

第六十一回国会 大蔵委員會議録 第二十三号

昭和四十四年四月二十二日(火曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 田中 正巳君

理事 金子 一平君 理事 倉成 正君

理事 毛利 松平君 理事 山下 元利君

理事 渡辺美智雄君 理事 只松 祐治君

理事 村山 喜一君 理事 竹本 孫一君

理事 伊藤宗一郎君 理事 大村 義治君

理事 木野 晴夫君 理事 河野 洋平君

理事 正示啓次郎君 理事 田村 元君

理事 中村 寅太君 理事 西岡 武夫君

理事 坊 秀男君 理事 本名 武君

理事 村上信二郎君 理事 山中 貞則君

理事 吉田 重延君 理事 阿部 助哉君

理事 井手 以蔵君 理事 久保田鶴松君

理事 多賀谷眞徳君 理事 中嶋 英夫君

理事 広沢 賢一君 理事 河村 勝君

理事 田中 昭二君 理事 広沢 直樹君

出席國務大臣

大蔵大臣 福田 赳夫君

運輸大臣 原田 憲君

出席政府委員

大蔵政務次官 上村千一郎君

大蔵省主計局次 海堀 洋平君

大蔵省主税局長 吉國 二郎君

運輸省鉄道監督 町田 直君

運輸省航空局監 梶田 久春君

理部長 日本国有鉄道副 磯崎 毅君

総裁 専 門 員 拔井 光三君

委員外の出席者

運輸省航空局監 梶田 久春君

理部長 日本国有鉄道副 磯崎 毅君

総裁 専 門 員 拔井 光三君

四月二十二日

第一類第五号

大蔵委員會議録第二十三号

昭和四十四年四月二十二日

委員沖本泰幸君辞任につき、その補欠として広沢直樹君が議長の名で委員に選任された。

四月十八日

租税特別措置法の一部改正に関する請願(飯谷忠男君紹介)(第四五二四号)

同(田村元君紹介)(第四五二五号)

同(中川俊思君紹介)(第四六九六号)

同(福家俊一君紹介)(第四六九七号)

音楽等の入場税撤廃に関する請願(佐々木義武君紹介)(第四五二六号)

同(渡辺芳男君紹介)(第四六九四号)

入場税減免に関する請願外二十八件(佐々木更三君紹介)(第四五二七号)

重税反対に関する請願(林百郎君紹介)(第四五七五号)

支那事変賠償金国債償還に関する請願(大坪保雄君紹介)(第四六九五号)

同月二十一日

租税特別措置法の一部改正に関する請願(高見三郎君外一名紹介)(第四八七三三三三)

同(坂村吉正君紹介)(第四九四一四一四)

同(堀川恭平君紹介)(第四九四二二二二)

音楽等の入場税撤廃に関する請願(北山愛郎君紹介)(第四八七四四四四)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

通行税法の一部を改正する法律案(内閣提出第二九号)

○田中委員長 これより會議を開きます。

通行税法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

す。村山喜一君。

○村山(喜)委員 まず通行税の沿革を私も調べてみたのでございますが、明治四十一年一月二十一日に衆議院に提出され、それが三月十日には否決をされております。そこで、政府は第二十六帝國會議に四十二年一月十七日、再度提出をした。二月十二日に衆議院で修正をして、貴族院で三月四日に可決された、そして三月二十五日に公布をされた。こういうような歴史でございます。

その後、通行税法の廃止法案が衆議院の議会のほうから提案をされております。明治四十四年二月十三日提出、否決。そしてまた引き続いて、二十八帝國會議、四十五年三月二十二日に提出をされたが、審議未了。また続いて、大正二年三月十日に提案をされて、そしてまたまた審議未了。そして大正三年二月十六日、これもまた廃止法案が提案をされて、衆議院では可決をされている。しかしながら、貴族院では否決をされた。同じく大正三年二月十七日提案、大正三年三月五日、衆議院でこれがまた否決。そして大正七年、これも廃止法案が出されて残念ながら否決。長い戦いの歴史のあと、ようやく政府は大正十五年一月十九日に廃止法案を提出いたしました。衆議院、貴族院で可決をして、三月二十七日公布されておるようであります。

私は、そのときの濱口雄幸大蔵大臣の、衆議院本會議におけるところの提案理由の説明を讀んでみたのであります。それは、こういうようなことが書いてあるわけなんです。「社會政策上甚だ不適當ナル租税デアルト信ズルノデアリマス、其輸入ノ實際ヨリ見マシテモ、税額ノ大部分ハ電車又ハ汽車ノ三等乗客ノ負擔スルモノデアリマシテ、若シ是等中産階級以下ノ負擔スル部分ヲ免除スルモノト致シマスレバ、財政上全ク本税ヲ存続スベキ理由ヲ失フノデアリマス、要スルニ通行税ハ理論上ノ根據ニ乏シク、又實際上中産階級以下多數國民

ノ負擔スルモノデアリマスルガ故ニ、單ニ其徵收ガ容易デアルト云フガ如キ、極メテ薄弱ナル理由ヲ以テ之ヲ存続スルコト云フコトハ、租税制度トシテ甚ダ公正ヲ缺クモノト謂ハナレバナラス」この廃止に伴う便乗値上げは政府でそういうようなことがないようにすることを期待するというようなことを述べまして、この法案については廃止された。

ところが、いままでも指摘をされましたように、昭和十三年、シナ事變の勃発に伴いました支那事變特別税法が設けられたときに復活をして、昭和十三年の四月一日から施行された。そして獨立税となりましてのは、昭和十五年の三月二十九日に公布されて獨立税となつて今日に至つておる。こういうような歴史的な過程を経たものでござい

ます。

そういうようなものから、私たちは、はたしてこの通行税という税が今日必要であるのかどうかという基本的な問題をまず論議をしなければなら

ないのではないかと申すのであります。

そこで、なるほど消費税である以上は選択の可能な税種目として残されるのだから、それを等級のいいもの、代替措置が可能なものについて税金を取るといふことは、それだけ負担能力があつて税法上負担をしてもらつて何ら差支つかえないのだという理屈が片一方には成り立つと思ふのであります。しかしながら、たとえば税源が、國鉄の場合今度のグリーンカー設定に伴ひまして、二十四億ですか二十五億、通行税をもらつたということになります。そのほかの大部分は、航空運賃の通行税一〇％分でありまして、しかし、たとえば私は鹿児島ですが、鹿児島から東京まで飛行機で行くとすると、これは遠距離ですから航空運賃も高くつく、東京から大阪までの航空運賃は、それだけ距離も短いし、ガソリンの使用量はあまり違わないと思ひますが、運賃に対しての一〇％ですから、

第一類第五号

大蔵委員會議録第二十三号

昭和四十四年四月二十二日

同じように運賃が少なくなるとともに税金が少なくなる。鹿児島の場合は運賃が高くなると同時に税金をよけい負担することになります。では大阪の人が負担能力がなくて鹿児島の人には負担能力があるのだということに、その理屈を言うならばなると思うのですが、そういうような運賃に比例する税金の取り方というものは、この前質疑者に対して、それだけ負担能力はあるのだ、だから負担をせよというのだということを吉國さんは言っておたけれども、どうもそういうような点から考えると、私はそういうような理屈は成り立たないと思う。それはやむを得ない措置として飛行機を利用しなきゃならない。たとえば私は土曜日に飛行機で帰る。これは汽車の切符を手配をしたのですが手に入らない、手に入らないからやはり飛行機で帰らなきゃならないということになる。そうすると、必要性に応じて飛行機で帰らなきゃならない場合があり得るし、またその上級の、等級の高い一等料金を払って汽車に乗る人も出てくると思う。これは負担能力の問題ではないのじゃないか。必要の度合いに応じてやむを得ずして利用する場合等があり得る。私はそういうふうに考えると、この通行税を取るという理論的な根拠というものが成り立つてこないというふうに思うのですが、なお課税源として通行税というものは必要なのである、こういうふうにお考えでございしますか、その点をお聞きをしておきます。

○吉國(二)政府委員 ただいま御指摘がございました点でございますが、第一は、この通行税の沿革から見て通行税そのものの理論的根拠がないのではないかという点、それから税体系としても消費税としてこれは取る必要があるのかという点、それから旅客運賃に比例をしておるというのは負担能力になるかならぬかという点だと思ひます。

第一点でございますけれども、それはまさに御指摘のとおり、明治三十八年にできました通行税というものは非常に古い形の税でございまして、課税の方式も五十マイル未満であると三等が一

銭、百マイル未満であると二銭といったようなきわめて昔風の税率であります。しかも三等の運賃全体にかかる。当時の市電、この間も申し上げましたが、当時の市電七銭に対して一銭かかるといったようなものでございまして、いかにも旧型の消費税に属するものだったと思ひます。しかし、その後新しくできました通行税におきましては、まず第一に、五十キロ未満の三等というものをはずすということから、先ほど御指摘になったような難点を排除しようとしてございまして、さらに改正におきましてはキロ別の定率課税というものに直しまして、旧式な形から新しいいわゆる消費額に定率課税に変わってまいりましたわけでございます。そういう意味では、消費税としての形としては前のものと違つて非常に新しい近代的なものになつたと思ひます。

なお、戦時中にできた税といたしましては、そのほか入場税、物品税その他がございしますが、これも、これらの新しい消費税の型というものは、実はこの戦争を契機にして戦費の調達という形でございましてございまして、各国ともそれがその後改造されて経常税に残つておるのが実態でございします。そういう意味では通行税も経常税としての形を漸次整へまして、ことに現在のように等級がある場合には、下位下等の等級には一切かけないという原則を貫いてまいりましたので、最近の形においては全般的消費税の体系の一つとして考えられる時期に立ち至つておるのではないかと申す。現在の消費税は昔の通行税とだいぶ違つておるといふ点があると思ひます。

さらに、税体系といたしましては、先般の税制調査会の長期答申でも指摘しておりますが、わが国の税体系におきましては直接税が非常に中心を占めていて、消費という面における負担能力というものの把握がやや少ないというきらいがあるもので、将来全体の所得水準、生活水準が上がつていけば、消費を指標とした負担能力というものをより正確に把握することを考える必要があるのではないかと申す。そういうことをいっているわけでありまして、そ

ういう意味では物品の消費、役務の提供に對してしましてできるだけその負担能力に應じた課税をすべきではないかということがいわれているわけでございますが、通行税も入場税等とそのサービス供与税と申しますか、範疇に入るべきものとして体系化されているものと考えざるべきではないかと思ひます。税率につきましても、昭和三十七年の消費税の体系整備にあたりまして、一般的に消費段階で課税する税については一〇%、製造段階で課税をする消費税については二〇%という基準税率で全体の体系を整えたわけでございます。そういう意味では全体の体系にはまった一つの体系ではないかと思ひます。

さらに、各国の例を見ましても、売り上げ税というように消費を統一的にとらえる場合に、必ず通行税に属するものが入つてゐることは当然でございます。将来生活水準が上がつて、消費を一つの負担力の指標として見る時期がだんだん近まつてくれば、これらの税が中心になつて消費税の体系整備が一そう促進されるのではないかと申す。そういう意味では、私どもは通行税を、額が少ないからといってこの際不必要であるという判断はしてないわけでございます。

さらに、運賃の比例税の問題でございますが、これも現在の消費税の考え方、あくまでも消費金額というのに対応した従量税体系というものが適当ではないかということになるわけでございます。まして、もちろん通行税のように、旅行というものの距離によつて運賃がきまり、それに比例するのはおかしいではないかという御議論がございしますが、やはりその消費負担能力というものが支払い能力をあらわしておるという点から、ほかの指標をとるよりはより公平である。一般の消費税の形と同じ形をとるのが現在の体系上は適当である、かように考えるわけでございます。

○村山(三)委員 負担能力があるという見方の上に立つて消費税というものが課せられる。やはりこの通行税というものは消費税、そういうような見解でしよう。そうすると、遠距離を行く人は負担

力があるものだ、こういうふうにならず根拠というものをさつきからお尋ねしているのですよ。だから、通行税は消費税の一種だ、その消費税は負担能力に応じて税の負担をせよという。では、遠距離旅行者は近距離旅行者より負担能力があるものとみなす根拠についてお尋ねをされているのですから、それをあなただけのほうから正確にお答えを願ひたい。

○吉國(二)政府委員 先ほどから申し上げておりますが、この通行税の基本的な考え方は、高級な等級というものを前提にいたしております。したがういまして、遠距離である、したがういまして、多額の運賃を負担しなければならぬということになります。それを、時間その他の関係で選択をしております。それを、消費負担能力というものがより強いという条件があるはずだと考えられるわけでございます。その場合に、距離的なものでそれが差がつくという点は確かにございしますけれども、同じく距離的なものでいへば、代替手段のほうとの差額も大きいという点から考えれば、そこに負担能力を推定する根拠が考えられる、かように考えるわけでございます。

○村山(三)委員 代替手段があるというのは、交通手段をあなたは言うてゐるんだらうと思うのですよ。飛行機のかわりに汽車があるじゃないか。汽車のかわりにバスがあるじゃないか。だから金のある者は飛行機で帰り、金のない者は親の死に目にも飛行機で帰らなくてよろしい。そうでしょう。それが代替措置でしよう。それは、金のない者はバスに乗り継いで帰らなさいという理論になると申す。私は、そういう代替性というものは、それはレジャーを楽しむ場合にはあり得るだらう。しかし、どうでしょうかね。それだけ世の中が昔よりは相当進んできたわけでしょう。だから、時代の進歩に即応した交通機関というものの利用の性格については、いままでの既成概念で処理することは間違ひじゃないかと思うのですよ。というのは、国鉄だつて新幹線をつくらうという時代

でしょう。あなたの方だつて、新幹線をつくつてこれが国鉄の生き延びるところの道なんだ、こういうとらえ方をしていることは間違いない。また、まさにそういうふうな新しい時代に即応する交通機関のあり方でなければ、国鉄は斜陽化して、いままでの姿でいくならば生き延びる道はないと思ふ。だからこそ、そういうふうな新幹線構想というものが浮かんでくるわけです。とするならば、今日の時代における問題のとりえ方と、昔の時代におけるものとのえ方との間には違いがあつていいんじゃないかと思ふんだ。その点を選択性があるからどうだ。しかし、選択性がきかない場合は、私は先ほど例をあげて言いました、どうしても手に入らないわけですよ。国鉄だつて、じゃ一等がなければ二等でいいから、その二等のなにを頼んでも二等はなおありませんということになりますよ。これはあとで国鉄当局に聞きますが、一等の乗車効率が新幹線においては非常に悪い。なるほど乗つてみるとがらあきのようです。しかし、遠距離の場合には、切符を手に入れるのにわれわれは非常に苦労するわけです。国会議員でさえも苦労するのですから、一般の乗客はお苦勞しているだらうと思ふ。そういうようなところには列車の増配はしないで、新幹線の一等はがらあきで、しかもそれを二両つけて走っているようなのが見受けられるわけですね。そういうような問題はあとで聞きます。

とにかく、代替性の手段が別にある場合には取つていいのだ。遠距離に行く者は担税力があるものとしてよい取つていいのだ。全国一の貧乏県鹿児島の人たちが担税力があつて、飛行機を利用しているとは私は思わない。あなたは、鹿児島の人たちが大阪の人よりも担税力があるというふうに考えるのですか。

○吉國(二)政府委員 もろろん鹿児島の人でも、航空機に乗る人と大阪の航空機に乗らない人と比較しなければならぬと思いますが、御説のように、もちろん消費税でございますから、個別に担税力が照応するということを期待することは絶対に無

理だと思ひますが、相対的に考えた場合に、航空機利用者というものが担税力があるということについては、これは現在の日本においても当然だと思ひますし、また、生活水準が上がつてまいりますと、消費担税力というものが当然に上がつてくるということが言えると思ひます。そういう意味では、税源を選択する場合に、所得税だけにたよるという形が絶対であるか、あるいは相当な担税力のある所得水準に達したときに、消費税にまでこれを求めるかという問題は、非常に重要な問題だと思ふのでございします。そういう意味では、高級な消費というものをできる限り捕捉して、そこに一部の税を負担させるという形が、税体系としても将来の問題として残していかなければならぬ問題じゃないか。こう考えますと、全体としての担税力の相対的な判断をもつて考えるべきではないかと思ひます。御指摘のように、個別の場合にやや理論と合わないケースがあるということは、これは消費税としてまことにやむを得ない点ではないかと思ひます。

○村山(三)委員 それじゃ角度を変えて国鉄のほうにお聞きします。

今度東京―博多間、これは計算をしてももらったのですが、特急寝台利用の現在の料金と改定後の料金、一等の場合現在九千四百十円、これが改定されると八千八百六十円。だから国鉄運賃の値上げは行なわれたけれども、一等使用者、グリーンカー使用者については料金が下がるわけですね。そこでその下がった中身をいろいろ見てみると、旅客運賃はこれが非課税になる。特急料金も非課税になる。ただし寝台料金は、特別車両料金込みで税の一分が加算をされて、そして寝台料金はぐつと上がる、こういうふうな料金体系になります。そうなりますと、運賃とか特急料金とかというもののについては、これは非課税にする、ただし寝台料金については特別車両料金も含めて税金の対象になる。そうすると国鉄の場合は、運賃そのものについては課税の対象にしない、しかしながら寝台のような施設を利用するものについて

は課税の対象になる。とすると、これは通行税にあらずして、特別施設利用税といひますか、名前をつけるならば、施設利用税に私はすぎないと思ふ。これに対して片一方の航空運賃のほうは、通行料金に比例して一〇〇%の税金ですから、これは通行税だと思ふ。とするならば、一体今度の国鉄の場合は、一等、二等を廃止いたしまして、運賃については通行税を課さないという政策をとるわけですから、名前を、国鉄は利用税、片一方は通行税、こういうふうに変えてやたらどうだろうかと思ふのです。また、それはぐあいが悪いというのだったら、両方とも利用税という形に、そういうふうに性格をとらえていくべきではないか。そうなったときには、遠距離のほうの運賃が高いいから料金をよけい取るのだということにならないで、そういうふうな施設を利用できる人は担税力があるのだからということになると、幾らか私は主税局長の言う筋が通るような気がするのだが、その点から考えるとどうも私はおかしいと思ひます。特別使用料金に対する税金だ、こういうふうな性格的に受け取つていいと私は考えるのだが、それに対する御意見、並びに、こういうふうにして一等のほうは、これは何かの關係で利用率が悪いから乗車効率をよくしようという政策的な意図でまあ下げたんだらうと思ふ。それともう一つは、これからの競争相手である航空機を考えた、この際、飛行機に逃げるお客さんをこつちのほうに取り返そうというねらいがあつてのことではないなからうかと思ふ。そこら辺の政策意図は一体どこにあるのか、これをちょっと説明をしておいてください。

○磯崎説明員 私しろろとで、あまり税金の根本はよくわかりませんが、先ほどの先生のお話をよく承り、また先般、通行税という名前はいろいろ議論はされましたけれども、確かに先生の御っしゃったとおり、たとえばいまお示しの東京―博多間の運賃の構成を見ますと、運賃と特急料金にはかからない、寝台料金にだけはかかる、こういう形になっておる。これがはたし

て、先般の御議論のように、通行税という名前がふさわしいかどうかというところは、私拝聴いたしておりませんが、いろいろ問題がある点だと思ひます。それは、現在船につきましては特別船室料金というのがございしますので、それと趣を同じうしたものでないかというふうに思ひますし、また寝台につきましても、今回の改正は、千六百円以下については課税しないという改正をしていただくようになっております。そういう關係から申しますと、先ほどの主税局長のおっしゃったことは、いまの千四百円を千六百円に改めるということなどで趣旨が一貫するのではないかと私は思つております。税法のあまり詳しい理論はわかりませんので事実を申し上げます。

今回一等を下げましたことは、先ほど先生おっしゃったとおり、確かにゴールデンウィークはいへん御迷惑をおかけしまして一等は満員でございすけれども、ゴールデンウィーク過ぎますと、がたがたとてしまひます。たとえば五月十日前後になると、ほとんどがらがらになつてしまふというのが通例でございしますので、私どもといひましては、やはりなるべく年間を通じていまいち一等車を利用していたきたいということ、それから、飛行機と競争する意図があつてやつていふのかどうかというお話であります。これはなにと申し上げたらうかと言つたことになりましたが、確かに感じの一部には持つております。しかし、だからといって飛行機と鉄道と競争するといふことは、これはスピードの点で全然問題になりませんので、やはり私といひましては、いまの一等運賃をこのまま上げたのでは利用者がなくなるといふ点から、こういう措置をさしていただいたい、こういうふうに御説明申し上げる次第です。

〔委員長退席、渡辺(美)委員長代理着席〕

○吉國(二)政府委員 ただいま御指摘のように、通行税法の名前がふさわしくない形になつたのではないかとこの点でございしますが、これは先ほど来申し上げましたように、通行税というものを課税する基礎として、相対的に高級な消費に課税し

ようという趣旨でございますので、通行税そのものは通行一般に課税するものではないというようなことで、二等を非課税にするということをとると同時に、課税対象を運賃そのほか特殊な料金、つまり高級な消費をあらわすような特殊な料金については課税対象とするという考え方をとっておりますので、今回国鉄についても等級を廃止した結果、その課税対象が特殊な料金に限られる結果になったということです。

通行税の基本的考え方、つまり通行一般ではなくして高級なる通行そのものにかけるという考え方から申しますと、今回の改正はその消費の高級化という点と、特別車両使用料金というところでとらえたということになるかと思うのであります。もちろん、従来の一等車を使つておるといふ点から申しますと、その運賃も含めたところを利用料金と考えるべきではないかという考え方もあると思いますけれども、一応運賃の等級をなくしたという事実は否定できませんので、特別車両料金というように限定をして課税をしたという結果になつたために、名称的に見ますと、お説のとおり、通行税というのは羊頭を掲げて狗肉を売っているような形にもなりかねないものであります。が、この間も御説明申しましたように、税法の名前には伝統がございまして、物品税にいたしましたけれども、同じ物品にも課税最低限があつて、たとえばんですございますと、七万五千円以下のたんですは課税してないために、物品税をかけられているものは一%前後ということになっております。そういう点から、名称については確かに問題があるかと思ひますけれども、一応伝統的な名前を使ひわしていただいたほうが連続性があつてよろしいか、かように思ひまして、通行税そのまま存置させていただきます。このように考えます。

○村山(吉)委員　私は、この税の取り方を見ておりますと、おかしいと思うんですよ。運賃には税はつかないわけです。急行料金にもつかない。そして特別車両料金についてだけは税金がつくんですよ。寝台料金も含めて税金がきますね。特

別車両を専有ができるわけで、それは非常に楽しみなんだ。どうなんでしょうね、私も自分の選挙区が遠いために、よう国鉄のお世話になります。が、二十時間ぐらゐ箱の中に、これはおれの専有席だ、そこにすわっておるのは楽しみでございませうという感じですよ。わっておる人は、これは私はちょっと少ないんじゃないかと思うんですがね。私たちは、その中にとらわれたようなかっこうになつて、しかたがないからそこで本を読んだりしますが、しかし、普通の人は汽車の旅を二十時間も続けたら、あくる日はもう旅行疲れでへたばるといふのが普通じゃないかと思うんですが。そこを長時間専有をするから、税金がその分だけ高くなるという考え方は、これはそういうものだから長い間専有しておたら、それだけ楽しみがあるのですからその税金をかけるんだということになるので。これはやはり利用というものを考えたときに、長い間そこを専有しておたら料金が高くなるに、それは回転率を考えたら、なるほどそういうもの、やうなふうに何回転もさしたほうがいいから、そこから割り出してあるのかもしれないが、税金というものはそういうものになつて取り立てるものでしょうか。その点が私は、どうも、その利用税といふのですか——あなた方は、それでも通行税だ、こうおっしゃるのだけれども、どうもそれは通行税といふのにはふさわしくないし、また利用税としても、二十時間もそこにくぎづけにしておいて、おまえ専有してりつぱに利用しておるのだから税金を取るのだというのでは、税として取り立てる根拠に乏しいような気がしてならないのです。苦痛税というやうな、かえつて料金を安くしてもらいたいくらいにわれわれは考えるのです。が、それはどうなんですか。

○吉國(二)政府委員 先ほどから私が申し上げているとおり、相対的に高級な消費ということでございます。一等車に乗っておる人のほうが二等より苦痛でないことは、これは明らかだと思ひます。また、その通行税であるという点は、二十時問もとまっている汽車に乗っておる人はないので

ございまして、二十時間というのは、通行している期間乗っているわけでございますから、そういう意味では通行税というのはあまり適当とは思いませんが、伝統的な形で留保していただきたい、かように思います。

○村山(書記) これは吉國さんとウナギ問答をやつておつてもしょうがないからもうやめますが、しかし、どうもあなた方が取らうとするのは、通行税ではなくて、特別利用税。だから、そういうふうにな前を改めるか何かしなければ、どうもその中身がもう題名と違つてきているのだから、そういうふうなふうにして改めると同時に、こういうようなのをもうやめたほうがいいじゃないですか。もういつまでも取るべきではないと思います。これはあとでまた意見として申し上げます。

次に、航空局長見えていますか。

○渡辺(美)委員長代理 監理部長が来ております。

○村山(吉)委員 航空機の最近の利用率を調べてみると、非常に利用率がよくになりました。これは現在の料金をきめたときの条件からするならば、きわめて条件が上昇をしているといえますが、利用率が向上をしているのですから、端的にいうならば、その分だけもうけが出ているはずです。だからあなの方としては、この料金の値下げを勧告し、指導をなされるべきだと思うのですが、そういうようなことをおやりになったことはありますか。また、これからやる意思があるのですか、ないのですか。その点を明らかに願いたいと思います。

○掘田説明員 ただいま先生御指摘のように、最近におきましては、国内の航空輸送が非常に増加の現象を呈しまして、座席もなかなかとれないというふうなことで、皆さま方に非常に御迷惑をかけておるといふ状況でございます。まことに遺憾でございます。公共交通機関といたしましての航空企業の目下の急務は、航空機の大増強、あるいは航空機材の増強等によりまして、輸送供給力を

増強し、需給のバランスを回復させることであらうと思います。そのためには、航空機等の購入に巨額の投資を必要としますし、また、大衆公共交通機関としての役割りを十分果たしますためには、企業自体の体質の改善というものを大いにはかりまして、経営基盤の強化につとめる必要があると思います。

御指摘のように、昨今におきましては利用率が非常に向上いたしておりまして、ローカル線のごときにおきましては、ロードファクターは九〇%というふうなことで、現実に航空機に乗りうと思つても乗れないという現象がございます。したがつて、仰せのように、ごく短期に見ました場合には、特に四十三年度期におきましては、各航空企業ともそれぞれ相当の利益をあげていることは間違ひございませんが、御承知のように、航空企業は今日まで非常に経営不振におちいつておりまして、四十三年度の状況を見ましても、なおかつ累積赤字を解消するに至らないという企業がまだ大衆交通機関としての航空機のあり方というものを考へまして、航空機を大いに増強するという投資の面との関連、こういった関連において、航空運賃の値下げの問題は今後十分に検討いたしたい、かように考へます。

○村山(喜)委員 部長は、いままで赤字の累積分がなお解消していないからと言うけれども、日本航空の株の時価は千三百円をこえているでしよう。全日空だって二千二百円くらいの株価である。その株価の上から見たらきわめて高いわけですね。将来性があるからそういうような値段段がついているのだらうと思うんですね。株価は上昇しておる。しかも利用率は、幹線は六〇%、ローカル線は六五%から七〇%のところ、それを前提として料金を設定した。ところが、いまおっしゃるように、ローカル線のある線等については九〇%をこえている。われわれが乗らうと思っても乗れないのですよ。そういうような状態になっているわけですね。とするならば、七〇%のところを料

金をきめたのに、九〇%以上の利用率があるのに、その料金を下げられないというはずはないじゃありませんか。それは当然もうかり過ぎてい

○堀田説明員 御承知のように、航空機の運賃とい

○村山(書)委員 通行税を聞いていないのではない

○堀田説明員 ケロシン、それからガソリン系全

○村山(書)委員 主税局長、航空機関係に対する

○吉國(二)政府委員 航空機に対しては、御

○堀田説明員 主税局長がお話しになりました数

○村山(書)委員 それにしても七十五億と二十一

○吉國(二)政府委員 私どもの計算は、現在非課

は、運賃としては上げておりませんので、実際

○村山(書)委員 二十一億という数字は、運輸省

○堀田説明員 四十二年度におきましては、通行

○村山(書)委員 通行税を聞いていないのではない

○堀田説明員 ケロシン、それからガソリン系全

○村山(書)委員 主税局長、航空機関係に対する

○吉國(二)政府委員 航空機に対しては、御

○堀田説明員 主税局長がお話しになりました数

○村山(書)委員 それにしても七十五億と二十一

○吉國(二)政府委員 私どもの計算は、現在非課

ば特別措置法がおくれたときなどは、灯油のほう

○村山(書)委員 私は、だから二十一億の積算の

○堀田説明員 四十二年度におきましては、通行

○村山(書)委員 通行税を聞いていないのではない

○堀田説明員 ケロシン、それからガソリン系全

○村山(書)委員 主税局長、航空機関係に対する

○吉國(二)政府委員 航空機に対しては、御

○堀田説明員 主税局長がお話しになりました数

○村山(書)委員 それにしても七十五億と二十一

○吉國(二)政府委員 私どもの計算は、現在非課

○吉國(二)政府委員 やや私の説明が不十分だっ

○村山(書)委員 ちょっとあなたの数字の説明は

○堀田説明員 四十二年度におきましては、通行

○村山(書)委員 通行税を聞いていないのではない

○堀田説明員 ケロシン、それからガソリン系全

○村山(書)委員 主税局長、航空機関係に対する

○吉國(二)政府委員 航空機に対しては、御

○堀田説明員 主税局長がお話しになりました数

○村山(書)委員 それにしても七十五億と二十一

○吉國(二)政府委員 私どもの計算は、現在非課

○吉國(二)政府委員 やや私の説明が不十分だっ

そういう意味では減収額というものは、特別措置を廃止したことによる増収、これを計算すべきものと考へて計算しておるわけでありませう。

○村山(喜)委員 運輸省にお尋ねします。

全日空はケロシン系の灯油を使ってジェット燃料としております。日航のはうは混合燃料です。それがいま吉國さんが言う説明を聞いておると、どちらでも使える。だから、灯油のほうに逃げ込む可能性のある数字を計算してみれば、租税特別措置法でガソリン税の關係として七十五億のうちの一億二千万だけ免税をする、恩恵を与えることになるのであつて、あとの五十億は灯油のほうに逃げ込む可能性がある、こういうことですね。ジェット燃料というのはそういうふうな自由かつてに使えるのですか。それは飛行機の種類その他によつて、私は使用についてはそれぞれのなかに最も有効な方法をとつてゐるのだらうと思ふんだが、そんな自由自在に、こつちのほうは税金がかかるからこつちのほうに逃が込むというふうなことでやれるのですか。それならば、ジェット飛行機の使用量と、それからいまガソリン系の飛行機がおりますね。プロペラ飛行機がおります、その割合の数字をここで出して下さい。そしてその使用量を出して下さい。

○梶田説明員 現在御承知のように、ガソリン、ケロシン——ケロシンはもろん対象になつておりませんが、ガソリンの使用につきましても免税措置が講じられておりますので、ガソリンに課税されるからケロシンということで逃げておるものではございません。先生のお尋ねの件につきましては、ガソリンにケロシンをまぜる、あるいはケロシンだけでやるということ、現在の航空機の中でジェット機につきましても可能でございます。ただガソリンだけで飛ばなければいけない、いわゆるプロペラ機等もございます。ただ、その個々の機種につきましてもいろいろかつこうでの消費量になつておるかという資料につきましては、現在ちょっと持つてきておりませんので、また急いで出すことにしたいと思います。

○村山(喜)委員 私は、四十四年度の租税特別措置法の減収見積もり額、航空燃料関係の分が一億二千万という数字自体がおかしいと言つてゐるのである。そのほか、これは七十五億と直すべきではないか。そのほか、これは灯油関係のもので八十五億あるのですから、これは本来無税なものですから、ですから私は、そういうふうにして合計いたしますと百六十億の航空用の燃料については課税をしていないわけでしょう。だから、そういうふうなものを課税をすべきであつて、通行税から——通行税となれば利用者から税金を取るわけですよ。大体その飛行機会社自体が税金を納めていないじゃありませんか。そうしたらこれを取らないで、百六十億の税源がありますよ。それだけの負担をさせるようにしたらいいじゃありませんか。あるいはもうそういうふうな便宜措置を与えてゐるのだつたら、減税の恩恵を与えてゐるのだつたら、利用者が二〇%以上も上がつてゐるのですから、料金を下げようという運輸省は指導すべきじゃありませんか。そういうふうな問題について、私はやはり総合的な運輸政策というものを持たなければならぬと思ふんです。これは主税局長に聞いてもしようがあるかもしれません、あとで運輸大臣がお見えになることになつておりますので、そのときにお聞きをしたいと思ひます。いまの税金の問題だけ明らかにしておいて下さい。本来からいへば、そういうふうな租税特別措置法で恩恵を与えてゐる分を整理をすべきだ、そして通行税で大衆から召しとる、こういうふうな考え方は、私はおかしいのじゃないかと思ふんですが、どうですか。

○吉國(二)政府委員 いま御説明いたしましたように、七十五億のうちガソリンをどうしても使わざるを得ない二十一億というものは、これはまさに租税特別措置法がなければならぬ部分だと思ひます。それから灯油を使へばいい部分と灯油そのものの免税、これは確かに問題がある部分でございます。現在揮発油税の体系自体に非常にむづかしい問題がございます。揮発油の課税の段階をどこで切るかという点は長らく問題になつて

いた事柄でございます。現に町で自動車用に使われておるものについてすら、揮発油の定義からはずれるものが出てきつゝある問題でございます。これにつきましても、私どもとしても相当に研究する必要があると思つております。ただ航空機につきましても、創設してかなり長くなりますけれども、各国とも揮発油税の減免をしてゐるのが実情でございますし、国際線はこれは共通して全部免税にいたしております。消費税として航空機会社のコストになるものを免税にするものが妥当であるか、あるいは利用者に対して特定の消費税を取るものが妥当であるか、これは一つの問題であると思ひます。現在の姿は、航空機の企業というものの育成という見地から航空機燃料を免税にしている。しかし、それを利用する乗客は、航空機の免税にかかわらず、フルにサービスを受けてゐるものであるから、これに対しては通行税を課するというのが現在の考え方でございますが、今後の問題としては、航空機免税というものをいつまでも継続するかどうかは一つの問題であるということには言へると思ひます。

○村山(喜)委員 時間が参りましたのでこれでやめますが、大臣に対する質疑は後ほどまたやりたいと思ひます。

いま申しました点は、どうも七十五億のところはガソリンの分だけの二十一億、現在ガソリンの使用量が七十五億になつてゐるのですから、その分だけは計算してみれば数字が出ています。だから、吉國さんの説明では不十分なんだ。だから、正しいと思ふならあとで資料をお出しなさい。——委員長、資料を出させて下さい。どうもおかしいのです。

○田中委員長 委員長において取り計らつて出させます。

只松祐治君。只松委員 すでに本問題につきましても、多くの方々から各方面にわたつて質疑が行なわれております。したがつて、私は若干問題を異にした方面から質問してみたいと思ひます。

国鉄が今回の運賃値上げを行なうとしておる、それに対するこの通行税法、こういうものをいろいろ考へてみますと、基本の高度経済成長といふものに行なわれておるいろいろな経済構造の改革、そういう中における運輸、国鉄部門の变化、これに對処するに、一つは労働者の首切りを中心とする合理化問題、それからいま一つはこつちに出てきております運賃の値上げ、ほかにも多少計画をされておりますけれども、主としてこれを二本の柱として国鉄の合理化あるいは別の意味で近代化、こういう旗を掲げて、そういう大きな変化に對処しよう、こういうふうにしてあるように思ひます。しかし、国鉄なりそういう運輸行政全般を見ますと、労働者の首切り、人減らし、それと運賃の値上げ、こういう問題だけでは抜本的な解決にはなつていかない、こういうふうには私は思ふ。

そういうものの中で、全部を持ち出すわけにはいきませんが、一、二問題を提起してみますと、たとえば運輸省当局それから日本国有鉄道関係、これにはたくさんの方々の委員会の資料をいただいておりますが、私はここにその一部の資料をいただいておりますが、これを見ました場合に、たとえば人間的な面から見れば、有名人名が非常に多い。有名人名が多いといふことは、有名人名は忙しいわけですから、こういう会議にはほとんど出ておらないと思ふ。おればひとつ、そういう出席日程表などもほんとうはいただきたいのですが、まあそこまではなくてもいいが、事実上有名無実、こういうことだらうと思ふ。有名人名がおつても實際上はいない、有名無実とはこういうことを言うのだから。(「有名無実だ」と呼ぶ者あり)有名無実よりも、有名無人だといふやうに出ておりますが、そういうことだらうと思ひます。實際上こういう委員会がどの程度活用されておるか、ひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○町田政府委員 お答えいたします。御提出申し上げております資料につきましては、でございますが、まず運輸審議会というのが御提出

してあると思います。御承知のように、これは運輸省の許認可事務あるいは運賃等につきまして、原則としてすべての運輸審議会にはかる、そういうことになっております。常勤の委員さんの審議会でございます。したがって、この運輸審議会は事務次官を入れます七人でございますが、常時出席して審議いたしておる、こういうことでございまして、これはまあ国鉄だけではございまして、運輸省の許認可事務、運賃関係すべての事務を扱っております。

それから都市交通審議会というのがございまして、これは都市交通に關しまして重要問題を審議する、こういうことになっております。これは大体、いまやっておりますのは都市交通の中で特に地下鉄問題を中心にして、神戸市と北九州市を中心にしております。これは大体、昨年の四月に東京都全般の中間答申をいただきました。その後引き続きまして、最近の問題になっております神戸、北九州等をやっております。これも出席は非常によろしくございまして、特に神戸と北九州とは現地に参りまして、そちらで審議会を開く、こういう形でやっております。特に国鉄と申しますか、都市交通等に關係いたしますのはそのようなものでございまして。

なお、国鉄にございまして諮問委員会につきましては、国鉄の副總裁のほうから御説明いたします。

○磯崎説明員 国鉄関係の委員会について御説明申し上げますと、まず一番大きな申しますのは国鉄諮問委員会でございます。これは昭和三十一年に国有鉄道法を改正いたしまして組織改正いたしましたときに、当時の運輸委員会の附帯決議によりまして、言論界あるいは財界、産業界、労働界等の各方面からの有識者をお願いして、国鉄全般の運営についていろいろ諮問し、こういう実質的決議がございましてつくったものでございまして。ただいま先生のお手元に提出いたしました資料の中には、不幸にして労働界の方が突然お二人なくなりましたので、あるいは欠員になってい

かと存じますが、いずれ不日補充いたしたい、かように思っております。

そのほかのものは、主として請負関係の審査委員会あるいはコンピュータの委員会等、技術的な委員会、並びに自動車問題調査会と申しまして国有鉄道の自動車と民間の自動車とどう調整すべきかというような委員会等につきましても、やはり広く、決していわゆる有名人と申しますか、ただでなしに、なるべく広範囲の方々に御集まり願って、いろいろ御意見を拝聴いたしておるつもりでございます。

以上でございます。

○只松委員 まあおまじことおもなものだけお触れになりましたが、そのほかにもいろいろなものがあります。しかもこの国鉄当局と運輸当局で、たとえば、いまの国鉄諮問委員会に対しては運輸審議会、あるいは都市交通調査専門委員会というのに対しては都市交通審議会と、同じようなものが――まあ大体同じ仕事をしているからそういうことになるかもしれませんが、置かれてある。ある意味ではダブった形になる。こういうものが幾つか見られますね。それからたとえば請負業者資格及び指名中央審議会というものがあつた。これを見ると、請負業者である日本建設相談役の加藤威夫さんというのが入っております。あるいは電気事業連合会の山崎さん、あるいは設計事務所の下下さんと、こういうふうには直接国鉄の仕事に請け負う、こういう立場にある人が、請負業者の資格を審査したりきめたりする、これはたいへんに行なわれておりますね。こういうことが平然とですが、この委員会や何かがいかにずさんなものであるか、その内容についてもきわめてあいまいなものである、こういうことを私は立証しておるものだと思います。そういうふうにお思ひになりますか。それから、そういう人間や何かは、これはまことに適切な人だ、こういうふうにお思ひになりますか。

○磯崎説明員 個人のお名前は省略いたしますけれども、いま先生の御指摘になった方々は実際はもうすでに実務を離れておられる方でありまして、御承知のとおり、相当そういう業務につきましては、いわゆる各会社の代表というよりも、日本のそういう方面の代表的な方というふうには御評価いたしても差しつかえないような方だというふうには存じております。しかし、もしいまおっしゃったような方々の中に先生のおっしゃるような問題があるとすれば、これは考え直さなければいけないと存じますが、大体私どもはいたしましては、相当慎重に人選をいたしたつもりでございます。

○只松委員 いまの請負業者というのは、あとで質問しますが隨意契約、こういうものとも関連をしてみますね。この請負業者を見ても私は必ずしも適当とは思いません。それから先ほど言いましたように、有名人の方でどの場合にも顔をお出しになっているような人がやはりこの中にもたくさんおいてありますね。こういうものに出れば何か国鉄のパスがもらえとかなんとかいうことももあるらしいですから、ほかの内閣や何かに出れば何とない委員会よりもあるいは多少は出席がいかと思ひますね。全然出なければそういうことはありせんから。しかしそれにしても、私はこういうものが、いま請負という――あとで隨意契約を聞きますから請負の問題だけ出しているわけですが、こういうものと関連して見ましてもきわめてずさんである。

それからいま一つは、やはり庶民の代表といひますかあるいは労働界の代表といひますか、そういう人がこういう中にきわめて限られておりますね。ほんとうに一、二さしみのつま以下に、トウガラシ程度にあるというように形で、しかも一部門ではないところもあります。こういう委員会のあり方について、私はさっき言いましたように、運賃と労働者側の犠牲においてだけ合理化をはかっていく、こういう考えではなくて、ほんとうにこういうものを活用して国鉄の近代化、合理化をはかっているかとするとするならば、あるいはもう各委員からずと質疑が行なわれましたように、

いまから抜本的ないろいろな対策を立てよう、こういうふうになるならば、私はその土台を据えるこの諮問委員会あるいは各種委員会、こういうものに、もっと実際に第一線にお働きになっておる人――有名人だけでなく、ばく然と庶民と言つてはわからないけれども、利用する人々、もっと国鉄を利用して通る通勤者とか、そういう意味の方の代表者を入れるべきである。ここに載つておる人は、おそらくよほど何かのときでない限り、大体通常省線や国鉄を利用しておる人ではありせんね。ほとんど自動車か飛行機で行つておる、こういう人々で、国鉄に縁が薄い。こういう人々が大体この委員会の中心をなしておる。こういうことではほんとうの国鉄についての実態がわからない。わからないから認識が出てこない。だからやっぱり再建築というものが出てこないのではないかと。よくいわれますように、こういうものは隠れみので、運輸当局や国鉄当局が隠れみのとして、自分たち事務官僚が自由に引き回すためにしておるんだ、こういうためならば別ですけれども、ほんとうにこれだけの膨大な委員会を活用していかうとなさるならば、もっと私は実質的な委員会、しかもいま言うように国鉄を利用する人々を中心とした委員会をつくるようにしていただきたい、こう思います。

○磯崎説明員 ただいまのお話、たいへん私どもももっともだと存じます。先ほど申しましたとおり、私のほうの關係の委員会では最高のもは国鉄の諮問委員会でございます。ただいまお二人の方がなくなりましたので、あとはまだ埋まっておりますが、その委員の中で二人労働関係の代表が入っております。あるいは、なくなつたので、いま消えておるか存じますが……。

それからもう一つ、やはり始終民間自動車と問題を起します国鉄自動車調査会がございまして。これもやはりそういう意味で労働界と申しますか、そういう方に入つていただいてやつておりますが、しかし今後、先生のおっしゃったように、諮問委員会等を含めまして、極力私どもはな

るべく広い範囲で御意見を承るのが当然だと思ひますので、考えなくてはいいけないと存じますと同時に、いま先生のおっしゃった利用者の方々につきましましては、いわゆるモニターという制度をつくってござりまして、そしていま先生のおっしゃったように、実際はどのように毎日国鉄を利用される方あるいは定期的に旅行される方等の中から十数名の代表者を——代表者と申しますか、こちらから御委嘱申し上げまして、一年に四回ほど集まっております。これは各地方の鉄道管理局にもやらしておるわけですが、しかし今後、全般の問題といたしまして、この問題を進めていく際に、諮問委員会等の構成等につきましても、なるべく早くいま欠員になっておることを埋めてまいりたい、こういうふうにご考慮を願ひたいと思ひます。

○只松委員 それは技術的な、何か座席を改良したり便所を改良したり、技術的な面ではそういう人は役に立つかもしれない、それからダイヤ編成ぐらゐ。しかし技術的な、やはり私がいま言っているのは近代化、合理化、あなたたちがしようにしてはいるのもそういうことなんです。それから、そういうことにその人たちが造詣が深いとか、知恵があるわけじゃないかと思う。そう言っちゃなんですが、秋山ちえ子さんなんかどこでも使っています、ここにも出ていますね。秋山ちえ子さんが何もかも、物価の問題から国鉄の問題から知恵があるわけじゃないですか。適当に使っておけばあたりさわりがないからこういう人を使っているんだらうと思うのです。だから、秋山さんにはたいへん失礼ですけれども、そういう形ではなくて、もっと実質的に、たとえばこれもあとで質問いたしますが、大都市近郊の通勤者、毎日通勤している人があるし、あるいは何とか旅行会というものがあつて旅などをしている人があつて、そういうふうな少くも実質的な方、そういう人が加わっていないからこの通勤対策というふうなもの、首都圏の交通網の開発ということが

ほとんどなされない、こういうことになるだろうと思ふのです。

だから、単にこういう大所高所というほんとうのトップクラスだけではなくて、やはり国鉄の近代化、合理化というものは庶民を運ぶためですから、何も抽象的なものでないのですから、ほんとうの労働者なんかに乗るためにあるわけですから、私は庶民ということばを使つておるわけですが、もっとそういう人をお入れになつたらいかがですか、こういうことを言つておるわけです。

○磯崎説明員 さしあたり現在の委員会以上に委員会をふやす予定はございませんけれども、たまたま現在欠員になっておる委員会がございますので、先生のおっしゃったことを十分御参考とさせていただきますまして人選を進めてまいりたいと思ひます。

○只松委員 ぜひひとつ、私はたくさんある委員会全般にわたつてそういう意思が反映できるように、御努力をお願いしたいと思ひます。

○磯崎説明員 次に、いま申しました国鉄の全請負金額、その中に占める隨意契約、そういうものをひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 これは昭和四十二年度の国鉄の資本勘定、工事経費と申しますか修繕費と申しますか、その全部を合わせました全体の土木関係の予算が千三百八十二億でございます。そのうち、いわゆる隨意契約の発注金額は二百六十億で一九％に当たるわけでございます。

○只松委員 ほんとうは、時間があれば私はこの隨意契約の内容についていろいろ論議をしたいわけですが、大臣もおいでになりましたのでこまかい技術的な問題はやめますが、隨意契約が二百六十億円というのは約一九％になりますね。一省なり何なり、そういうところの中で二〇％近くの隨意契約が行なわれておるといふことはきわめて問題だと思ひます。しかもこの内容を見ますと、たとえば大井工場内の宿舎建設の第三期工事、こういう一般的な建築にも競争入札を適用しないで、さつき言いました日本建鉄というものがこの請負

の諮問委員会の中にお入りになっております。その鉄建建設というのが請け負つておりますね。宿舎ぐらゐはどの会社がやつても、いま鉄筋コンクリートの宿舎ぐらゐどこでも建てられるわけですね。国鉄の宿舎なんてたいしたものじゃありません。こういうものまで隨意契約でやるということはけしからぬことだと思ひますね。いただいた皆さん方の資料の中にも、おもな請負会社、それからその中で隨意契約をしておる会社、そういうものの資料をいただいており、多少そういうものの内容について論議しようと思つておつたのですが、それはどの時間がありませぬ。しかし時間がないので論議をしないからこれがいいということではないわけでありまして、二〇％に及ぶという隨意契約というものは、もっと検討する必要があるのではないかと。請負契約でも国鉄のものは高い——技術的にいへんなめんどろなところがあるようでございまして、一がい高いところだけとは言えないかもしれませんが、ほかの一般の建築や施工と比べる場合に高いといわれておる。ましてこの隨意契約に至つた場合には、いろいろそういうことが巷間伝えられておるわけですが、今後やはり同じような形式でおやりになる予定ですか。もっと合理化を進めるといふ国鉄の立場に立つならば、こういう問題はひとつ厳重にしていこう、こういうお考えでございませうか。

○磯崎説明員 ただいまの点でございしますが、私どもの隨意契約にいたします根拠は、御承知のとおり国鉄法の四十九条と施行令の二十五条でございまして、先生のおっしゃるとおり、かつてに隨意契約ができる形になっておりません。ただ私どもの工事のしかたが非常にこまかく分けると申しますか、たとえばトンネルを掘る場合に、トンネルを掘ることと掘つた下の路盤をつくることと別な契約にいたしております。これは予算の関係その他でもって各省と少し違つておりますが、その一からずつと区分してやつております。その一の工事のときには、もちろん基本になりますので公開指名競争をやっております。それからあとその

二、その三というものは付帯的な工事ということ、その業者がやらしてありますが、実際には本来よその省ならばその七まで一括して契約に出してしまふわけでありまして、その点で当国鉄のやり方がちよつとよそと違つておる点があるの非常に隨意契約が多くなつておる、それからもう一つは、この金額には先ほど申しました修繕費と申します日常の運営費が入つております。これは百万円以下は隨意でいいことになっておりますが、私どもはいま先生のおっしゃつたようなことで、三十万以下にそれをさらに制限いたしております。これは事故だとか天災だとかいう緊急やむを得ない場合に隨意契約にいたしますが、そういうケースが非常に多くて、それらをあわせて全体として非常に金額が上つておる、たとえばさっきの大井工場などにつきましては、付帯と仕上げを分けるというふうな非常にこまかい契約のやり方をいたしておりますので、付帯は全部指名競争でやる。それに伴う仕上げのほうはその受けた会社が隨意でやるという形になっておるわけでございます。

しかし、いまおっしゃつたように、多少なりともそういう誤解があつてはいけませんので、十分今後そういう発注形式自体を検討する必要がある、こういうふうにご考慮を願ひたいと思ひます。

○只松委員 それから、国鉄には鉄道弘済会をはじめ港灣関係に至るまでたくさんさんの関連会社があります。これはやはり法人組織をとつておられますから、会長なり社長はじめ各重役がたいていおいでになります。こういう問題も、こういうふうにもつとばらばらにした方がいいのか、あるいは港灣なら港灣の会社を一本にした方がいいのか、そういうものも検討をして、いろいろ皆さん方、労働者だけでも六万人減らすとか十万人減らすとか言つておいでになるわけですから、こういう関連会社も基本的に検討される必要がある。こういう役員の人々も相当高額の所得をおとりになつておる、こういう面もあわせて合理化をしていく、こういうことをひとつぜひお考えをいただきたいと

○磯崎説明員 全体のトン数が二億トンで、その
○・四％でございますから大体七・八十万トン。
それから運賃収入のほうは約六億五千万円ぐらい

それから、いまおっしゃったデルファ一、これは私ども料金と申しておりますが、大体一年ごとに原価計算いたしましたので、それによって徴収いた

んでぜひお考えをいただきたいと思います。そのことをひとつ強く要望いたして、次に問題を移したいと思います。

ついで、明治、大正この方、これだけ急増しておる人口に対して新線というものはほとんど建設が行なわれておらない。これは私は、この前は運輸

大臣がおいでになりませんでした。原田運輸大臣、当面の運輸大臣だけの責任ではないと思ひますが、運輸当局の責務の怠慢だと思ふ。やはりこの首都圏の、これは埼玉だけではない、千葉なりあるいは神奈川なり、そういう新しい首都圏の都市ができてくるならば、茨城なり栃木なり、こういう方面にも問題が及んでくるわけだ。さういふけれども、いまにして技術的にこの対策を立てておかなければ、さらに人家が密集してしまえば、新線建設はともできないが膨大な費用がかかり、困難になるだらうと思ふ。こういうことについて、まず運輸大臣の御所見を承りたい。

○原田運輸大臣 只松委員のお説のとおり、首都圏におきましては、人口及び産業の集中に基づきまして、輸送需要の激増に対して輸送施設の整備が追いつかない。通勤鉄道の混雑は依然として解消されておられません。このような事態に対処するために、これもいま御質問の中にありましたが、国鉄は第三次長期計画の中で東北線の線路工事あるいは武蔵野線の建設等を行なっておりまして、また地下鉄についても、都市交通審議会の答申に基づきまして、鋭意その準備を進めておるところであります。さらに、長期的な観点から、都市交通問題の解決をはかるために、運輸経済懇談会において二年近くにわたって大都市交通問題を中心に審議してまいりましたが、それによりまして、昭和六十年には首都圏から都区内に――きこうでしたかの新聞に東京都の人口は減少状況、そうしていまお話しのように、神奈川あるいは千葉、埼玉というところは依然ふえてきておる。こういうことで首都圏から都区内に約三百六十万の通勤流入人口があると推定されておるわけでございます。

それに対処するためには、地下鉄に対する国家助成あるいは私鉄輸送力増強のための低利融資を一そう強化する等、抜本的な方策について検討を加えていく所存ではございますが、いまもあなたの指摘されましたように、過去の投資によりましてその運賃収入というものはたいしてもうかり

はいしませんけれども、何とか償っていきけるけれども、新しい線をつくっていきまうためには、何度も申し上げておきますように、何しろ土地の価格が騰貴してきておりますから、相当な国の助成というものがなければ、私は通勤、通学問題だけはなかなかむずかしいと思ふ。いまやっております六分五厘の助成というもので、対して、より一そう大蔵大臣と折衝して、この問題に取り組んでいかなければならぬということをお答えを申し上げておるのであります。

特に、国鉄の副総裁から答えていただいたほうがいいと思ひますけれども、国鉄も苦しい中で苦勞して、たとえば新幹線ができたために、それだけの余力をさいて、いわゆる横浜、神奈川方面の通勤、通学の混雑、緩和という増強に対応することができ。千葉も、この間新しい地下鉄線、東西線ができましたが、問題は高崎線である。この線のの上野駅の問題、高崎線であるということは、国鉄当局が再三申しておるところであります。大蔵大臣も、そのことはもうよく御存じであらうと思ひます。

これらに対応するためには、今後また新しい線を十本以上もつくらなければ解決できないのではないかとわれわれしておりますので、私は運輸大臣といたしまして、できるだけ力を尽くして、このいわゆる首都圏における交通対策というものを取り組みたいと決意をいたしておるのでございます。

○只松委員 いろいろありますが全部聞けませんから、たとえばいまの埼玉の人口増に対する線増というようになるかわかりませんが、その一つのネックに上野駅という問題がある。だから第二上野駅を尾久なりその辺につくるかどうかというような問題もあるでしょう、あるいは現在の上野駅を地下あるいは高層化する、こうやって現在のの上野駅を活用するという方法もあるでしょう。とにかくいづれにいたしましても、膨大な資金が要することだけは確かです。だから、道路、いわゆる軌道のない無軌道の道路には膨大

な費用がかけておる。しかし、軌道には投資額が少ない。さらに軌道の中でも人口が急増いたしまして、ただ単に苦しい、通勤が困難ということだけでなく、国鉄当局から見れば私はもうかる線だと思ひます。採算の合うもうかる線というものをつくらないで、ただ苦しい苦しいというものを、国鉄当局も無策過ぎやしないか。あるいは大蔵当局あたり、長期的に見た場合には、これは社会問題だけではなくて、国鉄営業政策上からももうかる問題だ、こういう問題に資金を出さないというの私はけしからぬ話だと思ふ。だから、こういう問題は、国家社会の立場から、首都圏という問題から、それから直接に国鉄の利益という問題から見ても、私は急いでする必要があらうと思ひます。決して私の言っているのは暴論ではないと思ひます。ひとつ国鉄当局、それから大蔵当局も、この問題に關しては格段の努力を――交通戦争という一語で、私はそれ以上こまかい事情は話しませんが、この実態というものをよく考えていただいて、ひとつ格段の努力を大蔵当局は払っていただきたいと思います。いかがですか。

○福田田務大臣 首都圏つまり過密地帯ですね、この交通問題は今後の輸送体系の中で非常に重大な問題になってくる。これはもう只松さん御指摘のとおりであります。そういうことから、国鉄におきましては東京近郊、武蔵野線というものに非常な重点を置いて輸送力増強をしようということをやっております。大蔵省でももちろんそういう体制に即応する、それであればこそ今回国鉄の十周年展望に立ちました再建計画、これに全面的に協力をする、こういうかまをえを、またさらに、路面交通の非常に困難であらうという展望に即応いたしまして、地下鉄に対しましては、四十五年度から新たな援助対策をしようという方針のもとにいま検討を進めておる。お話しのとおりの方針で対処しようとしております。

○磯崎説明員 ただいま高崎線のお話でございますが、現在国鉄といたしましては、東海線線路それから中央線、それから東北線の大宮以南、常磐

線、総武線、この五本につきましては一応復々線あるいは三複線の工事を現在やっております。ただいま御指摘の大宮以遠につきましては実は手がついていないという率直な事実でございます。これは私どもの算定に多少やはり先の見方が甘かったという点もあると思ひます。埼玉県の人口の増加が神奈川県、千葉県等にまさるほどの大きな人口増加を来しておること、これも事実でございます。

これにつきましては、私もいたしまして現在の大宮から先のほうを復々線にするというのとよりも、先ほど運輸大臣がおっしゃいましたけれども、千葉方面に地下鉄の東西線ができましたが、船橋から津田沼まで現在乗り入れておりますが、非常にこれに千葉側の通勤者が転換いたしまして、おかげさまで私のほうの総武線も多少少すいてきたというふうなこともございまして、私もいたしましては、現在運輸省の都市交通審議会でも、もう一ぺん、その東京都とするとという計画の地下鉄の線路を埼玉県サイドに延ばすというふうな別なルートをお考えになったほうがいいのではないか。ですから、先生からそういうお話、ちょっとございましていただいても、いまの高崎線にそのまま併設することは非常に用地代その他で、都市のまん中ではございまして、無理だということ、できれば地下鉄を、ちょうどいまの東西線のように、あるところまで地下でいって、それから地上へ出してうちの線に入れるというふうな東西線方式をもう一ぺんここで埼玉県については考慮すべきではないかということ、それから多少遠い先になるかもしれないが、いわゆる通勤新幹線として全然別な構想をとりまして、住居と勤務地とをなるべく一時間ぐらいいで結ぶという全然新たな構想を次の段階でとるといふようなことを考えなければいけない。いまの十二両を十五両にするとか、上野の駅の改良などにつきましては、やはりこそくなどという御批判を免れないと思ひます。したがって、やはり次の問題といたしましては地下鉄の延伸、いま都内でとまるように

なっております地下鉄の延伸が何か考えられないか。その次にはやはり通勤新幹線という全然別な角度から考えられないかという、先般予算委員会でお先生の御質問のありましたような点を、やはり私も考えなければいけないというふうな思っております次第でございます。

○只松委員　ひとつこの文字とおろしは、人口が急増いたしております首都圏近郊問題について、単に一般の鉄道、運輸行政という面からではなく、一べんくらい運輸大臣も大蔵大臣も、全く朝乗るのがおそろしいくらい、東京都内だけではなくて、そういうところからの状態をひとつごらんいただければなんですが、ぜひそういうことを御認識して努力していただきたい。

それから次に、国鉄、運輸当局と大蔵当局と若干意見を異にしておりますが、地元の開発利益を新線——いま山陽新幹線あるいは長期的には東北その他にも新幹線構想があるわけですが、開発利益を取り入れるべきだという意見がある。これも前に同僚議員が聞きました、大蔵省のほうはあまり熱心でないようです。運輸当局としては構想をお持ちのようです。それから物価安定推進会議でも、やはりこういう地元開発利益というものは吸収すべきであるというところを二カ所におたつて提案いたしております。これを提案していただければ、一向に政府は聞き入れないわけでありまして、物価安定推進会議は聞いておられるわけでありまして、それはそれといたしまして、私はこれも今後運賃だけに問題を転嫁していかないで、国鉄の再建計画の場合には十分活用すべきだ。大蔵、運輸両当局からそれぞれお答えをいただきたい。

○福田国務大臣　開発利益の問題は、特に国鉄の場合、また高速道路、そういう場合にわれわれ親身に考える次第でございます。なるほど社会主義という公平の考えからいいますと、公共投資が行なわれる、これは国民の税である。その反射的な影響として、地価の値上がりとその開発投資が行なわれた事業の周辺において行なわれる。たと

えば駅ができる、あるいはインターチェンジができる、こういう周辺の地価の騰貴がある。その開発に伴うところのそういう利益を何らかの意味において社会に還元すべきである、これはもう理論としてはまことにそのとおりでありまして、私も全然異論はございません。ただ技術的にこれをどういうふうに行うか、開発利益を受けたその範囲は一体どういうふうな判定するか、またその吸収方法をどうするか、技術的には非常にむずかしいのです。ですから、そういう技術的な困難、これを克服できるまた何か名案ができるということでありまして、何とかしてこれは実行したいというふうな考えの問題なんです。私どもも念頭には置きますが、そう簡単な問題ではないということもひとつ御了解願いたいのであります。

○原田国務大臣　いま大蔵大臣からお答えがありましたように、私も大蔵委員として、同僚として一緒に勉強させてもらっておりますので、只松さんの言われるところ、大蔵大臣の言われておるところ、みな共通の問題として取り組んでおるつもりでございますが、たとえば土地税制につきましても非常に問題があるということでございます。しかしながら、考え方が大蔵大臣はやはりそういう考え方をされるというのでございまして、ひとつ何か知恵をしぼっていわゆる開発利益というものを——いままではどちらかというと国鉄の総裁が言うように、家だけ建ててあと引き受ける、おれたちには何の相談もなかったということや、おれたちには何の相談もなかったことが、ひとつ知恵をしぼりまして検討を進めて、何らかの結論を出したい、このように考えます。

○只松委員　きょうは両大臣とも大体一致した意見になったわけでございますが、たいへんけつこいなことだと思えます。ひとつぜひ、通勤あるいは旅行したりいろいろ仕事のために旅をする国民の運賃だけに全般的な国鉄の再建問題をしよせないで——先ほどは大臣がお見えになりませんでした

たが、その前に、いま一つは労働者の犠牲という二本の大きな柱において国鉄の近代化、合理化がはかられようとしておる。大きな資金を食う新幹線なり新線の建設、こういうときには、やはり理論的にはそのとおりなんです、確かに技術的にはいろいろむずかしい点があるかと思いますが、しかし、ひとつぜひ英知をしぼって、できるだけ一般国民の負担を軽くして、開発した場合にはやはりそれなりの応分の、応分の負担を地元の人にしていく、こういうことでひとつぜひ御努力を願いたい。

最後に、きょう通行税法案が本委員会を通りまして、二十四日には少なくとも衆議院でこの運賃問題が片づきまして、参議院に参ります。そうすると、私たちは反対ですが、皆さん方は希望の運賃値上げができる、こういうことです。そうするとこれに続いて、いま申請になっておるバスあるいはハイヤー、タクシー、こういう関連の運賃問題が当然に出てくるだろうと思えます。これに關しては慎重に取り扱っていくというお答えをたびたびいただいておりますけれども、本法案が通るにあたって、ひとつあらためてまたいかなるお考えであるか、まあ自重、自制ということはお聞きなすか、あるいはやむを得ざるものがあつて上げの場合もあるか、ひとつ自重という面だけでなくてそういう面からのお答えをいただければ幸いです。

○原田国務大臣　たびたびこの問題についてはお尋ねをいただいております。私は、運賃というもののつきましても、たとえばお尋ねの中に一物一個じゃないか、それなのに、同じところに走っているのに私鉄と国鉄の運賃が違ふのはおかしいじゃないか、こういうことを具体的に例を引いてお尋ねになっておるわけでございます。去年定期運賃を値上げしましてからすでにそういう現象が起こっておりますが、その面からだけ見ますと、確かに公正妥当と言えない面が

ございますが、通勤費に対処するところの措置によりまして、通勤者に直接所得に迷惑がからぬようにというようなことを考慮いたしております。制度からか、一べんに高いほうから安いほうへ客が移るというようなことも起こっております。ということもまた事実なのでございます。

これから勘案いたしまして、国鉄の値上げをしたらばすぐに私鉄の値上げをするということについてはいろいろ問題もある。特に、毎度申し上げるようでございますが、本年度は、国際収支におきましても四十三年度予算を組む当初におきまします見込みと非常な違いを生じてくるくらいけつこいな現象である、あるいは七期、八期統計の好景気持統という状況である。したがって、日本の国としての、政策の一番重点は安定したバランスのとれた経済というものの向上をはからなければならぬ。そのときに物価というもののだけが一番心配になってくる。こういう見地から、四十四年度予算編成の際に特に物価問題に重点を置いて考えようということから、公共料金が先導的なものになつてはならない。しかし、国鉄だけはこれは何とかしてあげなければ、もうこいつが倒れたらそれこそ経済自体に影響がくるから、この際国鉄運賃はやむを得ない、その他は極力これを抑制するという政策をとつておるのでございます。

したがって、たびたび御答弁いたしますように、さして大きな影響を持たない、あるいは地方の問題として全国的な問題でないような問題、すなわち地方の交通機関の運賃等につきましては、ケース・バイ・ケースで処置をいたしておりますが、特に大都市関係、この問題につきましては運輸大臣が責任を持っておりますけれども、特に経済企画庁との間あるいは物価問題の担当大臣との間に最後の結論を出そうというたてまえをとつておるわけでございます。したがって、この運賃改定につきましては、経営の内容、諸般の事情を総合的に考慮いたしまして、物価対策上の見地からも慎重に対処していくという態度をなおとつていきたい、私はこう考えておる次第でございます。

す。

○只松委員　繰り返しの、質問も同じでございますが答弁も同じでございます。私鉄あるいはバス、タクシールの料金は、皆さん方いろいろ慎重審議したけれども、一方業者側にはあるいはその中で働く労働者あたりに、特にタクシーあたりは非常に激しい引き上げの要求が出ておりますね。こういうものを総合的に勘案されるわけですが、ずばり言って、年内に、慎重審議したけれども、上げることもあり得る、こういうふうにお考えか、それは絶対にならないということでございますか、いかがですか。

○原田国務大臣　まあいまでも申し上げましたように、たとえば私鉄運賃の問題に関しましては、ただいま私鉄の経営者と労働者との間では、いわゆる給与の問題でいま検討を繰り返しております。世間では私鉄経営者も運賃の問題からんで慎重であるという記事も出ております。私鉄の大手十四社からも、もうあなたのお尋ねのように具体的に申請が出ておるわけでございますけれども、私どもはこの問題に関してはなお慎重に検討を続けていきたいと考えております。

パス、タクシー、特にタクシーの問題につきましても、タクシー料金というものが他の物価と比べて低いではないかというような具体的な事例を引いて、この長い間とめ置かれておるところの料金値上げをせむというような声も聞いておりますが、これはもう手続上は各陸運局でやっておりますとでございます。私どもはこのことにつきましては、ちょっとほかの問題と関連するかもわかりませんが、タクシーで一番問題なのが乗車拒否という問題なんです。そういうサービスを売っているものが、お客さんに少なくとも感謝されて、お客さんからこれは気の毒だ、これは値上げしてあげるのがあたりまえだ——まあ世の中ですから、そこまで見てくれる人が少ないかもわかりませんけれども、しかし、そういうことが具体的に私どもにびんとくるということでは、ただサービスの悪いのも運賃が安いからだ、これだけでは片

づかない問題も含んでおるといふことを私は運輸大臣として考えておるのでございまして、これらのことも考えまして慎重に対処していきたい、このように考えております。

○只松委員 いまのおことばは、長い間大蔵委員会においてになった運輸大臣ということもあつて、まことに人情大臣といいますが、単にそういう理論だけでは割り切れない大きな要素をタクシ―問題は持つておるので、そのお答えは私はまことにみごとなものだと思いますから、それ以上の論議はきょうはやめたいと思います。

最後に国鉄当局に、まあいまだから参議院がどう
いう審議になりますか、どういふふうな結論が出
ますかですが、かりに今月一ぱいこの運賃値上げ
が不可能になった場合、幾らの欠損が生じてくる
か、これはまたあとで補正予算等の問題が出てく
る場合に参考にしなければいけませんから、磯崎
さんからお答えをしていただきたい。

○磯崎説明員 大体一日二億五千万円でございます。少し月末になって、実は新聞等でごらんのとおり、非常にゴールデン客が早まっております。大体七十五億から八十億くらいになる。一応計算いたしますと、四月一ばいで八十億ちょっとこす前後じゃないかというふうに、まだこれから二、三日は売れるときでございますので、これからふえてまいりますから、一応いまの推定ではその前後じゃないかと思っております。

○田中委員長 村山君。
○村山(喜)委員 両大臣がお見えになりましたので、私は最後の質問をいたしたいのです。

今度の通行税法の改正案を見てまいますと、いままでも論議をされておりましたが、これは通行税の改正ではなくして、特別利用料金の設定に伴う利用税の改正案だと私は見るのです。だから特に国鉄の場合は、運賃改定に伴いまして特別車両料金というものを設定をした。その車両料金に対する税金ですから、これはどう考えてみましても特別使用施設に対する利用税、こういうふうにも受け取らざるを得ません。具体的な数字で申し上げ

げると現に「ひかり」で東京―大阪間は一等の場合は六千七百円であつたものが、今度は六千三百円というように値下がりをしました。そして二等の場合には三千三百三十円のもの、四千四百三十円というふうに値上がりした。ですから何のこともありません。一等に乗る客が少ないから乗車効率をよくしよう。このためにつくられた運賃法の改定であり、そしてそれを補うために今度の措置がとられた、特別車兩料金制度というものがとられた。だから、どうも税の体系から見まして、私は通行税という名前を掲げるのはまことにおかしいな存在になつてきたと、税の体系から考えるのです。

現にこれは具体的に私、当局から数字を示してもらったのですが、東京―広島間普通急行に乗りまして座席を利用して行ったとする。いままでは旅客運賃が四千三百十円、それに急行料金が八百八十円、そして五千百九十円であった。ところが、この運賃改正が行なわれ、なおこの通行税法の改正が行なわれません。それは旅客運賃は二千八百八十円、税金なしです。それは急行料金は三百円、したがってこれも非課税であります。そのかわり特別車両料金は二千六百円というふうになる。私はこれを見まして、どうも一等、二等が廃止になったからこういうふうになるのだとはそれは言えまじょう。しかしながら、そのしりぬぐいを、国鉄運賃値上げのしりぬぐいを税法においてやろうとしているのじゃないか。だから税法というのは、そういうような便宜的なものとして使うのがいいのかどうか、基本的に今度の通行税法の改正案に対して私は非常な疑惑を抱いておるのであります。

それで、先ほども主税局長とやり合ひをしたのですが、たとえば飛行機に乗って鹿児島に行く。これは鹿児島に行く場合は運賃が高いですから、一〇%の通行税がかかりましてよけいの納税をする。大阪に飛行機で行く。これは運賃が安いですから、しかも新幹線はそれに見合つて料金をお互いに値下げ競争をするわけですから、これは税金

も少なくていい。だから鹿児島へ行く人のほうが担税力があって大阪のほうが担税力がないということは言えないじゃないかというような論争をしたのであります。

そういうような制度から考えますと、いつまでもこの通行税というものを取る必要はないのではないか。それよりも、先ほど論議をいたしましたガソリンとか灯油、ジェット燃料等をいま全部計算してみると百六十億、航空関係のためにと、言ってもいいわけですが、減税をしている。この課税をしていない。そういうようなものがあるのに、片方においては人頭割りの形で税金を七十億ですか取り立てようになっている。ですから、

この際やはりそういう飛行機を飛ばすためにガソリンを使う、あるいはジェット燃料を使うわけですが、そういうようなものに課税をすべきであって、人頭割りというように形における——しかもそれは担税能力がある云々ということはどうも理屈に合わない。こういうような形の中で通行税を取るというのは私は間違ひじゃないだろうか。もう少し税制のあり方というものについて基本的に考え直す必要があるのではないかと思うのですが、それらの点については大蔵大臣はどういうふうにお考えですか、この点をお聞かせ願います。

○**福田国務大臣** いまわが国の租税体系は直接税中心の体系でありますが、今後の経済の発展を展望してみますと、いよいよその直接税への財政の依存度というものが強まってくつていくと思つたのです。それは同時に国民の税負担感、これにつながつていく、こういうふうに思つたわけでございますが、私はいま現時点においてそういうことは適切ではないと思ひますけれども、もう少し先で物価問題なんかが鎮静をした、そういう時期には何か直接税でなくていく方法はないものかというのを考へなければならぬ時期に来ると思つたのです。今日においてもすでにそういうことを頭に置きながら税制には対処しなければならぬ、こういう考えでありますが、まあ通行税というものがある。しかもこれが創設され、かつ戦争直前に改正されたあ

の人頭割りであるというような性格のものではありません。これは高度の公的サービスに対する対価、これを徴税の基準にいたしておるわけであり、いわば物品税の奢侈的商品に対する課税だ、こういうものと同じような性格を持ったものである。そういうものを、いま料金体系が改正されたからといって廃止するということは適切ではない、こういうふうな考えまして、その料金体系の改正に際しまして、基本料金にはかけませんけれども、その特別のサービス、それに対して課税をするという制度として存続をする。こういうことにいたしましたわけなのであります。

税はなるべくかからぬのがよいと思いますが、いろいろ考えてみますと、これは残しておきたい、かような考えを持っております。

○村山喜委員 いまの大臣の説明では、これを通行税として置いておく理由はないと私は思うのです。そういうような優秀な施設を利用する。だからそれは利用税でしょう。利用税ということであるならば理由は成り立つと思うのです。運賃のその額に比例して税金がきまるのであります。それから、だから通行税ではないと私は思うのです。だから名前と実体の法律が合うような形にしなければ、これは国民を欺くことになりませんか。特に今度の通行税の法案は、大臣よく御承知のように、明治四十一年に設定をされて大正十五年で廃止されたが、昭和十三年の四月一日から施行されて、それがかたかなまじりの、実にかっこだけの法律で、あれは法律の体系をなしていないと私は思うのです。だからもう一回つくり直す段階に来ていると思いますが、これについてはどうお考えになりますか。

○福田国務大臣 これは将来税制改正の問題として再検討にはやぶさかでないと思います。しかし、今日これを廃止する意思はない、こういうことをいま申し上げたわけでありまして、なるほどお話しのように、性格は、非常に正確にいますならば、通行施設税とも申すべきことかと思ひますが、ちょうど通行税という仕組みがありますもの

ですから、それに乗せておるといだけの話であります。

○村山喜委員 原田運輸大臣にお伺いいたします。いま参議院のはうの運輸委員会が審議が行なわれておりますが、例の再建整備法の中身。新聞によりまして、十年間で駅を三千廃止をする。そうしてこれを無人駅にする、ホームに駅員はいなくなる。だからホームの案内や整理はテレビでやるのだ。一日の乗客人員が八百人以下のところ、あるいは貨物の発着トン数が八十トン以下のところは全部そういうふうにしたままです。だから現在の低速時代の交通体系を高速時代の交通体系に改めていくのだ。機械化をやり、近代化を進めていきます。たゞこ屋でも切符が売れるようにいたします。まことに近代的なスタイルのものが出されておるわけですが、そこまで進めよう。そして十二万名の自然退職がその間にはある。そのうちの六万名は穴を埋めるけれども、残りの六万名は穴埋めをしない。そうすることによって労働生産性を二倍に引き上げるのだ。こういうような構想が立てられ、片一方においては、それでもなお十年間に二回くらの値上げをしなければやっていけないだろう。こういうようなことですが、そういうふうな考え方で国鉄は処理していく。

片一方、これからやはり航空機による輸送というものはますます拡大をしていくと思うので、それに対する構想と同時に、航空政策というものを一体今後どういうふうな輸送体系の中で位置づけられるのか。私がいま見るところでは、幹線は六〇％、ローカル線は六五％ないし七〇％の利用率をもって、それを前提にして今日の料金は算定がされている。とするならば、今日ローカル線のこときは九〇％をこえて、なかなか切符が手に入らないような路線さえもある。そこで利用率を調べてみました。七〇％以上になっているのは間違いございません。これは今後ますますそういうふうになるだろうと思ひます。そういうようなときには航空運賃を値下げする、そういうような

要素が出てくる。おまけに株価の形成を見ると、日航が千三百円、それから全日空の場合二千二百円もしている。これは将来増資をやり、そうして複配をするという見込みが立ってきたからこういうような株価形成をしているわけですから。そういうようなときには料金は下げられる、下げなければならぬことになるのではないかと私たちは見ておるわけです。

片一方においては、国鉄はこういうような合理化をしなければいけないといった場合には、一体どういうふうなこれからの交通政策をやるかというものを考えるのか。それに伴う税金の通行税というものを御所見をお持ちなのか、この点あわせてお答え願いたい。

○原田国務大臣 国鉄再建のための政策の中の国鉄みずからの近代化、合理化の点について、人員の問題に対するお話がございましたが、人員は、国鉄側からも答弁してまいりました。十年間に、いまの現状で一万二千二人くらい減つておるといふことから見ると、それだけの数字をとって、それを日本の今後の労働力というものをから見て補充できるかというのを考えなければならぬ。減耗不補充だけの問題ではなしに、今後首を切るどころではない。人というものを大切に考えていかなければ、人というものは確保できない時代が来る。やめていく人はやめていくが、人がないという状態に立ち至るといふことを考えるときに、それに対する対応策というものを考えなければならぬ。じゃないか、こういう考え方に立っておると私は理解をいたしておるのであります。したがって、現在でも早いところは、たとえば鉄道の最も進んでおるところなんかは、逆に過密地帯では駅員を置かず、コンピュータシステムというのか、定期をほうり込めば改札があく、こういうことでお客さん善意説をとって、ごまかす人はないというたてまえに立ってやっておるところがあつて、効果もあがつておると私も聞いておるのであ

ります。そういうことを今後の新しい国鉄経営の中で考えていかなければならぬ、こういうことを考えておるのであつて、いたずらに首を切るということを言っておるのではない。私はそのように了解をし、またそのような政策をやっていくべきであると考えております。

また、一方におきまして運賃の問題でございますが、いま御指摘のように、総合的な交通対策ということから、その中には当然御指摘の運賃というものをどうするかというのを考えていかなければ、総合交通体系というものは確立しないと思ひます。ただ今後、交通の中の航空という部分が、運賃を安くしていくことができるかどうかという点に對しましては、私はまだ確たるお答えができません。お客さんがふえてきておるなら、サービスする意味で、株価も高いですが、先ほどの話の中に、それにはたいへんたくさん税金をまけてもらつておる。たとえば油の税金をまけてもらつておる、いろいろな通行税もまけてもらつておるといふような措置があつて、それから相当な国の助成策があつて、現在の航空対策がなされておるといふことも御了解願ふところでありまして、また今後、たとえば航空問題に關しましては、国際的な面も考えていきますと、いままだ正式に決定はいたしておりませんけれども、ニクソンは、ジョンソンのやりましたペンフィックスケースに対して新しく今度措置をいたします。まだCABは決定いたしておりませんが、これが決定いたしますと、新しい大きな競争というものを日航はやらなければならぬのであります。そのためには、ことしの予算でも相当もんだのであります。国、国と言つけれども、株価がよいから株を売つてもやうないいじやないかという考え方がありますが、そうなりまして、今度は外国資本に日本の航空機は取られてしまひはせぬかという心配が出てくるというふうな問題まで含んでおるのでございますから、これら

の問題につきましては、輸送の需要の動向、各種交通機関の適正な分担ということを考え合わせまして、今後十分検討をまいりたい、このように思います。

○村山(書)委員 これでも私も終えたいと思います。が、今度の国鉄運賃の値上げに関連をいたしまして、一、二等を改正によって差をなくする、そういうようなことから、受け身の形の中で通行税法の改正案が出されてまいりました。それを見てまいりますと、どうも、運賃が非課税になったのはけつこうなんです、その特別車両料金というものが設定をされて、それに対する課税というものがつくられてくると、これも先ほどから申し上げておりますように、その割合がはたしていいのかどうかというのを数字的に検討すると、問題が出てまいります。たとえば東京―博多間では、旅客運賃は三千四百六十円になる、それに対して特別車両料金を含めました寝台料金の価格は四千二百円。だから運賃のほうは非常に安くなつて、特別車両料金のほうは税込み非常に高くなる、こういうような制度が今度の新しい制度であります。そういうような点から考えますと、これは確かに大衆が受け取る場合には、あまりにもどうもおかしな形、いびつな形になっているのじゃないか。むしろそれは通行税という形で取らないで特別利用税というような形を創設すべきだ。

なお、航空運賃の問題にいたしても、一〇%の課税をしておりますが、これは外国に行く場合には無税、それは担税力がないとは言えないわけですから、その航空運賃の政策をめぐって、七

十億程度のいわゆる通行税収入を取ろうとしておる。片一方においては、百六十億の課税をしていないわけですから、そういうような点から考えてまいりますと、税の体系をもう少し整理してもらわなければならないのではないかと、こういうふうに考えます。

以上申し上げまして、私の質疑は終わります。

○田中委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○田中委員長 これより討論に入ります。通告がありますので、順次これを許します。渡辺美智雄君。

○渡辺(美)委員 私は、自由民主党を代表いたしまして、ただいま議題になりました通行税法の一部を改正する法律案に対して、賛成の意見を申し上げます。

すでに御承知のとおり、このたび国鉄運賃法の改正によりまして、日本国有鉄道の旅客運賃について、一、二等の等級制度が廃止されることになったのであります。しかし、通行税法が現行のまま残されるということではいろいろの不都合が起こつてまいります。そこで、この通行税法の改正案が提案されたのであります。

つまり、現在の二等に相当する運賃及び寝台料金等に対する通行税を引き続き非課税とすることが必要なのでございます。そこで、関連規定について所要の改正を講ずる一方、現在の一等車両に相当する特別車両の利用料金に対しては、従来と同様にこれを課税対象とすることが妥当と認められますので、提案されたのが、この法律案であります。この法案は、いわば国鉄運賃法の改正に伴う全くの規定の整備ともいふべきものであります。

運賃等を非課税とする法的根拠が失われてしまふ、その課税関係等に少なからぬ混乱を招くのみならず、国民大衆に不測の負担をしいる結果を生ずるおそれなしとしないのであります。

通行税そのものについては、その制定の経緯、国民生活の向上から、その奢侈的性格の薄れたことなどを理由として、これを廃止すべしとする意見、あるいはこれを目的税的なものとすべしとする意見もありますが、これらの問題は、現行の租税体系並びに財政上の見地から、今後慎重に検討を要する問題ではないかと思われるのであります。

今回の通行税法改正案については、国民的利益を考慮する立場からは、全く反対すべき理由は見当たらないのであります。きわめて適切な措置として私はこれに賛成の意を表明する次第であります。

以上をもつて賛成の討論といたします。(拍手)

○田中委員長 村山喜一君。

○村山(喜)委員 私は、日本社会党を代表いたしまして、通行税法の一部改正法案に対して、反対の討論を行ないたいと思ひます。

この法律は、明治四十三年三月二十五日に公布に相なつております。四十四年以降廃止法案が数たび出される中で、ようやくにして大正十五年三月二十七日に廃止法が公布されたのであります。しかし、シナ事案とともに、戦費調達として昭和十三年支那事案特別税法として復活をいたしました。独立税として昭和十五年三月二十九日に公布をされて今日に至つた法律でございます。

ります。しかも今日、新しいこの近代的な交通体系の中にありまして、税金をこういうような通行税から取らなければならないという確たる理由も存在をいたしません。したがって、この通行税は悪法であるという立場において基本的に反対でありますから、これについて賛成をすることができないのであります。

第二点は、三月二十五日、衆議院の運輸委員会におきましては、われわれが慎重審議を要求しておつたにもかかわらず、採決をいたしたと称しております。しかしながら、これは委員長も不在の中における採決がなされた行為でございます。われわれはこれを有効な採決と認めることができません。したがって、一五%運賃値上げ法案を含むこの運輸委員会の審議が本会議に持ち越されましたが、その本会議には、委員会における採決が有効になされていないのでありますから、参加をいたしませんでした。その立場から――運賃値上げ法案とともに今度提案をされました日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案の問題も、先ほど議論をいたしましたように、きわめて不十分な内容であると思ひます。こういうような一連の運賃値上げ法案と関連をいたします通行税法が本委員会にかつたのであります。が、わが党としては、参議院における運輸委員会が慎重な審議を行なうように要望をいたすとともに、これらの問題については、本委員会においても慎重に議論を進めてきたのであります。しかしながら、先ほども申し上げましたように、いわゆる強行採決をもつて国民の利益をそこなうような措置をとつてまいりました一連の行為に対して、この通行税もそれと同様な内容を、思想性を持つものとして、これに対して賛成をするわけにまいりません。

第三点といたしまして、交通政策の上から考えてまいりますならば、先ほども運輸大臣が答弁をいたしましたように、いまの日本の交通政策はまことに場当たり的な政策にすぎないと思ひます。今日においては、国民の税金が、飛行場建設等に

についてはふんだんに使われておるのであります。しかしながら、赤字に悩むところの国鉄等については、新線建設の財源は全部国鉄自体でまかなわなければならないというような事態の中で、一日元利合計支払いが七億二千万円をこえる、そういうような債務に悩まされているのが国鉄の実情である。片一方においては、税金で道路がつくられ、しかも飛行場がつくられていく中において、もうけはうだいにうけていくという体制がつくられている今日において、値下げができるような料金体系であるにもかかわらず、それは放置をされている。こういうようなところに今日の問題がひそんでいると私は思うのであります。そういうような全体的な交通政策の中における今度の運賃値上げ法あるいは通行税の改正の問題を考えてまいりました場合には、この改正法案に対して賛成をすることができないのでございます。

以上申し上げまして、社会党の反対討論といたします。(拍手)

○田中委員長 河村勝君。

○河村委員 私は、民社党を代表して、通行税法の一部を改正する法律案に対し、反対の意見を申し上げます。

通行税法は、元来戦時立法でありまして、昭和十三年、戦費調達のため創設されたことは、いま話に出たとおりでございます。戦後その課税目的が失われた現在、当然廃止されるべきものであります。政府もまた、かつて閣会の審議において、しばしば再検討を約しながら一向にそれを実行することなく今日に至っておることは、はなはだ遺憾であります。

金にまで、旧一等車なるがゆえに通行税を課するがごときは、徴税既得権を守らんとするがごとき執念のあらわれというよりはかに課税の根拠を見出すことができないのであります。

すでに今日、奢侈品、高級品たる性格を喪失している交通機関に対して、政府はすべからず課税を廃止すべきであります。

以上の理由に基づいて、本法案に対して反対をいたします。(拍手)

○田中委員長 広沢直樹君。

○広沢委員 私は、公明党を代表して、ただいま議題となっております通行税法の一部を改正する法律案について、反対の意を表しつつ、政府並びに国鉄に猛省を促すものであります。

今回の改正案は、等級の区別をなくす国鉄運賃について、これを二等並みの扱いとすることにより通行税を引き続き非課税とすることを主たる内容とするもので、この点だけを考えると、この改正案に対し、特に反対を云々すべきではないかと思はれますが、しかしながら、これはまた、あくまで国鉄運賃を値上げするために必要となる通行税法の改正であり、国鉄運賃値上げ案と完全に連動するものである。いわゆるワンセットとして考えるべきであることは周知のとおりであります。

額な設備投資を続け、現在のような膨大な赤字をかかえることを余儀なくされております。今日の国鉄財政の赤字の発生原因は、第二次五カ年計画の不備な策定にあったといわれるのであります。が、長期計画の策定時における国鉄当局の見通しの甘さ、立案の内容の不備がもたらした現在の赤字を解消する責任は、政府並びに国鉄にあり、みずからの手で経営改善に努力するのは自明の理であります。自己のずさんな経営をたな上げ、安易な運賃値上げに財政再建の方途を求める国鉄の態度は許さるべきものではありません。

その他にも国鉄の放漫経営の問題が随所に見られます。三十九年から減価償却の方法を、それまでの定額法から一部定率に改めておりますが、これはみずから赤字を生み出す原因をつくったことになるのであります。また、三十九年に行なった資産評価も、その後行なわれておりません。年々高騰する不動産の評価などは年度別に行なうべきでありましょう。その他国鉄の設備資材の購入は年間二千億にものぼっておりますが、その購入方法は一般入札を取り入れているのは一割程度、その他は指名、随意契約になっております。このような方法は、業者とのなれ合いを生ずる原因ともなり、一般公開入札制の率を大きくすべきであることは、他の委員会において私も指摘したとおりであります。

きていることも示しております。公共企業体の独立採算制が採用されている理由は、一般行政から独立することによって、公共企業体経営の効率化をはかるうとすること、一般財政から公共企業財政を独立することによって、財政の健全性を維持しようとしたことにあります。しかし戦後、交通界には技術革新と流通革命のほかに、自動車、飛行機等の発達による競争があらわれております。独占的経営が行なわれる時代は過ぎ去ったと言えましょう。独占の場合であれば、値上げをすれば必ず増収し、黒字に転換できるわけでありますが競争のある場合は、特に競争の範囲が拡大しておればおるほど運賃を値上げしても、必ずしも増収するわけではございません。むしろ一部の輸送面にそれが移ってまいり、増収となるのは営業対象中の独占的な部門だけの通動、あるいは急行専用線の利用者が主体となつてまいりますから、結局経営の伸長に即応する投資が確保になされなかったために、高度成長政策に追われ、資金コストの高い民間資金により工事資金をまかなってきたため、長期負債がかさみ、ばく大な返済額となつてしまつております。もう国鉄が独立採算制をとった意義も価値も存在しないと見なければなりません。

いままでの運賃改定の理由は、通動ラッシュ対策あるいは幹線輸送力の増強、保安設備の強化のためといひ、収入増加をはかりながら赤字を出してきておる。まして今回は国鉄を十年間で再建するから値上げを認めてほしいという考え方であります。諸外国におきましては、国鉄は国民全体のものであるという政府の考え方から、建設費負担あるいは長期負債のたな上げ、通動輸送に関する赤字補てん、営業欠損の国庫負担などの財政援助を行なっております。その理由は、独立採算制では経営ができないことを見越した処置と考えられます。したがって、国が国鉄の独立採算制の限界に対して何らかの手を打たなければ、国民の負担は今後も一そう重くなることは目に見えております。

今回行なわれようとしている国鉄運賃値上げが、大きな社会問題として取り上げられていることは、一にかかつて政府の物価政策の貧困に基づくものでありますから、実質的に運賃負担の一部を構成し、かつ租税体系上の疑問のある通行税のごときは当然廃止をして、大衆負担の軽減をはかるべきが当然ではありませんか。いわずや今回の改正において、三百円以下の普通列車の特別車両料

原因は、こゝで、国鉄の財政がこのように悪化してきた原因は、いま申し上げました経営のあり方に大きな問題があります。三十二年の第一次五カ年計画のあと計画された三十六年を初年度とする第二次五カ年計画は、計画そのものに不備があったために中途挫折を余儀なくされておりますが、その結果、昭和三十一年から国鉄の財政に赤字が生じ、その後も第三次五カ年計画を強行するため多

また、管理面でも改善を行なわなければならぬ。すでに国鉄の独占的地位はなくなつたと考えるべきであります。今日の赤字財政の原因が、輸送需要が他の交通機関に移りつつあること、そして多額な設備投資による借入れ金が増大したことなど数多くあげられますが、国鉄自身の経営努力により、幾らでも改善できる余地があります。国鉄はまず、みずからの責任において財政再建に全力をあげるべきであることを、強く国鉄に意見として申し上げておきたい。

また、経費が営業収入を上回つたために赤字を生じてきた。その赤字を解消するための国鉄運賃の値上げ、このことは国鉄の独立採算制に限界が

また、国鉄が本来独立採算制の原則に従って運営されるべきかどうかについては、日本国有鉄道法においても明文がありません。また推進会議におきましても、国鉄は公共性の格のゆえに、公共的財産、輸送の維持を行なうのが本来の使命であるから、独立採算制の原則にとらわれる必要はない、収支相償わない場合には、国が助成することとをたてまえとすべきである云々と指摘いたしております。

また、日本国有鉄道法の第一条の目的にも、「公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する」とあり、国鉄は公共の福祉を目的として法律で制定された法人であります。したがって、公共性の発揮は国鉄の基本的な使命である。国鉄の公共性とは、国鉄が陸上機関の根幹として、安全、確実、便利な輸送サービスを低廉なる運賃で提供すること、国家国民の利益を目標として行なうことを指摘しております。したがって、現在の国鉄が、このような公共性を義務づけられ、一方では独立採算制を強調していけば、公共性は無視され、企業性のみを重んじ、国鉄の使命を逸脱した姿となることが予想されるのであります。

受益者負担の考え方についても、あらゆる角度から論ぜられましたが、政府は、国鉄の財政再建のために、受益者負担の原則による、原価を償う額までは運賃値上げはできるという考えを持っており、受託者負担という考えは、利用者の輸送にかかる経費は、利用者自身が償うという狭義の意味でなければ、国鉄全体の過去の累積赤字や将来の建設費を現在の費用などに含めまして、利用者に負担させるという考え方は納得できないのであります。社会的必要による赤字線の赤字が費用に含まれることも、また貨物輸送に よるところの赤字が費用に含まれることも、これは妥当ではないのであります。個々の輸送について原価を償うべきであるとすれば、運賃は輸送の種類において千差万別のものであるものであります。大量画一的という鉄道輸送にマッチしないと思ひます。

思ひます。

そこで、受益者負担という意味をさらに発展して考えた、広義に考えた場合、国鉄事業全体の収支において運賃の原価を償ふべきという事になり、この場合は個々の輸送、個人個人の運賃においては、受益者負担の原則は無視されることになり、不当に高い料金を支払うことも出てまいり。そういった場合は、国鉄本来の使命たる公共福祉の増進ということに当てはまらないものが出てくることは当然であります。国鉄の企業目的が公共的なものであり、資産が公共物である以上、建設投資は国の財政支出でまかなうことは当然であります。またそのためには、低利長期の資金供給を行なうというものが必要であります。単に受益者負担の原則により、運賃改定をするという考え方は誤りであります。

その他三位一体論につきましても、運輸大臣は、三方一兩損という話が三位一体論というふうに変わっておりますけれども、この負担はやはり政府、国鉄、利用者三者の負担であります。利用者者がその大半をかかえております。大蔵大臣は、国会の答弁におきまして、国家の資金を投入して、運賃の値上げを抑制しようと思へばできないことではない。しかし、このむずかしい事態になった国鉄に対して、一時しのぎの財政補給という注射をして一体どうなるか。このことを考えてみますときに、そういう三者分担、これでいこう云々と述べておられます。

要するに、このようなわが国の財政措置、諸外国におけるモータリゼーションの発達につれて、国鉄を国民全体のものとという政府の考え方から、建設費の負担や長期利子及び負債のたな上げ、通勤輸送に対する赤字補てん、国庫負担などの財政援助によって営業不振を補っている現状を見ると、わが国においても当然これをなしていく必要がある。物価の観点から考えましても、公共料金の値上げを抑制していかなければならない場合において、当然これは値上げを押さえるべきであると強く主張するものであります。

また、今回の通行税法改正案の審議を通じて見ましても、この改正案の直接的なきつかけである、国鉄運賃の等級制の廃止につきましても、その廃止に至った理由、効果に関して、十分納得できる答弁がありません。

国鉄運賃法の改正案は、自民党の多数にまかした暴挙により、すでに参議院に送られて審議中であります。いまだに実施を見ないままであります。このときにあたり、国鉄運賃値上げを断固阻止の態度を貫いてまいりましたわが党としては、今回の改正案を認めることは、国鉄運賃の値上げを認めたことになるわけであります。強く反対せざるを得ないわけであります。

以上の理由から、私は今回の値上げにつきましては、あるいは通行税法の一部を改正する法案につきましては、反対の意見を申し述べて討論を終わりにいたします。(拍手)

○田中委員長 これにて討論は終局いたしました。これにより採決いたします。

本案を原案のとおり可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○田中委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。(拍手)

ただいま議決いたしました法律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

○田中委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○田中委員長 次回は、明二十三日水曜日、午前十時理事会、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。

午後一時三十分散会