合が約一万一千円、個人タクシの場合が約六千円程度というぐあいに記憶をいたしております。

○柴谷要君 一万一千円で、これは平均一万一千円です。一ヶ月でいうと相当膨大な金になります。しかも、これは運転手が二人で乗車するわけですから、二十四時間ぶつ通しで交互にやる。三十日かせいなら三十三万何千という金があるわけですね。その中で占める燃料費というのは非常に安くなつておる。で、人件費が上がつたといふのは、労働者階級の賃金というものはそう上がつていない。あなたの言われるようにそう上がつていない。諸経費のほうはかなり上がつておる。それはなぜかといふと、ハイヤー、タクシの運転手の給与というのは数年前に大改革を行なつて、その当時はちよつと上がった。それからというもの足踏み状態で今日になっておるわけですね。そういう状態ですから、このガスを使うことによって相当の利益があつておることはわれわれ承知をしておる。たとえば個人タクシの一日六千円というの、これは低く出しておるわけですね。実際はもっとそれより高い。

二、三の例を私は申し上げても、特に懇意にしている個人タクシの実績を調べてみると、大体七千五百円ぐらいかせいでおる。そしてこれは毎日走るんですから、二十四時間は走りません。十時間ないし十一時間ぐらゐ走つておるんですが、その個人タクシでも一ヶ月走つて大体ガス代が一六千円から七千円。一日七千五、六百円かせいで一ヶ月にすれば二十数万円ある。そうしてガス代が一萬五千円から二万圓ぐらゐ。たいへんな利益をあげるわけですね。

そういう実績を考へてみると、最近業界が運賃値上げを要求しているといふことは矛盾だと思ふんですけれども、これはこまかい数字は調べがあるならば資料としてもらいたいと思ふ。この点、いかがですか。

○説明員(上原啓君) 先生いま御指摘の、東京のハイヤー、タクシ運賃につきましては、現在正確な原価計算その他の資料を持ち合わせておりませんので、資料として差し上げたいと思ひます。

○柴谷要君 それならば、資料をひとつつくつてもらつていただきたいと思います。次は新聞で取り上げられた問題ですけれども、大阪陸運局が認可をしたタクシの二割増し冷房料金の問題です。これは非常に客との間にトラブルが起きておるといふことで新聞に出ておるんですが、実は一日からこれを実施をして値上げを強行したタクシで、法人百九十二社、一万三千二百二十九台、個人が八百七十九台の計一万四千八十八台が、冷房車で二割のつまり料金の値上げをしたといふことで、客との間にたいへんなトラブルが起きた。この問題に関連をして、実は近畿管区行政監察局が調査に乗り出した、こういう新聞が出ておるわけですね。同じ政府機関である陸運局と近畿管区行政監察局とは全く異なる意見を持つておるというの、一体どういふわけですか。これは大阪陸運局として軽々に値上げを認めたのか、それとも実情に即した処置として適切なものであると考へておられるのか。そうなるという、行政監察局が調べにかけるといふのはちよつとおかしいと思ふんですが、この点についてひとつ明快に答えてもらいたい。

○説明員(上原啓君) ただいま御指摘の大阪のハイヤー、タクシの冷房料金につきましては、種々検討の結果、適正かつやむを得ないものとして認可いたしましたものでございませう。それにつきまして、管区の行政監察局でございませうか、監察に乗りましたという正式の通報はわれわれまだ聞いておりませんけれども、これがどういふ見地で調査をなさるのか、実はわれわれにはその御真意のほどがはかりかねる次第でございませう。当然これは事前に協議すべき性質のものではございませうので、もちろん御相談も何もしておらないと思ひます。むしろ実施したあとの一般利用者の声を聞かれて、一体どういふことなのか、その事情を聞きたいといふようなことではないかと推察する次第でございませう。公式にはこれは何も聞いておりません。

○柴谷要君 それならば、大阪陸運局の認可をした二割増の、つまり冷房車についての運賃値上げは妥当なものであるといふ考へ方ならば、それならば、数年前から冷房を取りつけて運行しておる東京のタクシの場合はどうなのか。これは放任しておいて、大阪だけ本年に限つて認めた、こういう理由がわからぬ。第一、一貫性がないじゃないか、運輸省にそれはどういふわけですか。東京でも冷房車は走つておる。ましてや、個人で冷房車にして、しかもサービスをしておる。中にはそれどころじゃない、りっぱなサービスをしておる個人タクシもあるわけですね。冷房を取りつけて。こういうのは一体どういふことですか。東京と大阪では条件が違うのか。大阪だけ認可をして、東京はほうっておいていいのか。こんな片手落ちの行政というのはいささか私には思ひます。この点はどう考へておられるか。これは本来であれば運輸大臣に聞くところだけれども、いま運輸省設置法を上げるか上げないかで大騒ぎをしておるから内閣のほうにもいかねておるわけ、お気の毒だけれども、参事官にどうしても頼むわけだ。この点は大臣にかわつた気持ちで答弁してもらいたい。

○説明員(上原啓君) たいへんきびしい御指摘で恐縮でございます。実はこの東京も、大阪も、一般的に運賃改定の要望が出ておつたわけでございませうけれども、先ほど申し上げましたように、当方が相当シビアな態度で臨んでおるものでございませう。一般的な基本的な料金改定ということでは当分望み薄だといふ観点から、率直に申してあの手この手を考へておるのではないと思ひます。大阪は冷房料金という線を打ち出してまい

な腹がまえをもつて、これは当然やってあげなければならぬ実情にあるのだということ把握した上でやるべきなんだ。ところが、大阪のこれは、言い過ぎかもしれないけれども、大阪の業者に団体に圧力をかけられて、そうして陸運局長が職権をもつてしたので、やむを得ずやったというふうなうわさも飛んでいるわけです。そういう監督行政で

あつたとするならば、これはけしからぬと思う。いいですか。そういうことがあつてはならないと思う。私はないことを信じているけれども、そういううわさすら飛んでいるわけですから、そういうことのないように運輸省としてはやらなければいけません。仙合が要求してきたら、仙合は地理的な条件でやれぬ、あるいは京都はだめだ、大阪だけはいけれども、名古屋はだめだというわけにはいかぬだろうと私は思うのです。ところが、東京は要求をしていない。来ないから東京はそのまま見のがしていいのだ、ほうっておくのだといううな片手落ちの行政をやつてはいかぬ、私はそう思う。だから、料金を、東京は東京の料金、あるいは名古屋、大阪料金が定められてもいいです。いいですけれども、こういう特殊なものを設定する場合には、やはり全国に及ぼす影響というものをお考えながら行政をしてもらいたい。そのことを私は希望します。

それから次は、経済企画庁が、最近の行政の運営について、ハイヤー、タクシイは自由営業でいいじゃないか、こういう意見が出ています。これは一面検討してみようという、なるほどというなすける節もある。そうかといつて、手放しに自由営業にしたら、また問題が起きるような気がします。これはいろいろ検討の要があると思うのだが、運輸省としてはこの問題についてどう対処しようかと考えておられるのか、その態度についてお答え願いたい。

○説明員(上原啓君) お答え申し上げます。先般の閣僚協議会でも結論として出されました。了承されたといえますか、その線は、現行体制のもとにということでございます。自由化することか免許制を撤廃するということは全く触れられておりません。われわれはいたしまして、現在のハイヤー、タクシイの免許制は必要なのであり、これを撤廃する、自由化するということは全く考えておりません。これを撤廃いたしました場合には、半面、過当競争が起り、また一般利用者に對しましては不当な差別的取り扱いが随所に起つてまいりまして、非常に一般大衆の足として

の機能が弱くなつてくる、むしろ一般大衆が迷惑するといふ実態があらわれてくるということを考へて、この次第でございまして、現在のところ免許制の撤廃、自由化、そういうことは考へておりません。これは経済企画庁もそういうことは申してはおりません。

○柴谷要君 まあ明確に答弁されたから、その点はいいいえと思うのだが、しかし、行政の上から見て、今日ハイヤー、タクシイの売買が一台百五十万円、百六十万円という高値を呼んでいるという実態について運輸省は十分承知のはずだが、承知をされていると思います。一体、一台の権利が百五十万も百六十万も売り買いがされているという実態についてあなた方はどういふふうにか考へておられるか、ひとつその点についてお答え願いたい。

○説明員(上原啓君) ただいま御指摘の、ハイヤー、タクシイの権利金の問題につきましまして、実は行政的には一番把握しにくいデータでございまして、正確に幾らぐらいしておられるのかといふことは行政的によくわからないのでございまして。相当な値段がついておるといふことはしつちゅう耳にするところでございます。これは、半面、需給状態を物語りますとともに、実は現実のハイヤー、タクシイの需給状態とは関係なしに値段がつり上がるといふことも考えられるケースが多いわけでございます。たとえば、輸送状況が相当逼迫してきたのでそろそろ増車しようといううな空気が起つてまいりまして、権利金が高つてしまふ、それから、相当輸送供給がダブつておつて経営状態がよくないにかかわらず、むしろそういう実態があるからこそ増車は抑制しようといふう方針を出しますと、逆に権利金が高くなる、こういう非常に奇妙な心理的な現象もございまして、一般的にはこの権利金の金額の高い低いといふことは、まあ長い目で見ますれば輸送需給状態を反映するものと思ひますけれども、短期的にはそういう非常に奇妙な心理的な要素も働いておると思つておりますので、絶対的なメルクマールといふぐあいには考へておりません。

○柴谷要君 それは理屈なんだ。現実の東京のタクシイの権利の譲渡については、金額は変わつていないのです。あなた方が増車をやるからといって急に下がつた、近ごろは増車をしないから値がつり上がつてきた、そんなばかげたことではないと思うのです。ただ、そういう結果になるだろうという予測をして言っているだけなんです。実際は下がつておらぬです、ばか値もない、それ以上の値にはなつておらぬ。

大体、最近、個人タクシイの売買が行なわれているといふのは、個人タクシイがまあ許可をいただく、そうすると、自分がやめようと思つたけれども、権利をもらったのだからこれを少し高く売つて、ひとつほかにか転職したいとか、あるいは郷里に帰りたいといふような場合には、まず代務者といふやつを指定するでしよう。代務者の申請をする。代務者の申請をすれば、今度はその次に何をやるかといふと、今度は譲渡申請といふやつを出すわけなんです。その売買の金額がいま幾らぐらいで取引されておられると思ひますか。百五十万を下りませんよ。しかも、もう二年も乗つちやつて、車はもういたんじやつて、権利をもらった、百五十万で権利を取つたらばすぐ取りかえなければならぬといふ古い車でも、百五十万もして、今日、それだから、こういう値段で売買がとり行なわれている。これは相当の量です。これは参事官なんかもそういう調査をやつて、知つておられると思うのだ。こういう値段の売買がとり行なわれている限りにおいては、何といひますか、タクシイ業者は膨大な金を出してタクシイを買ひ上げておられるのだから、どうしたつて、いまのLPガスのように値下げをしてやつて、税金を安くやつて、しかも利益をあげておつても、その利益金がやはりそういう方面に回つていけば金が必要になつてくるから、料金の値上げのほうにどうしてもたよらざるを得ないといふことで、料金値上げの申請をしてくると思う。どうですか、その点は、そういう点をお考へになりませんか。二、三年前までは五、

六十台しか持つておらなかつた会社の社長が、今日では七百台、八百台の車を押えて、自分が社長におさまつて、堂々とやつておられる社長がいるじゃないですか。四、五年前には五、六十台、ところが今日はその十倍、みんな小さな会社を買つちやつて、あなた方が法人の許可を二十台か三十台の会社に下げたけれども、十五台や二十台の会社じゃ持ち切れないのだから、一台百五十万なり百六十万でどんどん大会社に売り込んでおられる。大会社は投資をしているから、結果的には相当の金を必要とする。

そういうような結果に對して、いまのLPなんか、ガスを使つていけば相当な利益があるにもかかわらず、運賃値上げをいふ業界としてはしてはならないですか。こういうところを十分指導してやらなければいけません。都民の足ですから。ましてや、大阪に起きている客とのトラブルなんかはすみやかに解消するように何らかの手を打つべきだ、私はこう思う。この点について運輸省としての最後の答弁を願つておきたい。

○説明員(上原啓君) ハイヤー、タクシイ、特に大都市におきましてハイヤー、タクシイについて、利用者の方々からいろいろ御批判があることは、われわれよく承知いたしております。この点につきましては、従来ともできるだけの努力はやつてまいりまして、今後もできるだけの努力はやつてまいりまして、その努力は継続してまいりたいと思つております。そのことは先月二十七日の閣僚協議会でも触れられまして、現在大都市のハイヤー、タクシイ業者は免許制の上にあぐらをかいておる傾きがなきにしもあらずである、よつて、免許制の撤廃とかなんといふことは別にいたしまして、競争原理を導入すべきであるといふことを指摘されまして、この点で了承されております。われわれはいたしましては、この具体化を現在急いでおるわけでございます。

御指摘のとおり、いろいろな事情がありますことはよく承知いたしておりますので、今後とも利用者、都民、市民の足として遺憾のない公益的な

らない点は、先ほど申し上げましたように、実は道路財源の揮発油税とのバランスの問題があるという事でございませう。

なお、奨励すべきかどうかということに関しましては、通産省のほうの所管でございまして、税務当局のほうとしてはちよつとお答えいたしかねますが、よろしくお願いいたします。

○須藤五郎君 危険率は……

○説明員（結城義人君） 危険率は、一般的な常識といたしましては、危険を防ぐためにLPGのほうによりむずかしい設備が要するという事にはなっております。しかし、その設備が完全であれば危険はない、かようになっております。

○須藤五郎君 この石油ガス税法の附則にある税の軽減の点、これを二年間延ばすというのが今度の法案だと思ふんですが、二年間と期限を切つた理由は何なのか。今後ともまだ二年たつたらばその次もこれをずっと延長していくという意向があるのかどうか、聞いておきたい。

○説明員（結城義人君） いまの段階で、政府といたしましては、二年間というのを提案しております趣旨は、二年たちましたら本則の十七円五十銭に返したい、かようなつもりでございませう。十七円五十銭の本則の性質は、実は揮発油とのバランスをとつて、道路財源としての効率をバランスをとつてきめた金額でございまして、二年たちましたらその本則に返したいと思ひます。

○委員長（竹中恒夫君） 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（竹中恒夫君） 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○須藤五郎君 私たちは、この法案はやはり大衆課税だという点で、従来反対をしてきたのです。しかし、今回の法案は、単に附則にある、十七円五十銭を従来どおり二年間十円として、大衆課税

を少なくする趣旨を二年間延長するという法案だけなので、その見地に立ちまして、大衆課税を軽くするということを二年延ばすというそういう解釈に立ちまして、今度はこの法案に賛成をすることにいたします。

○委員長（竹中恒夫君） 他に御意見もないようです。討論は尽きたものと認めて御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（竹中恒夫君） 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。石油ガス税法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長（竹中恒夫君） 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（竹中恒夫君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。次回は七月六日（木曜日）午前十時より開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時三分散会

第十六号中正誤

ペジ 段行 誤
一 二 六 好じます 正
六 四 二 祖税 祖税

第十九号中正誤

ペジ 段行 誤
一 二 六 本月 本日 正
二 九 規模の 規模
三 三 終わ 三重 二重
三 三 終わ 三重 二重
四 末 おりませ おりませ