

昭和四十六年五月十四日(金曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 毛利 松平君

理事 宇野 宗佑君

理事 藤井 勝志君

理事 廣瀬 秀吉君

理事 竹本 孫一君

理事 奥田 敬和君

理事 木村武千代君

理事 坂元 親男君

理事 地崎宇三郎君

理事 中村 寅太郎君

理事 坊 秀男君

理事 森 美秀君

理事 吉田 実君

理事 佐藤 綱樹君

理事 藤田 高敏君

理事 貝沼 次郎君

理事 小林 政子君

出席國務大臣

大蔵大臣 福田 赳夫君

出席政府委員

大蔵政務次官 中川 一郎君

大蔵省主計局次 竹内 道雄君

大蔵省主税局長 細見 卓君

運輸省自動車局 業務部長 小林 正興君

委員外の出席者

建設省道路局次 長 吉田 泰夫君

大蔵委員会調査 室長 末松 経正君

五月十三日

国民金融公庫融資取扱窓口の拡大に関する請願

第一類第五号

大蔵委員会議録第三十三号

昭和四十六年五月十四日

(林百郎君紹介(第五四四一号))
個人企業税制改正に関する請願(田中榮一君紹介(第五五八五号))
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
自動車重量税法案(内閣提出第三九号)

○毛利委員長 これより会議を開きます。
自動車重量税法案を議題とし、質疑を続行いたします。阿部助哉君。

○阿部(助)委員 まず冒頭に細見局長にお伺いしたいのですが、細見さんはある雑誌で、この自動車新税についてジャーナリズムや野党まで増税に賛成するというのは、それも考えものですね、反対は当然のことだと思ふ、こう言っておるのですが、ひとつその当然のことだという理由を御教示願いたいと思ふのでございます。

○細見政府委員 いままで、私も幾つか増税法を提案した経験があるわけですが、いまだかつて増税法について賛成を願ったのは法人税の値上げ以外ないわけですから、こういう一般的な増税についてはおそろく賛成は得られないだらう、しかし趣旨はわかっていただけるだらう、こういう意味で申し上げたのでございます。

○阿部(助)委員 私は、この当然だということに何かもっと大きな理由、理論的なものがあるのだらうと思つたのであります。
それはさておいて、ひとつこの自動車重量税が提案されるに至つた経過について一応確かめておきたいと思ふのでありますが、これはあの田中構想というものが出発点になつた。そして政府の経済発展計画とかあるいは新全国総合計画であるとか、第六次道路整備計画五カ年計画などというものを実施するために、財政需要を背景として、こ

の自動車を対象とする新税をめぐって、あるいは建設省案であるとかあるいは運輸省の案であるとか、いろいろ取りざたされてまいりました。そして財源をめぐつていろいろな問題が起きてきた。それを政府、大蔵省が最終的にまづ、道路その他の社会資本充実のために自動車の重量税に課税をする。そしてこれが国民の合意を得られたらうと判断した。そこでこの自動車重量税となつた。こういうふうな私大筋として見ておるわけですが、この私の見方は間違ひであるかどうかを確認しておきたいと思ふのであります、いかがでしょうか。

○細見政府委員 道路建設の必要財源を確保するという意味におきまして、あるいはまた総合的な交通社会資本の整備をはかるといふ意味におきまして、各方面でいろいろな事業計画、それに必要な財源調達計画というものが提案されておりました。政府の税制調査会におきましてもそうした社会の各方面のいわば世論というものについて十分御審議を願つたわけですが、昨年の九月から本格的な検討を願つたわけですが、特にこの種の税の背景をいたしまして、一種の受益者負担と申しますか原因者負担と申しますか、そういうような観点で税の中にとりいふに取入れられてこの税の性格を検討したらいかにということを基本的に勉強願つておつたわけでございます。

○阿部(助)委員 そういうことで、経過としては大筋として私が先ほど申し上げたことで大體間違ひありませんね。それをまず確認しておきたいと思ふのです。

○細見政府委員 各方面の案を十分検討いたしました、最終的にただいま御審議願つていらっしゃる案に取りまゐつた、こういうわけでございます。

○阿部(助)委員 この自動車重量税による財源は、これから佐藤企画局長を中心にして調整機関を設けて、そして総合交通体系をつくるかあるいは

は特別会計を新設するとかいうお話もあるやに聞いておるのですが、その辺の事情をひとつ御説明願いたいと思ひます。

○細見政府委員 この税は、大臣からもたびたび申し上げておりますように、道路その他の社会資本の充実に資するための財源でございますが、今日の複雑な交通事情を考えますと、ただ単に道路だけで日本の交通機関は足りるというものではなくて、陸上、海上、空、それらを総合的に考えて、日本の狭いあるいは込み合った国土の中で多量の物資や人員を輸送するのはどういふふうにか考へたらいか、そういう大きな計画というものが今後の交通社会資本の充実にあたつて前提となるべきではなからうか。そういう基本的なマスタープランを今後は持つていかないと――いまは当面のいろいろな社会資本充実に追われておりますが、長い将来を考へて大きな計画を持つべきだということでございます。それがこの税の配分を直接に規制するかどうかということは別途の問題で、これは大臣がお答えいたしておりますように、そういう計画を踏まえまして、その際に一般会計でやっていくのか、あるいはその特別会計でやっていくのか、あるいはその財源関係はこの税で間に合うのかどうか、それらの点を総合的に勘案いたしたい。これは総合交通政策の確立と相まって検討されるべき問題だ、こういうわけでございます。

○阿部(助)委員 いまのお話でありますと、総合交通体系をつくるというのはこの新税と直接には関係がない、こうおっしゃるのですか。
○細見政府委員 直接に關係がある、間接に關係があるという意味では、新しい計画がござますれば、今後の財源配分にあつては当然そういう基本的な計画に従つていくべきものでございまして、うから、そういう意味では関連がございまして、しかしこの税をどう配るかという意味としては別の問題だ、こういうわけでございます。

○阿部(助)委員 この法案の要綱によりますと「道路その他の社会資本の充実」というふうになっておりますが、この新税創設の中心目的が道路整備五カ年計画の不足財源約三千億の調達にあるとわれわれは見ておるわけでありますし、いままでの御説明もそういうふうになっておったと思いますけれども、いかがですか。

○細見政府委員 この税は道路その他の社会交通資本の充実を目的として、そうした道路の混雑あるいは道路の建設の必要というものを生み出しておるのが自動車の増加であるということをとらえまして税を組み立てておるわけでござい

ますが、しかし基本的には交通社会資本を広く考へてこの税は設けておるわけであります。ただ当面の問題といたしましては、この委員会でも大臣からもお答えいたしておりますように、第六次道路整備五カ年計画を遂行するのに国で三千億、地方で千二百億ばかりの不足があることは明らかでござい

ます。しかもまたその財源調達は今年度の予算措置において行なうということも閣議で了解されておるわけであります。そういう意味から、この税の主たる部分が当面道路建設の、つまり第六次五カ年計画の財源になるというわけであらうと思ひます。

○阿部(助)委員 だから私がお伺いしておりますように、その中心目的は道路整備五カ年計画にある、こういうことですね。いろいろおっしゃるけれども、簡単に言えばそういうことでござい

ます。○細見政府委員 五千億の調達でます財源の大半が道路のほうに迎えられる、国、地方を通じて道路建設に充てられるという意味では、道路の建設を当面主とした税制になっておるわけでござい

ます。○阿部(助)委員 道路その他の社会資本というのは自動車と関連するものなのかどうか。政府はどういう御計画なのか。それをもう少し明確にお示しを願ひたいと思うのです。

○竹内(進)政府委員 社会資本の充実ということ

に對します最近の地方からの要請は非常に強いわけございまして、もちろん道路整備五カ年計画というところは、先ほど御説明がありましたように、その財源について早くはつきりすべきであるということもありましてこの税ができたわけござい

ます。その他の社会資本と申します場合に、広く社会資本という非常に範囲は広いわけござい

ますけれども、この場合特に交通関係の社会資本を頭に置いておるということは言えたと存じ

ます。○阿部(助)委員 もう少しはつきりしてもらいた

いのですが、自動車と関連する社会資本なのか、関連しないものもそこへ入るのか、そこをもう少し明確にしてもらいたいのです。

○竹内(進)政府委員 総合政策の確立というよう

なことがうたわれておりますのは御承知のとおり

と思ひます。道路交通というものは道路交通だけとして考えられるのじゃなくて、交通体系全体、たとえば鉄道でございましてか飛行機でござい

ますとか、そういう他の交通手段全体との関係にお

いて将来の輸送手段を総合的に考えていかなければならないということで総合交通政策が考えられ

ておるわけございまして、さような趣旨からいたしまして、やはりこの場合、その他の社会資本と考へてお

りますのは、道路以外の他の交通手段全体に

関係する社会資本を考へておるといふことは言え

ると存じます。○阿部(助)委員 何か最後のほうはよく聞き取れ

なかったのですが、道路以外の社会資本も交通関係は入ると、こうおっしゃっておるわけですか。そこをはつきりしてください。

○竹内(進)政府委員 その他の社会資本と申しますのは、道路以外の交通関係の社会資本全体を

観念しておるということでございます。

○阿部(助)委員 そういたしますと、先ほど細見

さんから御答弁がありましたのとちよつと違うん

じゃないですか。利益者負担あるいは原因者負担

などという、ちよつと不明確であります。利益

者負担、原因者負担ということで自動車の重量に

税金をかけると、こうおっしゃった。いまは、今

度はその他の社会資本というのをもう少し具体的に

ますか、使途は何であるかといえ、主として道路であるということが言えようかと思ひます。

○阿部(助)委員 だから、私がいま申し上げておるのは、大臣がはっきりと「道路財源でありますから、」とこうおっしゃっておるのです。もしそれを否定されるならば大臣答弁を私は直してもらいたいと思ふ。

もう一つ、先ほどちよつと申し上げましたように、広範な社会経済の現象の中から特に自動車を対象にして税をかける、しかもその重量、重さに比例した税率をかける、こういうことは一体どういふ思想で、どういふ税の考え方でかけられるのか、明確にしたいだきたいんです。

○細見政府委員 先ほど申し上げましたように、道路につきましても、自動車が増加することによつて道路の維持、補修あるいはさらに新しい道路の建設というふうなことが交通渋滞を防ぎあるいは交通安全をはかるという意味から必要になる。そういう意味におきまして自動車は道路の損傷というふうな形で社会的コストをかけておる。その負担を求めるに際しましては、諸外国のように重量と道路損傷という点について基本的な科学的な検討がまだできてはおりませんので、外国のようにその何乗に比例するといふところまではきめかねたのでありますが、やはり重量の重いものが道路を損傷するという要素は、これは常識で考えても明らかでございまして、重量に比例した税率にすることによつて、そういういわば原因者負担的な要素というものがこの税の仕組みによつて取り入れられておる。しかもそれは主として道路の財源に充てられるわけでありまして、税としては私は矛盾はないのではないと思ひます。

○阿部(助)委員 主としてじゃ困るのです。税金といふものはそうあいまいな、皆さんが恣意的な考へて税を課せられたのでは国民はたまらないのです。なぜ一体、税の原則であるとか税の体系といふものがあるか、これはあとでお伺ひしたいと思ふのでありますが、それはみだりに、皆さんは自民党三百議席を持つておるからこゝで押し通せば何でも通る、だから何でも皆さんが好きなら、取りやすいところから税金を取るといふ考へ方に立つたならば、私は主税局長としてこの考へはまことに粗末だ、こゝういふなければならぬと思ふのであります。そうではないでしよう。原因者であるというならば私はお伺ひしたいけれども重さだけで道路を破損するといふことになりませんか。それならば重さに走行キロ数をかけなければはつきり出てこないんじゃないですか。一週間に一ぺん車を走らせる程度のオーナードライバー、こゝういふ人は一体どれだけの道路をいためるのか。重いから、めつたに走らない車でも税金が重いのといふことは理屈が合はなくなつてくるのじゃないですか。皆さんは原因者負担といふことを重点にしてこの税率をお考へになつて、道路を破損するから自動車だ、こゝういふことで自動車税をつくられたわけですか。

○細見政府委員 自動車につきましても、この重量税が課せられます以前に御承知のように燃料税があるわけでありまして、それが揮発油税といふあるいはLPG税といふ、あるいは軽油引取税と申しましても、これは燃料の消費に応じて税を負担していただくわけでありまして、燃料の消費即走行キロといふことになるわけでありまして、こゝういふ意味で走行キロに依じた負担といふ面はこの燃料税がむしろ適しておるというように考へておるわけでございます。

○阿部(助)委員 あなたのお話は私の質問から焦点をはずしておる。私はいまガソリンの消費税のことをお伺ひしておるのじゃないのです。あなたは先ほど、重い車ほど道路をこわすからこゝういふ税をつくら、こゝうおっしゃるから、それならば重さかける走行キロ数といふものが必要ではないのか、こゝうお伺ひしておるのであります。ガソリン税はガソリン税でそれは別でしよう。いまあなた、新しい税をつくらうとするときにまことにあいまいな答弁しかできないとすれば、この税自体を私は納得することができない。野党でなくたつて、自民党の方々だつて反対するのは当然だ。あ

なたは言い直さなければいかぬことになつてしまふ。ほかさなないで、焦点を合わせて答弁してもらわなければ困るのです。これはそんな答弁をしておるのは何時時間質問したところで、十時間やつたところで納得するようなことにはならないのじゃないですか。国民が納得するはずがないと思ふのです。もう少し焦点を合わせたまじめな答弁を私は要求します。

○細見政府委員 これは提案理由に明らかにいたしておりますように、自動車の走行が、道路の維持管理あるいは建設といふようなことをはじめといたしまして、交通の渋滞あるいは交通安全、あるいはひいてはいろいろな交通過密化による社会的公害、こゝういふふうな社会的コストを世の中に与えておる。それに対して、その費用に着目いたしまして新しい税を起こしておるわけでございます。そので、ただ単に道路損傷といふことだけでなく、こゝういふ自動車の走行がもたらします社会的費用、先ほど来何々といふふうに申し上げておるわけでございます。一つの税をただ単に何何であるといふことで説明するといふよりは、むしろこの税の新設の背景になりました点をいろいろな角度から申し上げておるわけでありまして、税の性質を端的に規定する、もし法律論的に明確にしろといふお話でございます。自動車は、自動車の走行の権利を与えられること、つまり車検とかあるいは届け出といふことによつてその権利が与えられ、その権利を取得することに伴う一種の登録税的な間接税である。登録税としての間接税である、こゝういふふうに申し上げれば、概念としては明確になるわけでございます。

○阿部(助)委員 聞いておるほうはだんだん混乱してくるわけですね。これはそんなことで国民にこゝに税金を納める人たちに納得していただけるという判断をされるわけですか。私は、いままでお伺ひしてきた各委員からの質問に対して答弁をされてきた大きなものは、やはり受益者負担であるとかあるいはまた原因者、道路を破損する、道路の渋滞を来す、こゝういふことで自動車に税金

をかけ、それは主として道路の整備に充てる、こゝうお伺ひしてきたつもりなんです。それは違つておるのですかね。もう一ぺんそこをすつきりさせてもらいたい。

○細見政府委員 交通社会資本の充実ということが基本的な課題であるわけでございますが、その際具体的に明らかにしておりますのは、道路整備五カ年計画の財源が不足しておるといふ事象であり、一方交通渋滞の大きなものは御承知の道路の混雑といふことであるわけでありまして、その道路の混雑あるいは道路資本の不足といふようなことを考へていたしました場合に、大きな政策目標としてはこの道路を何とか整備していかねばならない。その場合にその財源を何に求めるかといふことになりましたれば、あるいは公債といふ議論もありましようし、あるいはまた一般的に法人税とか所得税でこれを行なうべきだといふ議論もございまいしょう。しかし現在の道路がなぜこんなに混雑し、道路資本あるいは交通資本が不足しておるかといふことを目を転じますれば、やはり自動車は非常にふえて今日の事態を起こしておる。ある意味で自動車の増加といふことと道路の混雑といふところが非常に密接に關係しておる。その辺を考へれば、この際所得税でなく、むしろ自動車に広く最少限の負担を求めて、当面する交通社会資本の不足を補つていくというのが政策論であらうといふようなことを私も考へたわけでございます。

○阿部(助)委員 交通が渋滞してどうだこゝういふことをおっしゃるが、しかしそれはなぜ自動車から取らなければならないのか、そこが明確じゃないわけですね。自動車は受益者だといふことなんですか。それとも自動車は道路をこわす、あるいはまた公害をまき散らす、その原因者だから、これに懲罰的な意味で税金を取る、こゝうおっしゃるのですか。それともその両者からまづおつちやるこゝうおっしゃるのですか。その辺を明確にしてもらいたいのです。

○細見政府委員 一方で社会資本、特に交通社会

資本の充実に必要であるという大きな課題があるわけでありまして、一方におきまして現実の経済現象といたしまして自動車が増加して、その走行が、たびたび申し上げておりますような道路、交通社会資本の不足、あるいはひいては交通の渋滞と、流通機構の何と云いますか、混乱というものをもちます。そういう社会的コストというものは、これは自動車の増加あるいは自動車の走行というように原因になっておる。それらを両方からみ合せて、この際道路建設のための必要な財源を何に求めるかというのを考えたときに、先ほど申し上げておりますように、一般的な所得税よりもむしろこの道路、交通社会資本との関連のより密接な自動車に求めるというのが適当でなからうか。その、なぜ自動車に求めるかということの背景につきましては、先ほど来る、自動車の走行がこうした社会資本の不足とかあるいは社会的なコストをもちたらしめておるということを申し上げておるわけでございます。

○阿部(助)委員 それなら建設省の方にお伺いをしたいのですが、今度のこの第六次五カ年計画、これの一番中心であり一番金をよけい使う道路はどういうところですか。

○吉田説明員 第六次道路整備五カ年計画は総額十兆三千五百億円でございまして、大別いたしまして、国道、地方道等の国庫補助対象となる事業、これが五兆二千億円で、一番ウエートがかかっているわけでございます。そのほか有料道路とか高速自動車国道などが二兆五千億円で、それから地方の単独事業が二兆五千五百億円で、予備費が一千万円という構成になっておりまして、最大のウエートは一般道路事業にかかっている。その中でも道路の種類別にいえば一般国道とか地方道がござい

ますが、国土のネットワークとなる幹線である一般国道もまだ未整備の状態が残っておりますし、地方道、これも県道、市町村道と分かれていますが、こういったローカルな幹線、あるいは地元民の生活に直接密着する生活道路としての機能の高い市町村道、いずれもやはり未整備の状態がございま

すので、これらにつきましては、やはり幹線もやらなければいけないし、地方の生活に密着するような道路もやらなければならないということで、多少地方道などにも従来に比べればウエートを置こうとしておりますが、まあそう極端なウエートもかけられない、こういう状況でございます。

○阿部(助)委員 何か私の質問がよくわからなかったですか。五カ年計画の経費の一番よけいかかる所から順番に並べてもらいたいのです。皆さんのほうの閣議決定を見れば、方針ははっきりしておるわけですが、幹線道路網の整備充実なんですよ。ここへ三つあげておる。「自動車走行の長距離化に対応し、二、既存幹線国道の混雑緩和と輸送効率の向上をはかり、三、あわせて将来の」云々と、こう書いてある。そして皆さんの予算の分け方を見れば、幹線道路に最重点を置いておるわけですね。これはとりもなおさず企業負担だ。細見さんは社会コストが高くなるとかおっしゃっておるけれども、高くなつて困るのは一体だれなんだ。企業でしようが。あるいは皆さんは、流通の過程でコストが安くなれば消費者だとおっしゃるかもわからない。それをなぜ自動車だけに税金をかけるのかというのが、これがわからないわけですね。社会的必要だというならば一般的な税金に求めるべきであつて、自動車だけにこれを求めるというのは理屈が合わないのじゃないですか。もう一ぺん予算のかかる順序を述べてもらいたいので

す。

○吉田説明員 道路整備五カ年計画の閣議決定におきましては、道路整備の目標といたしまして、幹線のこともちろん非常に重要な要素としていておりますが、その他にも全般的な道路について整備しなければならぬということもうたつておるわけでございます。

経費の配分の計画といたしましては、一般道路事業が、先ほど申し上げましたように五兆二千億円でございまして、このうちで道路事業と街路事業と機械整備に分けております。そのうちの道路

事業が三兆七千余億円でございまして、一般国道が一番大きく二兆一千九百億円で、地方道が一兆二千六百億円で、その他特定交通安全施設とか警察事業等が入っております。街路事業としては一兆三千九百億円であります。それから、高速道路その他の有料道路につきましては、高速自動車国道が一兆三千二百億円で、その他の道路公団が行ないます。一般有料道路が三千億円で、首都高速が三千六百億円で、阪神高速が二千九百億円で、本州四国連絡橋公団が四百五十億円で、その他地方が行ないます。有料道路事業の助成として千七百億円でございまして、そのほか地方単独事業が二兆五千五百億円でございまして、この項目の中で一番大きいものといえは、一般国道の二兆一千億円でござい

し上げたわけなんです。今日それをどういうふう

○阿部(助)委員 いまお聞きのように、これは企業にとって大きなプラスをすることとなるんです。そうすれば、何も自動車にだけかける必要はないのじゃないですか。

○福田田務大臣 それはそのとおりでございます。つまり、それはこの税が発想されたいきさつを申

しませんが、これを特定財源というふうにはして

しかも明確にしないままに受益者であるとか原因者であるとかという答弁を当局のほうはされておるわけでありまして、また取った税金が特別会計というならば、不満はあるけれどもそれなりに計という程度わからぬではないわけでありまして、自動車という特定なものからこれを取り上げて、そうしてこれを一般財源に入れる。それで来年からはそれを特別会計に検討するなんていうことならば、初めから検討し直してもっと明確にしてこないと税金の問題をそうあいまいな形で出されるのは国民にとってはたいへん迷惑千万なんです。これはほんとに明確にした上で出してくるのが大蔵当局ともしっかりと明瞭なことじゃないか。ことに税金は歴史的に見ても、釈迦に説法でありまして、うからくどくは申し上げませんが、イギリスの市民革命前にしたところで、大体みんな、世の中に混乱が起きたとき、革命になるなんていうことは、これは税負担が重いからであります。しかもその税負担が体系もなし、あらゆるいままでの原則、体系を乱して、まあ、納得のできない形でこの新税を創設されるというところに私は一番大きな問題があるうかと、この新税を提案するならばそれを明確にしてから出すべきだ、こう思うのですが、細見さんいかがですか。

○細見政府委員 この税の性格は、先ほどお答えいたしましたように、車検を受ける、あるいは登録をすることによって自動車の走行ができる、その登録免許税、そういう意味で流通税であるわけでありまして。

この発想の背景は、今後交通社会資本の充実と、いうのは非常に大きいわけでありまして、そのための財源を調達しなければならぬ。一方、御承知のように自動車にはかなりの負担を求めていることは事実でございますが、諸外国の例を見ましても、自動車から徴収された税が道路に使用されて、おる割合は日本が一番多いわけでありまして、そういう点からいたしまして、諸外国に比べて

○阿部(勲)委員　いまの御答弁でいくと、何かこの程度では軽いのだとか、諸外国に比べるとどうだとか、こうおっしゃるけれども、私は大体あまり外外国と比べるということとは意味をなさないんじゃないかと思うのです。しかも、私はイタリアはわりと安いというふうに聞いておるのですが、皆さん落とは都合の悪い国は外国比較の中からちゃんと落としてあるんですね。だから実にはりっぱなもので

そういう点の細工はまことにござりっばだと思ふ。だからあまり外国と比べても、所得の問題、社会保障の問題、そういうものも勘案をしてこれと比べてみなければ、社会保障であるとかあるいは所得がうんと違ふときに税だけを比べてみなくて、これはあまり意味をなさないので、いま日本の、私たちの国の中でこれがどうかということになる。皆さんは、まだ税金が軽い、それぐらいの

○細見政府委員 法人税につきましては、暫定措置ではございますが、5%の増徴をいま行なっております中でございますし、租税特別措置につきましては、今年の改正の実績をごらん願いますようしては、今年の改正の実績をごらん願いますようして、三百億を上回るいわばかつてない大幅な削減等をいたしておるわけで、その財源は、新しい時代の要請に応じて必要とされておりまする耐用年数の短縮とかあるいはその他の社会資本の充実に充てておるわけで、この点につきましては、可部委員とくと御承知のことだと思います。

○阿部助)委員 何ほかの手直しをしたと言うけれども、法人税の場合でも問題が提起されましたように、不景気だからといっては法人税を引き下げてきた。そうして去年は、この前わずかに一・七五ですか直したただけであつて、不景気のときは下けても、景気がよくなつてもそれを直していかない。何べんか何べんか繰り返している中でちよつとだけ手直ししたただけじゃないですか。それから引き当て金の問題、そういう問題も前から言っておるけれども、それすらもやらないで、おいて、そうしてここで手直しをしましたなんとおっしゃるけれども、いま輸出がこれだけ日本はいろいろな問題になつておる。ドルがたまつて困るなんといつておる。そうしてある意味では税の面からこれはダンピングじゃないかという非難を受けておる。そういう輸出振興関係の特別措置も十分な手直しをしない。当然あんなものは全廃をすべきじゃない。

○福田国務大臣　ただいまのお話は、どうも自動車新税はどういう目的でこれが発想されたのか、その使途がはっきりしない、こういう話でございしますが、先ほどからお話しになっておる法人税の臨時引き上げにいたしても、これは一般財源という、そこでその使途を一体どうするんだ、これははっきり区分けはしておりません。それと同様なんです。今度の自動車新税も一般財源だ、こういうことでありまして、区分けはしておらぬ。ただ来年以降につきましては、これをどういうふうにするか。総合交通政策を確立した上でこれを検討する、こういうふうに申し上げておりますので、その辺でひとつ十分御理解が届くのじゃないか、さように考えます。

○毛利委員長 関連質問を許します。佐藤樹樹君。
○佐藤(観)委員 せっかくいま阿部委員のほうから、法人税についての課税がまだ足りないんじゃないか、つまり自動車新税を取らなくても財源はあるんじゃないか、それは政府のやり方次第であるんじゃないかという話に触れましたので、ちょっと御質問申し上げたいんですけども、きょうの日本経済新聞、もちろんごらんになっていると思うんですけども、来年度から円の切り上げの問題がかなり圧力があるので、輸出振興税制をやるめるといふふう到大蔵省では考えていらっしゃるということを述べられているわけです。三月の大

蔵委員会でもいふん租税特別措置法についてやりました。やったけれどもそういうことはなかった。円の切り上げの問題が盛んになってきた。もうそろそろ日本というのは輸出競争力を強めるような財政措置というのは必要ないんじゃないかという考え方。それからもう一つには、非常に海外からの非難の声がある。いま税制上のダンピングだという声があるので、円の切り上げになる前に輸出振興税制を来年度からやめるといふことも、大蔵省の内部で話があるといふふうな新聞は報道しているわけです。まずその点を確認させていたから、この問題について質問させていたのだと思います。

○福田国務大臣 私は輸出を、ことさらこれを抑制するという考え方は持っておりません。問題は輸出のやり方ですね。これは世界各國に迷惑を及ぼす、あるいは世界各國から非難を浴びるというような状態であつては相ならぬ、こういうふうな考えまして、いわゆるオーダーマーケット、この考え方は強力に進めていきたい。同時に、いま問題になっておるこの輸出税制臨時特例、これにつきましてもなお精査してみますが、国際社会から非難を浴びるような情勢でありますればこれを改正しなければならぬ、こういうふうな考えはありますが、なお私は、特別措置につきましては毎年これをレビューするんだといふふうに申し上げております。その一環として慎重に検討してみたい、かように考えております。

○佐藤(観)委員 この問題はこの前の当委員会の一般質問のときに、堀委員、広瀬委員のほうからお話があつて、円切り上げの問題とからませながらこの輸出振興税制については話があつたと思うのです。この新聞の報道によれば、とにかく来年度から、輸出税制というのは四十九年まで続くはずだったのを切り上げて、本年度限りにするといふことが書いてあるわけなんです。その点については基本的に何も絶対反対するわけではないんで、むしろもっと早くやるべきであつたと私たちは主張していたわけでありませう。

それで、ここでこれは主題ではありませんが、もう一つ確認をしておきたいのですが、この浮いた財源を今度は道路や住宅に使うんだ、社会資本の充実に使うんだ。浮いた財源、おそらく一千億だといわれておりますけれども、見込みとして一千億の財源を社会資本の充実に使うことで、道路と住宅に使うんだといふことが書いてあるわけなんです。いいですか。一千億出てくれば、何もここで自動車新税をつくって、さらに新しい税金をつくってやる必要はないわけなんです、いま阿部委員もお話しになったように租税特別措置の数をやめる。さらには外国から非常に非難のある輸出振興税制といふものを早くからやめれば、新しい自動車新税などという税金をつくらなくてもいいし、こんな長い時間審議しなくてもいいし、こんな不明確なものを國民の前に出す必要はなかったんじゃないかと思うのです。その辺私は非常に遺憾に思ふわけなんです。もう一度お伺いをしたいのでありますけれども、ほんとうに来年度からこの輸出税制をやめるおつもりなのか。そしてそれは新聞報道のように、その浮いた一千億という財源を道路、住宅、こういう社会資本の充実にためにお使いになるのか。それならば自動車新税といふ当初四百五十億ですかの新しい税源は私には要らないんじゃないか、こう思うのですが、大臣のお考えいかがですか。

○福田国務大臣 輸出税制の臨時特例を廃止するかどうか、これは先ほどからお答え申し上げていふのとおり、これは先ほどからお答え申し上げていふんです。私はその新聞がどういふいきさつで出てきたか承知しませんが、それには責任は持ちかねます。そういう前提で御議論を願いたい、かように思ひます。

○佐藤(観)委員 それではそれはまた別の機会にもう少し討議をするとして、もう一つは、たびたび阿部委員が言われたように、非常にこの税金と云ふのは不明確である。細見局長の話を聞いても非常に性格がはっきりしない。使うところもはっきりしないけれども、この税金自体もはっきりしない。これは私は聞いてゐる方々も皆さんそうだと思ふのです。それはどういふことですね。つまり細見さんが言われるように、今度の自動車新税は、私も論議しましたけれども、車検税的な性格である。つまり、持っていることによつて、今度は道路を使つて走らせるという権利が生ずるんだ。そういう車検税的な性格の税金であるといわれてゐるわけですね。つまり、車検税といふことであるならば、この前の春日委員の発言に、そういう道路を利用すること、交通といふことは憲法上認められてゐる権利じゃないか、通行の自由といふこともあるんじゃないかといふことも論議がありましたが、それと、とにかく細見さんが言われるように車検税的な性格であると規定づけます。

そうしますと、今度の税金といふのは何といつても、名前にあるとおり自動車重量税です。重さに比例して税金をかけるわけですね。重さに比例して税金をかけるというからには、発想の中には、たがひ出てきたようにトラック税のような発想で、きよりの客弁の中にもありましたように、これは道路を損傷するから、その損傷する度合いによつて税金をかけるんだという考え方だと私は思ふのです。それならば、道路を損傷するといふなら、これは重さだけではもたないんじゃないか、それ自動車を対象にするならば、もちろん重さもあるんです。それと同時に利用度、つまり一カ月にどれだけの、何キロ走るのか、マイカーのように土曜、日曜にしか使わない人、これも重さによつて税金をかける。それから八トンとか十トンとかいう大型トラック、これはもう非常に長く、一カ月走るわけですね。そういうふうな道路の損傷からいふならば、阿部委員の言われたように単なる重さというだけでは、阿部委員の言われたように単なる重さというだけでは、全部総合した関係で税金をかける、これは合理的じゃないんじゃないか。

どちらか一貫しないわけですよ。車検税というなら車検税で、また、排気量なりあるいは車一台持っているといふことによつて税金のかけようがあるだろう。今度は重量税といふからにはこれは重さによつてかける。重さによつてかけるというところは、これは発想の根本には、やはり重いものは道路を損傷するといふ、たしかこれはアメリカの調査だつたと思ひますけれども、そういう数字も出てゐるわけですね。今度の法案が重量税といふからには、道路を損傷する度合いによつてかけるんだ。それならば、阿部委員が言われるように、これは単なる重さだけじゃなくて、走行距離を加味して税金を取り方にしないと合理的ではないんじゃないか。こういうことを言つては、今度の自動車新税といふのははっきりしないのですよ。全くあいまいですよ。

私はこの前の委員会でもやりましたけれども、自動車といふのはあらゆる次元に税金がかけられてゐる。これは最終的には道路を利用することによつてかかる税金だと思ふ。その意味では車検税。しかしその発想の中には、これは道路を損傷するから、道路を損傷するといふのは単に重さだけではなくして、やはり、マイカーが土曜、日曜しか使わないといふことじゃなくて、これはトラックのほうが多く使うのは数字的にはっきりしてゐる。その辺のところがちつとも一貫していない。阿部委員が非常に不明確だと言つてゐるのは、この税金の趣旨、どういふことにかかれてゐるのか、ということが非常に不十分で、その辺のところを明確にお答えを願ひたいと思ひます。

○細見政府委員 いまお話ございましたように、登録税をかける場合に、たとえば排気量によつてかけるかけ方もございませうし、この税のようには重量でかけるかけ方もある。その意味で重量税を重量によつて明らかにする登録である、こういうわけでありませう。

○佐藤(観)委員 それならば登録税といふのは何ですか。なぜ登録すると税金がかかるのですか。それは今まで言つてきた、いわゆる道路が必要なんだ、それは道路を使う、あるいは道路をこわ

六

す人に負担してもらいたい、そういう発想と全然違うじゃないですか。

○細見政府委員 私があつたが申し上げていることとてごさいますが、車検を受けるなり届け出をすることによりまして自動車の道路の走行が可能になる。その権利を取得するところをえらましてそこに登録税をかける。ちょうど不動産を取得いたしまして、不動産を登録するのと同じわけでごさいます。

○佐藤(税)委員 それでは、いままでにたびたび御答弁のありましたような、車が道路をこわすからこれはかけるのだ、道路を車が利用するからかけるのだ。利用するの重い車のほうが道路をこわす、つくる反対のことをするから、重いものにはなるべく負担をしようというのだ。道路の損傷の代償であるという発想は全然ないのでね。

○細見政府委員 そういふ発想はもちろんございませう。たとえば、そういう意味で申し上げますれば、所得税をなげかけるかといえ、国からいろいろ施設を提供される、あるいは教育を受ける、あるいは社会保険を受ける、しかし所得税はそれの見合いかといふこととあればそれは違ひうわけでごさいまして、所得税なり法人税なりがなぜあるか、それは一般財源でございまして、そうした公共的なサービスを受けますことに対して広く負担を求める。その場合に道路だけをとりまえて見ますと、あるいは交通社会資本だけをとりまえて見ますと、いまだ少く所得税に求めるよりは自動車に負担を求めてしかるべきか、こういう判断でございませう。

○阿部(助)委員 どうもはっきりしないのですが、そうしますと、税の体系とかあるいは幾つかの原則、アダム・スミスじゃないですが、原則があるでしょうけれども、しかしいまでも貫かなければならぬ原則、公平の原則、明確な原則というものは、どんな税でもはっきりしておかなければいかぬ原則だ、こう思うのですが、細見さんどうですか。

○細見政府委員 たいへん明確になっておりまして、トシあたり幾らということになっているわけでありませうし、その負担をなせ求めるかといえ、自動車が行行に伴っていろいろな社会的コストを持つていて、そういうものについて、その社会的コストをかけているものとしての自動車にその負担を求めている。その求め方は重量に応じて一律に比例的に求めている。非常に明確であり、しかも車検の場において納付願うわけでありませうから納税者にとつて非常に簡便な原則である。私はそういう意味で、そう違つたことをやっているとは思いません。

○阿部(助)委員 どうも私の質問に先づいて答弁をされているようですが、私は税というものは、ということであつて、自動車新税のことをまだ触れてはいないのです。この自動車新税については、当局は非常に明確であり公平だ、こうおっしゃつたのだらうと思ひますけれども、私は、この税というものが公平で明確なんだといふふうな言ひのならばもう少しお伺ひしたいのですが、いまもお話のように、社会的コスト、こうおっしゃるのだけれども、一体だれが一番利益を受けるのです、道路をつくつて。

○細見政府委員 道路が整備されますことによりまして、おそろく一台当たりの道路面積が大きくなる意味におきましては自動車。その自動車は広く家用、営業用ともに含んでおるわけでありまして、営業用の自動車は社会的な経済活動を行なつておるわけで、その経済の利便はひいては間接的には一般消費者に、流動機構が整備されるあるいは流通活動が軽減されるというふうな形で及ぶべきであらうというふうな考へております。

○阿部(助)委員 そうしますと、先ほどの繰り返しになりますけれども、どうもわからないのは、車を動かして利益を得るものは自動車の持ち主なのか、あるいはこれによって荷物を運ぶ企業なのか、あるいはまたそれを消費するところの消費者か、一般であるのかという問題は一つ明確じゃない。これだけ社会経済現象のある中で自動車にだけかけるといふことは、社会コスト云々という一般論

ではこれは理解がしてもらえないのじゃないですか。社会コストという一般論を言うならば、なぜ一般に税金をかけないで自動車にだけ税金をかけるのかというあたりが明確じゃないわけですか。その点はどうですか。

○細見政府委員 直接の受益者は、私から申し上げるまでもなく、自動車を現実に運行される自動車の使用者であるわけでありませうが、その自動車の使用というものが、家用の人たちは一定のところへの移動、自分の交通手段としての利用でありませうし、営業用の自動車は社会的に有用な流通手段として使われておる。その営業活動の利便というものは、ひいてはその商品価格等を通じて一般に及ぶであらう、かように申し上げております。

○阿部(助)委員 それは非常に近視眼的な見方です。この道路五カ年計画の要綱を見ましてもそこに道路建設の一番大きなねらいがあるのではありません、さき申し上げたように、やはり企業活動の円滑化というところに私は道路整備の一番大きな必要があるのだと思ふのです。そうしてまた今日まで行なわれてきた道路を見ましても、実際の地方の住民の生活に直接というよりも、産業の発達という形で大きな資本が投ぜられてきたこともこれまた確かであります。そういう点からいけば、何も自動車にだけ税金をかけるという理屈は出てこないと思ふのです。ただ皆さんが非常に取りやすい。ある意味で世論操作をする中で、こういう形で世論を背景にして、これが取りやすいということとてこれを取るといふことならば、そういう恣意的な形で税金がかけられていく、新設をされていくということになれば、これは民主制制というものでないに、当局の非常にフッシー的な税制はここに発足をするとはいへないか、こう不安を持つわけでありまして、この性格はあなたたちがどう言おうと私たちには理解ができません。

ではもう一べんあらためてお伺ひしますが、大臣は来年からこれを特別会計にするかどうかを検討するとおっしゃつておるのですが、どういう理由でこれは検討されるのですか。なぜこれをそういう特別会計にしようとするのですか。

○福田(税)大臣 検討するといふふうな申し上げておるのですが、総合交通体系の確立を前提として検討をする、こういうことなんです。総合交通体系ができた場合に、これを特別会計として経理するかどうか、これはその時点において結論を出さなければならぬ、こういうふうな考へておりますが、結局、もしそういう考へ方をとるとすれば、この財源の使途を特定をいたしまして、そうして特定された使途、その使途の期するところの目的は十分に達成できるように、こういう趣旨なんです。しかしいづれにいたしましてもこれからの検討問題である、かように御理解願ひます。

○阿部(助)委員 そうするとますますこの税の使途そのものも明確ではないし、性格も明確ではないといふことになれば、その総合交通体系というものをよくつくりなつて、それを國民に示して、それでなおかつ自動車から取るべきである、そうして自動車の関連にこういう形で使うのだといふことを明示されて、そこで初めて國民の合意が得られるのではないですか。それまでこの法案をお待ちになつたらいかい。

○福田(税)大臣 特別会計にするかどうかといふことは、これは私はや技術的な問題だ、こういうふうな考へるのです。それを待つまでもなく、いま道路整備の必要は焦眉の急になつておる。そういうふうなことを考えますと、一刻も早くこれらの財源を充実にしたいはうがよろう、こういうこと、それを何回か申し上げておるのです。これは昨年の国会における政府の公約事項になつておる。つまり道路五カ年計画が四十五年にすでに発足をしておる。その財源が明らかになつておらなかつた。これは昭和四十六年度予算編成の際に明らかになりました。こういうふうな申し上げておるわけでありませうが、その申し上げておることを忠実に実行する、こういう私どもの考へ方、これもあつたわけでありまして、この特別会計になるかならないか、これが未確定である、かと

いつて一刻をゆるがせにする問題と理解しない、
こういうことであります。

○阿部(助)委員 大臣のお話からいくとますます
おかしな感じがします。私、二点少しおかし
いと思うのですが、一刻も早くこれをやらない
いかぬと言いつても、この前どなたかの答弁に
今年度は十二月一日からこれが実施されたとして
も、もう今年度は五カ年計画は発足しておるのだ
こいうことで、必ずしも今年度の道路計画にこ
れが支障がないかのような御答弁があったわけ
であります。

もう一点は、いまの大臣の説明からすれば、道
路整備のために金が足りない、この財源を何と
かするといふ約束があったからこの新税をつく
たとすれば、なおさらこれは一般会計ではなしに
特別会計にして、目的税だといふことを——こ
れは大臣はいまの御答弁からすれば明確にされた
と思うのです。なぜそれを目的税にできなかったか、
特別会計にできなかったのですか。

○福田国務大臣 第二の問題は技術的な問題であ
りますのでよく検討したい、こいうことです。
第一の点は、さうなことを申し上げたことは
ありません。いま聞いてみると、政府委員だれも
さういふことを申し上げておりません。道路五カ
年計画を執行するためには、四十六年度において
どうしても金が足りない、こいう事情でござい
ます。

○阿部(助)委員 これは特別会計にする、目的税
にする。一般財源に入れるといふことは大臣のほ
うは都合がいいだらうけれども、国民にとつてみ
ればこれは重大な問題だと思つております。特
に私たちは、これからの政府の方針はますます再
軍備の方向へ金をよけつぎ込むのではないかと
また帝国主義的な対外進出といふ形でこの金をつ
ぎ込むのではないかと、こう見ているときに、こ
れを一般財源に入れるといふことはわれわれとし
て非常に問題があると思う。しかも、一般財源に
入れれば全く自由にこれは操作ができるわけであ
ります。金に色はついておるわけじゃないのであ

ります。しるしがついておるわけじゃないのであ
ります。そうすれば、なおさらこれはわれわれと
しては不可解な税金だ、こいうわなければなら
ない。ところが、先ほど大臣の御答弁によると、
道路の財源を明確にするといふこの公約を忠実に
実行をした、こうおっしゃるならば、これは忠実
に道路財源として明確にするといふことが私は当
然のことだと思つたのですが、その辺非常に不明
確、私たちは何かだまされておるような気がする
のですが、いかがですか。

○福田国務大臣 私どもはこの税と防衛力充実
これなんかも毛頭、ゆめのゆめほど関連を考
えておりませんから、この辺はとくと御了承願いま
す。

それから、一般財源にするかあるいは特別財源
にするか、これはほんとうに技術的な問題なん
です。つまり、国全体として財源が足りない場合
においては道路費に回すシエがそれだけ少なくな
る、これを充足しなければならぬ、こいうこと
なんです。それを特定財源とするかしないか、こ
れは技術的な問題としてよく検討しなければなら
ぬ。その技術的な問題を検討するにあたっては
総合交通体系と十分ならみ合わせた上これを検討
したい、こう申し上げておるわけでありまして、
決して他意はございませんから御了承願います。

○阿部(助)委員 大臣のほうではさう答弁をされ
るだらうけれども、国民は必ずしもさう受け取
ておるわけじゃない。少なくとも私はさう受け取
ておるわけじゃない。ただ技術的な問題だと、こ
うおっしゃる。また来年は特別会計にするかどうか
を検討するとおっしゃるなら、初めからこれはは
っきりと目的税として、あるいは一応の期限を
切るとか、あるいははっきりした特別会計にする
ことかとするならば、何かしらすっきりとする
面もあるわけでありまして、なぜ自動車だけこ
れを取らなければいかぬかという点は、いまの
答弁からいって私はわからない。これは何故皆
しゃつても、理解をしるこいうほうが無理じゃ
ないのですか。単に技術的な問題だ、こうお

るならば、これはいまのうちに直したらどう
出直したらどうです、こいう形です。

○福田国務大臣 いま道路がわが国においては非
常に立ちおくれである。これはもう国民全体が
考へておるんだらうと思ふ。ですからこれを整
備しなければならぬ。その整備には金がかかる。
金が九兆四千億余り全体としてなければ、この
五カ年計画に對するシエは十分に充足されな
い。そこで道路の使用に對して負担を求め、こ
れは非常に自然な考え方ではないかと思ふ。
そこへどうも、国土防衛計画を連想するとか、
こへどうも、国民の感觸だといふところ
ういふようなことは私は、国民の感觸だとい
れども、国民のこくわすかの人の持たれるところ
の感觸じゃないか、さういふふうに思ふのです。
国民一般は早く道路を充実してもらいたい、さ
ういふ一念である、こように考へます。

○阿部(助)委員 それならば、道路を直さなけれ
ばいかぬ、そのために金がかかる、その道路を走
る自動車にかけるといふならば、なおさらこれは一
般財源ではなしに特定財源にするべきではないで
すか。あなたの理論そのまますなおいけば、こ
れは目的税であり特定財源だといふふうにする、
なおおいけばさうなるのじゃないですか。その最
後のほうをちょっと何かごまかそうとしたら、
これは国民納得しませんよ。

○福田国務大臣 要するに、道路五カ年計画をや
るには金があればいいのです。それが一般会計か
ら出ようが特別会計から出ようが、それは国民は
関心を持たない、こいうふうに思ふのです。
国民が関心を持たれるのは、はたして道路がよく
なるかどうか、さういふところであらうと思ふ
のですが、これは一般会計の中からそれによ
る費を充当する。現にしております。それで十分
ある、こように考へております。

○阿部(助)委員 私は、道路を直せばいいじゃ
ないか、金を出せばいいじゃないか、そのかわり必
要なのは自動車から取るというなら、なぜこれは
自動車からだけ取らなければならぬのか、そこ
が今度わからなくなる、どうもあなたの御答弁自体

が。しつこいようだけれども、これは新税をつ
くというこの重大な問題でありますから、そこ
をもっと明確にするまで私はこれを続けます。新
税といふものは大体これは悪税です。それをあ
えてやろうとするには、その辺納税をさせるだけ
快にすべきだと思ふのです。そこを何かごまか
しようなやり方をされるのはどうして納税が
きない。そこをもう一度お願いいたします。

○福田国務大臣 たいへん明確だと私は思つて
おります。つまり道路が非常に立ちおくれ、そ
こでその道路のおくれを取り戻さなければならぬ
それには金がかかります、そこでその金をいかに
調達するか。道路の損壊、さういふことを考
みましますときに、道路の使用に對する負担を求
め、まことに自然な考え方である、こように考
へます。

○阿部(助)委員 さうすると、細見さんにお伺
いしますが、いま大臣は、道路が必要である、そ
のためには金がかかる、その金は道路を損壊する自
動車から取るのがすなおなんだ、こうおっしゃ
わけですね。さうすると、道路をこわすから税金
を取るのですか、この税金は、

○細見政府委員 道路が必要である、その場合に
先ほど申し上げておりますように、その道路を
つくるために、一般的な所得税によるよりは、む
しろ道路を直接損壊しておる、あるいはその道
路がよくなれば直接利益を受ける自動車に負担を
求めたいというじゃないか。さういふことで、政府
の税制調査会の方も、広く自動車の利用者負担
を求め、こいう意味で私は、国民の皆さん
の考え方を税制調査会に代表しておられるのだ
と考へております。

○阿部(助)委員 税制調査会の問題は最後に伺
いますつもりで予定をしておりますので、それは
あと回しにしますが、さうすると、道路をこわす
原因者負担、皆さんのことばでは原因者負担、
もう一つは道路を使って利益を受ける受益者負担
こいうふうにお考へですね。

○細見政府委員 この税制の中にはそういう考え方がかなり取り入れられておりますが、最終的には、先ほど来お答えいたしておりますように、一般財源として総合的な観点から交通資本の充実ははかっている、こういうわけでございます。

○阿部(助)委員 いまお聞きのように、大臣ははっきりおっしゃったと思うと、だんだん質問していくたびに広がっていくのか、よそへそれしていくのか、わからなくなってくる。交通資本の充実ということは、なぜ自動車から取らなければいかぬのです。もう一べんそこそこ。

○細見政府委員 社会的コストをもちましておるといふことによりまして自動車から税を取って、それが道路の整備あるいは交通資本の充実ということによりまして交通状態の改善をはかるわけでありますが、その際道路交通を道路交通だけとして取り上げるわけにはいかない。いまだ交通事情等、あるいは交通対策というのにも総合的に考える余地もあろうかという意味で一般会計に置きまして、ただし、当面この税を起す主たる理由になりました道路財源につきましては遺憾なきを期す。一般会計に置きまして十分それではでき、こういうわけでございます。

○阿部(助)委員 どうもこんなやりとりをしておったのでは、一日やっただけではわからないわけですから、いまだあなたがはっきりしたような趣旨でいくならば、なぜ自動車だけをねらい撃ちをして、しかもその重量に税金をかけるのかというのがわからなくなってくるわけですか。どうですか。

○細見政府委員 主たる財源が道路に充てられるわけでありまして、その道路整備のための財源を先ほど来申し上げておりますように一般的な所得税のような税に求めるか、道路との関係の多い道路と申しますか、交通資本との直接の関係の多い自動車に求めますかということ、いろいろ各方面の議論も聞き、また各省あるいは各方面からのいろいろな提案の行なわれた経緯等を見ますれば、あるいはまた先ほど来申し上げましたように税制調査会の答申等を見ますれば、やはりこの際、

道路を主とする交通資本の充実には自動車からその財源を求めるのが適当であらう、こういうことに判断したわけでございます。

○阿部(助)委員 自動車だけから取るということに私はどうもはつきりしないわけですが、たとえば受益者という点からいけば、先ほど来私申し上げたように、一体それが受益者なのかという点、明確でないでしよう。自動車だけ、自動車の持ち主だけが使用者だけが、これが受益者だ、こうきめつけられますか。

○細見政府委員 少なくとも主たる受益者は自動車の使用者であらうと思います。

○阿部(助)委員 それによつて物資を運ぶ企業そのものは受益者になりませんか。

○細見政府委員 直接の利益は自動車の運行がよくなる、したがってそれが企業の収益あるいは流通費用の低減というふうなことになるかろうかと思ひますが、道路がよくなくて、目に見える物理的な直接のつながりということであれば、これは自動車の使用、自動車の走行ということであらうと思ひます。

○阿部(助)委員 税金というものは、そういう物理的なことだけで税金をお取りになつておるわけですか。

○細見政府委員 受益者負担あるいは原因者負担的な要素というものをどこまで取り入れるかというのは、それぞれの税にあつて具体的に判断しなければならぬ問題であらうと思ひます。

○阿部(助)委員 もう一つは、先ほど言った道路を損壊する、これは重量だけでこれがはかるわけですか。

○細見政府委員 少なくとも排気量をとるよりは重量のほうがよりリンクいたしておりますし、一方、先ほど申し上げておりましたように燃料税といふものも取られております。その燃料税の体系の中で道路損壊的な要素を考えた場合に、揮発油の税負担と軽油引取税の税負担とがバランスをとれておるかどうかということにつきましてはいろいろ議論もあらうかと思ひますが、そうした直

接の利用と申しますか、走行につながる問題としては、いまだ一方燃料税がありますので、自動車と道路との関係というものは、自動車にかかります税全体を総合して御判断願ひたいと思ひます。

○阿部(助)委員 総合して判断してもいいのです。総合して判断して、判断したほうがつてに税率をきめるならそれは総合して判断もしますけれども、納得するような案を出してくれなければ、これはきまつてしまふ、幾ら個人個人がいろいろな判断をしてみたらと取られるものは取られるのですから。そこをもっと明確にしてもいいたいといふことなんです、こんな質問ばかり同じところで堂々めぐりしておつたのでは何時間かかっても、五時間かかっても六時間かかっても私の質問は終わらないことになつてしまふ。

先ほど大臣からのお話をあなたはだんだん幅を広げておつていくけれども、道路のために金が要る。それでそれを自動車から取るということならば——私はこれは全面的に賛成はしないけれども、それならばなおさらこれは目的税として特別会計に入れてくるのか、これが当然のことだと私は思ふのですが、細見さん、どうなんです。あなた自体良心的に考えたらそういうことじゃないのですか。

○細見政府委員 これはどういう形で会計技術的にやるといふにしても、自動車から取られた税金が広く交通資本の充実に充てられるというの国民として望ましいことであらうと考えます。

○阿部(助)委員 どうも皆さんのほうで非常に恣意的な、かつてに判断をし、かつて税金を取るというくせをここにのべては国民としてはたまらないのでして、そういう点で、新税を創設するといふときにはその辺を十分に国民にわかつていただけるような形で提案をされるということが大切だと私は思ふのです。

それでは次に移りますけれども、「フライングス」で見ますと、内海さんの論文でありますか、これによりますと、どうも自動車税は酒税と同じようなものだ、こういっておるのでありますけれども、局長この点はどうお考えですか。やはり酒税と同じようなものですか。これをごろんに入れてもよろしいですか。

○細見政府委員 拝見させていただきます。この論文を離れまして、一般論として、間接税課税の根拠といたしましてこういう議論はございします。酒税をかなり重く課税いたしますことにつきましては——これは適当でないときがございしましたら御叱正願ひたいと思ひますが、酒に酔った人が出てくる、あるいはアルコール中毒者が出てきてそれが世の中に非常にコストをもちます、だからそういう意味のコストを社会的に弁償してもらふという意味、あるいはまたそういう消費を一方ではある程度は抑制したほうがよからうということが間接税の論拠としていわれておる。その辺を、若い事務官でございしますから理論的に申し上げておつたのではないか、かように思ふわけでございします。

○阿部(助)委員 そうしますと今度は、公害を出す企業があると公害税というのをつくれるのですか。

○細見政府委員 この点につきましては公害税といふような議論もございまして、いろいろ検討いたしました、やはり公害につきましては、もつと原因が明らかであるとすれば、税を取つたらそれで公害を世の中にまき散らかすようなことを続けていくかどうかという議論にもなるわけでありまして、それはやはり直接に規制すべきではないか。そういう意味で公害税といふのは適当ではないか。たとえばガソリンについて鉛税を設けたらどうかといふことにつきましてはわれも検討いたしたわけでありますが、税金を払えば公害をまき散らかしていかどうかといふことがございします。これは人命にもつながることとございしますから、税以上の問題であらう、かように考えたいわけでございします。

○阿部(助)委員 いや、各省からいろいろな要求が出てくるわけですね。たとえば下水をつくるから下水の利用者から税金を取らうとかいう案もな

いわけではないようだ。そんなことをやって取れるところから取るとかいうこと、また利益を受けるからどうか、それを広げていけば税金の体系も何も私はめっちゃくちゃになるということを心配しているわけだ。だから先ほどもちょっとお伺いしたのだけれども、税の体系とかあるいは原則というものの、常にやはり原則に近づくという努力、そしてその体系を乱さないという努力をしながら、それでやむを得ない新税はそれに従いながらつくっていくというのが、私は税金の番人をしておる皆さんのつとめだろうと思うのですよ。取りやすいから取るのだとか、あるいはいさくにさわるから取るのだとかいうことになっていたら、笑ったら取るとか泣いたから取る、ミニスカートだから取るということになってしまつては、これは税の体系も何もなくなつてしまふ。まさにこの自動車新税というものはその部類に属するのじゃないですか。しかもその使い道たるや、さつきから言つておる、またここで、書いた御本人に気の毒かも知れませんが、その中には特に道路路については、第六次道路整備五年計画の財源の問題があり、緊急にこれらの要請にこたえる必要がある。」「こうその内海さんはおっしゃつておる。私はこれはそのとおりだと思ふのですよ。それで大臣の答弁だつてそのとおりなんだ。予算委員会の答弁もそうなんです。それならばここで細見さんひとつ、これは目的税でございまして、はつきりそれを言えないのですか。これだけこの材料がそろつておつてなお白を黒と言いくるめようとしても、私たちももちろん、国民がこれを納得するはずがないじゃないですか。なぜそこを良心的に白は白だ、道路財源なんだということをはっきり言えないのですか。それをごまかそうとすること、私は要らない時間をおつてとつておる。皆さんもこれを急いでおられるとすればそこを明確にさすれば、この論議は先へどんどん進んでいくわけだ。それが言えないのですか。

○細見政府委員 この税は、たびたび申し上げておりますように登録税でございまして、そういう

意味で一般税で、ただこの負担が主として自動車の利用者から出ておる税でございまして、道路整備が緊急のことでございまして、この財源の使用にあつては、道路の整備に極力重点を置いて使用していただきたいものと主税当局としては考へておるわけでございまして。

○阿部(助)委員 大臣、いま細見さんにお伺いしたところが、この税は道路財源に充ててもらいたい。大臣も道路財源だ、こう言つておられるんだし、充ててもらいたい、こう言つておられるわけだ。しかしこれは税を取り上げるほうなんです。使うほうは今度主計局でおやりになるわけだ。その頂点に立つてさはいはいをふるうのが大臣でございまして。そこで大臣は、これを道路財源にお使いになる、いま細見局長がおっしゃつたとおりにするのだ、こういうことですか、どうですか。

○福田国務大臣 この税のできまじたいきさつはしばしば申し上げておりますように道路財源を充てる、こういうことなんです。しかしいま御審議願つておる税法、この税法による収入はこれは一般財源として受け入れるわけでありまして、九兆四千億円の一部分として一般の使途に使用されるということになる。

そこで実際の運営はどうかといいますと、この予算を配分する、その配分にあたりましては主として道路財源に充てる、こういうことになるのであります。先ほどから御議論になつております特定財源にするかどうか、またさらにそれを明確化するための特別会計にするかどうか、そういうような問題は、これは道路その他総合交通対策の確立を待つて、そのあり方をならみあわせまして検討したい、こういうふうな考へております。

○阿部(助)委員 その点での論議はだいぶやつたけれども、私も納得しませんが、皆さんもなかなか承知しないので、次に移りたいのであります。さういふふうな、もうすぐ、出した当初からこれを検討しなければならぬというふうな問題は、新税の場合ももう少し明確にしてお出しを願いたいと思ふのです。新税を出して、しかも出しておる

過程ですぐにこれを検討しなければならぬなんというあいまいなものでは国民が納得するはずがないのであります。ただ大臣はこれは技術的な問題だとおっしゃるけれども、われわれはそうは考へないのではありません。

さういふことで私は次に移りますけれども、自動車新税が可決をされれば当然物価に影響を来すと思ふのであります。それはたしかこの前、当面〇・四%上がる、こう聞いたような記憶があるのではありませんか、その点はいかがですか。

○細見政府委員 運輸当局からのお話は〇・一にも満たないような言い方をしたと思ひます。

○阿部(助)委員 運輸省、どうですか。

○細見政府委員 私の言い間違ひでございまして、企画庁のお話であつて、運輸省のほうからお話がありましてのは、そのまま料金にはね返るといふような前提をとりまして、タクシーとかあるいはバスとかの料金にはね返ってくるのは〇・二とか〇・四とかいふような数字になる。ただしそれは算術的にはね返しただけの数字でありまして、この道路整備によりまして道路がよくなる、あるいは小回りがよくきくようになるという面などによりまして作業の能率が上がるという面を考へればこれはネグツていいものではないか、こういうふうにお答えしたと覚えております。

○阿部(助)委員 運輸省の方においてでございます。ひとつ答弁してください。

○小林政府委員 ただいま大蔵省の主税局長が答弁したとおりでございまして、運送原価に及ぼす影響をいたしまして私どもの試算したものは、タクシーにおきまして〇・二%、それからバス、トラックにおきまして〇・六%という数字を先般も説明したわけでございます。

○阿部(助)委員 これをやつた場合に便乗値上げというのが当然起きると思うのですが、その点でこれを抑制する道はありますか。

○小林政府委員 便乗値上げということは全く考へられないと思ひます。と申しますのは、現在運送事業の経営は相当悪くなつておりまして、この

税金のあるとなにかかきまかせ運賃改定の問題は現に行なわれておるわけだ。その際に、当然物価抑制の見地から厳に査定をいたしまして、また慎重にその時期等についても対処しておるわけでございます。この新税と関連して便乗値上げということは考へられませんか。

○阿部(助)委員 いまあなたおっしゃたように、業績が悪くなつておる、だから値上げをしてくれという運動が出ておる、こういうお話ですね。そこへなおかつこれだけの税金をかぶせていけば、さらにこれは値上げをせざるを得ないところへはまることは間違ひがないじゃないですか。これは当然のことじゃないですか。その点はどうなんですか。

○小林政府委員 運賃の問題が現在出ておりますことは事実でございまして、それは経営全般の問題でございまして。その際に新税による影響というふうなものは、先ほども申し上げましたとおり数字的に〇・二とかあるいは〇・六とかいふような数字でございまして、このことが直ちに運賃改定につながるというところは考へておらないわけでございます。経営全般に及ぼす影響をいたしまして、私どもは運賃に際しては各種の原価項目を査定するわけでございます。その際におきまして税金の影響というものはきわめてわずかでであるというふうに見ておるわけでございまして。

○阿部(助)委員 私はそう樂觀をするわけにはいかぬのじゃないかと思ふのです。いまですら業績が悪い、経営状態は苦しい、だから上げてくれ、こういつておる。ところがこれが出てくればなおさらそれに拍車をかけることは間違ひがないのであります。かつて固定資産税をたしか二〇%上げたときに、すぐにそれは家賃そのものが二〇%上がったという経験をしておるわけだ。さういふことを考へると、この新税をつくつたということ、さらには運賃値上げに、皆さんのそのぼんのデスクワークでやる以上これは強い圧力になつてくることは間違ひのないところだ、こう思ふのです。これだけ物価問題のやかましいときに、そ

れを押さえるのだというきつちりした歯どめがあるのですか。

○小林政府委員 運送事業の経営状況が悪いことも事実でございます。その原因の一つとして考えられますのは、事業によって異なると思いますが、収入が伸び悩んでおるといふようなパスのような業種もございます。またおしなべて道路交通の渋滞のためにその運送の能力が非常に悪いといふところからくるところの不経済性の問題もございします。また経費の面におきましては、租税の問題といふよりかむしろ諸種の原価、運送事業におきましてはすでに六割以上を人件費が占めておるわけでございまして、そういう全般的な問題から今日収支状況が悪くなっておるわけでございします。したがって、そういう経営の収支状況が悪いという問題に対処いたします場合には、直ちに運賃といふことだけが出てくるわけじゃございませんでして、運賃の適正化といふようなことも含めまして、そのほか融資の問題とかあるいは経営の合理化といふような問題、万般にわたりまして運輸政策としては対処しておるわけでございまして、そういう意味合いからも税金と運賃ということが直接結びつかないというふうに考えておるわけでございします。

○阿部(助)委員 まあいろいろのことをやっておるのだ、こうおっしゃるし、やっておるのではありません。だけれども全体の物価の値上がりする中でそれが値上がりをしていく。その場合にこれはまたその大きな理由になることだけは間違いないところだと私は思う。明確に物価面でこれを抑制していくという保証は一つもないだろう、こう私は思うのであります。しかしこれをいまあなたにばかりせいで言ってもなかなか——いろいろな原因から要求をしていくところだと思ふのですが、私は必ずこれは相当な物価値上げになるだろう、この指摘をしておきたいと思ふのであります。

次に、先ほどちょっと触れたのでありますが、新税をつくる場合、やはり既存の税を洗い直すといふこと、先ほど関連質問の中でも出ましたけれど

ども、私は洗い直すといふことは当然のことだと思ふのですが、皆さんはこの新税をつくるにあたって既存の税をどの程度洗い直したのか。先ほどの答弁にありました、少し交際費に課税したとかいう程度では国民は納得しないと思ふのですが、どうなんですか。

○細見政府委員 今回新しい財源が必要になってまいったわけでございしますが、その財源を調達する方法としては、自然増収は相当あるわけでございしますから減税を押えるか、あるいは新規に税を起すかという選択になる。そのことをおっしゃっておると思うのでありますが、その意味におきましては、所得税につきましては従来の改正によりまして、所得税に引きましては年々の改正によりましてかなり大幅に軽減されてはきておりますが、しかしまだ所得税の減税を求める声は非常に強いといふことで、所得税の減税を押えるといふことは適当でなからう。むしろ、先ほど来申し上げておりますように、道路の整備の財源が必要であるから道路関係に適當な税源がなからうかといふことで、たとえば既存の税の引き上げといふようなことも考えてみたわけでありますが、物品税でございまして、御承知のように車の便益性の差異に応じまして、大型と小型と中型とそれぞれ税率が違つておる、こういうものについてはいろいろ一般の財源を求める場合に必ずしも適當でない。

さらに物品税につきましては致命的な申しすか、道路財源としての欠陥をいたしましては、トラックとかバスとかいふものにかかっておらないわけでありまして、今日の交通混雑の大きな原因の一つに、大型のバスやあるいは大型のトラックがかなり走り回つておる、その結果かなり道路面積を占拠するといふ問題があることはもう自明のことであるわけであります。そうしたトラックに対して道路損傷あるいは道路面積の使用という面から何らかの負担を求めなければ適當でないといふことで、トラック税といふことを物品税と別に、あるいは広い意味の物品税の性格交換を行なつてトラック税を考えたかどうかといふことも検討いたして見たわけでありますが、今日五千億になん

んとする税をトラックから徴収するということになりますと、トラックの特に物品税のような系統の蔵出し課税ということになりますと、年々の出荷額に對しましてかなり重い負担になる。これは必ずしも適當でなからう。まして小型トラックのように中小企業が非常に利用しておるものなどということになりますと、これは負担の求め方としては必ずしも適當でなからう。

そこで燃料税の系統を引き上げようかという議論もあつたわけでございしますが、燃料税も御承知のようにいろいろに分かれておりますし、今日私どもの考える——これは自治省のほうであるいは別のお考えもあろうかと思いますが、むしろ軽油のほうが相対的に軽いのではないかとしよう。この議論もわりあい多いわけであります。ところが軽油を引き上げるといふことになりましたと、これは明らかに地方財源でございまして、国の財源の不足といふものには充て得ない。あるいはまた自動車税の引き上げといふことでこれに對処いたしますとすれば、やはり地方財源であつて、国が足りないとはいつておる三千億の道路財源はこれによつて調達するわけにはいかない。国、地方の複雑な財源配分をやらなければいけないし、その国と地方との財源配分の仕事はもう御案内のとおりなかなかの難事でございます。そうすんなりとわすかな期間に決着をつけるというわけにはいかない。そういうようなことも全部検討いたしまして、今回の自動車重量税に落ちついたわけでございします。

○阿部(助)委員 私は、いろいろおっしゃるけれども、特別措置や何かに對する十分な検討といふものが不十分だ、この指摘をしたいのであります。もう一つは、自動車に對しては税が八種類もあるといふ、この前も自民党の中島委員から大臣に質問がありましたけれども、これだつてもう少し整理できるのじゃないか、こう思ふのですが、この辺はいかがなんでしょう。

○細見政府委員 自動車の税目が非常に多いといふことにつきましてはいろいろ御批判があるわけでありまして、先般来申し上げておりますように、

自動車揮発油税あるいは地方道路税と申しまして、これは要はガソリンにかかる税でありまして、ガソリンは普通の自家用乗用車のようなものが主として使つておるわけであります。タクシーになりますと、同じ燃料課税でもLPG、石油ガス税がかかるわけでありまして、トラックになりますと御承知のように軽油引取税がかかつておる。つまり燃料に一つの税がかかつておる。それから保有につきましては、自動車税といふ軽自動車税といふ、名前こそ違つておりますが、要するに保有にかかるといふ税であるといふわけでございします。それからこれに對しまして自動車取得税といふのが一昨年であります。これは地方税にその類型を求めますれば、先ほどの固定資産税があるのに對して不動産取得税があるといふ系統と同じであります。自動車税が、自動車取得税がある、こういうわけであります。そういうわけで、財産税、取得税、それから国税といひましていまの物品税があるといふわけで、税をもう少し技術的に整理いたしますれば、たとえば自動車燃料税といふことにして、たとえば甲が揮発油、乙が石油ガス、丙が軽油といふようなことにはいたしますれば、税としてはかなり整理ができるというふうな問題も技術的にございします。そういう意味で、日本の税の税目が八つもあるといへば、実質は四つぐらいのものであるといふわけでありまして、また一方、阿部先生に外國の例を引きますとまたおられるかも知れませんが、どの國を見ても七つとか八つとかいふような税が自動車にはいろいろな形でかかつておる。やはり自動車の増加に伴います交通社会資本の増強、それをどう処理するかといふのはどの國も同じようなことを考えて自動車にその負担を求めておる。しかもかなり道路整備が整いました欧米諸國におきましては、自動車から徴収された税額の、ひどいところでは半分ぐらいしか道路資本に用いられておらないといふわけで、わが國ではそういうわけにはまいりませんが、特に日本だけが自動車に酷な税になつておるとは考

えないわけでございます。

○阿部(助)委員 大臣、この税は、いままでいろいろと質問してきましたが、何としてもこれはとりあえず一般財源に入れられるわけですね。そうしますと、この税金が通らないとどうなるか、新設の新幹線はおくれるというか、やらないというふうな話があるのですが、そういうことは、一般財源に入るのでありますからちよつとありませんね。

○福田(助)大臣 お話のように一般財源でありまして、それをどういふふうにするか、引き当てはいたしてありません。おりませんが、私どもの政策的な考え方としては、道路その他の交通財源を充足するというようなことなんです。予算の編成にあたりましてはこの税があることを前提といたしましてそれだけ増額をいたしておるわけなんです。しかしこの税が通らない場合にどうするかというふうな話でございますが、さようなことは予想を全然いたしておりません。しかし万一そういうようなことがありますれば、道路だとかあるいはその他の交通体系に重大な支障がくる、かように御了承願います。

○阿部(助)委員 私は大体あまり新幹線なんかは賛成しないほうなんです、これが通ろうと通るまいとどうでもいいんです。だけれども、そういうわさをいろいろと流して、この自動車新税に反対な者はけしからぬというような動きが私のところから直接来るから、何を言うかということでは私は聞いておるのでして、私は新幹線なんか無理してついてもわなくなつていいんです。だけれどもこういうデマまで飛ばしながらこれをやる、ところに私は不明なものを感ずるわけです。これですぐに新幹線がどうだとか、影響するなというところは私も夢にも考えなかつたけれど、そういうデマによる圧力があるからなおさら私はこれは反対をせざるを得ないということに腹を固めておるわけです。そういうことはございせんね……。

それでは次に移りますけれども、ここでやつと三つ用意した第一段階が終わつたわけでは、ま

だあと二問あるのですが、お昼にしませんか。――

それでは少しはしりまして、税調がこの新税に對して答申をしておるのでありますけれども、何か税調の答申には納得のいかない面が多いわけでありまして。特に税調は受益者負担とか原因者負担というこの中間報告をしておるわけでありまして、新聞に「税に弱い税調」という大きな見出しで、あいまいの中で急いでこれを答申したやにしておるわけでありまして、税調の設置目的というものをからお伺いしたいと思ふのです。これは何のために設置したわけですか。私は、国民各階層あるいは専門家の意見を聞くことによつて、これを政治に反映させ、国民の合意を取りつけるためだ、こう思ふのであります。それでしようか。

○細見政府委員 国民の各方面の御意見を反映して、政府の税制改正にあたつて重要な建議をしていただくというわけでございます。

○阿部(助)委員 今後の税制と税調のあり方についてお伺いしたいのであります。非常に利益の趣旨であるとか原因者負担であるとかいう問題を取り上げようとしておられる。それは昭和四十年十一月一日、財政制度審議会の中間報告に非常に詳しくこれが出ておるわけでありまして、これは読めばたいへん時間がかかりますが、皆さんのほうはこれは十分御承知のことだろうと思ふのであります。これを非常にまともに受けて、それで進めておられるようでありまして。そうしますと、何か、どこへでも何にでも税金がかかってくるような言い方をしておるわけでありまして。そういう点で、利益の原則なんというものは私はほんとうは税としてけしからぬと思うのであります。そういう名前の大衆課税というものがこれからますます多くなるのじゃないかという不安を持っておりますが、細見さんいかがですか。

○細見政府委員 税に受益者負担的あるいは原因者負担的な要素を取り入れるべきであるという議論は一方であるわけでありまして、他方、これは若干税の技術にもわたりあるいは本質にもわたることかと思ひますが、だれが受益者であるか、あ

るいはまたその受益の程度をどう秤量するかということは非常にむずかしいことでございまして、また一方財政制度といたしましては、受益者負担を貫いて、またたびたびお話が出ておりますように目的税的になつて、使途が特定されること、適当な必しも財政の総合的運営のことから適当でないということ、従来税体系に比較的に取り入れられておらなかった。あるいはまた、社会、経済が複雑になつてきたからいさしやういう点を考へてみたかどうかという意味におきまして、受益者負担とか原因者負担的な要素を租税立法にあつたて考へるべきだということは一つの考へでございますが、それをみだりに大幅に広げるといふことは適当でないことは阿部委員の御指摘のとおりでございます。

○阿部(助)委員 この税調の中間答申の六十四ページですが、「受益者の範囲がかなり広範囲にわたるため、その受益の程度が個別的には評価しがたい形、標準により近似的に評価して、これに應じて負担を求めることが適當であると認められる場合には、原則として租税によるべきである。」いろいろわかりにくい表現をしておるのですが、要するにわけのわからないときにはこれを似たところ、その受益者にかけるということなんだろうと思ひます。これは違ふのですか。この文章はちよつと日本語としてはたいへんにわからないので、これを説明してくれませんか。

○細見政府委員 むしろ論旨としては逆でございます。まして、受益者ということになりまして、それが非常に広いということになる場合がありまして、受益の程度というようなものについても、先ほど申し上げましたように正確な秤量はむずかしい。したがつて、そういう広範なものにわたるようなときには、これは税によるべきである。受益者負担というやうなものよりも、税によるべきであるということがむしろ背景になつておる考へ方でございます。

消費等の外形的標準」この「等」というのはまさに自動車等の重さです。標準により近似的に評価して、「云々、こう書いてあるのだから、これはまさに自動車新税をつくるためにつくつたやうな文章だ、私はこう思ふのです。こういう形で、ほとんど大衆課税が進められていくのではない。しかも税調自体は全く大蔵省の隠れみのだ、ということばは非常に悪いのですけれども、そういうわけだと思ふ。そういう点は、皆さんがこれをうまく隠れみのに使つてやつていたらこれはたまらな。い。ほとんど大衆課税だけがふえていくということになりませんか。

○細見政府委員 私の仕事といたしまして一番困難なのはこの委員会御説明申し上げることであり、その次に困難なのはやはり税制調査会という御説明するのむずかしいわけで、決して隠れみのというやうなものではないと思ひます。

○阿部(助)委員 この税調の委員は七月で任期が切れるようでありまして、大体これは何を基準にして任命されるのですか。

○細見政府委員 基準は基本的には学識経験者でございますが、その学識経験者の持つておられる知識、背景というやうなものはできるだけ各階層を代表するようによつておると思ひますが、後ほど資料でお届けいたせるかと思ひますが、主として言論界の方々とか、あるいはその中には各新聞とかそのほかの報道機関、あるいはまた婦人、あるいはまた中小企業の個人とか法人とか、あるいはまた農業界あるいは産業界の事情に明るい人々、そういう意味でできるだけ国民各層を――申し忘れましたが同盟からお一人、あるいはまた総評からお一人参加願つておるという意味で、広く各層に御参加を願つておるわけでありまして。

○毛利委員 長 この際、暫時休憩いたします。
午後一時二分休憩
〔休憩後は会議を開くに至らなかつた〕