

第六十一回 参議院大蔵委員会會議録第十三号

昭和四十四年五月六日(火曜日)
午後一時四十六分開会

委員の異動

四月二十三日

辞任

補欠選任

河口 陽一君
久次米健太郎君
鬼丸 勝之君
渡辺 武君

小林 章君
岩動 道行君
青柳 秀夫君
野坂 参三君

四月二十四日

辞任

補欠選任

青柳 秀夫君
野坂 参三君

鬼丸 勝之君
渡辺 武君

四月二十五日

辞任

補欠選任

野坂 参三君

渡辺 武君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

丸茂 重貞君

委員

青田源太郎君
岩動 道行君
戸田 菊雄君
多田 省吾君
田淵 哲也君

青木 一男君
伊藤 五郎君
大竹平八郎君
鬼丸 勝之君
小林 章君
中山 太郎君
西田 信一君
木村精八郎君
野上 元君

國務大臣

大蔵 大臣

福田 赳夫君

政府委員

大蔵 政務次官

沢田 一精君

大蔵省主計局次
長

海堀 洋平君

大蔵省主税局長

吉國 二郎君

運輸政務次官

村山 達雄君

運輸省鉄道監督
局固有鉄道部長

山口 真弘君

事務局側

常任委員会専門
員

坂入長太郎君

説明員

日本国有鉄道常
務理事

長瀬 恒雄君

日本国有鉄道常
務理事

長浜 正雄君

本日の會議に付した案件

○理事補欠選任の件

○通行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(丸茂重貞君) ただいまから大蔵委員会
を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。
去る四月二十三日、河口陽一君、久次米健太郎
君及び鬼丸勝之君が委員を辞任され、その補欠と
して小林章君、岩動道行君及び青柳秀夫君が、ま
た、四月二十四日、青柳秀夫君が委員を辞任さ
れ、その補欠として鬼丸勝之君が、それぞれ委員
に選任されました。

○委員長(丸茂重貞君) ただいま御報告いたしま
した委員の異動に伴い、理事が一名欠員となつて
おりますので、この際、理事の補欠選任を行ない
ます。

選任は、先例によりその指名を委員長に御一任
願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(丸茂重貞君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に岩動道行君を指名いたしま
す。

○委員長(丸茂重貞君) 通行税法の一部を改正す
る法律案を議題とし、これより質疑を行ないま
す。質疑のある方は、順次御発言願います。

○戸田菊雄君 通行税法の一部を改正する法律案
について質問をしてみたいと思存しますが、こ
れは現在非常に問題になっております。国鉄財政の
再建と密接な関係にあることは御承知のとおり
だと思存しますが、財政再建等につきましても、
その機会に譲りまして、通行税にしろはって私は質
問を展開してみたいと思存するのであります。

まず、初めに、五十一回国会でございますけれ
ども、これは昭和四十一年三月一日に当参議院の
大蔵委員会において通行税法の改正があった際に
審議が行なわれたのでございするけれども、た
またま當時はやはり福田大蔵大臣でありました。
さらに、大蔵省当局から出席をされましたのは川
村大蔵大臣官房財務調査官で、こういった質疑内
容を確認しつつ質問をしてみたいと思存するの
で、明確な御答弁をお願いしたいと思存するの
であります。

その第一点は、国鉄当局のほうに質問するわけ
でありますけれども、当時出席をされました今
村理事は、通行税の設置由来というものは、当時

戦時中でありましたが、戦費調達の手段として創設
をされたのであるが、今日のように戦後平和が続
いておる状況の中では全く存在価値というものは
ない。ですから、当局自体としては、早期に廃止
をしてくれ、こういう強い要望が回答として出さ
れております。こういう考えについて、国鉄当局
としては、いままその考えに変わりがないのかど
うか、この点をまずお伺いしたい。

○説明員(長瀬恒雄君) お話しの委員会におきま
して今村常務理事が申し上げましたとおりござ
いまして、国鉄といはれまして、鉄道の旅行とい
うものの内容を調べてみますと、大部分が生産
活動あるいは公的な活動によりまして生産的なもの
であるという点から、一等の——今度御改正をい
ただくわけでありまして、一等の旅行は奢侈的であ
るというふうには私どもは考えていないのであり
ます。したがって、他の交通機関との関連
等も考えまして、通行税は今後やはり廃止の方向
へ向かつていくべきであるというふうにお考え
しております。

○戸田菊雄君 そういった意思について、関係大
蔵省とは今日までいろいろ話し合いがなされて
まいりましたか、その辺はどうですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 大蔵省に對しましては、
通行税の撤廃という点につきましては、文
書あるいは要望書というような形式でお願いを申
し上げておる段階でございます。

○戸田菊雄君 當時の川村調査官の答弁内容によ
りますと、たとえば、登録税、あるいは相続税、
あるいは家屋税、あるいは地方税の料理飲食等消
費税、こういった各税法というものは、それぞれ戦
費調達の手段として、明治以来、いわゆる日清、
日露戦争当時、あるいは支那事変といわれました
昭和十五年、こういった當時にそれぞれ創設をさ
れて、今日はそれぞれ税体系の中で消費税とい

たところに組み入れられてそのまま存置しておる。同じように、通行税も、そのときの社会情勢、経済情勢、こういったものに基づいてそういう部面での消費税体系にやっぱり組み入れられていくのが当然じゃないか、こういった趣旨の答弁をされているわけでありませうけれども、大臣といたしましては、この辺についてどういってお考えを持っておられますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 通行税は、そもそも、まあ日清、日露のころは別といたしまして、昭和十三年に戦時特別法の一環として繰り入れたわけですが、今日は非常に形態が変わつてきてまして、いわば一般の消費税的な性格、つまり国鉄のデラックスの設備を使って、そして担税能力がある、こういうものに限定されております。そこに今日なお存在の理由がある、こういう考えでおります。

○戸田菊雄君 この創設をした由来を考えれば、確かにその存在理由というものはいま失われておるのではないかと、こういうふうに考えるわけですね。さらに、国鉄当局からも、そういう趣旨で、通行税というものは廃止してもらいたい、こういう大蔵大臣に対する要請もある。こういうことに対して、もうすでに四十一年でありますから、四十四年の今日まで約三年間経過してあるわけでありませうけれども、その間に具体的にどういふ検討を一体なされたのか、その経過措置等について説明を願いたい。

○政府委員(吉岡二郎君) 四十一年に国会におきまして御議論があつたことは存じております。その後、御承知のように、大蔵当局におきましては、税制調査会において租税の全面的な検討をいたしましたわけでございます。その結果といたしまして、税制調査会の長期税制の答申というのが出ておりますが、この中におきましては、基本的には、わが国の税体系は、現在の所得税、法人税を中心とした形と、そして個別の消費税によってこれを補充する形が当分続けられるべきであらう。ただ、所得税の累進構造によって、ほうりつて

おくところと直接税のウェイトが非常に高くなつてまい。したがって、この累進効果のきつづく働く部面を所得税の減税という形で補正していくべきであらう。それをやっても、なお間接税はどうしてもウェイトが減つてくる傾向がある。それは、一つは、間接税というものが従量税を主体としているという点に問題がある。したがって、時期に応じて従量税の見直しを行なうことが必要であるし、さらに、消費サービスの形態が漸次拡大しておるという点から、その面から課税対象等についても結論を出してまいります。その中で、消費税各税についていろいろ検討をいたしました結果といたしまして、日本の消費税体系ではサービスに対する課税というものが従来からやや不十分な点がある。将来サービスというものが多様化してくるにつれて、サービスに対する課税というものを体系化する必要があるであらうということをいつております。まあそんなことで、税制調査会といたしましては、現在の通行税でございますとか、あるいは入場税でございますとか、あるいはその他のサービスに対する課税というものを、合理的に課税を推進していくべきであるという考え方をむしろとつておりまして、通行税を廃止するという結論は出なかつたわけでございます。

○戸田菊雄君 その当時も、いまのような回答が調査官のほうから語られているわけですね。いまの主税局長の回答でもそう変わりはないと、私はそういう印象を受けるのです。問題は、やっぱり、当時も言われておりましたように、そういう税の形そのものが今日までも残されておる、そういう形そのものも問題だらうと思つておる。問題は、当然その辺の検討を大蔵当局としてはなされて、今日まで税制も何回も開かれておるわけですから、熱意があるならその辺に問題点を持ち込んで、一定の結論は出ないまでも、その方向あるいは具体的な検討というものがなされてしかるべきじゃないか。一体、今後、どういふ形でこの税法というものの態様を残すのか、残すとすればで

すよ。私は基本的には、廃止すべきだと、全くそういう考えなんですけれども、一体、そういうものに対する検討と今後の方向について、どういふふうに考えているんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) いま主税局長から申したとおり、わが国の税体系は、戦前と比べると、非常に変わつてきております。直接税偏重になつてきておるのであります。直接税が中心になるといふことはいいんだが、いま所得が非常にふえてくる。経済が発展していくにつれて各個人の所得がふえますものだから、いまの税制をほうりつておけば、さらにさらに六〇%の直接税という比率がふえてまいります。直接税がふえるということからは、国民の負担感——はだに税というものを非常に重く感ずるような結果になるわけですね。その点が一つの大きな問題点になつてくる。いまサラリーマン減税だとかいうようなことが大いに叫ばれておりますが、これは直接税の問題なんです。通行税が重いから、あるいは物品税が重いからと、こういう苦情じゃないのです。いま私どもが当面している最大の問題は何かといたせば、この税の負担感をどうするか、こういう問題が一つ取り上げなければならぬ、こういうふうに考えております。いまそういう際いろいろな問題があります。いま入場税の問題、あるいは通行税の問題、いろいろありますが、まあそれを廃止してそれで減税になる。そういういたしました場合に、またさらに直接税のウェイトというものが高くなる。それで、直接税という問題をいまとらえてこれが軽減といたことを考えなきゃならぬ、そういうことであります。と、どういふ問題、あるいは物品税だ、あるいは入場税だ、あるいは通行税の処置がまあその次に来るというふうな配置になるわけでありませう。そういう大きな体制のもとにおきまして考へるときに、通行税というものがどういふふうな扱われるべきかという点が問題だらうと思つてきておる。能力のある人からいただと、こ

あわせ考へるときに、直ちに直接税の問題と切り離してこれに優先してこの問題を解決するというわけにはいきまい、こういう考えでございます。けれども、直接税の問題が一体どうなりますか、今後の財政事情がどうなりますか、そういう問題ともならみ合わせ、また、さらに、国民の負担感にそれは響かないというふうな間接税的な財源が模索し得るかどうかというふうな点等を考慮いたしましてこの問題を取り上げてみたい、こ

○戸田菊雄君 まあ期待するよう大臣の答弁を聞けないんですけれども、当時やはりそういうような趣旨の、検討するとか、あるいは、担税能力からいって総合的な税体系全般に及ぼす問題であるからそういう問題についても十分検討を加えなきゃいけないとか、こういう話は十分聞いているわけなんです。だから、そういう経過を経て今日までどういふ具体的な検討をなされて、差し示す方向ぐらゐのその辺の形は出てこないものか、どうかということはいま具体的に聞いていたわけなんです。主税局長もいろいろ検討されたと言つていなくても、検討された結果の明確なものは何も出ていないですね。やっぱりあくまでも検討になつておりますね。話です。ですから、その辺の方向づけは、まだそういう段階まで行っていないのかどうか、その辺についてもう一回お聞かせを願いたい。

○国務大臣(福田赳夫君) お話しのうちに、まだ検討段階でありまして、結論は得ておらないんです。そういう段階でありますので、今度の料金体系の変更に伴ひまして、この通行税法は存続すると、こういう結論をとらざるを得ない。しかし、今後、財政事情、また税の全体の体系の中で、通行税あるいは入場税というふうな問題につきましましては、いろんな御意見があります。そういう御意見を勘案しながら検討したい、こういうこととでございます。

○戸田菊雄君 長瀬理事のほうにお伺いしたいんですけれども、今回の改正で、特別車両料金に對

して一〇%、それから寝台料金は免税点を千六百円まで二百円引き上げ、それ以上のものについては通行税というものを課税をしていく、こういうことなんでしょうけれども、一体、いまの国鉄のそういう旅客の利用割合といふことは、さういふ割合はどうかということになるでしょうか、前途の見通しについて、それがなければ前年度の実績でよろしいですけれども、その辺についてお伺いしたい。

○説明員(長瀬恒雄君) 一等旅客につきましては、昭和三十九年からのデータがござりますが、これを一〇%といたしまして、四十年には九四、四十一年には八四という指数になりました、実績で申し上げますと、三十九年には千四百七十三万人でござります、それから四十二年は千三百三十二万人でござりますので、約一割落ちていくというのが現状でござります。さらに、寝台につきましては、九十三万人でござります、これはほとんど異同がない。それから新幹線につきましては、一等の利用は約二百二十六万人でござります、全体の一等旅客のうち約二割弱でござります。したがって、一等の利用というものは、運賃が高い、あるいは料金が安いということ、さういふ傾向になっているのではないかと、さういふ傾向にござります、従来の一等の意義と申しますか、それが、座席が確保できるという面がござりますが、従来は指定制をとっておりますので、さういふ傾向にござります、さういふ傾向にござります。

○戸田菊雄君 もう一点お伺いしたいのですが、その利用者の利用内容といふことは、たとえば、公用、社用、さういふことがあると思うのですが、さういふことについてはどうでしょうか。

○説明員(長瀬恒雄君) こまかいデータはござりますが、これは古いデータでござりますが、四十二年の十月に行ないました旅客の質的調査というものを調べますと、利用別に見てみますと、たとえば新幹線の場合にござります、業務客が六二%でありまして、観光旅行が一九%、家事私用が一五%、その他が三・五%、さういふようなことがござります、現在線のほうにつきましては、大体同じような傾向だと思ひます。

○戸田菊雄君 そこで、大蔵大臣にお伺いしたいのですが、政府は一貫して通行税は消費税だ、さういふ解釈をしておりますが、それで、交通機関のサービス、これを購入する対価について、消費税といふものを見出して、さういふ解釈をしております。そして、なおかつこの消費税の逆進性の結果については十分な補償措置といふものはとっておりますのだと、さういふのでござります、従来は、さういふものが三割程度までふえるといふことですね。さういふことになりまして、総体利用者といふものから見れば、さういふ数字になると思ひます。ですから、さういふものを一対する通行税の課税対象の土台、さういふものを一体何に求めていくか、さういふ点についてひとつ御説明をお願いしたい。

○大蔵大臣(福田赳夫君) それは、国鉄の高級な施設、サービスを利用するその個人個人の負担能力がそれによつておおむね測定できる、そこに根拠を置く、さういふこととござります。したがって、これは、高級の宝石をあるいは高級の時計を、さういふ消費と考へるの基本的には違ひはない、さういふふうに見ております。

○戸田菊雄君 一等を利用する人は必ずしも負担能力に該当するものかどうか。確かに、この汽車を利用する場合に、それだけの能力のあることは事実であります。しかし、いま国鉄当局が答弁をいたしましたように、家事、私用——業務以外のさういふ人たちが一五%と、さういふことです。観光が一九%ですから、合わせて三四%ということに

なるわけですね。あとは業務で、公務出張とか、商用とか、さういふことになりまして。商用とか、さういふことは、別な形で免税措置がなされておるから、これは問題がない。だが、いま、レジャーブームにのつて、国民の考え方も相当変わつてきておると思ひます。やはり、旅行するときは、スピード感を味わつて速いものに乗りようじゃないか、あるいは飛行機なんかに乗りようじゃないか、さういふ新幹線の一等にも乗つてみようじゃないか、さういふ家族全体が乗ることによつてレジャーを楽しむんじゃないか、さういふ考え方が出てきておると思ひます。じゃ、さういふ人たちが、家庭内において十分電気器具をそろえて満足な生活をやっていくかといふと、必ずしもさういふことにはいっていないと思ひます。だから、さういふ点については、汽車を利用する者は、言つてみれば小社会を映したようなものから、いろいろな系統的にこまかいデータをとることはむずかしいと思ひます。さういふいわばアンバランス的な利用者の内容といふものがあるのだからと思ひます。ですから、一等を利用する、あるいは飛行機を利用する、さういふものにすべて負担能力があるといふことを一がいにきめていくのか、さういふ問題があらうと思ひます。これはどうですか、局長でもけっこうです。

○政府委員(吉國二郎君) 御承知のように、間接税といふものは、本質的には、消費するものはサービスの購入といふものに対して課税せられるものでござりますから、個別の負担能力に照応しないという性格は持つております。しかし、西欧諸国に見られるような附加価値税とか売り上げ税といふ形でござります、それはまさに負担能力に照応しないと思ひますけれども、わが国の消費税は、主として、同じ種類の消費であつても、価格の高いもの、品質の高いものという相対的に高級なものを対象とした課税をするといふことに

よつて、大まかには負担能力に照応するといふ考え方をしております。それだけに間接税に対する依存度は日本は低いわけにござります。物品税にいたしまして、同じ家具にいたしまして、たとえばたんすでござりますと、小売り価格で七万円程度以下のもは課税最低限によつて課税をしない、それをこえるものを課税するといふ形をとつております。一等を利用する旅客といふのは、全体の数から申しますと大体一%以下の人數でござります。もちろん、その中には、戸田先生御指摘のような特殊の事情のある方があるかと考へますが、總括的に考へた場合には、その一等利用者といふものが、あるいは航空機利用者といふものが、相対的に他の人よりも負担能力があるといふ推定に合致するものではないか。さういふ意味では、消費税であるだけに、完全な個別事情のしんしゃくは不可能でござりますけれども、日本の消費税法といふものは、さういふ形で整理をしてきたものでござります。昭和三十七年の税制改正の際に、これは御記憶と思ひますけれども、従来の消費税法をすつかり整理いたしまして、いわゆる消費者直接に購入するものにつきましては一〇%、製造者の段階から小売りを経て課税をされるものにつきましては二〇%を標準税率として、各税制を統一いたしまして、その際に、通行税につきましても一〇%——直接消費者が支払うという段階にありまして一〇%、入場税につきましても一〇%、また物品税につきましても原則として一〇%という税率を採用いたしたわけにござります。さういふ意味では、個別の対応といふことはさういふ性質上無理かと思ひますが、税体系をつくる形にいたしましては他の消費税と同様な意味で相対的に高級な消費といふものに対する負担能力といふものを推定するといふ前提をとつて考へられるわけにござります。

○戸田菊雄君 この際長瀬理事にお伺いしたいのですが、運賃と料金といふものは違ふのだと思ひますが、この内容について御説明願ひたい。

○説明員(長瀬恒雄君) 運賃と申しますのは、A地点からB地点に行く輸送の費用、さういふふうな私ども考へておるわけです。しかし、料金につ

きましては、これに対応するサービス、たとえば、特急、急行、それぞれのスピードなりあるいは座席なりのサービスに対する対価だ、こういうふうに考えております。

○戸田菊雄君 改正の趣旨は、従来は、国鉄運賃一等以上のものに、あるいは汽船等の場合は特等、こういったものの運賃にかけてきたのです。今回の改正を見ますと、第二条にございますが、従来の法律からいいますと、「通行税ノ税率ハ旅客運賃、特別急行料金、急行料金、準急行料金又ハ寝台料金」と、料金形態というものは四つあるわけですが、今回等級を廃止しているわけですから、新たに青色指定というものをやっているわけですが、そういう意味合いからいけば、従来は運賃の一等以上にかけてきたのですから、あらためて再度またこの料金制を置いて青色指定というもののにまでこういう追い打ちをかけたような課税というものは不当じゃないか。料金というものは、確かに、いま長瀬理事がおっしゃられましたように、サービスに対する対価、そういうものとして徴収をしておる、こういうことなんですけれども、等級を廃止をした、それに追っかけてまた料金制度をかぶせておるといことは、どうも、私は、一つは国鉄経営の営業政策上、それから一つは税法上の観点から見て、非常におかしいと思うんですが、その辺の解釈はどうですか。

○政府委員(吉岡二郎君) これは、先ほど来申し上げたように、現在の通行税法は、従来の通行税法を漸次改めてまいりまして、消費の中で相対的高級なものをとらえるという意味で、二等に關しましてはこれを課税しないという体制を二十五年以来打ち出しておるわけでございます。その際、料金というもののあるいは運賃というものは全体として考えられるべきものでございますから、課税されるべき一等ということになれば、当然料金を含めてすべて課税をするというたてまえをとってきた関係で、現在のような形をとっているわけでございます。ですから、一等であれば、急行料金も課税するし、寝台料金も課税するし、そ

の他の料金も課税をするという構成をとっておいたわけでございます。二等に關しましては、二等全体を課税しないという趣旨で、これをはずしていただくわけでございます。今回国鉄が等級制を廃止をするという場合に、従来と同じ考え方で直ちに全部を二等として考えるべきかどうかという点がございまして、従来は、従来の車面と同様の車面を用いる、そしてグリーン車面料金を払えば他の者とは違う車面に乗る、それが従来の一等と同じものであるということになりますと、これに相応した課税を考へるべきではないか。従来の一等車に乗っているのと、従来の二等車に乗っているのとでは、明らかに消費の性格は違ふはずであります。ただ、国鉄が二等運賃の等級をなくして運賃を統一したという点から申しますと、従来の考え方からすると等級の差がないので、運賃には課税をしないけれども、従来考へていたような寝台車のような特別車面料金という性格から見ると、特別車面料金の部分にはむしろこれを新たに税法上も取り入れて課税すべきではないか。もっと徹底した考え方から申しますと、等級を廃止したというけれども、グリーン車面料金というものと組み合わせれば、やはり従来の一等と同じ性質の消費があるわけでございます。二等運賃プラス特別車面料金プラス特別急行料金まで含めて課税をするのがあるいは正当であつたかもしれないと思ひます。しかし、等級というものを廃止して、将来特別車面料金というものを解消して、全部がほんとうの等級なしという状況に立ち至るという考え方もあり得ると思ひます。その意味で、従来の課税の考え方を縮小いたしまして、運賃には課税をしない、ただ、特別車面料金だけは特別の消費の対価として課税をするという形にいたしましたわけでございます。そういう意味では、従来の課税を縮減したものでございます。従来どおりの運賃体系で、従来どおりの課税が行なわれる場合に比べれば、相当な減収が生ずるという結果になったわけでございます。

○戸田菊雄君 これは非常にむずかしくて私も迷つてるところですが、ちょっとお伺いしたいんですが、今回等級を廃止するという前提が、従来の二等客室なり一等の客室の設備態様というものはその差がなくなった、こういうことを提案理由の説明の中で言われておる。だから、おそらく国鉄の御当局の意向としては、今後はそういう一等と二等という区別をなくしているわけですが、頭から等級は、ですから、そういう車面設備上においても当然そういう方向に進むものと考えられるわけですから、そういうことからいけば、当然サービス料金として料金は取つていくわけでありまして、ただ、寝台料金であれば、シーツを敷いた、あるいは丹前を着せたり、こういうもので一定のサービスの料金がかります。あるいは、国鉄の本来の使命からいって、快速であるとか、あるいは安全である、快適である、こういうものが必然的に要請されるわけでありするけれども、そういう意味からいけば、特別急行とか、あるいは新幹線であるとか、急行であるとか、準急であるとか、こういうものはそれぞれの列車の種別に見た場合には、やはりなるほど一定の理解を持つような状態にはあるわけなんです。しかし、今回のその一等——青色指定というものは、等級をなくすることが前提でしよ。まずそういうところから近づけていくわけでしょう。だから、じゃその一等というものを實際列車に連結して運用する場合に二等と込みでやっていくかということになれば、そこは技術的に私もなかなかむずかしいところだと思ひますけれども、しかし、前提は、等級廃止ということになつていくわけなんです。だから、そういうことで国鉄運賃には課税対象がなくて、いま改正を持つていくということなんですから、どうもその辺は私の理解できないところなんです。ですから、国鉄としては、今後、実質的に一、二等のそういう車面設備その他の機械近代化に伴つてその差別は絶対になくしてしまふんだという方向で進むのか、暫定的に一等と二等が従来あるから、それはいまある車両の運用上そういうものをやっているというのか、この辺の見解を

ひとつ聞かしていただきたい。

○説明員(長瀬恒雄君) 現在の一等車面というのにつぎましては、確かに設備的には格差がございまして。たとえば、製作費で申し上げますと、大体五割ぐらい高い。これは一人当たりの座席に対する製作費でございます。したがって、現在の一等に対して二等との格差はあるわけでございますが、国有鉄道といたしましては、現在の二等車、これを逐次レベルを上げていく、設備をよくしていくという方向で考えているわけでありまして、そうなりますと、設備の格差が逐次縮まつてくる。しかし、将来はそれじゃ現在の特別車面をどうするのかということでございますが、これにつぎましては、いろいろ議論がございまして、将来の需要というものが勘案しなきゃならぬし、あるいは特別な車面というものはやはり社会的な需要というものが必要であるのじゃないかというところで、そういう面から考えますと、あつたセパレートされた車といひますか、一般の車とちよつと違った車というものはやはり残るのではないかと。現在、一等車面が千二百両ございまして、新幹線にいたしましては、観光の旅行団が外国から参りますし、そのほか一般の車面と違った設備をするという必要があるというふうに考へるわけでありまして、その点からは今後必要の動向を勘案いたしまして今日のような一等車というもののやはりつくつていくというふうに考へております。

○戸田菊雄君 実質的には、等級廃止ということにはなつていないんですね。また、ならないんですね。そういう理解でいいんですか。それとも、いま説明によると、二等の客室のレベルアップをしてそして一等に近づけるという。そうだとすれば、この結合点は一休国鉄財政計画の十カ年内にできるのか、その辺の見通しですね、これはどうなつていくんですか、その辺をちよつと説明してください。

○説明員(長瀬恒雄君) 今回の改正につぎましては、従来の一等、二等という制度をやめまして、

運賃は一本にするというのが基本的な考え方ではないか。したがって、現在の一等と二等というものの格差が逐次縮まると思えますので、方向としては二等のレールアップになります。需要の動向から考えますと、一等の利用というものがどうなるか、これはわからないわけですが、そういふ点を考えまして将来の特別車両というものを考えるべきではないかと、こういうふうに考えているわけではございません。

○戸田菊雄君 どうも、大蔵省は傍観したような考えを持っていますが、大体、等級廃止だということですよ。片や青色指定という指定制です。まあそれは表現の自由だから、料金というものをつけらればそういうことになってしまふでしょうがね。特急とかなんとかになりまふでしょうが、しかし、流れるものは等級廃止でしょう。そして、従来、運賃の一等以上に課税をしておったのでしょう。だから、そういうことであれば、国鉄の意向は、将来そういう目的で二等車を整備してレールアップして実質的に等級の差別をなくして解消策をとるのだ、現行のところは設備を持っていくがゆえに何ともそれは技術的に直ちに解消することはできないからというところなんですよ。だから、そういうものにあえて料金という名目をつけて課税をすることが一体正しいのかどうかということですが、この辺は大蔵省としてはどう考えますか。

○政府委員(古國二郎君) 先ほど申し上げましたように、従来の考え方では、二等車というものに課税をしないということで、高級な消費と普通の通行とを区別する基準が得られるという前提で、二等は課税をしないというたてまえをとってまいったわけですが、今回の国鉄運賃の改正は、運賃はなるほど等級をなくしたわけでありましたが、明らかに従来と同じ利用の差のあるものを特別の料金を徴収することによって残すということになりますと、従来課税していた考えから一廃止論は別でございしますが、従来から通行税を課税をするという考え方から申ししますと、これに対して何らかの課税をするということ

が当然だと考えざるを得ないと思うわけでありまふ。今回の運賃改正が将来どうなっていくか、これは私も存じませんが、御指摘のように、将来、実質的にも特別な車両のものではなくなるのか、これは別といたしまして、現在の姿におきましては、走っている車は従来と全く同じでございします。しかも、それに乗るには特別の料金を払うということになりまふと、これを課税対象に取り入れるというものが最も自然ではないか。先ほど申しましたように、そこをもう一つ強く、従来は一等には課税をしておったのだから、一等に相当するものはすべて課税すべきだ、したがって、二等運賃といつても特別な車両料金と結合する以上はそれも課税すべきだ、あるいは特別急行料金もそれも含めて課税すべきだという考え方もございました。

しかし、実際に国鉄が等級をなくしたことについてはいろいろな思想があると同時に、実際上は、窓口の簡素化とか、あるいはいろいろな合理化の意味があったと思ひます。ここで無理やりに車両料金と結合して運賃まで課税するということになりまふと、その合理化が全部くずれてしまふおそれもあるということから、特別な車両料金を対象にして課税をする。したがって、これに相応じて税率を上げるという考え方もあったのですけれども、これもそれだけ税率を上げるということとは適当ではないということで、大蔵省といたしましては減収を覚悟して、車両料金だけに限定して課税をする。つまり、従来一等、二等という区別があった場合に、二等をはずすということで達成する目的を、特別な車両料金に課税をするということで新しい方式で同じ目的を達成しようという改正でございします。精神的には全く同じ種類の課税であるとお考えいただいて間違いない、かように考えるわけでありまふ。

○戸田菊雄君 そうしますと、通行税を課税する土台というものは、そういう客室整備なり経費の度合いなり、こういうものを一応考えるということですか。

○政府委員(古國二郎君) いま申し上げましたように、通行税の趣旨から申しますと、おそらくその特別な車両を使っている運賃まで課税すべきがほんとうかもしれないが、その点で今回の改正は従来の通行税よりもさらに進んで、特別なサービスが附加されたもののその付加部分に課税をするという結果になったわけでありまして、通行税の課税方式がそういう意味では結果としてやや変わったともいえるかと思ひますが、それはより特別なサービスに対する課税という性格に近づいていったという意味で変わってきたことは認めざるを得ないかと思ひます。

○戸田菊雄君 いままでの局長の説明を聞きますと、応能負担という面から見て私は不合理きわまりないのではないかと申すのです。ですから、先ほど拒絶能力や、いまの客室整備や、そういう問題のいろいろと引き合いに出されておるのでありますが、では何が一体きめ手となるのか、そこが問題なわけですね。それはどう考えておりますか、通行税課税の対象として。

○政府委員(古國二郎君) 本質的には、通行税でございしますから、通行手段の利用ということでございまして、その中で相対的に高級な交通手段の利用というものを従来から通行税は課税対象にしてきたわけでありまふ。今回も、そういう意味では、相対的に高い交通手段、従来と同じものを対象にいたしながら課税標準を従来と変えて特別な車両料金という形のものに限ったということでございます。従来と同じ通行手段の利用のうちその性質の高級なものを対象にするという考え方は変わらなかつたと思ひます。

○戸田菊雄君 つまるところ、私は、現在の税体系の中で、直接税あるいは間接税、こういうものを一体どつち持っていくか、こういうものとのつながりがっていくのじゃないかと考えるけれども、それで間接税の課税対象物品をどう選んでいくかということだと思ひます。けれども、こういう見解に對する何かもう少し詳しい内容ですね、主税局長のほうで説明を願えないでしょうか。

○政府委員(古國二郎君) 税制調査会の答申にも

とるかもしれませんが、税制調査会の答申の基本的な考え方は、先ほど申し上げましたように、現在の直接税体系中心の考え方を進めていくべきであるけれども、国民の消費が多様になり、また消費生活が高級化するという段階に對処しては、消費というものを通ずる拒絶力の把握という面をもう少し強調するといひます。課税対象に取り入れるべきがあつてしかるべきではないか。もちろん、その場合にも、西欧の売り上げ税のように總体的にこれをとらえるという方法については必ずしも税制調査会は進んでおりませんが、個別の消費についても多様化したものをとらえる方法といふものを考えるべきではないか。たとえば、ただいまの物品税でございしますと、新しい消費対象が出てまいりました。電子レンジなどというものが取り入れられませんが、同じようなものとして調理用品に課税されているにもかかわらず、これが掲名されていないために課税ができないというようなことが起こります。しかし、そういう点を考えますと、消費税についても、将来、サービスを含めて課税対象に取り入れるものを選択をして課税対象の拡大をはかり、消費の多様化に對処すべきものであるという考え方を述べております。

サービスについても、ことにサービス関係が多様化しているのに対して、現在のサービス課税というものがやや体系的にもばらばらである。典型的なものといひましては、通行税、入場税、地方税で申しますと娯楽施設利用税、料理等飲食消費税という程度のものになっておりますが、消費というものとサービスについてもさらに検討を加えて、消費の趨勢というのに対応すべきものである、かようなことをいひておるわけでございます。その一環として通行税ももちろん対象にあげられたわけでございますが、その際に、現在の通行税というものは、他の消費税と同様に高級な消費というものを対象としているだけに、これを直ちに廃止すべきものではない、他の消費税との権衡をとりつつ将来のあり方を考えるべきだといふ結

んです。だから、そうだとするならば、そういうもののかね合いで今後やはり検討ないし考慮していかなければならないといういまの大臣の答弁なら、当然いまの消費税率全般についてもやっぱり踏み切っていないじゃないですか、政府は。いいと思うんですが、その辺の見解ないし見通しについてはどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 踏み切っていないじゃないか、こういう話であります。かりに踏み切るといいたしても、戸田さんのおっしゃることと逆なんです。間接税といいますが、直接税のウエイトをなくする方向へのふんざりですね、そっちのほうを実は考えるべきかというふうに思っているんです。いま御指摘のように、物価の非常にむずかしいときであり、そういう意味から、物価に直接的な影響がある公共料金は押える、ただ国鉄だけはどうかという考え方、こういうので国鉄だけは例外だという考え方をとった。その考え方をとりますれば、なおさらのこといま消費税率問題にふんざりをつけるわけにはいかないのです。これから長い目で物価問題のおさまりとにもらみあひながら、直接税の負担の国民に対する重圧感をいかにしてなくするかというのを考えてみたい、こう申し上げておるのであります。

○戸田菊雄君 国民の負担軽減を考慮し、物価のおさまりともならみあひながら、直接税全体についても検討を加える、こういうことですが、またあとで時間がありましたらやっていきたいと思いますが、それで主税局長のほうにちょっとお伺いをしますけれども、従来の通行税は、汽車の場合には百分の百五十をこえる、そういうものに課税をするんだと、それから汽船の場合には百分の三百、こういうことで課税をされてきておるわけですが、これも、今回の青色指定等についてもその基礎は変わりありませんか。

○政府委員(吉國二郎君) これは、御承知のとおり、等級のない場合に運賃に相違があった場合に基礎的な運賃に対して何倍かである場合にはそれを一等とみなすという第四条のみなし規定でござ

います。これは、従来、御存じのように、国鉄には適用がなかった。そのために、今回急遽改正をしなければならなくなったわけでありまして。国鉄に適用がないために、国鉄に等級制がなくなりま

す。と、せっかくの二等の非課税の規定が動かなくなる、そういう趣旨からこの四条を国鉄にも適用することにしたわけでありまして、これは運賃の話でございまして、したがって、料金については別立てで課税をいたします。料金につきましては、寝台料金は千六百円、いわゆる旧二等については課税しないのですけれども、それ以上は取る。特別車両料金は旧一等に相当するものですから、課税最低限なしに全部課税をする、こういう趣旨になるわけでございます。

○戸田菊雄君 そうすると、青色指定に対してそのものずばり、料金全額に対して一〇%、こういうことでいくわけですね。

○政府委員(吉國二郎君) そのとおりでございます。○戸田菊雄君 そうすると、私、計算していただきますが、全体よりも高くなるんじゃないかと思うのですが、どうですか。

○政府委員(吉國二郎君) 原則として、今回の運賃改定におきましては、基礎運賃を等級をなくしておりますから、特別車両料金は従来よりも低いというところを目標として定めております。したがって、たとえは新幹線で申しますと、従来の一等よりも今回の一等のほうがいぶん安くなっております。たとえは東京―大阪間の「ひかり」でございまして、従来は御承知のとおり六千七百円でございます。今回の改正では税込みで六千三百四十円というところでございまして、むしろやや低くなっております。まあある線によつては若干高くなる例もあるようでございますが、原則として従来の一等に相当するものについては税込み料金は低くなるという結果になっております。

○戸田菊雄君 長瀬理事にお伺いしたいんですが、先ほど利用率が大体三割台でいくだろうというところから、利用率としては従来よりもふえていくということになると思うんですが、しかし、車両の現有数量とか何かというものについて、そうあんまり四十三、四十四年を比較して極端にふえたりしていないのじゃないかと思

うんです。ですから、その辺は、どうですか、利用状況は極端に四十四年度で三割台に持っていけるんですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 先ほど三割程度ふえるというところから、過去の実績等を勘案いたしますと三割程度はふえるというふうに想定しておるわけでございます。

○戸田菊雄君 そこで、主税局長にお伺いしたいんですが、四十四年度の租税及び印紙収入の予算額で、通行税は、四十三年度は七十五億八千万円、こういうことですが、四十四年度のいわゆる見込み額は九十四億七千六百万、その差が十八億九千六百万増ということになっておるわけですね。この増になったやつは、一体どういう内容が入るんです。国鉄がどのくらい入るんです。全体の九十四億七千六百万の中で、どのくらい国鉄の料金課税のほうからあがってくるのか、それ

もひとつ教えてください。

○政府委員(吉國二郎君) 前年とことしと非常に違っておりますのは、先ほど大臣から御説明申し上げましたように、昨年から航空機の税率を五%を廃止して一〇%に戻しました。その関係でございまして、昨年の七十五億八千万円の内訳を申し上げますと、国有鉄道が三十四億九千万円、民営鉄道はほとんど課税になっておりまして七億八千万円、民営汽船三千四百万円、航空機が四十億四千八百万円でございます。ことしの九十四億七千六百万円の内訳は、国有鉄道が二十五億二千九百万

円、民営鉄道は去年と同じと見て七億七千万、民営汽船が四千九百万円、航空機が六十八億九千万円となつておりまして、合計で九十四億七千六百万円でございます。したがって、国有鉄道は、昨年に比べますと約十億近く減少をするという結果になっております。

○戸田菊雄君 そうしますと、本来なら国鉄運賃値上げは四月以降実施になるわけですが、もうすでに一カ月半延期をされている、こういう情勢なんでしょうけれども、そのことによる減収は考えなくてもよろしいことになりませんか。

○政府委員(吉國二郎君) むしろ、減収ではなくて、若干増収になるかということになるわけでございます。

○戸田菊雄君 その増税額はどのくらいになりますか。

○政府委員(吉國二郎君) 正確にははじいておりませんが、このゴールデンウィークが入っております関係で、二億程度にのぼるのではないかと考えております。

○戸田菊雄君 それからいまの徴税体制についてですけれども、いまおっしゃられましたように三十四億というばく大な金だと思ふのですが、そういうものは国鉄の職員がいろいろやられているわけですね。消費税率全般について、徴税義務をたてて、勝手に勝手に苦勞をかけているのがいまの税務行政のやり方なんですけれども、こういう問題についてやはりもう少し私は行政内容として検討してもいいんじゃないかというふうに考えますけれども、その辺の内容について検討されたことがありませんか。

○政府委員(吉國二郎君) 国鉄の徴収義務と申しますか、これは、間接税とは申しておりますが、通行税の場合は直接消費税率をとっておりますので、一応徴収義務となっております。これは間接税の納税義務者と同じでございます。価格の中に入れて徴収をするという前提で徴収義務を負わしてある。したがって、直接の義務者は国鉄であるという形になっておるわけでありまして、

そういう意味では、ほかの消費税と同じ——名前
は違いますがけれども、同じ納税者ということにな
るわけでございます。消費税形態としてはやむを得
ない形だと言わざるを得ないかと思ひます。ほか
の消費税も同じ負担を負っているわけでござい
ます。そういう意味で、国鉄が徴収義務者として
徴収の負担を負うということは、一般の場合の納
税義務者である製造者その他と同じだとお考え願
うよりしかたがないのではないか、かように考え
ます。

○戸田菊雄君　それからもう一点は、将来の研究事項ということになるわけですけれども、いずれにしても、国鉄財政がきわめて窮乏をいたしておる、こゝういふ実情からいって、いまの道路に対してはたいへんな金を投資しておるわけですけれども、あるいはガソリンその他についても目的税としてこれを還元をするという方式をとっているわけですが、それでも、そゝういふ考え方というのはいまのところはできませんか。どうですか、大臣。

○国務大臣(福田赳夫君) 私は、いわゆる目的税は極力制限をいたしていきなさいという考えを持っておるのであります。国鉄の通行税による収入が二十五億円で、一体国鉄財政にどういう影響があるかということを考えてみますと、それはど国鉄財政への影響はございません。今度の国鉄財政再建計画、これはたいへん援助をするわけであります。そういうことを考えますときに、わずか二十五億円程度の通行税を国鉄財政の目的税とするということとは適當ではないと、こういうふうに考えておきます。

○戸田菊雄君 それから外国等の通行税等の現状について、もしいまおわかりならば伺いたい。アメリカ、イギリス、フランス、西ドイツ、イタリアでけっこうです。

○政府委員(古國二郎君) 通行税という名前をとっているとは限りませんが、交通手段の利用に対して課税されておりますのは、アメリカは、航空機だけ五%の課税が行なわれております。それからイギリスは、現在通行税に相当する

ものがございません。西ドイツは、すべての交通機関に対して一％の付加価値税がかかっておりますが、五十キロメートル以下の鉄道の利用及び通勤バスについては五・五％という特例がございます。それからフランスは、一率に一五％の付加価値税、オランダが同じく一二％の付加価値税、スウェーデンは一〇％の付加価値税が課税されております。なお、現在イタリーにおいては課税がございせんが、近くEEC部内において共通付加価値税が導入される予定でございますが、これによりますと、やはり付加価値税が課税される結果になるわけでございます。

○戸田菊雄君 通行税等については、一応私の時間はいいておきますので、最後に大蔵大臣に要望いたしまして終わりたいと思うのであります。特に本問題については四十一年の三月に衆議院の大蔵委員会において附帯決議がなされております。参議院でも同様な趣旨の附帯決議がなされ、当時、大蔵大臣は、十分検討し善処する、こういうことであったのです。だから、そういう趣旨からいっても、十分先ほど御答弁なさった御趣旨に従つて本問題の解決にぜひ努力をしてもらいたい、このことを一つ要望として申し上げたいと思います。

この機会ですから、大蔵省関係についてちょっとお伺いをしたのでありますが、財政再建の補助金等の問題が、四十三年は五十四億、四十四年に七十一億、こういうことになって、長期平均利回りは六分五厘と、こういうことになっているわけです。この点については、再建計画の中にもございしますが、来年は六分以下にされると、こういうことなんでしょうが、この点について大蔵大臣はどういうふうにお考えになっておりますか。

○国務大臣(福田赳夫君) いま六分五厘までの利子補給をいたしております。したがって、金利の負担はいま六分五厘ということに相なりますが、大体、ことは、大蔵当局といたしましては国鉄財政に対しましてかなり思い切った援助をしたつもりなんです。さようなことで、これでひとつ国

鉄財政はやつてもらいたいというのが四十四年度予算となつてあらわれてきておるわけでありますが、私は、ことしの予算の折衝の経過等から見て、これでやつていけるんじゃないかと、こゝろいろいろに考えています。したがつて、六分金利の引き下げを行なり、つまり補給をするということにつきましては、ただいまそういうことは考えておりません。

○戸田菊雄君　これは再建計画の内容の中にもそういう趣旨のことが述べられていると思うのですがね。ですから、当然大蔵担当責任者としてはそういう腹づもりをいまから持つておかなければいけないのではないかと、こゝろいろいろに考えますが、その点はどうですか、再建計画から見

○国務大臣(福田赳夫君)　まあ、再建会議は、大體においてこれをうのみにしたと、こういうふう
に申し上げておるわけでございますが、うのみとい
いても多少の違いは出てくるわけです。その一
点が、ただいま御指摘の利子の点になると思いま
す。しかし、国鉄、運輸省当局ともよく話し合っ
たのですが、四十四年度予算はこの程度で、これ
でやってみると、こういうことでございますので、
ただいまこれを六分に引き下げるというよう
な考え方については、これは何らするつもりはご
ざいませぬ。

○横川正市君 戸田君の質問を聞いておりまして第一に感ずるのは、昭和十六年の戦費調達の非常命令でつくられた法律が、現在では、比較的奢侈的要素が希薄になっているが担税能力云々ということでの説明に、この法律そのものの効用も内容も變つてきていると思うのであります。實際私はこの法律を見まして端的に感じたのは、これは実はこの前の質問のときにも申し上げたんですが、税負担をされるという意味の税負担はこのままでもいいが、その税の使い方についてもつと考へる余地というものがあるんじゃないか。いま、大蔵大臣は、はしなくも二十五億ぐらいのものは大した金ではないといって、先に担税能力のある

ものから取るという意思表示をされる。まあ、言ってみれば、わずかな時間の質疑のやりとりの中にも、私どもとしては、納得して、ああそうかというふうにはなかなかならない内容というものがあるわけです。

そこで、私は、まず第一にお聞きしたいのは、いまの税体系の中で、通行税だとか入場税だとかというようなものを持っている、いわば現実あまり重要ではなくなったものに對しての改善策といえますか、そういうようなものは、この委員会で検討する要素もいろいろあるがというぐらゐのこととてなして、もつと明確な一つの目的を持ったものとして変えていく必要があるのじゃないか。ことに、国鉄の場合には、いろいろ財政援助その他をいたしましたも、いまのような成長経済の中で、来年の国鉄財政はどうなのか、再来年はどうなのか、これは何年かの年次計画をかりに立てるといいたしまして、その年次計画というのは現行の予算額におけるところの計画であつて、逐次變わつていく財政経済の中での負担額は、これは当然手直しを必要としていく現状じゃないかと思うので、いわばこの通行税のような目的がうやむやになつたものももう少し明確な目的を持たせたものに變えていくあらゆる意思表示が実はあつていいんじゃないかというふうに聞いておつたわけでありますが、大蔵大臣、この点はどうでしょうか。

○國務大臣(福田赳夫君) 先ほどから申し上げてゐるのですが、わが國の税体系が、經濟の發展のことを考えておりますと、どうも直接税が非常に多くなつていきはしないか。つまり、國民の直接ふところへ入つたそのお金を所得税という形で引き出す、そういう形になるものですから、これは國民の税負担感というものがだんだん重くなつていく傾向を見ます。その点を心配するわけです。ですから、何とかいい種というか方法がありますれば、そういう直接税的なものではなく、間接税的なもので財源を充足さしていくことを考えていくべきではあるまいか、こういふふうに考えております。ただ、間接税というのは、物価問題と直接

○横川正市君 一度つくられた法律が、その目的を大半達して、事實上現状にそぐわなくなつても、なおかつ体系上の問題で残つてゐるということでは、やはり納得のいかない点が出てくるのじゃないかという意味で、先ほどの入揚税の問題のときでも十分検討するということですから、ぜひひとつその点は御検討をいただきたい、かやうに思ひます。

らう。何とかそういうふうなもので課税をするんです。何とかそういうふうなもので課税をするに適當なものはないかと思つて考へてゐるわけですが、何とかいいものがありましたらひとつ御指示のほどをお願い申し上げます。

○横川正市君　私どもは、できるだけ納得のいく方法をとられるならば、ある程度無理であつてもそれに対してそれほどやかく言わないでこれからいくつもりでおりますけれども、一つだけこ

でございます。

○横川正市君 旅費規定は、あれじゃないですか、大蔵省の所管でしよう、改正は。大蔵省の所管であれば、運輸委員会で附則の改正だけで旅費が支給されるわけですか。

○政府委員(海堀洋平君) これは、旅費法を改正するといいますが、旅費を改正するというより、旅費の一部であります鉄道運賃の支給、それ

それとも、返さないで本人のふところに入るわけですか。その場合の当然の税金としての通行税というのは、一体、ネコババされることになるのですか、それとも、返すことになるわけですか。どういうことになるわけですか。

○政府委員(海堀洋平君) 一等の旅費を支給された者が二等で旅行するということは、一等で旅行することが適当と認めて一等の料金を支給してお

九

際にはそういうことの今後ないようという注意をいたすということになると思います。

○横川正市君 これは通常行なわれていて、そして行なわれていることがここで論議になりますと、つじつまが合わない話になって、お互いにどうもあまりいい感じを持たないことなんですね。私は、実は、一等料金をもらって二等に乗っていくのが、いろいろな都合で、たとえば日当とかなんとかで弁当代なんか消えるということがあると思ふんですが、事通行税という税金がついておつた場合に、これは問題だと思ふんです。税金をふところに入れたのか入れないのかという問題になるか、これは、そういうことにならないよう方法を考えてもらいますか、国鉄のほうで。お役所の帳簿には一等で通行税も入れて旅費が支給されておつて、あなたのほうではそのためには一等で通行税を大蔵省に納入しなきゃならぬという義務を持つて切符を売らなければならぬ、そういうたてまに立つて間違ひなくそれがやれるかどうか、そういう方法が考えられるかどうか、ひとつ……。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄では、乗車券を買つていただかなければ、通行税がどうだということとはわからないわけですね。結局、従来の一等の乗車券を買つて、はじめて一等の通行税を支払う。したがって、それが二等の乗車券をお買いになりますと、私どものほうは全然通行税の対象になっておりませんので、国鉄には無関係ではないか、こういうふうに考えております。

○横川正市君 確かに無関係ですね。そこで、大蔵大臣、そういうような問題であるわけですから、非常に事務的にむずかしい。私は、これは、どのぐらい事務費がかかるかどうか、実際上調べてみれば、案外事務費も大きくかかっているのじゃないかと思ふんです。もつとつじつまの合った有効な方法で他に方法があれば、これは廃止したほうがいいという一つの理由で申し上げたわけですが、もう一つは、一等に乗つておつて、料金を払わなくても、通行税だけは払わなきゃいけないのじゃないですか。どうでしょう。

○政府委員(吉國二郎君) これは、いまの通行税法が、料金を徴収する際にあわせて徴収するというものになっておりますから、料金を徴収しない場合は徴収しない方がいいことになる。したがって、特別バスでもつてお通ひの方からは通行税は徴収していません。

○野上元君 関連して。国鉄の人に聞きたいのですが、あなたのところで国鉄の職員を出張させる場合に、やはり出張旅費は払いますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄の場合には、乗車証で乗りますので、旅費としては、宿泊代、日当だけしか払っておりません。

○横川正市君 私は、税というものは、もつと公平に、厳格に取られるのがほんとうなものであつて、それがやれないようなものは——ちょうど法律と同じだと思ふんです。法律はあるけれども、實際に沿わない場合は、これはできるだけその法律はくしたほうがいいというのと同じように、通行税などというものはくしたほうがいいのじゃないかと思ふんですが、これは、大臣、いま吉國さんが言われたような理由だからということでお考えになりますかどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) これは通行税が悪いのじゃないんで、旅費規定のほうにうまく実行できていない、こういうことなんでありまして、したがって、いま御指摘の点はございまして、これは通行税をしたがつて廃止しなければならぬという論議にはならないのじゃないか、そういうふうにお考えます。

○横川正市君 大蔵大臣の所管ですから、大蔵大臣、それじゃ旅費規定をどういうふうに御改正になりますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 先ほど主計局長が申し上げたように、正確に申告してもらふことを励行することかと思ひます。

○横川正市君 私、通行税は、実際の徴収される額からいっててもあまり有効な効果がないかというところよりか、目的があつて徴収されているこ

とだとは思ひますけれども、実際上はやはり改正されて、他にもつと有効な方法があればそちらに転換をされていいのじゃないかというふうに思ひます。ただ、私の腹の中は、実は、当然拒絶能力があると考えられている者については課税するといふ、このことはあたりまえだと思つてゐるわけ

です。ですから、先ほど国鉄の説明の中にもありましたように、二等は通行税をかけません、一等はそれだけサービスが行き届いているからかけます、こういう言われ方をいたしておりますが、それならば、一体、どれだけの違いというか計算をされたのか、二等と一等と。たとえば、一等料金

のうち、二等の料金を差し引いた残金について、これは余分なサービスと見るのか、それとも、車のつくりだした金が約五〇％だといふから、その五〇％だけをつつその基本に置いて拒絶能力から課税したのか。いわば通行税というもののつくりだした趣旨が、戦時におけるところの非常命令でつくられていたから、そのまゝの形で残しておくとについてはいささか矛盾があるのじゃないか。もつと厳格に言へば、もうすでにある水準まで来たのだから、今日のように、自動車とか、あるいは汽車とか、列車の中でも、一つの駅に三十分もとまる汽車もあれば、超特急のような汽車もあつて、そういう差のついている一等に同じような通行税でいいものかどうか。もつと納得のいく形のものに、拒絶能力ありと判断するならば、その内容を検討して改正すべきじゃないか、こういうふう

に思ひますけれども、一率にかけているいわば趣旨です、これとあわせてお答えいただきたい。

○政府委員(吉國二郎君) 御承知のように、二等を課税いたしませんのは、ちょうど物品税で申しますと、先ほど御説明いたしましたように、たんとでも、課税最低限以下のもは課税しないという趣旨と同じに考えていただければいいのでございまして、課税通行と申しますか、というものが課税対象にあがるべきものである。したがつて、それに対しては一般の消費税と同じような税率を想定して課税すべきではないか。その消費税のどの

程度がいいかということについては、税制調査会

でいろいろ議論がございましたが、一応最終消費者の段階で課税するものは一〇％というものを一つの基準に求めるべきものではないか。もちろん、それに対して、消費の高級の差がことにはな

はだしいものについては上に加重税率を設ける。たとえば、物品税も、一〇％が原則でござい

ますが、ダイヤモンドについては二〇％の税率を置くという考え方。製造段階におきまして、これにや

はりマージンが入ります。これを考慮して、製造段階に課税する場合は二〇％、それが商品の段階で売られたときには消費価格に対しては一〇％になるという想定で二〇％を前提といたしまして、

それで消費の高級の度合いの高いものについて、物品税でございまして、上には四〇％までの加重税率がございまして、下には五〇％までの軽減税率を置くという体系をとつたわけでございます。通行税、入場税等は、本質的にはいま申し上げましたような物品税のような多様な差がございせん

ので、一応一率に一〇％という標準税率を適用しようという考え方が出たわけでございます。通行税については、昔は二〇％課税していた時期もございましたし、段階課税をやつた時期もござい

ます。それを三十七年に統一をいたしました、他の消費税との全体の負担を考えてきめたということでございます。そういう意味で一〇％が出てま

いったわけでございます。

○横川正市君 国鉄運賃法の一部を改正する法律案の五ページの「国家公務員等の旅費に関する法律の一部改正」これの「国家公務員等の旅費に関する法律(昭和二十五年法律第百十四号)」の一部を次のように改正する」というふうな形で、「第十六条第一項中、「一等特別座席料金及び一等指定座席料金」を「及び特別座席料金」に改め、「云々」というふうに改正をされて、これは、旅費規定では、金額は、そうすると、現行旅費規定の支給される金額を特別座席料金として支給するというふう

に読みかえるわけですね。

○政府委員(海堀洋平君) 現在の旅費法が七等級以上一等の汽車賃を支給するという事になっておりまして、その一等が今度なくなりまして、そのかわりに特別車面という制度ができましたので、その部分を運賃法の改正に伴いまして受動的に一等のかわりに特別車面料金という形に変えることにいたしましたのでございます。

○横川正市君 旅費規定の改正が別に出されるのではないかとふりかへておりましたが、実情が全然変わらなから、関連法規の改正を国鉄運賃法の一部改正の法律の中でうたわれておつても、これは法律を改正されたものと、こつこつと見ているようですが、国家公務員等の旅費に關する法律を審議する委員会というのは内閣委員会ですね。内閣委員会がこの旅費規定に關する法律というのを論議をし、それがいいか悪いかというふうなことを論議するわけですね。運輸委員会でやられていくつこうで簡単に済まされるものじゃないような気がする。これは今度は読みかえただけだからということなんでしようけれども、この点は私十分知識を持っておりませんので、あなたのほうから言い負かされようになつてしまふけれども、たとえばあの七等級以上の旅費が、いまのように一等料金に相当というふうなものでなしに、幾ら幾らという金額に改正されるような場合には、これは単独立法の修正と、こつこつとふりかへるわけですか。

○政府委員(海堀洋平君) 今度の旅費法の改正というのは、もし国鉄運賃が全然改定になりませんと、これはなんにも旅費法の改正はなかつたわけでございますが、運賃が一等のものになつて特別車面料金になりましたので、受け身的にとつても規定を変えざるを得ないということ、国鉄運賃法の改正で行なつたわけでございます。先生御指摘のように、旅費法を具体的に受けるという場合には、当然旅費法の改正によることにならうと思ひます。ちなみに、単に旅費法だけではありまして、この国鉄運賃法の改正に伴いまして、たとえば公職選挙法につきましても国鉄運賃

法の一部改正の結果改正せざるを得ないという点がございまして、やはり附則で改正いたしてあります。その他二、三ございまして、こつこつ非常に受動的な改正につきましては、この前のときも国鉄運賃法の改正の附則で改正していただいておりますのが例となつております。

○横川正市君 これは、千四百円が千六百円にならなければ、実は運賃法の中で全く受動的な取り扱ひを受けた法律案ということになるわけですね、実際には。

○政府委員(吉國二郎君) 御指摘のとおり、国鉄運賃法の改正に全然關係がない。したがつて、附則の措置がとれないというのは、千四百円を千六百円に軽減をしたというところでございます。

○横川正市君 実は、あまり重要なような重要でないような法律案を前にして四苦八苦して質問をいたしているわけですが、(笑)たいへん時間をとつておられるわけですが、私は、通行税の一番大きな問題点は何かといへば、制定された当時の趣旨が、非常に大きな目的を持たされた法律であつた。しかし、いまは、そうではないに、担税能力といわれても、相当違つておられるわけですね、消費その他の能力そのものが、そういうものの中での一体通行税の存在価値といふものがあるのかどうか。もしかりにあるとすれば、何か他によい方法といふものをとつてしかるべきじゃないかといふふうに言われる程度のものになつてきているのだといふことだけは、これは先ほどの答弁の中でうかがひ知ることが出来るわけなんです。これはやはり出来るだけ税体系一般の問題とも関連をして、他にもたくさん項目があるわけですから、すみやかに結論を出していただくようにこの際要望いたしておきたいと思ひます。

以上で終わります。

○野上元君 この通行税といふのは、直接税ですか、間接税ですか。

○政府委員(吉國二郎君) これは、形の上では直接税の形をとつております。直接消費税という形です。したがひまして、間接税のように納税義務

者と言わずに、徴収義務者ということになつてしまつて、間接税の形にするか直接税の形にするかといふのは、それぞれそのときの一つの税の立て方の問題だと思ひますけれども、地方税では御承知のとおり間接税がすべて直接消費税の形をとつております。これは地方税の型にやや似ているものでございまして、本質は消費税でございます。性質からいへば間接税に属すべきものであると御理解願ひたいと思ひます。

○野上元君 私もこれはよくわからないのですが、直接税のような気もするのですが、大蔵省は本質的には間接税と言ひながらどうして直接税部門でこれを取り扱つておられるのですか、その理由を説明してください。

○政府委員(吉國二郎君) ただいま申し上げましたように、法律の形式が直接消費税の形をとつております。ただし、納入する上で便宜を有する者を徴収義務者として徴収するという形になつておりますので、分類上はやはり直接税に入るといふことでやつておられますが、本質は消費税であるといふ意味で、いわゆる間接税、直接税といふ分け方もかなり法律の形による便宜によるものでございまして、実質的に申せば、所得税あるいは取得税、それと消費税、流通税といふ分け方のほうがよりわかりやすいのではないかとと思ひますが、伝統的に大蔵省では間接税、直接税、その他といふ分け方をいたしておりますので、法形式から申しますと、これを直接税に入れておるといふ形になつておられるわけでございます。

○野上元君 そうしますと、直接税部門で通行税以外の間接税、いわゆる消費税を扱つておられるものがありますか。

○政府委員(吉國二郎君) たとえば有価証券取引税なども直接消費税の形をとつておられるわけでございます。

○野上元君 私が直接税か間接税かといふことを聞いておられるのは、間接税ならばまた考え方が違ふのですけれども、かりにこれが直接税であるといふことになる、先ほど衆議院でございまして

に、やつぱり問題があるような気がするんですね。あなたのところで本質的には間接税で消費税だといひながら、直接税部門で取り扱ふなければならぬ理由といふのは、やはり直接税的な要素があるからだと思ひますが、したがつて、一般の消費税、間接税と同じような状態においてこれを考えるといふのは誤りではないかといふような気がするんですね。たとえば、先ほど来問題になつておられるように、昭和十三年ですか十四年ですか、いわゆる戦費調達のためのつくられたといふときには、明らかに直接的な性格を持つておつたんですね。おそらくそうだったと思ひます。だから、今日でもあなたのほうでも取り扱ひに困つておられるんじゃないですか。

○政府委員(吉國二郎君) 十五年につくりました當時も、おそらく性質は消費税といふものからとつていたと思ひます。立て方といたしまして、納税義務者は確かに乗客である。しかし、その徴収といふものは、すべて徴収義務者に負わしておられます。つまり、當時、国鉄が中心でございましてけれども、當時は政府の機関でございまして、そういう意味で、納税義務者にするには適當でないといふ点がございまして、徴収義務者という形にいたしました。納税義務者は乗客であるといふ擬制をした法律をつくつたものと思ひます。そういう意味で、戦後になつてみて、一般の消費税と同じように納税義務者にいたしました。国鉄を納税義務者といふこととして消費税の一般の形に直すのも一つの考え方だと思ひます。実質は全く同じものだと思います。

○野上元君 現在は、国鉄当局が通行税の徴収主務官庁じゃないですか。

○政府委員(吉國二郎君) 法律で申しますと、徴収義務者になるわけでございます。

○野上元君 その問題はそれとして、ほかの方面から聞きたいんですが、たとえば国道で通行税を取つておられるところがありますか。

○政府委員(吉國二郎君) 過去にはそういう例がもろろんございしましたが、現在では各国に有

料道路のいわゆる料金徴収以外に通行税を取っている例は私は存じておりません。

○野上元君 先ほどいろいろお話がありましたように、一種の奢侈税だと、担税能力のある者から取るのはあたりまえじゃないかという言い方をされたが、いま国道をいわゆるマイカー族がどんどん走っていますね。これは担税能力がないと言っているのですか。同じ国家の機関を利用して通行しているものを、片一方は担税能力がある車を持っている者を税金を取らないでほとんど通して、新婚旅行でやっと一生一度の一等車に乗っている者には担税能力があるからと税金を取る、こんなばかなことがありませんか。

○政府委員(吉國二郎君) これは、税のかけ方といたしまして、まず第一に、乗用車でございまして、物品税がかかっているわけでございます。それから自動車も動かす以上、ガソリンが要るわけですからガソリンに対しては、現在、消費価格に對して五〇％にも相当するガソリン税をかけております。それから比へますと、通行税は非常に安いということになります。

○野上元君 それは質が違ふ、論争の次元が違ふんでね。同じ国の施設を通っているわけでしょう。片一方は自動車に乗っているわけです。片一方は道路を通っているというだけで、通行税が、片一方はゼロで、片一方は取るというのには片手落ちじゃないかというんです。もしも国道のほうを取らなきゃならぬというなら、これと合わせて取るべきだし、いや国道は無税のほうは正しいんだというなら、これをなくすべきですよ。絶好のチャンスじゃないですか。

○政府委員(吉國二郎君) 国道そのものが、道路整備緊急措置法によりますと、そこを通行する自動車から徴収するべきガソリン税を中心として整備されるという構想をとっておるわけでありまして、それから、そういう意味ではむしろ通行税以上に大きな税金を負担しておるというのが実情だろうかと思ひます。

○野上元君 それはおかしいですね。その論争は

筋違いで、別の土俵の上で相撲をとっているような言い方ですよ。自動車を持っておるから必ずしも国道を走っておるわけじゃないでしょう、国道だけを、道路公団の道路を走っておる場合もあるんだからね。それはガソリンを負担しておるでしょう、当然。しかし、国道を通って、いわゆる高速道路をビュンビュン飛ばしているのは、これは担税能力がないと、一等に乘っているのは担税能力ありという考え方は、もうすでに時代錯誤じゃないかと言ふんですよ。ほくは、どうも、その点が納得しないんですよ。それは、先ほどから言っている矛盾が出てきているわけだ。これは無理やりつくった通行税なんだから。それを、現在あるものだから、たまたま大蔵省の財政収入になるものだから、既得権というか、いわゆる既得権擁護のためにあなたがたがいろいろの理屈をつけているにすぎないんじゃないですか。もうそろそろ既得権を放棄されたらどうですか。この理屈は合わぬ、既得権は。

○政府委員(吉國二郎君) この消費税の歴史というのををあらためて見ますと、大戦時の財政をまかなうということから出発しているものが多いわけですね。大体、戦争が終わっても財政の規模というのは減らないというのが通常でございます。そのために、日本でも、たとえば当時、税による財政のまかないは国民所得に対して一三％程度だったわけでございます。むしろ戦争が終わって現在二〇％でございます。むしろ戦争が終わって税が高くなるというのが実情でございます。世界各國を見ても、大戦時税が経常税になったのが近代的消費税のものであったように思ひます。そういう意味では、通行税も、物品税、入場税、それからその他の――遊興飲食税はいま地方に行っておりますけれども、これらがいわば日本の近代的な消費税のもとになったわけでございます。そのかわり、戦時中のままの乱暴な形ではございませぬ。いわばきめのこまかい、担税力に相應した配慮をきめるという形になってまいりましたわけでございます。そういう意味では、通行税も乗客

の二％にしか課税をしないような非常に限定されたものになっておりますが、物品税も、いま三十億円の収入がございまして、これをいかににぎらんにいたしますと、六十種類の大部分の物品に分かれておりまして、一つ一つをとりますと何百万円という収入のものもございまして。しかし、全体を通じての消費税体系といたしましては、それらを含めたサービス供与、あるいは物品の消費というものを一つの体系として課税をしておりますので、そういう意味では、通行税が意味がなくなつたという、通行税そのものとしての形としてはかなり縮小した形になっております。税体系全体としては、消費税としての一つの体系を維持しているというふうに私も考えておるわけでございます。

○野上元君 しつこいようですが、その理屈はわかるんですよ。理屈はわかるけれども、さっき言つたように、たとえば車を持っておる人が東京から横浜へ行く場合に、道路を走っていかばこれは無税なんですよ。通行税は取られないんですよ。しかし、汽車に乗ると通行税を取られるんですよ。その理屈がどうやらわからぬんですよ。ほくには、彼は車持っているんだから、ガソリン税は払っているんですよ。ところが、道路を通ると汽車に乗るとでは税金が違ふ。片一方は取られ、片一方は取られないという、その考え方がよくわからないので、その点をひとつ整理してもらいたいと思ひます。もうこれ以上同じことを繰り返してもしょうがないと思ひますのでやめさせていただきます。

もう一つ聞きたいのは、先ほどから通行税の目的についていろいろと説明があったわけですが、いま通行税の目的というのはいかなるものですか。たとえば戦費調達ではないですか。自衛隊を拡大するための財政収入でもない。また、大蔵大臣の言われておる通りに、財政収入はわずか二十五億円ですから、こんなものは六兆円、七兆円という税収入がある中から見れば、まるで九牛の一毛で、大蔵省の財政の健全化にもその役に立つてお

らない。それなら少しは交通の抑制にでもなつておるかといへば、それにもなつておらぬのです。もうどの目的をとつてみても全然目的がないんです。むしろ特別の税金ですよ、これは。そういう意味で、私は、これはあまり感心しない。ただ国鉄当局の手数だけがふえるというだけにしかすぎないんじゃないかというふうに思ひます。その点はどうか。

○政府委員(吉國二郎君) これは、国鉄だけではございませぬで、先ほど申し上げましたように、約百億の収入があるわけですよ。まあ、税でございまして、基本的な目標は歳入調達ということでございますが、同時に、歳入調達というものの、一つの税体系というものを通じてできる限り権衡をとりながら課税する。そのかわり、直接税、間接税といふものは、それぞれ、たとえば所得税と法人税の間では一つの税率の均衡といふものはございまして。間接税の中でも、課税対象といふものについてそれぞれ一つの性質の類似したものを把握する必要があります。そういう意味では、先ほど申し上げましたように、一つ一つの物品税にいたしまして、いま家具などというものはわずかに四、五％しかございませぬ。しかし、家具に課税をしないで電氣製品に課税をするというわけにはまいりませぬ。そういう意味では、税法は変わつておりますけれども、消費税、サービス供与税といふのは、全体を通じて一つの総合的な観点から課税すべきものだといふふうに考えられるわけでございます。そういう意味で、歳入目的を達成するための消費税の一部門としてお考えを願うということになるのではないかと思ひます。

○野上元君 電車、汽船の通行税の一年の総額が出ておりますが、これを見ると、五千六百万円というところになっておりますが、これはどういふものですか。

○政府委員(吉國二郎君) わずかなものが課税になつておりますが、民営鉄道は、御承知のように、ほんとうに等級がないわけでございます。た

だ、伊豆急というのがありますが、あれは国鉄との相互乗り入れをしておりますその関係で、一等、二等を置かないと相互乗り入れができませんので、あそこに一等、二等がございます。それと、名鉄がやはり相互乗り入れをしております。その関係であつてくるのが七百万円ということになつております。汽船は、御承知のように、特別室を設けているものがございまして。それらが、これも数は少のうございましてけれども、四千九百万円、かようなことになつております。

○野上元君　そうしますと、今度の法律の改正によつて、私鉄のロマンスカー、いわゆる国鉄の特別車両に匹敵するものは、税金がかかることになるのですか。

○政府委員(古國二郎君)　これは、急行料金である限りは、国鉄でも課税をいたしません。あれは急行料金ということになつてゐるわけですね。あれを、特別車両料金という形で、同じ列車の中で別に特別車をつけているというふうなものがございまして、これは課税になるわけです。そういう例が、伊豆急がいまそんなことをとつておりますから、伊豆急にはそれが残るわけです。それ以外、急行、特急を使つてゐるものについては、急行料金である限りは課税のしようがないということになるわけでございます。

○野上元君　そうすると、民営の場合はどういふものがかかるのか、もう少し具体的に例をあげてはつきり説明してもらえませんか。たとえば、特急というものが私鉄にある場合、そうしてみんな座席指定になつておるといふような場合には、課税対象になるのですか。

○政府委員(古國二郎君)　これは特別急行料金として認可を受けておりますから、特別急行料金は等級がない場合には二等とみなされて、二等の特等急行料金は課税をしております。つまり、新幹線の二等にかからないのと同じ意味で課税にならないわけでございます。

○野上元君　そうすると、国鉄の場合もそういうふうになしたかどうか。

○政府委員(古國二郎君)　国鉄の場合は、特別急行料金を取るほかに特別車両料金を取つておるわけですね。その特別車両料金というのは、同じ列車の中で特別の車両を使うためにきておる。そこで、これはつまり特別急行料金でないことは明らかである。特別車両を使うための料金ですから、これは旧一等と二等の間差があると同時に課税になるわけでありまして。

○野上元君　そうすると、国鉄の場合は、全車両を特別車として走らした場合には無税になるのですか。

○政府委員(古國二郎君)　これは車両がどうだという問題じゃなくて、特別車両料金を取るべき車両を全部つないで旧一等特急みたいなものをつくれれば、これは全部から特別車両料金を取らなければならぬ。それには当然税金を取らなければならぬということになると思ひます。

○野上元君　たとえば私鉄なんかのロマンスカーというやつは、あれは特別料金を払つて乗るんですよ、たしか。

○政府委員(古國二郎君)　あれは、ごらんになりますと、はつきりしておりますが、特別急行料金でございます。

○野上元君　時間がなから、あまり質問できませんが、この通行税というやつは、目的税ではなくて、一般の普通税ですか。

○政府委員(古國二郎君)　普通税でございます。○野上元君　これを目的税にする考え方はないのですか。

○政府委員(古國二郎君)　先ほど戸田委員の御質問に大臣からお答え申し上げましたように、目的税はいま極度に限定して、新しい目的税はつくらないというものが私どもの方針と申します。筋から申しましても、明確なる目的税でない限りは設けないというつもりでございます。通行税を目的税にするつもりは現在もございせんし、将来もおそらくないと思ひます。

○野上元君　私は、これは存続するならば、理由は失つてゐるんだから、目的税ならばまだ乗客も

納得するのじゃないかという気がするんです。特に、国鉄の料金値上げがいま非常に問題になつております。政府は、物価を抑制しなければならぬ、その根幹をなすものは国鉄料金である、したがつて、国鉄料金は何とかして上げたくないというふうな気持ちが多分にあるわけですね。その場合に、国鉄がやりにくいように、そうして国鉄料金を値上げしないで済むような方策を国も側面から援助していかねければ、物価対策にはならぬと思ひます。たとえば地方公共団体に対する分担金もありません、負担金ですか、これもあつてしやう。税金もせつかく取つても、国鉄は自分が徴収義務者になりながら全然使えない。また、この法案も、たまたまこんな法律があるために国鉄は運賃法が引つかかつて、いつも二重三重に国鉄は踏んだりけつたり……(笑聲)これではよくは大蔵委員の一人として国鉄に申しわけない。どうですか、目的税にしたらどうですか、思ひ切つて。ぼくは、もうあまり理由がなくなつてゐると思ひます。普通税としては。

○国務大臣(福田赳夫君)　目的税だけはひらに御容赦を願ひます。

○野上元君　ちよつと外国の状況を見てみますと、アメリカは航空機だけ五割の通行税をかけています。イギリスはすべての交通機関について全然課税なし。ドイツ、フランスは付加価値税として取つておる。こういうふうな、もういろいろと行き方があるわけですね。したがつて、日本ももうそろそろ英米並みにしてもいいんじゃないか。世界第二位の生産力があるわけだから、もうそろそろ、大蔵大臣がいふも言われているように大國の仲間入りをしたんだから、英米に右へならえしたらいかがですか。いいことはならつたらいじやないですか、悪いことはならぬ必要はないが。この点、大蔵大臣、どうですか。思ひ切つてやりませんか。

○国務大臣(福田赳夫君)　付加価値税方式をとつてゐる国が多いですね。これはもうあらゆる商品に一〇%なり五%なり課税をするわけです。わが

国において、とてもいまの物価情勢の中でそういうことはできない。ですから、私ども、間接税方式、これもある程度取り入れなきゃならぬとは思ひますけれども、今日それが不可能な状態である、こういうわけですね。まあ、付加価値税方式には利害得失がいろいろあります。それからアメリカの場合は、直接税に非常に大きなウェイトがあるわけで、それだけにアメリカの直接税のあり方については国民の間に批判もあるようでありまして。

私は、いま、とにかく国鉄の中で一般より違つたサービスをやるんだと、それを利用するといふ客は、おしなべて担税力はあるんだと、こういうことに判断してよろう。それに対する課税方式といふものがある。それをこの際廃止するといふ考へ方は、これは通行税だけの問題として取り上げべきじゃなくて、日本の税体系全体の問題の一環として取り上げべきである。そういう考へ方はこれはなかなか変へることにはむづかしいんじゃないかと、そう見ております。

○野上元君　まあ、おそろしくさういふふうに言われるだろつと思ひましたが、税体系を全体的に見て直していくという機会をとらえてこの問題を論ずる、こういう考へ方の方がよいですけれども、これはもういつのことやらわからないですね。近い将来にさういふ考へ方があるんですか。たとえば、通行税を廃止したら、ほかになんか大きな影響がありますか。主税局長のほうで、何かこれと似たようなもので、これを廃止した場合にはそれにたつたところに影響があるといふふうなものはあります。

○政府委員(古國二郎君)　いわゆるサービス供与に対する税一般の問題としてはね返つてまいらうと思ひます。たとえば、入場税でございますとか娯楽施設利用税、料理飲食等消費税、こういったたぐいのもの、特に寝台車などということになりますと、旅館の料理飲食等消費税、こういうものと密接に関連すると思ひますし、さらに、ひるがえつては、先ほど申し上げましたように、

一般の消費税のあり方にもはね返ってくるかと思ふわけでございます。

○野上元君 国鉄の方によつとお聞きしておきたいのですが、この通行税方式を廃止した場合に、どれぐらいの国鉄にとってプラスがありますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 現在の運賃料金といたしまして、今回の改正によりまして、特別車両料金が、いま二百キロまで八百円、こうなっておりますので、料金は、通行税を一律といたしますと、七百二十円になります。したがって、税として納める二十五億だけは、あるいはそのままにすれば二十五億増収になるわけですが、これを廃止すれば一応今回の特別車両料金というものの税を抜くというふうなふうなところかと思ひます。したがって、安くなりまして、またさらに利用しやすくなるという点から、先ほど申しましたとおり、利用の増が考えられるわけです。しかし、それは計算いたしておりますので明確にお答えできませんが、現在の特別車両がもっと安くなりますので、利用がふえるという可能性はあるということをおし上げておきます。

○野上元君 大蔵大臣、国鉄の考え方はいろいろ考え方なんです、大蔵省の感想はどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) いまは国鉄の意見として私は聞いてはおりません。野上さんからこうすればどうなるのかという点に対しては、こうなればどうなるのだという客観的な事情を説明したと、こういうふうなことにしております。

○野上元君 通行税を取って、それを大蔵省に納めるわけですね。その計算に特別の人をやはり使っていると思いますが、どれぐらいの人員になりますか。

○説明員(長瀬恒雄君) この仕事は、現場では通行税を仕分けするという作業が若干ございますが、これは一般の帳面と一緒につけますので、その必要はなくなるわけでありまして。したがって、あとは整理をする地方の局、あるいは本社におき

ましてほんとうに若干千の手数がかかる、こういうふうな考えられます。実態はよくわかりません。

○野上元君 主税局長、普通は、物品税なんかの徴収義務者は商店主になっていきますね。そして消費者から税金があつてくる、それを大蔵省に納める、こういう手続になりますね。その場合には、何か手数料というのですか、そういうようなものをを出しておるのですか。

○政府委員(吉岡二郎君) これは手数料というものは出しておりません。

○木村義八郎君 ちよつと関連して。ぼくは一番最後に質問することになっておりますので、ただこの際ちよつと資料的なものを出していただいても、こういう計算がすぐできたなら出していただいてもいいと思います。これは衆議院のほうでいじつじやないから、おそろこの数字はすぐ出せるのじゃないかと思ふのですが、これは東京・大阪に限って計算してもらいたいのですが、第一は、一等、二等を廃止しない場合、現状とおりで、今度の運賃値上げをやったときの運賃、それと特別急行券、それに通行税がかかりますね、その場合に幾らになるかということ、それが一つです。

それと、それから今度の改正によつて一等が廃止されますが、その場合、特別急行券はやはり加算されますが、しかし通行税は今度からはからないでしょう。現在は通行税がかかっているわけですから、今度の改正の場合の東京・大阪の運賃の比較です。

それで、今度、航空機で羽田から大阪へ行った場合の料金の比較です。

この三つの比較を出していただきたい。

○委員長(丸茂重貞君) 速記をとめて。

○委員長(丸茂重貞君) 速記を起こして。

○野上元君 国鉄のほうにちよつと具体的に聞きたいんですが、東京から大阪まで国鉄の列車を利用して行く場合に、最も高い料金というのはいくら方法で行ったら一番高いですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 最も高いと申しますと新幹線でございますが、新幹線の「ひかり」を利用する場合でございます。この場合、現在では、普通旅客運賃、これは一等でございますが、三千八百四十円というところでございまして、それに對して、特別急行料金が三千五百二十円、したがって、合算をしまして六千八百六十二円でございます。現在、飛行機は、六千八百円でございます。

○野上元君 これは、通行税は……。

○説明員(長瀬恒雄君) 入っております。今回改正いたしました場合には、先ほど普通旅客運賃が三千八百四十円と申し上げましたが、二千二百三十円になります。これは今回一五%運賃改定いたしました二等運賃でございます。それから特別急行料金が千九百円、これも従来の二等の料金に相当するわけですね。そのほかに特別車両料金が二千円加算されます。合計いたしまして六千三百三十円。したがって、この特別車両料金の二千円の中に通行税が割入っているという計算でございます。したがって、東京・大阪間で一番高いと申しますのは、「ひかり」の六千三百三十円ということでございます。

○野上元君 そうしますと、国鉄としては、現行六千七百円をさらに上げたかたんだが、それをやると飛行機に負けるというので考えたのが今度のやり方と、こういうことですか。

○説明員(長瀬恒雄君) そういふ点ももちろん意識はいたしております。さつき木村先生がお話しのような現行制度をそのままにとりますと、八千二百六十円になります。これは、現行制度を前提として、運賃をさらに一五%上げ、二倍の料金、それに通行税というものを全部加算いたしますと、一等が八千二百六十円になります。飛行機は、先ほど申し上げましたとおり、六千八百円でございます。さらに、往復割引ですと、もっと安いです。しかし、それだけが大きな違いではないでございます。先ほど申し上げましたとおり、現在の一等と二等の設備格差がないということ、それから日本国内におきまして一等、二等という区別をつ

くつておる交通機関はないわけです。飛行機もございませぬ、バスもございませぬので、これを廃止する。それから利用の状況を考へてみましても、現在は、一等の利用というものは、高いために、二等と比べますと、約半分でございます。二等は約八〇%の乗車率でございますが、一等は四〇%ということでございますので、利用の促進、大衆化をはかるというところがねらいでございます。

○野上元君 もう一つ聞いておきたいんですが、八千二百六十円になった場合に、通行税は幾らになるか。六千三百三十円の通行税は二百円ですね。それで、八千二百六十円の通行税は大体幾らぐらいになるのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 八千二百六十円のうちに八百二十六円でございます。

○野上元君 いま、夜行列車で大阪へ行く場合、急行というのがありますか。そして、一等寝台で行つてどれくらいかかりますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 先ほどの八百二十六円と申しましたのは、七百五十円でございます。

それから、いまの大阪まで夜行の寝台はございますが、これも計算いたしますので、ちよつとお時間をいただきたいと思ひます。

○野上元君 終わります。

○委員長(丸茂重貞君) 速記をとめて。

○委員長(丸茂重貞君) 速記を起こして。

○鈴木一弘君 これは大蔵大臣に何つておきたいんですが、今回の通行税の問題がこへ出ておりますけれども、そのもとになつておるのは、一つは国鉄運賃の値上げからということですね。この国鉄運賃の値上げは、私どもが見ている、はつきりとした理由があつて上げなければならぬというものであれば、これはやむを得ないと思ひますけれども、実際問題、いままでの運輸委員会等の質疑をちよつと伺つておきますと、私も納得できないことが非常に多い。たとえば、当然収入を確保しなければならぬという面について非常

にルーズであつたり、つまり放漫経営というような実態が出てきているわけですから。そういうことについて、今回の値上げの問題について大臣のほうにも相談があつたらうと私は思いますけれども、経営そのものをがっちりさせていくという点については、いろいろ会計検査院等からの指摘ももうすでにいままでも度々されているわけですから、一向に改まらない。改まらないままでもって国民のほうにだけしわ寄せをさせようという値上げなんというのはいささか許されないだろうと思ふんですが、それは大蔵大臣も同感だろうと思ふんですが、そういう点について大蔵省当局としてはどういうお考えをお持ちなんですか、お伺いたします。

○国務大臣(福田赳夫君) 運賃の値上げなんか、むろん私も積極的に歓迎いたしておるわけではないのです。しかし、国鉄財政全体を考へてみますと、この際、引き上げをし、長期的な計画のもとに再建をはからないと、やがて行き詰まりを生ずる、こういうことがおそれられたわけでありました。そこで、国鉄では財政再建推進会議というものをあつくりになり、この推進会議において議論をされ、その結論として、政府もこれに協力援助しなければならぬ、それから国鉄自体も合理化をしなければならぬ、そういう前提のもとに利用者たる国民にも負担の増高をお願いしなければならぬ、この三位一体の体制ができればやがて国鉄財政は再建されるであらう、こういう結論となり、これが国鉄に進言をされたわけですから。そこで、政府といたしましては、せつかつの進言であり、かつ妥当とこれを認める、こういうことになり、いわゆる三位一体論という立場に立ちまして、政府は政府で、この進言に盛られたおおむねのところを採用する、それだけの援助をする、また利用者にも負担の増加をお願いをする、同時に、いま御指摘のように、国鉄自体が自体の経営に對しまして整理合理化を断行する、こういうことで今回の値上げに踏み切つた、こういうこととさせていただきます。

○鈴木一弘君 私が聞いてゐるのは、値上げを踏み切る、そういう案を政府側がお出しになつたわけですから、それに踏み切つていくには、当然、いま言われたように、合理化を徹底するが、合理化を徹底する前に、いままでの不合理というものが出てくるわけでしょう。そういうものについては詳細なチェックというものがなされなければ国民は納得できないだろうと思ふのです。その点については十分おやりになつたのですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 大体、国鉄におきましては、合理化目標というものを考へておるわけでありまして、その目標の具体的なことについては運輸省の当局または国鉄からお話し申し上げたほうが適當かと思ひますが、そういうことを前提といたしまして国もこれが援助協力、また国民にも負担の増高をしていただく、こういうことのふん切りをつけたわけでありまして、国鉄自体の努力というところが前提になるのでございます。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄といたしまして、いろいろな不合理と申しますか、長年のしきたりであるものがたくさんあると思ふのです。そういう点につきまして、たとえば現在の駅というものがかりに五千ございまして、これが全部職員がおりという状態になつております。実態はたとえば一日に五百人以下の駅がある。こういうものを機械化近代化して、そうして経費の節減をはかるというような努力を今後行なわなければならぬ。それには、やはり現在の設備を近代化していくという方向で考へなければならぬわけでありまして、結局、現在のところ、職員の数というものが四十六万ありますが、これをさらに削減していくという方向によつて合理化の大きな柱になければならぬと考へております。そのほかに、現在のコストが上がつてくるという問題につきましては、私どももいたしましては、経費の節減という点についても鋭意努力をしなければならぬ面が多々あるかと思ひます。こういう点につきましても、今後とも一そう努力を続ける考へでございます。

○鈴木一弘君 大臣、先ほど、いわゆる合理化、

あるいは放漫経営というものをなくしていくということを前提としてということをお言われたわけですから、いままの国鉄の答弁によれば、駅の近代化であるとか機械化であるとか、そういったものにだけとらわれていて、実際の経営の姿勢そのものが放漫であつたということについての態度の反省というものがなされるように思ふのです。いわゆる支出のふえるのを減らすということだけであつて、自分のほうの放漫でもつて失つていふたようなものについては一体どうするのかというお答えが出ていないわけですが、私はそういうものでは納得できないのですが、確かに、駅等の職員等の数、そのほうもあるかもしれませんけれども、それ以前に、用地の問題にしても、民衆の問題にしても、ずいぶん多くの疑惑を招かざるを得ないような感じを受けるし、会計検査院の指摘も何回も何回もなされておる、そういういた損害といふものは、これは取り戻すようにするべきじゃないかという感じを持っておるわけですから、その点、大蔵大臣の姿勢を最初に伺つておいて、こまかく入りたいと思ひますのですが、いかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) ただいま国鉄理事から申し上げました合理化の具体策、その前に、会計検査院等から指摘があるとか、あるいはいろいろな他の方面からも批判があるとか、そういうような問題につきまして反省をし、姿勢を正す、これはもう当然のことなんです。私はそのことを申し上げなかつたのは、当然のことだから申し上げない。これは国鉄再建以前の問題であります。必ずこれはやらなければならぬ。また、具体的な問題につきましては、国鉄当局からお答え申し上げます。

○鈴木一弘君 いま、大臣は、当然のことである、こつと言われたのですが、当然のことであるというところが前提となつて今回の値上げ案といふのはつづられたと、こつ理解してよろしいのですか。

○国務大臣(福田赳夫君) けつこうでございます。

○鈴木一弘君 いまのは非常に重大な発言ですけれども、一つは、運輸委員会でも取り上げられたのですけれども、新宿駅のいわゆる土地交換の問題ですけれども、これなどはだれが見ても納得できないようなことだらけです。私も、東京都が新宿駅の西口の都有地を小田急に売り払つたときのあれを見てもみまうといふと、四百十二坪ありまして、売り払い価格が十億一千四百七十八千円、坪当たり二百四十五万円といふ価格で小田急に払い下げをされておる。これが三十九年にやられてゐるわけでありまして、国鉄から小田急なり京王なりに新宿で払い下げたのは、東京都がやつた二百四十五万円に比べて、非常に低いような感じがする。実態は一体幾らになつてゐるのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) いまの資料は私持ち合せてございまして、後ほど御答弁いたします。

○鈴木一弘君 いまないといふことですから、私のほうから申し上げたいと思ひますけれども、とにかく、差金もありませんけれども、坪当たり大体九十一万円程度です。東京都が売り払うときには二百四十何万円。大体年月日も同じ三十九年、半年もたないうちに、値段が、片方は二百四十何万円であつて、片方は九十万円前後で売るといふことは、すごく値段が下がつたといふことになる。七カ月あとに売つております、国鉄は。それが二年間の年賦で、年賦の終わるのが七カ月後です。これは完全な放漫経営です。このあいだの答弁では、今後こういうことは遺憾のないように期したいといふ答弁だけであつた。私から言わせる、それじゃ不満なんです。

「委員長退席、理事若動行君着席」

これだけ大きな損害を逆に言えば国鉄はこつむつたわけだし、それが値上げにもはね返つてゐるわけだ。当然東京都が売り払つた価格と同じくらいにはつり上げて再契約をし直すならばして取るべきじゃないですか。同じ電鉄であるからといふことで小田急、京王等にはそういうふうになく払い

下げた。一方では東京都のほうはこのような非常に高い値段で売れる。どう考えたって納得できない。こういう放漫経営というのはあっていいのですか。具体的にこれを見積もってみれば損害したと同じであります。その解決方法はどうか。今後遺憾のないことを期しますだけでは私ども納得できないのですけれども、伺いたいと思います。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄といたしましては、用地の問題につきましては、きわめて慎重に処理をする考えでございます。ただいま御指摘のような点につきましては、たとえば用地の内容が線路敷であるというふうな状態、あるいは全然飛び地であるとかいうような状態、その他いろいろな条件があるというのであります。私どももいたしましては、これらの評価につきましては、土地の評価委員会、これは部外の権威者を委嘱いたしまして、そこで評価をしていただいたものによつてこれを処分するという体制をとっております。したがって、私どももいたしましては、適正な価格で処分しているというふうに考えているわけでございます。

【理事有働道行君退席、委員長着席】

○鈴木一弘君 それでは、このあいだの答弁で總裁が今後遺憾のないように期していきたいという答弁と、あなたの言った答弁と、全然違うじゃないですか。遺憾のないように期していきたいというところは、こういう行き方ではよくないから遺憾のないように期したいと言ひのは当然の答弁じゃないですか。意思が全然違った感じがじゃないですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 私どもはそういう一般論のことを申し上げたわけでございます。ただいま御指摘のような点につきましては遺憾な点があるということになりますれば、私どもとして今後そういう点につきましては十分注意いたしまして遺憾のないようにしたいと考えておるわけでございます。

○鈴木一弘君 いずれにしても、じゃ東京都のほうの二百四十五万というものは、土地鑑定士云々

でやったんですか。場所としてはそう大きく変わっていないところですよ。それが片方は二百四十五万で売れて、片方は九十一万円で売れたというところは、だれが考えたっておかしいじゃないですか。鑑定書を額面どおりうのみをするのはけつこうだけれども、それだけの答弁で国民が納得できると思つていたら大間違いじゃないですか。もう一度、その辺、はっきりしてください。

○説明員(長瀬恒雄君) その実態につきましては私も実は専門でございせんので明確にお答えできませんが、先般の運輸委員会におきましてもお話が出ましたので、私どもとして、先ほど申しましたとおり、二百四十五万あるいは九十一万円という点については、現在の用地の実態に則してこれは誤りではないと考えているというふうに申し上げたと思つております。しかし、用地の処分ににつきましてはいろいろ問題がございまして、先ほど申しましたような評価委員会、あるいは処分の場合にはさらに慎重にこれを考えていくということについては、私どもとして今後一そう努力をいたしたいと考えております。

○鈴木一弘君 大臣、いまの問題は、ちよつと直接問題じゃないですけれども、経営の放漫の一つの例でただいま申し上げたわけですが、これも、こういうようなことの実態あるいは指摘というものを大蔵省当局としても本格的にあらんになった上で財政再建ということについては考えられたのですか、どうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 土地の個々の処分、それをどういう価格で売っておるかというところまで大蔵省としてはおそろくタッチをしておらないのだらうと思つてます。しかし、いま伺つておられますと、新宿の問題なども、私は国鉄としてはかなり慎重にやつたんだらうと思つてます。いま私も事情を聞いておりませんからはっきりしたことは申し上げられませんが、同じ条件でそれだけ値段が違つたというようなことがあれば、これはたいへんな問題です。しかし、私は、いろいろの事情が

あり、条件の違いがあつて、そういう差が出てきておるのじゃあるまいか、こういうふうな思ひます。が、とにかく国鉄当局に対しては極力経理の厳正、また経費の節減、こういうものににつきましては努力をしていただきたい。大蔵省は主務省ではございせんから、直接の一つ一つの問題にはタッチはいたしません、そういう態度で臨みたい、かように考えております。

○説明員(長瀬恒雄君) 新宿の用地の売却、交換につきまして、私から補足説明させていただきます。先生御指摘の東京都から会社に売りました土地の値段は、確かに二百八十五万という値段がありまして、それはちょうどいまの小田急の改札口の付近になりまして、一番正面のところに当たるわけでございます。また、片方、甲州街道の陸橋がございまして、甲州口の国鉄の出入口がございまして、あのほうにやはり東京都から三十六年に買取したところがございます。これが坪百万くらいで買取されております。それらを勘案しまして、あと、地域を縦方向、横方向にそれぞれ区割りをいたしました。順次に通減率を設けて、そしてまた奥のほうに行くに従ひましてまた通減率を設けて、そして先生のお手元にあるかと思ひますが、東京土地建物等評価委員会の委員でそれぞれの区割りの値段をつくりまして、そして国鉄のほうに答申をいたしました。そして、その答申に基づいて国鉄は処分したわけでございます。その間に、もちろんその委員のメンバーには、東京都が売りましたときの東京都の委員の方も委員におられますし、あるいは横浜市、川崎市の方財務関係の方、あるいは専門の鑑定の方々に依頼しまして値段を評価していただきました。そして、それによつて処置をした次第でございます。

○鈴木一弘君 この契約が三十八年、支払い終了が三十九年、二百四十万は三十九年の話ですよ。ただ、私が申し上げたいのは、片一方が二百四十五万というふうな坪当たり単価のあれであつて、いくらなんでもそんな遠く離れていないのに半減するというのはどう考えてもわからない、半分以下というのは急傾斜をつつて土地の価格というものを決定すればそれでよいけれども、それが考えても、その周辺ということになれば、これはもう大きな変動というものはあり得ないというのにはあたりまえじゃないですか。説明としては一応筋は通るけれども、納得させるということではできないでしょう。

○説明員(長瀬恒雄君) われわれだけではなかなか御納得いただけない、あるいはまた、ほんとうの数字がわれわれにはわかりかねるのでございまして、そのためにこういう委員会をお願いいたしました。いまの年次差でございまして、これは時点修正をしていただいているようでございます。その間の上昇率もとりまして、そしてそれに地域の格差をかけ合わせまして、それぞれこまかい計算をした上で二百八十五万から逐次百六十万、あるいは奥のほうまで行きますと先生のおっしゃいましたような数字になります、それぞれの数字が出てきたわけでございます。

○鈴木一弘君 はつきり申し上げて、国鉄当局もよくわからないような価格、そういうような価格でどうこうするということじゃ、いまの答弁からはつきり納得できないと思ふんです。そういうことは、はつきり申し上げて、もう一ぺん再評価をし直す。一体、この契約が正しかったか、契約金が多かったかどうかということをもう一ぺん見直されたいかでございますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄としましては、正式にこの評価委員会をお願いいたしまして、御承知のように、嶋田先生、藤井先生、甘露寺先生、それから関東財務局、あるいは東京都の財務局、横浜市、川崎市、それぞれの財務の責任の方々にお願いしまして鑑定をしていただいておりますので、いままでの時点においては、これでわれわれは契約をいたしましたので、この数字のままにしておきたいと思ひます。

それから、大臣、これによく聞いておいて、ただきたいと思うのですけれども、現在民衆駅というものが日本全国にかなりあります。ところが、その民衆駅の営業者に対して貸しているのです。が、その貸し付け料金が非常な差がある。たとえば札幌の場合には、貸し付け面積一坪当たり一年間一万五千円、また、千葉は一万三千九百円、あるいは天王寺―大阪の一番繁華なところですが、これが一万五千八百円、こういう状態です。ところが、中間には、大宮が四万七千五百円、東京駅の八重洲口が四万九千三百円、目黒のステーションビルが四万円、池袋が五万四千六百円、蒲田の東口が三万九千八百円、川崎が二万三千七百円、横浜が四万七千七百円、こういうふうになっております。ところが、新宿の東口は坪当たり十二万五千二百円になっているわけです。どう考えても、新宿の東口と天王寺やあるいは池袋の東口などというものは、大体同じになっているのじゃないかと思うのです。それが、三分の一、ないし十分の一というような値段になっている。そうすると、国鉄はわざわざ非常に安い料金でこういうステーションデパートやステーションビルに貸して、そこから高くステーションビルや鉄道会館等がその売り場面積を貸し付ける。しかも、その営業者のほうを見ると、国鉄から入った人がほとんどです。こういう状態では、わざわざ取るべき収入を十二分に確保していないのではないかと、このことを思わないわけにいかないわけです。こういう経営の実態は、私どもはどう見ても放漫経営だと思ふのですけれども、大臣の所感と、どうして一体こんなふうな値段になったの

○説明員(長瀬恒雄君) 民衆駅につきまして、先生御指摘のとおり、坪当たりの単価というものが非常に違っているというよりな面でございますが、御承知のとおり、民衆駅の料金というものにつきましては、昭和二十九年の民衆駅の委員会におきまして、その料金の算定というものにつきましては、その土地の適正なる時価評価によって使用料を徴収するというふうになっております。しかし、すでに大宮と東京駅では十五年の差がございます。それから新宿と東京では約十年の差があります。したがいまして、その土地の評価どおりの値段でもってやるということにつきましては、土地の価格というものは非常に高騰いたして

いものにつきましては結局それをスライドしていくということが非常に困難である。また、一方に

て貸し付け料というものはせいぜい最高二割程度しか上げられないというのが実態であり、また、

しては駅前用地でございます。駅前の広場の下の地下にこれが設けられておりますので、これは

と高架下の部分がございまして、先ほどお話がございましたものは両方合算しての料金でございま

出るわけでございます。それから東京駅につきま

以外の橋というところにつきましては、下の土地がないというような点から、これが現実には線路になっておるといふような現状でございますので、その部分は実際は利用ができないという点から、評価におきましても減価をせざるを得ないというような点からこうしたアンバランスが出るわけであります。

要するに、土地の評価を中心といたしますが、それが年次がたちますと、それに対して、対応した地価にスライドした公共料金というものが社会通念上取れないという問題が一つございます。それから、先ほどのようなそれぞれの面積当たりにつきましては、高架下部分、本館部分との区分が一つございしますので、その点については先ほど申しましたとおりでありまして、したがいまして、土地の評価につきましては、私どももいたしまして三年ごとに適正な評価をいたしまして、そして社会通念に対応する営業料金、これを徴収いたしておる次第でございます。

○鈴木一弘君　その土地の評価がえを三年ごとにやると、これはわかります。三年ごとにやったのに、国鉄側が黒字なら私はそんなに急激に上げろとは申しませんが、わざわざいま申し上げたように社会通念というものを持ち出してあまり上げないということになれば、これは、あれですか、ステーションビル等に国鉄従業員の方がほとんど職を奉じているというようなことが一つの原因になっているのですか。本来なら、私は、赤字であれば、こういう際であるから多少高くなるけれどももお願いをしたいといつて料金の改訂を強く出すべきじゃないかと思うのですけれども、それ

ね。

○説明員（長瀬恒雄君） 地価のほうは、確かに、二〇％どころでなくて、五割とか六割あるいは倍というような上昇価格になりまして、それに対して、現在その民衆駅の中において営業いたしております会社は、これは面積が一定でございますので、それに対する売り上げ高というものはそう伸びないわけであります。一方、会社自体のコストもかかっておりますので、そういう点を勘案いたして、まあ二〇％というのが社会通念上妥当な線であるというふうに考えるわけでありまして、民衆駅自体の内容については国鉄職員が云々というように件につきましては、そういうことは全然考

これに対して国鉄は一銭も民衆駅部分に対しては金をかけておりません。したがって、この部

に考えている次第でございます。

○鈴木一弘君　これは一つの例で、東京駅なら東

から貸しているわけですね。その貸しているのは坪当たり幾らになっているでしょうか。

として、構内營業料金として取っておりますのが、本館部分が一億三千百十六万円、高架下部分が七

トが二万四千円ぐらになります。

○鈴木一弘君 いまのがよくわからないんです。九万円のところを二万四千円で貸すわけですか。構内営業料金が二億あがっておりますね、一年間に。これは業者がやっておるわけですね。そのうち、何多ぐらい入ってくるわけですか。——そういうわけじゃないんです。

○説明員(長瀬恒雄君) もう一度御説明いたします。構内営業料金が約二億円でございまして、そのうちで本館部分から徴収いたしておりますのが一億三千百万円、それから高架下部分で七千七百万円、それに対して、貸し付け面積は、本館部分が四千六百九十六平米、高架下部分は約倍以上の一万二千六百一十一平米、したがって、坪当たりで直しますと、本館部分が九万二千円、高架下部分が二万四千八百円、こういうふうに計算はなるわけでございます。

○鈴木一弘君 二万四千八百円というのはわかりました。高架下部分の貸し付け料金ですね。その貸し付け料金は、鉄道会館を通じてそのまゝこちらに入るわけですね、国鉄に。鉄道会館自体としては、そこに貸してある業者に対してはどうなるわけですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 管理会社である鉄道会館と、それからたな子と申しますかそれとの関係につきましては、国鉄自体は監督いたしていませんが、現在は大丸が入っておりますが、大部分が大丸でございまして、その件につきましては、会社として成り立つ料金を取っているというふうに想定できるわけでありまして、国鉄がこの会社の経理から構内営業料金を取りましますのは、約二億円でございまして。

○鈴木一弘君 そうすると、いまのように、鉄道会館から大丸へ貸して取っているものについてはわからぬということでしょう。そうすると、これは全国の民衆駅についてみなそうなんです。わからぬんです。

○説明員(長瀬恒雄君) それぞれの民衆駅の決算書を見ればわかるわけでありまして、いま手元にその詳しいのがございせんが、たとえば鉄道会館

におきます建物の賃貸収入というものは約八億五千万円でございまして。

○鈴木一弘君 国鉄へ入るのが二億円、そうして鉄道会館に入るのが八億五千万円、こういうことですね。

○説明員(長瀬恒雄君) 鉄道会館自体の建物の運営費というものはもちろんかかります。それから販売費もかかります。そのほか、会館をつくりました利息等を払ひまして、それらの点から考えて、国鉄に構内営業料として取っておりますものは約二億でございます。

○鈴木一弘君 いまの答弁で私が納得できないのは、八億五千万円が鉄道会館へたな子から入る、その中からいろいろ利子を払ひたりいろいろなものに使って、どうしても国鉄へ納めるのは二億円前後しかできない、こういう考えで二億円取られているのですか。いまの答弁ではそうとられる。

○説明員(長瀬恒雄君) いま決算書を中心として申し上げましたが、構内営業料金は、先ほど申し上げましたとおり、用地の使用料、これに対応するものでございまして、この収益とは直接関係ないわけでございます。したがって、鉄道会館におきます用地の評価に对应してその資本利子に相当する七割をかけた上で、そうして管理費を取って、そうして構内営業料として国鉄が徴収しているというのが現在の段階でございます。

○鈴木一弘君 この鉄道会館は、黒字なんです。赤字なんです。どっちになっておりますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 配当していると思ひます。

○鈴木一弘君 配当をしているということは、まあ黒でなければできないわけですから、大体いままです。累積してどのくらいの黒が出ていますのか。

○説明員(長瀬恒雄君) 繰り越しの利益と申しますのが、四十二年度におきましては二百九十八万円でございます。

○鈴木一弘君 私は、そういう点から見ても、もう

これはぎりぎり一ぱいでやっているという感じでありませうけれども、配当はどのくらいのパーセンテージですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 配当は一割を行なっておりますが、決算上におきましては赤字になっていないというところでございまして、若干無理した配当をしていると、こういうふうに考えております。

○鈴木一弘君 国鉄が赤字で苦しんでいるのに、片っ方は、決算では赤字でも一割をちよつと下回るところの配当ができるということとは、これははつきり申し上げて、黒字でしよう。そうすると、国鉄は、一生懸命自分のほうでは赤字をかかえていながら、こういうステーションビルそのほかについて、どんどん黒字をつくるようにするようにならなければならない。いままでの指導というのは。

○説明員(長瀬恒雄君) 民衆駅につきましては、黒字の会社と赤字の会社というございまして、その点につきましては、たとえば全然収益力のない民衆駅もございまして、それから黒字のところもございまして、全体としましては大体半分程度が黒字で、あとは赤字、さらに累積赤字を持っている民衆駅もございまして。

○鈴木一弘君 赤の出ているところに国鉄は何かしてやっているのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 会社の責任でございまして、国鉄としては全然関係ないとしております。

○鈴木一弘君 貸し付け料金、つまり構内営業料金については、これの滞納とかそういうものは、あるんですか、ないんですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 先ほど申しましたとおり、貸し付け料金は土地の評価によって行なわれますので、それに対して段階的に改定をしているという点で、一番問題になりますことは戸部の民衆駅でございまして、これは非常に評価が高いのでありますが、事態は完全な赤字というふうな状態でございますが、国鉄としましては何らそれに対

して関係を持っておりません。

○鈴木一弘君 問題を最終に戻しますけれども、いまのようにこちらが赤字なんです。それから、収益については真剣にやってもらわれないとだれも納得できないわけですね。そういう点で、少なくとも先ほど私が申し上げたような目振きの民衆駅がこんな大きな差額がはつきり見えるような状態にあってはならないと思う。新宿は全部地上ですよ。地上の三階から八階まで、そういうことで十二万五千二百円というのを取っている。それに対して、東京駅とそのほかは、地上もあるけれども、地下一、二階というふうに高架下もあるというふうなことがあります。しかし、おおむねもう少しこういう収益力のあるようなところについては真剣にこの評価というものを變えて、貸し付け面積当たりの料金というものを引き上げていくような努力をする必要があるんじゃないかと思うんですけれども、これをいま少し積極的に取り組んでいくというふうな姿勢がほしいと思うんですが、その点はいかがですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 土地の評価というものが基準になつておりますので、会社の経営自体と直接関係ないというところに問題があらうかと思ひます。

それから新しくできたところと古いところでは差が出てくるという点については、確かに問題があるわけでありまして、私もとしましては、その時点における評価に対して適正なる構内営業料金というものを取るということについては、今後とも一そう努力したいと考えております。

○鈴木一弘君 大臣、私はあと電氣の問題そのほかがあるんですが、たとえば国鉄は信濃川発電所なんかを持っておりますが、かなりの電力が余つて東電やそのほかの電力会社へ売っている。売っている電力のほうはキロワット・アワー当たりの単価が安くて、そして買うほうが高いというより不合理があるわけですね。そういうようなことなんかも、ほんとうをいへば一つ一つきつちとしていくということが今回の運賃値上げの先にあつ

てほしいと思うんです。そういう姿勢等については、大臣はどうお考えになつていますか。

○国務大臣(福田赳夫君) いま鈴木さんの御指摘の諸点は、国鉄から客舟のあったように、国鉄として適正な努力を払つてきておる、そういうふうにお承知いたしました。しかし、そういう問題はなお今後ともさらに気を付けて国鉄の経営の合理化、刷新、こういう実をあげべきだと、かように考えます。したがって、大蔵省といつたしましても、運輸省、国鉄当局に対してはそういう点を重ねて強く要望いたして経費の節約をはかる、かようにいたしたいと存じます。

○鈴木一弘君 では、次に、ちよつと通行税に入りたいと思いますが、四月十六日に、大臣が、衆議院の大蔵委員会、河村委員の質問に対して、「非常に高級な施設に対してはこれまで課税されておつたものをわざわざやめるのはどうか」と、そういうふうにあるべきだと思つたという客舟をしておりまふけれども、大臣の言われた「非常に高級な施設に対して」というその非常に高級な施設というのは一体どういうものなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄の今回の運賃改正は、一、二等料金を廃止して、一等にかつて使つておつたような施設を利用いたしまして特別のサービスをするというふうなものに對しては、運賃のほか特別料金を附加しよう、こういうことなんです。それはもうサービスとして一般のつまりいままで二等であつたという種類のものと格段の違いがある、こういうふうに見られるわけでありまふ。したがって、通行税という側面からこれを見ますと、そういう特別の豪華な施設を高い料金を出して利用するという乗客はそれ相應の負担力のあるものである、これに對しては通行税がかかるというふうなことにつきましては従来の考え方を変える必要はない、こういう客舟をしたわけでありまふ。

○鈴木一弘君 それでは、その高級な施設で課税されているものといふのは、今回の通行税の改正によつて出てくるいわゆる特別な車両ということ

になりますけれども、それ以外に何かありますか。

○政府委員(吉國二郎君) 通行税法で申しますと、たとえば瀬戸内海における遊覧船の特別室、かようなものがあるわけでございしますが、もちろんお聞きになつておるところはほかの消費税でございした意味だと思つたが、一般的に大臣が言われましたのは、現在の消費税は、同じものを課税するにいたしまして、その中で相対的に高級なものに限つて課税する体系をとつておる。そういう趣旨で、現在、通行税法にいたしまして、全体の車両の利用に課税するわけではなくて、一等、今回言へばグリーン車両を使う方に対しては課税をすることになるんだということを申し上げたんだと思つたが、その趣旨は、たとえば物品税などでございしますが、同じ課税物品でも、よく申しますが、たんに、小売七万円以下のものは課税をいたしてございせんし、それをこへものは課税をする。同じような課税最低限は、ほとんどあらゆる物品に對して設定されておるわけでありまふ。つまり、サービスと物品の消費との差はございしますが、同じような行為なりあるいは物品の消費なりにおいて、相対的に高級なものについては担税力を想定して課税をするという意味で申されたものと思つております。

○鈴木一弘君 いまのは、客舟から見ると、高級な施設というよりも、いわゆる奢侈品というやうな感じをばくは受けたんですけれども、奢侈品は奢侈品でいろいろある。これから先は、いわゆる高級な施設と言われるやうなものといふのは、奢侈品と同じやうな考え方であつた後、課税といふのは、やうになつていくのですか。

○政府委員(吉國二郎君) これは、先ほど申し上げましたが、現在の消費税は、もちろん奢侈品を課税するといふのは当然でございしますが、相対的に高級なものを目ざしてございするもので、三十七年の改正の際に、標準的な税率を一〇、それよりも奢侈性の高いものが二〇、あるいは奢侈性の低いものはそれよりも低い軽減税率を設けると

いう形で課税をいたしております。今度の通行税の一〇%と申しますのは、そういう意味で各消費物品を通じた標準税率の意味の一〇%でございします。非常に高い奢侈性のあるものという意味ではなくて、同じ国鉄を利用する場合に、より高級な等級、旧一等に相当する車両を使うということを目ざしたものでございします。奢侈品というまではないにしろと思つております。

○鈴木一弘君 そうすると、奢侈的なものといふのじゃなくて、高級なものといふことだからかというところですか。さつきは、奢侈品にかかる物品税と似ていたと言つた。そうだとするやうなことを、高級といふやうになつてきた。そうすると、家なんかでも、レストルームでも、そういうやうな高級といふことになればいわゆるそれ自体じゃなくて、中の調度が高級といふのであれば、そういう施設については税率が変更されるということにまで一般論ではなつてくるわけですね。

○政府委員(吉國二郎君) これは課税対象の選び方の問題だと思つたけれども、通行税等のように従来の課税を行つてきたものについても、従来から制度を改正をいたしまして、一般的には課税はしない、相対的な高級なものを課税するやうに直してきて、それが消費税の姿であるというところを申し上げたわけにございまして、もちろん課税対象に取り入れてしかるべきものであつて非常に高級な商品といふものがあれば、今後の課税の問題としては考慮の問題でございしますが、いまの課税体制が、現在の課税対象について同じやうな考え方、同じものであつても全部を課税しない、その中で高級な物品といふものを選別をして課税をする性質によつておる、通行税についても同じ考え方、現在とられておる、そういう意味で申し上げたのであります。

○鈴木一弘君 では、伺いたいのですが、高級な施設で課税されているのは、現在、何種類くらいあつて、税収はどのくらいになつておりますか。

か、現在の消費税といふのはすべてそういう性質を持つていふと思つた。物品税で課税最低限がないものといふは、自動車と電気製品だけでございします。その他の物品については、すべて課税最低限があるわけでございします。入場税はやや低い課税最低限でございしますが、これも課税最低限があるわけでございします。そういう意味では、日本における消費税の一般的な特質だと思つたけれども、幾らということから申しますと、あるいは計算がちょっとむずかしいかと思つたけれども、酒、たばこを除く一般消費税につきましては、いずれもそういう制度がとられておる、こういうこととございします。

○鈴木一弘君 私は、奢侈品という意味ではなくて、高級な施設と申し上げたんです。その施設に課税されるというものは、たとえば今回のグリーンカーの場合は、高級な施設という感じがして、奢侈品という感じがしないと思つた。要するに、先ほどの客舟もそうだった。そうすると、高級な施設といふものに課税されているものは、いふ、何種類で、どのくらい税収があるのですかと

○政府委員(吉國二郎君) 高級な施設の利用という意味から申しますと、たとえば地方税で料理飲食等消費税におきまして、一回の宿泊が、今回は引き上げて千六百円以上の宿泊、つまり、宿屋のうちでも高級なものだけを課税をするという趣旨で、今回千六百円に引き上げました。同じやうな考え方、同じやうな考え方、料理飲食等消費税の他の免税点は飲食物の消費でございしますが、これはむしろ奢侈品といふさつきの物品のほかに相当いたしますが、宿泊といふものはまさにこれと同じやうな性格を持つていふと思つた。

○鈴木一弘君 よく見るレストルームとか、あるいはお化粧直しのための部屋といふやうなものが、最近貸しであるわけですね。ちよつと見ると、ちよつたものもありまふけれども、かなり高級なものもある。そういう場合の高級な施設といふのはどうなつちやうのですか。

○政府委員(吉國二郎君) 高級な施設というのは、先ほど御説明いたしたのは、通行税の中で等級を分けて課税をするというのは、相対的に高級なものを課税しようという趣旨であり、今回は一等、二等という等級分けができなくなったために、特別な施設利用としての特別車両料金というものを課税するという趣旨で申し上げたわけで、高級な施設の利用全部を課税対象とするといいたしませんが、これはまあ課税の対象の選択の問題があり、その他の全部に課税するというわけにはまいらぬわけですが、通行税の中における高級な施設の利用というものをとらえたのが今回の改正である、そういう意味で申し上げたわけですが、それから、ほかに高級な施設があればすべて課税対象とするというわけではないわけですが、

○鈴木一弘君 このあいだの大臣の答弁の中では、いわゆる奢侈的なもの、まあそういうような高級消費的なもの、こういう高級な施設の使用料金、こういうものについては悪税とは思われないという答弁があったわけですが、その悪税とは思われないというのを広げていきますと、いわゆる高級な施設等については奢侈税と同じようにとらえていくのではないかと、私は私感を感じて持ったんですけれども、そういう点はいかがなんでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) ただいま、国鉄の通行税方式を他に広げようという考え方はいたしてありません。すでにそういうものはたくさんあるわけですね。料理飲食とか、あるいはゴルフ場などの課税でありますとか、あるいは船舶の特別室に対する課税だとか、飛行機の一等旅客に対する課税でありますとか、いろいろあります。あります。が、さしあたりこれを広げていくという考え方はいたしてありません。

○鈴木一弘君 なお、大臣は、通行税については廃止するという考えは現在ない、今後の税制の大きな体系的な改正があった場合には検討するということに答弁されているんですけれども、今後の

税制の大きな体系的な改正、そのときには検討して通行税をなくすという考え方には私は受け取ったのです。これは、十年先になるのか、二十年先になるのか、それともこのところの二、三年のうちにやりになるのか、そういう点はいかがお考えでしょうか。この前のときも、いわゆる直接税中心か間接税中心かという議論がありましたときに、考え方としては、いますぐはできないけれども、間接税中心に漸次移行していきたいというふうな考えを述べられたわけですが、これと両方が時期的な問題としては非常に関連してくるわけですが、この点についてどうお考えになつていらっしゃるでしょうか。

○国務大臣(福田赳夫君) 私は、今後の税制を間接税中心に持っていくという考え方は持っておりません。そう言ったこともないはずであります。ただ、経済が発展すると所得がふえる、所得税の重圧というものが大きく国民にのしかかる傾向がありますので、したがって、所得税の全財源における比率が非常に大きく高まってくる、これを阻止するとかは是正する必要があると、こういうことで、何か適当な間接税があればこれを考えてみたい、こういうことを申し上げておるわけなんです。そういう時期は適当でない。というの、これは物価問題があつて、間接税はいまは物価に直撃的な影響がある。そういうことから、いまは適当じゃない。ないが、間接税ということも多少考えまないと、これは直接税が大いにふえ、そして国民の税に対する負担感というものが非常に高くなる、これは気をつけなければならぬ問題である、こういうことを申し上げておるわけでありまして。

○鈴木一弘君 じゃ、通行税についてはどういうふうにお考えなんでしょうか。将来廃止の時期というのはいつごろなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) それは、大きな税制全体の中の一環としてもちろん取り上げられるべき問題であるというふうに考えますが、通行税のよきな問題につきましても、本委員会等においても

いろいろな意見が出ております。そういう意見をよくそしやくいたしまして、なるべく早い機会に再検討したい。物価の情勢、また財政の情勢、いろいろひつからまっています。それに、間接税全体の技術的な体系というものがひつからまっています。いろいろ勘案いたしましてなるべく早くこういうものを再検討したい、こういう考えであります。

○鈴木一弘君 なるべく早くというのが、まさか十年、二十年先ということじゃなからうと思ひますが、詳しくはここ一年のうちにとか二年のうちにとか三年のうちにとかは言えないかもしれせんけれども、大体数年とか何年とかいうことは言えるんじゃないかと思ひますけれども、その辺はいかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) これからの経済の動き、特に物価の関係、それから財政が一体どうなるか、またそれに伴つて直接税がどういう傾向を示していくかというふうな点を見きわめながらこういう問題をひとつ考えてみたい、こういうことなんです。ですから、何年というふうには申し上げられませんが、なるべく早い機会にこれを再検討したい、ということでありまして、さように考えております。

○鈴木一弘君 この問題は、詰めても御返事がいただけないと思ひますから詰めませんけれども、なるべく早くというの、ほんとうになるべく早くのほうになつていただきたいと思ひます。私としては、通行税そのものを設けること自体が納得できないという事です。幸いここで一、二等はなくなるんですから、そうしていけば、いままでの一等がそのまま特別車両になるんじゃないかと、いうような考え方があるかもしれませんけれども、通行税の場合は、ほかの物品税や何かに比べて、奢侈的な要素といひますか、そういうものは非常に少ないんじゃないか。大臣、朝汽車にお乗りになればわかりますけれども、私は大宮から乗ってくるんですが、もう現在の一等の中は二等の乗客で満員になつてしまふんです。通勤定期を持つ

ている人で超満員です。検札するところじゃないです。とにかく、乗るのが死にものぐるいなんです。それから、そうすると、私は思ひますけれども、わざわざ通行税を取らなかつたって同じじゃないか。取らなかつたって二等が入つてきてしまふ。現在でさえ二等の乗客が入つてくるんですから、今度はその辺が撤廃されてくるんですから、いままでよりも入りやすくなる。そうでなくとも超満員の状態なんです。そういう点で、通行税それ自体がもう奢侈的な要素というものが非常に薄くなつてくるんじゃないか。ほかに比べて、特に国鉄の場合には、同じ車のワグが違つただけで、片方は取り、片方は取らないというところは、同じ列車の中で変な感じがするわけですから、そういう点でどうしても私は設ける理由というものがわからない感じがするんです。ただ高級なというだけでは納得できないんですけれども、どういうふうにお考えですか。

○国務大臣(福田赳夫君) とにかく、鉄道の車両というのがある。その中で二つに分けて、一方は高級である、一方は並みである、こういうのです。その一方の相対的に高級なものに對しまして、それを利用し、高い料金を払おう、これは負担力がある、こういうふうに見るわけです。そういうものに對しまして通行税が存続される。これは私は自然の扱いではあるまいか、そういうふうな考え方があるわけなんです。いま鈴木さんの御意見なんかを拡大いたしますと、どうも特別船室に對しまして撤廃したとらうだ、飛行機の一、二等に對しまして一等の課税をやめたらどうだ、こういうことになるわけですが、そうすると、国鉄の二十五億円の通行税にとどまらない。百億近くの問題になつてくるわけで、財政当局とすると、百億円という、相当の問題なんです。そういうことを考えますときに、容易にそういう結論にはなりたくないのだというふうに御承知願ひます。

○鈴木一弘君 これはちよつと国鉄に伺つておきたいのですが、一、二等をなくすということとは、

車両の設備そのものを平等にするという考えじゃないのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 一、二等の運賃制度というものをやめるということですが、考え方として、現在の二等の車両の設備というものを逐次レベルアップしていくという方向は間違いではないと思います。したがって、そうなりましますと、設備の格差が縮まってくるということですが、現状におきましては、現在の一等車両と二等車両では、一人当たりの新製費というものが大体五割程度だけいかかっておりますので、この点から今回の改正を考えたわけでありまします。しかし、二等の車両のレベルを上げていく方向につきましては、これは間違いのないわけでありまします。一等車自体につきましては、今後、需要動向というのにつきましまして、今回の特別車両によりましてどういった需要動向になるか。実態として、たとえば外国の観光客が来るということになりますと、やはり現在のようないかなる特別車が必要なのではないか。あるいは、新婚旅行のようないかなる場合にも、これはセパレートした車が必要なのではないか。この辺の社会通念と申しますか、そういうものを考えて、できるだけ低廉な料金で利用していくという方向が今後の国鉄としてあるべき姿ではないかというふうに考えます。

○鈴木一弘君 いまの答弁から私が聞きたいのは、設備格差というものをなくしていくことでは、はつきり言くと、一、二等がなくなれば、設備格差というものは少なくなってくるわけでしょう。

○説明員(長瀬恒雄君) 現在の一等車と同じようなものが今後ともできるかと申しますと、これはまた輸送力の増強がございまして、軽々には申し上げられませんが、たとえば新幹線で申しますと、現在の二等では約百名の定員になっております。一等の場合は六十八名というところでございまして、新幹線の百名を逐次定員を少なくしていくという方向は考えられると思います。そうなりますと、設備の点において近づいてくるという可

能性はあるということでございます。

○鈴木一弘君 ですから、大蔵大臣、設備格差がなくなってくれば、現在の二等と現在の一等とが差がなくなってしまうわけですから、それなのに通行税を取る必要はないのではないかと、その先までを見ておいておやりになることが必要じゃないか。政治はあらかじめものを見るということだそうですから、英邁な大蔵大臣ならば、通行税等は設けないほうがいいじゃないかと、そう考えたのじゃないかと思ひますけれども、どうなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 設備格差がなくなつて、一、二等はもう廃止になっておりますが、その上さらにグリーンカーもない、全部同じだということになれば、何をか言わん、通行税はもう廃止、そういうことになるのですが、そういうふうにはなかなか国鉄の現状からなりそうもないと、こう見ておるのです。当分の間通行税を存続させていただきたい、かように存じます。

○鈴木一弘君 だから、私は、通行税をやめたほうがいいと思う。そうすれば、格差というものがなくなってくるのじゃないですか。もつと格差のなくなるテンポが速くなるのじゃないですか。そういうような指導的な税のあり方というものを考えるのは、大臣、当然じゃないですか。どうなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 一〇%の通行税ではそれだけの力はないのじゃないかと思ひます。これが非常に高率なものであるというふうなことであれば、まあそういうこともあろうかと思ひますが、一〇%程度のものでは、おっしゃるような影響力はないんじゃないか、そう思ひます。いま、現に、とにかく現実の問題として、一般とそれから特別車両との間には非常に格差があるわけでございます。その格差に着目をしていたしまして通行税というものが存続される、これは現実の問題としてはどうもやむを得ない。まあ理想の問題としては考えられることではあるけれども、いまはそうはいかないのではないかと、さう考へます。

○鈴木一弘君 きょうはこれでやめて、あとは留保しておきます。

○委員長(丸茂重真君) 本案の質疑は本日はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。
午後五時三十二分散会
四月二十四日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月十一日)
一、通行税法の一部を改正する法律案

四月二十五日本委員会に左の案件を付託された。
一、支那事変国債償還に関する請願(第三五二〇号)
一、租税特別措置法の改正に関する請願(第三七六三号)
第三五二〇号 昭和四十四年四月十一日受理
支那事変国債償還に関する請願(七通)
請願者 福島県原町市大町一ノ六五 志賀 運治外六名
紹介議員 石原幹市郎君
この請願の趣旨は、第一三三三号と同じである。

第三七六三号 昭和四十四年四月十六日受理
租税特別措置法の改正に関する請願
請願者 福井市中央一ノ三ノ一 福井県火災 共済協同組合理事長 宮田七太郎
紹介議員 熊谷太三郎君
火災共済協同組合及び同連合会の異常危険準備金について、毎年度積立額の損金算入限度(現行百分の七)を引き上げ、かつ、十年洗替方法を適用しないよう、租税特別措置法をぜひとも国会で改正されたい。

理由
一、火災共済協同組合は、中小企業振興対策の一環として設けられたきわめて公共的な性格をもつ制度であり、従つて火災共済事業の健全性を確保するために、不測の災害に備へ、十分な異常危険準備金を積み立て、担保力の充実に必要がある。

二、火災共済協同組合の事業地域は、一つの都道府県という狭い範囲であり、年度によつて損害率が非常に高くなることがあるため、とくに十分な積立てを行ふ必要がある。

三、火災共済協同組合の財政的基盤を確立すれば、その結果中小企業者の相互扶助による共済機能を十二分に発揮することができ。

五月二日本委員会に左の案件を付託された。
一、音楽、舞踊、演劇、映画等の入場税撤廃に関する請願(第三九七五号)(第四〇四二号)(第四〇四三号)
一、入場税減免に関する請願(第三九九九号)(第四〇一五号)
第三九七五号 昭和四十四年四月二十一日受理
音楽、舞踊、演劇、映画等の入場税撤廃に関する請願
請願者 青森市北金沢一九〇武田アパート 一〇号内 田中厚生
紹介議員 津島 文治君
この請願の趣旨は、第一三三二号と同じである。

第四〇四二号 昭和四十四年四月二十二日受理
音楽、舞踊、演劇、映画等の入場税撤廃に関する請願
請願者 滋賀県大津市丸の内三ノ六 奥田 信一
紹介議員 西村 関一君
この請願の趣旨は、第一三三二号と同じである。

第四〇四三号 昭和四十四年四月二十二日受理
音楽、舞踊、演劇、映画等の入場税撤廃に関する請願
請願者 神戸市東灘区東雲通二ノ一六 山下 征子
紹介議員 佐野 芳雄君
この請願の趣旨は、第一三三二号と同じである。

第三九九九号 昭和四十四年四月二十一日受理
入場税減免に関する請願

請願者 山口県宇部市明治町一 桜井一徳
紹介議員 二木 謙吾君
この請願の趣旨は、第一二八号と同じである。

第四〇一五号 昭和四十四年四月二十二日受理
入場税減免に関する請願

請願者 山口県宇部市錦町一ノ一〇有楽
劇場内 林清一郎
紹介議員 二木 謙吾君
この請願の趣旨は、第一二八号と同じである。

第十号中正誤

ペシ段行

誤

正

一 二五 松井 七郎君 村井 七郎君

五 二 末 えたとは たとは

九 一 終わり 先行国 選好国

二 一 五 流出 流出

三 四 八 インドネシア インドネシア

一 三 一 三千六百万ドル 三億六千万ドル

二 二 二 話が 私が

一 五 一 三 選挙を 選挙が

一 六 一 六 対輸米出 対米輸出

一 元 一 元 いた きた

二 二 二 ますわが。 ます。わが

第十一号中正誤

ペシ段行

誤

正

七 二 終わり

六 一 六 私なり

私なりに

昭和四十四年五月十七日印刷

昭和四十四年五月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局