

第六十五回国会
衆議院

大蔵委員会地方行政委員会運輸委員会建設委員会連合審査会議録

第一号

昭和四十六年五月十四日(金曜日)

午後二時三十四分開議

出席委員

大蔵委員会

委員長 毛利 松平君

理事 宇野 宗佑君

理事 丹羽 久章君

理事 山下 元利君

理事 松尾 正吉君

理事 奥田 敬和君

理事 木村武千代君

理事 高橋清一郎君

理事 中村 寅太君

理事 福田 繁芳君

理事 松本 十郎君

理事 吉田 重延君

理事 阿部 助哉君

理事 平林 剛君

理事 堀 昌雄君

理事 坂井 弘一君

理事 小林 政子君

地方行政委員会

委員長 菅 太郎君

理事 小澤 太郎君

理事 砂田 重民君

理事 山口 鶴男君

理事 吉田 之久君

理事 龜山 孝一君

理事 高島 修君

理事 村田敬次郎君

理事 桑名 義治君

理事 門司 亮君

運輸委員会

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 加藤 六月君

理事 德安 實藏君

理事 松本 忠助君

理事 石井 一君

理事 唐沢俊二郎君

理事 古屋 亨君

理事 内藤 良平君

理事 和田 春生君

建設委員会

理事 天野 光晴君

理事 正示啓次郎君

理事 渡辺 栄一君

理事 小川新一郎君

理事 稻村佐四郎君

理事 葉梨 信行君

理事 藤波 孝生君

理事 森下 國雄君

理事 井上 普方君

理事 佐野 憲治君

理事 新井 彬之君

出席國務大臣

大蔵大臣 福田 越夫君

運輸大臣 橋本登美三郎君

建設大臣 根本龍太郎君

自治大臣 秋田 大助君

出席政府委員

内閣総理大臣官

房交通安全対策

室長 須藤 博忠君

警察庁交通局長

片岡 誠君

防衛庁経理局長

田代 一正君

大蔵政務次官

中川 一郎君

大蔵省主計局次

長 竹内 道雄君

大蔵省主税局長

細見 卓君

理事 齊藤 正男君

理事 小此木三郎君

理事 砂田 重民君

理事 金丸 徳重君

理事 田中 昭二君

理事 田代 文久君

理事 大村 襄治君

理事 服部 安司君

理事 阿部 昭吾君

理事 砂原 格君

理事 廣瀬 正雄君

理事 古内 広雄君

理事 山本 幸雄君

理事 下部 政巳君

理事 松浦 利尚君

理事 北側 義一君

委員外の出席者

日本国有鉄道副

總裁 山田 明吉君

地方行政委員会

調査室長 日原 正雄君

大蔵委員会調査

室長 末松 経正君

運輸委員会調査

室長 鎌瀬 正巳君

建設委員会調査

室長 曾田 忠君

運輸省鉄道監督

局長 山口 真弘君

運輸省自動車局

長 野村 一彦君

建設省道路局長

高橋国一郎君

自治省財政局長

長野 士郎君

自治省税務局長

鎌田 要人君

本日開議に付した案件

自動車重量税法案(内閣提出第三九号)

〔毛利大蔵委員長、委員長席に着く〕

○毛利委員長 これより大蔵委員会地方行政委員

会運輸委員会建設委員会連合審査会を開会いたし

ます。

関係各常任委員長との協議により、私が委員長

の職務を行ないます。

自動車重量税法案を議題といたします。

自動車重量税法案

自動車重量税法

目次

第一章 総則(第一条―第六条)

第二章 課税標準及び税率(第七条)

第三章 納付及び還付等(第八条―第十六条)

第四章 雑則(第十七条)

附則

第一章 総則

第一条 この法律は、自動車重量税の課税物件、

納税義務者、課税標準、税率及び納付の手続そ

の他自動車重量税の納税義務の履行について必

要な事項を定めるものとする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用

語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一 自動車 原動機により陸上を移動させるこ

とを目的として製作した用具で軌条若しくは

架線を用いないもの又はこれにより牽引して

陸上を移動させることを目的として製作した

用具をいい、道路運送車両法(昭和二十六年

法律第百八十五号)第二条第三項(定義)に

規定する原動機付自転車を含むものとす

る。

二 検査自動車 道路運送車両法第六十条第一

項(新規検査の場合の自動車検査証の交付)、

第六十二条第二項(同法第六十三条第三項、

第六十四条第三項及び第六十七條第四項にお

いて準用する場合を含む。)(継続検査、臨時

検査、分解整備検査及び構造等変更検査の場

合の自動車検査証の返付)又は第七十一条第

四項(予備検査の場合の自動車検査証の交

付)の規定による自動車検査証の交付又は返

付(以下「自動車検査証の交付等」という。)

を受ける自動車という。

三 届出軽自動車 道路運送車両法第九十七條

の三第一項(軽自動車の使用の届出)の規定

による車両番号の指定(以下「車両番号の指

定」という。)(を受ける軽自動車という。

2 この法律に規定する小型自動車、軽自動車及び大型特殊自動車の別は、道路運送車両法第三条(自動車の種別)に定めるところによる。

第三條 検査自動車及び届出軽自動車には、この法律により、自動車重量税を課する。

(納税義務者)

第四條 自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者は、当該検査自動車及び届出軽自動車につき、自動車重量税を納める義務がある。この場合において、当該自動車検査証の交付等を受ける者又は車両番号の指定を受ける者が二人以上あるときは、これらの者は、連帯して自動車重量税を納付する義務を負う。

2 前項に規定する者以外の者が当該検査自動車又は届出軽自動車の所有者(これらの自動車の売買契約において売主が所有権を留保している場合にあつては買主とし、これらの自動車譲渡により担保の目的となつていゝる場合にあつては当該譲渡をした者とする)である場合には、その者は、これらの自動車につき、同項に規定する者と連帯して自動車重量税を納める義務がある。

(非課税自動車)

第五條 次に掲げる自動車には、自動車重量税を課さない。

一 大型特殊自動車

二 車両番号の指定を受けたことがあることが政令で定めるところにより明らかにされた軽自動車

三 道路運送車両法第六十三條(臨時検査)に規定する臨時検査(第七條第一項において「臨時検査」という)の結果、返付を受ける自動車検査証の有効期間の満了の日が従前の有効期間の満了の日以前とされることとなる自動車

(納税地)

第六條 自動車重量税の納税地は、納税義務者が

受ける自動車検査証の交付等又は車両番号の指定の事務をつかさどる官公署の所在地とする。

2 第十四條の規定により徴収すべき自動車重量税又は国税通則法(昭和三十一年法律第六十六号)第五十六條第一項(還付)に規定する過誤納金に係る自動車重量税の納税地は、前項の規定にかかわらず、納税義務者が次の各号に掲げる場合のいずれに該当するかに応じ当該各号に掲げる場所とする。

一 この法律の施行地(以下この条において「国内」という)に住所を有する個人である場合、その住所地

二 国内に住所を有せず居所を有する個人である場合、その居所地

三 国内に本店又は主たる事務所を有する法人である場合、その本店又は主たる事務所の所在地

四 前三号に掲げる場合を除き、国内に事務所、営業所その他のこれらに準ずるものを有する者である場合、その事務所、営業所その他のこれらに準ずるものの所在地(これらの二以上ある場合には、政令で定める場所)

五 前各号に掲げる場合以外の場合、政令で定める場所

第二章 課税標準及び税率

第七條 自動車重量税の課税標準は、検査自動車及び届出軽自動車の数量とし、その税率は、次に掲げる自動車の区分に応じ、一両につき、次に掲げる金額(臨時検査に係る自動車にあつては、当該金額に〇・五を乗じて得た金額)とする。

一 検査自動車のうち自動車検査証の有効期間が二年と定められているもの(道路運送車両法第六十一條第二項(自動車検査証の有効期間の短縮)の規定により自動車検査証の有効期間が短縮される自動車を除く)

イ 乗用自動車(ハに掲げる自動車を除く)

(1) 車両重量が〇・五トン以下のもの

(2) 車両重量が〇・五トンを超えるもの
車両重量〇・五トン又はその端数ごとに五千元

ロ イ及びハに掲げる自動車以外の自動車
(1) 車両総重量が一トン以下のもの
五千元

(2) 車両総重量が一トンを超えるもの
車両総重量一トン又はその端数ごとに五千元

ハ 二輪の小型自動車 三千元

二 検査自動車のうち前号に掲げる自動車以外のもの
イ 乗用自動車(ハに掲げる自動車を除く)

(1) 車両重量が〇・五トン以下のもの
二千五百円

(2) 車両重量が〇・五トンを超えるもの
車両重量〇・五トン又はその端数ごとに二千五百円

ロ イ及びハに掲げる自動車以外の自動車
(1) 車両総重量が一トン以下のもの
二千五百円

(2) 車両総重量が一トンを超えるもの
車両総重量一トン又はその端数ごとに二千五百円

ハ 二輪の小型自動車
千五百円

三 届出軽自動車
イ ロに掲げる軽自動車以外の軽自動車
七千五百円

ロ 二輪の軽自動車
四千元

2 前項における用語については、次に定めるところによる。

一 「乗用自動車」とは、もつぱら人の運送の用に供する自動車で、政令で定めるものをいう。

二 「車両重量」とは、運行に必要な装備をした状態における自動車の重量をいう。

三 「車両総重量」とは、車両重量、最大積重量及び五十五キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。

3 第一項の車両重量及び車両総重量の計算に關し必要な事項は、政令で定める。

第三章 納付及び還付等

(検査自動車についての印紙納付)

第八條 自動車検査証の交付等を受ける者は、その自動車検査証の交付等を受ける時までに、当該検査自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する金額の自動車重量税印紙を政令で定める書類にはり付けて、当該自動車検査証の交付等を行なう運輸大臣又はその権限の委任を受けた都道府県知事に提出することにより、自動車重量税を国に納付しなければならない。

(届出軽自動車についての印紙納付)

第九條 車両番号の指定を受ける者は、その車両番号の指定を受ける時までに、当該届出軽自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する金額の自動車重量税印紙を政令で定める書類にはり付けて、当該車両番号の指定を行なう陸運局長又はその権限の委任を受けた都道府県知事に提出することにより、自動車重量税を国に納付しなければならない。

(現金納付)

第十條 自動車検査証の交付等を受ける者又は車両番号の指定を受ける者は、自動車重量税を金銭で納付することにつき特別の事情があると運輸大臣若しくは陸運局長又は都道府県知事(以下「運輸大臣等」という)が認めた場合その他政令で定める場合には、前二條の規定にかかわらず、当該検査自動車又は届出軽自動車につき課されるべき自動車重量税の額に相当する自動車重量税を国に納付し、当該納付に係る領收証書を政令で定める書類に添附して、当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を行なう運輸大臣等に提出することができる。

(納付の確認)

第十一條 運輸大臣等は、自動車検査証の交付等

又は車両番号の指定を行なうときは、当該検査自動車又は届出軽自動車につき課されるべき自動車重量税の額の納付の事実を確認しなければならぬ。この場合において、当該納付が第八條、第九條又は次条第二項の規定により自動車重量税印紙をもつてされたものであるときは、これらの規定に規定する書類の紙面と自動車重量税印紙の色彩とに於て判明に消さなければならぬ。

(税額の認定)

第十二條 運輸大臣等は、第八條若しくは第九條に規定する書類にはり付けられた自動車重量税印紙又は第十條に規定する書類に添附された自動車重量税の納付に係る領収証書の金額がその調査したところの金額に不足するときは、その調査したところにより認定した自動車重量税の額及び当該不足額を当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けようとする者に通知するものとする。

2 前項の通知を受けた者は、当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けることをやめる場合を除き、遅滞なく、同項の不足額に相当する金額の自動車重量税印紙を当該通知をした運輸大臣等に提出することにより、当該不足額に相当する自動車重量税を國に納付しなければならぬ。

3 前項の場合において、当該通知をした運輸大臣等が認めるときは、第一項の通知を受けた者は、遅滞なく、同項の不足額に相当する自動車重量税を國に納付し、その納付に係る領収証書を当該運輸大臣等に提出することができる。

(納付不足額の通知)

第十三條 運輸大臣等は、自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた者が第八條から第十條まで又は前条第二項若しくは第三項の規定により当該検査自動車又は届出軽自動車につき納付すべき自動車重量税の額の全部又は一部を納付していない事実をその納期限後において知つたときは、遅滞なく、これらの者の当該自動車重量税に係る第六條第二項の規定による納税地の所轄税務署長に対し、その旨及び大蔵省令で定める事項を通知しなければならない。

2 前項の通知は、検査自動車又は届出軽自動車につき自動車重量税の納税義務者が二人以上ある場合には、そのうち運輸大臣等の選定した者の同項の納税地の所轄税務署長にするものとする。

(税務署長による徴収)

第十四條 税務署長は、前条第一項の通知を受けた場合には、当該通知に係る同項に規定する納付していない自動車重量税を当該通知に係る自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた者から徴収する。

2 税務署長は、前項に規定する場合のほか、自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた者が第八條から第十條まで又は第十二條第二項若しくは第三項の規定により当該検査自動車又は届出軽自動車につき納付すべき自動車重量税の額の全部又は一部を納付していない事実を知つた場合には、当該納付していない自動車重量税をその者から徴収する。

(納付手続等の政令への委任)

第十五條 第八條から前条までに定めるもののほか、自動車重量税の納付の手続その他これらの規定の適用に關し必要な事項は政令で定める。

(過誤納の認定等)

第十六條 自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受ける者は、次の各号のいずれかに該当するときは、その該当することとなつた日から一年を経過する日までに、政令で定めるところにより、当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定に係る運輸大臣等に申し出て、当該各号に掲げる自動車重量税の額その他政令で定める事項について確認を求め、証明書の交付を請求することができる。

一 自動車重量税を納付した後自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けることをやめたとき。 当該納付した自動車重量税の額

二 過大に自動車重量税を納付して自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けたとき(国税通則法第七十五條第一項第五号(他の行政機関の処分についての審査請求)の規定による審査請求に対する裁決により第十二條第一項の認定に係る処分の全部又は一部が取り消されたときを除く)。 当該過大に納付した自動車重量税の額

(運輸大臣等による徴収)

2 運輸大臣等は、前項第二号に該当する事実があることを知つたときは、既に同項の請求がされている場合を除き、遅滞なく、同号に掲げる自動車重量税の額その他政令で定める事項を自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた者(これらの者が二人以上ある場合には、そのうち運輸大臣等の選定した者)に書面をもつて通知するものとする。

3 自動車重量税に係る過誤納金の還付を受けようとする者は、第一項の証明書又は前項の書面を納税地の所轄税務署長に提出しなければならない。

4 自動車重量税の過誤納金に対する国税通則法第五十六條から第五十八條まで(還付・充当・還付加算金)の規定の適用については、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に掲げる日に納付があつたものとみなす。ただし、第二号に規定する自動車重量税に係る過誤納金のうち同号に掲げる日後に納付された自動車重量税の額に相当する部分については、この限りでない。

一 自動車重量税を納付した後自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けることをやめた場合 当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けることをやめた日

二 過大に自動車重量税を納付して自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた場合 当該自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受けた日

第四章 雑則
(通知)

第十七條 運輸大臣等は、政令で定めるところにより、自動車重量税の納付額その他政令で定める事項を大蔵大臣に通知しなければならない。

附 則

(施行期日)
1 この法律は、昭和四十六年十二月一日から施行する。ただし、附則第五項及び第六項の規定は、同年十月一日から施行する。

(国税通則法の一部改正)

2 国税通則法の一部を次のように改正する。
第十五條第二項中「第十一号」を「第十二号」に改め、第十三号を第十四号とし、第十号から第十二号までを一号ずつ繰り下げ、第九号の次に次の一号を加える。

十 自動車重量税 自動車検査証の交付若しくは返付の時又は軽自動車についての車両番号の指定の時
第十五條第三項中第七号を第八号とし、第四号から第六号までを一号ずつ繰り下げ、第三号の次に次の一号を加える。

四 自動車重量税
第三十六條第一項中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 自動車重量税でその法定納期限までに納付されなかつたもの
第百十八條第一項中「及び次条」を削る。
第百十九條第一項中「国税」の下に「(自動車重量税、印紙税及び附帯税を除く。以下この条において同じ。)」を加える。

(相続税法の一部改正)
3 相続税法(昭和二十五年法律第七十三号)の一部を次のように改正する。

第十四條第二項中「登録免許税」の下に「(自動車重量税)」を加える。

(国税徴収法の一部改正)
4 国税徴収法(昭和三十四年法律第四百十七号)の一部を次のように改正する。
第十五條第一項第五号の二中「第二号、第三号」

号、第五号及び第六号」を「第二号から第四号まで、第六号及び第七号」に、「第二号、第三号及び第五号」を「第二号から第四号まで及び第六号」に改め、同項第七号中「第二号、第三号及び第五号」を「第二号から第四号まで及び第六号」に改める。

5 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の(昭和二十二年法律第四十一号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項に次の一号を加える。

六 自動車重量税法(昭和四十六年法律第九号)第八條、第九條又は第十二條第二項の規定により自動車重量税を納付すると

き。

第二条第二項中「及び国民年金法第九十二條第一項に規定する国民年金印紙」を「国民年金法第九十二條第一項に規定する国民年金印紙及び自動車重量税法に規定する自動車重量税印紙」に改める。

第三条第一項に次の一号を加え、同条第二項中「及び第五号」を「第五号及び第七号」に改める。

七 自動車重量税印紙 郵便局のうち郵政大臣が指定するもの又は郵便切手類売りさばき所若しくは印紙売りさばき所

(郵便切手類売りさばき所及び印紙売りさばき所に關する法律の一部改正)

6 郵便切手類売りさばき所及び印紙売りさばき所に關する法律(昭和二十四年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

第一条中「収入印紙」の下に「及び自動車重量税印紙」を加える。

第二条第四項中「売さばき人にならうとする者」を「第一項又は第二項に規定する売さばき人にならうとする者」に、「第一項又は第二項」を「それぞれ当該各項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「前二項の」を削り、

「以下「売さばき人」と総称する。」「の下に「のうち第一項又は第二項に規定する売さばき人」を加え、同項を同条第四項とし、同条第二項中「売さばき人」の下に「(次項に規定する印紙の売さばき人を除く。)」を加え、同項の次に次の一項を加える。

3 郵政大臣は、自動車検査登録印紙売さばき所を設ける法人で営利を目的としないもののうちから、印紙のうち自動車重量税印紙のみを売りさばく印紙の売さばき人を郵政省令で定めるところにより選定し、当該印紙の売さばきに關する業務を委託することができる。

附則第三項中「印紙」とは、収入印紙及び「収入印紙には、」「いう」を「含む」に改める。(郵政事業特別会計法の一部改正)

7 郵政事業特別会計法(昭和二十四年法律第九号)の一部を次のように改正する。

第四十條中「日雇健康勸定」の下に「自動車重量税印紙に係るものは国税収納金整理資金」を加える。

(道路運送車両法の一部改正)

8 道路運送車両法の一部を次のように改正する。

第九十七條の三の次に次の一條を加える。

(自動車重量税の不納付による自動車検査証の不交付等)

第九十七條の四 運輸大臣は、第六十條第一項、第六十二條第二項(第六十三條第三項、第六十四條第三項及び第六十七條第四項において準用する場合を含む。又は第七十一條第四項の規定により自動車検査証を交付し、又は返付する場合において、当該自動車検査証の交付又は返付に係る自動車につき課されるべき自動車重量税が納付されていないときは、当該自動車検査証の交付又は返付をしないものとする。

2 前項の規定は、前条第一項の規定により陸運局長が車両番号を指定する場合について準

用する。

9 (国税収納金整理資金に關する法律の一部改正) 国税収納金整理資金に關する法律(昭和二十九年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「収納された国税」の下に「(自動車重量税法(昭和四十六年法律第九号)に規定する自動車重量税印紙に係る収入金を含む。)」を加える。

第八条第一項中「国税収納金等となるべき国税」の下に「(自動車重量税印紙に係る収入を含む。)」を加える。

第十四條第一項中「翌年度の四月三十日」の下に「(自動車重量税印紙に係る収入にあつては、翌年度の五月三十一日)」を加える。

(交付税及び譲与税配付金特別会計法の一部改正)

10 交付税及び譲与税配付金特別会計法(昭和十九年法律第三号)の一部を次のように改正する。

第三条中「石油ガス税」の下に「自動車重量税に充てられる自動車重量税」を、「石油ガス譲与税の譲与金」の下に「自動車重量譲与税(昭和四十六年法律第九号)による自動車重量譲与税の譲与金」を加える。

(自動車検査登録特別会計法の一部改正)

11 自動車検査登録特別会計法(昭和三十九年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第一条中「の事務」を「並びに自動車重量税法(昭和四十六年法律第九号)の規定による自動車重量税の納付の確認及び税額の認定の事務」に改める。

第三条中「自動車検査登録印紙売渡収入」の下に、「一般会計からの繰入金」を加え、同条に次の一項を加える。

2 前項に規定する一般会計からの繰入金は、自動車重量税の納付の確認及び税額の認定の事務に要する経費の財源に充てため、予算

で定めるところにより、繰り入れるものとする。

理由

今次の税制改正の一環として、道路その他の社会資本の充実に要請を考慮し、新たに自動車に対して、道路運送車両法の規定による検査又は軽自動車の使用の届出の際に、その重量に応じ、自動車重量税を課税することとする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○毛利委員長 本案に關する提案理由は、お手元に配付してあります資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。古屋亨君。

○古屋委員 このたび国税として自動車重量税を創設することとされておりますが、これと現行の自動車税、軽自動車税あるいは自動車取得税との関係をどのように考えておられるか。一部には、将来自動車重量税を拡大いたしまして、現在ある八つの自動車税等をこれに吸収するような考え方があつても聞いておるのでありますが、それぞれこれらの税はその性格を異にし、また沿革を異にしておるのでございますが、これに對しましてまず自治大臣はどういうふうに見えておられるか。次いで大蔵大臣のお考えも、御所見を伺いたいと思ひます。

○秋田国務大臣 自動車税なり軽自動車税は自動車を持つておるといふことに對する課税でございまして、いわば固定資産税的なもの、自動車取得税のはうはその不動産取得に對して課税をしていくものでございまして、今回の自動車重量税はいわば登録免許的な性格を持つております。おっしゃるとおりおのおのその性格を異にし、沿革も異にして、課税の理由を異にいたしておりますので、これを一本にまとめるということは私は適當ではない、こう考えております。

○福田國務大臣 たいだいま自治大臣からお話がありましたように、これはそれぞれ違った性格を持った税であります。ただし、一つの客体に對しまして八つの税がある、こういうことはいかに税が複雑多岐、国民から見てもわかりにくい、そういう一面があるのじゃないか、そういうふうにも考えます。したがって、今後これが統合し得るものでありますれば統合する、あるいは一つに統合するといふようなことまでいかぬでも簡素化することができないか、その点は十分検討してみたい、かように考えております。

○古屋委員 次に、この自動車重量税につきましては、特に現下の道路事情その他を中心にして特定財源を付与するといふような見地から計画されたように承つておるのでありますが、自治省の最近の地方財政白書を見ましても、市町村道の整備状況といふものはきわめて劣つておるのでございます。それで、この法案によりますと、市町村の道路目的財源とするために譲与税として四分の一という率が定まつておるのでありますが、この四分の一といふものはどういふ根拠で四分の一とされたのか。と申しますのは、自治省等の昨年度の地方道路目的財源の拡充試算等を見ますと市町村分で七千億要するといふようなことも出ておりますので、そういうことから考えてみると、四分の一といふものはまあ三分の一であつてもいいような感じもするのですが、大蔵大臣から四分の一で提案されましたその根拠と申しますか、そういうことのお考えをお承りしたいと思ひます。

○福田國務大臣 確かにそういう疑問があることは理解できます。ただ、地方道に幾らの金が必要なのか、またそれに対して地方財政上どのくらいの財源手当てができるのか、したがって地方財政として不足する道路財源といふものはどのくらいになるか、こういうことにつきましては、もうそれは自治省、大蔵省、これは考え方がどうしても違います。それから建設省もまた考え方が違つてくるわけなんです。これを統合するといふことはなかなか容易なことじゃない。そこで一応大蔵省が

試算をいたしました道路財源の不足額千二百億圓、これを頭に置きまして、四分の一が譲与税であるという結論にいたしたわけでありまして、この結論につきましては、そういうふうないろいろな見方はありますけれども、関係各省の御了承を願つておる次第でございます。

○古屋委員 ちょっと観点を變へまして、交通安全の見地からこの問題に觸れてみたいと思ひますが、御承知のように交通安全計画といふものが、五カ年間の計画ができました。とにかく三十分の一の死亡し、三十分の一の負傷する。つまり負傷者が三十分の一で、死者が三十分の一に出るといふような点から考えますと、人命尊重といふ点からいたしまして、道路の整備に伴う交通安全といふことはきわめて重大な問題でございます。このための交通安全施設といふものも計上をされておつたのでありますが、この予算の中には、交通安全の予算の財源には自動車重量税があらわれておるかどうか、その点お伺いをいたしたいと思ひます。

○福田國務大臣 自動車重量税は、これを考えまする発想の根拠は、道路財源の不足、これを補うといふところにあるのでありますが、四十六年度予算ではこれを一般財源として受け入れることにしたのであります。したがって、この道路財源として発足しました自動車重量税収入は、ひもつきであるとかあるいは特定財源であるとか、そういう形をとつておりません。九兆四千億圓の一部として全体の財源を構成する、こういうことになつておるのです。ただし問題の発端、構想のきつかけが道路財源を充足するといふところにありましたが、主たる目標を道路に置いておりましたが、道路と深い関係にありますところの道路標識その他交通安全対策、これにも配意をいたした、こういうふうな御理解願ひます。

○古屋委員 交通安全につきましても重要性はたれよりも大蔵大臣御存じでありまして、いまお話しのように、道路が中心であるが、道路と一体として施設を考えておるといふことばでございます。それが、それで、仮定の問題を申し上げるのはたいへん恐縮でございますが、この千二百億という財源に、今後の推移によりまして、もしこれを若干でも変更するといふような場合を仮定いたしますと、やはり道路を中心としての、いまのお話のようなことを中心として、つまり道路に關係あるもの第一といふふうにして——これは一般會計でありますので、大蔵大臣といたしましては、もし若干でも変更といふようなことになつた場合、この計画を進めていく上においては道路を中心で考えていかれるのか、あるいは他の財源的なものを考えられるのか。仮定の議論でございますが、大蔵大臣のその点に對するお見通しをひとつお漏らしを願ひたいと思ひます。

○福田國務大臣 見通しといたしましては、私は、自動車重量税法が重大な修正を受けまつか、あるいはこれが国会において承認をされないと、か、さういふ事態はゆめゆめ考えておらないわけでありまして。しかし万一—そういうような事態があつたらどうするんだというふうなお話かと思ひますが、そういう場合は考えたくはありませんけれども、国政全体の中でその欠陥をどうやうに補うかといふことを考えますが、しかし重大な影響が道路その他交通諸対策に及ぼされるであろうといふことだけは、私ははつきり申し上げなければならぬ、かように存じます。

○古屋委員 もう一つお伺ひしたいのは、自動車重量税の実施は十二月一日となつておるのでございますが、十二月一日とされた理由は何であるか。つまり法案の成立が、国会が二十四日まででございますので、相当おくれでおるのでございませうが、一体準備が間に合うのかどうか、その点ひとつ大蔵大臣からお伺ひをしておきたいと思ひます。

○福田國務大臣 これはともかく新税でございますし、これに對する準備を整備しなければならぬとか、いろいろの準備が必要であります。そういうようなことで準備期間を見たわけでありまして、十二月に実施と、こういうことにつきましては責任をもつて準備を整えたい、かように考えております。

○毛利委員長 関連質問を許します。加藤君。

○加藤（二）委員 昭和四十六年度の予算編成前後におきまして、われわれは社会資本の充実といふことを非常に当面の急務であるとして検討いたしました。その反面、国の一般財源から見ますと、社会保障制度その他にも重点的にこれを使わなくてはならないといふことで、われわれはわれわれなりに新税のいろいろの問題について検討したわけでございますが、政府は自動車重量税といふことで新しい財源を求めてこられたわけでございますが、それ以外の財源獲得の方法、自動車に關連する問題として何か、重量税を決定される前の模索、考案された過程において、重量税以外の問題で考えられた点がありましたら御説明願ひたいと思ひます。

○細見政府委員 道路財源が不足する、しかもその道路財源につきましては、大蔵大臣が予算委員会におきましてもその財源を調達することをお約束いたしておるので、何らかの形で道路財源を確保しなければならぬといふことである。いろいろ考えただけであります。そこで第一に、たとえ一兆数千億の自然増収があるわけでありまして、その場合、所得税の減税を押えたらどうかといふような議論もございました。しかし所得税につきましては、ここ数年の引き続きます連年の軽減にもかかわらず、なお所得税は重いという声が強いわけでありまして、この減税は取りやめるべきではない。したがって、その不足する財源は何らかの形で、幾らかの負担の増徴という形で求めるを得ない。そこで第一に考えましたのは、物品税の増徴といふような形で考えたわけでありまして。と申しますのは、やはり道路の財源の不足といふことが急激な自動車の増加によつてもたらされてきておる。しかもその道路の建設というのは、諸外国の例を見ましてもなおおむね自動車に新しい財源を求めて建設が行なわれておるのが例でございます。そういう意味で、私どももまず自

自動車に課税が行なわれておる物品税を増徴することとも考えたわけでございますが、御承知のように物品税は従来の奢侈品、便益品課税というように伝統がございまして、同じ自動車といえどもかなり税率に差がある。大型、小型、中型というふうな差がある。しかも致命的なことには、今日の道路事情で無視することのできないトラックについて全然課税が行なわれておらない。バスが課税されておらない。そこで、物品税で財源を調達することは無理であるからトラック税で考えてみたかどうかというのを考えたわけでございますが、不足する財源が四十九年度までに国で三千億、地方で千二百億ということになりますと、これをいま新規に、物品税のような歳出し課税のトラック税ということにいたしますとたいへんな負担になる。これはトラックが重要な流通手段であり、しかもまた一方中小企業に非常に使われておるということを考えますと、これはやはりトラックに税を求めるべきではない。その次に考えましたことは燃料税の引き上げということであつたわけでございますが、御承知のように燃料税につきましては、たとえば揮発油税の系統は国の財源であり、軽油引取税の系統は地方の財源である。したがって、私どももいたしましては、道路に対する損傷というようになことを考えれば、あるいは諸外国と比較をいたしますれば、軽油のほうが負担が軽いというような感じも持っておつたのでございまして、いづれにいたしましても、国のほうで三千億不足する財源を、軽油とかガソリンとかいうことで負担を求めることについてはかなり難点があるというようになことで、いろいろの各方面の提案も総合的に検討いたしましたして今回の重量税に落ちついたわけでございます。

○細見政府委員 そういふ提案もあつたわけでございますが、現在のこの財源調達の必要性あるいは自動車に社会にもたらしておるいろいろなコストという点からいたしまして、それに見合う関係としては自動車に広く求め、しかもその自動車の負担の求め方は、免許税よりもあるいはまた車検税よりも重量に比例したほうが、少なくともいままで日本になつた新しい考え方としてよりふさわしい、かように考えたわけでございます。○加藤(六)委員 次に、問題点を變更しまして、この重量税はいわゆる税務署あるいは地方税務事務所徴収するのではなくして、証紙によつて陸運事務所で徴収するという形をとるようになっておると思うわけでございますが、新しく徴収する体制、準備、人、これはどういふようになっておりますか。

○細見政府委員 車検場におきまして、従来の車検に加えてこの自動車重量税の徴収をお願いするわけでありまして、それがたとえ印紙貼付というふうな、いわば書類審査で足りるものとしたとしてもかなりの手数をかけるということ、人数も要するということ、また百三十八名の定員の増がそちらに考えられております。またこの税の施行に伴いますいろいろな備品とかあるいは関係の施設というものの整備につきましては、これは御承知のように国と地方とに財源を配分いたさなければならぬわけでございますので、従来の普通の印紙というわけにはいかない。同じ印紙でございますとどれだけの地方に分けていいかというものが計算できないという問題がございまして、自動車重量税の印紙として新しい印紙を考えたい、かようなことでそれらの準備も予算的にいたしておるわけでございます。

○加藤(六)委員 先ほど主税局長の答弁の中に、最近の自動車の伸び、一般の普及ということが御説明にありました。陸運事務所における自動車関係の増というものはまことに微々たるものであつて、毎年定員増を要求しておるが二分の一あるいは三分の一に削られてきておりまして、矛盾が陸運事務所非常に集積されております。もちろん電子計算機の導入等による機械化、合理化の問題等についても努力をいたしておりますけれども、今回さらにこれに加ふるに自動車重量税の徴収義務というものがここに付せられてきますと、いま御説明になりました百三十八名というものでは足りぬのではないかと気が持たさいます。私たちが持つておるわけでございますが、この百三十八名の増員というものは新しく定員として法律上も正式に認めてあります。まだ認めておりません。○竹内(道)政府委員 百三十八名の定員はすでに予算に計上されてございます。○加藤(六)委員 最後に、これで関連質問を終わりますが、もしこの重量税というものが今国会通らない場合ですと、私たちがいろいろ考へておるわけでございますが、一般会計としてこれを組み入れてあるということになりまして、この法律が通らない場合は昭和四十六年度予算は修正あるいは改定、補正ということをお考へておられるかどうか。この点について一言大蔵大臣に御質問いたしておきます。

○福田国務大臣 通らなかつたような事態につきましては何ら考へておりません。○加藤(六)委員 終わります。○毛利委員長 山口鶴男君。○山口(鶴)委員 今度の自動車重量税につきまして、初めは自動車トシ税という名前を考へておられたようでありまして、そうすると、とんとわからぬトシ税というふうなことを言われては困るというので、急遽自動車重量税という名前になつたというふうな話も聞いておるわけでありまして、私もこの税を見まして、一体この税はどのような性格を持つ税金ののだろうか、たいへん理解しがたい面があるわけでありまして、現在これに関連する税といたしましては、いづれも地方税であります。自動車税がございまして、この自動車税につきましては固定資産税見合いの税として考へることができるとおもいます。もちろんこれは府県の普通税であります。さらに軽自動車税がございまして、これもやはり固定資産税見合いの市町村の普通税、かように考えられ得ると思ひます。さらに自動車取得税がございまして、これは不動産取得税見合いの府県税でありまして、このうち徴税費を除きまして三分の二は市町村の道路財源、三分の一は府県の道路財源という形になっております。それではこの自動車重量税なるものは、ただいま申し上げたような分類分けからいまして一体どのような税見合いの税なのか、いかなる性格を持つ税であるのか、この点をまずお答えをいただきたいと思ひます。

○細見政府委員 いまお話がございましたように、固定資産税があつてそれに見合うものは自動車税があり、それから不動産の取得に伴ひまして不動産取得税があり、それに見合うものとして自動車取得税があり、国におきましては登録税というものがございまして、まさにそれに該当するものがこの自動車重量税でございます。重量に従つて登録税を課するということでございます。○山口(鶴)委員 大蔵委員の同僚諸君に聞きますと、車検税の性格だというふうな御答弁があつたという。ただいまは登録税に当たるものであるというふうな御答弁がございまして、まことに二転、三転してゐるような感じがするのであります。一体どうなんでしょうか。従来まで大蔵委員会で答弁いたしました経過、それからただいま答弁をいたしました事柄、それを統一をいたしまして、一体どのようなものなのか明確にしたいと思ひます。

○細見政府委員 私の説明がへたなのもかもしれませんが、大蔵委員会におきましてこの委員会におきましてもあるいはまた予算委員会におきましても終始同じことを申し上げておるわけでございます。自動車の車検登録あるいは軽自動車につきましては届け出、そういうことによりまして自動車は走行の権利を取得するわけでございます。その権利の証書として車検証が交付され登録

が行なわれるわけでありまして、そのときに徴される登録税がこの自動車重量税であるわけでありまして、その意味で終始一貫した説明をいたしているつもりでございます。

○山口(鶴)委員 先ほど自民党の委員の方の質問に対する答弁を聞いておりましたら、乗用車については物品税がある、ところがバス、トラックについては、道路は大いに損傷するけれどもこれに見合う税がない、したがってそういうことも考えた、こういうようなことをお述べになりましたね。そういうことも考えておるわけですか。

○細見政府委員 御質問の趣旨がよくわからないのでございますが、物品税は従来の沿革がございまして、当初は奢侈的なもの、さらにその後の生活水準の上昇あるいは消費の多様化というようにことによりまして、今日では物品税は便益的なものにかかるということになっておるわけでありまして、したがって、シャープ税制以来、便益的なものでない、つまり営業的なものにつきましては課税が行なわれておらないわけでありまして、トラックあるいはバスといったようなものにつきましては課税が行なわれておらない。だからその系統の税を取り入れるときに従来からの物品税の考え方というのをかなり変えなければいけません。そこで物品税の系統でものを考えるのはむづかしいかと申し上げたわけでございます。

○山口(鶴)委員 とにかく、いろいろのことを言っておられるわけですが、明確でありませぬ。そこで建設省にお尋ねしたいと思うのですが、どうも道路損傷というようにも考えられておるような趣旨の御答弁が先ほどあったのですが、自動車の重量によって道路の損傷の度合いというものも異なると思うのです。この自動車の重量による道路の損傷率というものは、重さに比例するのか、あるいは重さの二乗に比例するのか、三乗に比例するのか、四乗に比例するのか、五乗に比例するのか。この点、建設省は力学的な検討というものを当然やっておられると思うのです。当然、重量、それに対するスピードも加味されるだろうと思えますから、その間のスピードのほうも検討されておるだろうと思うのですが、検討の結果、数式は一体どういうふうなことになるのでしょうか、まずお答えをいただきたいと思えます。

○高橋(国)政府委員 重量によりましてどの程度損傷の度合いが大きくなるかということにつきましましては、いろいろの実験がなされておるようございまして、いろいろな実験がなされておるようございまして、まだ正確な結論は出てないようございまして、大体四乗程度に比例するといふふうな考えられておるようございまして。

○山口(鶴)委員 同一のスピードならば、重量がふえればその重量の四乗に比例して道路の損傷があるという御答弁だろうと思うのです、正確にいえば、スピードに対する検討はなされておるのですか。

○高橋(国)政府委員 スピードによる検討もなされておりますけれども、スピードの影響というのはほとんどネグレクトタイプというふうな聞いております。

○山口(鶴)委員 権威ある研究の結果、スピードによる影響については四乗に比例する、こういうお答えでございまして。

ところが、主税局長ただいまのような結果なんですね。当然道路の損傷というものはこの税を創設するまでの検討の経過ではお考えになったようでありまして、お尋ねしたいのですが、今度出ております税の税率を拝見いたしますと、乗用車、トラックによって分けられてはありますけれども、いづれもこれは重量に比例するという形でこの課税をしております。道路の損傷というものを考えるならば四乗に比例するといふのですから、結局目方が倍になれば損傷率は十六倍になるという形ですね。ところがこの税でいけば、目方が二倍になれば税は二倍になるというふうな非科学的だということになると思うのですが、その辺は検討されましたか。

○細見政府委員 御承知のように、重量あるいはスピードと関連いたしました道路損傷を科学的にどう推定するかというものは、むしろ建設省のほうからお答えがあるんだろうと思えますが、たいへんな金がかかるわけでございます。しかも、その金をつぎ込みまして、気温条件とかあるいはいろいろな自然条件によってかなり違います。いま御指摘のような御意見がわが国の世論として確立いたしましたときには、あるいはそういう税も考えていかなければならないのかと思えますが、今日におきましては残念ながらそこまではまいっております。何といたしまして道路の損傷とか混雑とかいふものについて自動車に負担を求める。その社会的コストの考え方としては、たとえば排気量によるべきであるとか、あるいは排気量とそれ以外の車との差を考慮すべきだとか、いろいろの御議論がございましたが、社会資本の社会的コストを一般的にまかなっていくための税として広く最低限の負担を自動車に求める。その場合に、やはりそうした社会的コストとの関係では、重量にすなりと比例するのが少なくとも現段階においては適當ではないかと考えたわけでございます。

○山口(鶴)委員 主税局長、聞き間違ってもらしては困ると思うのです。私は、自動車の目方が倍になれば四乗になるということで、何も損傷に依拠してそういう税をつくれと言っておるわけではなく、損傷率を考えるとということになれば、損傷の度合いなんだ。したがって、道路の損傷というものを考えたというのを言われたから、とすれば損傷率は四乗に比例をする。今度の税は目方に比例をする、これでは非科学的ではないか、合理性がないではないかというのを指摘をしただけなんだ。何もそういう税を取れということをやったわけではないのですから、これは間違ってもらしては困るのではありませんか、その点は明確にしてもらわなければ困る。そういう意味でお尋ねをしておるわけですか、そういう意味でお答弁をいたしたいのです。

○細見政府委員 私もそのつもりでございまして、科学的に重量に比例して道路の損傷度をどういうふうに測定するかというものは、なかなか現状において困難でございますし、この税は一般的な歳入として一般税になっておるわけでございます。自動車の大きさを一種の重量であらわして重量税を課すというのが、現状では一番受け入れられる考え方だと思っておりますのでございまして。

○山口(鶴)委員 とにかく道路の損傷を考えたという経過からいっても、ただいま私が指摘したような数値からいえばこの税は合理性を欠いておる、こう私は思うのです。

さて、そこで次にお尋ねをいたしたいのは、第六次道路整備五カ年計画との関連の問題であります。建設大臣がおられるわけでありまして、第六次の計画、昭和四十五年から四十九年に至る五年間に十兆三千五百億円、これだけの投資をいたしまして道路の整備をやっていくという御計画のようでありまして、ところがこれを見ますと、一般道路事業が五兆五百億円、有料道路事業が二兆五千億円、地方単独事業が二兆五千五百億円、予備費といたしまして二千五百億円、計十兆三千五百億円でありまして、地方単独事業というもののウエイトが相当かかっておるわけですね。現在市町村道だけでも八十五万キロからの延長があるわけですね。これに対して地方単独事業、二兆五千五百億の事業を地方に単独事業でやらせるということになれば、財源はどうするかというところは建設省だつて考えるのは当然だと思ふのです。この点は一休どのような御検討をされたわけですか。あとで大蔵大臣にもお尋ねいたしますが……

○根本国務大臣 地方単独事業についての財源につきましては、地方自治体が従来の経緯からしても年々非常に一生懸命につき込んでおります。このことは、それだけ地域生活と密接に関連しておる道路の必要性のためにこれをやっているわけでございます。たとえ単独事業でありましても、政府の助成等もあり得ることでございます。そういうことでありますし、さらに今度は自動車新税が

出てまいりますとそのうちの四分の一が地方財源に回るといふ計画になっておりますから、そういう意味でも従来から比べますれば地方道路の財源は一步前進したということになるわけでございます。

○福田国務大臣 国におきましても三千億円不足する。それと同様の計算をいたしまして、市町村

におきましても、単独事業それから補助事業を合わせまして千億ないし千二百億円不足を生ずるといふことになるので、今回の措置を講ずる、こういうことになりました。

○山口(鶴)委員　大蔵大臣にお尋ねしたいのですけれども、とにかく国の場合は昭和四十二年から四十六年に至る第五次計画におきまして二兆七千九百二十三億の国費を予定された。そのうち特定財源が二兆一千九百九十億円、その率は七八・八％。三十九年から四十三年に至る第四次計画でいけば、実に特定財源は八六・三％に達しているわけですね。揮発油税が中心ですけれども、これに對しまして地方はどうか。第四次計画におきまして特定財源は四八・二％、これは府県、市町村を合算したものです。第五次計画では、自動車取得税の創設がございました関係もあって、若干ふえて六一・三％になります。しかし国から見れば特定財源の割合というものはるかに低いわけですね。道路財源の割合が少ない。

平きわまる、かように思うのです。現在の道路の事情というものは大臣も十分御案内です。そういう中で国に著しく特定財源の比率が高くて、肝心の市町村が全く等閑に付されている。このことについては大蔵大臣も、確かにこれはまずい、こううってお考えだろうと私は思いますが、ひとつその御感想を承りたいと思います。

○福田國務大臣 特定財源にするかしないか、これはむしろ技術的な問題でありまして、問題は道路に金が行くか行かないか、そこにあるのだらうかと思ひます。そういう見地から見ますときに、市

町村道はどうだ、こういうと、市町村道はずいぶんおかれております。何といつても今度五カ年計画ができれば国道はほとんどが完全整備されるという状態になりますが、この新しい計画が行なわれましても市町村道の整備率はまだ非常に低い状態です。それだけ日本全体の道路事情というものがおかれているということだろうと思います。しかし、市町村はそれにいたしまして、整備を急がなければならぬというので、道路新五カ年計画におきましては市町村道の問題を取り上げておる。そしてその財源をどうするか、特定財源あるいは一般財源、これは別といたしまして、金はこの計画にマッチするように充当しておる。つまりそれが先ほど申し上げましたように、不足する千億から千二百億円を新税をもつてまかなう、こういうふうにしておるのでございまして、いまおかれておる事情を見ますと市町村道が非常に激しい、これは私もよく承知しております。しかしそう一挙にいけない。おくれの非常にはなはだしい市町村道を一挙に取り戻すことはできないけれども、精一ぱいの努力はしておるのだということで御理解願います。

○山口(鶴)委員 秋田自治大臣、おられるわけですね。自治省としてはどうなのですか。数字は先ほど私が指摘したとおり、国は第六次計画におきまして、自動車重量税がない場合でも八二・二％の特定財源を持っている。しかるに市町村はわずか一六・五％、これだけの特定財源しか持っていない。

ない。しかも市町村道のおくれたるやばなはだし
いものがあるという実情は、自治大臣が一番認識
をしておられると思うのです。これは変更するとい
うのが自治省としての当然の希望だと私は思う
のです。一体自治省としては今日までどういう考
え方でどういう主張をやってこられましたか、お
答えをいただきたいと思っています。

○秋田国務大臣 特定財源の率に関するた
いの数字は、私どもも大体そのように承知をいたし
ております。しこうしてこの点につきましては、
ただいま大蔵大臣からお答えのありましたとおり
技術上の問題もございますけれども、地方財政上
一般財源の充実を期しておりますけれども、地方
道の中でも非常におくれておる市町村道の整備強
化につきましては、何と申ししてもただいま御
指摘の目的税源、これをふやすということとは、当
然地方行政をお預かりしている者としては考え
なければならぬと考えております。今回の重量
譲与税で一六・五％の目的税源率が二四・四％程
度に上がりますけれども、自治省としてはこれで
満足しておるというわけにはまいりませんので、
今後さらにこれが合理的な率の向上につきま
しては当然考えてまいりたい。しこうして、この問題
につきましてもはせめて六〇％ぐらいの率にしてみ
たいということとは、当然自治省をお預かりする者
としては考えるべきことかと思ひまして、そうい
う原案も作成いたしました。が、諸般の事情で、せ
めて漸進的に行く第一歩といたしまして重量譲与
税というものを考えた次第でございます。またこ
れを了承したわけでございますが、今後この率は
引き上げていかなければならぬと当然考えており
ます。

○山口（鶴）委員 とんとわからぬトン税というの
ではなしに、私は不動産取得税見合いの税もある
ではないか、また固定資産税見合いの税もあるで
はないかという指摘をささげたいしたわけでは
ありません。地方の道路財源を確保する、これは
何も私ども社会党だけで言っているのではないの
でありまして、地方制度調査会におきましても、

また地方自治団体にいたしましたし、またわれわれ社会党も、地方の道路財源を確保すべきである——大体道路というのは、国民の生活道路というのは市町村道なんですよ。うちのほかに国道があるという人は少ない。大体うちのほかに市町村道があって、市町村道を通して県道に出る、それから国道に出るといのが順当でしょう。いわば生活道路こそがやはり優先ではないか。そういう意味では市町村道の整備が必要である。その上からいっても市町村の道路目的財源を確保すべきだということを主張してまいったわけです。自治省としても、この案が政府としてまとまる過程においては、ある程度そういった考え方で構想を出したはずだと思うのです。一体その点はどうなんですか。

○秋田国務大臣　ただいまお答えの中に申し上げましたとおり、大体まあ同じような考え方を持っておりまして、道路目的税源がその率において所要額の六〇〇程度になるべし、せめてそのような案を突施いたしたいと考えた次第でございまして、まあ諸般の事情で今回は漸進的に第一歩をこの重量課与税ではかったということになりましたが、基本的な考えとしては大体先生と同じような考え方を持っておるわけでございます。

○山口(鶴)委員　これも一部で聞かえている話でありますが、とにかく自動車にかかわるところの税金というのは非常に種類が多岐にわたっている。一部を私指摘をいたしました。私が指摘した以外にも揮発油税あり、譲与税あり、軽油引取税あり、さらに物品税あり、いろいろな税があるわけですね。そういうものを将来一本化したらどうかという声も、これはごく一部だろうと思ひますが、あるやに聞いているわけであり。しかし私は少なくとも、現在わずか一六・五％しか市町村の場合は特定財源が付与されていない。まあ軽自動車税等でありませうけれども、自動車取得税のうち約三分の二、これがわけるわからぬトン税というようなものを将来一括をされて、そうしてこれが国税にすべしと改定されていふのでないか、

なれば、これはまさに時代逆行であらう。そうではなくても、市町村の道路財源というものを確保しなければならぬということは自治大臣もお認めで、せめて六〇％にしたいと言っておられる。大蔵大臣はニュアンスは違いますが、まあ何目的財源でなくとも、市町村に財源というものを保障すればいいじゃないかというようにことを言っておるわけでありますが、しかし、だからといってわずかに一六・五％のものを吸い上げようというような気持ちはないだろうと思うのです。したがって一部懸念されるような一本化、それによって国税にすべて統一をするというようなことは万考えておらぬと思うのでありますが、ひとつ自治、大蔵両相のお答えをいただきたいと思ひます。

○福田国務大臣 たいまお話しの本化という議論、また一本化までいかないが、どうも一つの対象に對して八つの税制がある、これは複雑多岐に過ぎやしないか、簡素化したらどうか、こういう意見はあなたの党でもずいぶんあるのです。しかし山口さんが御心配になっている点は、統合の結果地方財源がこれは希薄になるんじゃないかというようにございまして、そういうようなニュアンスの議論は一つもありませんし、私も伺ひまして、そういうようなことは私も考えておらぬということは、これははっきり申し上げます。

○秋田国務大臣 先ほど古屋委員にもお答えいたしましたとおり、いろいろまあ自動車について諸税があるようにいわれておりますが、これはおの理由があり、かつ重複するものではないと考へておりますので、これを一本化するということには理論上私はどうかと思ひます。そういうことは自治省としては考へておらぬわけでありまして、いんやこれの一本化によりまして道路の特定財源の率が一六・五に切り込むとか、あるいは今度この御提案申し上げている法案が通れば二四・四％になります、それが傷つくとか、その充実向上にむしる逆行の傾向があるとかいうようなこと

ではどうして承がでないわけでありまして、先ほどから申し上げておりますとおり、この道路特定財源率の向上というものを今後当然われわれは責任上考へなければならぬ、それを期してまいりたいと思ひております。

○山口(鶴)委員 次に建設大臣にお尋ねしたいと思ひますが、とにかく第一次から第六次にわたりますところの道路整備五カ年計画——計画を立ててになりましてその途中において次々と改定を重ねてこられたわけでありますが、現在道路の整備状況は一体どうであるかということをいいますと、昭和四十四年におきまして、一般国道につきましては改定率が七八・七％、それから舗装率は七九・四％、これに對しては主要地方道につきましては改定率六一・四％、舗装率四九・二％、この点はまあまあでありますけれども、市町村道にいたしましては改定率がわずかに一四・一％、舗装率につきましてはわずかに七・六％という、まさにお寒い状況ですね。これは諸外国の例、特に先進諸国との比較におきまして全くこれはみすばらしいと申しますか、遺憾と申しますか、まさに惨状であるといつてよろしいかと思ひます。この市町村道の整備計画というもののについては、建設省としては今日までどう取り組み、今後これをどうやっていこうとしているか、この点ひとつお示しをいただきたいと思ひます。

○根本国務大臣 御指摘のとおり市町村道が非常におくれていることは事実でございます。ところで、山口さんがただいま御指摘になりましたように、八十何万キロもあるということでございますが、これは日本の市町村道はほとんど自然道と申してもいいのですが、人が通りさえすれば市町村道に指定されておるわけなんです。それで、以前は日本では人が歩きさえすれば道路だということになっておるために、これは非常に広範囲にわたっています。これを一挙に自動車を通るような状態に整備するということはたいへんな財源と時間がかかるので、そこで現在は建設省といたしまして生活圏構想をつくりまして、その市町村道の

うちでも自動車を通るようなものにしなければならぬものを特に選びまして、これを整備、舗装する。そして今度は国道と主要道路とこの市町村道とをネットワークをつくりまして、それがあればその地域社会としての道路の任務を一応果たし得るというような実上の措置を講じなければ、八十何万キロのものを一挙にやるということは實際上困難であるので、それをやっています。

それからまた、市町村道でありまして生活道路として特に必要なものについては、でき得るだけこれは県道に昇格あるいは県道が国道に昇格する等、現在の市町村道はそのまま永久に市町村道として整備するよりもそのほうが効率的だということを進めておる次第でございます。

○山口(鶴)委員 最近市町村道につきましても補助の道を建設省がお開きになりました。さらに地方生活圏等の設定の中で道路整備をはかつていくということも計画をされておるようです。しかし私はやはり地方自治というものを考えた場合に、そういった補助金でもってこの道路の整備をしていくということをするのは悪くは私に申しません。また、市町村道を県道に格上げし、県道を国道に格上げしていく、このことについては別に異論を申すわけではございません。しかし、現実にはこの市町村道の整備をしていくのは、やはり個々の事務として市町村が中心であるべきです。ですから、ひもつきの補助金を拡大するというよりも、むしろ自主財源をいいますか、市町村の道路自主財源を強化をしていく、その中には特定財源の強化もありましようという形をとることが私は正しいと思ひます。この点、建設大臣の考え方を伺ひたいと思ひます。この点、あわせて自治大臣の御見解を承つておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 将来の地方発展、よりよき環境の町村をつくるためには御指摘の線に私も賛成でございます。そのためにいま一歩進めておることでありますが、どの市町村道も一挙にやるといふことになるたいへんな財源がかかります。そういう意味ではやはり現在の段階では、現実に市町村がわれわれに要請することも、むしろ、固有の財源をよこせということよりも市町村道これを地方主要道路にしてほしい、あるいは生活圏道路としてやってほしいというところにいま重点が来ておるようございまして、それにこたえて、自治大臣並びに大蔵大臣とよく協議いたしまして、地方のみずからの財源として確保ができることにはより一その努力を傾けてまいりたいと考えておる次第でございます。

○秋田国務大臣 現実の施策といたしましては漸進的に進んでまいりたいと思ひておりますけれども、基本の考え方におきまして先生と同じでございます。

○山口(鶴)委員 特に私どもは、この生活道路としての市町村道の整備が今日まであまりにも等閑に付された、この整備が必要である。そのために市町村に對する道路財源の確保こそが緊急の課題であるということを今日までも主張してまいりました。現在の改定率一四・一％、舗装率七・六％。第六次のこの五カ年計画でいきますと一体どのくらい改定率なり舗装率なりがふえるのかという点を事務当局にいろいろたしなしたところ、せいぜい一〇％くらいしか向上していかない。そうなりますと、この舗装率は七・六％です。残りは九二％から残つておるわけでありまして、一年に一％ずつふえたものではこれは九十二年もかかる。したがって明治二百年のお祭りでもやらなければ市町村道の整備はできない、こういうまことに迂遠な状態にあるわけでありまして、もちろんその中身は八十五万キロもあるわけですから、それを全部舗装しろということはこれはどうして不可能なことだと思ひます。おのずから限界もありましようけれども、しかしその大部分をやはり改良し舗装していくという必要性は、これは当然あると思ひます。したがって、この点を建設大臣として、市町村道の整備についてより柏車をかける、具体的にはこういう方法でやるといふことがあればひとつお示しをいただきたい、また財源の面からいって大蔵大臣、そういうお寒い状態

を今後一体どう改善していったらいいのか、構想をひとつ承りたいと思います。

○根本国務大臣 先ほど来お答え申し上げた状況でございますが、技術的な財源措置ということとはなかなかむずかしいと思います。そういう意味で先ほどお答えしたのが現在われわれ考えておることとございまして、さらにもいろいろと皆さんから教えていただきまして、これが最も的確だといふものがございまして、勇気にそうしたものを取り上げたいと思っております。

○福田国務大臣 山口さん御指摘のように、今度の五カ年計画によりまして、どうも国道、府県道、ここのほうはかなり進むのです。ところが地方道になりますと進み方が非常に悪い。これはなぜかと申しますと、おそらく建設省当局が、これは主要幹線をまず整備しなければならぬ、こういう考え方をとったと思うのです。しかし地方道の整備、これはゆるがせにすることはできないわけでございますから、こちらにも努力はささますけれども、とにかく優先するものが幹線道路だ、こういう考え方があったと思ひますが、幹線道路が進むに従ひまして地方道は重点をさらにさらに向けていかなければならぬ、私はそんな感じを持っております。そういう内容を持ちました整備計画が今後できますれば、それに対する財源対策、これは当然大蔵省当局としてもとらなければならぬ、こういうふうな考えておりますが、精一ぱい努力したい、かように考えます。

○山口(鶴)委員 先ほど建設大臣が、考え方があれば示せというお話でありましたから、われわれの考え方を申し上げますならば、現在国が進めておるこの第六次の道路整備五カ年計画、これはさきに政府が決定いたしました新全総であるいは経済社会発展計画というもののとおりまして、上からの、私どもとすれば、大企業中心の開発計画というものを優先をした道路整備計画でありますから、私どもが指摘するような市町村道の軽視があらわれておる、かように思ひます。われわれはそうではないに、あくまでも地方自治体を中心し、

地方自治体の道路財源を確保する。あえて言うならば、現在揮発油税、一部府県に対して譲与税が行なわれておりますが、これをもっと大幅に府県、さらに市町村に広げて譲与税を配分するべきである。そしてさらに、自治省も当初考えられたように、とんとわからぬトン税というように、とでなしに、現在不動産取得税あるいは固定資産税見合いの自動車税、軽自動車税あるいは自動車取得税、こういった税金に対してある程度の是正を加える。そういう中で地方の道路財源というものを確保し、地方自治の上からの——新全総からの計画ということではなしに、自治体を中心とした、やはり生活道路優先の整備をはかつていくべきであるというのが私たちの主張であります。そういう意味で大蔵大臣どうでしょうか、このような形ではなしに、ただいま私が申し上げたような立場に立つて思い切つて地方の道路財源を強化するということについて、大蔵大臣の考え方を承つておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 いまお示しになりましたが、もちろん今度の道路五カ年計画が新全総に基礎を置いておることは一つの事実でございますが、それだけではないのです。われわれのほうの道路計画は、実は地方からの要請がずっと長年あります。これを解析し、これを集計してみると、もうこれは各党を問わず、まず幹線道路を早くつくれ、それから国道の整備をはかれ、地方主要道路をつくれ、昇格せよ。これは戦後の陳情、請願、そうしたものもそこにみんな集中しております。これを十分に勘案してやつておるわけでございまして、その意味から申しますれば、決して大産業優先というふうなことはございましておられません。むしろ地方自治体の要請はかなりの程度にこれを見ておるつもりでございます。したがひまして、発想のしかたについては御指摘の点にわれわれも十分に配慮してやつておるということだけをまずお答え申し上げます。

○福田国務大臣 とにかくわが国の道路事情というのは非常に悪いです。これは何十年というく

らい先進諸国に比べますとおくれているんだらうと思う。それを戦後、おくれの取り戻しに取りかかっている。特に本格的な取り戻しというのはこの十年間くらいだろうと思う。したがって、現時点に立つてみますと非常に歯がゆい思いをみんなが持つ、私は当然だらうと思うのです。しかし、いま道路費に投する費用、これは日本は飛び抜けて高い比率、そういうふうになるわけでありまして、したがって私はこのおくれの取り戻しができるにはその時間はかかる、こういうふうな思いはありますが、とにかく非常な立ちおくれである。そこでどこから手をつけるのだ、こういう問題であるのであります。これはいま建設大臣からお話がありましたが、やはりこれは基幹道路、幹線道路、これをまず整えなければならぬ、地方道を整えてみましてもものの役に立たぬ、こういう事情があるらうかと思ひます。でありますので、第六次道路計画におきましては幹線道路に重点が置いてあります。この進行の状態を見まして地方道の整備、これに本格的に取り組まなければならぬ、こういうふうな考え方をしておりますが、そういう段階になりますれば財源はこれに支障ないよう善処する、これはお約束申し上げます。

○山口(鶴)委員 はっきりお約束をされたわけでありましたが、今後の推移を、地方財源充実に向かつて政府がはたしてやるかどうか、私どもは十分監視をいたしたいと思ひます。時間もお迫つてまいりましたので、最後に一つだけお尋ねして終わりたいと思ひます。ここで忘れてならないのは、私はこの交通安全対策の問題だと思ひます。現在一千八百万台、死者が実に年間百万に達している、こういう交通安全に交通地獄であります。死者が一万八千人、けがをされた人が九十八万、こういうような状態がございました。これをいかにして是正をしていくか、まさに緊急の課題だと思ひます。現在提案されておりますこの案のうち、十億程度を交通安全対策に振り向けるといふような話も聞いておるわけでありますが、そういうみみっちいことでは私

はこの交通安全の問題は対処し得ないと思ひます。当初警察庁は交通安全施設に対して五カ年計画で三千七百二十六億円を考へられた。しかし最終的には千六百億円に落ちついた。それから建設省におきましては道路の安全管理のために五カ年間で二千二百五十億円、こういうものを計画として組まれておるようでありま。こういうた施策の必要性、またそれに対する財源のあり方に対して、交通安全対策室長なりあるいは建設省、警察庁の考え方を承つておきたいと思ひます。

○須藤政府委員 お答えいたします。四十六年度予算におきまして交通安全施設関係の予算、特に国家公安委員会関係の予算が確かにある程度、財源の不足ということから削減されたことも事実でございます。私どもはできるだけ交通安全関係の予算を充実いたしまして、必要な交通安全施設を確保して交通事故防止に充てたいというふうに考えておる次第でございます。そのような見地から、一応警察関係の予算は削られたわけでございますが、私ども今後五カ年間の交通安全の基本計画を策定いたしまして、当面の目標でございます五年後には何となく歩行者の死亡事故を半減するというところにもつていきたいというところで、必要な財政措置をはかるべく努力いたし、また必要な閣議決定もしていただいておりますわけでございます。今後とも交通安全関係の予算の確保には十分に努力してまいりたいと思ひます。

○山口(鶴)委員 これで終わります。とにかく今回の自動車重量税法案の内容は、指摘いたしましたように、科学的合理性という面からいって問題があるし、また私どもが主張する市町村道の財源充実にいう面からいきましてこれは全く不十分であるし、また交通安全、きわめて緊急な課題に対する対応の問題もいたしましてはこういう形の自動車重量税でなしに、この際何となくおくれしている地方自治団体、わけても市町村の道路財源充実にいう点が緊急の課題である、そういう意味か

は、

らいつて、今回の法案はわれわれとしてはきわめて承服したいということを申し上げまして、質問を終わります。

○毛利委員長 桑名君。

○桑名委員 私も地方行政の立場から今回の新法に對していろいろ御質問を申し上げたいと思ひます。いづれにしましても、前の山口先生と重複する点も出てくるかと思ひますが、地方自治の立場から申し上げますと非常に大事な問題でありますので、その点は御了承を願ひたい、このように思ひます。

まず、最初にお聞きしたいことは、最近のモータリゼーションの驚異的な発達と社会経済情勢の変化によりまして、総合交通体系の確立という問題が非常に急がれておるわけでございます。にもかかわらず、その基本的な考え方もまだほんとうに定まつていない現在、こうしたいわゆる税の創設というものは、税の先行であり、私たちは納得したいものであります。その上に本税制の設立の趣旨というものが、先ほどからいろいろと論議の内容を聞いておりますと、道路の整備に必要な財源を求めるのが主目的であるかのように聞こえるわけでございますけれども、そのほかに鉄道等に使用するというふうないろいろな話もあつておりますが、その点、いわゆる使途の内容が非常に明確ではないわけでございますので、本法の設立の趣旨がどういふ趣旨であるのか、その法の位置づけはどこにあるのか、それを明快にお答えを願ひたいと思ひます。

○福田国務大臣 桑名さんにもしばしば申し上げておりますが、わが国では社会資本の充実、これは非常に重大問題になっておるわけですが、社会資本は、わが国は諸外国に比べますとも何十年の立ちおくれである。この立ちおくれを取り戻さなければならぬという要請に迫られておるわけでございますが、そういう中で道路、住宅、そういうものは特になほだし状態です。そこで長期計画を立てまして、逐一これらの問題の克服に当たつておるわけですが、昨年実は新道路五

カ年計画を立てた。そのとき、この五カ年計画は十兆三千五百億円の巨額に達するわけでありますが、財源が少し不足するのではないかと、こういう御指摘を国会においても受けたわけでございます。それに對しましては政府は、これは昭和四十六年度の予算の編成の際にこの財源対策をはっきり御説明申し上げます、こういういきさつになっておる。そこで今度の自動車新税という問題が起つてきたわけでありまして、したがつて、この問題の発端は道路財源を充実するというところにあつたわけでございますが、しかし、道路その他交通事情は目まぐるしく変化する、モータリゼーションはもう日に日に進んでいく、こういう状態でありまして、これは道路自体だけじゃ考へていくことはできないのじゃないか。これは道路もさることながら、あるいはこれと深い関連のある地下鉄のことも、あるいは新幹線のことも、あるいは道路標識のことも、あるいはさらに飛行機、航空事情の問題も、あるいは海運の問題も、全部ひくるめて道路問題をどういふ位置づけにするかという検討が必要じゃないか、こういう事情に迫られたわけでありまして。

そこで、政府のほうでは交通総合対策というものを策定したい、こういうふうな存じまして、先ごろから鋭意これが検討に入つておるわけでありまして、そういうものができて新税だということになると非常にすっきりするのです。しかし道路その他の総合的な交通対策、これはなかなかさう簡単にいかない。これは一年くらいの日を要しますけれども、さればといつておくれた道路事情を放置するわけにはいかぬ。それには、道路問題を解決するには財源が要る。こういうことで道路新税、自動車重量税というものを作定した、こういうことになるのであります。いきさつは道路を中心とするものでございまして、けれども、結果といたしましては、四十六年度といたしましては一般財源としてこれを受け入れ、一般支出としてこれを支出する。その気持ちは道路を中心としてこれが配分に当たる、こういう考え方をとつた

次第です。

○桑名委員 いまの大臣の御答弁によりまして、今年度は一応道路を中心にしたそういう財源にしたい、こういうふうな御答弁でございます。そこで、昭和四十六年度の税調の答申によりまして、自動車課税については、「必要最少限度の負担を広く自動車利用者に求める税制上の措置を講ずるよう政府において検討すべきである。」「一応こういうような答申が出ておるわけでございます。この答申の示すところは、結局賛成とも反対ともとれるような、一応政府において特に検討するようというふうな結論が出ておるわけでございますが、結論といへば結論、結論でないといへば結論でない、こういうふうな非常にわかりにくいような姿でこの答申が出たというこのことを考へますと、この法案の提出とそれからこの答申との関係性というものはどういふふうにわれわれは感じていけばいいわけですか。

○福田国務大臣 答申のほうは非常に抽象的にいつておりますが、それを具体的に立法化するということになりますと自動車新税ということになるんだというふうに御理解願ひたいと存じます。

○桑名委員 そうしますと、一応この四十六年度の税調の答申を受けて今回のいわゆる自動車新税というものが提出をされた、こういうふうに理解していいわけですね。

○福田国務大臣 そのとおりでございます。

○桑名委員 そこで、本法の内容を見てみますと、自動車重量税と税として総額の四分の一が市町村道路の目的財源として充当をされておるわけでございます。現在の制度の上からいいますと、道路財源を見ますと、自動車取得税や軽油引取税あるいはガソリン税等が充当されているわけでございます。将来、自動車新税を含めて道路目的税の総合的な手直しをするというふうな御話がございますが、先ほどからもいろいろ御答弁を聞いておりますけれども、非常に大事な点でございますのでさらに確認をしておきたいと思ひます。

○福田国務大臣 交通社会資本全体にわたつての総合政策、これができましたならば、それに対する財源を一体どうするんだという問題を検討してみたいと思ひます。その際に、いまのような税制でいいか、つまり自動車というのの對しまして八つも税制がある。そのほかガソリン、軽油等に対する税もある。こういうふうな状態ではないのかという問題も検討されなければならぬ、こういうふうな思ひます。またさらに、そういうものから入ってくる収入を、これは中央、地方に配分する。その配分が一体それでいいのかどうか、こういうふうな問題。いろいろ問題が起つてくるだらうと思ひますが、いづれにいたしまして総合交通体系の一環としてその財源問題、これも総合的に検討してみたい、これが私どものたゞいまの立場でございます。

○桑名委員 ただいま答弁をいただきましたが、巷間伝へるところによりまして、こういった総合的ないわゆる手直しのときに、各地方団体の固有の財源であるこのよう自動車税やあるいは自動車取得税あるいは軽自動車税と新税を含めていわゆる付加税化をねらつておる。それはおもに、財源も当然ながら、こういういわゆる付加税化をねらつておるところに重点があるのだ、こういうふうな話がある非常に強いわけでございます。この点についてもう一度大蔵大臣のお答えを願ひたいと思ひます。

○福田国務大臣 この問題から付加税方式を引き出す、こういうふうな考え方は毛頭持つておりませんから、その辺は誤解のないように御理解願ひたいと思ひます。全然そういう考えは持つておりません。

○桑名委員 そこで、わが国の道路の整備状況でございますが、先ほどからお話がありましたように、道路の延長が約百万、そのうちに国道が三万、都道府県道が十二万、残りの八十五万が市町村道である。これが実態でございますし、その整備状況が昨年四月一日現在で、国道の改良率、舗装率ともに八〇%。都道府県道は改良率が四二%、舗

装率が三八%。それから市町村道は改良率が一五%、舗装率が九%にすぎない、こういうふうな状態でございませう。このように住民の生活道路である市町村道が非常に立ちおくれしているというその原因はどこにあるのか。この点について建設大臣並びに自治大臣の御見解を伺っておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 先ほどもお答え申し上げましたように、市町村道というのは、あなたも御存じのように、人間が通るところ、これはみんな市町村道になってしまひます。したがって、これは非常に重要な道です。ところが日本の、生活道路といひながら、戦後今日までの国民の要望は、どうしても、均衡ある発展をさせるために、少なくとも各地方に国道それから主要道路を整備してほしいということが非常に強く出てまいりました。そのために必然的に幹線国道、それから特にいまから十二、三年前は議員立法で国土縦貫高速自動車道をつくる、これが戦後日本の国土の総合開発の前提になるということをつくられて、これをいままでやはり重要な政策としてやってきたわけなんです。ところで、いま市町村道が計数上非常にわかれておることも事実でありますけれども、これを全部やるということになると膨大な金がかかってなかなかこれは困難である。そこで国道と地方道と市町村道をネットワークをつくって、特に市町村でも、同じ町でも、どの市町村道を先に整備すべきかというところは、おの計画を持っております。したがって、そういうものをできるだけ整備して、必要があればむしろこれを県道に昇格する。昇格をずっと続けていったほうが整備しやすいということでございます。そういう関係で、今日まで各市町村のわれわれに対する要求は、市町村道路としてつくるための固有の財源を確保せよというよりも、昇格を早くやれ、あるいはまた幹線の街路を整備してほしいというふうなことで、そうした関係もありまして、いわゆる数字にあらわれた、市町村にまんべんなくぐうっといくということとは、ちょっと現実には合致しなかつた

と思ひます。そういう観点から、これは地方生活道路というものを整備していく形において漸次充実していくほうが一番實際的だと考えておる次第でございます。

○秋田国務大臣 なほ市町村道の整備がおくれたと思ふかというお尋ねでございます。全体として日本は国が貧しかったからということも基本にあると思ひます。しかし同時に、やはり地方自治の精神と申しますか、地方をしっかりと固めていくという精神に、反省してみますと十分反省しなればならないものがあつたのではなからうかということも考えられる。また、大東亜戦争に敗れまして、これはいろいろ考え方もございまいしうけれども、まず民間資本を充実していかなければならないという点もあつたろうと思ひます。しこうして、いまや社会資本を充実していかなければならぬ、ことに地方における立ち社会資本を充実しなければならぬときに、これらに至り、また、日本のすぐれた生産力がまさにそのことを解決すべき時期に到達した、こう考えております。

○桑名委員 いま、市町村道路が非常に立ちおくれしている理由についていろいろと御答弁がございまして、実際に自動車関係にかけられて、道路に対する目税をいろいろとながめてみますと、現在の八つある税目の中で実際に市町村に渡る税目というのは、軽自動車税あるいは自動車取得税の都道府県分の三分の二の市町村分、たまたこれだけに限られておる。こういうところにも大きな原因が存在しているのではなからうか。これはとりもなおさずいままでの施策の中で市町村道に対する認識が非常に薄かつた、こういうところにも原因がある、私はこういうふうにお考えをうけてございしますが、その点自治大臣はどのようにお考えをいたしますか。

○秋田国務大臣 先ほどお答えをいたしました、地方自治の観念というものの充実をはかるべき時期であり、反省すればその点において欠くるものがあつたのではなからうかということをおし上げてたのは、ただいま先生のおっしゃつたところとそ

の軌を一にするものと考えております。

○桑名委員 その点について、その原因がそういうふうな明確になれば、次に打つべき手はどういう手を打つていけばいいかということは当然明確になるわけでございますが、その点についての自治大臣の決意は、どのような方向で今後の税制措置をとつていき、あるいは財源措置をとつていけば地方道が完全なものに近づいていくか、こういうビジョンあるいはお考えをお持ちであるならばそれを明確にしたいと思ひます。

○秋田国務大臣 府県道、ことに市町村道の整備拡充について意を用いなければならぬことは当然でございます。これがためには、昨年来自治省としていろいろ考えてまいりました。御承知のとおり、燃料課税の増徴ないしは軽自動車税も含んで自動車税の附加的な課税の創設というふうな点で、特に市町村道の整備強化を期してまいりたという案を考へておつたわけでございますが、いろいろの事情から今回は自動車重量税並びにその譲与税というものを、段階的に一歩前進として考慮するということになりました。われわれとしてはこの点だけで満足はできませんので、ただいま申し上げましたとおり、市町村道の整備拡充のために今後いろいろと各方面と折衝、御理解を願ひまして、これが充実強化をはかつてまいりたいと考えております。その方法としては、やはりさきに考えられたような方法につきましては、ひとりで済まないと御相談を申し上げてみたい、今後拡充強化をはかつてまいりたい、こう考えております。

○桑名委員 そういつた立場からいろいろと考えると、今回の新税の四分の一という市町村への譲与はむしろ低きに失するのではないかと、私はこういうふうにお考えをしております。先ほどから大蔵大臣も、今後この市町村道の拡充については力を注いでいく、こういうふうな御答弁をされておられるわけでございますけれども、これは四分の一では少し低きに過ぎるのではないかと、いろいろに思ひわけでございますが、大蔵大臣、これで十分だとお考えをいたしますか。

○秋田国務大臣 先ほどから申し上げており、道路事情が非常に立ちおくれおる、その中でも地方道の整備がきわ立つておくれおる、こういうふうにお考えののです。しかし、中央、地方を全部通じまして一挙にやるわけにいきません。そこで、まず幹線道路だということから幹線に重点が置かれた道路計画でございますが、幹線のほうが進むにつれて重点を地方のほうへ移していかなければならぬじゃないか、そういうふうにお考えをしております。

それで、問題の四分の一譲与税につきましては、そういう事情のもとにこの道路計画がつくられ、地方道は幾ら整備するという計画がきまつた。そこで地方道には幾ら要る、こういうことになりまして、地方の一般財源ではこれしか財源が充たせない、そこで、どうしても千億ないし千二百億は不足する。こういう状態にありまして、四分の一の新税収入を充たすということにいたしましたので、現下のこの道路計画といひますとまずまずというところかと思ひますが、根づこの地方道整備問題は将来の問題としてさらにに努力しなければならぬところである、こういうふうにお考えをしております。

○桑名委員 先ほどお話はありましたが、第六次道路整備五年計画の事業費の中に占めるいわゆる特定財源の比率の状況でございますが、これは現行制度のもとで推定をしますと、いわゆる事業費に占める特定財源の割合は、国費につきましては七九・七%、都道府県については六九・八%、市町村については一六・五%、こういうふうに一応見込まれておられるわけでございます。さらに、今回の分をいれたとしても二四%というふうには非常に低いわけでございます。そういう立場から考えますと、今回の自動車新税そのものが、いわゆる地方道の財源の確保という名前が、これは一つの正当化の道具にすぎないのじゃないか、極論して言うならば私はむしろそういうふうにお考えをうけてございします。何となれば、現在の市町村道に対する税体系に、わずかに自動車取得税の

三分の二、それから先ほど申し上げたような実情でございまして、実情をほんとうに考えてみると、いわゆる生活道路である市町村道路を充実する意思があるのかないのか、そういうところまでつい疑いたくなるような実情でございまして。

そこで、ガソリン税の現在の実態でございまして、国の吸い上げ分が一リットルについて二十四円三十銭、それから県あるいは指定都市の分が一リットルについて四円四十銭、これだけの吸い上げ分が現在あるわけでございます。この四円四十銭の吸い上げ分も一年間にしますと約九百億になるという一応の昨年度の実績ではございましてけれども、これだけでも、いわゆる一リットルについて四円四十銭、これをこの国の吸い上げ分の二十四円三十銭の分の中から市町村道路に回すならば、まだまだ急速ないわゆる市町村道路の整備ができていくのではなからうか、こういうふうになるわけでございますが、この点について大蔵大臣はどのように思われるか、所見を伺っておきたい。

○福田田務大臣 国のそういう財源を地方にさらによけいに譲与することになれば、地方のほうはそれは財源が充実します。しかしそれだけ今度は国のほうの、つまり道路についていいますれば基幹道路のほうの進行が鈍ってくる、こういうことになるのです。要は、いまおかれておる道路事情をどこから手をつけるか、こういうことだろうと思うのですが、当面何としてもこのおくれしている事態は基幹道路から手をつけなければならぬというところで、ウエートが基幹道路のほうにかかっている。そういう事情が市町村道路の整備にどうも手薄になっているという結果になっているというふうに思っています。しかし、そういうことを総合的に判断いたしまして第六次道路整備五カ年計画ができておる。その五カ年計画に對しましては、大体地方の財政事情というものを見まして、五カ年間千億ないし千二百億円不足する、そういうことで四分の一譲与ということがきめられたわけでありまして、当面の客観情勢のもとにおいてはまずまずこれが精一ぱいのことか、こういう

うふうに思っています。

つまり地方としてみれば、これは特定財源のお話がありましたが、特定財源であるうがどういう財源であるうが、金があれば仕事ができるわけなんです。で、地方においては一般地方税収入もありません。しかしこれはたいしたことない。しかし交付税の算定基準、これには道路という問題も取り入れられておるわけでありまして、また補助事業というものにつきましましてはこれは国からの補助金も行く。それらを総合してみますとこれはかなりの額になるのでありまして、したがって特定財源の比率が少なからずだこうだ、こういう議論はどうも当たらないんじゃないかというところを先ほどから申し上げている次第でございまして。

○桑名委員 私は、先ほどからいろいろ申し上げておりますように、いわゆる国道とそれから県道あるいは市町村道、これの全体の比率から考え、あるいは実情から考え、そのバランスの中から考えた場合に、現在の税制の措置では非常に市町村道は冷遇をされているんじゃないか。そのいわゆる配分比率というものをここで変更する必要があるんじゃないか、こういうことを申し上げているのです。それと、先ほどから建設大臣がはつきりおっしゃっておられましたように、国道の整備は近々にほとんどおさまりがつく。こういう立場から考えますと、当然ここで市町村道に対する税制の措置を優遇措置に切りかえていくということとは、これは当然なざなければならぬ、事柄じゃないか、こういうふうに私たちは思うわけなんです。

それと同時に、先ほどからたびたび申し上げておりますように、モータリゼーションの脅威的な発達あるいは社会情勢の変化、こういった社会情勢の変化に伴いまして社会資本の充実を急いでいかなければならぬわけでございますけれども、それに對して、自動車の方に特にこういうふうな過重な税金をかけるということに對しては、私たちは承服をしかねるわけでございます。それにつ

け加えまして、先ほどからたびたび申し上げておりますように、市町村道路の立ちおくれに對して今回のこの税制措置につきましては、非常にわれわれとしては満足でございまして、そういう立場から今回のいわゆる自動車新税に對しましては反対の意を表しておきたい。

これをもちつて私の質問を終わりたいと思っております。

○毛利委員長 門司君。

○門司委員 最初に、私は大蔵大臣に一つお聞きをしたいのですけれども、こういう税金を制定しなければならなかった理由というのがわれわれにははつきりわからぬのであります。これをひとつ説明をしていただきたいと思います。

私がそういうことを大蔵大臣に聞くのは、大体大蔵大臣は税のほうの総元締めですから税のことは詳しいと思うのですが、自動車には大別すると八つの税金がいまかけられていて、こゝにいわれているのですね。そうすると、税金というのは、かけるについてはほんとうは一物一課の原則をやはり貫くということがいまの社会ではよろしいんじゃないか。まあこういう議論をする、それなら物にかける付加価値税のようなものはどうかという、いわゆる税に關する基本的議論が私はあるのかと思ひますけれども、しかし原則としてはやはり一物一課の原則というものを守らなければならぬんじゃないかと考えておる。ところが自動車というものを主体に置くと、それはガソリンだとかあるいは軽油の引取だとかというふうなことで、税種目には別々になつてはいるが、実際は八種目がかかっているというところは間違いないのである。これを最初、お認めになるかどうかということでございます。

○福田田務大臣 確かにいま自動車という一つの客体に対しては八つの税がかけておられる。これは非常に複雑多岐にわたつておる、そういうふうには考えます。しかし、それぞれの税はみんな性格が違ふんです。ですから、重複しておるというふうな考え方はないんであります。ただ御指

摘のように非常に複雑である。そこで、先ほどもいろいろ御意見もありましたが、これを簡素化するといふようなことについては私はこれは真剣に検討してみることがある、こういうふうな考えております。

○門司委員 せっかく検討してみることがあるというなら、これは取りやめておいてそれから検討してもらつたらどうか。先にこういうものを出しておいて、それからあとで検討するというのはどうも私どもには納得いかない。

それからもう一つは、大臣も大体これを了承されておるようなら、いま申し上げましたように出さない前にひとつ検討して、しかるべくひとつ調整をしてもらいたいということが一つであります。

それからもう一つ、大臣に認識をしていただいておるかどうかということ、この税金は自動車保有しておる人にかかる税金であります。一体今日の自動車の保有量の分布状態というものを大臣はよく御存じになっておるかどうかということである。いわゆるたくさんある自動車の中で、たとえばサラリーマン階級がどのくらい持っておる、あるいは中小企業がどのくらい持っておる、大企業がどのくらい持っておる、高額所得者がどのくらい持っておるというふうな、この税金は自動車を持つておる人が払うのですから、この対象となる範囲が一体どういう分布状態になっておるかということをおのりからにしておいてもらいたいと思ひます。

○細見政府委員 若干の推計を入れましても、このような統計というのはそのものずばりの統計がございませぬので推計が入りますが、私どももいたしましてはそれぞれ、農家がたとえば二百九十六万台あるいは勤労者が二百四十四万台あるいは中小企業は六百九十万台というふうな数字を持つておるわけでありまして、またこれに對しまして業界のほうでも別途の推計を行なわれておるというふうなわけで、四十五年三月末現在の数字では一応の把握はいたしておるわけでございます。

○門司委員 私はそれを聞いてのじゃなくて、いまの数字はどのくらいのパーセンテージに当たるかということです。それでない議論ができませんのであります。何台持っておるかということとを私は聞きたくて聞いているわけではない。いわゆる税負担をしておる者の立場というものを考えなければならぬので、たとえば農家が自らの自動車の何%を保有している、中小企業は何%を保有している、勤労者は何%くらい保有しているというものが大体わかるのでありますから、それを聞いています。

○細見政府委員 私が申し上げましたことがお答えしていることになるんじゃないかと思うのですが、全体の千二百三十万台のうち二百九十六万台が農家……。

○門司委員 パーセンテージで出せと言っているんだ。

○細見政府委員 パーセンテージでございませう。それは数字で出します。

○門司委員 官僚的に数字でございすことはやめろ。私は簡単にパーセンテージで出しなさいと言っているんだ。わかるだらう。それを出してごらんないかい。

○細見政府委員 速算いたしましたので、あるいは違っておれば後ほど訂正させていただきますが、農家が一七・九、それから勤労者が一四・八、中小企業が四・一・七、合計で七四・四というような数字になっておるわけでありませう。

○門司委員 さらにもう一つ、この内訳の中で聞いておきたいと思ひます。いまの内訳は私どもにははつきりわからぬのでありますけれども、もう一つ内訳を聞いておきたい。

乗用車に対してはどれくらいの割合になっているのか。自動車全体からいいますと、勤労者というものはあまりトラックなどは持っていない。大体みんな乗用者なんです。それから農村に行ってもそんな大きな大型のものは持っていない。やはり小さい型のトラックであるとか乗用車が多い。

そういうことがわからぬと、この税金はだれがどれほど負担するかという原則はわからないのであります。もしあなたのほうでわかるなら、乗用車を持っている勤労者がどれくらいの税金を負担するということとをひとつ教えていただきたいのです。よ、わかるでしょう。だからいま申し上げましたように、乗用車について勤労者がどれくらい持っているかということ、あるいは農家がどれくらい持っているか、中小企業がどれくらい持っているかというところ、こういうことがわかりますか。そうしないと税金でございませう。だれが納めるかということとを突きとめないでどうしても議論ができません。ただばく然とこれだけの税金を払うんだと言われたとき、それはわからぬということでは国会の審議としてはきわめて不満足だと思ひます。したがって、この税金はどういう形でだれが負担するものであるかということをおのり明瞭にしておいてもらいたい。

○細見政府委員 残念ながらわが国にはまだそういう形での統計がございせんので、いろいろな統計を駆使いたしまして推計せざるを得ないわけでございますが、勤労者の所有割合というのは、勤労者全体におきまして二三・三%の人たちが乗用車を持っておるというのが保有割合として出ておるわけでありませう。これらの数字とほかの保有割合とを合計いたしました推計することはできやうかと思ひますが、統計そのものとしては、正確なものはいま申し上げました勤労者全体の約二三・三%が乗用車を持っておる、こういうのがわかっておるわけでありませう。

○門司委員 どうも統計がわからぬで、一体だれに税金をかけるかわからぬようでは税金をかけられては国民としては迷惑だと思ひます。私はなぜそういうことを言うかという、税金というのは、一つの課税の原則として担税能力というのが非常に大きな問題なんです。担税能力のないところに税金をかけるということは不可能であります。したがって、この税金はだれが負担するのか、その負

担する諸君にはたして担税能力があるかないかということが、税金を論議する場合当然議論されなければならぬはずである。だから私いま聞いておきたいと思ひますが、私の数字とは少し違いますが、私のところでとってきた数字とは少し違いますが、ここで数字で議論すると時間がなくなってしまうから聞きますが、その二三・三%という勤労者の持つておる所得階層は一体どれくらいなんですか。

○細見政府委員 階層別に申し上げますと、三十万未満が三・三%、それから三十万から六十万が五・四%、六十万から九十万までの階層が一・五%、九十万から一百二十万の階層が二・九%、二百二十万から三百五十万までの階層が二・六%、五百五十万から八百五十万までの階層が二・九%、八百五十万以上の階層になりますとぐんと多くなりまして四〇・五%。なお参考までに申し上げますと、個人営業その他の場合は三一・三%というふうな保有割合になっております。

○門司委員 その数字も対象があるでしょう。たとえば高所得者のほうは何%というけれども、比率はたくさん上がったも絶対数が少ないから、その中で比率が多いからといって必ずしも金持ちだけが納めているというわけではない。われわれの調査、いまこれはごく大まかな調査ですけれども、所得別に調べると、大体百五十万円以下の所得者というものが、大体八〇%くらいはその階層に属するのだといつても差しつかえないと思ひます。全体からいいますと、そうするとこれらの諸君が、自動車に関する八つの税金をずっと総合してくと、一年に大体十万円くらいにならざるを得ないのです。ここにちょっとしたあなたのほうの数字がありますけれども、かりにタクシーが十万キロ走る、それから自家用車がその大体五分の一くらいしか走っていないのではありませんか。こういういろいろの計算をずっと出して見ても、そこから税金負担というものを考えてみても、大体一年に十万円内外の税金は取られておる。その上にまたこの税金がかかってくるのです。そうす

るとこの税金は大量課税だということが私ははっきり言えると思ひます。ことに中小企業者が持つております自動車というのは、さらに中小企業者と目されております諸君の割合からいいますと、保有量というものは約七〇%くらい、中小企業自体の保有量というものは約七〇%の割合で持つておると思ひます。そういうことを言ってもちつとも差をつけて大量課税だということをおもひます。これはひとつ大蔵大臣は是認されるかどうか、大量課税ということをおもひます。金持ちの納める税金では決まらぬということ……。

○福田国務大臣 いまモーターゼーションが非常に進みまして、自動車はいわばもう奢侈品ではない、国民必需品だという段階にきた今日におきましては、私は、国民大衆が自動車を保有しているのだ、また使用しているのだ、こう言つて差しつかえないと思ひます。それに対して課税をするのですから、そういう意味においてはまさに私は大量課税だと言つて差しつかえないと思ひます。思ひますが、この税をどうにかけるか、こういう問題になってくる。つまり道路事情が非常に悪くおる、そのときに道路に損壊を及ぼす、これは道路使用者でございませう。それからまた道路が整備されることによって便益を受ける、これも道路使用者なんです。つまり使用者ということは大衆なんです。それから、そういう意味においては大量ではございませうけれども、道路を損壊し、また道路の整備によって恩恵を受けるという方に応分の輕微の負担をお願いをする、これは私は大体受け入れられていただけの考え方じゃないか、さように考えております。

○門司委員 大量課税だということの言いわけをだいたふされたようですけれども、明らかに大量課税である。それはなぜかといふと、よくモーターゼーションといふ言葉が、今日の社会情勢は、通勤その他に普通の交通機関で間に合うかということになると、やはり自動車を使つたほうがよろしい。それからどんなに小さな中小企業者でも、今日の社会情勢から見ればや

はり自動車は持たざるを得ないということである。そこにこういう均等された税金をかけてくるということであるから、これはまさに大衆課税であるということに間違いないのである。大衆課税はとりもなおさずその人の生活を圧迫することであるということに間違いないことであって、こういう税金を一体どうして創設しなければならなかったかということについては、先ほどからいろいろ答弁もございましたし、私は重複しては聞きませんけれども、政府の意図が一向わからない。税金を取ることはいいと言いませんけれども、税金を取るなら、世間の世論の中で一つも残されておる問題としてあるのは、何といつても企業の使つておる、たとえば、私もからいえばよけいなものだといえる交際費、これは約一兆円に及ぼうということがときどき新聞に書かれておる。こういうお金のところに税金がかけられないのですか。むしろこういうところに税金をかけて、そして交際費を抑制していく。交際費抑制は即物価の値下げになる。大衆課税であつて、ことに中小企業の諸君やあるいは運送を業としておる諸君がこれだけの課税を受ければ、一般の勤労者としては大衆課税になり、零細な業者については税負担の過重になってきて、ここに物価が上がるざるを得ないということである。佐藤内閣がほんとうに物価対策に取り組んでおるとするならば、やはり税の面においてもそういう形で物価の抑制をするという――一つの税のものの見方からくれば、いまのように一兆円も使われるというような交際費などというのはいさぎよいのです。外国の経済状態は、私は大蔵大臣のほうがよく知つておると思うのですが、見てごらん下さい。こんなにかばかばかしい交際費を使つておるところが一体あります。これは抑制する必要がある。抑制するには一つの方法としては課税である。いわゆる国家権力によって抑制しようとする課税である。そうすることが今日の社会では必要ではないかということである。

わからぬのであります。ただ道路が悪いから税金を道路を利用して人にかけるのだというものの見方、これはあまりにも近視眼的なものの見方ではないかということであるが、この辺の御意見をもう一度承つておきたいと思ふ。

○福田国務大臣 いま交際費の御指摘でございますが、交際費はもとと会社経営上必要なものである、こういうものであります。特にあらわれたい現象が世の中の批判を受けるということから、その対象額の七〇％に対して課税しているのです。これはかなりの課税をしているので、七〇％ということに御理解願いますれば、いまの御質問に對しましてはこれは十分御理解がいただけるんじやあるまいか、さうように考えます。

しかし一面において門司さんは、そういうことをやつてこの自動車新税のごときはやめたらいいか、それは何となれば大衆課税であるからというふうなことをだるうと思ひますが、先ほど申し上げましたように、大衆に対する課税ではあります。しかし大衆課税ということばの持つ意味、これは負担能力のない者にもかけるんだというふうなことであります。そうじやない。やはり交通が整備されるということになります。ば、自動車の使用者はその便益を受ける。また重い自動車を走らせますれば道路を損傷するというふうなことで、そういう現象に着目しまして課税を大衆に對して行なうものであります。大衆課税と云ふことばの持つ意味ですね、それとはだいぶかけ離れた考え方だと思ひます。ごういふに御理解を願ひたいと思ひます。

それから物価政策をもちつとも考えないじやないかというふうなお話でございますが、物価政策というふうな見地からいいますれば、道路が整備される、これは物価政策上常識的に見て非常に有効な手段である、私はそういうふうな考えでおるということも申し添えさせていただきます。

○門司委員 私はどうも回りくどい物価対策だと思ひますが、それからもう一つ、もう時間もあと幾らもございせんから長くお話しするわけには

いかぬと思ふのですけれども、この税金の性格が、一つは大衆課税であるということをおいておられますが、一体的税金のかどうかからぬのであります。説明は、いかに道路、道路といわれておるけれども、予算上は目的税になつていないように私も見ておるのだが、さうでしよう。一般財源ということになりますと、いま言ひわけされておることはちよつと私は当たらないと思ふのです。地方税のほうだけは、市町村道ということになつて県道がはずされておることもちよつと考えるのだと思ふけれども、まあしかし目的税になつておる。それはそれで税の使い道がわかる。けれども、どうも原案のほうはそういうことがあまり書いてない。道路に使うのだ、使うのだとおつしやるけれども、一般財源だということになるといささか問題がありやしないかと思ふが、この辺はどういうことですか。

○福田国務大臣 この立法の趣旨は道路整備といふところからスタートしておるわけでございますが、法的に申し上げますと一般財源でありまして、目的税ではございません。

○門司委員 だからこの税の性格というのは、皮肉に言へば田中構想だと言つたほうが――私はその疑ひが出てくるのです。かつて、自民党の幹事長であります田中さんが自動車新税をひとつこしらえて、そして地下鉄だの道路も、国鉄が赤字で困つておるからそつちのほうにも少しこれを回したらどうかと言つたことがありますが、さうな。だから、同じ政府がやつたんだからどうも――税の性格がはつきり道路に使うなら道路に使うのだ、この目的税になつていけばわれわれはそういう疑ひを持たないのだけれども、どうも田中構想らしいということになるといささかわれわれは論議しないわけにはいかない。

その一つの大きな問題として出てきたのが先ほど議論になつておつた、これを道路の安全施策にか、十億くらいをこれに充てようというふうな話

があつたさうでありますけれども、そんなことも明確に書いてあるとわれわれも税の議論をする場合には幾らかやりやすいですね。大衆課税というのは、やはりある程度こういう特殊のものに税金をかける、ことに従来でも八つもあるようなものにもう一つ加えれば九つになりますから、こういう課税をしようというときには、政府は明らかに目的を示して、こういう事情だから、少し苦しいではあるけれどもこれをひとつ納めてくれぬかというふうな親切さがなければならぬと思ふ。そうしなければ私は国民は納得しないと思ふのです。おれたちにかけるけれども、この税金はどこに使われているか一向わからぬじやないかということになると。しかも、この税金の非課税の対象になつておるのはキャタピラでしよう。キャタピラは移動するときはあの大きなトラレーに積んで持つていくから、その土地をじかに歩くのではないからという議論が成り立つかも知れない。そのほか特殊の大きな車には税金がかつてないのです。私はこういうことを考へてみると、どうもこの税金の性格というものが一般財源に入れられたところに問題があると思ふ。

そこで、これは時間がございますのでこれ以上大蔵大臣と議論しているわけにはいかなないので、建設大臣に聞きたいのであります。建設大臣としては明確に、この税金は道路整備に關する税金だといふことが言ひ切れませんか。そうしてそれに必ず使うのだといふことがあなたのほうで言ひ切れれば、これはまた一つの考え方も私は出ようと思ふ。

○根本国務大臣 専門の大蔵大臣がおられますから、税の性格について私から申し上げることはいささか僭越になると思ふのです。ただし、この税が成立しまして、その使途がおおむね大部分が道路に回るといふことはいえると思ひます。またさう期待しております。これは国道はもとよりのこと、地方道、特に今度はこれが四分の一が市町村道に回るといふことになりまして、この収入の大部分が道路整備に充たされる、さうに理

解しております。

〔毛利大蔵委員長退席、福井運輸委員長着席〕

○門司委員 建設大臣としてはそうおっしゃる以外に私はなかりかと思うのですけれども、実際私どもの聞きたいことはそういうことが保証されるかどうかということでありまして、私のほうではできればさき言いましたように、これは百歩譲るとして、日本の道路が非常に悪い、これを一日も早く直さなければならぬからこれだけ負担をしてくれよというように、国民が理解できるたてまえになつておれば、私もいささか論議も少ないと思う。しかしこれが一般財源に入っているところから――一般財源に入りますとそのときそのときの関係でどこへこれが使われるのかわからないのです。わかるはずがないのです。だから建設大臣としてはそういうことを御希望されても、事実上大蔵大臣のほうで、去年の話はあつたけれどもことしは……などということになると、これまた国民は取られっぱなしで、何のことはない、ほんとうに税負担だけが過重になつたということであらうおかげがないことになる。私はこういう点を非常に懸念するのであります。ですからこの点はひとつ、大蔵大臣のほうで明確に道路財源に回すなら回すのだということがこで言い切れますか。私はおそろくそう言われるだろうと想像はいたしております。腹の中がどんなであらうと、一応この答弁ではそういうことになるかと私は思いますけれども、私もやはり国民の疑惑といたしてはそういうところにあるのであつて、だから税の性格からいつてもいろいろ議論はございますけれども、使途についてもそういう疑惑があるということを知つておいていただきたい。

それからもう一つ、これは警察当局と、同時に建設大臣が見えておりますので建設大臣に聞いておきたいと思いますが、私もがしばしば申し上げておりますように、日本の道路の問題からくる交通災害をどう処理するかということがございます。その場合日本で一番欠けておるのは何といつても道路工學だと考えておる。道路というものの自

身が交通安全を保障する道路でなければならぬというところは、道路の基本的な定義だと私は思う。その定義である交通安全を確保しなければならぬというところ自身が、道路をこしらへるときに忘れられておはしないか。そこでどうしても警察のほうで、交通安全を受け持つておるほうで道路建設のお手伝いをして、そして安全設備をしていかなければならぬというところに日本の今日の交通災害の大きな悲劇が生まれておるというところが私は言えると思うのです。こういう点に対して建設大臣並びに警察当局から、ひとつこの際御答弁を願つておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 御指摘の点は確かにあると思ひます。しかし一面におきまして、どんなに道路に安全施設をつくりましても、ドライバーが無謀な運転をするところはどうにもなりません。両方相まつてやらなければならぬと思ひます。ただ従前から見れば、今度の新しい道路五カ年計画は道路構造令も改正いたしましたし、安全に重点を置いてやつております。それから歩道と車道との分離、さらに信号等、こういうような安全施設を特に重点を入れてやり、それからもう一つは通学路、こういうもの、特に車両の非常にふくそうして、とてもそこに歩道をつくつただけでもあぶないといふものは別に通学路を設定するなり、あるいはまた五カ年計画にかなりそうした綿密な配慮をいたして実行する予定でございます。

○片岡政府委員 数年前までは先生おっしゃるような状態がわが国の現状であつたと思ひます。ただ、数年ぐらゐ前から交通工學に関する技術者も建設省にも相当できてまいりました。それから私どものほうにも交通工學に関する技術者もできてまいりましたし、信号機あるいは信号機の広域管制に関するエレクトロニクスを含めた技術者も相当数出てまいりました。今後は道路管理者と十分協議いたしまして、科学的な交通の管理が行なわれるようにしてまいりたいと思つております。

○門司委員 ちょうど時間になつて、あと二分くらいしかありませんからオーバーになるかもしれませんが、思ひますが、これ以上は申し上げませんが、しかし私どもは大蔵大臣並びに建設大臣に考へていただきたいことは、大体、税の体系あるいは税の基本的な原則というふうなものから離れたような、しかもこの種の税金であつてその目的が違つて、ばく然として一般財源であるというふうなことは、私は税制上については非常に大きな疑問があると思ひます。同時に、このことで国民を納得させるわけにはまいらぬと思ひます。その点だけはひとつ申し上げておきますので、御了承願つておきたいと思ひます。

○福井委員長 次に、内藤良平君。

○内藤委員 私は運輸関係の立場からいろいろお聞きしたいと思ひます。最初、この法案についていろいろ諸先輩の審議の内容を承つておまして、さて、これはどういふものかと思ひるのは第五条、非課税の自動車に大型特殊自動車、これを入れてあります。さっきの大臣の御答弁では道路の損壊ということを非常に強調されておる。この大型の特殊自動車というのはどういふわけで除いたか。簡単でいいですからこれをまず聞きたいと思ひます。

○細見政府委員 この大型の自動車は通常ギヤタビラによつて進行するものでございまして、道路を走行するということは少ない、したがつて車検上も特別な番号がついておる、そういう点を考へたわけでございます。

○内藤委員 道路運送車両法の第三条ですか、いわゆる大型特殊自動車の定義というものがあつたわけですが、運送省自動車局におりますか。――例の道路運送車両法の三条による大型の特殊自動車、これを別表には英語を和文に訳したものが書いてある。だけれども一般的にわかりやすく――ばくらが街頭で見る、いろいろ書いていますね、それはわかりやすく言つてどんなものですか。あなたは法律を見て、クレーン車であるとかあるいはミキサー車であるとか、いろいろある

でしよう、そういうものをちょっとあなたなりに訳して読んでみてくれませんか。ギヤタビラだけが大型特殊自動車かどうか。

○野村政府委員 お答えいたします。大型特殊自動車といふのは、いま先生の御指摘のようにギヤタビラを装備した自動車もございまして、そればかりではございまして、主として建設作業その他に使われるような特殊構造を有し、走ることを自体を目的とするということよりもむしろいろいろの作業に従事し、そしてその作業のためにたとえば場所をある程度移動するといふようなもので、非常にトン数の大きなものでございまして、そういうのが大型特殊自動車でございます。

○内藤委員 だから局長、ミキサー車も入るでしよう。入りますか。クレーン車あるいは土台をどすんどすんとやるあれ、あれも自動車に積んでおるものもある。ああいうのも大型特殊自動車じゃありませんか。

○野村政府委員 お答えいたします。通常のミキサー車は入らないと思ひます。それから建設作業等に使用し、地盤打ちをいたしますようなものは入るものが多いと思ひます。通常のクレーン車でひんばんに移動するのは入りませんが、作業を主目的とするものは入ると考へております。

○内藤委員 そうすると、道路運送車両法による大型特殊自動車は非課税自動車になつておるわけでしょう。あなたのお話を聞くと主税局長の話と違つた。だいたい税金を取つてもいいような車があるんじゃないですか。そこら辺をどつちからでもいいから……(統一見解をはっきりしろと呼ぶ者あり)これははっきりしなければおかしいじゃないですか。審議ができませんじゃないですか。ギヤタビラだけじゃない。

○細見政府委員 ギヤタビラというのは、ギヤタビラ等というつもりで申し上げたのであります。道路の走行を主たる目的としなくて、主として作業とか特殊な作業に従事する自動車で、多くの場合、移動する場合には別に走行車に乗せて移

動きすというものも多いというふう聞いております。いずれにいたしましても道路の走行を主とする、いまおっしゃっておられるようなミキサーとかいうようなものは、私の不確かな知識でございますが、車両の番号として八がつくというものは道路を走る、そうでないものは走らない、こういうふう聞いております。

○内藤委員 主税局長の話ははっきりしませんね。これは法律で、道路運送車両法に大型の特殊自動車はつきり明文が出ております。それを全部委員の皆さんにわかりやすくあなた知らしてくだされ。

○野村政府委員 申し上げます。

道路運送車両法の施行規則の別表第一というのがございまして、それに大型特殊自動車といたしまして「カタビラを有する自動車、ロード・ローラー、タイヤ・ローラー、ロード・スタビライザ、タイヤ・ドーザ、グレーダ、スクレーパー、ショベル・ローダ、ダンパ、モータ・スイーパー、ホーク・リフト、ホイール・クレーン、ストラドル・キャリア、アスファルト・フィニッシャー、ホイール・ハンマ、農耕作業用自動車及び土木作業用牽引自動車で軽自動車及び小型特殊自動車以外のもの、ボール・トレイラ並びに運輸大臣の指定する特殊な構造を有する自動車」、こういうものを具体的にあげてございます。

○内藤委員 それは審議の關係上、図解でもして、何か図でも見なければわからぬじゃないですか。道路を損壊するかしらないか、これだけでは私は非常に疑問があると思う。運輸委員だから聞いてるのだ。この点は非課税自動車にするには、いまあなたのお話を聞いただけでもこれは問題がありますね。これはちょっと問題が大き過ぎるじゃないか。主税局長もわからぬでしょう。カタビラのものがあるのはトレイラに横んでいくからこれは損壊しないかもしれぬ、こういう理解らしいけれども、それがいろいろ重いのがあるわけだ。それを非課税というのは——あなたは税金を取るほうでしょう——取るほうじゃないが、主

税のほうでしょう。どうもその点は、この点だけでもちょっと法律上問題があつて進まない。運輸省で何かこの点はつきり統一見解を大蔵省とやつたですか。

○野村政府委員 ただいま名前を例示的にあげましたが、その構造上の特徴を申し上げますと、たとえばカタビラを有する自動車といふのは、カタビラによつて移動する自動車のすべてをいう。代表的なものはブルドーザーである。それからロード・ローラーは両輪のかわりに鉄、石などのローラーを装備し、路面の締め固めに使用する自動車、そういうふうな構造上の特徴が具体的に、はつきりしておるものでございまして、先ほど申し上げましたように主として作業をすることが主目的であつて、その作業のために部分的に移動することもあります。主たるねらいは作業をするというふうなものをここにいいます。大型特殊自動車、こういうふうな考えでおるわけでございます。ただいま申し上げましたような構造上の特徴を有する車を考えておるわけでございます。

○内藤委員 運輸委員の私のはっきりしない。あなたの説明だけではわからぬ。ただ主務大臣の大蔵大臣は、道路を損壊する、これを主目的にお話している。そうすると、その考え方からいくと、大型特殊自動車を税金をかけないというのものは、やはりふに落ちない。いまお話しになったように、きわめて道路をこわすようなものが多いわけだ。これは大臣、いまわれわれの質疑の中でもわかるでしょう。これはどうしますか。

○細見政府委員 この税の目的にあたりまして、自動車に新たに負担を求めた理由といたしましては、自動車に非常にふえてきて、その結果道路が混雑する、あるいは道路を補修しなければいけない、あるいはまた新たに道路をそのためにつくらなければいけぬ、そういうことが、ひいては交通の混乱あるいはまた交通の災害、あるいはまた交通安全のためのいろいろな施設を設けなければならぬ、そういう社会的なコストがかかるということ、つまり道路の走行が、道を走る自動車が多

くなつたということがそういうことになつたといふことで、広く自動車に負担を求めたわけでございます。いま自動車局長から話がございましたように、大型特殊の自動車というのは、道路を走るほうを主たる目的としておらない自動車ということで、運輸省とよく話をいたしましてこれは課税の対象として除いた。したがつて、この自動車につきましては非課税にいたしましたということでございます。

○内藤委員 すると重さの關係が薄くなつてしまふのじゃないですか。重さの關係が中心でしゅう。どうもあいまいな話になつてきました。その点いかがですか。

○細見政府委員 午前にも話が出たわけでありすが、自動車の車検の登録に際しまして、いろいろな形で登録税といふますが、その税金のかけ方があるわけでありすが、そのかける基準をいたしまして、たとえばいかに重さの重くかけたらいけないかという議論もございました。あるいはまた排気量に応じてかけたらどうだという議論もございました。あるいはそのほか型でかけたらどうかという、いまの物品税のような考え方もございました。それらを総合的に勘案いたしまして、現在の自動車の負担の求め方として、一方では諸外国は——もう運輸委員の皆さんでございましてからよく御存じでございまして——が、たとえばトラック税とかあるいは重量運送税とかいふようなものがあるわけでありまして、わが国の自動車に対するかけ方としては、重さというものを基準にしたかけ方がない。しかもその場合に、重量に応じて諸外国では累進的な課税をいたしておるわけでありすが、累進的な課税をいたすにいたしましてはまた科学的に、自動車の重さというものが道路損傷との間にどういふ科学的な關係があるかというものが現段階では立証されておらない。その意味におきまして、しかし、常識的には重いほど道をいためることは多からうといふことで、この登録税の基準としては重さをとつた、こういうことでございます。

○内藤委員 だから局長、なぜ非課税にしたか、大きい特殊な車を。これは重くて道路をこわすのが非常にひどいと思うわけだ。これをなぜわざわざ除いたかということ、これはどうなんですか。あなたの話はさっぱり私の質問の答えになつていない。

○細見政府委員 その場合に、車両制限令にひつかかりますために、専用のキャリアで運ばれるものが比較的多いわけでありすが、この専用のキャリアにつきましては御承知のようにトラックとして重量税がかかるわけで、しかもそのトラックは積載量を含めて総重量でかけるわけでありまして、これらに対する課税はその意味では行なわれておる。しかも道路を走るものはその積載車であるというわけでございます。

○内藤委員 だけれども、今度のこの法律は、車を持つてゐるということとかかるわけでしょう。車検を受けていつでも走れるような状態にしておくわけだけれども、とにかく車を持つていても、毎日走らなくても、たまに走る方でもこれは取られるわけだ。一年に一ぺん走る方も取られるわけだ。そうでしょう。大型のこの特殊自動車は、これはやはり自走装置があるのですよ。これは一年に一ぺんぐらい道路を走らないということではそれが保証できますか。どつちなんですか。

○細見政府委員 その点が私どもがたびたび申し上げておることでございまして、この自動車重量税は自動車の保有というところにかかるとはなして、車検を受けることによつて自動車の走行ができる、したがつて自走装置の保有者でなくて、自動車の主として使用者である車検を受ける人が納税義務者になつておるわけでございます。この点について先般も大蔵委員会で申し上げたのでありますが、ここでもう一度申し上げますと、たとえば月賦販売で自動車を売つておる場合に、多くの場合、自動車の所有権は販売会社にありまして、しかし使用者が車検を受けるわけで、この場合の納税義務者は使用者である。そういう意味でこの税の義務者は使用者でございまして、そ

の車検を受けて道路を走るのは、この場合、多くの場合、そのキャリアとしてのトラックが走ることになるかと思ひます。もちろんそういう意味で例外的なものが一切ないという事は、私も自動車のことをよくはわかりませんが、申し上げれば間違ひかと思ひますが、おおむねの線としては私もそれはそれなりに走る自動車、しかも車検を受けてそれによって走ることを許可された自動車というものが課税の対象になり、軽自動車の場合には車検制度がございせん、登録によって走るわけでございますから、車検を受けた者、登録を受けた者、その受けた人ということになっておるわけでございます。

○内藤委員 そうなるとやはり走行キロも考えなくちゃならぬ。あなたの話は、だんだんたぐっていくと走行キロによって課税しなくちゃならぬということになるじゃないですか。

○細見政府委員 それは関係ないと思ひます。

○内藤委員 いや、だけれどもあなたの話を聞いてみると、やはり車検を受けて走るということを書いてある。車検を受けても走らない場合もあるわけですね。二年間走らぬ場合もあるわけですね。そういう方はどうしますか。

○細見政府委員 走らない方が、たまたま物理的に走らなくても、この車検を受けることによって走る権利を取得しておられるわけでありまして、その意味で税は払っていただくわけ、現実にはその車が走らない、さらに極端な事例を申し上げれば、事故によってその車がこわれましてもこれは還付いたしません。自分の事故によって起こった場合は還付いたさない、こういうことになっておるわけでございます。

○内藤委員 そうなると、さつきお話が出ましたように、現在の税金でも八種類あるでしょう。この中には走ることによって負担している税金もあるわけだ。結局ガソリン税とかあるいは揮発油の税金、こういう面でも取られているわけじゃないですか。だから重複という先輩のことが生きてくるわけだ。何か話とんちんかんになってくるん

だ。

○細見政府委員 私が説明が悪いせいか、これでもう数回繰り返しておるわけでありまして、税としてお考え願うときに、固定資産税を例にとつて申し上げたいかと思ひますが、端的に家をとりましよう。家を持っておりますと、年々御承知のように固定資産税がかかります。これが府県におきます自動車税であり、それが軽自動車である場合には軽自動車税であるわけでありまして。それからいま一つ、家を買いましたときには御承知のように不動産取得税というのにかかるわけですね。しかし、不動産取得税がかかりましても、その家を自分の家として登録いたしましたときには登録税がかかるわけでありまして、それは家を他人から完全に自分の所有権のあるものとして国によって保護されるという意味におきまして登録税があるわけでありまして、それがこの場合には自動車重量税になるわけですね。その家の場合でありますと、家は価格を基準にして登録税がかかります。すし、この場合、自動車につきましても、自動車の重さを基準にして登録税を課しておる、こういうわけでありまして、走行に伴いますいろいろな負担につきましても、御承知のようにガソリンを

使う自動車、主として家用自動車でありまして、それが、それにつきましてもガソリン税があり、営業用のタクシー等は石油ガス税、LPGがあるわけでありまして、御承知のトラックにつきましても軽油引取税がかかっておる。こういうわけ、税としてはそれなりに整っておるわけでありまして、その意味で、私の説明が悪いんだらうと思ひます。

○内藤委員 それじゃ、いま八種のあると云つたけれども、この八種は、物品税、自動車の取得税、自動車税、揮発油の税金、軽自動車税、地方道路税、軽油引取税、石油ガス税、これだけですね。だけれども、あなたの登録云々というのは、そのほかに外車の場合には関税がかかる。それから登録免許税というのがあるわけだ。車の場合は登録免許税を取られるのですよ。あなたの言

う登録的な面ももう取られているのだよ。幾ら理由をつけてもこれはなかなか取りようがないんじゃないですか。

○細見政府委員 お話しのいま一つふえる場合はさらに権利関係が複雑になりまして、抵当権が設定された場合に起こることでございます。

○内藤委員 ますますわからなくなつてまいりましたが、そこでまたちょっと自動車局長に聞きたいのですが、いまの大型特殊自動車はやはり車検は必要ですか、必要ありませんか、法律によりまして。

○野村政府委員 課税の対象になっておりますものは当然これは車検が必要でございます。一般に自動車というもので、軽自動車は車検の対象になつておりませんが、いわゆる自動車というものは道路運送車両法上車検の対象になつておるものでございまして。

○内藤委員 いや、自動車局長、だから大型特殊自動車は車検が必要ですか、必要じゃありませんか。車がついて、ミキサー車あるいはクレーン車、あるでしょう。自走しておるもの。

○野村政府委員 大型特殊自動車は車検が必要でございます。

○内藤委員 ますますこの法律は、運輸の自動車関係から見るときわめて不可解な問題が多くなつております。この点を、私は持ち時間が五時三十分までですから、これだけを話しておりましたもなかなか進まぬでしょうから、ただ、今日のこの道路運送車両法の大特殊自動車、これを除外したということに端を発している矛盾した問題が出てくる、こういうことだけは皆さんに明らかにしておわかり願ふと思ひます。これは大蔵委員の皆さんもぜひひとつおわかりになつていただきたいと思ひます。

それからこの税金を必要とする問題ですね、大臣。先ほど来諸先輩も言つておりますけれども、道路をよくするために税金が足りない、今日まで八種類の税金を取つておるけれども、三千億ぐらいい足りないというお話でした。そこでこういうもの

のを考えた、こういうお話です。ところが担税能力ということ、先ほどお話も出ましたが、われわれの調査では現在のこの八種類の税金だけでも、一〇〇〇から一五〇〇〇の五十万円ぐらゐの車で月当たり千六百キロぐらゐ走る。一リットル当たり十キロぐらゐの燃料ですね。これを現在の八種類の税金でトータルしてまいりますと五カ年間に四十四万五千五百円。これに自賠責の負担を加えますと五十三万五千五百円。現在の自動車関係の八種類の税金を積算しますと、五年間してまいりますと、税金は、いろいろこういう負担で、買った五十万円をオーバーしちゃうわけですね。こういう今日のユーザの、車を持つておる方の現状なんです。その上に、道路の財源が足りないといひましても、まだトン税、この税金をかけるというの、これはあまりにも過酷過ぎるんじゃないか。もう五年間で買った値段以上の税金の負担をしちゃうわけですね。この点は苛政求といひますか、まあ取れるだけ取るといひますか、取りやすいものから取るといひますか、幾ら自動車

が道路に關係があるといひても、こういう現実の八種類の税金をいま負担しておる方々からまた目方で税金を取るといひるのは、これはどうしてもやはり一般の方は——しかも、大臣もさつきおっしゃつたとおり、モータリゼーション、必需品になつておるのです。この点いかがでございますか、負担の問題。

○福田国務大臣 確かにそういう一つ一つのケースをとつてみますとかなりの税額だと思ひます。しかしそれじゃ道路を一体どうやって直すんだ、どういふふうに整備するんだという、所得税を取るか、こういうことになるとこれはなかなか問題でございます。また、法人税を充当するといひましても、これも会社資本ですね。非常に薄弱なわが国の法人の現状から見まして問題だ。どこにその財源を求めるか、こういうことになりまして、やはり道路を使用しその便益を受ける、また道路を損壊するなどの社会的コストを巻き起こす、そういう自動車自体にその課税の負担を求めるとい

う考え方、これが出てくるわけなんです。しかも、今回のような軽微な課税をいたした場合におきまして、その後における一つの自動車に対する負担が国際社会で見て非常に高いかというところ、うじゃない。まあ、低いともいえないけれども、中よりは下のほうな状態なんです。そういうふうなことを考えますと、非常に緊迫した道路整備、その財源として、自動車の使用、そこに着目をする、これはまた私は自然の成り行きであり、御理解をいただけるのじゃないか、そういうふうに見ておる次第でございます。

○内藤委員　そこで大臣、金が足りないから新税を起さそう、こういうことです。重量問題につきましてはさっきの議論のように、これはまだいろいろな矛盾点があるが、法文の中にまだ説明の足りない点もあるけれども、それはまた大蔵委員会等にまかしても、いままでの八種類の自動車ユーザの負担している税金ですね、これをなぜこのままにしておいて——さっきの御答弁の中では、これらは将来いろいろ考えなくちゃならぬ、こういうことを言っておりました。しかし、これは考えなくちゃならぬ、いろいろな矛盾があるということはおなにはおわかりになっている。現在のユーザの、自動車を持つている方の負担の八種類の税金をさておいて、なぜここで新税というものをなさなくちゃならぬのか。どうしてそういうぐあいにしたのか。ぼくらの考えでは、いろいろ矛盾点を説明するなりして、あるいは八種類を統合して、道路のほうの税金が足りないならば、現状の八種類の税制の中であるいは増徴等を考えてもいいのじゃないかしら。新たに新税を設けるといふ理由は、どうもますます自動車関係の税金を紛糾せしめるといいますか、混乱せしめる、こういうぐあいにものなるのじゃないか。なぜそうしなくちゃならぬのか非常に疑問に思っています。なぜですか。こういうぐあいに聞きたい。

○福田国務大臣　いま八種類の税が一つの客体にかかっている。これは確かに複雑多岐にわたっていると思うのです。そこで、これを一体整理簡素

化できないか、こういう議論が起るの私は当然だと思ふ。しかしこれもなかなか議論のあるところでありまして、先ほどあなたの党の御意見では、そんなことはなかなか容認できないぞ、こういうような御意向でもあったようで、なかなか簡単に結論ができないのです。そこで、しかし金が要る。その金は自動車にこれを求めるという場合におきまして、いままでの既存の税では適用されなかった形のを考えるということにいたしましたわけなんです。つまり、重量に対して課税をする。使用者、つまり道路を損壊し、また道路の使用によつて便益を受ける、そういう現象に着目をして、道路の使用に課税をする、こういう考え方をつたつたのでありまして、私は、非常に複雑多岐にわたることにはなりませんでしたけれども、矛盾はない、こういうふうな考えているのです。ただ複雑多岐にわたつておるといふこと、これは、税というものは国民から見れば簡明であつたほうがいいというふうな考えますので、この簡素化につきましては今後の検討問題にいたしました、こういうふうな申し上げておるのです。

○内藤委員　それじゃ大臣、また別の角度から。この法案の中にも関係しますけれども、運輸の関係では、過疎過密の関係でいなかのほうではバス会社はつぶれつつある。住民の足は奪われている。もう自動車以外にはないわけなんです。鉄道もはずす。民間の鉄道はほとんどはつぶれております。国鉄だけはかろうじてもつております。バス会社もあつちこち容易じゃないということ、いま運輸省ではそれに補助金を、たいした額じゃないけれども出しておる。しかし今度はそういう営業車も全部取るでしよう、税金は、これもおかしい話じゃありませんか。

それとまたいまの交通問題、過密の關係は御存じのとおり、先ほど来出ておりますように、総合的な交通体系をつくらなければ都市交通というものはどうにもならぬということ、運輸の段階で議論されている。その中の一つの国鉄問題でも、大蔵大臣は、国鉄は総合的な交通体系をつくらなく

ちゃどうにもならぬから、ことしは暫定予算でいくんだ、そうして来年から抜本的なものをやってく、こういうお話でした。総合交通体系の中で、国鉄問題だけをとりあげてもそういうわけだ。その財源はどういうぐあいに考えになつてゐるか。いま国鉄は緊急に、職員が働いてゐる皆さんが、いろいろな面で苦しめられてゐるといいますか、合理化問題でストライキをやるところだ。

交通関係は国鉄だけじゃありません。いろいろありますけれども、賃金の問題でもなかなか上がらない。料金は免許制だ。国鉄の場合でも、民鉄でも、バスでも、全部これは運輸大臣の認可の關係だ。物価の關係があるからなかなかこれは上げない、そういうぐあいになつてゐるわけなんです。そういう中で、この法律でいきますと税金だけはほとんど取つてしまふ。しかも自動車関係の八種類のいろいろな税金があつて、まだこれは将来に延ばさなくちゃならぬ。今日は手のつけようがない。国鉄の財政も、どうにもこれは手のつけようがないから来年に回す。道路の問題を強調されておるけれども、道路も、総合的な交通体系の中ではやはり道路を含めた交通体系を、これを議論し、つくつてもらわなければ、道路だけほとんど進んでも困るわけだ。鉄道がどうなるんだ。

国鉄、民鉄、バス、ハイタク、飛行機、船、道路も關係あるわけですから、自動車も走る道路だけどんどん進めて、その財源が足りないから、自動車関係のすべての八種類のあれをさておいて新税をつくつて、そして道路だけを進めよう。だけれども一方では総合的な交通体系がなくなつてゐる。特別会計をつくる。こういう状態ですよ。一番ひどい国鉄はとりあえず抜本的な対策のできるまで、ことしは間に合はせたい。

と思ひますから——ところがトン税だけほんと出てきてゐるわけだ。そして道路の關係だけを、足りない面を充当して道路だけどんどん進んでも、いま運輸関係でやつてゐる総合的な交通体系の問題はどうなるんですか。国鉄の問題はどうなるんですか。過疎のバスの会社はどうなるんですか。過密の都市交通はどうなりますか。いま現にあの常磐線の乗り入れの問題はどうですか。その財源はどうですか。そういうぐあいに別の角度から見ますと、今日この自動車トシ税が出てきたというところはまことに私はふしぎにたえないのです。出るべきものじゃないのが出てきたということなんです。いままでのわれわれの關係した議論の中では、これはとりあえず間に合はせて、抜本的な総合的な交通体系等ができた中で、こういう問題が含まつて新税の問題等が議論さるべきではないか、私はこれが筋じゃないかと思う。いかがでありますか、大臣。

○福田国務大臣　どうも、内藤さんは非常によく道路事情、その他の交通事情を御承知のように承りました。つまり、いま交通体系を総合的に整備する、これは非常に重大な問題になつてきておると思うのです。交通ばかりじゃない。あるいは上水道だ、下水道だ、住宅だ、港湾だ、治山治水だ、いわゆる社会資本にずいぶん金がかかるんです。だから私は国会でも皆さんに申し上げてゐるのですが、これからそういう社会資本整備という問題に迫られておる。そこで国民の負担は、この数年間のうちにどうもいまの一九%という負担率ではとてもやっていけない。二%になるか三%になるか、その程度のことを考えなければならぬ。また国民にもそれだけのことは覚悟していただかなければならぬ、こういうふうな申し上げておるのであります。しかしその中でもこの交通問題、特に道路の問題は非常に差し迫つたものになつてきてゐる。そこで道路だけは先行いたしまして四十五年度から新五カ年計画が立てられたところが、そうすると国会でまた御指摘がある。三千億財源が五カ年間で不足してゐるじゃない

か、これをどうするのだ。そこで私のほうでは、四十六年度予算の編成の際にその財源はこれを明らかにいたします、こういうふうにお答えを申し上げておるわけでありまして、私どもはそのいきさつからこの自動車新税というものを考えた。皆さんに対する公約を忠実に実行しておるのだというふうに考えておる次第でございます。国鉄の問題とか過密過疎の問題とか、いろいろあります。ありますが、とにかく一つ一つ解決がつくものからやってみなければならぬ。かといって国鉄を放置しているんじゃないのです。ちゃんとつなぎの措置は講じておる。そして四十六年度中には総合体系を立てる、その一環として国鉄問題も解決していこう、こういう考え方でおりますので、その辺はひとつ御理解をいただきたい、かように考えます。

それから、過疎地帯のバスその他営業用のバスに課税するのは不当じゃないかというお話でございますが、税というものは一つ一つのケースによつて差別するということは非常にむずかしいのです。そこでとにかく一応営業用といえども課税をする。しかし過疎対策は過疎対策としてまた別途考へるという考え方をとる、これが妥当ではあるまいか、私はさように考えております。

○内藤委員 大臣、いろいろ問題がありますけれども、それではどうですか、運輸大臣もおいでになつていますが、交通関係の運賃、料金はほとんど認可料金ですね。これは物価問題ということで簡単に許可が出ない。そこでいろいろ交通関係の問題が出てくるわけですね。賃上げの問題もありません。労働条件の問題もある。中にはまた過疎問題で倒れるものがある。いろいろ公共的な面で交通関係は制約を受けている。そういうところも同じように税金を取るといふのも、これもまた政府の総合的な交通体系から見るとまことにずさんな今の法律じゃないか。一方が物価問題で押えられていて、私鉄でも国鉄でもバスでもタクシーでも航空機でも、全部ですね。こういう関係はそのまゝにして、この法律によりまして、

と、大型の特殊自動車だけは除いてあと全部税金を取るわけでしょう。こういうやり方をして国民の皆さんが納得するわけじゃないですよ。公約といつてもだれに公約されたか、大臣。これはよくよくわかりませんけれども、少なくとも社会党はそういう公約を受けたような感じはしないですね。いま全体から考えますと、いまのような話の中では、これだけ公約を実行したといつてもほかのほうがりしり抜けでは何か妙なぐあいの公約になつてしまふのじゃないでしょうか。だからもう少し大臣も真剣になつて、と言うと失礼ですけれども、いままでも真剣な御答弁だと思ひますけれども、法律そのものに対する御自信といふますか、確固たるものがないのじゃないか。私がお話しした範囲内でも、どうもこれは納得いかない法律だと私は思ふわけですが、いかがですか。

○福田国務大臣 この新税は、さきに国会で、私は新税とは申し上げませんが、道路五カ年計画の不足財源については、四十六年度予算編成の際にこれを明らかにいたします、ということをご委員会において申し上げておるわけでありまして、それを忠実にやらないと、これは国会に対する信義に反する。そういうことが発端でこの新税問題というものが始まつてきたわけでありまして、さてその新税をどういう形にするかということにつきましても、先ほどから申上げましたとおり、自動車を使用する人にこれが負担を求めなければならぬというふうに考えたわけなんです。とにかくいまわが日本は、道路をはじめ社会資本のおくれの取り戻しということに真剣になつて取り組んでおるのです。真剣になつておるその一つのほとはしりがこの新税である、こういうふうに御理解を願ひたいのですが、なるべく早く道路を整備する。いま物価の問題のお話もございましたけれども、物価問題だって厳格な、こゝろをばりではない。やはり交通道路事情というものをよく整備したしまして、流通というものが順調に行なわれるということになつて初めて私は根本的な解決になるであらう、こういうふうに考えるわけであ

ります。とにかく今度の新税、乗用車につきましては年間約五千万円、またトラック等につきましては一万円くらいのものでありますので、その辺の御負担を願ひ、そうして道路事情をちゃんと整備するということ。その選択をどうするか、こういうことなんだろうと思ひますが、この辺のことは国民が十分理解していただけるであらうと、自信を持ってさういふお答えを申し上げます。

○内藤委員 まだ三十三分まではちよつとありますので……道路、道路と大臣おっしゃいますけれども、道路がよくなくて車がうんとふえて、それで大都市、大東京周辺なりベルトラインは過密の中の渋滞状態で、車があまりにも多くなつてしまつてどろにもならぬ。営業車の関係も、営業する車が商売にならないといふことで、いろいろな関係でそこで総合交通体系の關係會議もできたわけですが、それは大臣もおわかりでしょう。いまや道路を含めて、自動車を含めて、総合的な交通体系をつくらなければならぬといふことになつておるわけだ。これは運輸省が当面担当してやつておるわけでしょう。経済企画庁もやつておるわけだ。そういう中でこれだけ、いま新税をつくる必要はないと思ふわけですか。そういうものができて、その上で財源をどうするか。やはりこれは一足早くできちゃつたのです。これを引ひ込めて、さうして総合的なものが四十七年度にできる、それからさういふものを含めて再検討してやられる、そういうぐあひになつたら国民の皆さんもあるいは納得するかしらぬけれども、このままでは、道路、道路という名目だけれども、結局はユーザーの皆さん、持っている皆さんに負担が極端にかかってくるやうになつてしまふ。さうして交通問題はさつぱり進まないのではないか。あるいは、来年の、総合交通体系ができて新しい財源をどうして大蔵省でつくらなければならぬ。いろいろ検討されるわけでしょう。当然自動車も対象になる。私はさう思ひます。その際に、この法律は御破算にしますか。一年限りで御破算にしますか。総合交

通体系の財源はどういうぐあひにお考えですか。○福田国務大臣 総合交通体系の財源は総合交通体系を立てた時点で考えたい、こういうふうにお思ひますが、内藤さんのおっしゃること、私もよくわかります。しかし、さればといつてこのわが国の道路事情、また道路関連の交通事情、これは一刻の猶予も許さぬと思ひます。さういふことを考えますときに、昭和四十六年度に自動車新税を設定しました、来年になつて総合体系ができたからこれが不要になるかといふと、先ほど申し上げましたようにわが国の社会資本といふものは非常に立ちおくれておる。この取り戻しには金がかかる。数年間を展望しますと国民の税負担は二、三%はとも上げなければ、この社会資本整備の要請にはとも及びつかない。こういうことを考えると、新税は来年廃止されなければならぬといふような運命に置かれるとは毛頭考えません、一年先にこの問題を片づけてよかつた、こういうふうな感じになつてくるんだらう、かように考えます。

○内藤委員 時間もないようですから、ちよつと確認したいのでございます。いまお話ししましたが、主税局長、交通関係はハイタクでもバス会社でも国鉄でも営業関係は悪いのです。民鉄は二、三%運賃を上げましたから幾らかあれだけれども、これだつてまた容易じゃなくなる。こういう交通事情で経営が悪い。一般的な交通事業関係に對しても、税金は一律に取るのですか。何かの減免の措置は考えられないのですか。これはこまかい問題であるけれども、もう時間もないから確認しておきたい。

○細見政府委員 いまのところ、さういふ税のあり方じゃないと考えております。○内藤委員 それからも一つ、これを徴税する実際の現場は陸運事務所ですね。陸運事務所は御存じのとおり、モータリゼーションで車がどんどんふえまして、検査をする場合でも民間に委託をしてやつておるわけだ。さういふ状態の中で、百三十何名の増員で全国の陸運事務所がこの徴

税を完全にやれますか。車検も民間に委託するような現実なんですよ。車検の要員を運輸省が要望してもなかなか実現できない現状なんですよ。そういう中で徴税関係の人間だけふやしても、實際上これは捕まれません。この機会に車検関係も含めて運輸関係の現場の人間をふやそうというのならわかるけれども、徴税の人間だけ百三十何人ふやして、車検関係はそのままどおりというのではあれば、これは現場では紛糾するだけで、仕事は進まないと思う。これはこまかい問題だと思ふけれども、一言聞いておきたい。

○細見政府委員 なるべく陸運事務所、車検場におきまして負担をかけるようにということで印刷納付制度を導入しておられるわけでございます。しかしそれにいたしまして、新しい事務を負擔していただきますので、運輸当局とも十分御相談いたしまして、そういうことの必要な資材あるいは必要な人員の確保について、われわれも大いに関係当局にその実情を話して、その適正な実現を期したい、かように考えております。

○内藤委員 運輸大臣おられますか。――大蔵大臣に、私率直に言います、今度の新税問題は運輸のいままで論議しました経緯からいって納得いかない、内容も不備だ、こういうことでお話し申し上げてありますけれども、さっきからお話ししている総合交通問題ですね、この問題は運輸関係でも、日本のこれからの発展のためにも非常に大切な問題だ、これは大臣とほくらも一致した意見で、作業を進めておられるわけですか、ところが、今度の道路問題の財源ということでこれが出てきたしただけでも、私は総合交通体系をつくるには特別な会計がなければならぬじゃないかと思う。いまの中間報告でも金の配分が問題になっているというわけでしょう。いわば交通関係の資本投下がその財源というわけで、財源の問題になりますと当然自動車関係が含まれるのです。今度のこの法案に出てくる。そういう中でこれだけ道路のほうにずっと先取りされてしまつて、総合的な交通体系はできたけれどもお金が何にもないというこ

とになったらどうなりますか。これは閣内でどんなぐあいになっていますか。これは閣内でどんなぐあいになっていますか。私は大臣にちよつとだめ押しに聞いておきたいと思うのです。

○福田国務大臣 いま内藤さんは、道路新税が総合体系ができる前にできま結果、道路のほうに税収が先取りされてしまつて、こういう前提のようでありまして、そうじゃないのです。四十六年度はこの税収は一般財源としてこれを受け入れるわけでございます。九兆四千億円の一部分である。九兆四千億円の支出に充当される。ただし、この税制ができたときから考へまして道路に主たる重点を置く、こういうふうな考へておられるわけでございますが、今後この財源を特定財源とするか、あるいは特別会計をとるか、それは四十七年度の段階で考へてみたい、そういうふうな考へておられるのでありまして、決して道路に全部先取りをしておられるのだということではないのであります。

○内藤委員 時間もたつていますので、いまの大臣の答弁を聞いて終わります。どうもありがとうございます。

○福井委員 次、松本忠助君。

〔福井運輸委員長退席、毛利大蔵委員長着席〕

○松本(忠)委員 大蔵大臣にお尋ねいたしますが、自動車重量税法の質疑が大蔵委員会において連日行われてまいりました。きょうはここに大蔵、建設、地行、運輸との連合審査が行なわれたわけでございますが、非常に短時間でございまして、したがって御答弁のほうもひとつ簡潔にお願いしたいわけでございます。

そこで、自動車重量税法、これは自動車の所有者から徴収する、こういうことになっておられるわけでありまして、その理由は、道路を利用することによって利益を受ける者、すなわち受益者負担、こういうことであります。それと一方、道路をこわす者がそれ相当の負担をすべきである、こういった原因者負担の二つの原則が加味されているということでございます。

そこで最初に受益者負担について聞いてみたいわけでございますが、私は道路の受益者というものは自動車の所有者ばかりではないと思うわけでございます。道路ができることによってその周辺の地価が高騰する、それによって財産がふえた、こういうのもりっぱな受益者だろと思うわけでございます。あるいはまた工場の生産品がスムーズに運搬される、そこによって利潤を生み出すことができた企業というのもも受益者であらうと思ふわけでございます。したがって、道路をつくるという社会資本の投資の資金は自動車の所有者ばかりが負担すべきではない。それにもかかわらず自動車の所有者からのみ徴収するという考へ方は私は納得できないわけでありまして、

また一方、自動車の所有者から徴収した税金を道路整備に使用するということはわかりますけれども、その他の社会資本の充実に要する考へし、これははなはだあいまいな表現でございまして、決して道路整備に使用するということがわかっていただけない。この点、道路以外のものに投資するといふ不合理性、このことについてしばしば学者からも異論が出ておられるわけでございます。これらの点から私考へまして、受益者負担であるとかあるいは公平の原則であるとか、こういうことを言っておられますけれども、結局は取りいところから取っておられるのじゃないか、こういうふうな私には思ふわけでございますが、この点について大臣はどのようにお考へになるか、簡単に……

○福田国務大臣 まず前提として、所有者に負担を求めているのじゃないのです。使用者に求めているのでありまして、使用者に対して求めるということは、その自動車の使用者が道路を損壊する、また道路が整備されますと便益を受ける、こういう事情に基づくものであります。その点をまず一つ御了解願ひたいと思ひます。

それから第二に、そういう税は、いわゆる利用者負担というか受益者負担というふうな性格のもの、何も自動車に限ったことじゃないじゃないか、土地とかそういうものも対象にすべきじゃないかというお話でございますが、これは現に土

地税制というのがありまして、土地増価税、土地の価格増加に対しては、法人が持つておる場合には法人税、あるいは個人が持つておる場合には所得税、そういうような形においてこれを徴収いたしておられるわけでありまして、とにかく社会資本、特に道路のほうの社会資本が非常に不足しておる。そういうようなことでその財源を模索したわけでございますが、どうも適当な財源がない。いま取りやすいところから取るんだというお話でございますが、そうおっしゃられるならば、おっしゃられてもしょうがないと思ひます。欧米諸国でもみんなそういうふうなやつておる。わが国の今回の自動車新税を加へまして、決して欧米先進国に比べて高い税であるというふうには考へない。一人一人に当てはめてみまうとかなり軽微なものでありますので、それによつてとにかく道路事情がよくなるというものであれば、それくらいな軽微な負担は御承知願ひのじゃないか、さように考へております。

○松本(忠)委員 「その他の社会資本の充実に要する考へし」ということですが、いま大臣の御答弁の中で、鉄道などにもそれは該当するわけですか。要するにこれから取つた金を鉄道にも投資をする、そういうことですか。

○福田国務大臣 四十六年度の現段階におきましては、道路その他の社会資本の充実に必要という考へを考へましてこの税制を始め、これを一般財源として受け入れることにしたわけなんです。つまりこれはどういふ経費に充当してもいいという性格のものとしてスタートしたのですが、この税制を考へたそもその初めが道路というところにありまして、そのほか、私どもが算の配分を行なうという上におきましては道路に重点を置くというところでございまして、次いで重点を置いたのは何だというと、道路に関連する道路標識その他の道路安全施設ということでありまして、またさらに道路に深い関連のある地下鉄でありますとかあるいは新幹線でありますとか、そういうものにも気持ちの上でいたしましては配意は

してある、こういうことでありますが、これをさきまにどういうふうに固定化するかということにつきましても、昭和四十七年度予算の編成の際にとくと考えてみたい、かように考えております。

○松本(忠)委員 その問題については私まだ詰めたいわけでありまけれども、時間もございませんでその次に移ります。

その徴収税額算出の基礎になった自動車の台数の問題。昭和五十年の保有台数は大蔵省では幾らに算定しているか。これはいま大臣からお答えを聞かなくても、いままでの答弁によつて大体私も承知しておりますが、三千万台。その登録業務、これを担当しているところの運輸省は当初三千三百三十三万台、このように言っております。最近三千二百二十七万台というふうに訂正をしております。一方、自動車の生産を担当しているところの通産省では三千百三十一万台。それから建設省、要するに道路行政を担当するほうでは二千八百七十七万台と聞いておりましたけれども、最近二千六百万台、このように訂正されているように私は聞いております。このように最も重要な基礎となるべき自動車の台数が各省でまちまちだ。こまかいことまで私は言いませんけれども、非常に違うわけです。

建設大臣お見えでございますが、建設省の数字というものは最も少ない台数になっておるわけですね。建設省は故意にこの台数を落として、これによつてあがる税収を過小に見積もつておるのではなからうか、こういうふうには私は思ふのでありますけれども、この点、建設大臣いかがですか。

○根本国務大臣 お答え申し上げます。

事務当局が算定しておりますのは二千八百七十万台になっております。訂正しております。これが各省若干違うというの、算出の根拠に若干の違いがあるようです。建設省としては四輪車以上を算出の根拠としております。通産省は三気筒以上ということにしているようであります。運輸省は二輪車以上というふうに、それぞれ車種をどの程度まで含めるかということ違って

おるようでございます。それから建設省の事務当局がはじいたのは、欧米の道路の伸び率を算出する成長曲線、これをゴンペルツ曲線と申すようです。その理論で算出したのであります。他の省ではどういうふうにしてやつたか存じませんが、そういうことに根拠がある。必要なことは事務当局から補足説明をいたさせます。

○松本(忠)委員 その算出の基礎が違うから各省それぞれ違うのだ。しかしいづれにしても、どのような車両でも道路を走ることには間違いないわけでありまして。その見通しというもののについては各省それぞれの違いはあるでしょうけれども、こういう算出の基礎というものは一定にして算出しなければこれが違うのは当然だ。やはり関係大臣が集まって、算出の基礎はこれとこれとこれ、こういうふうにきめた上で算出するのでなければいけないのじゃないか、こう思うわけでありまして。

大蔵省のいわれている三千万台、これは非常に少ないように私は思ふのであります。従来の車両の台数の推移を見ますと通産省の推定台数というのが一番実績に近いわけですね。運輸省がこれに続いて当たっているように私は思ふ。これらの官庁は、一方はいわゆる生産、一方は登録という業務を担当しているのですから、いわば本職でございます。これは当然のことだと思ふわけでございますが、なぜ大蔵省はこのトン税の算定にあたりましてこれらの両省の、要するに専門機関の推定車両台数というものを聞き入れなかったのか。独自に三千万台にした、ここに問題があるんじゃないか、どうも私は思つておるわけです。

それで、時間もございませぬ。六時八分までという制限でございますので私は先に進めますが、この三千万台について大臣が、いままでのいろいろな経過を聞きましてもっともらしい御説明をしていくように私も伺いました。しかしこれはトン税をつくるための創作としか私は思えないわけでありまして。故意に算出された数字としか思えない。私はこう確信しています。三千万台をこえた

場合にはトン税はつくらなくてもいい、不要である、こういうことを自民党の内部において、商工部会でいっています。そのことを大臣は御存じであるがゆえに三千万台としたんではなからうかとしか私は思えないわけでございます。御承知のように、自民党の商工部会が昨年の九月二十九日ですが、会議をやっております。そしてそのことは新聞にも載っております。九月三十日付の朝日新聞を見ると載っています。時間がありませんのでその問題を、この新聞記事をごまかし上げの時間もありませんが、要するにこの自民党商工部会がいつていることは、この新聞記事にあるとおり、三千百万台あれば現行の税制に基づいて徴収する税金で十分まかなえる、こういう結論を自民党の商工部会では発表しているわけですね。この新聞に載つております。この数字を出した資料というものは当然政府から出たものではなからうかと私は思ふのです。それにもかかわらず政府は、これまでの税制では不足するといつてトン税をつくらうとしておる。大蔵大臣がこれをどううとしていらつしやる。何が何でも取るんだということを目的としまして、自動車の台数もいわゆる三千万台という過小推定をしているんだ、そういうふうには私は思つておるわけでありまして。

その一つの裏づけといえますと、こういうことがいえるのは私は思ふのです。実はもう大臣も十分御承知と思ひますが、会計検査院で出しておるところの、毎年出しておりますが、「国の決算と検査」というのがあります。これは昭和四十四年版から四十五年版、四十六年版にわたつて、要するに税金が取り過ぎになったもの、これが幾らあるかといふと、四十四年度分が七百四十九億、四十五年度分が九百六十億、四十六年度分が千四百二十五億、四十四年度分が千七百八十四億、合計四千九百十九億に上つて取つていふという事実がこの会計検査院の「国の決算と検査」というものに出ておるわけですね。こういう点を私見ますと、大蔵省は過小に見積もつて、そして実際の税金はたくさん取る、こういう考えがあるんじゃないか

ろうかと思ふのです。こういう点を考えましたときに、このように実際はよけい取れる。これはいろいろな税金です。しかし、こういうやり方をしていることを考えてみたときに、今度の三千万台に根拠を置いて税金はこれしか取れませんといっているけれども、現実には各省各省のいろいろな関係があつて相当の伸びというのを見ておられる関係からするならば、大蔵省の三千万台はいかに少ないんではなからうかと私は思ふのです。こういう点を申し上げまして、ひとつ三千万台にした根拠というものを簡単に教えていただきたい。

○福田国務大臣 何せ五年先のことでありますから、ちよつと見方を違へますと相当の開きが出てくる、これは御理解願へると思ふのですが、しかしそういう中におきましても、通産省、これはまあ自動車をつくるほうですからこれは一つの權威を持っております。この權威ある見方によりまして大体これが三千万台でございます。これはいろいろ経過がありますけれども、結論は三千万台でございます。それから企画庁はさらに総合的な立場で見てもありますが、これがまた三千万台。そういうふうなことで、彼此総合いたしました大蔵省では三千万台、こういう数値をとつたわけなんです。それから、いま自然増収の話がありました、これは景気の見通しのいかんによりまして、かなり自然増収が出る場合もあるし、また逆に自然減収の出る場合もある。現に六年前のごときはたいへんな自然減収があつたことは御承知のとおりであります。

○松本(忠)委員 その自然増という問題ですが、これは自然減もあるんだとおっしゃいますけれども、このところさつと四年間は増なんですよ。しかも四十一一年よりも四十四年はその三倍近いものがふえているわけですね。これはあまりにも私は自然増だと思ふ。国民の皆さんが勤勉だからこんなたくさん取れるようになったんだ、これではどうも大蔵省の算定の基礎があまりにも薄弱ではなからうかと私は思ふのです。

これは景気の見通しのいかんによりまして、かなり自然増収が出る場合もあるし、また逆に自然減収の出る場合もある。現に六年前のごときはたいへんな自然減収があつたことは御承知のとおりであります。

そして、要するに三千万台に大蔵省がきめた。経企庁もまたこうだとおっしゃいます。それからいま建設大臣は、算出の基礎がいろいろ違うんだとおっしゃいますけれども、私先ほど申し上げましたように、やはり運輸省とか通産省、一方は登録行政、一方は生産、こういう一番関係の深い役所の意向というものを聞かなかった、そして大蔵省がきめたということは、私は独善じゃないかと思うのです。これはやはり各省各府でんでんばらばらということ、まことにそれは閣内不統一じゃないか。こういう問題こそ大蔵大臣が音頭をとって、そして算出する基礎というものをきちつと定めて、その上で各省の考え方というものをやるならば結論はそう大きく離れるものではないだろうと私は思うのです。こういうふうな点から考えまして、このいわゆる自動車の台数というものを一つを見てみても、私は閣内における意見の不統一、でんでんばらばらだ、こういうことはまことに国民として残念しくでならないわけでありま

す。このような数字を大蔵省が自分でひとりよがりに押しつけてしまったのではないか、こういうふうに私は思うわけでございます。これに対して大臣のいわゆる言いわけといえますか、そういうものを聞く時間を私は持ちませんので先へ進めま

すけれども、どうもこの問題、三千万台にしたという根拠については非常に薄弱だと私は言わざるを得ない。

次に移りますが、冒頭に受益者負担の問題と原因者負担の問題を言いました。そこで第五条に非課税自動車が出ております。先ほども内藤君から質問がございました。大蔵省はトン税の創設にあたりまして、道路の破損の大きな車ほど原因者負担として税額は高い、こういうふうな言っているわけですね。それにもかかわらず、道路の破損を最も起こしやすい大型特殊自動車、これを除いては根拠、こういうものを尋ねたいわけでございます。道路運送車両法の施行規則の別表第一、先ほど自動車局長が説明しましたこの別表第一にも、きちつと大型特殊自動車というものが

載っております。これらの自動車は確かに道路をこわす率というものは、普通の車よりも高いと私は思うのです。なぜこの大型特殊自動車を非課税としたのか、このことが一つ疑問になります。原因者負担ということ唱えながらみずからこの原則を破った御都合主義のあらわれとしか受け取れないわけでありまして、これは車検時に徴税をするという取りやすい方法を選んだために、車検のない車は少々不合理でも目をつぶって、まあこれはいいじゃないかということにした、この御都合主義のあらわれではないかと思うわけでございます。

とがたいと思えます。そうならなかったとき、あまり道路をこわす率の少ないものからまでも取っているにもかかわらず、こういう重整備のものから取らない、非課税にしているというのは国民感情の上から許せない、こう私は思うわけでございます。そういう点から、大蔵大臣から簡単に非課税にした理由、それから防衛庁のほうからそのことについて簡単に答え願いたいと思

います。

とがたいと思えます。そうならなかったとき、あまり道路をこわす率の少ないものからまでも取っているにもかかわらず、こういう重整備のものから取らない、非課税にしているというのは国民感情の上から許せない、こう私は思うわけでございます。そういう点から、大蔵大臣から簡単に非課税にした理由、それから防衛庁のほうからそのことについて簡単に答え願いたいと思

います。

とがたいと思えます。そうならなかったとき、あまり道路をこわす率の少ないものからまでも取っているにもかかわらず、こういう重整備のものから取らない、非課税にしているというのは国民感情の上から許せない、こう私は思うわけでございます。そういう点から、大蔵大臣から簡単に非課税にした理由、それから防衛庁のほうからそのことについて簡単に答え願いたいと思

います。

にかくたいへんな車両なんですから、十二月一日、その前後に有効期間が一度にくるといふことじゃございせんけれども、これは悪だくみをしている者はそういうところまで考えている。そうした結果は、これが事故につながっていくといふこともいえるわけですね。こういう点を考えますと、この車検工場、この監督の点についても、これは運輸大臣の責任でございすけれども、また一方、税金があがるだろと思つて期待していたところの大蔵省のほうでも、現実に税金があがつてこない面もでてくるというふうに私は思う。それと、心配なのは、そういうことの結果交通事故がでる。この間の参考人の、高橋さんでございしたか、御意見を私も拝聴いたしました。二百台も車両がある、こういうことになりますと、この会社の年間の整備費だけで約一千万円、一度に車検が行なわれるわけじゃありませんけれども、整備費その他トシ税まで納めるということになると、車両をたくさん持っている会社というものはたいへんなことになりまします。そうなりますと、こういう悪知恵を働かせる者が出てくるということが予想される。

このことに対して、そんなことはないと言われるか、それともそれに対する対策をお考えになつてゐるか。簡単でけっこうでございます、ひとつ運輸大臣、それから大蔵省のほうにお聞きしてみたいわけでありまします。

○橋本國務大臣 いま松本さんからお話がありましたように、ボーナスをもらったときに頭金で買いますから、車検が六月とか十二月には相当多くなつてゐると思ひます。しかし第二年度からは一カ月前、現行の規定では一カ月前から車検をすることができまします。しかし一カ月前でも、だんだん車は多くなつてまいりましたからたいへんだらうと思ひまして、省令改正をやりまして、四十五日ぐらゐの事前の余裕を置きたい、こう考へておられます。かつまた、車検をのがれて脱税する人がありはしないかということですが、これは車検のない

ものはやはり運行ができませんので、その点については延ばしたりなんかすることは無理じやなからうか。そういう意味において、四十五日という期間を置けば、四十六年度に百三十八名の人員と一億七千万円の人員費を含めた物件費等が入りましたので、これでやつてみる。どうしてもやれない場合は四十七年度にはまた方法を考えなければいかぬと思ひますが、とにかく事務当局が一生懸命にやつた案でありますから、私はやり得るといふ自信を持っておるわけでありまします。

○細見政府委員 御指摘のような事例が全然ないとは申し切れなかつたと思いますが、いま運輸大臣からお話がありましたように、車検は一カ月前しか受けられないわけでありましますから、それ以前に受けたいということになりますとみづから期限の利益を放棄しなければならぬ。運輸委員の皆さんでございましてから御承知のとおりでございまして、整備の関係で二万とか三万とか金がかかるわけでありまします。一方税金のほうは五千円程度ということになりまして、それは経済のことでありましますからどういう考へ方をなさる方があるか知りませんが、やはりおのずから計算でやられることとあれば限度があるのではないか、かように考へておられます。

○松本(忠)委員 もう一問であります、答弁は要りませんが、大蔵大臣、私の意見を聞いておいてもらいたいわけです。いろいろとやりとりをいたしましたけれども、私はこれは相当矛盾があり、欺瞞に満ちたトシ税だと思ひます。いま時間がないのでほんとうに詰めたくなかつた点は残念でございすけれども、これをあえて創設しなければならなかつた原因といふものは、やはり総合交通政策の貧困によつて起つたものではなからうかと私は思ひます。交通安全、事故防止といへば、他のものを顧みないで、すなわち即道路の改善、車がこんできたから道路の改善、こういうふうなやつてきたこと、これはもうほんとうに施策の貧困だと私は思ひます。道路を広げれば自動車が増加するといふのは

当然でありましますし、また道路を拡幅しなければならぬ。しかも車がふえれば拡幅するところの財源が必要だ、こういった悪循環を繰り返して行く、こういうことがいえるわけですね。こういったようなモータリゼーションを刺激することのみを目的としたような単純な施策が行なわれた結果が、交通事故、そして自動車公害、こういうものが頻発いたしました。国民の生命と財産を脅かすことになった深刻な事態に立ち至つたといふことがいえると思ひます。しかも、この自家用自動車があふえれば、鉄道、バス等の公共の交通機関の衰退につながつていく。さらに膨大な道路投資を必要とするといふこと自体はこれまでアメリカやヨーロッパでしばしば起つてゐる、論議されてゐる問題でございす。したがひまして、この時点で少なくとも総合交通行政というものを進めていかなければいけないと思ひます。そういった思想が非常に発展している現在、この道路目的税等を廃止して、いわゆる総合交通特別会計とするような思い切つた対策を推進すべきではなからうかと私は思ひます。トシ税には大きな欺瞞や矛盾がございす。また一面、総合交通政策を進めていかなければならぬという思想が若干盛り込まれてゐる点、これも私は認めます。しかし、せつかくこのような構想があらわれてゐるだけに、このトシ税の創設というものは急がないで、道路目的税、こういうものをどうするか、あるいはまた鉄道などの大量輸送機関の建設はどうするか、こういう点をじっくりと論議を繰り返しまして検討した上で、必要とあらばあらためて合理的な税制を考へてもおそくはないんじゃないか、こう思ひます。その晩には国民も、また自動車の所有者も喜んで協力してくれることだと私は思ひます。この自動車新税、このトシ税を創設するといふ意義はないと私は思ひます。かような観点から私はこのトシ税の創設には反対をせざるを得ないわけでございますが、大臣としてもいろいろと検討されたと思ひますけれども、このトシ税を撤回す

御意見がありやいなや、その点を簡単にちよつと伺つて終わりにします。

○福田國務大臣 ぜひとも、御審議の上、御賛成あらんことをお願い申し上げます。

○松本(忠)委員 終わります。

○毛利委員長 和田君。

○和田(善)委員 私の質問の前半の十五分間だけ大蔵大臣がいらつしやいまして、その後退席をされるというお話でございすので、先に大蔵大臣にお伺いをいたしまして、なお自余の問題については運輸大臣にお伺ひいたしたいと思ひます。いままでにもだいぶたくさん同僚各委員が質問いたしております、数字の問題等も出ております。重複を避けまして、ものの考へ方や今後に臨む政府の態度、そういうものに重点を置いて、念を押しておきたいと考へるわけですね。といひますのは、この税が通れば通つたで、また通らなければ通らなかつたで、あとから関連して問題が起きてくると思ひますので、そういう点を端的にお伺ひをいたしたいと思ひます。

先ほど来いろいろ質問に対する主として大蔵大臣のお答えを伺つておりますと、質問者の重点の置きどころによつて多少ニュアンスが違つておりますけれども、この自動車重量税新設のねらいとしては、第一に発端は道路財源の不足である。しかし、それが発端であるけれども、目的としては、社会資本が不足をしているのでそれを充実をする、そういうことを意図してこの税金をつくつたんだ。しかしこの税金を使うところについては、自動車があふえ、道路をいため、また道路の整備不足といふものがある交通問題を発生しているの、主として道路財源のために使つてもりである。ただし四十六年度に限つては一般財源としてこれを入れたわけで、特別に道路に対してこれを目的として使うという考へ方ではないんだといふふうにお伺ひをしたんですけれども、いま要約したように理解をしてよろしいかどうか、大蔵大臣に確かめたいと思ひます。

○福田国務大臣 大体そういうことかと思ひますが、なお正確に申し上げますと、四十六年度は一般財源、つまりどの費用にも使つていいたてまえなんです。たてまえではありますけれども、これが創設されるに至りましたいきさつから考えまして、道路に重点を置いた使い方をすべきである。それは四十六年度においてもしかり。また道路関連の道路安全諸対策、これにも配意すべきである。道路と密接な関連のある新幹線とかあるいは地下鉄とか、そういうものにもこれと関連を持ちながら配意すべきである。しかし重点はどこまでも道路である。こういうふうな四十六年度もしたんです。しかし、今後ともそういうふうな考え方でいきたいと思つておりますが、今後につきましては総合交通体系の整備ということを考へておりますので、その結論に従つて、あるいは交通施設に対する特定財源という方式をとりますか、あるいはさらに進んで特別会計方式をとりますか、その辺はなお検討してみたい、こういう考へでございます。

○和田(春)委員 大体趣旨はわかりました。

そこで伺ひたいんですけれども、特にこの税を新設する場合に、先ほど来繰返し説明をされておりますのは、自動車重量を持つておる、ウェイトに依つて道路をいためる、そういうようなことから、いままで自動車にもいろいろ税金がかかつておるけれども、それぞれ目的が違ふ、重量税としたゆゑは、自動車の重量というものが道路の損傷と密接な関係があるので、その重量に応じて税金をかけるというところに一つの合理性を求めたというふうな何となく思ひますか、そういうふうな確認してよろしうございませうか。

○福田国務大臣 そのとおりでございます。

○和田(春)委員 私も自動車問題についてはいろいろ興味があつて関心を持つてゐるほうなんですけれども、どうもこの論理は飛躍があるように思ふんです。たとえば、どんなに重い自動車でも車庫に眠つてゐる自動車は全然道路をいためないわけなんです。それから、自動車そのものの自重が

相当重くても、道路にウェイトをかけるというのはやはり車軸によると思ふんです。同じ一トンの自動車でも四輪で受けとめるのと六つの輪で受けとめるのでは自動車重量に依つて負担というものは違つてくると思ふんです。そこで重量に依つてという場合には、単純に自動車自体の重量ではなくて、車軸にかかる重量ということにならないと道路とは直接に結びついてこないということが一つなんです。幾ら重い自動車でも走らなければ道路を全然いためないわけなんです。したがつて、同じ重量の自動車でも、一日に朝と晩と一回往復するだけの自動車と何回も往復する自動車とは、何回も往復する自動車のほうが道路をいためる率が非常に高くなつてくるわけなんです。そこで、道路に与える損傷というものの原因に、やはり自動車の重量が何らかの関連をしてゐるので、合理性を求めるといふことをもしほんとうに考へるならば、そういう税金をいまここでつくるかつからぬかは別として、その論理を追求していくならば、一つは軸重である。一つは走行距離である。それに比例をするというところが税の合理性として私は正しいと思ふんです。走行キロ数を調べるという形になるとこれはたいへんですから、結局ガソリンあるいは軽油あるいはプロパン等の、自動車燃料の消費量というものが走行距離に比例してゐるわけですから、そういうところに税金をかけるというところが、道路をいためるというところの関連では自動車の性質から合理性があると思ふのです。その点いかがですか。

○細見政府委員 確かに軸重に応じて道路を損傷するといふような研究もございまして、現にそういう形での税を行つておる国もヨーロッパ諸国にはあることも承知いたしておりますが、今回の税は、道路損傷というように念頭に置いて、直接的に、課税の根拠とは考へておられますが、直接の課税の根拠といたしましては、繰返し申し上げておきますように、車検を受けることあるいは登録をすることによつて走行が可能になる、そのことをとらえまして、自動車の走行が社会的な

コストをもたらしてゐる状況をそういうふうにより一般化した形で、自動車の走行というものは道路の損傷であり交通の渋滞でありあるいはまた交通安全の施設の必要でありといふふうに考へて、一般的な社会的負担、したがつて、必ずしも重量によらなければならぬということはないわけでありますが、従来の税体系の中で、排気量とかあるいは奢侈性とかいふようなものに比べて、むしろ今日トラックの道路に対する負担が非常に少ないといふような要請もあり、やはり重量でかけるのが——そういうむづかしい理論的な検討も終わつておらない現在の段階では一番常識的に重量に依つた、こういうことでございます。

○和田(春)委員 質問に的確に答へてもらいたいと思ふのですけれども、道路をいためる。いままで自動車にいろいろな税金がかかつておるのです。かかつていないわけじゃないのだから、そこで新たな税金をかけることにした。これを運輸大臣が、先ほどの委員の質問に対して、それぞれ目的が違ふといふことをおっしゃつておつた。今度の新設した自動車重量税はそれぞれ目的が違ふ。何の目的かといふことのウェイトは、道路をいためるから重量に基準を置いて税金をかける、こういうことになつておるのだけれども、道路をいためるというところをばり以上おかしいではないかといふのが社会的通念じゃないですか。走らない自動車は全然道路をいためないのです。走ることによつて道路をいためるのです。したがつて、道路をいためるということが重点なら、当然走行距離に依つてつけるということが軸重とともに重要な要素にならなければならぬわけなんです。そういう点については、もちろんいままで揮発油税とかあるいは軽油の引取税とかあるいはプロパンとか、それに税金はかかつてゐるかも知れない。そういうものに対する税金を重くかけようという話が出ておつたといふことも報ぜられておる。ところが、うそかほんとうか知りませんけれども、石油業界の圧力があつた。そこで内閣は腰を折つてしまつて、たまたま排気公害その他で自動車の

評判が悪いから、いい辛いだから自動車にぶつけてやろうという、こういううわさも巷間伝えられておる。真偽のほどはわかりませんよ。どうも道路というものと結びつけて、道路がよくなれば利益も受けるのだとか、あるいはいためるとかいつておるけれども、それならばウェイトだけに重点を置いて税金をかけるということはばり合理的におかしいと思ふ。おかしいと思ひませんか。はつきり答へてもらいたいと思ふ。

○細見政府委員 比率的なこの程度の税であれば、私はおかしいとは思ひません。

○和田(春)委員 それは金額が少くないからおかしいと思ひません。ともかく権力でかけることにしまえば黙つてしまふということだらうな。では、この税金がふえていけばおかしくなりませんか。

○細見政府委員 この税を道路損傷税という形に純化していく段階におきましては、おっしゃる通りに車軸の問題も、あるいは重量の問題も、あるいはタイヤの問題も、あるいは重量の問題も、全部総合的に考へなければならぬと思ひますが、これは車検を受けることによつて走行が可能になるものと、そのことに対して課税をいたしておるものと、その走行する場合にやはり自動車の重量の重いものはいろいろ意味で社会的なコストも多からう、道路の損傷もその意味で多からうといふことで比例的に考へるわけでありまして、道路の損傷だけを目的とした、ヨーロッパにありまふようないわゆる道路損傷税あるいは自動車車軸税といふような税の概念をとりますときには、和田委員のおっしゃるようなことになると思ひます。

○和田(春)委員 そうすると、これは大蔵大臣にお伺ひしたいと思ふのですが、この税金はいまちょっと軽い程度で——納めるほうからいへば決して軽くないのですけれども、いま細見さんがお答へになりましたけれども、この程度ならおかしくない。ともかく芽を出しておけ。これを土台にして、あとから枝をはやし、葉をつけ、だんだんふくらましていって、自動車からさらに税金を

巻き上げるといふ魂胆がある、そういうふうに解釈してよろしうございませうか。

○福田国務大臣 さような魂胆は持っておりません。

○和田(春)委員 いたしますと、自動車重量税などという名前をつけずに、車検の際に取るなら、いい悪いは別にして、なぜすっきりと車検税なら車検税という形でわかりのいいようにしなかつたのでしょうか。その辺のことをお伺いしたいと思ひます。

○細見政府委員 車検税という名前もこの税の創設にあたりましては考えたわけでありませう。また重量に比例するという意味で一時トーン税というようない方もありましたが、重量に比例した税率であるという意味で重量税にいたしましたのでありませう。軽自動車に重量税がかかるのはおかしいではないかという御議論もございましたが、それは決してそういう意味ではなくて、自動車の重量に依りて税率が刻まれておるといふ意味で自動車重量税であるわけでありませう。

○和田(春)委員 その点につきましてはあとから関連して運輸大臣と細見さんにお伺ひしますが、大蔵大臣が何か途中で退席されるそうですからお伺ひしたいと思ひますけれども、先ほど来しなれば、社会資本が不足している、充実をしなければならぬということをおっしゃっておりませう。それは非常にもつともだと思ひます。しかし、いま社会資本の不足した理由は何かという形になると、産業投資に非常にウェイトがかかり過ぎていた、そして世界でも驚異といわれる高度経済成長を遂げてきた、それに対して社会資本が全般的に立ちおくれおとるのが一口で言つた今日の状況だと思ひます。そうすると、その社会資本を充実していくという場合には、新しい財源を見つけて税金を取り上げるということとでなくて、産業投資と社会資本の投資との比率というものがまず第一に重要ではないか。さらにまた、産業関係の投資が積極的に進ん

できた、その結果利益を受けたのは大企業である、成長産業でありますから、そういうところからこれらの利益を還元をして、立ちおくれのはなほだしい社会資本に回すという形になれば、何らかの形で法人課税というものを強化をしていく、いろいろな面で、租税特別措置も含めまして法人の税負担には優遇が行なわれてきて、これが今日の高度成長の原因になっておるといふこと。そういうところからまず目をつけてやっていくということが社会の公平の原則にもかかなうわけでありませうし、今後の、日本のいわゆる高度成長を遂げた経済優先政策をこの際反省をして、人間重点の方角に持つていくという佐藤内閣のねらいにも適合すると思ひます。そういう社会資本と産業資本の投下の比率というものを考えて、あるいは高度成長によって利益を受けた法人課税をいろいろの面において強化をしていくということとをなせ先行させずに、先ほど来言われておるといふ、非常な大衆課税になっておるといふ自動車重量税というものに根拠をつけて、まずここから取り上げていく、そして社会資本を充実していくという考えになつたのか。どうもさか立ちをしておるといふ形になつておるといふことが、その点はどうでしょうか。

○福田国務大臣 社会資本が立ちおくれおるといふことは、和田さんのおっしゃるやうに産業主導型の高度成長ということもあつたかと思ひます。これは私は否定しません。しかしその度合いというものはそう大きなものではないと思ひます。いま社会資本がわが国において立ちおくれおるといふのは、戦前、明治七十年、これが軍事偏重であつた、そこにあると私は思ひます。道路の舗装などというものは戦前はほとんど顧みられなかつたわけであつた。あるいは上水道、下水道、特に下水道のごときは、水洗便所のごときは見ようとしても見られなかつたわが日本国だ。先進諸国では百年前からこれらの諸施設に着眼しておつたわけですが、そういうことで、たいへん社会資本の充実、整備というものが立ちおくれおるといふ

その取り戻しに今日、戦後というものがかかつておるわけなんです。しかもその取り戻しの努力、これは私は、わが日本は世界一の努力をしておると言つても過言ではない、こういうふうにおつた。予算の中に、あるいはGNPの中における比率、これは飛び抜けてわが日本が世界第一なんです。これは非常な努力をしておるといふことであつた。いま和田さんのおっしゃること、さか立ちだといふ話でありませうが、どうも私はさか立ち論には賛成いたしかねる。

それから、法人税を取つたらどうだといふお話でございますが、法人は御承知のやうにいま資産状態が非常に悪いのです。世界の先進国の中で、わが日本の企業は資産状態の悪いものはありません。これにさらに拍車をかけるやうな法人の税の増徴、これも私は妥当ではない、こういうふうにかけるのでありませう。やはり、これは法人に負担はかかりませう。あるいは個人にもかかりませうが、とにかく法人といふ個人といふ、道路の損壊を来たす自動車を使用する方、また道路の整備によつて恩恵をこうむるこの使用者、それは法人、個人を問はず、ひとしくこれに負担を求めるところは私は妥当な考え方ではないか、さうに考えております。

○和田(春)委員 これは論議はすれ違ひでございますが、いろいろな数字をあげてやつておりますとなかなか時間が足りませんけれども、私はいまの大蔵大臣の御答弁には納得できませんし、しばしば財政演説等で大蔵大臣が説明せられておる根本的な趣旨と食い違ひのあるところがやはりあるように思ひます。私が法人課税を考えたらしいのではありませんかといふのは、もちろん法人税も法人課税のうちの一つですけれども、今日の高度成長をささえてきた社会資本が落ちついていないといふことの大きな理由は、あらゆる措置を講じてやはり日本の企業を発展させてきた、それを否定してゐるのではない。その結果こゝまで力がついてきている。そういう意味で、利益を積んでいるところから出してもらつておくとおつたところから流し

てもらふ。それが経済優先から人間尊重へといふ一口先だけなら別ですけれども、ほんとうであるならば、現在の佐藤内閣の方針にも適合するのではない。その点に積極的に手をつけずにおいて、新しく大衆課税の要素を持つてゐる自動車新税を創設して巻き上げて社会資本の充実に振り向けるといふことはおかしいのではない、こういう意味を言つてゐるのでありますから、この点についてはひとつ十分政府におきまして御検討をお願いしたいと思います。これ以上論争をやつておりますと、あと運輸大臣に質問する時間もなくなりますので、特にその点を注文を申し上げておいて、大蔵大臣への質問は一応これでとめることにいたします。

続いて、運輸大臣にお伺ひをいたしたいと思ひます。この自動車新税というものが出てまいりますと、先ほど来わが党の門司委員からの質問に對しましてお答えもございましたが、かなり一般勤労者大衆に税がかげられることになるわけですから、こういう点で、地域によつても非常に違ひますけれども、たとえば東京都下でも三多摩地方といふやうな、最近急速にどんだん人家がふえていつてゐる、都市化が進んでいゝところに至りますと、交通体系が全然整備されておりました。私の知人のむすこも最近結婚をいたしました。そうすると、家を多摩川の南側の稲城といふところに求める。ところが通勤をするのは北のほうの久留米の市役所につとめてゐる。これをもしバスを利用して通うとすると四回くらい乗りかえまして、まごまごすると二時間以上かかる。おそくなるとどうにもならない。結局、結婚をして、やつとの思いで家を見つけて、そして自分のつとめてゐる職場に通おうとすると車で通勤する以外にないわけであつた。そこでななしのさいふをはたき、月賦で車を手に入れたら、自分の自家用車で職場に通つてゐるというのが事実なんです。これなんかは、交通体系といふものが全然なつていない、東西のほうはある程度あつても、南北になつてはまるきり交通体系がでたらめであ

るというようなどころからきている一つの被害者だと思ふのです。そういう人がたくさんおられます。特に最近、交通機関の整備しないところにある団地なんているのが多い。そうすると勤労者でマイカーを持っている者は犠牲者なんです。そういうところから多く税金を巻き上げていこう。道路に投資をする。新しい道路ができる。そうすると、たまたまそこに土地を持っておったという形で地価が急上昇する。そして大もうけをして、鉄筋コンクリートの冷暖房完備の豪壮な建物をどんどんその辺に建てていく。これは勤労者には何にも関係がない。こういうような形になってくると、この自動車重量税というものが先にかかっていて、そして税金を取り上げて、何か道路を整備するとか何とか言っているけれども、他の委員も質問しておりますが、これまたさか立してきているのじゃないか。むしろ、総合的な交通体系を整備する、大都市周辺の通勤対策も徹底していく。そういう青写真ができて、このことによつて諸君にはこれだけのプラスがくる。みんなが住みよい社会をつくるのだ。それに対して国民の皆さん、応分の負担をしてくれぬかというものが、政治としてもまたな行き方だと思ふので、すけれども、その点、交通政策の主管大臣としての運輸大臣の答えを承りたいと思ふ。

○橋本国務大臣 お話のように総合交通体系、これは非常に大事な問題でありまして、ことに大都市及びその周辺における通勤関係の交通体系、これはたいへん重要な問題でありまして、目下運輸省でもこれが案をつくるための検討を続けてまいっております。

いまの御質問、二つあると思ふますが、一つは、やむを得ず通勤用にマイカーの諸君が使つておる、好きこんで自動車を持つわけじゃないのだというお話で、こういう者に対しての税金は過酷ではないか。しかし、これは大蔵省が答弁すべきものと思ふますけれども、いづれにせよ、いわゆる小型自動車であれば年間五千円程度の負担でありますから、まあ五、六十万の車を買う人が年間五千円の負担がむずかしいということも、これは議論としてどうかと思ふますが、その問題は別といたしまして、いわゆるニュータウンの問題と通勤の問題。これは多摩ニュータウンで御承知のように私鉄から申請が出ておつて、實際上の建設ができておりません。あるいは将来大きな団地ができるに従つて、交通というものを十分に考えた上でニュータウンをつくらなければこれは魂入れずの結果になつてしまふ。たゞ、従来は御承知のように、私鉄がこれを建設する場合はその付近のいわゆる開発利益を当てにして相当膨大な建設資金をかけておつた。ところが多摩ニュータウンあるいは将来やられるであろうところの千葉のニュータウン、こういうところをやる場合において、距離が遠いのでマイカーとかバスではとても通勤できないのでありますから、当然初めからこれは軌道による通勤体系をつくらなければならぬ。その場合の建設資金をどうすべきか。私鉄がそれだけの建設資金を払つて、現在の定められた料金制度で運ぶことはとてもできないことはわかつておる。そうすると、多摩ニュータウンをつくる場合に、その軌道建設というものをどういうふうあいに考えていくかということとは非常に重大な問題であります。

これは別の問題として目下検討しておりますが、こういう問題及び総合交通体系の中におけるいわゆる軌道あるいはバスのあり方、こういう問題については、従来の考え方を打破して思い切つた措置を講じなければ、われわれの考えておるいわゆる総合交通体系はできない。今回の自動車重量税がその財源。直接にはその財源ではありませんが、すまいけれども、しかしながら、御承知のように日本が社会福祉事業等にかける金というのはいくつと増大してきておる。いわゆる一般会計、従来の税収入だけではまかない切れなくなつてきておる。そこで社会資本の充実には新たな財源を求めなければならぬ。こういうところで大蔵省が苦心惨たん、いろいろ考えた末が重量税というところに落ちついたのだらうと思ふます。この点は大蔵省が答弁すべきものだと思ふますから、私が申し上げる必要はないと思ふますが、総合交通体系については真剣に考えてまいりたい、こう考えます。

○和田(審)委員 いま大臣、マイカーを買う人が年に五千元か一万円程度の税金はたいしたことないではないかとおっしゃいますけれども、御存じのように、現在五、六十万の車を買いますと、それに対して最初の車検から次の車検までの間に自動車関係の税金、燃料に関する課税も含めまして、さらにまた自賠責の保険料の負担も含めると、大体自動車と同額の金を負担しているのです。五十万の車を買うということは二年間に百万の負担をするということなんです。それを受ける月給の中から月賦で払つておる。そこに年間五千元でも一万円でもかかってくるということは、それは決して軽いものではないわけなんです。そういう意味で、この税金というものの正体がかかってくるにつれて、大衆課税ではないかという、こういう声が非常に強まっているわけだし、わざわざこのことだからたいしたことではないという考え方はぜひ改めていただきたいと思ふ。

別の質問に移りますが、実はこの自動車新税に關係いたしまして、自動車から税金を取つて国鉄の赤字を埋めるんだという話がずいぶん伝わつておりました。四十六年度は一般財源としてこれを位置づけしておりますから、これがどこにどうなるかということとは、膨大な収入のうちのごく一部分でありますからわかりませんけれども、これから将来、この自動車からの税収で国鉄の赤字を埋めるというお考えがあるのかないのか。もし国鉄の赤字を埋めるとするならばその論拠は一体何なのかということをお伺いしたいと思います。国鉄の赤字が出ておるのは、運輸大臣がよく御承知のように、自動車のせいではないと思ふ。今日の社会の変化というのに対応して、全国をネットする国鉄の合理化というものが立ちおかれておる。そこで過疎地帯その他において赤字路線がどんどん出てきたということに大きな原因があるわけだ。

なぜ自動車から取つた税金で国鉄の赤字を埋めなければならぬのか。そういうお考えがないというのならけつこうであります。しかし、あるとするならば、その辺国民は全く納得できないし、特に納税者にとっては割り切れないところでございしますから、御説明を承りたいと思ふます。

○橋本国務大臣 国鉄の赤字をこの金によって埋める気は、全く持つておりません。

○和田(審)委員 それでは、そのことを確認いたしまして質問を終わります。

○毛利委員長 田代君。

○田代委員 まず大蔵大臣にお聞きしたいのですけれども、あとからということですから運輸大臣にお尋ねいたします。

すでにこれは一般に危惧されておるように、この自動車新税の及ぼす影響から流通経費が非常に高騰するのではないかと。すでに一部のトラックとかあるいは内航海運その他、運輸料金の値上げを運輸省は認めているわけですね。そういう点から流通経費の高騰を招く、実際に招いておるんだというようなことが非常に批判が強い。私たちが非常におそれ、また現在国民が非常におそれおるの、現在のところとどこまでを知らない物価高の中でこういう税金をかけたのだのでは、また税金が全部にはね返つて高くなるのじゃないかというところが、これは国民のひとしく危惧している問題なんです。ですから、この新税によつて、政府の物価政策からいましてこれは物価高にはね返らないというふうに確信されるのか。いやそれはね返るといふふうに認識されるのか。もしはね返るとすれば大体どれくらい率で全体の物価にそれがはね返つていくのかということも、まずお尋ねしたいと思ふます。

○野村政府委員 お答えいたします。

ただいま御質問のようなはね返りと申しますか、運賃原価に及ぼす影響でございますが、平均的に申し上げまして、タクシーに対しては約〇・二〇、バス及びトラックに対しては約〇・六、そういうふうに私ども考えております。

○田代委員　こういうことは当然私は運輸大臣から答弁してもらいたいと思うのですがね。思うのかもしれませんが、これは非常に小さく見ておられますけれども、少なくともこの新税によって物価が上がるということは認められたわけですね、実際において。当然これは物価高に響くのだということを認められたと思うのですが、そう理解していいですか。

○橋本國務大臣　お答え申し上げます。

御承知のようなこの税額ですが、おそらく田代さんのおっしゃるのは、積極的にいわゆるタクシーあるいはバス料金に影響を与えないか、こういうことだろうと思いますが、大型バスで今度の法律によつての税額は二万七千五百円であります。それから普通の小型乗用車のタクシーは大体五千元。ハイヤー級の大乗用車であれば一万円になりますけれども、普通の小型乗用車のタク

と考へております。

○田代委員　これはとんでもない大蔵省の、また政府の独善的な考えだと思ふのです。国民はそういう説明では納得しないですよ。またできないのです。しかし、これは非常に重要な根本問題ですから、大蔵大臣が来られましたときにあらためて質問したいと思ふのです。そうしてはつきりしたいと思ふのですが、いづれにしましてもこの新ファイリングにはね返り、物価高に影響を及ぼす。ファイリングということを言いましたけれども、ファイリングはこれもちろんです。当然全体の物価高のファイリングの中でこれが非常に大きな拍車になることは間違いないと思ふのです。したがって、これは物価政策としましてもわれわれは賛成できないということがはつきり言えるわけですが、その点はあるから大蔵大臣に質問するとして、運輸大臣に次に質問いたします。

この新税を徴収するということは、大体これは陸運当局、したがって運輸省ですね。これは運輸省が中心的に責任を持ってやる、こういうことになっておるわけですね。そうなりますと陸運局あるいは陸運事務所というものは、これは運輸省設置法では大体どういう立場に置かれるのか。これはいわゆる税金を取る、ともかく新税を取ること、に直接参加するわけなんですから、したがってそういう点で、運輸省がこの新税を取る、それに非常に大きくタッチするということですね。しかもそれについては人員を百数十名あやすということまで、とにかく構想あるいは計画し、予算まで組んでおるといふ。大体運輸省がこういう税金を徴

収するというに参加する、そういう法的な根拠、また実際にその根拠はどこからきているか。どういう職権をもって運輸省はそういうことがやれるのかということを御説明願いたいと思います。

○細見政府委員　車検証の交付を申請願う用紙に印紙を張って申請願う、その印紙の貼付というところが納税になるわけでありまして、直接の現金の納付のような場合であります、たとえば銀行等

に現金を納付されました、かくかくの自動車重量税相当額を納付したというものを持ってこられて、それと照らし合わせて車検証を交付されるわけでありまして、徴税機関という意味では必ずしも従来のような觀念のものではなくて、印紙の貼付が正当であるかどうかということをチェックしていた、こういうわけでございます。

○田代委員 これは運輸大臣に伺いたいのですが、いま大蔵省はああいう説明をしましたけれども、ただ印紙をとにかく張ってあるか、それをチェックするんだというように簡単に言われまされけれども、やはりこれは税金を取る重要な一部分だ。新税はこの窓を通して取るのでしょうか、車検と引きかえにですね。ですから、これは当然私には、いま大蔵省がああいう説明をなさっても納得できないのです。これは運輸省はどうお考えになりますか。またこのときに運輸省としてはこういう点が問題にならなかったのかどうかということですね。

○橋本國務大臣 田代さんも個人的経験がありましようが、税金を納める場合に銀行の窓口に納めてもいいのですね。したがって、事務的な話し合いに基づいてその事務を扱うということになるわけです。たとえば登録事務、こういう問題もやはり運輸省の事務としてやっておりますから、事務規程の中で処理すればよろしいのであって、税金を納める、あるいは水道料金等の場合におきましても、民間の銀行でもこれは処理できる、こういうようなことと性質としてはそう大きな違いはないというふうな考えております。

○田代委員 これは単なる登録事務であると考えられないですよ、実際に、事実ではですね。これは明らかに税金を取る、そういう仕事の一部を、とにかく少なくとも最小限これは持っているということとは明かだ。ですからそういう点から考えまして、これは単なる手続の問題ではないですよ。そういう点から、こういう新税をこうこういう形で今度は徴収する、そのために人員をふやさんだということになると、これは全く新しい運輸

省の設置法の中で明確にしなければ非常に疑義が多い。運輸省自身が大蔵省なりあるいは財務局の仕事を一部を持って、何かちゃんぽんにえたいの知れないような新しい仕事をするんじゃないかとというような疑惑を持たざるを得ない。運輸省の設置法の第何条にこういうことがとにかく許されるということになっているか、その点を明らかにしていただきたいと思います。

○野村政府委員　お答えいたします。

運輸省の設置法にはたゞいふ先生の言及されま
したことは書いてございせんが、たゞいふ御審
議をお願いしております自動車重量税法に、運輸
大臣はこういうふうにして収納を確認するといふ
ことが法案の中にうたつてありまして、それによつて、たゞいふ主税局長が説明いたしましたよ
うな事務の一部を、確認の事務を陸運事務所がや
るといふことで関与するわけでございます。

○田代委員 事務の一部とおっしゃいますけれども、明らかにこれは税金の問題でしようが、新税を取るというのですね、車検証の交付と引きかえにですね。ですから単なる普通の事務と明らかに違うのです。明確にこれは質が違う。そういう事務がここに入っておるわけです。ですから、この人員をとにかく設置法によってふやすにしまして、単なるいままでの運輸省の設置法の中の、そういう法令の中で人員の増減をするということとは質的に違うのだ。それを明らかにする必要があるのじゃないかと言っておるわけですよ。これはどういふ点ですか。

○野村政府委員　お答えいたします。

定員につきましては、もちろん運輸省の法律に規定されております運輸省の定員の中に組み入れられることを予定しておるわけでございますが、人員の増員につきましては、予算措置でもって増員のことを、御審議を経て認めていただいております。もちろんその人員は運輸省のわけでございます。もちろんその人員は運輸省の法律で定められた定員の枠内に入れられるべきものでございます。

○田代委員 時間がありませんから、なお聞きま
すけれども、私は、少なくともこういう新しい事
務を引き受けるということになれば、運輸省設置
法の一部改正なり何かやらなければ、こういうこ
とは実際に法的には非常におかしい。

それなら伺いますが、たとえば税務署の事務官
になる場合には普通の役人とは違った服務規程が
あるわけでしょう、いわゆる徴税吏とか何とか
いうのは、そうすると、そういう財務局なりある
いは徴税関係のそういう役人の服務規程というも
のは、こういう仕事をやった場合に、この運輸省
の事務官なりなんかには全然これは及ばさないの
ですか。

○細見政府委員 先ほど来申し上げておりますよ
うに、納税の義務というものは車検証の交付を受
けることによって発生するわけでありまして、印
紙を貼付することによってその納税は終わるわけ
であります。車検場におきましてはその印紙が張
られておるかどうかというのを確認願うわけで
あります。そういう意味で申しますと、たとえ
ば登記所におきまして収入印紙の貼付が正当の金
額であるかどうかということを確認願うわけであ
りますが、登記所の官吏が収税官吏ということに
ならないのと同様でございます。

○田代委員 その点は納得できません。これは単
なる手数料を取るのだとかあるいは納付金とい
うようなものと性格が違うのだと思うわけですが、
時間の関係で……

大蔵大臣は見えませんか。——大蔵大臣が見え
ましたのでさっそく大蔵大臣に、十五分間という
ことになっておりますから、お尋ねいたします
が、大蔵大臣、これは私ははつきりさせておかな
ければならぬと思うのですが、先ほど同僚議員
が、この新税の設置によって、これが物価にはね
返るのではないか。いわゆる物価と新税との関係
ですね、これを質問したときに大蔵大臣は、これ
は主として、特に四十六年度においては道路をよ
くするために使うのだということの説明の次に、
物価問題との関係で、道路政策というものはこれ

物価政策だということを端的に言われましたで
すね。私たちはこういうことは納得できないです。
この新税をとにかく今度つくった、これができた
ことは物価政策、つまりそれは物価を下げるとい
うことですね、物価を下げる政策なんだというふ
うにストリートに大蔵大臣は言われましたが、こ
んなことを国民が聞いて黙っておられるか。これ
ははつきり確かめておきたい。いろいろ答弁を聞い
ておりますと、大体大蔵省なり政府はこの法案を
審議する過程で、またこれを通すという場合にこ
ういう姿勢でやっていると。道路政策とい
うのは物価政策だということを先ほど言われた
が、大蔵大臣は実際そのように考えておられるの
か。また事実そのものかということをやまず御答弁
願いたいと思います。

○福田国務大臣 私は道路政策が即物価政策だ
というふうには考えておりません。それは、先ほど
は物価を上げるのではないかと御質問があり
ましたから、上げる要因は多少あります。これは
軽微なものです。しかし長い目で見ると、道路を
整備いたしまして流通の改善をはかる、これは物
価対策上非常に裨益するところが大きい、こう
いうふうにして申し上げておるわけです。

○田代委員 これは速記録を調べていただければよ
うにはつきりますけれども、いまの説明でもやは
り、道路が非常によくなつていく、そのために金
をじゃんじゃんつぎ込むということは流通なり何
かということがよくなつて、結局それはそのこと
によって物価は下がるのだ。したがって結局これ
は物価を下げる政策の一こまにもなるのだ、こう
いう印象しか国民に与えないのです。これは失
言とは思われませんか。こういう発言は非常に
国民の疑惑も招く。物価高でほんとうに国民は
怒りを感じております。こんな物価が上がつ
てどうしてわれわれ暮らしていけるのだというよ
うなときに、道路政策というものはこれは結局は
物価政策、物価を下げることになるのだというよ
うなことを国民の前におっしゃって、国民が納得
し、また、だからこれはひとつ新税をつくってい

ただきたいということになるかというのです。私
は絶対にならないと思うのです。どうですか、そ
の点は。

○福田国務大臣 それは全く見解の相違というも
ので、道路がよくなれば物価政策には非常にいい
影響がある、私はかように信じて疑いません。

○田代委員 これは事実、全く現在の佐藤内閣の
本質を暴露していると思うのです。こういう言
い方をしますならば、あなたのいま言った道路な
り物価の関係からいえば、現在の高度成長政策は
結局これは物価を下げる政策だ、こういうことに
いえませんか。しかし高度成長政策の中でこそ、
とどまることなく物価はじゃんじゃん上がつてお
るじゃありませんか。少なくとも政府が責任を
もって国民に税金を課するというような重大なこ
とを決意する場合には、国民が納得いくような形
でこれは当然出さなければならぬと私は思うの
です。あなたのこのおっしゃるような見解の相違とい
うその見解は、これは一部の大企業、あるいは新
幹線やらそういう縦貫道路によって非常に利益を
あげる、そういう諸君は、これはとにかく物価は
下がるのだというふうなことをいって、納得する
でしょう。しかし多くの国民というものは、これ
は事実そういうことで納得できないですよ。さつ
きから出た建設省のあれからいまして、農村
とか裏町とかいうところは道路は全くめっちゃめ
ちゃに破壊されて、そのほうに金は回ってこず
に、表通りのそういう大企業の運搬のところに
じゃんじゃん金を使われる。それは物価政策に
いって、これはむしろ下げる結果になるのだと
いって国民が納得するかどうかです。見解の相
違とおっしゃいましたが、見解の相違ならそれで
もけっこうです。しかしそのことは、大蔵大臣な
り大蔵省なりあるいは佐藤内閣が、国民を無視し
てどのような物価政策を考えておるかということ
を、まるきり裏からこれは説明されたと思うので

それから大蔵大臣、もう一つこれははつきりさ
せたいのですが、私はほかの大蔵委員会でも繰り
返されておるのではないかとと思うのです。すけれ
ど、さつきからのきょうの質問を聞いてみますと、
もし本法案が成立しなかつたら一般会計予算並び
に運輸省の予算はどうなるかという質問が、同僚
議員、私の聞いた限り少なくとも二人から出まし
た。この問題、やはり非常に問題になっておるわ
けですね。その場合に大蔵大臣は、とてもそうい
うことは考えてもおられないのじゃ、これはストリー
トに簡単に通つてしまふのだ、やってみようのだ、
こういうことですけれども、しかしそれは独断
ではないですか。あなたはまた見解の相違とお
っしゃるかもしれませんが、私は国民としては、こ
れはやはり納得できないです。あなたはこれはほ
んと通つたものとして、そして予算をこうこう
使う、人員をとにかく何名ふやすのだとさつさつ
と云っているが、もし極論するならば、そんなこと
になるならなぞわれわれが法案を審議するのだと
いうのです。そういうことにもなりましようし、
現在の六十五国会のいろいろの情勢の中で、もう
あと幾日もないという中で、しかも国民の非常
に、圧倒的多数と私は確信しますが、多数がこの
法案に対しては反対だといっておるときに、すつ
とごく短期間のうちにこれは通りますか。あ
なたは当然通るのだ、こういう前提でおっしゃ
っておる。われわれはこういう大衆に非常に負担を
かけ、あるいは物価高を招くようなそういう法案
を通してはならないと考えておる。そこは見解の
相違といえは見解の相違でしょう。しかし客観的
に見て——それをもう通つたということ、政府
当局が意外に思うのだというふうな形でお
っしゃって、そしていろいろ言われている。国会がこ
の短期間から見ても、われわれ野党ががんばつて、
また世論がそれをバックして、これは通らなかつ
た場合というものはあり得ないですか。その可能
性というものはあるじゃないですか。私はそれは
六〇%、七〇%あるとは申しません。しかしそう
いう可能性というものは当然考慮しなければ、国
民も納得させることはできないということと言っ

ておるのですよ。また現在の内閣あるいは自民党自身の中に、この法案に対しては非常に反対者が多いということも聞いています。そういうことはないですか。——ないとおっしゃいましたね。閣僚におらぬですか。——閣僚には一人もおらぬですね。あるいは自民党の幹部にも、政策上に影響を及ぼされる自由民主党のそういう幹部の方にもこの法案に反対されておるような方はおられないですか。それははっきり言ってください。

○福田国務大臣 この法案に対して反対する人は、政府・与党の中におりません。これは私は自信を持って御提案しておるので、必ず皆さんの御了解を得ることが可能である、かように考えております。

○田代委員 しかし、その問題については、全日本トラック協会の会長をしておる人とか、あるいは全国の自家用車協会の会長をしておるというような諸君がやはり反対だ。二つの面で、こっちはこっちに言って、こっちは政府の答弁の場合にはこれは満場一致で、自分たち政府並びに与党は一致してこれをやるのだ。そうして与党の中ではそれが非常にごたごたしている。私はここでは名前をあげませんけれども、きょう、自分たちは反対だと言ったあなたたちの与党の議員がおりますよ。満場一致じゃないじゃないですか、どういうことですかそれは。

○福田国務大臣 この法案ができる過程におきましてはいろいろ議論がありました。しかし、自民党はなかなかさっぱりした政党でありまして、一たび党議がきまれば全員がこれを支持する、こういう政党であります。ほかの政党のことは存じません。

○田代委員 過程とおっしゃいますけれども、いまこの部屋で、きょうですよ、これは実際のところ、いづれにいたしましても、そういう問題をやらんだ非常に国民に大影響を及ぼす悪法案であります。ですから私はこれは当然撤回すべきだと思えます。撤回の立場から私はしますけれども、もう一つ、これで最後にしますけれども、大衆課税と

いう問題でも、大蔵大臣は大蔵大臣らしい、とんでもない、非常に素朴と言いたいような大衆という意味を基礎にしてお話がありましたけれども、われわれが大衆課税という場合には、非常に困っておられる中小零細業者とかあるいはサラリーマンとか、こういう方々が対象になっておるといふことを言っておるわけですよ。国民全体を大衆としてあなた方が言っておるような、そういうことと観点が違うのです。そういう意味から申しまして、私は少なくともこれは撤回すべきであるけれども、修正をするというようないふことも実際上においてこれはあり得る。そういう場合に軽自動車

の税率を手直しをするというようないふお考えがあるかどうか。それからまた、さつき同僚議員からお話がありましたけれども、この財源というやつは国鉄の赤字財政には絶対に使わないんだということをはっきり大蔵大臣として確約されるかどうか。これを質問いたしまして私の質問を終わります。

○福田国務大臣 この税はあなたのおっしゃるような大衆課税ではありません。私はこれは自信を持って皆さんの御了解を得られる、かように確信をいたしております。

それから国鉄に使わないということを説明するか、こういうお話ですが、(田代委員)国鉄の赤字ですよ(と呼ぶ)これはるる申し上げておるとおり、四十六年度は一般財源でありまして、国の九兆四千万円という歳出のすべてに充当されておる税である、法的にはそういうふうな御理解願います。(田代委員)もう一つあったでしょう。軽自動車についてそれを修正する意思があるかどうかという(と呼ぶ)自信を持って御提案をいたしておりますので、修正の考えはございません。

○田代委員 終わります。
○毛利委員長 松浦君。
○松浦(利)委員 いままで連合審査で各委員がそれぞれ重要な問題については議論を終わっておりまして、できるだけ重複を避けて質問をしてみ

たいと思います。
まず最初に、私は、これは政府の姿勢の問題であり、法案作成の姿勢にかかわる問題として、一つ二つ御質問をしておきたいと思うのです。
その一つは、御承知のように第六十三特別国会において成立をいたしました道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案、この法案が六十三国会に上程されましたときに、野党の議員は、まず予算のワケだけ、十兆三千五百億というワケだけをきめておいて、足りない税はあとからさがしきよめて、昭和四十六年度の予算編成のときにひとつその不足分はさがしきよめよう、こういうことでは実はどういった法案を通過させておるわけでありま。ところが、先ほど大蔵大臣の説明を聞いておきますと、もうこの法案が通つておるじゃないか、通つておるからどうしても予算をさがさなければならぬ、幾らさがしてもないから結果的に一番取りやすいものに手が伸びていく、一番取りやすい税金は、御承知のように自動車、一番取りやすい税金は、道路に關係しておるのは自動車だ、こういう關係で自動車に税金という魔の手が伸びる。こういうことを考えてきますと、やっぱり私は、六十三特別国会でも質問をし、野党の皆さんも私たちと同じように質問をなさったわけでありま。ところが、一つの法案をつくるのに計画と財源というものが無關係で済むところに法制化の問題、根本的な原因があると思うのです。私は、これからのこういう法律のつくり方、そういうあり方が妥当だとするならば、予算はなくても法律だけ通してあげ、財源はなくても法律だけ通しておけ、通つてしまえば、通つてしまつたら財源が必要だ、けしからぬじゃないかという質問に対しては、既成事実、法律が通つておりますからしかたがありま。がまんをしてください、こういうやり方では国民は納得しないし、法の立法上のあり方として私は大きな疑問を残す、禍根を残すと思うのであります。この際、主管であります建設大臣に、今後もうこういった立法のあり方というものをとらうとなさるのか、その点を具体的に

お答えいただきたい。同時に大蔵大臣も、財源の主管大臣としてこういったことを今後も続けていかれる御意思があるのかどうか、あわせて御答弁いただきたいと思ひます。

○根本国務大臣 御承知のように、五年というような長期計画の事業の際は、従来とも完全に財源の計画ができてからやるということはおありま。せん。大休事業計画を、これは国民経済、国民の生活を豊かにするために必要な最小限度、これだけのものは必要であるということと下水道等もみなやってあります。そういう場合に、全部五カ年間の、いつにはどれだけの財源措置をどういふふうに配分していくかという、五カ年分の財源措置をしてやるということとは困難でございます。単年度でありますれば……これははなはだしくからぬということでありま。少くとも五カ年計画においては従来をうしたことをやっております。あなたが言われるように、事業計画を立てた際に財源も一緒に確定できることはそれは望ましいことではあります。これはなかなか財政当局においてははっきりと財源区分をその時点において明確にすることは困難な事情がございますので、こういうふうになつた次第でございます。

○福田国務大臣 大体建設大臣からお答えを申し上げたとおりですが、五年間の道路支出、これを計画し、それに対する財源措置をきつときめるといふことにはなれば、これは継続費なんです。これは、五年間の継続費を設定するということになると、なかなか容易なことじゃない。いまお話がありましたように、大休の見当をつけておく必要がある。それは私は、それができればそれにこしたことはない、こういうふうには思ひますが、この第六次道路計画をつくるときに大体三兆億ぐらいな五カ年間にわたる財源欠陥が見通されたわけですね。それに対する手当をすればこれにこしたことはないのではありませんが、しかし道路計画の実行は急ぐ、こういうふうなことで計画のほうが先行した。今後はなるべく計画と財

源の大体の見通し、これは形を整えてこういう問題に取り組みたい、それが筋だろう、こういうふうに考えます。

○松浦(利)委員 法的な技術についてはそういうことがあってもいいかもしれないですね。それはそういうふうにするということであらばそうなるかもしれない。しかし国民のほうは一ぺんきめてしまつて、きまつたら国民から税金を取るわけですから、きまつておるからこれとこう言われたんでは、私は国民のほうとしてはなかなか理解できないし、承認できない。国民的コンセンサスを得ることはむずかしいと思うのです。ですから私は、いま大臣が今後の方向としては望ましい方向で努力をする、こう言われたわけでありまして、私は今後の立法のあり方としては、やはり困難ではあつても国民のための政治をしていくとするならば、こういう計画はこういう財源のもとにしようとする、こういうことを少なくとも明確にした立法措置というものがとられるべきである、こういうふうな意見として申し上げておきたいと思うのです。

それで、私は根本建設大臣にもう一つお尋ねしておきたいと思うのですが、実は、これはいつもいつも議論をされるのでありますが、計画と財源というものが伴わないのです。道路五カ年計画の計画と。その実際にできた予算の執行は一〇〇%、しかし実際の道路そのものの工事計画というのは一〇〇%にならないのです。予算の支出は一〇〇%だったが、道路の計画そのものは一〇〇%に到達しない。その原因が一体どこにあるのかということをお調べしてみますと、建設省が一番おわかりのとおり、日本の道路建設の中の最大の欠陥というのは用地の値上がりなんです。用地買収費に八〇%近くの金を取られるのです。ところが、いまこうして自動車重量税等の税金を取つて、これから道路に回すのかどうかということとはまだはっきりしないけれども、主として道路に回すのなら、納める国民は、これだけの重量税を納めたから道路がよくなるだろうと思つて

期待をしたけれども、五カ年間で計画が達成できなかった。その理由は、急激な物価上昇に伴つて用地費の値上がりでどうにもならなかった。だとするならば、いまの政府で道路等の工事の建設の一番欠陥としてあるのは、私は用地問題に対して無策だと思ふのです。先般、建設委員会で根本構想というものが議論になりましたが、この根本構想というのはこれは建設大臣としての構想ではなくて、政治家として根本個人の私案である。国会でこのことが契機になつて議論をされてもええ、いふが、政治家根本個人の意見であるといふふうな開陳をされておるわけでありまして、実際に今後の計画を執行していくにあつて、用地の値上がりというのに対してどのように対処しようとするのか。実際に、この道路建設に伴う用地の値上がりというものが、実行計画に支障があるといふことが事前にわかつておるわけでありまして、これに對して現在の佐藤内閣はどう対処しようとするのか、その点を建設大臣並びに大蔵大臣から明確にお答えいただきたいと思ふのです。

○根本国務大臣 道路のみならず、公共事業を実施する場合における地価が非常に大きな障害というか、予算効率を下げておることは御指摘のとおりです。と同時に、これは一般の物価についても非常に大きな影響を与えておる。野菜が値上がりするといふことも、とにかく近郊において非常に土地が高くなれば当然上がるのです。そういう意味で、この前いわゆる根本構想なるものとして出した問題は、こういう問題は国権の最高機関である国会において超黨派的に取り組むべきだ。いままでやまやますれば、政府が案を出すのと対決の姿勢といふことで、野党は何らかの形においてこれと対決するようになつていこうになりがちです。そういうような意味において、こういうような国民的な大問題は与野党を通じて、国民の合意を得る非常な斬新な構想を出すべきだ。そういう意味での構想を出したものです。しかも、これは決して私の独自のものではありません。これは社会党ある

いは公明党、民社党が従来いろいろ土地問題として出された提案の集大成と言つてもいいと思ふれます。でありますから、これを中心として本格的な土地対策をやつたらどうかということをごさいます。従来とも公示制度あるいはまた収用法の強化等をやつておりますが、なかなかこれだけではできないのです。これは政府の責任ではありますけれども、やはり土地に関する一般の国民の意識も変わつてこなければならぬし、所有権絶対主義をとつておつたら土地問題は解決できないと思ふのです。そういう意味で、先般は御承知のように農地法も改正したし、それから都市計画法も変わつて、線引きもやつた。こういう段階で、政府も一生懸命やります。私は野党各位におかれましても抜本的な方策を、国民の利益のためにひとつ一緒にやつていただければこれにこしたことはない、かように信じている次第です。

○福田国務大臣 私どもは根本建設大臣と同じような考えなんです。行政を預かつておりましたらいらした感じを持ちます。何かといふと、やはりいろいろ計画を立てましても土地の問題でつかえることが非常に多いのです。私は根本建設大臣同様、非常に高度の公共性のためには私権をある程度制限する、これはやむを得ないことじゃないかと思ふのです。しかし、なかなかこのコンセンサスが得られないのがいろいろの原因なんです。これはまた皆さんにも御意見を聞きながら私は前向きに考えていきたい、かように考えております。

○松浦(利)委員 担当の建設大臣として、根本構想じやなくて、こういった問題について、いまの佐藤内閣が次の国会あたりまでに具体的に提案をするといふお考えがありますか。野党とかんとかの同意といふことは別にしないで。

○根本国務大臣 その準備は進めます。進めますが、私が申し上げたいことは、こういう重要な問題を政府が出しなさい、それについてここがいいあれが悪いといふよりも、むしろ法案をつくる前に与野党の意見を一致していったほうが、私は国

会の権威のために、政党政治のためにそれが望ましいことではないか、これを言つてゐるのです。あなた方は、いやそれはいいかぬ、政府・与党がかつてに出しなさい、その段階でいろいろ品定めもし批判もするといふようなことであるならば、やむを得ない、そういうことにならざるを得ないと思ふますけれども、私はこの問題は政府が与党だけで単独に出すよりも、そうしたほうが現在の国民の最大関心事を解決するための議会民主主義政治のあり方としていいではないか、こういう意味で申し上げてゐる次第でございます。

○松浦(利)委員 私は根本大臣の言われることは賛成なんです。だとするならば、いま出されてゐる重量税法案という法律について、やはり野党との間に——この土地のほうは重要だ、だから野党との間にコンセンサスが必要だ、合意が必要だ、しかしこの重量税法案のほうは政府のほうが一方的に出しますよではなく、私はやはりこの法律についても同じだと思ふ。法律そのものを見ると一つの法律のように見えるけれども、実際は道路をつくるといふことについてはすべて関連されておらなければならぬのです。その一つの部分だけをとり上げて、これはどうか、反対が賛成かとわれわれに投げかけておいて、そして同じ道路問題である土地については、野党との間に同意を得るよう国会で議論してください、こう言われるのは私はまことに都合のいい答え方だと思ふのです。だからそういう問題について、これも現実的にさらに再検討する用意があるのかどうかをお伺いしたいと思ふのです。

○根本国務大臣 これは、私が構想を出したのは、最近に至りまして御承知のとおり私は発想を出したのです。なぜならば、地価対策閣僚協議会でもいろいろ検討いたしました。あるいは学者の方々からもいろいろ提案が出ております。それから皆さん方からも提案が出ております。ところで、道路にしろ住宅にしろあるいは都市再開発にしろ、やつてみてもみんなひっかかっちゃうのです。これではいけないといふことで、何で

もそれはやる事が望ましいけれども、特に七〇年代は内政の年といわれる、その最大の問題が土地問題になってきたから、せめてこの問題だけでもということをごいまして、他の法律案でも与野党が協力ができるならそれでけっこうでありますけれども、これとすぐに直結して、土地問題でこれを出して、いまこれを撤回してやれということとはちょっと私は論議の飛躍があるような気がします。その意味では私は、この自動車トーン税と土地問題とは関係はありますけれども、それゆえに土地問題について超党派の提案をするならこれを撤回しても一回やり直せということとは、私に現実は無理な政治からするならば、いまそのようにするということが適切であるとはいえずえられませんか。

○松浦利委員 私にはそれは大臣の苦衷もわかる。さっきのような答弁をなさったから、それに一つづつを合わせるためにはそういう答弁を言わざるを得ないのです。それはわかるのです。しかし、大臣も御承知のように、それはアメリカとかそういうところは国情の違い、国土、面積の違いがあるでしょうから、同じお金を使った場合にアメリカでは百メートルでできるとしたら、日本では十分の一の十メートル以下の道路しかできないのですよ、同じ投資をして。だとすると、もう道路財源の問題がいろいろ議論された段階で土地問題というのは当然これからみ合わせて出てこなければならぬ。私はそういう意味で行き当たりばつたりの行き方じゃないか。金が足りないからこつちへ重量税を持ってくる、そうしてどうにもならなくなったら土地政策だ、こういつたばらばらの行政というものが国民を結果的に苦しめ、結果的に政治不信に追い込んでしまふ。先ほど野党の責任と言われたけれども、もちろん野党としての責任もいろいろあるかもしれないけれども、それ以上に現在の政治を指導しておる現在の佐藤内閣というものがもつとそういう総合的な道路行政なりあるいは総合交通網体系というもののものと

に法体系をつくり、財源措置をしていくという姿勢に欠けておるところに、国民がなかなか同意できない矛盾点というものを感ずると思うのです。私は議論の平行だと思えますからこれ以上追及しようとは思いません。しかし今後の問題として、私たちもこの問題についてはさらに議論していくつもりです。

ここでさらにもう一つお尋ねしておきたいのは、これは大蔵大臣にお聞きをしておきたいのですが、一体道路から受ける受益者というのは自動車なんですか。私は、諸外国には道路の受益者は自動車であるという思想はないと思うのです。少なくとも道路というものは産業、経済すべての面において国民全体が受益者であるというのが道路行政だと思ふのです。ところがこの法案で見ると、道路行政から受ける受益者というのは自動車というように限定をしておるところに私はこの法案の性格上の問題点があると思う。大蔵大臣、どう思われますか。

○福田国務大臣 道路が整備されることによって受ける利益、これは国民全体だと思います。しかしそれは段階がありまして、第一次的に利益を受けるのは道路利用者である、こういうことを申し上げておるわけです。

○松浦(利)委員 私はやはり、その道路利用者が自動車であるという感覚がいただけないのです。トラックの上に品物を積んで走っておるのも道路を利用しておるのですよ。トラックというのは上に乗っておるものを積んで走っておるだけなんです。道路を利用しておるものは直接的に自動車であるけれども、そのトラックの上に積んでおる品物、こういったものは間接的に道路を走っておるのですよ。どうですか、その点は。

○福田国務大臣 それには違いございませんけれども、とにかく第一次的といっているのです。第一次的に利益を受けるのは道路を使用するところの自動車利用者である、こういうふうに申し上げておるのです。

○松浦(利)委員 道路利用者だ、第一次的に道路を利用しておる、こう言うけれども、自動車も走るけれどもやはり人間も歩くわけでしょう。そうでしょう。大蔵大臣だって歩くんだから。道路を歩くでしょう。それなら歩く人は第一次的に道路を利用しておるわけですね。それは国民でしよう。しかもその自動車と人間とを比べると、人間を媒介にして走っておるにすぎないのですよ。自動車が税金を納めるのじゃないのですよ。自動車を運転しておる人が税金を納めるのですよ。そうでしょう。いま自動車というのは八つの税金を納めていまして、これで今度九つです。国税、地方税の違いはあるでしょう。しかし納めるのはみんな同一人であり、同一企業者なんです。こういう状態でこの自動車重量税について国民のコンセンサスを大臣は得られると思っておられますか。どうです。

○福田国務大臣 いろいろの種類の税が同じ客体である自動車にかかっている、それはそのとおりでございますが、しかしそれを総合してみると、その負担は諸外国に比べてそう高いわけじゃないのです。それよりも、今回、道路が非常におくれているということで新税を設定して、それで道路のおくれの取り戻しをやる。これにつきましては国民的なコンセンサスが得られるのじゃあるまいか。しかもこのいま設定しようとする税は、乗用車につきましては一台年五千円だ、トラックにつきましては一万円だ、こういうようなことでございまして、そう抵抗なく受け入れていただけるものではないか、私はさように確信をいたしております。

○松浦(利)委員 国民がそう抵抗なく受け入れるなら野党は反対しないですよ。理屈としてはそうなんです。だから、実際に諸外国の例を調べてみますと、やはり日本ほど特定財源というものが道路に使われておる国はないのです。相対的に、昭和四十五年、四十六年を建設省に問ひ合わせて調べていただきましたが、国庫で昭和四十五年度で

特定財源八八%ですよ。昭和四十六年度で八六%。地方財源では特定財源が四八%、一般財源が五二%、少し一般財源のほうが高いですね。やはり道路というものは国民全体が受益者であるという考え方に立つなら、特定財源という考え方を改めて、もっと一般財源あるいは財投資金というものを道路行政というものに引き込むべきだ。ただ自動車だけにその財源を求めておるといふところに、今日の道路というもののに対する政策の貧困さ、道路に対する見方の貧困さがあると思ふ。だから、やはり国民が受益者だから、国民全体の人たちの道路をいかにすべきかということにコンセンサスを受けて一般財源が出ていく、財投が出ていく、これならわかるのです。ところが、現実には走っておる、第一次的に利用しておる自動車だけに税金を九つもかけていく。しかも先ほど和田委員の質問に答えて、数字の訂正が若干あったようですが、大体昭和六十年までに保有台数が三千万台というのです。だとすると、国民の三・五人に一人は自動車を持つておるといふことになる。三人に一人か三・五人に一人は自動車を保有しておるということになるのです。しかもそのうち大部分は勤労者です。その人にこの自動車重量税がかかるというのです。これは明らかに大衆課税じゃないですか。大蔵大臣は先ほど、大衆課税というイメージ、ことばのあり方に私はどうも、こう言われたけれども、国民は実感として、そういう実感からいふならばこれは大衆課税以外の何ものでもない、こういうふうに思うのは私は当然だと思ふのですが、大臣どうです。

○福田国務大臣 自動車やガソリンなんかから徴収される税ですね、これを特定財源にしておるわけですが、特定財源にすることが絶対必要かというところは、私は必ずしもそうは思いません。しかし道路が非常におくれている、それを、財源を確保しておいてこれを推進する、これは私は道路行政に対する非常な熱意を示すものである、こういうふうに思うのです。それが悪いというなら、これは御意見として承っておくはかはないのであります。

が、とにかくいまわが日本において自動車に対する課税、これは先進諸国に比べてそう高いということでもないし、今度つけ加えましても、またそれでも高いということでもない。それよりも、早く道路をりっぱにして先進国並みにして、社会全体、われわれの生活環境、われわれの産業環境、こういうものをよくする、これは私は国民から受け入れていただけるのじゃないか、そういうふうに思います。

○松浦(利)委員 私は道路をよくすると言っているのじゃないのです。私は道路をよくしなさいと言っているのです。しかし、道路をよくする財源として、ただ道路を走っておる、第一次的に自動車を利用しておるから自動車からいただきますよというその発想は、どうも国民的なコンセンサスを得られないのじゃないか、そういうことを言っているのです。何も自動車から取らなくたって、国民全体の中から道路というものはよくされるべきだ。受益者というものは自動車を利用しておる人じゃないのだ、国民全体だという発想から道路行政というものは進めるべきだ、こう申し上げておるのです。その点についてどうか、こういうことなんですよ。

○福田国務大臣 とにかくわが国におきまして八つも九つも税制が同じ客体に対して存在するという状態、これは私は複雑多岐だと思ふ。しかしそれを総合してやってみて一体どういふ負担になるかという、これは先進国に比べてみて決して高い割合じゃないのです。そういうことを私は申し上げておるのです。そういうような状態のもとにおいて、軽微な自動車新税を創設する、そして道路の整備を取り急ぐ、これは国民から受け入れていただけるのじゃないか、私はこのことを申し上げておるわけでありま。

○松浦(利)委員 とにかくということばが出ましたけれども、これは大臣の口ぐせですから私たちはそう思わないけれども、国民が聞いたらやつつけ仕事に聞こえるのです。とにかくどうでもいい、こうなんだ、こういうふうに聞こえますの

で、あまりとにかくということばをお使いにならないほうがいいと私は思うのです。

それで、この道路の問題で私が先ほどから言っているように、今度の自動車重量税法という法律のあり方がどうも理解できないのです。先ほどから局長の答弁を聞いておりましたが、車検税なんです、自動車重量税という法律が、自動車が道路をいためる度合いに従って重量で納めていく。現にこれは建設省の資料です。アメリカ等においては十一・八トン以上から重量税を取りますね。フランスにおいては十六トンですね。あるいは走行キロによって取る。こういう形で非常に明確になっているのです。諸外国の自動車から取る税金というのは、いままでの自動車から取られておる税金というのは、ある意味で税の目的がはっきりしておる。ところがこの自動車重量税というのは、名前は重量税だけれども内容的には全くの車検税だ、そういう考え方がどうも理解できないのです。重量税ならやはり重量税的な法案にしなければいかぬ。それが実際に話を聞いておると車検税だ。こういう点について、国民に対してどういふふうに整理をなさるつもりなのか、大蔵大臣から簡単に御答弁いただきたいと思ひます。

○福田国務大臣 私どもが重量税と申し上げておりますが、これは重さに従って課税をするという仕組みを申し上げておるわけなんです。この過程におきまして、初めトン税という名前があったのです。トン税といつてもいいと思ひます。そういう考え方なんです。ただトン税といふと、関税にもトン税というものがあつてまぎらわしい。それからトン税というところもイメージがあまりよくない、こういうようなこともありまして重量税といつたのですが、非常に重いからかけるのだ、こういうのじゃないのです。重量に従つてかけるのだ、こういう意味でひとつ御理解をお願いしたい、かように存じます。

○松浦(利)委員 時間が過ぎましたからあと簡単に一つだけお尋ねしておきますが、だとすると車検

税、重量比税ですね。重量税じゃなくて重量比税、比例税あるいは車検税、私はそういうふうには明確にしておくべきだと思ひます。誤解を生むのです。

同時に、これは昭和四十六年の十二月から実施をされるのです。先ほどから議論されておるとおりだと思ひます。そうなつてきますと、先ほどから内務委員からもいろいろと議論がありましたが、しかも今年度に限っては総合交通特別会計を考へるとか何とかは別に、これをどういふふうにするかということとは総合交通関係会議で配分をしていく。きわめて不明朗なんです。同時に郵政省がもうかるのです。私たち国民は自動車の税金だと思つて納めてみた。そして道路がよくなつておる。ところがこれは印紙で納めることになつておるから、印紙というのは三割の手数料を払ふことになつておる。そうすると今年度において約十二億は郵政省に入るのです。自分の納めた税金で道路がよくなるわけじゃなくて、金額は小さいかもしれないですよ、しかしそれが郵政省のほうに入つておる。税金なら直接税務署から道路なら道路に行くからいい。そういうふうな間に入つておるのです。中間的に介在しておる。そこにこの法案の非常に不備がある、国民のコンセンサスを得ない重要なポイントがあると私は思ひます。

そういう点、もう答弁、簡単にしたいのでけつこうですけれども、今年の十二月から実施だとするならば、この法案を一回引つ込めて、そういう問題を整理をして、次の臨時国会あたりでこの問題を議論をして、次の臨時国会あたりで現実に根本大臣が、野党との間で議論をして、国民の同意を得た法律が今度の臨時国会にはさつと出てくるという形が一番望ましい姿だと先ほども言つておられるのですから、私はこの際、主管の大臣としての大蔵大臣の御答弁をいただいて終わりたいと思ひます。

○福田国務大臣 いろいろの御指摘を受けますが、これは一年間にわたつて練りに練つた法律案

でございますので、ぜひともひとつ御理解、御賛成のほどをお願い申し上げます。

○松浦(利)委員 終わります。

○毛利委員 阿部君。

○阿部(昭)委員 最初に根本大臣に伺いたいのですが、本来、新しい五カ年計画の財源不足、これが契機になつていまの重量税の問題が提起をされてきた、こういうふうな認識をしておるのです。が、この認識、間違いないかどうか。

○根本国務大臣 道路新五カ年計画は、従来の特定財源、それから一般財源の伸び率からすれば、われわれの計算ではどうも三、四千億の不足を来たすのじゃないかということ、そのために特定財源を何らか求めるべきだということをばくらが発言し、また大蔵大臣においてもそれを是とされて、何らかの財源措置をとるといふことが出発点であつたことは事実でございます。しかしこれは道路だけの特定財源にするとかどうとかということは、その時点ではきめておりません。何らかの形における財源を必要とする、こういうことでござい。

○阿部(昭)委員 大蔵大臣にお伺いたします。が、いまの重量税というこの財源に対して虎視眈々としたんとしてねらつておるのとはどこか。これをみますと、「道路その他の社会資本」、こういつておるわけでありま。その他の社会資本というやつは、先ほどの答弁では明瞭でないように思ひます。したがつて道路以外にこの重量トン税に対して虎視眈々としたんものが幾つかあるように思ひますが、大臣は、いまだのあたりからどのようにねらわれておる、こういう認識をなさつておられますか。

○福田国務大臣 まず第一が、道路に非常に関連があるのが安全施設です。道路の安全施設、交通標識などですね。それから道路と密接な関係にあるところの新幹線、地下鉄、それからさらに広く考えれば航空関係というふうなことで、さらにこれを広く見ますれば海運関係とか、そういういろいろなものがあるだらうと思ひます。

それで、この新税による収入はこれは主として道路財源に充当するという考えでございしますが、総合交通体系を整備する、その結果によりましては、道路財源に充てて余剰が出ます分はそれらのもののいづれかに充当することが適切である、こういうふうに考えております。

○阿部(昭)委員 たいだいまの大蔵大臣の説明は納得をするわけにはまいりません。そこで、時間の関係で他の機会にそのことは譲りたいと思うのであります。

国鉄の関係者おいでだと思つてあります。国鉄は、この七月に答申されるであろう新しい交通体系、こういうものの中で将来の国鉄のあり方を明らかにするということになってくるのだらうと思つてあります。その際に国鉄もいまのこの重量トン税に対して虎視眈眈たる一角ではないか、こういうわけておるのであります。いま国鉄がみずからの内部努力と、この重量トン税の是非は別にいたしまして、これの少々分け前にあつて、そんな程度のさもしやう方で二十一世紀の国鉄、八〇年代の国鉄、こういうものの確たる見通しが立ち得るのかどうかということになります。私も、おおよそ問題にならぬものではないか。したがって、道路に対して五カ年計画で十兆三千五百億の第六次の計画を持ってありますように、国鉄はやはりもっと大がかりな見通しの上に立つた進み方をしなければならぬ時期なんじゃないか、こう思つてあります。国鉄の見解をこの機会にお聞きをしたいと思つてあります。

○福田(昭)大臣 たいだいま「道路その他」という中に国鉄のことを落としてしまったので、申し添えさせていただきます。

○山田(昭)委員 答えたいします。おそろく御指摘の点は、一昨年成立いたしました日本国有鉄道財政再建促進特別措置法、この考えによりまして昭和五十二年までに総額三兆七千億円の規模で国鉄の近代化、合理化あるいは新幹線の建設その他を進めている、その財源についてのことだらうと存じます。私もこの三

兆七千億の計画をききましたその際には、当時政府でおきめになりました新経済社会発展計画、これの交通関係として五兆五千億円の案が一応出ておりました。その中で大体二兆四千億は国鉄のいただけるシェアだと考えて、それとの関連で五十三年度までに三兆七千億円という計画をいたしたわけでございます。したがって、それに開してどういふ財源でどういふ手当てをするかといふことはもちろん私もきき得るものではございませんし、その当時から政府とそれと御相談いたしまして、毎年度の予算で具体化していくというところでいまままで進んでまいっているわけでございます。

○阿部(昭)委員 いまの国鉄の説明の三兆七千億、この中には東北新幹線のようなもの、こういうものも入っております。したがって、いま問題として出されておる内容から見ますれば、財源の必要とする資金の計画はまるきり問題にならぬほど差があると思つてあります。それは伏せて、私はそこで、国鉄がいまの重量トン税のようなものに少しばかり分け前にあずかる、こういうちやちやな量見ではどうにもならぬ段階にあるのではないかと思つてあります。もつと根本的な大がかりな、道路の計画のようなものを国鉄は持つていくのでなければ、この激しく変わっていく情勢に対応できる国鉄というものは生まれないんじゃないかと思つてあります。そのことは答弁は要りません。

そこで私は、そもそも今回のこの重量トン税にせよ、あるいはまた車検税という当時の論争にせよ、始まつてきた経過は道路の第六次計画の財源不足というところから問題は始まつた、この認識をしておるのではありません。そこでその際に、根本大臣がついに先般、政治家根本龍太郎として、ある意味では政治的な生命をかけてという評価をされるような土地対策というものを提起しておる。私もこの土地対策について、先ほど根本大臣は松浦委員の質問に対して与野党対決しなすになんとおっしゃつておつたが、同感であります。こ

の間の根本大臣のあの私案を出してみますと、建設サイドの理事会の中では与野党対決しなすなく、むしろ与野党内部に対してこれを根本大臣のいわば建設省の方針として出されたのじやないかと問題だ、これは政治家根本龍太郎個人にしてみてもわなければいかぬ、こういう激しい突き上げがむしろ根本大臣の与野党の中から強かつたのであります。私ももちろん今この根本大臣が提起した内容があげてりつぱだとは思つておりません。たとえば三大都市圏の農地等を先買いをする、強権力で先買いをするという。しかし実際には、いま都市の過密対策なりあるいは再開発なりをばばんでおるのを三大都市圏の農地等にのみその解決策が求められるべきではなしに、法人所有の未利用地などがたくさん、数倍の広い面積を持つておるわけでありまして、こういうものを一体どうするかというめざが出てこない限り、根本大臣が政治家として命をかけて出しているあの構想も、これは私はあれだけでは不十分なものだ。そこでそういう問題をも含めて私どもはあの根本構想というものを、先ほど大臣言いましたように前向きに方向づけをやらなければならぬ時期だ、こう思つておるのではありません。したがってこの機会に、根本大臣が示したあの政治家根本龍太郎の構想というものを、次の機会には総理大臣になるかもしれないといわれておる福田蔵相は一体どういふふうの評価をし、どういふふうにつらばらうと思つておるか、前向きに持つていこうと思つておるかというやうなことを、深い関係があると思つて承りたいのであります。

○福田(昭)大臣 根本構想というのは私は賛成でございます。前向きで引つぱつていこうという気持ちでございます。ただ私はこの間の、農地を無目的で買収をする、先買いをすることはいかぬが、農地をどういふふうにするか、反対に私は、ああいふ被買収農地でなくともいいじゃないか。目的がはっきりする、たとえば住宅政策、焦眉の急です、あるいは道路の問題だ、そういうためにはある程度私権というもののについて、いまままで考えを違えてい

いんじゃないか、そういうふうには考えます。とにかく気持ちにおいては一緒なんですから、ああいう考え方は発展させていくべきである、そういう所見でございます。

○阿部(昭)委員 そこで、いまの問題について、先ほど松浦委員が指摘をしておるのであります。これは政府のまゝつた試案という形でもなし、現段階では政治家根本大臣個人の私案、こういう形で出されておるものなんでありまして、けれども、このあれを次の通常国会くらいがめどじやないかと思つてあります。これはやはり利害関係者も非常に多いことであるから、そこあたりで政府・与野党が単独で出したのじや、また野党が利害の関係を方々と結んで足を引つぱられてはかなわぬ、そういう配慮もあるのじやないかと思つてあります。したがって、各政党が全部一致した姿で内容を練り上げながらまとめていきたいというのが根本提案の中心のように私は思つておるのではありません。したがって、内容の問題は、私もから指摘をいたしますと、もつと豊富にしなければならぬものがたくさんあると思つて、充実をしなければならぬものがあると思つておると思つて、何はともあれいまの土地問題を抜きにして、道路の整備にいたしましては先ほどお話しのように、用地取得のための経費が道路のための政策の八〇%を占めるような現状では、これはなかなか道路整備も進まぬ。そこで、非常に荒っぽいところで重量トン税なんというむちゃなやり方にはみ出してござるを得ない、こういう状態になつておると思つておるのであります。したがって、この土地対策というものはあらゆるものに優先をして、腹をくくつて立ち向かわなければならぬ課題じやないかと思つて。そういう意味では、いま大蔵大臣は賛成だとおっしゃるのです。が、そうだとすれば、時期的な見通しと全体の運び方、そういうものをどういふふうを持つてこの重大な課題に取り組まなければならないかというこ

と、この機会に承りたいと思つて。

いんじやないか、そういうふうには考えます。とにかく気持ちにおいては一緒なんですから、ああいう考え方は発展させていくべきである、そういう所見でございます。

○阿部(昭)委員 そこで、いまの問題について、先ほど松浦委員が指摘をしておるのであります。これは政府のまゝつた試案という形でもなし、現段階では政治家根本大臣個人の私案、こういう形で出されておるものなんでありまして、けれども、このあれを次の通常国会くらいがめどじやないかと思つてあります。これはやはり利害関係者も非常に多いことであるから、そこあたりで政府・与野党が単独で出したのじや、また野党が利害の関係を方々と結んで足を引つぱられてはかなわぬ、そういう配慮もあるのじやないかと思つてあります。したがって、各政党が全部一致した姿で内容を練り上げながらまとめていきたいというのが根本提案の中心のように私は思つておるのではありません。したがって、内容の問題は、私もから指摘をいたしますと、もつと豊富にしなければならぬものがたくさんあると思つて、充実をしなければならぬものがあると思つておると思つて、何はともあれいまの土地問題を抜きにして、道路の整備にいたしましては先ほどお話しのように、用地取得のための経費が道路のための政策の八〇%を占めるような現状では、これはなかなか道路整備も進まぬ。そこで、非常に荒っぽいところで重量トン税なんというむちゃなやり方にはみ出してござるを得ない、こういう状態になつておると思つておるのであります。したがって、この土地対策というものはあらゆるものに優先をして、腹をくくつて立ち向かわなければならぬ課題じやないかと思つて。そういう意味では、いま大蔵大臣は賛成だとおっしゃるのです。が、そうだとすれば、時期的な見通しと全体の運び方、そういうものをどういふふうを持つてこの重大な課題に取り組まなければならないかというこ

○福田国務大臣 考え方としては私は賛成で、何とかこれを具体化してみたいという感じですが。しかし、一坪地主というような動きも見られるような時勢でございますから、軽々にこれをやるわけにはいかぬ。これは国民の各層の意見を伺った上、これでコンセンサスを得られるなという段階でふん切りをつけるべき問題じゃあるまいか、こういうふうには私は考えます。

○阿部(昭)委員 大蔵大臣、茶化してはいかぬと思ふのです。一坪地主云々という議論のしかたはこれはいかぬと思ふのです。せっかく根本大臣が政治家としての生命をかけてこの問題を出しておるわけですね。所管大臣ですから当然だといえどもそれまでですけれども、私もこの芽は後退させるべきじゃないという認識なんです。前に進めるべきだ。足らざる点はたくさんある、こういうものを豊富に強化しながら進むべきだ。いまの大蔵大臣みたいな言い方をしておったんでは、まともな話もまともなふうになるのじゃないですか。

そこで、この問題を抜きにしては、第六次の道路計画で当初予定しておった十兆三千五百億を全然道路の延長内容という面では消化しないまま、金はかりに十兆三千五百億を突っ込んだとしても、どんな物価は上がっておりますから、そういう意味では仕事の量は問題にならぬほど差がついていくと思ふのです。したがって、国民が期待しておるのは、金を何ぼ突っ込むかじゃないに、問題は道路がどれだけ改善されるかということとを求めていると思ふ。そういう角度から見ますと、土地の問題を抜きにしてこの問題は解決つかぬと思ふのであります。したがって、私はこの根本構想として出されたものを、政府もあるいは各党も前向きに検討して進めていくということが必要なんじゃないかと思ふのですが、いまみたいに一坪地主なんという議論が出てくるのじゃ、これはぶちこわしじゃないかと思ふ。大蔵大臣のもう少し前向きな答弁を求めたいと思ふます。

○福田国務大臣 大賛成です。ひとつみんなで虚

心たんに、国家国民の福利のために考えていくべき問題だと思ふます。考えましようじゃないですか。

○阿部(昭)委員 そこで、そういう根本問題を解決するならば、こういう非常に荒っぽい、理屈のつけようもないような重量トン税なんというわけやなところにはみ出さぬでもいいのじゃないかということを描き出して、質問を終わります。

○毛利委員 新井君。

○新井委員 私は、自動車重量税につきまして若干の質問をいたしたいと思ふます。いろいろ議論がございまして、私としても非常に納得できないところがあると思ふますので、そういう点について重なると思ふますけれども、お伺いをしたい、このように思ふます。

まず、この自動車重量税の性格というのは何であるか、このことをお伺いしたいと思ふます。

○福田国務大臣 税の面からいいますれば、一種の流通税、こういう性格のものかと思ふます。

○新井委員 これは先ほどもお話がありましたように、まず最初のいきさつからいいますと、道路五カ年計画に対する十兆三千五百億円の財源が不足である、こういうようなことから、その財源措置としてだんだん発展をしてきた。そこで、自動車の重量に依りて破損程度が違ふ。現在モータリゼーション化して、だんだんと道路に車がふれる。そのために道路投資もうんと要る。そして第六次五カ年計画においてもそういうわけで財源の不足を来しておる。さらに交通公害、そういうような社会的コストを第一次原因者である自動車に求めなければならぬ、そういうことで提案をされたというように先ほどから聞いておるわけでございますけれども、そういうことで間違いありませんか。

○福田国務大臣 間違いございません。

○新井委員 そうすると、自動車重量税というのは原因者負担であり、受益者負担であるという原則に基づくものであると思ふのですけれども、これは間違いありませんか。

○福田国務大臣 それは十分ではないと思ふます。つまり、自動車の社会コストに及ぼす損害、それから道路整備によつて自動車の受ける利益、それらを総合したしまして利用者負担をお願いする、こういうことでございまして。

○新井委員 だから、要するに自動車の使用者が原因者負担、受益者負担のために税を取られるということなんですね。

○福田国務大臣 それはそのとおりでございます。

○新井委員 そうしますと、これは明らかに受益者負担、原因者負担であるということから目的税になる、こう思ふのですが、いかがでしょうか。

○福田国務大臣 目的税というのは、財政上の用語は、その用途がきまつておる、こういう税であります。したがって、いまあなたが言われるような意味におきましては目的税じゃございません。

○新井委員 いや、その辺がはつきりしないこの問題は進まないと思ふのですけれども、要するに、先ほどから順番にいろいろ理由があつてこういう税になつたわけですから、自動車には税金が八種類もある。そうしてそれも一つ一つ理由があつて、いろいろの理由でその税が課せられてきたわけですから、それならどうして今回こういう自動車に負担をさせるような状態になつてきたのか。それも重量税という、まあいへば自動車の重さに依りて税がかかつておるわけでありまして、やはりそれは自動車がかかることによつて道路の破損を来した、したがって原因者負担であり、それからまた自動車がかかることと受益者負担なんだ、こういうことに考えるわけでございますが、いかがでございますでしょうか。

○福田国務大臣 それはそのとおりなんです、ただ、目的税といふと、使う目的をきめて徴収する税である、こういうことなんです。しかし、そういう財政上の用語としての目的税ではない、こういうことを申し上げておるわけなんです。ただ、この税を検討したその発想が道路整備ということにありますので、主として道路財源に

用いる、こういうことではございまして。けれども、財政上は、昭和四十六年度においては少なくともこれは一般財源で、いかなる目的に使つても差しつかえない、こういう税でございまして。

○新井委員 私はそれが非常に不明朗であると思ふわけですね。先ほどは順番にお伺いしたわけですから、道路が破損をする。あくまでもやはり、原因者があり、それから受益者がある以上は、これは当然道路に還元されなければ、税を払うほうとしても納得できないのじゃないですか。

よしんば、ほかの例でも、一つの建物を建てる。そのために赤字がある。それを使う人たちが払うものを払わなければいけないということであるが思つておるときに、よそに使われるということであればこれはやはり納得できないのじゃないか。したがって私は、大蔵大臣は非常に無理されているのじゃないかと思ふのです。ということ、当然こういうのは目的税として道路に還元したのだ。だけれども、いまの交通事情、いろいろな事情から交通総合体系というふうな話が出てきた。したがってそれだけじゃまずいからというふうなこと一般財源に繰り入れた。私としてはいろいろの意見を聞いて、そういう中からどうもこういうぐあいに感ずるわけでございますけれども、ほんとうにそういふ、いま言われた一般財源にすること自体が、やはりそういう税金を徴収されるもの、そしていま道路の込みぐあひ、あるいはまたそういう道路のお金の要る財政事情、そういうものから勘案して、これはやはり目的税として特定財源にしなければならぬのじゃないか、こういうぐあひに思ふのですが、いかがでございますか。

○福田国務大臣 たとえば物品税というものはいろいろなものにかかつておる。テレビあたりもかかつておるわけですね。そうすると、これはテレビ事業の振興のために収入を使わなければならぬ、こういうふうなるお話のようでございますが、それは考えないのです。やはり国の財源というものは、いかなる事情にいたしましてもこれを国家

は受け入れる。そうして財政の弾力的運用という上からいうと一般財源として受け入れて、広くこれを一般の歳出に充当する、こういう行き方がいいのです。いいのですが、道路につきましてもこの整備が非常に急を要するというのが特定財源、つまり、それをさらに制度化しまして特別会計という制度をとっておくわけなんです。今回新たに新税をつけ加えるわけですが、これを特別会計の中にほうり込む特定財源にするかどうか、これはやや技術的な問題でございまして、本質はこれは必ずしも、道路損壊者あるいは道路受益者、そういう人から取った税ではありますけれども、道路のためにのみ使用しなければならぬという必然的な結論にはならぬ、こういうことを申し上げておきます。

○新井委員 いま大臣はテレビの例を出されたのですけれども、テレビは視聴料を払っておるわけですし、それからまた民間の放送局等においてはちゃんととらえられたスポンサーがついておるわけですから、それはちょっと当てにならないと思うのですけれども。

先ほども申しましたように、私はこの道路財源、要するにこの自動車の税金が八種類もある中で、なぜあえてまた九種類にもしなければならぬのか。先ほどから税は安いとか、外国と比べてまだ安いとかいうような話がいっぱいありますけれども、私たちがいろいろ人に聞いてみて、ほんとに自動車の税金がこれで安いのか高いのかといった場合に、確かにもう限度にきていることは事実だと思ふのです。だから、自動車がいまモーターゼーションでどんどん伸びている、そういう中からそういう一つの税をまたふやしていくということについては、当然やはりこういう皆さん方へ還元するのだという意味でしか取りようがないと思うのです。常識的に考えてみて、ところがそれをあえてそういうところから、なおかつまた一般財源として取るという、そういう基本的なことについて、私はもう納得できない、賛成できない、こういうような気持ちでございします。そ

ういう面について、先ほど何かこの税というのは登録税であるというようにも言っておったようございしますけれども、そういう実際の納税者に対して、これはこういうことでお金が必要で、皆さんからなおかつ八種類以上、九種類にわたっていただくことになるのだというところを、一ぺんひとつわかりやすくお答え願いたいと思ひます。

○福田国務大臣 いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれしておる。この整備を急ぐ必要がある。そのために道路五カ年計画を立てました。ところが五カ年計画では、在来財源をもつては五カ年間に三千億円の不足を生じます。その財源をいかにして調達するか、こういう問題に政府は迫られております。所得税を増徴するか、法人税を増徴するか。いろいろ財源調達の方法もありましようが、諸外国の事例等も考へますと、まだ自動車の使用者に対して負担を求めるといふことにいたしてもさほど高い状態でもない、こういうふうな考えますので、道路を損壊し、また道路がよくならずればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございします。

○新井委員 そうすると、いま大臣からお答えいただいたのですけれども、国鉄の新幹線にそのお金を出すと、またほかのほうにお金を出すと、うようなことはなかったわけですね。そうするとこれは目的税として、道路をよくするのだといううようなことを出すのが当然ではなかったかと思うのですけれども、いかがでしょう。

○福田国務大臣 立法の趣旨はまさにそのとおりでありまして、この道路の整備を契機といたしましてこの税金を徴収することにした。しかし、道路と深い関連のある道路安全諸施設、またこれも道路と関連の深い新幹線を含む国鉄の諸施設、あるいは地下鉄、さような交通整備、これ

にもあるいは充用いたしましても支障はないのじゃないか、こういうふうな考える次第でございしますが、とにかくそういう考え方は別といたしまして、昭和四十六年度におきましてはその使途を特定しないで、九兆四千億円のうちの財源の一部分としてこれを取り入れ、九兆四千億円の総歳出の財源としてこれを配分をする、こういうふうないたしました次第でございします。

○新井委員 このことについてそれだけやっておると時間がないのですけれども、さつき大臣が説明されたほうではある程度の納得があるかわかりません。しかし、要するにそういう使い道をきめない。きめないのに道路予算を、道路を使っている自動車なら自動車からなおかつ税金を取る。これは納得のしようがないと思うのです。こういうわけだから、あなたがたが使っていることについてはこういうふうによくなるのだから、なお以上、さっきの議論になりますけれども、八種類の上にこれだけなるのだというようなきつぱりしたものでなければ納得しないのじゃないか。さつきは、計画ができて財政が伴わなかった、これは大きな問題だということですね。私は、計画がなくとも金だけ取るのも大きな問題だと思ふのです。

大蔵大臣も、私がいいことあるから百万円貸してください、こう言いますと、何するのだと必ずお聞きになると思うのです。そして、実はこういうわけだ、こういういいことなんだ。その判断はだれがされるかという、大蔵大臣みずからされるのじゃないか。だから、それを何も言わないで、いことあるからお金出さない、とにかく悪いほうには使わないよということでは、大臣はいまの税金が安い安いのとおっしゃるのだけれども、われわれとしては決して安いと思っていない。要するに限度一ぱいになっている。こういううなことです。ただ、時間の都合でこの問題は切りたいと思うのです。

それからもう一つ、道路が破損する、そういうわけで、先にそういう税をとにかく合わせていく

というふうなお話がありましたけれども、この前の公述人の方のいろいろな御意見を聞かれても、交際費とか、輸出振興税制などの権益が使命を終えた租税特別措置を全廃して財源を調達すべきだという意見もある。こういうふうなことで、そういうことも国民の皆さんはやはり非常に注目をして見ておられるわけです。だから結局は、先ほども話がありましたように、車というものは非常に大衆化をされている。ただその大衆化された方々からお金を取るということになれば、やはりそれでいろいろ問題というものが起こってくるわけですね。したがって、そういうふうな公述人の言われているようなことはやはり比較的皆さんよく知っております。したがってそういうような問題が先に解決されて、その上でなおかつやるべきでなかったか、こういううぐあいに思ふわけでございます。その辺について答弁いたしたい、その問題については終わりたいと思ひます。

○福田国務大臣 それは一つの御見識と存じます。ただ、国政というのは道路だけじゃないのです。社会保障もやらなければならぬ、文教の施設も科学技術の振興もやらなければならぬ、そういうための財源もまたこれを整えなければならぬわけでございます。あらゆる財源をあさりあさって道路だけにとりわけじゃないのでありまして、租税特別措置の整理改廃、これはねばり強く進める次第でございします。それはそれといたしまして、道路にはまた特別の財源を必要とする、こういう考え方に立っている次第でございします。

○新井委員 こういう自動車なら自動車から税金をこういうぐあいに取る。その場合にやはりみんなが非常に納得しにくい一つは、政府としてそういう道路問題に対して非常におくられておるということを先ほど来お話があるのですけれども、そのおくれた仕事に対して何とか早くやらなきゃいけない、もつともつと力を入れなきゃいけない。この力を入れているかどうかということを見るには、やはりそれは財政措置だと思ひます。し

たがって、いままでの税金をどのように道路に使われているかというところを見ますと、一般会計といふのは一〇％くらいしか使われていない、こういうふうなことになるのじゃないかと思うのですけれども、その前に一般会計をどうにかふやして、そして政府としてもこれだけの力を入れていくんだ、そういうすべてを示さなければならぬと思うのです。そういうことについてどのようにお考えになっているかお伺いしたいと思ひます。

○福田国務大臣 一般財源が幾ら使われているか、特別財源が幾ら使われているか、これは技術的な問題で、要するに道路に幾ら金が投ぜられているかというところが問題なんだろう、こういうふうな思ひます。そういう見地からいいますと、とにかくGNPの二％以上を道路費に投入をいたしておる。これはもう世界水準で一番高い比率になるわけでありまして、そのこと一事を見ましても、いかに道路に細心の注意を払い、努力を傾けているか、こういうことが御理解いただけるだろう、こういうふうな思ひます。それが、それを特別財源にするかしないか、これは二つの問題だ。これはまたこれから道路行政を進めていく上にもどっちが有利であるかというのを勘案して今後検討し、そういう必要があるという判断に立ちますればそういうふうな思ひ、かように考えます。

○新井委員 いま答弁いただいたわけなんですけれども、先ほども外国の例が出ましたけれども、それは総額についてだけ使っているかというところがあります。だけれども、たくさんお金を出しておればそれが返ってくることは当然でございまして、政府については、そういう道路負担についてはこれはもう高負担低福祉だと思うのです。非常に交通事故あるいはまた道路が非常に悪い、交通渋滞、いろいろのことがございまして、そのために自動車からそういうような税金がどんどん取られてきたと思うのですけれども、やはり私にはそういう道路そのものについて、さつきもお話

があつたのですけれども、道路というものが私たちの生活には非常に必要である、何も車だけではない、そういうところをほんとうにどういう価値判断をするか、こういうことからの交通状態あるいはまたほんとうに道路を整備して、日本の置かれてある過疎過密をなくさなければいけない。大きないろいろな立場からいたしまして、身近な生活の問題からしても、やはり当然道路には力を入れなければいけない。

それから、さつきも私が言いましたように、一般財源としては一〇％くらいしか入れていない。外国の例はさつきも話がありましたように、大体ヨーロッパでは三〇％、アメリカでは三五％というふうなことで、わが国の第七回道路会議においても、一般財源の投入割合については三五％前後が妥当である、こういうような指摘があるわけでございます。そういうようなほんとうに政府が努力をしている姿の中に初めてこういう法案というものがみんなに納得されるのではないか、このように思ひうわけでございますが、いかがでしようか。

○福田国務大臣 そもそも外国では自動車関連の税収を大体一般財源に入れてしまふのです。特別財源というものが非常に少ないわけなんです。ですから一般財源からの道路財源への充当というものが多くなる。わが国はそれより一歩進んで道路を大事にしている。つまり特別財源というものを大幅に設定しているのです。ですから問題は、特別財源が多いかあるいは一般財源が多いか、こういう問題ではなくて、それを合わせた総額が道路にどのくらい充てられているか、これが判断の基準でなければならぬ、さように御理解願ひたいと思ひます。

○新井委員 私は先ほども申しましたように、道路審議会であるとか、いろいろそういう一般的な検討をした人たちにおいても、やはりもっと一般財源をいまの状態からかんがみてふやすべきではないかという意見がたつきあるわけでございます。

す。だから、それは大臣と私とは最後まで食い違ふかもわかりませんが、やはりそういうところを考慮していただきたい、このことについてはこのように要望をいたしておきます。

それから、時間があるままなので最後にお伺ひしますけれども、今回のこの新税というのは大体一般道路事業の財源が非常に中心となつておるわけでございますけれども、日本道路公団等では非常に償還費に追われて、投資にまつる財投資金の確保が非常に困難になつてきております。長期安定資金の確保など、有料道路事業財源対策なんかも考えていかなければならない、こういうような時期に来ておるわけでございますけれども、その問題についてはどのようにお考えになつておるか、お伺ひしたいと思ひます。

○福田国務大臣 新道路五カ年計画につきまして、財政資金の要する部門と財政投融資資金の要する部門とがあるのです。それで、いまの税制でいきますと一般財政資金、これが三千億ばかり足りない、こういうことなので、今回これを充足するために新税を、この法の御審議をお願いしている。それから財政投融資のほうもかなりこれは不足があるのです。これは今後、税のようないきなり考え方をとる必要はないわけですから、いろいろとくふうをいたしまして、その充足に支障がないように必ず充足したい、かように考えております。

○新井委員 まあ、どちらにいたしまして、この税の問題は第六次道路五カ年計画、この財源不足ということからいろいろ問題になつて、そして今回のこういう税として出てまいつたわけであると思ひますけれども、やはりこの税の目的ですね、このことについては私はほんとうに、一つは国民の納税者の方々が納得できないのではないかと、こういうぐあいに思ひうわけなんです。もう一つは、さつきもお話ししましたように、その使い道の計画がはつきりしていないというふうなこと、これも本来なら、ほんとうにその税がどこに使われるかということ審議をして初めてきまるものだと思ひうわけでありまして、これもまた

だその計画があつて出ていないというふうなところがあつて、私たちとしては非常に問題だと思ひうわけです。

それで最後にこれをひとつ聞いて終わりたいと思ひうのですが、建設大臣にお伺ひしたいのですが、今回の総合交通体系、道路五カ年計画です、これが今後また問題になつてくると思ひうのでありますけれども、それについてはどのような考え方、どのような経過になつておるか、それをお伺ひして私の質問を終わりたいと思ひます。

○根本国務大臣 時間がございせんからごく簡単に申し上げます。

御承知のように、輸送体系から申しますれば道路も非常に大きなウェイトを占めておりますが、やはり新幹線というものが日本の今後の経済の均衡ある発展には欠くべからざるものである。と同時に、遠隔の場合にはやはり空港、いわゆる飛行機の発着が非常に大事です。もう一つは重量、多量の物資は、日本においては海運国でありますからもう少しフェリーを使うべきである。これの全体の総合的なバランスのとれた体系をつくるうじやないかというところで、現在経済企画庁を中心として、運輸省、それに建設省、それに関係の自治省等とも一緒になりまして、いま国会中ではなかなか時間的余裕がありませんので、少なくとも次の通常国会までには何らかの形でこれを、予算の裏づけになる具体策を進めるといふことで、現在経済企画庁を中心として検討を進めておるといふ段階でございます。

○新井委員 終わります。

午後八時三十六分散会

○毛利委員長 これにて連合審査会は終了いたしました。

昭和四十六年六月四日印刷

昭和四十六年六月五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局