

第六十五回 参議院大蔵委員会會議録第二十二号

昭和四十六年五月二十一日(金曜日)
午前十一時三分開会

委員の異動
五月二十一日

辞任

亀井 善彰君
久次米健太郎君
井川 伊平君
向井 長年君

補欠選任

高田 浩運君
長田 裕二君
伊藤 五郎君
田淵 哲也君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

柴田 榮君

委員

大竹平八郎君
玉置 猛夫君
中山 太郎君
成瀬 橋治君
多田 省吾君
青柳 秀夫君
伊藤 五郎君
長田 裕二君
栗原 祐幸君
佐田 一郎君
高田 浩運君
二木 謙吾君
戸田 菊雄君
松井 誠君
吉田忠三郎君
鈴木 一弘君
田淵 哲也君
向井 長年君
渡辺 武君

國務大臣

大蔵 大臣 福田 赳夫君

政府委員

大蔵政務次官 藤田 正明君
大蔵大臣官房長 高木 文雄君
大蔵省主計局次長 橋口 収君
大蔵省主計局次長 竹内 道雄君
大蔵省主税局長 細見 卓君
大蔵省理財局長 相澤 英之君
運輸大臣官房審議官 見坊 力男君

事務局側

常任委員会専門員 坂入長太郎君

説明員

大蔵省主税局税制第二課長 高橋 元君
厚生大臣官房参事官 石野 清治君
運輸省自動車局整備部長 隅田 豊君
建設省道路局道路総務課長 福地 稔君

本日の會議に付した案件

○自動車重量税法案(内閣提出、衆議院送付)
○日本万国博覧会記念協会法案(内閣提出、衆議院送付)
○厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(柴田榮君) ただいまから大蔵委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
本日、亀井善彰君及び久次米健太郎君が委員を辞任され、その補欠として高田浩運君及び長田祐二君が選任されました。

○委員長(柴田榮君) 自動車重量税法案、日本万国博覧会記念協会法案及び厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案、以上三案を便宜一括して議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。藤田政務次官。

○政府委員(藤田正明君) ただいま議題となりました自動車重量税法案外二法律案につきまして、提案の理由及びその概要を御説明申し上げます。
まず、自動車重量税法案につきまして申し上げます。

政府は、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、新たに自動車に對して、その重量に應じ、自動車重量税を課税することとし、ここにこの法律案を提出した次第であります。

以下、この法律案につきまして、その大要を申し上げます。

まず、課税の範囲等につきましては、道路運送車両法の規定により、新規検査、継続検査等の検査を受けて自動車検査証の交付を受ける自動車及び使用の届け出をして車両番号の指定を受ける軽自動車等を課税物件とし、その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、すなわち、当該自動車及び軽自動車の使用者を納税義務者としております。

第二に、税率につきましては、自動車検査証の有効期間が二年とされる自動車について、乗用車

は車両重量〇・五トンまたはその端数ごとに五千円、その他の自動車で三輪以上のものは車両総重量一トンまたはその端数ごとに五千円、二輪の小型自動車は三千円とし、自動車検査証の有効期間が一年とされる自動車について、乗用車は車両重量〇・五トンまたはその端数ごとに二千五百円、その他の自動車で三輪以上のものは車両総重量一トンまたはその端数ごとに二千五百円、二輪の小型自動車は千五百円とし、車両番号の指定を受ける軽自動車について、三輪以上の軽自動車は七千五百円、二輪の軽自動車は四千円とすることとしております。

第三に、納付の方法につきましては、自動車検査証の交付等または車両番号の指定を受けるときまでに、原則として、その税額に相当する金額の自動車重量税印紙を所定の書類に張りつけて行なうこととし、特別の事情がある場合には、国税の収納機関に金銭を納付し、その領収書を所定の書類に添付することにより行なうことができることとしております。

また、運輸大臣等は、自動車検査証の交付等または車両番号の指定を行なうときは、税額の納付の事実を確認することとしております。

さらに、大型特殊自動車等については、非課税とするほか、納税地についての規定等所定の規定を設けることとしております。

この法律の施行期日は、自動車に對し新たに課税を行なうための準備期間を考慮して、昭和四十六年十二月一日といたしております。

なお、自動車重量税の収入額の四分の一は、市町村の道路整備財源として、自動車重量税と税法案の成立をまつて、市町村に譲与することとしております。

次に、日本万国博覧会記念協会法案につきまして

て申し上げます。

「人類の進歩と調和」という統一テーマのもとに開催された日本万国博覧会は、アジアで初めての開催であることに加えて、世界の七十七カ国が参加し、入場者総数六千四百二十万人という史上空前の記録を残して、無事終了いたしました。この間、平和と文明の進歩に努力する各国の姿が広く理解され、文化と産業の成果が相互に伝えられたことは、わが国の国際交流の発展に新しい息吹きを与えたものとして、高く評価されるところであります。

このように、日本万国博覧会は大成功のうちに閉幕いたしました。これが真の意味において有終の美を飾るためには、その跡地や施設を今後つばに活用していくこともまた重大な課題であります。万国博覧会会場の跡地は、諸外国の例を見ても貴重な国民的財産というべき性格のものとなっており、かつ、その位置、規模などに照らしても、跡地の利用いかんは、地元近畿地方はもとより日本の将来にとっても重要な意味を持つものと考えられます。また、日本万国博覧会の開催運営に当たった財団法人日本万国博覧会協会は、その目的を達成し近く解散することになります。同博覧会の運営の結果生じた剰余金につきましても、これを国民全体のものとして、その運用については特に慎重な配慮が必要とされるところであります。

このような状況にかんがみ、政府といたしましては、大蔵大臣を担当大臣として広く各界の意見を聞くとともに、関係者とも十分話し合い、慎重に検討した結果、日本万国博覧会の残したこれらの財産は、大成功をおさめた同博覧会を記念し、その成果を長く後世に伝えるような事業に活用することが適当であると判断するに至りました。

このため、政府は、跡地を記念公園として整備運営するとともに記念基金を設けて管理する等の事業を有効かつ適切に行なう管理主体として、日本万国博覧会記念協会を設立する必要を認めまして、ここに、この法律案を提出した次第であります。

す。この記念協会には国の財産が一部出資されるほか、その業務の内容も多分に公共的性格を有しておりますので、これを法律に基づいて設立することとし、国の監督下において、その適正な運営の確保をはかることとしたものであります。

以下、この法律案につきまして、その大要を御説明申し上げます。

まず第一に、記念協会の設立につきましては、学識経験を有する者及び同協会の行なう事業に關し密接な關係を有する地方公共団体の長五人以上が発起人となって、大蔵大臣に設立の認可申請を行なうこととし、大蔵大臣は、その申請の内容を審査いたしまして、日本万国博覧会を記念するにふさわしい事業を適切に行なうことが確実であると認めるときは、その設立を認可することとなっております。

第二に、記念協会の資本金は、政府及び地方公共団体から出資される財産に相当する金額となっており、政府は、協会設立の際の国の有する跡地内の不動産及びその他財産を出資することとなっております。

第三に、記念協会の行なう主たる業務として、第一は、跡地を緑地として整備し、これに各種の文化的施設を設置するとともに、これらの施設を運営することであり、第二は、財団法人日本万国博覧会協会から承継した財産の一部をもつて設ける日本万国博覧会記念基金を管理し運用することであり、第三に、記念協会の役員として、会長、副会長、理事長、理事及び監事を置くこととし、これらの役員は、定款の定めるところに従って選任され、その選任には大蔵大臣の認可を要することとしております。また、運営に關する重要事項を審議する機関として、同協会に評議員会を置くこととしております。

なお、記念協会に対する監督は、大蔵大臣が行なうこととしております。

最後に、厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案につきまして申し上げます。

政府におきましては、児童手当法に基づく児童手当に關する政府の経理を、新たに厚生保険特別会計において行なうため、同会計に児童手当勘定を設けるとともに、所要の規定の整備をはかる必要があり、ここに、この法律案を提出することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、この会計に新設される児童手当勘定におきましては、児童手当交付金に充てるための業務勘定及び船員保険特別会計からの受け入れ金、特定の事業主からの拠出金、一般会計からの受け入れ金、借入金等金等をその歳入とし、市町村へ交付する児童手当交付金、児童手当の業務取り扱費等をその歳出とすることとしております。

第二に、この会計の業務勘定におきましては、新たに児童手当にかかるとして、厚生年金保険関係事業主からの拠出金等を歳入とし、児童手当交付金に充てるための児童手当勘定への繰り入れ金等をその歳出とすることとしております。

第三に、船員保険特別会計では、新たに児童手当にかかるとして、船舶所有者等からの拠出金等を歳入とし、児童手当交付金に充てるための厚生保険特別会計児童手当勘定への繰り入れ金をその歳出とすることとし、このため船員保険特別会計法の規定の整備を行なうこととしております。

このほか、児童手当勘定における借り入れ金、決算上の剰余金の処分等について、必要な事項を定めることとしております。

以上が、自動車重量税法外二法律案の提案の理由及びその概要であります。

何とぞ、御審議の上、すみやかに御賛同くださいますよう、お願い申し上げます。

○委員長(柴田栄君) 引き続き、補足説明を聴取いたします。細見主税局長。

○政府委員(細見卓君) 自動車重量税法案につきまして、提案理由を補足して御説明申し上げます。

自動車の走行は、道路の建設、改良、維持をはじめとして、道路混雑、交通安全、交通事故等に關連して社会に多くの負担をもたらしております。また、道路その他の社会資本の充実に對する要請が強く、特に道路につきましても、第六次道路整備五カ年計画の財源の問題があり、緊急にこれらの要請にこたえる必要があり、このような観点から、広く自動車の使用者に對して必要最小限度の負担を求めるとして、自動車重量税が創設されることとなつたものであります。以下、法案の内容につきまして申し上げます。

第一は、課税物件及び納税義務者でございます。自動車重量税の課税物件は、道路運送車両法の規定により、検査を受けて自動車検査証の交付等を受ける自動車及び使用の届け出をして車両番号の指定を受ける軽自動車とされておりますのでありますが、この場合の検査としては、新規検査、継続検査、分解整備検査、構造等変更検査、臨時検査の五つの検査があります。また、自動車予備検査証を提出して自動車検査証の交付を受ける自動車も検査証の交付の際に課税されることとなります。なお、原動機付き自転車は、検査も車両番号の指定もございませんので、課税物件とはなっておりません。

次に、納税義務者につきましては、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としておりますので、これらの者は、道路運送車両法の規定では、いずれも自動車の使用者とされておりますので、自動車の使用者が本税の納税義務者となるわけであります。

自動車の使用者と所有者が異なる場合には、所有者を連帯納税義務者とするとしておりますが、この場合において、所有権留保付き売買のときは買主、譲渡担保のときは譲渡者をそれぞれ所有者とすることとしております。

第二は、税率でございます。自動車重量税の税率につきましては、課税の対象となる自動車を三つのグループに分けて規定しております。

その一は、自動車検査証の有効期間が二年とされる自動車であります。

この中ではまず、乗用車につきましては、車両重量〇・五トン、またはその端数ごとに五五〇とされているのでありますが、自家用乗用車にはこの税率が適用されることとなります。乗用車以外の自動車で三輪以上のものにつきましては、車両総重量一トンまたはその端数ごとに五五〇とされているわけですが、これには放送宣伝用自動車のような特別の用途に供される自動車は該当いたしません。二輪の小型自動車は、一率三千円としております。

その二は、自動車検査証の有効期間が一年とされる自動車であります。

このうち、乗用車につきましては、車両重量〇・五トンまたはその端数ごとに二千五百円とされているわけですが、ハイヤー、タクシーといった営業用乗用車がこれに該当いたします。乗用車以外の自動車で三輪以上のものにつきましては、車両総重量一トンまたはその端数ごとに二千五百円としておりますが、トラック及びバスがこの税率の適用を受けることとなります。二輪の小型自動車は千五百円としております。

その三は、車両番号の指定を受ける軽自動車であります。

三輪以上の軽自動車は七千五百円、二輪の軽自動車は四千円としていたのですが、これは軽自動車につきましては、新車の届け出を行なうて車両番号の指定を受ける際に一回限りの負担として課税されるものでございます。

第三は、納付の方法でございます。

自動車重量税の納付は、自動車検査証の交付等または車両番号の指定を受けるときまでに、原則として、その税額に相当する自動車重量税印紙を所定の書類にはりつけて行なうこととし、特別の事情のある場合に現金納付を認めているのでありますが、印紙による納付を原則としたのは、納税者である自動車の使用者の便宜を考慮し、また、車検場における現金の授受を避けること

ともに、大量の事務を迅速に処理することを可能にするためでございます。

この場合、適正な納付を確保するため、運輸大臣等は、自動車検査証の交付等または車両番号の指定を行なうときは、税額の納付の事実を確認することとしているわけでございますが、これに不足額があるときは、その旨を納税義務者に通知することとしております。なお、別途、道路運送車両法の改正により自動車重量税が納付されていないときは、検査証の交付等を行なわないこととされております。

以上のほか、この法律におきましては、ブルドーザー等の大型特殊自動車を非課税とするほか、納税地、不足税額の徴収、過額納金の還付その他所要の規定を設けることとしております。

以上、自動車重量税法の提案理由を補足して説明いたしました次第でございます。

○委員長(柴田栄) 相澤理財局長。

○政府委員(相澤英之) ただいま議題となりました日本万国博覧会記念協会法案につきまして、提案理由を補足して御説明申し上げます。

日本万国博覧会跡地の利用につきましては、昭和四十五年十月以来、広く各界の意見を聞くため、万国博覧会跡地利用懇談会を開催してまいりましたが、同懇談会は、昭和四十五年十二月、万国博覧会跡地利用の基本的方向について意見を取りまとめ、福田大蔵大臣に報告いたしました。この報告におきましては、跡地は、大成功をおさめた日本万国博覧会の開催を記念するにふさわしい緑に包まれた文化公園として、統一した計画のもとに一括して利用すべきである、という基本的な方向が示されております。政府といたしましては、この報告を尊重し、とりあえず跡地の一括利用の確保をはかる見地から、大阪大学の用地を除き、国と大阪府が跡地を折半保有することとし、昭和四十六年三月、大阪府が所有する跡地内の土地約百三十ヘクタールを取得いたしました。

また、同報告におきましては、財団法人日本万国博覧会協会の残余財産を承継する何らかの組織

が必要であり、かつ、その果実、日本万国博覧会を記念するにふさわしい事業に用いることが望ましいという意見が述べられております。政府といたしましては、関係方面と十分協議した結果、同協会の残余財産は、跡地を管理することとなる主体が承継することとし、そのうち剰余金は、日本万国博覧会記念基金として保全し、その運用をはかることで意見が一致いたしました。

このため、政府は、跡地を記念公園として整備運営するとともに、記念基金を設けて管理する等の事業を有効かつ適切に行なう管理主体として日本万国博覧会記念協会を設立する必要を認めまして、ここに、この法律案を提出した次第であります。

以下、この法律案の内容につきまして、その大要を補足して御説明申し上げます。

第一に、記念協会は、法律により直接設立するのではなく、学識経験者等が發起人となって大蔵大臣に設立の認可申請を行ない、大蔵大臣がこれを認可することによって設立することとしております。これは、万国博覧会記念事業は、第一次的には民間の自主性を尊重し、その創意工夫を生かすという形で推進することが適当と認めたからであります。ただ、記念協会の事業が高度の公共性を有し、国及び地方公共団体が多額の公費を支出することとしておりますので、これを所期の目的のため活用させる見地から、管理、財務及び会計等重要な事項については、大蔵大臣が所要の監督を行なうこととしております。

第二に、記念協会の資本金は、政府及び地方公共団体から出資される財産に相当する金額となっております。政府は、さきに取得いたしました跡地並びに博覧会政府出展物である日本館及び日本庭園を記念協会に出資する予定であります。また、地方公共団体としては、大阪府が現に跡地内に有する土地約百三十六ヘクタールを出資することを予定しております。

第三に、記念協会の行なう主たる業務でございます

ますが、跡地の文化公園としての整備運営につきましては、マスタープランを作成した後、必要な施設を逐次設置し、運営していくことになる予定であります。また基金の管理、運用につきましては、安全、確実かつ有利な方法により運用するとともに、その運用益は、跡地の整備、運営をはじめとし、同博覧会を記念するにふさわしい事業に充てることになる予定であります。

なお、日本万国博覧会の準備及び開催運営に当たりました財団法人日本万国博覧会協会は、その目的を達成いたしましたので、記念協会成立のときにおいて解散することとなっております。

以上をもちまして、この法律案の提案理由の補足説明といたします。

○委員長(柴田栄) 竹内主計局長。

○政府委員(竹内道雄) ただいま議題となりました厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由を補足して御説明申し上げます。

御承知のとおり、児童手当制度は、今国会に別途提案され、本日可決成立を見ました児童手当法に基づき、わが国における新たな社会保障施策として、昭和四十七年一月一日から発足する予定といたしておりますが、本法案は、これに伴い児童手当に関する政府の経理を新たに厚生保険特別会計において行なうこととするものであります。

児童手当に関する政府の経理につきましては、児童手当は、厚生年金保険等とともに社会保障制度の一環をなすものであること、事業主からの拠出金の徴収については事業主の便宜に資するため、極力既存の徴収機構を活用して厚生年金保険及び政府管掌健康保険の保険料の徴収とあわせて行なうこと、また、行政簡素化の要請にこたえるべきこと等の理由により、これらの保険事業の経理を行なう厚生保険特別会計に児童手当勘定を設けて経理を行なうこととしたものであります。

次に、児童手当に関する経理の主要な点について申し上げます。

まず、歳入面について申し上げますと、事業主拠出金につきましては、厚生年金保険関係事業主からのものについては、厚生保険特別会計の業務勘定において、船舶所有者からのものについては、船員保険特別会計において、それぞれ受け入れた後、厚生保険特別会計児童手当勘定へ繰り入れ、その他農林漁業団体職員共済組合等特定の共済組合の関係事業主からのものについては、直接児童手当勘定において受け入れることとし、また、児童手当交付金にかかる国庫負担金につきましては、一般会計から児童手当勘定へ繰り入れることとしております。

他方、歳出面につきましては、児童手当勘定から市町村に対する児童手当交付金を交付するとともに、事業主拠出金の徴収取り扱い費の財源を業務勘定及び船員保険特別会計に繰り入れることとしております。

このような仕組みのもとに、児童手当勘定を本年七月一日から施行する予定にいたしておりますが、同勘定の昭和四十六年度歳入歳出予算額につきましては、およそ四十四億円余といたしております。

以上、簡単ではありますが、この法律案の提案の理由を補足して御説明申し上げます。

○委員長(柴田栄君) これより三案の質疑に入ります。

質疑のある方は、順次御発言をお願いします。

○成瀬幡治君 最初に、資料が、まあ初めてのことで全然ないわけですが、そこで、便宜上、参議院の大蔵委員会調査室から資料が出ております。それが間違いないかどうか。これで間に合うということならば、これをもとにしていろいろ進めていけばいいと思っております。

そこで、お尋ねするわけでございますが、まず、九ページの道路運送車両法による自動車の種類でございまして、これは、道路運送車両法でございまして、運輸に関連するものか、あるいは大蔵に関連するものか、よくわかりませんが、こういうことでよろしいでしょうか。自動車の種類です

から、これはこれでいいですね。
○政府委員(細見卓君) いま専門家が来ておりますから、いま初めて拝見しましたので、ちょっとチェックさせていただいて、後ほどお答え申し上げます。

○成瀬幡治君 次にもう一つは、「自動車関係諸税の税収の推移」というので、一五ページに、国税。地方税あわせて三十五年度から四十四年度までの税収が出ておりますが、これでよろしいでしょうか。

○政府委員(細見卓君) 税収のものは、これもやはり卒然と拝見したのでありますが、大体いまいたとこ違つておらないようでございますが、もし、こまかいところで違つておりましたら、後ほど訂正させていただきますと思います。

○成瀬幡治君 お聞きしますと、大蔵省から出た資料だそうでございますから……。

それから一七ページの「道路整備五カ年計画の推移」というのがございます。これも大蔵省から出た資料のようですね。

○政府委員(細見卓君) いずれも大蔵省は大蔵省でございますが、若干古いころの大蔵省でございますまして、新しい資料を出さしていただきたいと思ひます。少しずつ違つております、新しいところか。

○成瀬幡治君 そうしますと、衆議院のほうでも資料要求その他あつて、もし衆議院のほうに提出された資料があればそれを参議院で重ねて要求するとか、あるいは、要求した資料が衆議院のほうではあつたけれども参議院じゃ要求がなかったというところもあるかもしれません、一括して出されるようなことはできませんか。

○政府委員(細見卓君) 実は、私も、委員部へお届けて、きょうそれが配付願つてゐるものだと思います。お届けたら、全部必要部数を整備いたしております、衆参両院分とも。

○説明員(岡田豊君) 先ほどの自動車の種類の表でございますが、ただいま当たりましたところでは、大体間違いないようでございます。もしこま

かいところで間違いがございましたら、あとで訂正いたします。

○成瀬幡治君 ちょっと、あなたのほうはこっちに出したと言われる、こっちは受け取つておらぬというところで、少し違つておるようですが。

○政府委員(細見卓君) さうぞく政府委員室のほうを参照いたしまして、どこかで滞留しているようでありまして、私も、御審議願うのに、衆議院に出したものはもうあらかじめ御要求があるうがなかるうがお出しするつもりで、実はきのう手配いたしましたつもりでございますが、手違いがあるようで、たいへん申しわけございません。

○成瀬幡治君 まあそういうふうであれば非常に幸いです。それじゃそういうふうな資料のほうはしていただきたいと思ひます。

そこで、まず第一にお尋ねしておかなくちゃならないと思ひますことは、こういう自動車の重量税を新しく設けようじゃないかという発想が出てきて、しかも、自動車自体にたとへば蔵出しするときにかけたほうがなおよかつたんじゃないかという議論があり、いやいやそうじゃない、ガソリンのほうへもう一ぺん持つていこうというふうな意見もあり、何かこう重量税というふうなそういうところへ二転三転して落ちついたというふうないきさつを聞いておるわけなんです。で、そういうことはないんだと、もともと初めからわしらのほうは重量税でしたよ、こういうふうなお話もあるかもしれないし、また、これが道路財源であつてみたり、それもしかも国と地方の問題、それからもう一つは国鉄の財源にも行くというふうな、まあ非常にいわくつきであつてみたり、それから使われるところがまたどうもつきりしない。

一般会計から出ていくことだからやむを得ませんといへばそうかもしれないけれども、とにかくそういうふうな疑問と申しますか、あるいは関心を持たれておつたから、いろいろ意見があつて分かれてきて、最後にしぼつてきたらこういう結果になつてきたんだということかもしれませぬけれども、こういうものが生まれてくる

までの発生の経過と申しますが、そういうものをまず最初に承りたいと思ひます。

〔委員長退席、理事大竹平八郎君着席〕

○政府委員(細見卓君) 大蔵省が最終的に考えた案はここにお出ししてある案でございますが、この案に至ります過程におきまして、実は、各省それぞれいろいろな案があつたわけでありまして、第一は建設省でございまして、これは四十五年の九月ごろに道路利用者新税というのを考へておられます。それからさらにそれがトラック税にしたらどうかというふうな考へもあつたようでございします。それから自治省におきまして、自動車税と軽自動車税を引き上げる、あるいは軽油引取税を引き上げるといふような案があり、これはいずれも道路財源が不足しておるといふ観点に立つて、特に第六次道路整備五カ年計画の不足財源の調達という観点からかなり強かつたように考へております。それに対して、運輸省とか、あるいは自民党のほうにおきます都市政策調査会、これは、どちらかといへば、総合交通というふうな観点に立つて、総合交通税というふうな構想が唱へられておりました。運輸省の場合には新規の保有税、その場合に営業車は若干軽減するというふうな考へがございました。また、一方、警察庁におきましては、交通安全というふうな観点から、やはり自動車に広く負担を求めようと、新規の製造移出課税、蔵出し税といったような税が考へられておりました。

そういうわけでとにかく道路関係あるいは交通関係で財源が足りない、それをあげて皆さん自動車に自動車にというふうな案がたつきんこのほかにもあつて、これはおもとところを申し上げたわけでありまして、これにいろいろいわばバリエーションがつきまして、トラックだけでやつたらどうかとか、あるいはガソリンだけで引き上げたらどうかというふうな話、あるいは物品税を拡充してその中にトラックを入れたらどうかというふうな、いろいろございしましたが、最終的に道路に対する問題というのはいささか基本的な考へま

して、先ほど提案理由の補足で申し上げましたように、自動車がいかなる形で社会的な費用をかけておると、その点に着目して、交通社会資本の整備といふことについては自動車にその負担を求めてしかるべきではなからうかといふこと、その場合におきまして、現に第六次道路整備五カ年計画の財源が不足といふことになっておるわけでありまして、その主たる財源はその道路整備計画の不足財源の充てんに充てるといふようなことになつたわけでありまして、政府の税制調査会のほうにおきまして、自動車の問題がそういうふうにいるいろいろな方面で世間で取り上げられておることを踏まえまして、九月ごろから引き続き検討を願つておられます、最終答申の段階におきましては、何といひますか、必要最小限度の負担を広く自動車の利用者に求めるような税制上の措置を政府において検討すべきだといふような答申をいただいて、それを受けまして、いま申し上げました各方面のいろいろな案、あるいはまた、自動車に負担を求めるあり方といふようなものを総合勘案いたしまして、ただいま御提案しておるような案に取りまとめたわけでございます。

○成瀬權治君 大臣にお尋ねいたしますが、いろいろな考え方があつて、そうしてここにまとめた案として今回の提案を見たという点については、いま経過を若干お聞きしたわけですが、この法律をやられるときに、自民党の政調道路部会で時限立法的な考え方もあつたようなんでね。大臣は、いろいろな議論の中では、自動車がこれだけいろいろな形で関係の税が八つぐらいあるのじやないかとやられておられますが、そういうようなところがありますから、何とか整理をして、もう少しすっきりした形で、あそこちよつぱり税金を取る、またこちで税金を取る、使つていふところは同じだといふような形になつていたら、いつかは、集大成と申しますか、総合的に整理をされる段階が来なくちやならぬといふことは当然お考えになつておると思ひます。ですから、こうしたような法律案を出すときには、何年かの時限立法にし

たらどうだろうかといふようなことはお考えになつたことはございませぬでしょうか。あるいは、それに関連をして、いまのままで申しますか、現行法があり、その上にまたこれを出してきただけですか、何年か先には、いま申しましたように、それを何か手直しをし、一本化していかなくちやならぬのじやないかといふようなことをお考えになつておるのかどうか。

○国務大臣(福田赳夫君) 自民党政務調査会で自動車新税を策定をする、こういう立案の過程で、時限立法といふ考え方は、これは一つもありました。しかし、私は、いま自動車に、ガソリン等を含めると、とにかく自動車関連で八種の税がかかつておる、地方税を含めての話でございますが、これはどうも納税者から見ますと、いかにも複雑多岐にわたつておるといふ感じを持たれるかと思ひます。もつとも、この税の課し方といふものが、各国でもいふんまちまちでございます、アメリカのごときは実に十種もかけておる、こういうような状態でございまして、ですから、わが国が八種類の上に今度一つの新しい新税を加えるといふことは、いま申し上げましたように、どうも複雑多岐に過ぎるといふ感はあるのであります。

(理事大竹平八郎君退席、委員長着席)
緊急の措置として御承認願ひなければならぬかと、こういうふうにお思ひなされておられますが、今後におきましては、何とか私はこれを整理統合して、国民から見れば、一人の国民がこれだけの自動車に対する負担を負つておるんだといふことがすっきりするよう形が望ましいのじやないか。そういうふうにお考えまして、この諸税の統合といふ問題につきましては、なお検討してみたいと、こういうふうにお考えをしております。

○成瀬權治君 検討してみたいといふことは、近い将来と申しますか、税制調査会に諮問をされるという、そういう用意があるといふように受け取つていいわけですか。

○国務大臣(福田赳夫君) いずれ税制調査会の御意見を伺いたいと、こういうふうにお思ひます。

○成瀬權治君 それは、いずれですね。いずれといふことになる、二年先にもなるし、三年先にもなるのですが、その辺はどのくらいでしょうか。

○国務大臣(福田赳夫君) 衆議院の委員会でもそういう御意見がたびたび述べられました。また、いま成瀬委員からもお話があつた。そういうような事情を勘案いたしまして、ことしの税制調査会に御意見を求めたいと、かように考えます。

○成瀬權治君 そのときには、提案の理由によりまして、考え方があると思ひます。一つは、自動車といふものは社会に多くの負担をもたらしておる、こう書いてある。もう一つは、第六次道路整備計画の財源不足からきておる、こうなつておる。もう一つ、お考えになるのは、どのくらい自動車関連に負担能力があるか、どのくらいを負わしたらいいかという、そういう三つぐらいの基準からだと思ひます。必要のほうは二つだと、片方は負担の問題である。そういうような点から見ますと、自動車といふものは、交通事情にいろいろなことが多くなつたことによつていろいろなことが出てきた。だから、当然自動車の税金をもう少し払つてもいいのじやないか。しかし、そうしたら、もう少し道路をふやさなくちやならぬから、道路財源もこうなつてまいりますと、第六次の道路総合計画と申しますか、道路整備五カ年計画といふのが大きな問題になつてくると思ひます。すなわち、ウエートが、やはり、能力と財源がどのくらいほしい、だからこのくらいの税率でなければならぬし、こうなるのだよといふことになれば、大体第六次道路整備五カ年計画といふのは、全貌はどんなこととございませう。

○国務大臣(福田赳夫君) 第六次五カ年計画は、これは昭和四十五年から発足をいたしましたわけでありまして、すでに一年有余を経過しておる、こういうことでございまして、その道路計画の事業総額は十兆三千五百億円、それで国道の整備は大かた終了すると、こういうふうなことを目途としてお

ります。また、地方主要幹線道路、これにつきましては、七割方整備を終えたい。また、高速道路網、これをかなり伸ばしていきたい。同時に、都市高速道路、これも大いに進めたい。さらに、地方道の整備を進める。これが内容になつておるわけですね。

建設省から来ておりますので、詳細の御説明が必要ならば、それから御説明申し上げますが、その財源といたしましては、大体、従来のガソリン関係特別会計からの財源、これを充てる、これが主になります。と同時に、一般会計からも毎年一〇%ぐらい繰り入れ額をふやしていこう、こういうふうにお考えおるわけですが、そこで、全体といたしまして、五カ年間に充てまして三千億円の財源が足りない、こういう状況になるわけでありまして、その足りないままでは昨年度五カ年計画を策定した。そこで、国会では、その足りない財源を一体どうするのだという追及がありまして、それは昭和四十六年度の予算編成の際にこれを明らかにいたしますと、こういうお答えを申し上げておつたわけでありまして、そのお答えを忠実に守らなければならぬといふ政府の立場、それをまたどういふふうにお考えかといふことをあれやこれやと考へたのですが、去年の秋ごろから、これはもう自動車にこれを求めるのははかない、こういうことになりまして、いろいろな自動車に関する課税のしかたの案が出てきたんですが、結局自動車重量税といふ形に落ちついたといふのが率直なところでございます。

○成瀬權治君 財源が不足をしておるといふことはしばしば私たちもお聞きしておりましたし、なんでしょうか、結局、お聞きしますと、これで国道は大体全部いつてしまふ。地方の主要道路と申しますか、重要道路と指定したものの七〇%は完全にこなす。それから高速道路はもう少し網を広げる。それから都市高速のものにもこれを出しますぞと、こうなつております。実は国鉄にも金が行くわけですね。これは落ちておりますが、それはどういふことなんでしょうか。

○国務大臣(福田赳夫君) たいだいま道路五カ年計画十兆三千五百億円の問題を申し上げたのです。ところが、問題は、道路ばかりじゃない。道路関連といたしまして交通安全の問題を考えなければならぬというのがすぐそのあとに出てきた問題でございいます。これをこの中に加えなければならぬ。また、そのワクの外におきまして問題がありますのは、道路と交通体系といたしまして相補完し合う交通機関という問題があるんです。これが国鉄であり、また、特に新幹線であり、それからさらには都市問題につきましては地下鉄であり、あるいは海上交通、あるいは航空輸送、こういう問題があります。そういうことを考えますと、道路計画を進める一方において、そういう道路外の交通手段との関連というものを考えなきゃならぬ。ことに、国鉄は、非常な財政の難局に遭遇しておる。これを十分道路との関連を究明しなきゃならぬ、こういう必要に迫られてきたわけであります。これはよほど掘り下げた検討をしなきゃならぬというので、総合交通体系というものを今年中に策定したいと、こういうふうにご考えておるわけでございしますが、その策定を待つひまもない。そこで、この新税による収入は三千七百億円にのぼりまするが、この三千七百億円の一部、つまり道路に三千億充当する、その残りの部分はあるいは地下鉄に、あるいは新幹線に、あるいは国鉄の改良にというふうにご配分する必要があるというふうにご認めまして、特定財源という考え方はとりませんけれども、予算編成の過程の気持ちといたしましては、そういう処置をいたしておるわけでございいます。

○成瀬義治君 大臣は総合交通体系ということをおっしゃいましたが、ちよっとこれの中身を御説明願えませんか。

○国務大臣(福田赳夫君) いま交通事情が非常な変化をしつつある。交通体系の中で、従来、鉄道の持つ任務というものは非常に大きかったわけでありますが、その鉄道の受け持つ分野というものは、道路と関連しながら、一体、地域の輸送は道

路輸送がいいのか、あるいは軌道輸送がいいのかというような問題ですね、そういう問題が他のいろいろな交通機関との間にあるわけでございます。そういうことをよく掘り下げる必要がある。それで、これからのふえていくところの交通輸送需要、これに対して道路がどういうどこまでの役割りを演ずるか、あるいは国鉄にどういう役割りを演ぜしめるか、あるいは貨物輸送、旅客輸送というもので航空機にどういう任務を与えるか、その辺を、そう精細なことはできませんけれども、かなり掘り下げた検討をした上、交通政策全体のあり方をも含めていかなきゃならぬ段階に来ている。そういうふうに判断いたしましたて、実は、企画庁を中心としたしまして四月からその作業に取りかかっておる、こういう現状でございます。

○成瀬權治君　そうしますと、総合交通政策と申しますか、総合交通体系と申しますか、そういうようなものを企画庁を中心として四月から始めている。だから、その一つの結論が出てくる。それからもう一つは、それをにらみながら、八本の国税と地方税がある、そういうものを踏まえて、次の税制調査会に、いかにあるべきか、その中には、道路だけではございませんと、鉄道もあります、空もあります、海もありますよと、こういうことを総合的にいろいろと考えられて税調にはかりになる、こういうふうに理解してよろしゅうございましょうか。

○國務大臣(福田赳夫君)　その総合交通体系がで
きますと、一番問題になるのは国鉄の問題だと思
います。とにかく各種の交通機関、この交通機関
に対する財源対策をどうするかということも、一
応これは大綱を詰めなければならぬというふうに
考えます。そういう際に、税に関連する措置が必
要である、こういうことになりますと、これは税
制調査会におはかりをしなければならぬ、こうい
うことになるのでありますが、それはそれといた
しまして、先ほどから申し上げておりますのは、
この自動車関連諸税がいかに複雑多岐である、
国民にわかりにくい、こういうふうに考えまして、

この問題はそれに先行いたしましておはかりをしなければならぬというふうに考えております。

○成瀬幡治君　そうすると、今後複雑多岐にわたっている自動車関係の税があるから、それを整備するために税調にはかりますよというのが主点であつて、道路財源と申しますか、交通情勢全体をながめたときに、財源が相当なことになると思ひますよ。国鉄も、考えてみれば、独立採算制をとつてゐるというけれども、鉄道建設審議会等で新しいところを敷設せよということ、それじや撤去せよという、これはなかなか容易なことじやない。それから海の問題を考へてまいりまして、空の問題を考へてまいりまして、なかなか容易なことではないと思ひます。

そこで、何か、お聞きしていると、一般会計からそういうものに対して何か少し財源を与えられるかのごとく受け取ったのだが、またあとで答弁を聞いておりますと、いやいやそういうものは出さんぞと。どうも、道路財源だけのためにウエー
トを置いて、税調に複雑多岐だからそれを整理統合するのだというよりはかり方にも聞かえるわけですが、そこら辺のところがちよつとわかりかねているのですが、どういふことになりましょ
うか。

○國務大臣(福田赳夫君) 今回自動車新税が創設される——御承認をいただきますればそうなります。それを含めて九つの自動車関連税があるので、その九つの総体としての税収入、これは私は国際社会における水準から見してもそう高いものとも思わない。まあ低いというほどにも考えませんけれども、高いとは私は考えない。ですから、これをいくら諸税を統合いたしても、総体の税収入を減らすというようなことは考えることはできない。こういうふうに思いますが、幸いに皆さんの御承認をいただきまして自動車新税が創設されるということになれば、交通体系はつくりませんが、交通体系の財源といたしましては、まづもって当分の間はこの自動車新税を含めての財源、これと一般会計からの補充ということでは

なつていきたいというのが私の考えです。しかし私は、万々一のことを申し上げるのです。体系ができて、とてもとてもそれくらいのもものでは間に合わぬ、なお新税を設定すべしとか、あるいは既存の増税を行なうべしというような、そういう議論が起きないとも限らない。そういう際、一体、税制調査会にはかるのかというお尋ねですから、そうなれば、もちろん税制調査会におはかりいたしますと、こう答えざるを得ないのです。しかし、現時点で、私は、もうこれ以上自動車に対して重課をする、こういう考え方は持っていないし、また、この税制を御承認になっていただきますれば、それで大体やっていると、こういうふうに見通しております。

○成瀬權治君　戸田君が参りましたから譲ります
が、衆議院のほうの速記録も全部見たわけじゃございませんが、間々見て、いろいろと議論されて、
八つあると、そして今度一つできるからちようど九
つになると、国税が五つになって地方税が四つに
なるんだというところで、いろいろなことがござい
ますが、これに関連して、主税局のほうで、こう
いう徴税費というものが――収入はよくわかって
いますが、徴税費というものを、これだけ特別に
取り出してやると、自動車の税金を取る人だけが
特定な場合もありましようし、そうじゃない仕事
もやっているから、これは抽出はむづかしいと思
いますが、しかし、税を集めるときには非常に考
えておかなければならぬ問題だと思います。した
がいまして、八本の中で、徴税費というものが、
大づかみにいえば、国と地方とに分けてもけっこ
うでございしますが、どのくらいの徴税費というも
のがいままでかかっているのか、それは税収の何
%ぐらゐに相当するのか。それから今度予定され
る自動車重量税では、徴税費というのは税収の何
%ぐらゐを予定されておるのか、承りたいと思ひ
ます。

○政府委員(細見卓君)　四十四年の統計が手元
にあるのでありますが、四十四年で申し上げますと、
国税徴税コストが百円当たり一円四十七銭、パーセ

ントで申すと一・四七%、地方税がそれに対しまして三・九二%ということになっております。自動車だけに限って申し上げますと、従来の国税は御承知のように蔵出し税の物品税でございますので、これは納税義務者である製造業者には多大の犠牲はあるいはかけているとは思いますが、徴税費としては比較的安いものになります。蔵出しでございますから、地方税のほうになっております自動車税、これは保有課税で、たとえば車庫規制のようなことを行ないません、一体自動車はどこにあるのかかわらないというふうなことで、かなりこの自動車の所有者をつかまえるということに手間がかかっておるといふふうに聞いておりますが、御承知のようにこれは府県税でございますので、府県税全体の徴税費としますと、国税の一円四十七銭に対して三円二十銭というふうな姿になっております。で、聞くところによれば、この徴税費のかかりの部分は自動車に寄っておるんじゃないかと申しますのは、御承知の府県税は、事業税のようなものは国の課税標準をそのまま使うようなことになっておるわけでございますから、その独自の調査は要らない。自動車がいよいよ府県税の事務としては一番手間のかかる事務になっておるといふふうに聞いております。

○戸田菊雄君 最初、大臣にお伺いしたいんですが、自動車重量税設定前に、いまもちよつと成瀬委員から質問がなされていたのであります。が、交通面における総合対策、これを樹立して、それで一体この重量税をどういうふうにするのか、この計画があつてはじめて課税することができるといふことになるのじゃないかと思うのですけれども、順序が逆になっておるのじゃないかと思うのですけれども、その辺の見解はどうでしょう。

○国務大臣(福田雄夫君) 交通総合体制というものがこれはないわけじゃないわけなんです、非常に抽象的、ばく然的なものなんです。もう少し時勢の変化に即応した具体的な考え方が出ていないんじゃないか。ことに、国鉄です、問題は、国鉄

を一体どういうふうにかえていくのかというようなことを固めた上で自動車新税というものが出てくる、これが私は理想的だと思つておる。しかし、道路計画がすでに四十五年に発足しておる。しかも、その道路計画の財源が三千億も不足しておる。これは国会でもたいへんおしかりを受けておる。四十六年度の予算のときはこれを整備しますと、こういうふうに申し上げたのですが、しかし、交通問題は、特にその中でも国鉄問題は、ことしの予算編成に見られたがごとく非常にむずかしい。かなり進んだ案というものができない、きわめて中途はんばな対策に終わつておるわけですが、交通体系の中の中心をなす国鉄がそう、こういうことになると、四十六年度予算編成までに交通総合体系というまでいきかねたのです。率直に言ひまして残念なことなものであります。そういう状態だ。しかし、道路のほうは、つまり四十五年に計画が発足しておる。一日も整備をゆるがせにすることはできない、こういうようなことで、理想的ではないけれども、改善のことではあります。しかし必要なことだ、こういうような考え方から新税に踏み切つたわけでありまして。

○戸田菊雄君 それでは、若干具体的な内容についてお尋ねをいたしますが、本税の収入額の四分の一は自動車重量税と税法の規定に従つて市町村に譲与する、こういうことになるわけですが、十二月に施行いたしました四月まで三百二億ですね、今年度分は、そうしますと、あとの財源はどういうふうに使つていくのか、その辺の内容について示していただきたい。

○国務大臣(福田雄夫君) 総合交通体系ができないものでありますから、この新税による収入をどういうふうな割り当てにするかということが実はきめかねたわけでありまして。また、そういう用途がはつきりしておるためにこそ総合交通体系が必要であつたわけでありまして、それができない。そこで、どうしたかという、今度の新税収入はこれをあげて一般財源としてこれを受け入れる。つまり、九兆四千億円の財源、その一部を

なす。そして、九兆四千億円の支出に一般的に充当せられる、こういう形をとつたわけでありまして、編成の過程でもちろん道路に重点を置いた気持ちで道路費を拡大しております。しかし、また、この財源ができればという前提に立ちまして、あるいは交通安全施設のほうの費用もこれを充実にする。あるいは新幹線だ、あるいは国鉄の改良、そういうような方面の費用も心持ちこれは増額をいたしておる。こういうことで、まあ一般財源なものですから、的確にどこに幾らどこに幾らと、こういうお答えはできません。

○戸田菊雄君 財源の便途については今後検討されると思うのですが、いつごろまでに大体便途の内容について明確化されるのか、その辺の見通しについてお尋ねいたします。

○国務大臣(福田雄夫君) 四十七年度の予算編成のときには、新税の運用についての便途はどこに使うというのを明らかにいたします。

○戸田菊雄君 これは、運輸省になりましょうか、自動車の保有台数は現在どのくらいあります。それから今後十年以内の見通しについて明確にしたい。車種別にひとつお願いいたします。

○説明員(隅田豊君) 自動車の保有台数を申し上げますと、現在、軽自動車を含めまして、四十五年で千九百万台くらいでございます。それが昭和五十年になりますと、運輸省の資料によりますと、三千二百七十万台ぐらゐになるといふことと、三千二百七十万台ぐらゐになるといふことと、たとえば普通貨物自動車で申し上げますと、たとへば普通貨物自動車で申し上げますと――

○戸田菊雄君 割合でけっこうです。

○説明員(隅田豊君) 軽自動車を除きました乗用車は、五十年で千三百九十五万台、それからトラックが七百九十二万台、バスが二十九万台、小型二輪が十七万台、軽自動車が八百九十四万台、合わせて三千二百七十万台ということでございます。

○戸田菊雄君 それでは、建設省の方はおられますか。現在、保有台数で道路はどのくらい不足を来しておるんですか、台数で示していただきたい。

○説明員(福地稔君) 的確なお答えになるかどうか、あれですが、四十三年度におきまして、もと一般国道につきましては一・七四、もとの二級国道につきましては一・九四――失礼しました。混雑区間から御説明いたします。四十三年度におきまして、混雑区間は――

○戸田菊雄君 もっと新しい統計はないですか。

○説明員(福地稔君) ございません。四十三年度が一番まだ新しいものでございます。混雑区間は、全部で計一万三千五百二十二キロメートルでございます。これは、国道、主要地方道の計でございます。

○戸田菊雄君 台数にしてどのくらいだかわかりますか。

○説明員(福地稔君) 私ども混雑区間の計算をやつておまして、台数の計算はやつておりません。

○戸田菊雄君 運輸省のいまの発表ですね、四十五年で千九百万台、それから五十年――五年後ですね、これは三千二百二十九万台。そうしますと、これはいままでも私が見たんですが、衆議院の大蔵委員会要求の資料「自動車重量税収見込み(四十六年度)」それから「五十年度末自動車保有台数の推計」、この資料とちよつと合わないのですけれども、どうでしょう。衆議院の大蔵委員会の資料によりますと、三千六十四万台、そういうことになっておるんですが、ちよつと数字が合いませんが、どうでしょう。

○政府委員(細見卓君) そこが非常にむずかしいところでございます。五十年の自動車をびつたり合わせないで、それぞれの役所が自分なりに計算して出して、まあ大体合つた。ほかの省のものを申し上げてみますと、大蔵省が三千六十四万台、通産省が三千万台、それから運輸省が先ほどの三千二百七十万台、それから建設省では二千八百七十六万台、企画庁が約二千九百万台と、それぞれ省におきまして学者その他の知識も借りまして統計手法を用いて推計したもので、大体百万台前後のところまで合つてゐる。今日におきまし

ては、通産省と私どもとは大体意見が合つておる。案じますのに、もうこれでおわかり願えますように、建設省は道路の混雑というものが自動車の増加を押えるだろという要素をかなり見ておられますし、それから運輸省のほうは従来の自動車の登録の趨勢というものをそのまま伸ばしておられるところと違つて、企画庁のほうは国民の所得がある程度大きくなつていく過程で自動車をどういうふうには保有するだろというところから計算しておられる。それぞれの若干の推計の違ひはございますが、おおむね三千万台というふうなことになるおのじやないかと思ひます。

○戸田菊雄君 そうしますと、これは大蔵でつくつた資料ですね。運輸省の発表によりますと、別途資料があるわけですね。その内容は、確かに乗用車の場合にはやや同じなんです、違ひはトラックと小型二輪ですね。これはあとの税率の質問の關係で私はいろいろ問題が出てくると思ひます。ですから、いまわれわれが審議するにあつて、保有台数なり今後の増、そういう自動車の保有台数の推移等について、どれを土台にして審議をするのが一番いいの、どうですか。

○政府委員(細見卓君) 私どもは自動車産業を主管いたしております通産省とが大体数字が、一致いたしておりますので、私どもとしてはぜひ大蔵省のものを土台にして御審議願ひたいと思ひます。

○戸田菊雄君 そういう希望なら、大蔵省の資料を進めます。しかし、大臣、国家政策全般から見ても、道路をつくるにしても、あるいは国鉄の財源をはかるにしても、総合的なそういう計画というものを持ち合わせないと、いろいろな支障が将来起きてくるんじゃないか、こういうふうに心配します。

この調整等については、大臣はどう考えますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 自動車台数がどういふふうになるか、これはまあ非常に先々のことでむずかしい問題かと思ひますが、一応現段階でつかみ得る中心資料、これはまあ三千万台、大体いままお話がありましたようなことなんです。これが現実の問題として変わってくるかこないかわかり

ませんけれども、とにかく、現にある通産省の調査、それからさらに建設省等においても自動車混雑というところを見込みまして、もう大きな違ひを出しておらないわけですね。運輸省でもそうです。そういうような状態でありまゝるので、まあその中間とまではいきませんけれども、大体三千万台見当というところを前提として御議論を願ひうけないのじやないかと、かように考えます。

○戸田菊雄君 建設省にもう一点伺ひますが、四十三年末で一万三千五百二十キロメートル不足を来たしておると。それを、今後この四十五年度から道路五カ年計画をやつて十兆三千五百億投入をして、大量に道路の舗装整備、そういうことをやつていくわけですね。それをやれば、いまの不足というものは解消できると見てゐるのですか。どうですか。その辺の見通しは。

○説明員(福地健君) 第六次道路整備五カ年計画が終了いたしますと、交通容量もふえるわけでございます。いま、大体混雑度は解消できるとわれわれは考えております。

○戸田菊雄君 この前、予算委員会で建設大臣に質問したんですが、その五カ年計画の財源調達は本来なら昨年の九月ごろに全部見通しをつけようというのが回答でした。建設省としては、いま、その財源の見通しについてどういふふうを考えていますか。

○政府委員(竹内道雄君) 五カ年計画は、先ほど申し上げましたように、計画全体としては十兆三千五百億円でございまして、そのうち国費として必要なものを大体四兆八百億程度と見ております。それに対して特定財源が、揮発油税それから石油ガス税が投入されるわけでございますが、大体それが三兆三千七百億程度——五カ年計画の期間中でございますが——見ておりますので、おおむね七千億程度の一般財源の投入が必要である。その一般財源の必要額につきまして、従来一般会計から投入しております一般財源を総額といたしまして毎年一〇〇程度の伸びということに考えますと、四千二百億程度になりますので、差し引き

財源不足がおおむね三千億ぐらい、その三千億円ぐらゐのものが今回の自動車重量税によつて補てんされるというふうに考えます。

○戸田菊雄君 そういつた不足財源について、大蔵大臣、四十七年の予算編成の際に十分考慮していただけるのですか、道路財源のいま言つた三千億程度の不足、これはどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 道路五カ年計画の遂行に必要な財源は、これはちゃんと整備をする、そういう考えでございます。

○戸田菊雄君 もう一つは、いま言つたように道路五カ年計画はたいへんに国の財政を投資して道路關係は整備をされるとして、国鉄の財政再建については昨年は八十億のいわば利子補給程度、あとは独立採算性でやつてゐる、こういうことなんです。ですから、今後やはりこの自動車重量税等を通じてその面の考慮がないのかどうか、その辺、大蔵大臣、どうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) これは総合交通体系を立てまして、その中の一番重要な問題は国鉄再建をどうするか、こういう問題であります。その再建計画の財源の一部としてこの自動車新税財源を充当するということがいま頭の中にあるわけなんです。具体的にどうするかというところは、総合交通体系特別会計をつくるとかいろいろ議論が出ております。そういうような議論がどういふふうに進んでまいりますか、また、そこまできなくとも特定財源方式をとるか、こういうような問題もあるわけなんです。いずれにいたしましても、何がしかはこの新税のうちから充当するということになるのかと見通してあります。

○委員長(柴田榮君) 委員の異動について御報告いたします。

ただいま、向井長年君が委員を辞任され、その補欠として田淵哲也君が選任されました。

○戸田菊雄君 それでは、税率の前に、一つ、いまの自動車関連諸税のほうの体系は一体どうなつてゐるのか、説明を願ひたいのですが。

○政府委員(細見卓君) 自動車につきましては、国税といたしまして物品税のかかる品目、つまり物品税が大型、中型、小型とそれぞれ税率を異にしてはおりますが、物品税がまずあります。

それから国税としましては燃料税がございまして、燃料税は揮発油税と地方道路税とそれから石油ガス税——軽油引取税、これは地方税であります。この辺から国税と地方税とが入りまじつてまいりますので、便宜両方一緒にして申し上げたいと思ひますが、そういうわけで、燃料税といたしまして、ガソリンを使うものについては揮発油税と地方道路税、したがって、納税者としては、同じ揮発油税として払つていただくものを国と地方の財源の振り分けとしてそれがかわつておる。それからタクシーなんかのように石油ガスを

使う車については石油ガス税がかつておる。それからトラックのように軽油を使うものについては燃料税としては軽油引取税、つまり燃料税の一系統があるわけでありまして。

それから自動車税といひますか、地方税には御承知のように固定資産税があるわけでありまして、その固定資産税の類型として自動車税といひのがあつて、いわゆる自動車にかかる自動車税と、軽自動車にかかる軽自動車税とがあるわけでありまして、その自動車税のほうは道府県税になり、軽自動車税のほうは市町村税になっております。

それから戸田委員御承知のように、不動産取得税といひますと不動産取得税といひものがあつて、自動車取得税といひものがあつておるわけでありまして、そうして、それに対して、ただいま提案いたしております自動車重量税は、ちやうど、不動産取得税がかつて、さらにそれを登記所において登録いたしますときに登録税がかかる、それと同様の趣旨におきまして、若干趣旨は違ひ

すが、車検の交付を受け、あるいは自動車の届け出をして走行するときに、その走行ができるという段階におきまして、登録税あるいは権利創設税というようなものとして今度の自動車重量税ができたというわけでございますので、名称のわりには複雑にはなっていないのでありますが、課税段階が違ふというようなこと、あるいは燃料の種類が違ふというようなことで幾らか実際以上に複雑に見せておる面はあるわけでございます。

○戸田菊雄君 いま主税局長がお話しされましたように、そうすると八つの税金がからまつておりますね。国税関係では揮発油税、それから地方道路税、石油ガス税、物品税、こういうことで四つあるわけですが、地方税が軽油引取税、自動車税、自動車取得税、軽自動車税と四つある、こういうことになっておるのですが、いままで、自動車を一、小型でも何でもつけようですが持つておるとすれば、一人のくわい税額において徴収されるのですか、その辺をひとつ説明願いたい。

○政府委員(細見卓君) 衆議院提出資料というものの二枚目、二ページをお開き願いたいと思ひます。これに大蔵省としての試算を載せております。これは二ページのほうは乗用車で、その下に注を打っておりますように、一五〇〇ccないし一六〇〇ccクラスのごく普通の乗用車であるわけでありまして、これを日本、アメリカ、イギリス、西ドイツ、フランスというふうに、それぞれ消費課税、つまり日本で申します物品税のような課税の形態、それからいま申しました自動車取得税、これは日本だけの税金になっておりますが、それから保有税、それから今度の自動車重量税を加えました日本の負担は、そこにごさいますように七万三千円、右をごらん願ひますと、アメリカはずつと安くなつておりますが、ヨーロッパのイギリスとか西ドイツとかフランスというようなのは大体日本より高いぐらゐのところで並んでおるといわけでございます。

その次に、トラックでござらん願ひますと、十トン積みジゼル、ごく普通の営業用のトラック

であります、これについて同様の試算をいたしてみますと、そこにごさいますように、日本のトラックに對します税はアメリカよりも安し、ヨーロッパの西ドイツなどに比しますと三分の一ないし四分の一というような、少なくとも半分以下というような負担になっております。これはもちろんその前提条件というような前提を置いての仮定の計算でございますが、たとえば衆議院で御議論がありましたように、自動車の耐用年数の見方を短くすると長くとるかというようなことをいたしまして、大勢には変わりない、相対的な負担関係は大体こういうことになっておると思ひます。

○戸田菊雄君 次は、昭和四十五年五月の通産省の資料によるわけでありまして、その調査によりまして、「自動車ユーザーの一台当り納税額」というのがございまして、物品税が第一年は五万円かかるわけですね。自動車取得税は一萬五千元、それから自動車税が二万一千円、これがこの五年間でいきますと十萬五千元かかりますね。揮発油税が五萬五千元、第一年目。五十年間の計でいきますと二十七萬五千元。計でまいりますと、第一年目が十四萬一千五百円、五十年計でいきますと四十四萬五千五百円。さらに自賠責を含めまして、自賠責そのものが第一年目は一萬八千六百五十円、五十年間で九萬三千二百五十円。それを含めた計でまいりますと、第一年目が十五萬九千七百五十円、五十年間で五十三萬八千七百五十円。このように膨大な税金が車を一台持つていくことによっていまの八種類の税金がおおいかぶさつてくる。そして、容赦なくこういう高額な税金が課税される、こういうのが実態なんです。それに加えて、今度は目方で税金を取ろうということ、いま提案されておる自動車新税が出されていくわけですね。これを含めまして、どの程度一台当たり税金が増加をされていくのか、その辺の数字的なものがわかれば教えていただきたいと思います。

○政府委員(細見卓君) ただいまのお話しの通産省の試算といひますのは、私もその試算をい

わば取り入れて、ただいまお読み申しました大蔵省の試算はできておるわけで、計算の方式は同じでございます。走行キロのキロ数がちよつと違つておるとか、あるいはリットル当たりの走る距離が幾らか違ふというようなことはございしますが、基本的には同じ考え方になっております。

それから今回の自動車税によりまして負担がふえますものは、おしなべて申しますと、乗用車が年五千元、トラックが年一萬元というぐらゐの感觸の税になろうと思ひます。その現実の税負担は、提案いたしておりますように、〇・五トンを単位にいたしまして、二年間であれば、五千元から始まつて順次重量に應じておるわけでございます。

○戸田菊雄君 この税率の設定の基準は、いま言った〇・五トンを単位にして課税していくという、いわば重量なんですが、これは、結局、自動車の車検の検査によつていろいろ違つてくると思うのです。たとえば、提案なされておるようなものに、自動車検査証の有効期間が二十年のものは二年に一回ということになるわけですね。それからトラックのようなものは一年に一回。それから軽自動車のようなものは順次届け出の際にやられる。三段階ということに大体なつておるわけですね。だから、個々の基準を審査をする登録そのものに税金をかけるという趣旨からいけば、当然そうなつていくでしようけれども、目方でかけていく以外はないでしようね、かけるとすれば、どうなんですか。

○政府委員(細見卓君) 税率をごらん願ひますと、車検が二年のものは一年の倍になつております。したがひまして、一年当たりの負担は同重量であれば同じでございます。それから乗用車とトラックとの間は、乗用車のほうは自重をとり、トラックのほうは総重量をとつておるわけですが、総重量は大体自重の倍ぐらゐになつておるということ、トラックのほうは総重量のほうに車検検査の際に中心になる、車検検査場における便宜を考えまして、トラックは総重量でお願いしておりますが、

税率は、したがつて、同じ〇・五トン以下のものであれば年二千五百円という税率が全部に貫かれてございます。

軽自動車を届け出るときに七千五百円にいたしておりますのは、〇・五トン以下のもので、この軽自動車というのは通常三年走行する。ですから、三年分という意味で七千五百円。要するに、〇・五トン以下のものは、二千五百円という税率は全部に当てはまつておるわけでございます。

○戸田菊雄君 もう一つ疑問な点は、税法上のためです。さつきも自動車関連の租税体系についてお伺ひしたのですが、国税の場合、たとえば揮発油税とか地方道路税とか石油ガス税、こういったものは目的税としてこれは明らかに明確になつておる。それから今度の自動車をめぐる税制については、メーカー、ディーラー、その間は物品税がかかるのです。それからディーラーからユーザーに、この間に自動車取得税が入ってくるのです。それからさらに所有をして検査を受ける、そういうものに対して自動車税というものがかかつてくるのです。こういうことからいくと、税法のたてまえとしてどうもすつきりしないのじやないかという気がするのですが、これはどういう解釈ですか。

○政府委員(細見卓君) 物品税と申しますのは、御承知のように、そういう物品の購入あるいは消費というによりまして示されるいわば担税力を課税の対象にする。したがひまして、沿革的には、奢侈品課税であり、便益品課税であり、少なくとも通常の日用品的なものよりも若干高額の消費が行なわれておることになつておるわけでありまして、したがひまして、税率も、その便益度あるいは奢侈度に應じて、段階税率に、いわば累進税率になつておることになつておるわけでございます。今度は、自動車を固定資産といひますが、一つの財産としてとらまへましての課税でありまして、これが先ほども類似して申し上げましたように、固定資産を持つておりますと年々固定資産税がかかるわけですね。それに当たるものが自動車税、府

県の場合は自動車税であり、市町村の場合は軽自動車税であるわけです。これは年々自動車を所有しておるといふことにかかっておるわけでありまして、で、不動産を取得いたしましたときに不動産取得税というのがかかるわけでありますが、それに見合うものが自動車取得税になっておる。これは府県税になっております。同様に、不動産取得税も府県税であることは、御承知のとおりでございます。

それからその不動産を取得いたしまして、自分のものとしての私有権を確保する段階で登記所に登記いたします。その場合に登録税がかかることも御案内のとおりでございます。そういう意味で、自動車は、軽自動車でありますと届け出をすることによって走行可能としてその自動車を乗り回してよろしいと、あるいは車検を受けることによってその自動車は自由に道路を走行してよろしいと、そういういわば権利が創設されるわけです。その段階におきまして、登録税として今回の自動車重量税は設けられるわけです。その登録の段階にありまして、値段によって登録するやり方もありましょうし、重量によって登録する今回のような税もあるわけですが、今回の税の立法の趣旨が、自動車が社会に与えているいろいろな社会的費用という点に着目しておるといふ点からすれば、重量をもって一つの指標とするのも私どもは適当な考えではないかと、かように考えております。第であります。

○戸田菊雄君 先ほど主税局長が、アメリカ等よりは日本の今回の重量税は安い、こういうことを言われたんですが、「主要各国の自動車関連諸税を一覧」という、これは通産省の資料ですが、それを見ますと、日本の場合、物品税は、大型車が四〇％税金がかかっておりますね。普通車で三〇％、小型車で一五％。取得税の場合は取得価格の三〇％、こうなっておりますが、アメリカの場合は、製造業者消費税、これは連邦税ですが、製造価格の七％ないし一〇％ですね。そういうことになりますと、おおむね四倍ないし三倍ということになっ

ていくんじゃないでしょうか。その辺はどうですか。

○政府委員(細見卓君) 日本の物品税が、先ほど申し上げましたように、便益品あるいは奢侈品と
いうような感覚があるので、御案内のようにトラッ
クには物品税がかかっておらないわけでありませ
う。ここで申しております大型車と申しますのは、キ
ャデラックであるとかパツカードとかいうような
わば大型という形で代表されております超高級車
というわけでございまして、それは、日本の物品
税が、先ほど申しましたように、奢侈度に応じて
ある程度重課するという考えが出ておるわけで、
アメリカは、トラツク、乗用車を問わず、すべて
製造業者消費税という形で取っております。その
違いでございませう。

○戸田菊雄君 これは、アメリカの保有台数はどのくらいあるかわかりませんが、いまの自動車重量税設定に基づいて今後徴収していくということになれば、私の計算では、日本のほうがはるかに税が全体としては上回っていく、そういうふうに考えるんですけれども、それはそういうことになりませんか。

○政府委員(細見卓君)　そこでごらん願っておりますように、一台当たりの負担は、乗用車におきまして、アメリカよりは確かに重いわけですから、乗用車につきまして同じ台数であれば、日本のほうが税額が大きくなるわけですが、台数は圧倒的に違います。ただ、トラックにつきましては、アメリカのほうが日本よりも高くなっております。したがって、それらのことを総合的に勘案すれば、日本とアメリカとの税負担の違いは、アメリカと日本の自動車の保有台数の違いということから、いわば相殺し合い、全体としては同じような負担になると観念的には出てまいりましょうが、日本の自動車が三千万台をこしまして、道路面積とかあるいは日本の世帯数とかいうようなことから考えて、そう無際限にふえるものとも考えられないわけでありますから、国土全体として見ると、日本のほうが自動車の税負担は少ないと

見られるわけであります。現在でも、これは参考
に申し上げますが、可住地当たりの自動車の台数
は、アメリカは二十六台でありますが、日本は実
に百四十二・五台ということになっておりまして、
住み得る地——山地などを除きました可住地に
走つておる自動車は、百四十二台の日本に対して
アメリカは二十六台、かなり広々としたところを
まだ走つておるといふわけで、今後の自動車の伸
びにつきましては、この辺を考えなければならぬ
のじやないかと思ひます。

○戸田菊雄君 いまでも私はそうだと思ひますが、メーカーなんかが小売りやあるいは実際の自動車を買う人に売りつけていますが、すべて大衆負担という形に結果的にはなっているんじゃないかと思う。石油でも、あるいはガソリン税でも、そういうものはすべて利用者が石油を購入するガソリンを購入する、そういうときにすべて料金として含めてしまつておる。だから、七重八重の重課体制が自動車を持つておる人にすべて行つてしまふ。ことに、この税率の設定についてながめてみますと、二年に一回の普通乗用車ですね、これが今後一番多くなってくるんじゃないかと私は思う、いまの情勢からいけば。かつて自転車を取り回したものが自動車に転換をされる、こういう状況ですから、どうしてもそこに全体のしわ寄せが行くんじゃないか、こういうふうに考えるのですが、その辺はどう判断したらよろしいですか。

○政府委員(細見車君) また、同時に、道路が整備されることによりまして直接に便益を受けるのは自動車の所有者であり、現在そういう意味で自動車が増加することによっていわば負担をこうむっておるのは一般歩行者であり、あるいは交通公害を受けておる一般住民であるわけありますから、その辺をどう秤量するかというのは、これはまさに価値判断にわたるところでございますので、いろいろ御議論はあらうと思いますが、私は、現在の自動車の増加が道路の混雑をはじめとする現在のいろいろな交通上の障害をもたらしておることも事実でございますから、この際道路整備のため

にどこに財源を求めるかということになれば、所得税に求めるよりは自動車に求めるのが筋じゃないかと思えます。

○戸田菊雄君　自動車に求めても、結果的に大衆重課の体制というのはやはり払拭できないんじゃないか。労働省の発表で、これは四十五年末ですが、現在稼働人口四千八百万見当といわれるその中で、四万円以下の給料を取る方が約五二二いるというところで、七万以下では五人家族平均でこれは赤字だ、そういう人が八二二総体で占めておる。一面ではそのほかにも一ばい税金を取られて、四苦八苦の状況で生活にあえいでいるという状況がある。政府は高度成長で繁栄を見たと言うけれども、実際の国民大衆の生活というものはそういうところにはない。一人当たりの四十六年度の税収見積もりでいった場合にも、一億人口の平均は八万七千円見当でしょう、国税の見通しで。そうすると、そのほかのいま読み上げた各種の自動車税八種類と自動車重量税を含めると、少なくとも十五万円見当重課される、自動車を持っているとしたし、自動車は生活必需品ですね、もういまは。だから、こういうものにあらためてまた税金を賦課していくということとは一体どうなのかということなんです。この辺、担税力の問題にも関係してくると思うんですが、もう満ばい状態じゃないかと思うんですね。税務当局としてどういう見解を持っておりますか。

○政府委員(細見卓君) 二ページのたいだいまの表をごらん願いますと、つまり自動車をお買いになる方は六十四万円ないし六十五万円の自動車をお買いになるわけでありますので、それらの方に年五千円程度の負担の増加になる点につきましては、道路混雑が自動車の増加に主としてよっておるといふ現状にかんがみまして、何とかごしんぼう願いたい、かように考えます。

○戸田菊雄君 ごしんぼうって、ちよっと税務当局から離れた回答じゃないかと思うんですけども、私の聞いておるのは、いわば一人当たり国税負担を見ても、約八万七千円見当年間納めなけれ

ても、この最低線は守っていかねばいけないのじゃないか。だから、そういうものが全然考慮されずに、今回の自動車重量税は設定趣旨がそうだったという事で押し切ることはあまりにも冷酷じゃないかと、こういうふうに考えるのですが、どうなんですか。もう一回。

○政府委員(細見卓君) やはり自動車をお買いになるならいろいろ事情はあると思いますが、自動車を買われたからには、この程度の負担はお願いしたい、こう考えます。

○戸田菊雄君 あまり論争しようと思いませんが、しかし、税法のたてまえから言つてそういうことになつてゐるんだし、一般税法については、生活できないといううなたとえば生活保護世帯とかそういうものに対しては免税措置もつてゐるわけでしょう。だから、それがいろいろあるわけなんだから、自動車重量税設定についても最低線を守つていくことが今後の近代的な課税のあり方でなければいけないのじゃないか、こう思うんですが、まあそれはそれでいいです。

それで、第五条で「非課税自動車」がございすね。これは「別表第一」の道路運送車両法に基づいた内容ということになつてゐるわけですから、これはどういうわけかで非課税の対象にしたのですか。

○政府委員(細見卓君) これらの自動車は、自動車というよりも、自走装置は不完全なものは持つておりますが、主として作業を行なうというのが主になつておるといふものでございまして、たとえばキャタピラ付のブルドーザーのようなものであります。これらのものが輸送されるときは、一種の運送車——キャリアみたいなものに乗せて道路を動かすというのが多いのだとてゐます。そういうことで、現在、自動車税——つまり府県税の自動車税であります。自動車税におきまして、これは自動車税の対象から除いておるといふような事情もございす。固定資産のほうといふような、償却資産のほうに組み入れておるといふような実情もございす。そういう点を総合的に勘案いたしまして、自動車の走行に重点を置くこの自動車重量税においては除いたわけでありすが、ただ、先ほど申し上げましたように、こういう自動車は移動するときにはそういう運搬車に乗せなければならぬ。その運搬車は、こういう重いものを乗せる総重量として課税になりますので、道路を動かす限りは大体は課税になるのではなからうかと考えております。

○戸田菊雄君 そうしますと、いまの説明でわかるんですが、車によつて限定してゐるわけですか。たとえば、路面清掃車であるとか、農耕用トラクタであるとか、車種によつて道路をあんまり通常使用しない、こういう車の車種が全部限定されてゐるわけですか。その辺の見解はどうですか。

○政府委員(細見卓君) 詳しくは整備部長にお答え願うわけですが、税法におきましては、その保安基準によりまして、大型特殊——「種」と「殊」と二つあるのがあります。「種」のほうの「大型特殊自動車」といふものとして車検上取り扱われておるものを非課税にしたわけでございます。

○説明員(隅田豊君) 道路運送車両法の施行規則によりまして、「大型特殊自動車」といふものが定義されておりますが、これは自動車の種類を一応構造別に分けておる中に入つておるものでございすが、例示をあげております。カタピラを有する自動車とか、「ロード・ローラ」とか、主として建設用の特殊な車種でございすが、これの名前を列挙いたしまして、あと「農耕作業用自動車」「土木作業用牽引自動車」等でございます。で、最終的には、運輸大臣が、この名前の中に入らないものも新しいものが出てくる可能性もあるので、特に指定をするという行為もありません。

○戸田菊雄君 そうしますと、税法上の取り扱いはどういうことになるのですか。政令でもって車種を確定していくことになるわけでしょうか、具体的には、いまの道路運送車両法に基づいた特殊車両といふものを、政令かもししくは通達でもってそういうものの措置をしていく、こういうことになるんですか。

○政府委員(細見卓君) 税法のほうは、道路運送車両法に基づきまして車検を受ける自動車ということになつておりました。それが全部カバーいたしました。その車検のうちで、「大型特殊自動車」として道路運送車両法第三条に定めるところによつて、法律的には税法はそれを受けておるといふ形になるわけでございます。

○戸田菊雄君 いま隅田整備部長の回答でだいぶ御説明を受けたんですが、「等」でありますから、明確に何々車種という確定はございせんね。いま読み上げたような、「路面清掃車、農耕用トラクタ等」となつてゐますね。運輸省で具体的に車種確定の通達か何かそういうものが別途あるわけですか第五条について。

○説明員(隅田豊君) 御説明申し上げましたとおり、車両法三条の規定によりまして、施行規則の「別表第二」で、自動車の種類の欄に「大型特殊自動車」といふのがありますが、この例示に入らないものにつきましては、運輸大臣が指定を行ないます。

○戸田菊雄君 そういうものは、別に、大蔵省として、政令とか何かによつて流すわけじゃないんですね、それを受けても。本文でずばりやっています。

○政府委員(細見卓君) 道路運送車両法に基づく区分をそのまま税法で受けておりますので、その場合、道路運送車両法とは、政令、省令まで含めて一体の法律と、かように考えておるわけでございます。

○委員長(柴田榮君) 午後一時三十分から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後一時七分休憩

午後一時五十二分開会

○委員長(柴田榮君) ただいまから大蔵委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、自動車重量税法案、日本万国博覧会記念協会法案及び厚生保険特別会計法の

一部を改正する法律案の三案を便宜一括して議題といたします。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○多田省吾君 私は、三法案について若干ずつ質問いたします。

最初に、自動車重量税法案について質問いたします。

初めに、大蔵大臣にお伺いいたしますが、昨年の本委員会におきまして、大蔵大臣は、自動車新税の必要性につきまして、第六次道路整備五カ年計画の総投資額が十兆三千五百億円で、一兆円足りないの、その財源不足の分を新税で充当したい。五千億円ほどが財政投融資で、あとの半分のうち千五百億円ほど計上してあるの、三千五百億円ほど昭和四十六年度から四十九年度までの自動車新税でまかなつていきたいというふうな意味の答弁をなさつたことを覚えております。いまもその考えでこの自動車重量税というものをつくられたのかどうか、お伺いします。

○国務大臣(福田赳夫君) 大体、さうなとおりでございす。

○多田省吾君 しかしながら、去年のお話でありまして、どうしても目的税のように思われましてけれども、今度大蔵大臣が一般財源として自動車重量税をつくることになつた理由についてお伺いします。

○国務大臣(福田赳夫君) 道路計画を執行するためには、金があればいいんです。それが一般会計から出ましようが、あるいは特別会計から出ましようが、これはもう金さえそろいますればそれでいいわけなんです。あとは、会計経理上の便宜等のためにどういふ会計の仕組みをするか、こういう問題なんです。ところが、その後精査してみますと、時間の経過等もありました関係もありまして、道路五カ年計画を執行するためには、一般財源の不足が三千億円、こういうふうに見られるわけでありまして。ところが、道路と相補完し、あるいは相相殺し合う交通手段のことも考えなければならぬ。特に交通安全の問題

であります。それから高速道路なんかと非常に緊密な関係のある国鉄の新幹線の問題、そういう問題もあわせ考えなきゃならぬ、こういうことになりましたが、午前中も申し上げておりますとおり、それらの総合的な交通手段の位置づけというものかどうもまだはつきりと見通しをつけ得ない、こういう状況でございますので、とりあえず一般財源にこれを繰り入れると、こういうふうにしたわけなんです。しかし、いづれにしても、一般財源であろうが、あるいは目的税でありましようが、金がちゃんとその道路のために充当されれば、それで道路計画のために支障はないわけであります。さような諸般の状況を考えまして、昭和四十六年度は一般財源としてこれを受け入れる。こういうふうにしたわけでございます。

○多田省吾君 この大臣の提案理由説明の中に、最初に「政府は、今次の税制改正の一環として、」云々と、このように言っております。ですから、現行の税法系では、自動車重量税創設の以前にやるべき大きな現行の税法系の整備、改正、手直しすべき問題がたくさん山積しているのにもかかわらず、それぞれの重要問題をたな上げにして、そうしてしかも総合交通税法のビジョンがまだできていないのに、この自動車重量税をあわてて新設するのは、どうしても国民感情として納得できない。なぜこのように早急に本法案を創設するようになったのか、はつきり御答弁いただきたい。

○国務大臣(福田赳夫君) これは多田さんもよく御承知のとおり、いま道路事情が非常に悪いわけですから、これを一刻も放置することはできない。さようなことから、道路につきましては、すでに四十五年度におきまして第六次の道路五カ年計画を策定したわけでありまして、その五カ年計画を国会において説明するにあたりまして、財源が三千億円余り不足しておるといふ御指摘がありました。その御指摘に對しましては、政府におきましては、四十六年度の予算の編成の際にこれを明らかにしますと、こういうふうにお約束をいたしておる次第でございますので、私どもは忠実にそのお約

束を実行しなければならぬ立場に置かれておったわけでありませう。そういうようなことで、この道路体系の充実、これは取り急いでしなければならぬ。そこで、いろいろ考えましたが、所得税の増税というわけにもならぬ。法人税につきましても、いまこの不況下において増税ということもできない。そこで、道路の使用者にその負担を求めるといふ自動車重量税という形を整える、これが妥当である、こういう結論に到達した次第であります。

○多田省吾君 それでは、政務次官または局長にお尋ねしたいのですが、同じく提案理由の説明の中に、「道路その他の社会資本の充実の要請を考慮し」とありますが、「その他の社会資本の充実」というのは具体的にどういうものを指すのをお慮いのか、そうしてなぜそれらの「社会資本の充実」をはかるために自動車の中に、そうして自動車所有者のみに負担をさせなければならないのか。

○政府委員(細見卓君)「道路その他の社会資本」と申します場合に、やはり自動車に負担を求める動きもございますから、交通社会資本、さらに申せば陸上の交通資本ということに当然になつてこようかと思うわけでありますが、そういう意味で、道路整備を通じて交通体系の整備をはかるわけでありますが、しかし、今日の交通事情は、ただ単に道路ができればそれで足るというものでもなく、陸上交通だけを取りましても、相

互補的な要素というのは多分にあるわけがございますので、そういう意味で道路整備と並んで非常に緊急なたとえば交通安全施設というようなものがまず一番近い形で「道路その他の社会資本」の一つに入ろうと思いますが、そういう交通安全対策、あるいはひいてはそうした国鉄その他を含みまする代替交通機関についての必要な措置というようなこと、あるいはバス等につきましては、大きなインターチェンジなり、あるいは都市におきまする大型駐車場の設置なり、いろいろな問題を含んでおる。そういう意味で、交通関係の社会資本、主として陸上交通社会資本、そういうふう

に考えておるわけであります。

○多田省吾君 先ほども成瀬委員から言われたように資料が非常に少ないわけですが、衆議院の資料もちようだいいたしましたけれども、国民がほんとうに知りたいこと、たとえば、税率におきましても、本法案の第七条におきまして税率が定められておりますけれども、具体的に一五〇〇CCCの乗用車は一年間にどのくらいの新しい税金がかかるのか。たとえば十トン車のダンブカーであるならば年間にどのくらいの自動車重量税が課せられるのか。断片的には衆議院の要求資料の中に十トン車で四万七千五百円というようなことが出ておりますけれども、この参議院の調査室でつくつたものの中に、一部、八トン積みは三万七千五百円とか、いろいろ調査しているようでございますが、具体的に、乗用車につきましても、軽い自動車から重い自動車に向かって、大体年間どの程度負担になるのか、あるいは貨物自動車なら何トン積みトラックについてどの程度、また、十二トン積みトラックはどの程度になるのか、その辺は十分大蔵省当局でも調査済みだと思うのですが、それをお聞かせいただきたい。

○政府委員（細見卓君） 自家用乗用車の場合、これは御承知のように二年ごとに車検が来るわけでありまして、年税額にいたす場合は半額にいた

すわけでありましたが、パブリカ一〇〇〇のスタンダード、排気量が九九三CC、これは車両重量が六六五キロになるのでありますが、これが一万円。コロナ一五〇〇のスタンダード、これは排気量が一四九〇CCで、車両重量は九〇五キロであ

りますので、一万円。それからセドリックパーソナル、これが排気量が一九九八CCで、車両重量は一トンをこまして一二六〇キログラムというわけでありますので、一万五千円。先ほど申し上げておりますように、これはいずれも二年分でございます。それからセンチュリーになりますと、Dタイプというのだそうでありますが、排気量が二九八CCのもので、車両重量が一八七〇キログラム、これは二万円になります。それからベン

ツのたとえば排気量が三四九九CC、車両重量でありますと一六七〇キログラム、これが同じく二万円。これがさらに大きくなりまして、超高級車と申しますか、高級車のリンカーンコンチネンタルというようなものになりますと、排気量は七五三八CCであります、重量は二二九三キロということでありますので、二万五千円ということになります。

一方、小さいほうになりますと、ホンダドリムといったような——オートバイであります、小さなものでありますと、これは排気量が七三六CCのもの、これは三千円というようになるわけであります。

トラックについて申し上げますと、いまお話がございました営業用トラックの八トン積みものが三万七千五百円、軽いものになりまして、いすゞライトエルフー・五トン積みというようなものになりますと七千五百円、それから十二トン積みものになりますと、日野のKF七ー一というタイプのものだそうであります、これでありまして五万円になります。

こういうようなことで、それぞれの車につきま
 して一応の試算を持っておりますので、御質問に
 応じてなおこれ以外の型についての御質問があれ
 ばお答え申し上げたいと思います。

○多田省吾君 政府においては、最近、社会保障の必要性を強く論ぜられるようになりまして、高福祉高負担ということを言っておりますけれども、本法案は、いわゆる政府のいうところの高福祉高負担と関係があるかどうか。

○政府委員(細見卓君) この税が若干の国民に負担増をもたらし、しかも、そのようにして集められました資金が社会資本の充実に向けられるという意味では、あるいはそういう言い方もできようかと思いますが、しかし、この税を創設いたしました直接の動機は、大臣もお答え申しましたように、自動車の増加によって社会資本が不足してきておる、その現状を何とか解決しなければならぬ、端的には第六次道路整備五カ年計画のような

ものを遂行するにいたしましても財源が不足して
おる、これを調達しようというのが直接の動機で
ございまして、この財源が社会的に有用なものに
使われておるといふ意味で、若干の負担を求めて
もそれが国民に還元されておるといふ意味では、
多田委員の御指摘のような言い方もあるいはで
きようかと思ひます。

○多田省吾君 先ほどのお話しのように、今
度の重量税は総合交通体系のビジョンを欠いたま
までこの財源政策を先行したわけでございませ
が、今日、軽自動車あるいは小型自動車という
のは、申すまでもなくもう大衆車として国民生活
の必需品となっております。昔のようにぜいたく
品では決してありません。また、現在は、こうい
う自動車がなければ、仕事の上においても、活動
する上においても、大いに不便を来すような実
情となっております。先ほど局長のお答えの中
にも、昭和四十六年二月末現在で、たとえば年間百
五十万円の所得の方でも全世帯について三〇・一
%はもう自動車を持ってる、こういう現状で
ございまして、九十万円から百二十万円の所得の方
でも二七・六%、こういう先ほどのお話しでござ
いました。大衆車を保有している勤労者のほとんど
七四%というものは、年間所得百五十万円以下の
方々でございまして、そして、こういった自動車に
ついてもう八項目の税金がすでについている。こ
ういう過重な税負担が今後加わるといふことにな
りますと、まことにこれは過酷な大衆課税にな
る、このように言わざるを得ないわけでございま
す。前から、建設省、あるいは自治省、運輸省等
で、自動車を財源として新しい税金を取ろうとい
うようないろいろな考えがあったわけでございま
すけれども、もしこの法律案が通りますと、本年
度におきまして国税三百億円が取れるわけでござ
いまして、その用途につきましては各省が全部ぶ
んどり合戦のようなものを展開して、大体もうそ
の用途につきましてはきまってるようございま
すけれども、しかし、この税金を取られる側の
国民の側は、決してこの新税について納得もして

いないし、また、非常に過酷な大衆課税だと強い
不満を持っているわけでございまして、租税負担の
公平ということから考えまして、これが全くの大
衆課税である、このように私たちは考えるもので
ございましてけれども、大蔵省当局はこの問題に對
してどのように考えておられるか。

○政府委員(細見卓君) 午前中にもお答え申し上
げましたように、国民生活が豊かになりまして非
常にたくさんの方が自動車を持っております。そ
の意味におきまして、自動車が社会生活に有用な
役割をしておることは、私もよく承知いた
しておるわけでありますが、そのことが逆に自動
車が非常に多くて道路が足りなくなる、あるいは交
通渋滞が起る、あるいはまた交通安全が起るこ
ろ、あるいはいろいろな安全施設を増強しなければ
ならないというふうなことになるわけでございま
す。これは事実なわけでございまして、そこでやはりそ
ういう道路その他の交通資本を充実しなければなら
ない。その場合の財源を、先ほど大臣からお
答え申しましたように、所得税に求めるか法人税
に求めるかということになりますれば、自動車の
増加というものがいろいろの意味で社会的に負担
をかけておる、その点に着目すれば、この際は自
動車に最小限の負担を求めるのもやむを得なかつ
うかと私も考えたわけでございまして、現に、政
府の税制調査会におきまして、「必要最小限度
の負担を広く自動車の使用者に求める」というこ
とを答申としていただいておりますのでございま
す。

○多田省吾君 大蔵大臣にお尋ねいたしますけれ
ども、昨年のいまごろは、特に九月ごろまでは、
昭和四十六年度の予算編成にあたりまして、この
ような新税実施につきましては大蔵大臣並びに大
蔵省は非常に反対であった。ところが、自民党あ
るいは特に道路関係の議員の強い圧力にあって、
どうしてもやむを得ない場合は、ガソリン税の引
き上げとか、物品税の拡充なんかを考えていたけ
れども、こういう自動車新税というものをにつく
ざるを得なくなったわけだといふいろいろな巷間言われ

ているわけでございましてけれども、そうします
と、大蔵省がこの前の配当分離課税のときのように
意に反してこの新税をつくるようになったので
はないかと、このように考えられるわけでござい
ますが、いまはそういうことはないとおっしゃる
でしようけれども、去年のいまごろの大蔵省の考
え方からいいますと、どうも腑に落ちないの
ですが、その点はいかがでございませうか。

○国務大臣(福田赳夫君) 昨年のいまごろはまだ
国会中でありましたが、国会中におきましても、
先ほど申し上げましたように、どうも五カ年計画
というけれども財源の欠陥があるじゃないかと、
こういう御指摘を受けまして、その欠陥につきま
しては昭和四十六年度の予算の編成の際にこれを
明らかにいたしますと言いつけてきておる、そう
いう段階でございまして、しかし、国会が終わ
る。そうすると、どうしても四十六年度の予算の
編成に入ってくる。そういう段階になりますと
と、私どもの言明を実現をしなければならぬとい
うことになってきたわけであります。そうす
ると、先ほどから申し上げておりますとおり、
直接税にこれを求めるというのにはまだ困難で
ある。むしろ私は所得税につきましては今後とも
減税を大いに進めていきたい、こういう考え方
を持っておりまゝですので、勢い間接税にならざる
を得ない。そういう際に、一体どういふふうな財
源欠陥を補う税制をとるかというのを事務当局
に検討してもらつておたつたわけでございませ
ん。これはいろいろの税の考え方があるけれども、
自動車トーン税という形が一番いいと、こういうこ
とを言つてきたのです。自動車トーン税というの
は、つまり今日の自動車重量税の内容を持ったも
のでありますが、名前がトーン税というのは、いか
にも何かこう響きが悪いものですから、最終段階
で重量税というふうに直しましていま御審議をい
ただいておると、こういうことでございませうが、
その間、自由民主党なんかといふいろいろの相談を
いたしました、自由民主党のほうでは、率直に申

しまして、非常に膨大なことを考えたんです。い
まこの税収は年間平均にいたしまして千二百億円
でございまして、自由民主党のほうでは千億圓と
いうことを言つておたつたわけでございませうが、私
どもは、それは妥当ではない。国の経費要といふ
ような見地から見まして、それだけの財源を整え
て道路事業をふくらますわけにはいかぬ。これは
千二百億円がぎりぎりである、こういうふうな
ことで、最終的には意見の一致を見た、こうい
ういきさつでございませう。

○多田省吾君 衆議院においても、また、先ほど
各委員からも質問があったわけでございませうが、
総合交通体系のビジョンを今度閣僚会議できめ
る。ほんとうにいつごろまでの期間を区切つてそ
れをきめるのでしょうか。それからことし税制調
査会にも自動車重量税の今後のあり方について審
議をしてもらいたいというように頼むつもりだ
と、このように先ほどお話しがございました。そ
れから一部には、昭和四十七年度からこの総合交
通体系による特別会計をつくるのじゃないか、こ
ういふような話もございませう。その辺を具体的に
どう考えておられるのか、お答えをいただきた
い。

○国務大臣(福田赳夫君) 自動車重量税その他、
自動車、燃料、関連の税制が複雑である。そこ
で、この複雑な税制を国民から見ても理解のしやす
いようなものにするためにはどうすべきかという
ことにつきましては、税制調査会に諮問をいたし
たい、こういうふうな考えておるわけでございま
す。

諮問に対して答申がいつあるか、これはまだ調
査会のほうの成行きでございませうから私から
申し上げるわけではございませうけれども、とも
かく諮問だけは早急にいたしてみたいと、こうい
うふうに考えておるわけです。

それから総合交通体系は昭和四十七年度予算編
成に間に合うようにこれをきめてみたい、かよう
に考えております。その総合交通体系ができた
上、これを実行するために特別会計を必要とする

かしくないか、この問題はその成り行きを見まして検討をするということで、まだ予定した考え方を持っておりません。

○多田省吾君　そうしますと、昭和四十七年の予算の作成に間に合うようにといいますが、ことしの十月とかそのころまでにビジョンをきめたいと、このようにお考えになりますか。

それと、もう一つは、特別会計のほうはまだ考えていないというお話でございますが、場合によつて昭和四十七年度においても特別会計を考えないで、ことしのうちに一般財源として組み込んでいくと、こういうことにも可能性があるんだと、そういうことなのか、その二点をお伺いします。

○国務大臣(福田赳夫君)　第一問、第二問とも、お話しのとおりでございます。

○多田省吾君　ことし、また来年も、自動車重量税を一般財源の対象にするということになりますと、この重量税というものは、道路利用者税という性質にはならないで、当然間接税のような形になると思うのです。そうしますと、物品税、自動車取得税との関係がますます複雑になると、このように考えますけれども、その点はいかがですか。

○政府委員(細見卓君)　自動車につきましては物品税がまずかかるわけでございますが、これは物品の便益性であるいは奢侈性というようなものをとらえて課税するわけで、自動車だけに限りませず、そのほか、テレビでありますとか、あるいは冷蔵庫でありますとか、そういういろいろなものにかかっておるわけであります。それから府県税として自動車税というのがあるわけであります。これは、御承知のように、固定資産であるいは財産を持つておきますと、不動産の場合がおもなものであります。固定資産税というものがかかるわけで、その固定資産税に見合うものが府県の自動車税でございますし、それが軽自動車であります場合は市町村税としての軽自動車税であるわけです。それから不動産を取得いたします場合

には不動産取得税というものがかかりますが、これに見合うものが自動車取得税になるわけであります。これもやはり府県税でございます。それからそのように取得いたしました不動産を普通登記所において登記するわけであります。その場合に、不動産登記の場合であります。価格に応じた登録費がかかるわけであります。それと同様に、自動車を取得いたしましたも、自動車は、車検を受けるか、あるいは軽自動車でありましてその届け出をするによりましてはじめて走行が可能になる。つまり自動車としての効用を国から保証されるわけであります。その場合におきます登録税に相当するものが今回の自動車税であり、家屋等の場合は価格でございますが、この自動車重量税におきましては重量に比例して登録税がかかる、いわば登録税的な自動車重量税がかかる、こういうようなことでございます。

○多田省吾君　総合交通体系の問題につきましては、昭和三十六年度におきまして、いわゆる所得増進計画及び全国総合開発計画の交通網の問題として設定されたわけでございます。この昭和三十六年の総合交通体系の中でも、まだ現在改善せられていない点が多々あるわけでございます。それはどのように改善をはかるかとして、そのか、そして今度の総合交通体系のビジョンをその点とどう組み合わせていくのか、それから総合交通体系のビジョンと自動車重量税の関係をどう組み合わせていくつもりなのか、この三点をそれぞれお伺いいたします。

○政府委員(見功力男君)　三十六年当時の総合開発計画の中における問題、その要点を申し上げます。まず、交通投資の拡充をはかること、各種交通機関が長短相補つて交通投資全体の投資効率を高めるといふことでございます。これは現在もわれわれの考え方は変わりません。将来交通体系がでる場合に、やはり現在の交通投資のメカニズムを合理的ならしめる、そういう基本的な考え方は今後も同じでございます。それから総合交通体系ができたときこの重量

税法案との関係でございますが、総合交通体系実現のための財源措置については大蔵当局から御答弁があるかと存じます。

○政府委員(細見卓君)　総合交通体系とこの自動車税との関係につきましては、先ほど来大臣がお答えいたしましたように、この税は一般財源として現在はいられておるわけであります。それが総合交通体系が設けられた後におきまして、それがさらに特別会計を設けたほうがいいのか、従来どおり一般会計でいったほうがいいのかということ、これは今後の検討課題にならうかと思ひます。

○多田省吾君　この自動車重量税をもし創設いたしますと、いま、たとえば貨物輸送におきましても、鉄道輸送を大きく上回って、陸上輸送の第一位を占めておりますけれども、輸送コストが上昇いたしました。物価の高騰を招くのじやないかという国民の強い懸念があるわけであります。これはほんとうに国民生活に悪影響を及ぼさないという確信が、その歯どめがどのようにあるのか、当然これは考えられるのですが、大蔵大臣はどのように考えておられますか。

○国務大臣(福田赳夫君)　これは、理論的に言いますと、それだけ企業のコストに響くわけでございますが、物価計算から言いますと、〇・幾つというように、ごくわずかな影響です。しかし、私は、それよりも、道路がそれによつて整備される、それによつて物価に直接的に及ぼす影響が相殺される、その効果のほうがきわめて大きいんじゃないか、こういうふうに考えますと、むしろ道路整備による国民経済の全体に及ぼす利便、このメリットを高く評価すべきである、かように考えております。

○多田省吾君　大蔵大臣に具体的に御質問いたしますけれども、いま交通災害が非常に多いわけですね。特にダンブカーによる交通災害が増しているのです。大蔵大臣の出身地であります群馬県におきまして、この前、館林におきまして東武電車とダンブカーが衝突いたしました。百何十名の尊い生命を失っております。その後、去年です

か、埼玉県加須におきましても、同じように東武線とダンブカーの衝突が起きました。こういう事故は、三年ほど前は、いわゆるダンブカーに背番号をつけたようなときには、まだ栃木県の葛生というところには六千台のダンブカーが集まっております。東京まで荷物を運ぶには、大体一立米九百円。ところが、最近では、一立米七百円の輸送賃にしかついていない。そのために、一往復では生活がでない、二往復しなければならぬ。あるいは、十トン積みの車にそのまゝ法律どおり積んでいたんでは生活に差しかえるということ、十五トンあるいは二十トンというようなものを積むということが起こります。そういう過重労働のために事故が起こる、また、急ぐために事故が起こる、こういうことが十分考えられる。今度の自動車重量税の新設によつて、特にダンブカーはいままでに物品税はないといつても、今度は四万円あるいは四万七千五百円というような自動車新税が一年間にかかることになりまう。そうすると、ますますその負担にたえかねて暴走するやうな結果になるんじゃないか、交通事故はますますふえるんじゃないか、こういうことも十分考えられる。しかも、具体的に申しますと、たとえばダンブカーを十台持っているような小さな運送業者、あるいはダンブカーを一台しか持っていない方も、北海道から内地にかせぎに來ているとか、そういう人もたくさんいるわけですね。そういう人たちは、こういう十トン積みトラックは、税抜きでも三百五十万円、三年間というようにいたしまして一年間に百二十万円、そうしますと、一カ月十万円の見当である。月賦のために毎日三千円はかせなければならぬ。燃料代も三千円かかる、タイヤ代も千円、七千、八千円というものは毎日かせぎ出さなければならぬのに、一往復では六千、五千円にしかならない。こういう面が非常にありまして、最近では、ダンブカーを一台、二台持っている運送業者の方は、月賦も払えないで書きかえが迫っているやうなそういう現状でございます。そういう具体的な問題があります。そ

うしますと、小さな運送業者等は、もういま十トン積みのトラックでは能率が悪いので、十二トン積み、トラックに切りかえるような考えもあるわけですが、ますます交通事故が多くなるし、また、小さな運送業者が大いに困って、生活のために事故を多く起こすような懸念というものもたいへん多いわけでございます。こういったことも大臣は御存じなのか、また、考えておられるのか、それをやむを得ないとするのか、その対策をあわせて考えていくのか、その辺の事情はどうですか。

○国務大臣(福田赳夫) そういふような不幸な事件が起こらないようにしたい、こういうことなんです。つまり、その根本は何であるかという点、わが国の道路が整備されていない。車道と歩道の区分が、最近はかなり進んできましたが、これが完全ではないという状態です。また、ダンブカーと私鉄とのあるいは国鉄との交差、その交差点における事故、これがなぜ起こるかという点、それが立体交差になっていないからです。そういうものを一つ一つつぶしていこう、それには金がかかる、こういう問題にいまわれわれは当面しているんじゃないかと思うのです。いま私どもは道路整備五カ年で新たに進める、これが完成した時におきましては、そういう人命損壊を半減しよう、こういうことをねらいとしておるような次第であります。いま御質問ではありますけれども、まさに御質問の中に含まれた御意見を実行しようというのがこの税制のねらいである、かように御了承願いたいと思います。

○多田省吾君 ですから、私が申し上げるのは、三年前、四年前、そういう運送業者がまだ余裕があったときなら、まだしも大臣のお考えも一理あると思うのです。しかしながら、去年の暮れからことしにかけて、御存じのように非常に不景気でございまして、また、そういう運送業者は大きな赤字をかかえていま苦しんでいるわけですが、最近、去年ごろから、そういうダンブ事故もますます激増している傾向にあると思うのです。だから、三年先、五年先に立体交差になるか

ら、そういう私鉄と道路との間に路切がびたつとできるから事故は少なくなるんだと、これは長い年数を考えたならそれも一理あると思いますが、でも、ことし来年の不景気のときを考えますと、それよりも先に小さな運送業者は倒産のはめになる。また、交通事故におきまして、いまダンブカーなんか強制保険はかかっているけれども、腕のいい運転手が運転しているようなダンブカーには極力任意保険はかけないようにしている、こういう業者の話でございます。融資をしていただくような関係で帳簿のほうで黒字は少しあるかもしれないけれども、実情は全部赤字だ、こういうことを漏らしている業者もたくさんあります。ですから、そういった自動車重量税というものによってもういますぐから交通事故はなくなるんだという点にはなりませんので、いますぐ運送業者の人たちが考えるのは、もう何と云うか、ことし来年、そういう十台も持っていれば、とにかく五十万円とか自動車重量税を直接徴収される、それによつて過重労働もしられる、そういうことし来年の交通事故をどうするかという点とも自動車重量税をもし新設するならばお考えにならないか、大臣のお話は一理あると思ひますけれども、ことし来年はどうかという点になりまして、人命尊重という立場から、ことし来年の交通事故は少しぐらいふえてもやむを得ないんだという点にはならないと思ひます。その点をどうお考えになりますか。

○国務大臣(福田赳夫) ことしや来年はやむを得ないという考えは持っております。いま、バス会社、タクシー会社、あるいは小さい運送会社、これが非常に困っておることは私はよく承知しております。しかし、その困っておるのとはどこから来ているのかという点、経済全体が沈滞しておる、こういう問題、それからもう一つは、やはり賃金ですね、それから運賃、この問題があると思うのです。それで、賃金はかなり急速に上がっている。しかし、いろいろな国家政策の

見地から、運賃という点、料金ですね、料金のほうは、これは差しとめを受けておる。そこに一番大きな問題があるわけですが、これは今自動車重量税が設定されて、トラックにいたしまして一台平均すれば一万円だ。これは、その大きな問題——不況の問題、税金の問題、賃金の問題、これに比べれば、つめのあかほどの問題なんでありまして、これがあなたが非常に力説されるような人命損壊問題にさほどの影響がある、こういうふうには思ひません。人命尊重の問題は、これはもう刻々考えていかなければならぬ問題ですが、さりとて、道路の整備をほうつておいて人命の尊重が一体できるか、こういう点、そんなことはできやしません。やはり、ここで、道路を整備し、人命を尊重する諸施策をとらなければ、この問題は根本的に解決されない、こういうふうにお考えましても利用者に負担というものをお願いしておる、こういう状況なんでありまして。

○多田省吾君 しかし、私たちは、現地に行つて実情を見ておるわけですよ。たとえば、いま申し上げましたように、栃木県の葛生なんかに行けば、もう六千台というダンブカーが道を道路を走っております。積載物も相当こぼれるでしょうし、非常にあぶない。また、千葉県の君津町なんかに行けば、山の砂利を木更津港までひきつりなして運んでおります。そういうダンブ業者の人たちのお話なんか聞きますと、いま大臣がおっしゃったように、日本はいま現在一般的に不景気でありまして、特に小さな運送業者等は非常に赤字で困っております。ことしとか来年とか、そういう過重な税金を——一台平均一万円と申されましたけれども、十トン積みのダンブカーでございますと、四万円、五万円と一年間に取られるわけでございます。そういう意味で、私は直接事情を聞いて申し上げておるわけですよ。それで、実際そういう自動車重量税なんかをまた取られるのじや、乱暴運転も激しくならざるを得ない、また、事故が多くなるということをや業者自身が心配しておるわけですから、私はこれはもう決して要らぬ心配と

いうよりも、大いにあり得る必要な心配だ、このように思ひましていま大臣にお伺ひしている。交通事故を防ぐためには、こういう自動車重量税の問題だけではなしに、そういう小さな運送業者に對していろいろの施策が必要だと思ひますけれども、その全般について、そういう實際懸念される交通事故に對して、また、乱暴運転に對して、どういう措置を考えられているかという点を申し上げておるわけでございます。決して何も一つのことだけを大きく拡大して故意に取り上げておるわけじゃない。実際にそういう心配があるわけですよ。いま現在だつて、ダンブカーの事故で、付近住民の方たちは、もう何と云うかしてほしいという声が非常に強いのですから、その上にまた自動車重量税がかかっていますと、その心配がまた大きくなるわけですよ。その金額は賃金から比べれば低いのだと申しますけれども、一人一台のダンブカーを持っておる業者だつてたくさんいる。二台持っている業者だつてたくさんいる。そういう人たちが今度はどういふ仕事ぶりになるかというところが問題だ。確かに、三年前にダンブカーのいわゆる番号をつけたときには、非常に運転も注意をされたでしょうし、そのときには運賃も高かったからよかった。最近は一立米九百円から一立米七百円まで運賃もかえつて逆に下がっている。自動車の代金は高くなっている。そういう傾向がいまあるわけですよ。そういう具体的な問題に對して、私は何も自動車重量税が新設されたからそれによつて事故が確実に二倍になるとか、そういうことを申し上げているのじやなくて、今後懸念されるそういう傾向に對して、特にことし来年のそういう問題に對しては、小さな運送業者、一台か二台しかダンブカーを持っていないような方は、確かに負担だと思ひます。その問題に對してどういふお考えなのかという点を、全然施策がないわけでもないでしょうから、それをお伺ひしておるわけですよ。

○政府委員(藤田正明君) ただいまの多田委員の御質問に對しまして、大きな意味ではやはり砂利

単価なり運送賃の単価の問題もそれにかからんでい
ると思うのです。長期的には、ただいま大臣が言
われまじようように、道路交通網が整備されれば、
一日二回しか往復できないのが三回も四回も往復
できるというふうな営業上の利点が生まれてくる
と思うのです。現在、運送業者の大小にかかわら
ず、やはり単価の問題が大きな問題ではなからう
か。建設省におきまして、本年は労務費の改定も
いたしましたし、また、今回運送賃なり砂利の単
価も改定するような所存があるようであります。
それらが改定されてくるならば、道路交通法規に
きめられております積載量が非常に嚴重にいま監
督されておりますので、従前のような営業上の利
点もなくなくなつておるかと思ひますが、しかし、単
価の改定によつてはまたそういう意味の営業上の
利益も生まれてくる、こういうふうに思ひます。

○多田省吾君 最後に自動車重量税についてお尋
ねいたしますけれども、一番大事な総合交通体系
のビジョンについて、いま、大臣は、十月、十一
月、昭和四十七年度の予算編成の際にはもう絶対
できるのだと、こういう見通しを述べられました
けれども、ほんとうにそれができるのかどうか、
また、いま考えられるビジョンはどういうビジョ
ンになるのか、お答えをいただきたいと思ひま
す。

○國務大臣(福田赳夫君) これは、ビジョンとい
うと、ばかに先見性の豊かなハイカラなものとい
うな響きになりますが、ビジョンというほどのも
のを考えておるわけではないのです。私どもは、
交通体系の中で、特に鉄道と道路の関係、これを
どういうふうにかけるか。重複してそういうもの
をつくるのが一体国家的にどうかというふうな
問題もありましよう。あるいは、相補完しまし
て、こつちのほうは道路であるが、あちらのほう
は鉄道であるのだ、こういうふうな考え方は立ち
ましよう。そういう各交通手段の交通政策上の中
の位置づけをある程度具体的にきめ、そしてそ
れに一体どのくらいの金がかかるであろうか、か
かるとすればどういうふうな自動車新税を含めて

の収入というふうなものを配分するかというよう
な、デッサンというか、そういうようなものをい
ま頭に描いておるわけでありますが、具体的なこ
とはこれからの作業ということになります。

○多田省吾君 新聞紙上によりまして、税制調査
会におきましても、この前、総合交通体系のビ
ジョンがないままにこの新税を創設することはで
きないんだ、自動車の税金を道路ばかりじゃなく
て新幹線とか地下鉄の建設資金に充当しようとい
うなら、納税者を納得させる必要があると、この
ようなことを税制調査会でも言つたようござい
ます。いままでのお話でも、やはり国民がみな納
得できるところまでとはいつていない。そして、
交通体系の問題よりも先に財源問題が先行い
たしまして、納税のできないままにこの自動車新
税がつくられようとしている。こういう観点か
ら、私たちはもつともこまかくこの問題を追
及していかなければならない、このように考えま
す。

時間の関係で、次の児童手当に関する問題で質
問いたしたいと思ひます。
はつきり申しまして、昭和四十八年度におきま
しては、所得制限もありましたが、第三子は中学三
年生まで月三千円の児童手当をいただける、この
ようになりまされども、昭和四十九年度以降に
おいて、大蔵省当局は、前進した考え方が少しも
ないのか、また、どのように考えておられるの
か、お答えいただきたい。
○政府委員(橋口収君) 児童手当に関する制度
は、昭和四十六年度予算で初めてその発足が認め
られたわけでございますが、先生の御質問の中に
もございましたように、今後三カ年間で現在の制
度を完全に実施する、こういうことになっておる
わけでございます。したがって、当面の課題
といたしましては、現在の制度の完成のために最
善の努力をいたしたい。御承知のように、児童手
当の支給額の半分程度が国費による負担になって
おるわけでございます。したがって、完成年
度における支給総額が約九百億円でございまし

て、四百二十億程度の負担を国がいたすわけでご
ざいます。そのときにおける財源事情、財政事情
等も勘案いたしまして、将来の問題としてはいろ
いろ検討の余地もあるかと思ひますが、当面は
三年間における完成を目ざして最善を尽くしたい
というふうな考えをしております。

○多田省吾君 この問題で大蔵大臣にお尋ねいた
しますけれども、来年の一月から、本日参議院本
会議において児童手当法案が通過したことによつ
て、いよいよ国の児童手当が実施されることは非
常にけっこうなことでございますけれども、いま
御説明がありましたように、非常に一部の人の限
られる。昭和四十八年度の第三子の完全実施にお
きまして、十分の一の子供さんしかいただけな
い、こういう現状です。この前、統一地方選挙に
おいて自民党が東京、大阪で敗れた原因は、たと
えば老人医療費の無料化というふうな問題につ
いても、前から考えがあつたにもかかわらず、国
の老人医療費の無償化を早くやらなかつた。逆
に、地方の市とか町等で、乏しい予算をさいて、
少額ながらそれに充当しまして老人医療費の無償
化を少しずつやつてきた。そういう反省も自民
党はやつておるわけですから。その自民党政府にお
いて、社会保障を充実しなければならぬというお
考えは強くなつておると思ひますけれども、この
児童手当とか、あるいはこういった老齢年金とか
老人医療費の無料化とか、こういった問題につ
いて、まだまだ現在世界的におくれておりますし、
ここで申し上げるまでもなく、ILOの一九五七
年のジュネーブ総会において採択されました勸
告、社会保障の最低基準に関する条約においてさ
えも、これを批准できないような現況でございま
すし、また、一九六一年に社会保障憲章というも
のが世界的に採択されておりますけれども、その
際、児童手当においては、国や雇用主の出資に
よつて児童手当を完全化すべきである、あるいは
物価値上がり等においてはスライドも考える必要
がある、こういうような世界的な社会保障の充実
の傾向があるわけでございますが、その中でわが

国は国民所得に対する社会保障費の割合でもわず
か六%弱、こういう現状でございますので、これ
は非常に問題であると思ひます。そういう意味
で、昭和四十九年度以降においても、第二子ある
いは第一子においても順々に児童手当をいただ
けるようなそういう制度にすべきであるし、諸外国
においても第二子あるいは第一子からいただ
けるような国も数多いわけでございます。私は、
そういう観点から、もちろん厚生省におきまして
はそれを推進することは当然でありましようけれ
ども、将来のことではございすが、大蔵省にお
きまして、今後において特に大蔵大臣において
はそれをどのように考えておられるのか、ひとつ
お心を明かしていただきたいと思ひます。

○國務大臣(福田赳夫君) この制度は、与党でも
そうでありまが、野党各派の皆さん、特に多田
さんのほうなんか熱心にその創設を主張されたわ
けです。そこで、形骸にとどまるというふうな形
ではございすが、とにかく来年一月一日からス
タートする、こういうことにはいたしましたわけ
です。この児童手当につきましては、先進各国が幅広く
これを取り上げておるのであります。ところが、
最近、これを取り上げておる国の中でも、かなり
この制度に対する反省というものが起こつてきて
おる。つまり、これが後半になりますと、財政の
硬直化というふうなことで財政圧迫の大きな要因
になつてくる、こういうふうなことが反省の主な
要因でございします。そういうふうなこともいろ
いろ考えながら、私どもは、この問題の取り組み
方は慎重であり、スタートでは、御批判もいろ
いろ受けるような、形骸にとどまる、こういうよう
な形ではあります、とにかく四十九年度までの計
画をきめておく、これを周密に進めてみる。その
過程において、国民がその制度をどういうふう
に受け取ってくれるかというふうなことをよく見
たいと思ひます。これは、国民のコンセンサスに
合致するような制度である、また、財政上の見地
からも容認し得る限度のものであるというふうな
ことでありますれば、その後におきましてもこの

制度を大いに拡充する、こういうふうにしたしたいと、さように考えております。

○多田省吾君 それでは、財政の事情が許すならば、昭和四十九年度以降においても、所得制限を少しずつなくしていくとか、あるいは第二子の分もいただけるようにするとか、そういう拡充をはかりたいと、こういうお考えでございませうか。

○國務大臣(福田赳夫君) そのとおりに考えております。

○多田省吾君 次に、児童手当法にはスライド制を導入しておりますけれども、この児童手当額は、具体的にどのような場合にいつスライドされるのか。そして、このスライドによって増高した財源というものは、国庫負担になるのか、あるいは一部地方負担に、あるいは雇用主負担になるのか、その点をお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(橋口収君) 児童手当法第六條第二項には、ただいま御指摘がございましたようないわゆるスライド条項がございまして、ただ、この規定は、「国民の生活水準その他の諸事情に著しい変動が生じた場合には、変動後の諸事情に應ずるため、すみやかに改定の措置が講ぜられなければならない」といういわゆる宣言的な規定でございまして、児童手当の理念なり性格の問題に関連をいたしてまいりますが、児童手当法の第一條にございまして、児童の養育費の負担を緩和することによって家庭生活の安定に寄与する、こういう考え方が出ておるわけでございまして、児童手当といたしましては、一つの所得保障的な性格もあわせ持つておるわけでございまして、現在、児童手当に類する幾つかの諸手当もございまして、あるいはまた、各種年金につきましても、いわゆる調整規定の運用の問題もございまして、現在、各種手当につきましても、毎年度の予算におきまして、そのときにおける財源事情等を考慮して措置いたしておりますので、児童手当につきましてもこのスライド規定の問題につきましても、将来の検討課題であらうかと思ひますが、当面の問題といたしましては、三年後における制度の完成に対して財

政の考慮を行なうということが当面の課題にならうかというふうに考えております。

○多田省吾君 最後に、私は、万国博の問題について二、三御質問いたします。

この法案の目的で述べられております「跡地を一体として保有し」云々ということがありますけれども、これは決して「切り文」的に事業を行なっていくのではない、行なわないと、このように解釈してよろしいかどうか。

それから各種の文化的な施設を設置するにあつて、当然に各種団体等の圧力が考えられますけれども、それに対してどう調整していくか。

また、さらに、万国博の跡地争奪合戦ということがいろいろ言われておりますけれども、日本中央競馬会が、阪神競馬場は狭過ぎて動きがとれないから、万国博会場の跡地に移転すべきだという京都馬主協会の相談役の発言を受けて、万国博競馬場というような推進が一部に進められておる、このようなことも報ぜられておりますけれども、そんなことが少しでもあるのかどうか。

それからギリシャのピレウス市というところからですか、あの万国博のシンボルゾーンの大屋根の引き取りについていろいろ話があつたと承つておりますが、その後の経過がどうなつておるか。こういったことをまとめてお答え願ひたい。

○政府委員(相澤英之君) 第一点の、跡地利用を一体的に保有するという点でございまして、これは、大蔵大臣の諮問機関として設けられました跡地利用懇談会におきましてもその点は強く要望されておるわけでございまして、その跡地の一体的保有活用というのを確保するために、大阪府が持つておりました跡地の半分を四十五年度の補正予算におきまして取得をする、そして国と大阪府とがそれぞれ持つておりますところの土地を万博記念協会に出資をいたしまして、これを一括して活用するという方法を考えておるわけでございまして、一括保有ということは、これは十分制度としても確保されることになると思ひます。切り売りは考えてはおりません。

それから各種の文化的な施設の設置についての調整問題についての御質問でございまして、この点は万博記念協会に評議員会が設けられることになつておりました、この評議員会においてその業務運営に関する重要事項が審議されるわけでございまして、この協会の設けますところの文化的施設についてのマスタープランの作成も、この評議員会において十分に審議をされて、その線に従つて今後設置がとり行なわれることになると思ひます。

それで、その審議の過程等におきまして各省間の要求の調整というふうなものも十分円滑に行なわれるというふう存じております。

それから御質問の第三点の、この跡地に中央競馬会が競馬場をつくりたいというふうな話があるかというところでありますが、これは競馬会の内部にそのような議論もあつたように存じますが、しかし、中央競馬会の所管省でございまして農林省にその跡地は、跡地利用懇談会の報告にもございまして、この跡地は、具体的には参つておりません。すつと、緑に包まれた文化的公園として一括利用するという基本的な方針が固まつておりますし、また、今回の万博記念協会は、この基本的な方針に従つて業務の運営を行なうことは第一條の目的にも掲げられておるとおりでございまして、その一部を競馬場にするとおるといふ考え方は全然ございせん。

それからシンボルゾーンの大屋根をギリシャのピレウス市に移設したいというふうな話は、非公式にはあつたようでございまして、万博協会に在アテネの日本大使館を通じて非公式に打診が行なわれたようでございまして、伝えられるところによりまして、これは建設費は日本側持ち、それからギリシアまでの運搬費は例の船主のオナシス氏が受け持つというふうなことでございまして、まあ運賃はいいといたしまして、この解体建設に三十五億圓ぐらいかかるのではないかと、それを日本側が持つというふうな話ではどういふことをお受けするわけにはいかないというふうなことでありまして、立ち消えになつたわけであります。現在

はそのような話があるというふうには聞いておりません。

○委員長(柴田榮君) 委員の異動について御報告いたします。

ただいま、井川伊平君が委員を辞任され、その補欠として伊藤五郎君が選任されました。

○田淵哲也君 それでは、初めに、児童手当問題について質問いたしたいと思います。

この児童手当制度が、生活の安定、次代の社会をになう児童の健全な育成に目的があるとすれば、むしろ全額国庫負担とすべきだと思ひます。現在の政府のあれでは、事業主の負担は七〇%、国庫負担はわずか二〇%、まあ言うならば人のふんどしで相撲をとると言われてもしかたがないわけでございまして、国庫負担をもつと増額すべきではないかと思ひますけれども、この点についての御答弁を求めたいと思ひます。

○國務大臣(福田赳夫君) 先ほど多田さんにも申し上げたのですが、国際的にこの児童手当制度につきましても財政がこれによって非常に圧迫されるという批判がありまして、ヨーロッパの国なんかにはその存廃を議論するといふ国さえ出てきておるような状態でありまして、やはり長続きをする制度を考えなければならぬといふことかと思ひますが、その場合にどうするか。児童のことを考える第一の責任はたれにあるかと、こゝろえば、親たちにあるわけでありますが、その親たちがその収入源をどこから求めるかといふと、まあ勤め人によりましては企業そのものからといふことになるわけでございまして、そういうことで、企業がその企業に勤める勤労者の家庭について責任を持つ、こういう考え方がなるのは、これは自然のことではないか。そういうことを考えて、まず企業に責任を持ってもらう。しかし、企業だけにまかしておつたのではこの制度が一般的なものになり

かねます。そういうようなことで、国庫が、また

地方公共団体が、これに助成を与える、これもまた必要なことである、こういうふうな考えを以て負担割合をきめた、かような状況でございます。

○田淵哲也君 企業にある程度責任を持ってもらうという御答弁でありますけれども、すでに企業が家族手当というふうな子供に對しても手当を支給しておられる例が多いわけですが、すでに一部において、現実にこの児童手当法案というものができれば、家族手当を廃止する、あるいは減額するという動きが出てきております。勤労者にとつてみたら、もちろん家族手当の存続については労使の交渉という自主的なものであるでしょうけれども、いままでもらつておつたものが名前だけ変わったというふうなことになるようなおそれもあるわけですね。だから、私は、事業主に七〇％も負担させるという構想そのものにやはり妥当でない点があるのではないかと申すのですけれども、こういう家族手当の廃止の傾向について大蔵大臣はどう考へておられるのか、お伺いをしたいと思います。

○説明員(石野清治君) ただいま先生の御指摘のとおり、最近の動きといたしまして民間企業のほうで児童手当問題にからみまして労使間の交渉の一つの問題として提起されておることは事実でございます。しかしながら、児童手当制度というのは、被用者でありますとか、あるいは自営業者でありますとか、そういう区分なしに、すべての国民を対象といたしまして一律に支給するものでございまして、一方、民間の家族手当は、先生御指摘のとおり、それぞれ労使間のいわば賃金の交渉の過程で定められるべきものでございまして、全く両者の関係はないわけでございます。したが、いまして、国のほうの児童手当法の面から見まして民間企業に對しまして労使間の問題として立ち入ることはもちろん許されませんし、その必要もないわけでございますが、事実上の問題としてそういう問題が起きる可能性は若干あるかと思ひますが、理論的には関係ないと、さように考へてお

ります。

○田淵哲也君 理論的には関係ないわけですが、現実の問題として、いままで第三子まで——第一子、第二子はもちろん出ていますけれども、第三子に出てくる部分が、今度は国の法律によつて事業主がその七割を保証するのだから、この分はそれではまかなえるではないかというところは、交渉の中では当然論議される問題だと思ひます。その場合に、全然理論的には関係がないといつてすましておられる問題かどうか。この場合に、たとえばそういうことを材料にして家族手当減額の交渉をするとはけしからぬ、してはいけないというふうな一つの行政指導が何かされるのかどうか、その点はどうかと思ひます。

○説明員(石野清治君) ただいま申し上げましたとおり、労使間の問題としてわれわれは考へておりますので、政府のほうで民間企業に對して立ち入つてその問題につきまして調整すべきであるとかあるいはすべきでないということにつきましては指導しないという態度でございます。

○田淵哲也君 それでは現実の問題の解決にならないと思ひます。そういう問題が出てきて、それはもう労使のほうで勝手にしてくれど、その結果、労使関係の力関係によつて、労働組合の弱いところは、特に中小企業などにおいては、それを黙つてのまざるを得ないような事態も起きてくるわけですね。そうすると、実際の児童手当の趣旨というものがその面ではやはりくずされていくのではないかと。それから労働組合のないところだつてあるわけですよ。中小企業なんか、労働組合のないところは一ぱいあるわけですから、そこは従業員がそういうものに反抗して抵抗するだけの力を持つていないので、簡単にこれは切りかえられるおそれがあるわけですね。そういう点、何か対策を考えないと、抜け道になるのじゃないかと思ひますが、どうですか。

と考へておりますので、それに立ち入ることにつきては差し控えてまいりたい、このように考へております。

○田淵哲也君 その御答弁では十分納得いかないと思ひますけれども、あまり時間ありませんから、この点はまたあらためて質問させていただきますかと思ひます。

それからもう一つ、都道府県が十分の〇・五でしか負担するということになっておりますけれども、ほんとうに市町村にこの負担能力があるのかどうか、大蔵省としてその辺について何か考へておられるかどうか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(橋口収君) 児童手当制度という新しい社会保障の制度を創設したわけでございますが、御承知のように、現在、地方団体で児童手当に類する制度をすでに実施しているところは幾つかございます。また、地方団体は、本来地域住民の福祉の向上に寄与するという任務を持てゐるわけでございますので、新しく国が社会保障制度の推進の主体の立場におきまして児童手当という制度を創設をいたしましたにつきましては、地方公共団体に応分の負担をしてもらう。で、国と地方団体の財政状況なり財政能力というものを総合的に勘案いたしまして、国が二に對して地方が一という割合で負担をすることにいたしましたわけでございます。二対一というところでございまして、考え方といたしましては三分の二は負担を国がする。一般の補助の通例等から申しますと、大体国が三分の一というものが原則的な処理でございまして、特に児童手当の重要性等にかんがみまして三分の二を国が負担する、こういうことにいたしましたわけでございます。将来、三年後に制度が完成いたしました際には、給付額が約九百億円弱でございまして、そのうち国が四七〇億程度負担いたしますので、事業主の負担が二〇％ちよつとだと思ひますので、残り一〇％を都道府県と市町村で負担をするということであるわけでございますから、今後三年間における地方財政の好転事情等を勘案いたしますと、その程度の負担は決して無理

な負担ではないというふうな考へております。

○田淵哲也君 次に、自動車重量税法案の問題に移りたいと思ひます。

これは、新しい税金です。新しい税金をつくる場合は、私は、特に慎重を期していただきたいと思ひます。慎重を期するというのは、やっぱりある程度の国民のコンセンサスというものがなければならぬ、また、国会においてもある程度のコンセンサスというものを得る必要があるのではないかと、このように考へるわけですが、この法案につきましては、野党だけではなくて、自民党の中にもこの法案には反対だという意思を表明しておられる方がたくさんおられるわけですね。これはもうすでに何度か委員会等でも論議になっておりますから、詳しくは申し上げませんが、この自動車重量税法案反対陳情書の中に、御承知のように、自民党の議員の方も名前を連ねておられます。このように、自民党内でも反対があるし、それから野党はもちろん全部反対であるし、このようなコンセンサスという面から考へたらきわめて不十分であるこのような税を軽々しくつくられるというのは問題だと思ひますけれども、大臣はこれを再考される御意思はありますか。

○国務大臣(福田赳夫君) この税につきましては野党の皆さんの間でたいへんいろいろ御意見のあることは、私もこの国会の審議を通じてよくわかりました。しかし、自民党の中にも反対者があつたというふうなお話でございまして、自民党も幅が広がりますからいろいろな人があつた。しかし、自民党という政党はほんとうにあつた。したが、政党内に、一たび党議決定ということになりますれば、これをこぞつて推進すると、こういうことでございまして、今日反対する人は一人もございせんから、その点は誤解のないようにお願ひしたいと思ひます。

この税は、税制調査会におはかりを申し上げましたし、いろいろ各方面の意見を聞き、いまだにかく道路事情がたいへん立ちおくれである、こ

れを直さなきゃならぬ、これはだれも異見がないところだと思ひますが、それに対して財源措置を講じなきゃならぬ、これも異見のないところだと思ひます。しかし、その財源を直接税に求めるかという、これは非常に困難である。やはりこれは自動車を使用する方、その方が社会的負担を及ぼすと、こういう現実に着目をいたしまして、その負担を自動車の使用者に求めるという考え方をとる、これは私は妥当な考え方である。しかも、ごく軽微なものなんです。そう大きな負担というやうなわけではございませんので、これは、私は、国民的なコンセンサスが、一部の反対はともかくといたしまして、大かたの国民のコンセンサスを得られるものであると確信をいたしておりますので、撤回する考えはございません。

○田淵哲也君 大蔵大臣はそう言われますけれども、自民党の議員の方の中に反対は一人もいない。これは公式の発言でございまして、公式の場合には確かに賛成でございまして、以上は反対されないの、私はたまたまだと思ひます。しかし、いまでも非公式には実は反対なんだと言われる方も現実に私は知っております。しかし、そのことをとやかく言うつもりはありませんけれども、自民党の支持者はたくさんいると思ひますけれども、支持者の中でも非常に反対者が多いということなんです。それは、一たん賛成でございまして従わざるを得ないから、公式的には賛成の意思を表しておるだけです。だから、自民党を支持している半数近い国民が全部支持しておるのだと思つたら大間違ひです。また、これは、わざわざそういう例をあげなくても、新聞社のアンケートでもありますが、これはある新聞のアンケートですけれども、自動車新税については、反対者が四六%、賛成者が三〇%、やっぱり反対者のほうが多いのです。このようなことを考えた場合に、私は、自民党という一つの党というもののものをきめたら、正式に自民党の中で多数でまれば、それが今度国会の中ではさらに大きくふくれ上がつてそれで国会を押し切る、ほんとうの意味の支持者は過

半数いないんじゃないか、このような気がするわけなんです。そこにほんとうに国民の意思が国会に反映されない、そういう一つの構造になっておるんじゃないかと思ひます。だから、私は、大臣に申し上げたいことは、この税金の創設のいきさつを見ましても、非常にごたごたしております。だから、こういうものを国会で野党の強い反対がある中であえて無理につくろうとされるというのはどうかと思ふんですけれども、もう一度大臣に考え直していただけないか、お伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(福田赳夫君) とにかく、わが国の道路事情が立ちおくれである、これはもう諸外国の人を驚かしておるというような状態だと思ひます。そういうさなかにいて、とにかくわれわれは社会資本——道路ばかりじゃありませんけれども、いろんなまあ施設をしなきゃならぬ。そのほかに、社会保障の立ちおくれという問題があるんです。これの取り戻しもしなきゃならぬ。そういうやうなことを考えますときに、いわゆる一般財源を道路につぎ込むということにも限界がある。どうしても新しい財源を必要とする、こういうことに迫られるわけでありまして、そういうことを総合的に検討いたしましたとしても、四十五年度から発足しました五カ年計画は三千億円の財源欠陥が生ずる、これをどうするか、こういう問題になるわけでありまして、私は、いま、財政の責任者としていたしまして、今後当分の間、毎年所得税減税というものをやっていたいというふうな考えております。そういうことを考える際に、所得税あるいは他の直接税にその財源を求めるということは非常にむずかしい問題だ。そういうことを考えると、どうしても間接税にこれを求める。間接税に求めた場合にどうするかという、いろいろの税が自動車並びに燃料にかかっておりますが、その課税の状態を見ますと、国際社会の中においてもそう高いほうではない、こういうやうな状況でありますので、まあ軽微な税でございまして、自動車の使用者に負担を求め

る、こういうふうにいたしましたけれども、道路さえ十分よくなつてくれればそこのほうがよっぽどいいという、こういう国民が圧倒的に多いであらうという、このことを確信をいたしております。したがって、撤回する考えはございません。

○田淵哲也君 いまの御答弁の中のかまかな点につきましては後ほど質問の中で触れたいと思ひますけれども、まずこの重量税の創設のいきさつにつきまして私は予算委員会でも質問しましたけれども、そのときは時間の関係で必ずしも十分納得のいく御答弁がいただけなかったと思ひます。したがって、もう一度触れてみたいと思ふのでありますけれども、税制調査会というものがありませんか、この税制調査会の役割りというのは何なんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 税制調査会は、短期または長期にわたつてわが国の税制はいかにあるべきかという点について政府に意見を具申をする、また、諮問に応じましてその答申をする、そういう役目でありまして。

○田淵哲也君 いま大蔵大臣がおっしゃいましたように、税制調査会は、税というものは非常に重要なものである、それから国民に犠牲的な負担をかけるわけですから、常に公正でしかも合理的なものにならなければならぬ、そういう観点から、言うならば客観的な判断を下して答申をすべき役割りを果たさなければならぬと思ふんです。ところが、税制調査会は、この自動車重量税の創設の前後のいきさつを見ますと、私はちよつと腑に落ちない面があるのではありませんか、十一月十日の税制調査会の第三部会の論議で、総合交通政策のビジョン確立が新税創設の大前提である、こういう意思統一をやっております。そして、さらに三日後の十三日に総会を開きまして、この総会でも、自動車新税は総合交通政策のビジョンを確立してから検討するということにきめておいたわけですね。ところが、それから一月余りたった十二月の十八日、政府与党がしやにむに新税実施に踏み切る。税制調査会も、いままでの所信とい

いますか主張をくつがえして、やむを得ずということを出したわけですね。そして、最終的な、ある程度これは認めようというやうな答申に変わったわけですね。私はこの税制調査会のあり方にちよつと疑問を持つんですが、客観的な立場から税制というものを検討して政府に答申をすべきものが、一月ほどの間にその態度が変わつてきた。これは大蔵省から何らかの圧力をかけたんじゃないですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 私は、税制調査会に対して、答申を求める諮問をするわけでありまして、それ以後は、税制調査会が独自にずつと行動いたしました。私がこれに接触するチャンスというものは、その答申をお受けするそのときまでではないわけなんです。したがって、私が税制調査会に対して圧力を加えるというやうなことはあり得ることでありまして。もし何か御疑念がございしますれば、始終その調査会にタッチしておりました主税局長もいますから、主税局長のほうからお答えをさせたいと思ひます。

○政府委員(細見卓君) いまの田淵委員の御指摘がどういふものを指しておられるのか、実はよくわからないのであります。第三部会長の報告というものがたしか新聞に一部抜き出されて出ておりますが、新聞の常で、見出しと中身は必ずしも一致しないわけでありまして、そのいまのお話のところに、次に、自動車に対して新規課税を行なうとしても、その財源は道路整備にあてべきであり、鉄道投資その他道路以外の支出にあてることが説明困難であるという意見がかなり強かった。これに対して、使途を道路のみに限定して考える必要は必ずしもないが、その場合には真に国民の合意の得られる総合的な交通政策のビジョンを定めることが先決であるという意見もあった。と、そういうわけでございます。具体的に財源の必要というやうな点についてもまだ必ずしも煮詰まつておらない段階で自動車につきまして突然に結論をお願いしたというんじゃないかと、自動車についてどういふふうな持つていったらい

いかなという一般的な討論の段階ではこういうふうな意見があったわけでありますが、先ほど来お話し申し上げておきますように、自動車について三千億の不足がある財源をどうするかという具体的な御質問の、つまり四十六年度の税制を考える段階におきましては、それは自動車に求めるべきだということで、「自動車の増加に伴い、道路整備や交通渋滞に対する対策等広範にわたる多くの問題が生じている現状にかえりみ」中間省略いたしまして「必要最小限度の負担を広く自動車の利用者」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」と。これはガソリン税等の問題につきまして増税の答申をいただいたときにも、具体的に財政支出が詰まりません段階におきましては整理はできないので、大体細目の税を詰める段階においてはこういうふうな答申をいただいておりますのでございませう。

○田淵哲也君　ただ、税制調査会の趣旨としても、交通体系全般の問題に使う財源をつくる場合には、総合政策ビジョンというものをつくるのが先決だという趣旨があったわけですね。ところが、今回の税金は、全くそれが逆になっている。総合交通政策はまだできていないでしょう。その点はどうかですか。

○政府委員(細見卓君)　そのところがいまの答申で私が省略したところでありまして、第六次道路整備五カ年計画を主とする交通政策上の所要の施策のための財源事情を勘案しつつ、いまのような最少限度の措置を講じようというふうにあったわけでありまして、一般的に自動車に大幅な財源を求めて広範な交通社会資本の整備をはかるというふうな場合には、それは総合的なマスタープランがあったほうがしかるべきではないかという抽象論、これは常識論として出るわけでありまして、それに対して明年度以降に起こる道路整備五カ年計画の遂行上の財源をいかにするかということになれば、これは所得税とか法人税に求めるのではなくて、やはり自動車の利用者求めるかどうかと、こういう結論になったわけでありま

す。

○田淵哲也君　今度の重量税の使途について説明いただきたい。

○国務大臣(福田赳夫君)　これは御提案を申し上げました趣旨説明におきましても明らかにいたしておきますように、「道路その他の社会資本の充実に」充当する、こういうことでございませう。

○田淵哲也君　もう少し詳細な内訳はきまっていますか。

○国務大臣(福田赳夫君)　これは一般財源に繰り入れたんです。いわゆる目的財源にしないわけ、なぜかという、いまお話しした総合交通体系というものがきまらなかった、そういうようなことから来ておるわけです。そこで、予算編成の過程におきましては、道路に充てられることになっておりますが、これは道路に充てられることになっておりますが、新幹線とか、あるいは国鉄の改良でありますとか、あるいは道路標識などの安全諸施設という方面にも、こういう財源があるんだから、幾らか増額しようという配慮を加えております。

○田淵哲也君　これは去年の十二月ですが、「自民党は二十五日の総務会で自動車トシ税の具体的な内容を正式にきめる。自動車トシ税は平年度一千二百億円で、四十六年十二月一日から実施されるが、初年度財源四百億円の割振りは、地方道百億円、新幹線三十億円、青函トンネル三十億円、新たに建設する地方開発線(AB線三十億円の鉄道関係九十億円と交通安全施設十億円、道路財源三百億円となる予定である」と、このように記事が載っておりますけれども、これは事実ですか。

○国務大臣(福田赳夫君)　私もそれが事実であるかどうか覚えはありませぬけれども、大体そういうふうな気持ちで予算全体の――予算全体というのは九兆四千億円の予算ですね、この予算の査定に当たってもしらいたいという要請を受けたかと思えます。

○田淵哲也君　そうすると、その要請に従って予算の割り当てをされたわけですね。

○国務大臣(福田赳夫君)　それは、割り当てとい

う考え方はないのです。つまり、一般財源ですから、これは九兆四千億円の中の一部分で、その新税を加えての九兆四千億円が九兆四千億円の支出全体に配分されるのですから、主計局長が配分をきめるその際の気持ちといたしまして、この新税なかりせばこれくらいにしかいかない、それを道路にとかく大部分のものを充てるという考え方で道路費をやす、そういうような考え方をとったことはあるんです。ぴちっとその数字のとおり、それなかりせばという額を出して、そうしてそれに道路費幾ら、交通安全費幾らと上乗せする、そういう考え方はとっておりません。

○田淵哲也君　ただ、いずれにしても、初年度財源四百億円のうち、道路並びに交通安全施設にその四百億円がまるまる回っていないことは事実です。それから鉄道関係にある程度の予算がついたことも事実ですね。これは、私は、税制調査会の答申が出た直後の東畑会長の記者発表に言われておる趣旨とちよと反するんじゃないかと思うのです。これは税制調査会の答申の中にはちよとばやけた言い方がしてありますね。「道路整備五カ年計画を主とする交通政策上の所要の施策のための財源事情を勘案しつつ」ということを書いてあります。ただ、その日の記者会見といえますか記者発表の中で東畑会長が言われたことは、「新道路整備計画で三千五百億円程度の財源が不足する」ということなので、そのために自動車新税をつくることはやむを得ないと考えた。しかし、その税が乱用されてはならない。総合交通体系のほつきりしたビジョンがないまま、新税が国鉄新幹線などの財源に使われることになれば、それは税調の答申の趣旨に反する」ということを言われている。この点はどうかですか。

○国務大臣(福田赳夫君)　それは、もう全くそのとおりなんです。それですから、これは一般財源に入れたわけですね。それで、気持ちとして道路財源に主として使った、こういうことなんでありまして、もし総合交通体系というものがきまっておれば目的税的にあるいはできたかもしれない、こ

ういうふうを考えますが、たとえば新幹線をどういうふうにするかという新幹線の財政計画がきまらな。その財源計画をどうするか、これもまたきまらな。そういう状況においてこの新税をどういうふうに割り当てるかというきめようがないわけではございません。したがって、一般財源に入れたのですから、これが全部道路に回っておるんですというふうには私も申し上げても支障がない。ほかの所得税から出る財源が新幹線やあるいは国鉄の改良その他の面に回っておるんです、こう言っても別に支障のない問題でありまして、これは一般財源になったという以上は、どこに幾らと、こういう説明はしかねるのです。まあ総合体系ができていけば非常によかったです、東畑会長さんも御満足だったと思えますけれども、それがそう簡単なものじゃない。国鉄一つをつかまえてみましても、これはなかなか容易なものじゃない。そういふことを考えますと、四十六年度としてはまことにやむを得ざる措置であつた、かように考えておる次第でございませう。

○田淵哲也君　理屈から言えば全くそのとおりになると思うのですけれども、しかし、大臣のおっしゃることは全く子供だましの答弁だと思ふんです。自民党の新税創設に関するいきさつ、総務会の決定、それから今回のこの予算の配分、こういうものを見た場合に、これは非常に政治的な駆け引きとあるいは道路財源確保の思惑というふうなものに引き回されて新しい税金というものが出てきてその配分が行なわれたと見られてもしかたがないんじゃないかと思ふます。これはその当時の各新聞の論調の中にもあらわれておりますけれども、「新税創設そのものが、党、大蔵省の政治的な駆け引きや道路財源確保の思惑に引き回されて、肝心の自動車利用者への十分な説得もなしに進められていることは疑問が残る」と、このような印象を与えておると思うんです。と、このように。これは大臣が理屈の上でいかに答弁されても、それだけじゃ納得させられないですね。だから、私は、ほんとうに道路が足りないために使

うなら、もっと道路財源をふやすべきだと思いま
すし、せつかく四百億円の財源をつくったのです
から、特にいまは交通安全施設が足りない、交通
災害はふえる一方でしょう、そういうものにもつ
と財源をふやすべきじゃないかと思うのですけれ
ども、その点はどうなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) ですから、自動車に課
する新税であるという性格から見ましても、大部
分を道路に充てるわけです。しかし、道路だけで
きてもこれは十分な社会交通資本の整備とは言
えない。それはなぜかという、安全施設というも
のが必要である、こういうことです。それにもか
かりの額を充てたいという気持ちでございます。
それから道路と競合関係並びに補完関係にある諸
施設のことを全然考えないでいいか。たとえば踏
切、立体交差の問題というような問題もあるわけ
であります。また、新幹線と高速道路というよう
な関係もあるわけでありまして。そういう問題を配
慮しないでもいいものだろうかという問題、これが
かすかにあるわけなんです。かすかな額をそつち
のほうへ充当するということを考えないでいいも
のであろうかという問題もある。そういう考えは
あるんです。あるんですが、これを量的にきめる
ことが、金銭的にきめることが、総合交通体系と
いうもののなかつた四十六年度予算の編成のとき
にはできなかった。そこで、一般財源というふう
に申し上げざるを得ない。しかし、気持ちは、大
部分が道路である、こういうふうに御理解を願い
ます。

○田淵哲也君 私は、大臣が非常に苦しい答弁を
されていると思うのです。道路並びに交通安全施
設、踏切とか立体交差のために使う分について
は、われわれは何も文句を言いません。ただ、こ
れが現実の問題として鉄道とか新幹線とかいうな
らば、自動車利用者から取って使うべきものじゃ
ないと思うのです。もちろんこれが総合的な交
通体系ができてその中で十分論議が戦わされたあ
とならまだその説得力がありますけれども、そう
いうものができないうちにこのような使われ方を

するというのは、これはやはり国民に対する説得
力がないと思うのです。なぜこういうことになっ
たかという、先ほどの新聞の論調にもありまし
たように、政治的な調整とか、思惑とか、党
内の政治的な調整とか、そういうものでできた税
金である。だから、私は、ほんとうは大蔵大臣と
しても不本意な税金じゃないかと思う。それを立
場の上苦しい言いわけをされておりますけれども、
こういう不本意な税金なら、何も無理して今度の
国会に出さなくてもいいのじゃないかと思うん
です。国民も納得するような期間を置いてもう一
ぺん練り直して、それで総合交通体系ができたあ
とで道路財源その他の財源の確保の問題を考えたら
どうなんですか。この点はいかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国民は、わが国の道路
事情を見まして、一刻も早く道路が先進国並みに
なることを待ちあぐねておると、こういうふう
に思ふんです。そういうことを考えますと、そう
いうむずかしい総合交通体系というものができ
たらだというような構えをしたら、かえって国民
から批判を受けやしないかというふうに考えま
す。

○田淵哲也君 大臣は質問の問題をちよつとそ
らして答弁されておられると思うんですけれども、
私は、四百億の税金をつくつたなら、その四百億
の税金を全部道路と交通安全施設に注ぎなさい、
つぎ込みなさいということを言っているわけです。
ところが、それが全部つぎ込まれていない。この
財源というものは、やはり道路財源が不足だか
らつくつた税金でしょう。だから、これを全部道路
と交通安全施設につぎ込んでいられるなら、それ
ほど自動車利用者だつて文句を言わないと思
うんです。その辺が非常にあいまいなことしてい
るから私も何べんも質問をしているわけですから、
この点についてはっきり答えてもらいたい。

○国務大臣(福田赳夫君) これはそのとおりで
す。この新税の収入が一般財源に投入されてお
る、そして目的的に使われておらぬ、したが
って説得力が薄いと、私はまあその御議論はそ
ういうふうな一面があると思います。思いますが、先ほ

どから申し上げておられますとおり、交通社会資
本全体の立ちおくれというのがある。それに対
してどういうふうに対処するかという問題が残
れておるわけなんです。それは四十七年度の段階
で明らかにしなければならぬ、こういうふう
に考へておる問題なんです。これからの宿題だ
というふうに考へております。

○田淵哲也君 もう少し話を進めていきたいと思
います。この税金をつくるにあたって、自民党
三役と大蔵大臣と連名で覚え書きというものを
つくられましたですね。これに大臣は署名をされ
たわけですか。

○国務大臣(福田赳夫君) これは私は各方面から
意見を聞いております。これはあなたのほうの党
からも御意見を承った。また、他の各政党からも
御意見を承る。それから与党からも意見はもち
ろん承るわけでありまして、その間いろいろ意見
があります。そういうものを総合いたしました予
算をきめると、こういうのであります。

○田淵哲也君 この覚え書きの内容について発表
していただけますか。

○国務大臣(福田赳夫君) ですから、いろんなや
りとりがある。一々覚えておられませんけれども、
覚え書きにどのようなこと、署名をしたと、こ
ういうようなことはあります。

○田淵哲也君 そうすると、そういう覚え書きと
いうものは大臣としては何らコミットされてい
ないというわけですね。

○国務大臣(福田赳夫君) 覚え書きがあるがな
かろうが、与党の意見はこれは尊重いたします。
与党の意見というのは、新税をつくつてもらいた
い、それから新税はこれを特別会計としてもら
いたい、こういう二点だつたと思ひますが、まあ十
分に検討をいたしますと、こういうふうにお答
えをしております。

○田淵哲也君 その与党の意見の内容というの
は、これは新聞で発表されておるところにより
ますと、自動車税をつくる、それからこの自動車
税は総合交通特別会計に入れるということであると

思います。ところが、総合交通特別会計に入れ
た場合、これは、もちろん、道路だけでなく、
新幹線その他鉄道財源も含めましての体系です。
だから、そういう一般に使う財源として自動車
税ができた場合に、将来これがエスカレートする
おそれがあると思ひます。この点はどうで
すか。

○国務大臣(福田赳夫君) まあそれはそのとき
の状況で、あるいは一台当たり五千円というの
を一万円にしたらどうだ、こういうふうな意見が
出ないとも限らない。しかし、これは意見です。
これは与党の意見ばかりじゃなくて、野党のほう
でもあるいはあるかもしれない。しかし、そうい
う意見は私も承ります。承りますが、これは税制
調査会にもおはかりをしなきゃならぬし、私
自身が財政の責任者としてこれを真剣に考えな
きゃならぬと、こういうふうな問題だと思ひま
す。ただいまの私の考え方としては、これをエ
スカレートさせると、未来永劫というわけじゃ
ありませんけれども、当分予見し得る期間にお
いてエスカレートさせるといふような考え方は
いたしていません。

○田淵哲也君 大臣はエスカレートさせるつもり
はないとおっしゃったわけで、少しは安心したわ
けですけれども、ただ、いまの時点で見ても、自
動車については非常にたくさん税金がかか
っております。これはすでに大臣は御承知のと
おりだと思ひますけれども、しかも、多種類の
税金があるわけですね。私は、あんまり多
種類の税金があるというの、非常に問題がある
と思ひます。いままでなぜこのようになつたか
といひますと、税の設定のしかたというものが
行き当たりばったりで、財源が足りなくな
ればなるべく取りやすいところを見つけてこれ
にかけてやろうというふうなやり方です。その
結果、今日のような乱脈な自動車税の体系
になつたと思ひます。この点について、税の
取り方そのものについてもっと考へてもら
わなくてはならないのではないかと。自動
車にかかつておる税金が総合的に見て他の物
品と

○国務大臣(福田赳夫君)　　こういう税が重いか軽いか、これはまあ社会通念と、こういうことで判

九%、イギリスが一五・四%、それからフランスが一〇・四%、西ドイツが八・二%、アメリカが

てそれだけ自動車の利用者に過重の税金がかかっているのではないか、私はそういうことを申し上げ

投資が必要なときに自動車の台数に比例する特定財源だけにたよっておったのでは、道路投資がお

くれるのはあたりまえです。だから、この時期には大体において先進諸外国は多額の一般財源をつぎ込んでおります。そのかわりに、自動車の伸びが安定してきた時代には、それを回収する。自動車から取る税金が道路財源を上回っておる。イギリスなんかはもうすでにその例でありますけれども、そういう時代になっておりますね。ところが、日本の場合、道路投資と自動車の伸びとの関係を見ますと、一番道路投資に一般財源をつぎ込まなければならぬときに、政府は財政硬直化の理由でこれを削減しておるわけです。だから、長期的に見たら、道路投資に対する政策は誤っておるんじゃないか、こういう気がするわけですけれども、その辺についての大蔵大臣の考え方を聞きたいと思つてます。

○国務大臣(福田赳夫君) わが国は道路だけやっておればよいというわけでもないですね。住宅もやらなければならぬ。上水道、下水道も、治山治水も、いろいろな社会資本の充実という要請があるわけです。それらを総合して考えるんです。そういう場合に、その中でも非常に重要な道路政策をどういうふうに進めるか、こういうことからガソリン税という特定財源を設定いたしました。これを進めたわけですが、いま一般財源を一般財源としてお話でございますが、そのガソリン税を一般財源としてよかったです。また、することが財政論からいへば妥当であると、こういう一面もあったわけです。しかし、道路を急ぐんだ、これは財源を特定してまでやらなければならぬのだというので特に特定財源にしたと、こういういきさつになってきておるわけでございますから、要するに、一般財源であるが、あるいは特定財源であるが、道路をよくするための金が調達できれば、また、その調達がこれが計画に沿って実現されるというような状態に置かれるならば、それで私は事足りるんだと、こういうふうに思ふわけでありまして、あんまり一般財源の特定財源だという御議論にとらわれたいという気持ちはありませんが、いずれにいたしましても、道路財

源につきましては特定であるかあるいは一般であるか、これは別といたしまして、道路計画が必ず遂行されるように調達をいたしてきたい、こういうふうに考えるのでございます。

○田淵哲也君 私の主張は、もう少し長い目で見て、道路投資のあり方、道路財源の調達のしかたというものの対する基本的な方針を確立すべきではないかということなんです。そのときで、足りないから、自動車の利用者からこれだけ取ろうか、あるいはまたどこかほかから取るところないかいなというところで税金がつくられるというやり方は、改めるべきではないか。

それからこの自動車重量税に対してわれわれが反対する一番大きな根拠は、結果においては、この税金というものは大衆から持っていくのだから、その税金をどこへ持っていくのかというところ、大部分は地主のふところになるが、入込みます。道路費用に占める土地収用費の比率というものはますます高まりつつあるわけですね。特に都会地においては九〇%をこえるところもあるわけでありまして、これは政府の土地政策の無策が招いたことだと思つておられます。その結果、いまの自動車の利用者は、予算委員会でも私が申し上げましたように、八六%はお金持ちでない大衆であります。年収百五十万以下の勤労者が自動車の一四%を使つておられます。農家が一九%使つておられます。八六%の自動車というものはこういう農家、中小企業、勤労者が使つておるわけです。こういうものに多額の税金をかけて、その税金の行くえはというと、道路財源に使つてしましても、そのうちの二〇%、全国平均で二〇%から三〇%というものは一部の土地所有者のふところになるが、入込みます。こういう大衆に負担をかけて一部の者のふところを肥やすという結果を見た場合に、私は、この税金だけじゃなく、政府のいまのやり方というものが基本的に間違つておるんだということを指摘せざるを得ないわけです。この点について大臣はどう考えられますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 私も、その問題につきましては、たいへん重大な関心を持っております。これはお考えの基本においては田淵委員と全く同じです。何とかして土地問題、ことに住宅でありますとか道路でありますとか、そういう国民生活に非常に緊要な関係にある土地の取得についてももう少し容易簡便に、しかも、たゞいま田淵委員の御指摘のような感觸を国民に残さないような形においてこれが進められる方法はないか、こういうふうには思つておられますが、これは各党派の御賛成が得られるかどうか、そこにも問題が一つあると思つておられますが、どうかひとつ相協力いたしましてこの問題は検討してみたいものと、こういうふう

に考える次第でございます。

○田淵哲也君 時間がありませんので、あと問題が残つておりますけれども一応これで打ち切りますが、いまの大臣の答えに対して一言だけ申し上げたいことは、各党派の協力を得られなければできないとおっしゃるなら、この税金はやめていただきたいと思います。土地政策については各党派の協力がなければならぬと言われて、税金だけは各党派が反対しても無理やり通すというの、ちよつと筋が通らないと思つておるわけです。その辺、ひとつよろしく願ひします。

○渡辺武君 最初に、運輸省から伺いたいんですが、五三%を使つておる。農家が一九%使つておる。八六%の自動車というものはこういう農家、中小企業、勤労者が使つておるわけです。こういうものに多額の税金をかけて、その税金の行くえはというと、道路財源に使つてしましても、そのうちの二〇%、全国平均で二〇%から三〇%というものは一部の土地所有者のふところになるが、入込みます。こういう大衆に負担をかけて一部の者のふところを肥やすという結果を見た場合に、私は、この税金だけじゃなく、政府のいまのやり方というものが基本的に間違つておるんだということを指摘せざるを得ないわけです。この点について大臣はどう考えられますか。

○説明員(岡田豊君) 所得階層別の自動車の保有台数は、運輸省のほうでは調査して資料を持っております。残念ながらお答えできません。

○渡辺武君 私が経済企画庁の調査局からいただいた資料によりますと、これは全世帯の場合、年間の所得が三十万円未満の世帯、このうちの八八%が乗用車を持つておる、それから三十万円から六十万円の間が七・二%、六十万円から九十万円の間が二七・六%、九十万円から百二十万円の層が三〇・一%、百二十万円から百五十万円の層が

三六・五%、百五十万円以上が五〇・九%、こういうことになっております。この所得階層別の所得という意味が税法上の所得かどうかという点がはっきりわかりませんので、正確には言えないと思ひますけれども、しかし、いま申し上げた数字をお聞きいただいただけでも、年間所得三十万円未満、あるいは六十万円未満、あるいは九十万円未満という層でも乗用車を持つておると、かなり低所得層にも乗用車が行き渡つておるということ、これははっきりあらわれておると思ふんですね。所得の概念がこゝは不明確ですけども、かりにここにあらわれておる九十万円という層が所得税の免税点以下の層だということになりますと、今度の自動車新税はおしなべてかかるわけですから、所得税も納めることのできない低所得者層に税金がかかるようになるのじゃないかというふうに思ふのです。そういう点で、担税能力という点からして今度の新税が一体適切なものなのかどうか、この点をまず伺いたい。つまり、低所得者層にも、あるいはかなり高額な所得者でも、一台の自動車という点においては変わりはしないわけです。同じように税金がかかるというの、これは全く不公平じゃなからうか。特に所得税も納められないような低所得者層に税金をかけるというの、これはやるべきことじゃないかというふうに思ひますけれども、その点、どうでしょう。

○政府委員(細見卓君) 御指摘の数字は、私どもも、経済企画庁から聞いて、四十六年二月末の数字であることも承知いたしております。そこで、この年間所得で区切りました場合、これはおそろしく収入金額じゃないかと思ひますが、むしろ渡辺先生にお聞きしたいぐらいの感じなんです。三十万とか六十万の所得の方が、たとえ自動車で申ししますと、コナ一五〇〇でありますと五十二万円と、こういうものが買えるのかどうかという感じもいたしますので、この所得階層というものが必ずしも所得税でとらえられておる所得階層になるのかどうかかわらないわけです。いまの御質問も、別の意味でお伺ひすれば、三十万の人も五

十万人の人も百万の人も二百万の人も、コロナの一五〇〇を買限り五十二万円をお払いになってるのだから、その人たちが五十二万円払えるのであれば、年五千円ぐらゐの負担になるわけでありまゝから、その点は、現在の道路事情あるいは今後の道路整備計画によつてよくなつてくる道路の主たる受益者はやはり何といつても自動車の使用者でありまゝから、そういう点を考へて忍んでいただくまいかと、こう考へております。

○渡辺武君 忍んでいただくまいといひましても、それは国民が十分金の余裕があつてコロナを買うならこれまた別ですよ。担保力があるところに税金はかけなければならぬ。特に高額所得者にはその分に應じてたくさん税金を払つてもらわなければならぬ。しかし、所得税を納めることのできないような低所得者層、これが生活の必要上自動車を買つてゐる、それにも税金をかけるというのは、これは全く不当な課税のやり方だと私は思う。つまり、いまの国民の事情を見てみますと、自動車は一種の生活によつて欠くことのできないようなものにさせられてゐるんですね。御承知のように、都市での通勤者、この人たちは、職場と住宅とが非常に離れたところへ住まなければならぬ。地価がどんどん上がるから、安いところ安いとこを選んでゐて、そして職場と非常に離れたところに住まなければならぬし、いまのひどい交通混雑の状況では、どうしても乗用車にたよるといふことがやむを得ざる条件として生まれてきてゐる。特に夫婦共働きの人の子供でも持つてゐるなら、子供を保育所に預ける、そして出勤しなければならぬというときには、どうしても乗用車にたよらざるを得ないというふうな状況にいま追い込まれてゐる。ですから、これは、所得が多いか少ないかという状況じゃなくて、もつかつかの生活をやつていくためにも、やむを得ざる出費として何とか工面をしてこれを買つてゐるというのが私は実情だと思ふ。農民にとつても同じことです。特に中小企業にとつては、小さなトラックはもう全く営業上不可欠のものだと思

うですね。そういう状況で自動車をいま使つてゐる、これが実情だと思ふ。ですから、自動車を使つてゐるからそれだけの金があるのだ、だから租税能力があるという議論は、これは国民の生活の実情に全く合致しない議論だといふふうに思ひます。何でもかういふような悪税をこゝろ新しくまたこの段階へ来てかけざるのか、この点を伺ひたい。

〔委員長退席、理事玉置猛夫君着席〕

○政府委員(細見卓君) 私は決して悪税だとは思つておりませんが、かけました理由について申し上げれば、これは自動車の走行によりまして道路が面積が足りなくなるとか、あるいは道路を損傷させるとか、あるいは交通が滞りたしとしてゐるいろいろな意味で国民生活に不便をかけるとか、あるいはさらにいまわしいこととしては交通事故が起ることとか、その事故のためにいろいろな社会問題が起ることというようなことでありまして、自動車走行が非常にふえてきて、それが今日の社会的費用の増大をもたらしてゐる。したがつて、道路の整備というものが緊急欠くべからざるものになつてゐる。その道路を整備するために第六次五年計画が行なわれるわけでありまゝ、それを遂行していく上におきまして、どうしても国におきまして三千億余の不足財源が生ずる。それを何らかの形で調達しなければならぬといふことになりまゝ、その道路整備の緊急性の出てまいりました主たる原因がやはり自動車がつてきておるといふことにあるわけでありまゝ、この際、その道路整備のための財源を主として自動車に求めるということ、私は国民的にも納得の得られる事柄であらうと。しかし、その場合においても、税を担当する者といひましては必要最小限の負担にとどめるようにつとめて努力すべきである。その意味におきまして、歳出のむだとかあるいは事業のむだはできるだけ省いていただくようにお願いしたい、かように考へておるわけでありまゝ。

○渡辺武君 あとからこの自動車重量税の収税の使い道については質問したいと思ひますけれども、しかし、大体のところ、いま政府が考へてゐるのは、この財源によつて高速自動車道路を急速に整備しようといふことだろふと思ふのですが、特に新全国総合開発計画の中でのあの交通網の徹底的な整備というのが私は中心的な目標だと思ふ。いま生活に追われて、そういう中で毎日の通勤その他に自動車を使つてゐるという人たちに役立つような、そういう道路でないことは、これは私は明らかだと思ふのです。ですから、いまおっしゃつたような理屈はちつとも成り立たない。むしろ、高速自動車道路が整備されて、できればできるほど交通混雑がはげしくなつてくるというのが、いままでの日本国民の体験の中からはつきりと実証できることだと私は思ふ。ですから、そういうような口実は私はつけられないと思ふので

八千五百万人、これはバスと乗用車と合わせてございませう。それから貨物トラック輸送でございませう、輸送トン数は四十四年度で四十一億六千五百万トン、これは営業用、自家用合わせてございませう。

○渡辺武君 いまお読みになつた旅客輸送のほうですね、バス、乗用車合わせての数字は、これは年度間の総輸送人員の中の何れを占めてゐるのでしょうか。――じゃ、時間もかかりますから、念のためにとつて伺つたのですけれども私の手持ちの資料とたゞいまおっしゃつた数字が一致しておりまゝ、私のいま手持ちの資料で質問を進めさせていただきます。

ただいまの御答弁によりまゝ、年度の旅客輸送、バス、乗用車合わせて、自動車全体が二百七億八千五百万人ということでありまゝ、これを年度の旅客輸送全体に占める比率で見ますと、五七・三%を占めております。それから今度はトラックでの貨物輸送の量が四十一億六千五百万トン、これは年度の貨物輸送全体の八七・九%を占めてゐるという状況ですね。よろしうございませうか。

〔理事玉置猛夫君退席、委員長着席〕

○政府委員(見坊力男君) 大体そういう数字でございませう。

○渡辺武君 そうしますと、自動車が、人の輸送、物の輸送の中でどれほど大きな役割りを演じてゐるかといふことは、いまの統計で非常に明確にあらわれてゐると思ひますね。

そこで、先ほど私が聞きした数字はもうできましたか。

○説明員(高橋元君) 乗用車分の税収は、平年度で、営業用が十七億円、自家用が五百億円、それからトラックにつきましては、営業用が三十九億円、自家用が五百七十八億円、バスは、営業用が二十億円、自家用が二十五億円、これは概算でございませう。

○渡辺武君 日本の貨物、旅客輸送の中で大きな役割りを演じてゐる自動車輸送ですね、その中で

いまの税収のほうから判断しますと、家用のほうはかなり比率が高くなっているということですが、同時にまた、営業用の比率も無視できない状況だと思ふのです。

そこで、今度の税金が自動車にかかるということになりますと、まず第一には、家用自動車を持つておられる方は、私が先ほど申しました低所得者層ですが、そういう人たちに大きな負担がかかる。それだけではなく、営業用の自動車にかかった場合に、これは当然消費者のほうに、つまり自動車を利用する人たちのほうにかかってこざるを得ない。運賃という形が典型的になりすけれども、そういうことにならざるを得ないと思ひますけれども、まあ大体否定されるだろうと思ひますけれども、どんなふうにならざるを得ないか、その点をおしやうていただきたいと思います。

○政府委員(細見卓君) 御命令ですから、否定させていただきます。

家用乗用車というものにどれだけの税がかかるかということについては、平均いたしまして五千円程度の税になるわけでありまして、それは、先ほど来申し上げておりますように、五十万を上回る自動車を購入してはじめてそういうことのできる人に御負担願うわけでありまして、渡辺委員御指摘のように、そういう自動車を買われた方についてはそういう御負担を願わなさいといふと思ひますが、その買わなさいといふこと、あるいはバスその他の交通機関を利用するといふ問題、これらはやはり選択も可能なことでありますし、また、この財源によりまして道路が整備されるということになりますれば、その持つておる自動車の効用というものが非常に高められまして、そういうことによつて、この税の負担というものをしても結果的にはより有効な利用ができて、一種の応益負担というふうな要素になつてはね返つてくるのだらうと思ひますし、営業用の車につきましては、まさに現在の営業収益の悪化をもたらしてあります大きな原因の一つには、人件費その他の騰貴の問題とあわせて、そういうもの

の騰貴のわりありに営業効率が思うようにはかからない。

〔委員長退席、理事大竹平八郎君着席〕

それは交通の渋滞に基因しておるといふわけでありまして、これらのことによりまして、全国的に大局的に見ますれば、道路は漸次よくなつてまいり、それがひいては営業車につきましても効率化という形になつてその収益の好転にはね返るようになるのが少なくとも長期的な見通しであるうと、かように考へております。

○渡辺武君 理屈もまづいけれども、答弁もまづい。というのは、私の伺つた点に答えていない。運輸大臣が衆議院のほうで答弁されているのを拝見しますと、自動車重量税をかけても、ハイヤー事業から考えると、年間二百万円ないし三百万円の収入の中でわずか五千円の支出増だと、だから運賃の値上げにならぬ、こういう理屈を立てておられるわけですね。こういう理屈、それからいまおしやられた理屈ですね、これはもう公共料金を値上げするときに必ず言う理屈ですね。ところが、たいしたことはないんだと、いやこれを値上げすれば利用者大に利益になるんだという理屈でもって値上げして、値上げすれば必ずそれが一般物価の値上がりをもたらし、そして今日の物価騰貴をもたらし、そして、いままでの事例です。

私は、もう時間がないので、詳しく申しませんが、先ほど議論がありました、もうすでに八種類の税金がかかっている、その上にもう一種類税金が上乗せされる。そして、自動車所有者の税負担というのは非常に大きい。このところの私は問題だと思ふんですね。わずか五千円と言ふけれども、しかしながら、その五千円を含めて、乗用車一台の年間の税負担の実額は七万三千三百三十八円ですか。

○政府委員(細見卓君) そのとおりです。

○渡辺武君 トラックは三十八万三千二百五十円、たいへんなものです、これは、ですから、全国でそれは乗用車を持つてゐる人々も反対して

られるけれども、特にトラック営業をやっている人たちは、もうこんなことやつたら営業が成り立たぬということで反対運動をやっているんです。これを無理やり押し切つて値上げすれば、何とか経営の状態を打開しようといふことで値上げに動くことは明らかだといふふうに見えなかならぬ。物価が値上がりすれば、自動車を持つていない人たちにまで影響が及んでくる。私は、今度の税金はそういうものだと思うんです。まさしくこれは大衆課税の雄たるものだといふふうに思ひます。

まあ、しかし、そういう議論をあまりやつていても、すれ違いになるばかりですから、質問の趣旨を移しますけれども、衆議院の大蔵委員会では、自動車の重量税は物品にかかる税金だから、付加価値税を採用する場合には妨げにならないといふ趣旨のことを答弁されました。これはどういう意味をおしやうたのか、どうもよくわかりませんので、もう一度御説明いただきたいと思ひます。

○國務大臣(福田赳夫君) 小林さんから、付加価値税を創設するかどうかという話がありました。そこで、私は、付加価値税は非常に慎重に考えなければならぬ税だ、税制の根本改革になる。ただ、私が魅力を持つておりますのは、私は所得税の大減税をしたいんだといふ、そういうアンビションを持つております。さて、そのかわり財源ということになる、付加価値税といふものは、多額の税収がありますので、かなりこの要請にこたえられる、その点なんです。ただ、これは、物価問題に多大の影響がある。そういうような観点から、私はこれに対する対処のしかたはきわめて慎重である、こういうふうな答えを申し上げたんです。ただ、それにいたしまして、いまEBC諸国では数年前からこの税制を共同で採用しようといふやないかといふような決議をしておるわけでありまして、しかも、それを実行に移しておる。最近では、EBC諸国ばかりでない、イギリスにおいても、あるいはアメリカにおいても、これを採用することを検討いたしておるということをお考へる

と、わが国におきましてもこの検討はしておかなきゃならぬと思ひまして、税制調査会に對しましてこれが検討方をお願いしたいといふ、こういうふうな申し上げたんです。そうすると、小林さんが、それが今度の自動車新税はそれへの地ならしかつてから、まあ私はそういうふうな考えでありますので、税制を改正いたします場合におきましては、まだ慎重には考へてはおりますけれども、あるいはその付加価値税採用といふことがあるかもしれない。そのあるかもしれない、あり得べき事態に對しまして妨げとなるような税制は考へておりませんが、この自動車新税は妨げになるものではありませんが、今度採用することにしたしておるわけでありまして、こういうふうな答弁した次第であります。

○渡辺武君 付加価値税の採用には妨げにはならぬといふ御答弁ですね。その点から考へても、それからまた、今度の自動車重量税が先ほど申しましたように日本の輸送手段の中で占める比重が非常に大きい。そしてまた、この値上げによつて国民の生活に對する影響も非常に大きいといふような点からしても、どうも私はこの自動車重量税の採用が事実上の付加価値税を自動車という点で意味している、あるいはまた、付加価値税制導入のいわば突破口みたいな性格を持つてゐるんじゃないかといふふうな思ひますけれども、この点はどんなふうな考へでしようか。

○國務大臣(福田赳夫君) それは全然関連はありません。

○渡辺武君 なお、付加価値税制についていま大臣が言われた点について、私は一言申し上げなかなければならぬと思ふんです。付加価値税制を採用するその理由の一つとして所得税減税のアンビションを持つておられると言ひましたけれども、この付加価値税制というのは、これはもう一般の物価に織り込まれる、大臣も言われたとおり、物価の値上げを促進するものですね。したがつて、所得税を納めることのできないような低所得者層がこの税金を負担せられるといふことであつて、所

得税減税をされた人はもとより所得税と引きかえに今度は付加価値税をとられることになるわけですね。これは、大臣が、所得税の減税をするんだというふうな当たり前のいいようなふうな、そういう宣伝をされるんじゃないかと思う。絶対そういうものじゃない。そのことを私ははっきりと申し上げておきたいと思うのです。ですから、大臣のアンビションというのは、これは日本語に直せば野望と言つて差しつかえない。そういうようなものをいずれば導入するだろう。検討検討と言いつつ、漸次その条件をつくつていくというの、私は大臣の戦術だろうと思うのです。小さく出して大きく広げるというのが私は大臣の戦術だろうと思う。その戦術の一環としてこの自動車重量税が出てきたんじゃないか、そういうふうに思いますけれども、どうですか、重ねてお伺いいたします。

○国務大臣(福田赳夫君) 重ねて申し上げますが、自動車重量税と付加価値税とは、思想的にも体系的にも何らの関係はございません。

○渡辺武君 思想的にも体系的にも関係がないと言われましたが、それでは自動車重量税の税としての性格ですね、これは一体どういふものなのでしょう。衆議院での御答弁を讀ましていたいたしても、これは主税局長が答えておられるわけですが、どうもよくわからない。一体、これは直接税ですか、間接税ですか。

○政府委員(細見卓君) 日本では、所得税、法人税というふうな取得税と財産税を直接税といたしまして、それ以外のものを間接税と呼んでおります。さらに、その間接税と呼ばれるものを、人によりまして、間接税、流通税という分け方をしておられる方がありますが、その場合にはこの税はやはり流通税に当たるのであろう、こう思うわけでありませう。

○渡辺武君 何か登録税と同じものだというような趣旨の答弁がありましたね。そうですか。

○政府委員(細見卓君) 権利創設的な税であるという意味におきまして登録税であると思ひます。

ただ、登録税と申しますのは、現在では登記時にのみ登録税を登録税と言つておりますので、固有な名詞としての登録税ではない、広い意味での登録税と、そういう意味でございませう。

○渡辺武君 どうもその点がはっきりしないんですね。これはまあ少しさまたな議論になりますけれども、登録税なら、一回納めりやあとは大体納めなくてもいいというの性格だと思ふのです。ところが、この自動車重量税になりまして、二年に一回車検をするたびに納めると、こういうことになっていくわけでしょう。しかも、物品にかかれて、そして何回ともなく納めるといふような性格ですと、これはちょうど固定資産税と同じような性格があるのじゃないか。固定資産税ならば、これは物品にかかれて、しかも何回も納めるといふ性格のものであらう。そうして、固定資産税に近いならば、これは流通税と言ふのはおかしいです。やはり一種の直接税じゃないですか。

○政府委員(細見卓君) 御承知のように、固定資産税は所有者にかかるわけでありまして、この税は使用者にかかるわけでありまして所有権にかかるとおられない。その意味におきまして、固定資産税——つまり財産税の性格を持つておる固定資産税ではない。自動車の走行が可能になる検査を受ける、そのことによって検査証の交付を受ける、その検査証の交付を受けたという権利の取得に對して登録税が課せられる。その登録税のかけ方におきまして、家屋等の不動産におきましては価格等が課税標準になるわけでありませうが、この場合はそれが重量であるというわけでありませう。

○渡辺武君 どうもはつきりしませんね。同じ自動車でも、私は、自家用車と営業用の場合とでは、同じ自動車重量税がかかっても、その点で性格も若干変わつてくると思ふのです。保有税じゃないと言われましたが、自家用車の場合には使用者と保有者は同じでしょう。原則として同じです。だから、そういう場合に自動車重量税がかけられれば、これは保有税で直接税ですよ。営業用

の場合でいへば、これが利用者にかかつたというふうにして、しかしその場合には運賃その他に転嫁されるから、これはいわば間接税的な動きになるわけですね。そういう性格は一体どうですか。

○政府委員(細見卓君) 当初来申し上げておるほうに属するわけでありませう。

○渡辺武君 私は、やはり、登録税そのものだというふうな御答弁ならならぬで、広い意味での登録税なんだというふうな御答弁をなされていくところにこの税制のあいまいさがはつきりあらわれていくと思ふ。何ともあなた方自身がきめかねてゐる。何ともきめかねてゐながら、しかもきめかねる。何ともきめかねてゐながら、しかもきめかねる。これが流通税の一種だと、言つてみれば間接税的なものだといふことを盛んに強弁される。そこに私は重要な問題点があると思ふのです。

それは何かといへば、先ほども申し上げましたけれども、いまの自動車は国民の消費生活の中でも欠くことのできないようなものになつてゐる。旅客輸送、貨物輸送という輸送手段としては非常に大きな役割を演じてゐる。これにかかる税金は一般消費税的な性格を持つてゐると思ふ。そういう面から言へばですね。しかし、厳密にそれを税制という点から検討すれば、まことにあいまいもこのたるもの、そういうことで、間接税なら間接税というふうな強弁してゐる、そこに先ほど大臣も答弁されましたけれども、付加価値税制の導入に妨げにならないという性格がはつきり出てくる。一般消費税的なものである付加価値税ですね、これの突破口であるといふことが私は明らかじゃないかと思ふ。どうでしょう、そういう意図を持たれてこれは流通税だ流通税だといふふうに言つてゐるのじゃないですか。

○政府委員(細見卓君) 不敏にしてそんな深い意図は持つておりません。

○渡辺武君 不敏にしてとばかり謙遜されましたが、それじゃそういう議論はやめておきますけれども、いずれにしても、先ほど大臣にも申し上げ

上げました付加価値税制そのものが持つてゐる国民の利益に全く反するような性格、それと同じ性格をこの自動車重量税が持つてゐるということははつきりここで私は確認できる、その点を申し上げて、この次の質問に移りたいと思ひます。

先ほども向井委員が問題にしておられたやうでありますけれども、この自動車重量税は一般財源として一般会計の中に入れられる、そういうものだというふうな聞いておられますけれども、したがつて、財政法上は、その使途は特定されてゐないのは当然のことだと思ふのです。ところが、この法案の提案理由の説明では、「道路その他の社会資本」のために使うといふふうな特定してゐるのです。一体これはどういふことなんでしょうか。

○理事(大竹平八郎君) 渡辺さんに申し上げます。ただいま、向井委員と発言がありました、田淵君です。

○政府委員(細見卓君) この税を起すに至りました背景は、道路その他の社会資本の不足、さらに端緒には第六次道路整備五年計画の財源が不足してゐる、その財源を調達する意味でこの税を設けた。その場合に、先ほど来申し上げておるすように、一般所得税に求めるよりも、受益関係のより密接な自動車使用者にその負担を求める、こういうわけでございます。

○渡辺武君 それなら、なぜ一般財源にしたんですか。

○政府委員(細見卓君) この税を設けましたのは、先ほど来申し上げておりますように、自動車がいふいろいろな意味で社会的な負担をもたらしてゐる。その社会的コストに着目して税を設けるわけでありませう、一般財源としてしかるべきであらうと考えます。

○渡辺武君 それはおかしいですね。明確に用途の特定があるわけでしょう。その用途の特定をして新税を創設するわけですからね、どうですか。

○政府委員(細見卓君) 衆議院でもなかなかそこがわかり願えなかつたのでありますが、税を設けました財源不足、調達しなければならなくなつ

た背景は、道路その他の社会資本の充実のために財源を調達する必要があった。それでは、それを所得税に求めるか自動車に求めるかということになりまして、私どもは、所得税のような一般的な税でなくて、直接は道路に對し、あるいは広くは社会的コストをもたらして自動車の使用者、端的には自動車にその負担を求めるべきだとしたわけでありまして、財源調達の背景とそれから自動車に負担を求めることにしたそのことは考え方の過程におきましてはつながつておりますが、こういう過程で発生したから、やれ目的税でなければならぬ、あるいは特別会計に属すべきだというのは、これは別個の観念の議論であると思ひます。

○渡辺武君 その背景ということを知っているのじゃないんです。道路その他の社会資本の整備のために使う目的を特定しているわけでしょう。目的を特定している税制といへば、これは目的税でしょう。どうですか。どうしてこれを一般財源として扱うのですか。

○政府委員(細見卓君) 道路その他の社会資本の充実でございますから——一般税は、広く社会資本の充実、あるいは社会保障の充実、あるいはいろいろな政府サービスの実施ということに用いられるわけでございまして、社会資本の充実というのは財政の持つておる大きな役割である、その一翼をになつておるというわけでありまして、これはまさに一般会計の仕事でもあらうと思ひます。

○渡辺武君 どうもその辺が私は了解できません。道路その他に使うと。あるいは、先ほども御質問の中で出ておりましたが、総合交通特別会計ですね、これの財源として使うのじゃないかというふうな疑問もすいぶん出されておるんですね。これは明らかに用途を特定して、そして自動車を使っている人が道路を痛めるから、だからというので自動車にかけているということだと思ふのです。しかも、それは一般財源だ一般財源だといつて逃げようとしておる。私は、そこにも、今

後付加価値税制を大規模に導入して、そしてこれを一般財源のいわば大黒柱の一つにしようというふうな意図とつながつてそういうような無理をやっているのじゃないかというふうなことを考えざるを得ないのですが、その点、どうですか。

○政府委員(細見卓君) そういうことでなくて、道路その他の社会資本の不足を充実するために新規に財源を求めようというわけで、いまおっしゃるような議論は少なくとも考えたことはございません。

○渡辺武君 時間が来たので、最後に一言だけ質問してやめます。

先ほど、道路整備五カ年計画のために使うというふうな趣旨の答弁がありました。その前には、道路を整備することが自動車を使っている人たちのためにもなるという議論がありました。高速自動車道路ですから、したがって、これは自動車のために一般に言つてそれは差しかえないと私は思ふのです。思うのだけれども、先ほども申しましたように、自分の日常生活のためにやむを得ず自動車を使っている一般の勤労者大衆、先ほどは低所得者層という形で呼びましたけれども、こういう人たちですね、これも多少は高速道路を使う場合もあります。ありますけれども、むしろ高速道路が一番役に立っているのは、これは新全国総合開発計画の一環として道路整備五カ年計画などが進められるわけですから、あの新全国総合開発計画で全国に十二の大きな工業拠点を、主要都市間をネットワーク網で結ぶ、そしてこれらの体制のもとで、二十

カ年でしたか、工業生産を平均五倍にふやすというふうな高度成長を目ざしている大企業こそ、最もこの高速自動車道路の利用効果をあげる層だと私は思ふわけです。ですから、そういう用途という点からしましても、この自動車新税というのはもう絶対に大衆にとつては利益にならぬものだというふうな断言を得ません。その点、あなた方はどういうふうな考えておりますか。

○政府委員(竹内道雄君) ただいまのお話でござ

いますけれども、先ほどもちよつと申し上げましたけれども、十兆三千五百億の道路整備五カ年計画を達成いたしますのに、大ざっぱに国費として約四兆の金が必要でございますが、そのうちいわゆる高速の有料道路に使われるものは大体四千億程度でございます。残りの三兆六千億というものは、一般道路に使われるわけでございます。その四兆全体の中の三千億ばかり足らない分がこの新税でまかなわれるというふうな考え方でございます。もちろんその三千億の分が一般道路に使われるか有料道路に使われるかというところはや明らかではございませんけれども、国費全体の中で有料道路に使われる分は大体一割くらいでございます。これは数字の問題としてでございますが、一応そういう事情になっておりますので、お答え申し上げます。

○吉田忠三郎君 自動車重量税についてはたくさん質問があるんですが、きょうはもうそろそろ間もなく五時ですから、これは追つての委員会で行いたいと思ひますが、児童手当の関係ですね、厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案、このことについて若干聞きたいと思ひます。

大臣この児童手当の問題は、社会労働委員会でも厚生省が主たる法律案として提案してありますから、私もそこでかなり議論したし、質問を展開してきたんです。ですから、きょうは、この大蔵委員会では、その法律の裏づけをいたす財政の問題が非常に問題ですから、その点をおもに大蔵大臣にたざしたいと思ふわけでありまして、御承知のように、児童手当法というのは、児童憲章の精神にのつてそして児童福祉対策の一つとして提案したのじゃないかと私も考えますが、大蔵大臣はどう思つておりますか。

○國務大臣(福田赳夫君) そのとおりでございます。○吉田忠三郎君 そうしますと、児童手当制度の目的というものと趣旨に相応して将来に向けて発展させていかなければならないと思ふのであります。大臣もきつとそう思つておられるのじゃないかと

思つておりますが、これは厚生大臣もそう答えたのですが、この法律だけで万全だと考えておりますか。

○國務大臣(福田赳夫君) ただいまのところ、まずその程度かと、こういうふうな考えておるのです。つまり、この制度策定にあたりまして、諸外国の状況もよく調べてみたのであります。そうすると、児童手当制度をやっている国はかなりの数です。ありますが、かなりまた議論も起こつてきている。つまり、財政の硬直化なんですね。それから同時に、さて硬直化の大きな原因になるくらいな財政支出をして、それだけの社会的な役割りを尽くしておるか、という問題につきまして、反省というか、再検討しようじゃないかという国々もあるんです。そういうふうな状態を見ると、わが国が新しく児童手当制度を充足すると、こういうことになってきたので、そこで、一面においてわが国における財政負担も急激に増高させることもどうかという財政論もありますけれども、制度論として一挙に充実した児童手当というところまで行くかどうかということについてやや疑問もあるわけなんです。そういうふうなことで、私はさつき形骸と言ひましたが、決して充実した形のものじゃないと。とにかく児童手当制度が地方自治団体なんかでかなりとられるような傾向になつてきたという傾向もあるもので、この際政府において主導権をとつた形の児童手当制度、これを充足して、これが妥当じゃあるまいかと、こういう考え方でありまして、そこで、これからこの制度が充足したその成り行きというものをよく見まして、そしてこれは国民が非常にけつこうだということで高く評価をするというふうな状態でありましたら、財政上の状況ともならみ合わせなければなりませんけれども、これを発展させていく、こういう考え方でありまして、○吉田忠三郎君 いま、大蔵大臣は、財政面の諸問題をとりえて、たとえば財政硬直化との関連なんかに問題がある、こういうことの言ひ方なんです。

すが、これはどうなんですか、日本の場合は都道府県段階でも行なっていますね。現に、社会党の市長村長のところでももう実行しているところがありますよ。この問題はいつか始まってきたわけじゃないわけですか。何年も前からそういう強い要請があったけれども、これは佐藤内閣になってからの公約の一つでした、児童手当を支給するということは、その公約を今日までほごにしていたから、市町村自治体、特に社会党の市町村長はやったんですよ。やって、今度初めてこれが出てきたんですがね。これはこの大蔵委員会としては財政上の問題ですから、ここでは議論する場じゃないと思いますから、社会労働委員会ですてきたんですかね。やってきまして、いざいざいたしまして、いまも若干触れていますが、たとえいまの財政の問題を含めてみたら、万全ではないと思うんですよ。今後やっぱりこの問題については多くの検討も必要であるし、あるいは改善してまいらなければならぬものがたくさんあるんじゃないかと、こう思っているんですが、こういう点はどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) まあ、この問題は、ただいま申し上げましたような状況でございますまして、いろいろ議論のある制度なんです。ですから、児童手当懇談会でもこれはたいへんな議論があつて、なかなか結論を得ないような状態で推移したわけだったのですが、まあ結論が結局出た、出た結論が今回のこの政府提案という形で具体化された、こういうことであります。そういう経過を見ましても、まずスタートとしてはこの程度だろうかというふうに私としても考えておるわけでありまして。

○吉田忠三郎君 ですから、このスタートにあつて私はどういふ言おうとしておるわけじゃないんです。将来幾つかの課題が残っているわけですよ。だから、検討もしなきゃならぬだろうし、改善を要する必要があるんじゃないか、こう聞いているのですから、この点を答えてもらいたいんです。

それからもう一つは、大蔵大臣ね、これはどうなんですか、一つにはわが国の人口政策的な面が全くないかどうか。つまり、今日では若年労働者が不足していますから、そういうことを考えながら、二十年後の労働政策がこの中に含まれておるのじゃないかと思う。私は、こういうものが含まれていないとすれば、何か妙な感じがするんですがね。この点もあわせて答えていただきたいと思ひます。

○国務大臣(福田赳夫君) この問題は、衆議院の社会労働委員会でもかなり突っ込んだ議論をしたんです。その結果、問題点を掲げまして附帯決議としております。その附帯決議に当面の問題点というのとはほとんど網羅されておると思ひます。この附帯決議に示された問題点なんかは、とにかく私どもは十分検討してまいりたいと、こういうふうな考えをもちます。

それから第二点の人口政策的配慮を認めておるかという話であります。これは私は社会保障制度というふうなところをしておるんですが、同時に副次的に人口政策的な効果はある制度である、こういうふうに見ております。

○吉田忠三郎君 まあ、大臣は、そういう政策的な一面を見ないとは言えないという意味の答えだと思ひますが、私はあると思ひます。というところは、いまの日本の出生率を見ますと、アメリカから見ると下回つて一・九くらいになっておる。これは厚生省のほうはわかつています。そのうしますと、いまの大蔵大臣が進めているこの高長政策をずっと進めてまいりますと、どうしても若年労働者というのは不足してまいります。これはわが国だけじゃないですよ。アメリカにおいでしかり、ソビエトにおいでしかりです。ですから、いまの出生率等をにらみ合はしてみますと、二十年後におけるわが国のそうした若年労働者に該当する人々がどういふ傾向になるか、統計上出ています。ですから、この際、スズメの涙程度の三千円くらいとあええあげて、そうして、かつて戦争中は生めよふやせよなんというこ

とをやりましたが、いまごろはそんなあほうみたいなこと言つて号令をかけたつて、自分のおなかを痛めて、さなきだに生活が物価が高くてたいへんだというときに、あまり子供さんを生まさせんよ。ですから、そういう一面のねらいはちゃんとこの中に含まれておると、そういうふうな思ひでいるのです。これは全くないということはないでしよう。

○国務大臣(福田赳夫君) 私もそう思ひます。主たる目的は社会保障というところでございまして、副次的にそういう効果もある制度である、こういう認識のもとにスタートしたわけでありまして。

○吉田忠三郎君 さて、大臣ね、この法律、財政的に裏づける財源の關係は、おそらく、先ほど大臣の申された国の財政全般をにらめていろいろなことを考えたのじゃないかと思ひますが、第三子以下というのにならなすね、適用者は。

○国務大臣(福田赳夫君) そうです。

○吉田忠三郎君 これでは、児童手当法をおつくりになつて、財政的にもそれに關連する諸法律を整備して見ても、第三子以下の人々というのにならなすね、ごく少数になるんですよ。——

なると思ひます。これはどのくらいになりますか、対象人員は。

○説明員(石野清治君) 第三子で、義務教育終了前の児童の第三子と申しますと、支給対象児童は二百四十七万人でございまして。

○吉田忠三郎君 これは、この法律が施行された場合、全部対象になるわけですね。第三子以下ということですか。

○説明員(石野清治君) 段階実施でございまして、四十九年度から二百四十七万人が全部対象になります。

○吉田忠三郎君 じゃ、今年度は何名になるのですか、対象人員は。

○説明員(石野清治君) 今年度は九十三万人でございまして。

○吉田忠三郎君 これにかかわる所要経費といひ

ますか、所要の財源、これはどの程度見ているのですか。

○政府委員(橋口収君) 児童手当は、御承知のようにな、被用者に対する児童手当と、非被用者——自営業者等に対する児童手当と、二つございまして。両者の費用負担区分に相違があることも御承知のとおりでございまして。したがひまして、四十六年度で申しますと、事業主拠出金による収入が約十三億円でございまして。それから一般会計の負担が三十億円でございまして。両者を合はせまして児童手当交付金として支出されます額は三十七億円でございまして。

(理事大竹平八郎君退席、委員長着席)

○吉田忠三郎君 そうすると、六億は、諸般の事務経費、あるいは管理経費といひますが、そういうものですか。

○政府委員(橋口収君) 業務取扱費ということでございますので、御指摘のとおりでございまして。

○吉田忠三郎君 そうしますと、大臣ね、先ほど冒頭に聞きますと、改善をしなければならぬとか、検討しなければならぬと、こういうふうにあるんですよ。特に、蛇足のようであつたけれども、わが国の人口問題、特に産業経済の高度化による若年労働者を二十年後を見通してある程度そういう考えが含まれているということになれば、私は第三子というのは改めなければならぬと思ひます。これは改めていかなきゃならぬ。これは本年一挙というわけにはまいりませんよ。まいりませんから、法律はきのうでしたか本院を通過してはいますから、私は無理難題をいま大臣に言うこととはしません。と、あええ四十七年度からでも、予算を編成する場合には、少なくとも第二子に、将来第一子からというふうなことで検討しながら改善していくということにならなければ意味がないような気がするのですが、この点はどうなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) この問題は、昭和四十九年度を一つの区切りといたしまして、この制度をひとつ完全実施をしたい、こういうふうな考え

ております。しかし、その完全実施をすべき制度自体が内容が貧弱じゃないかという議論と、四十九年度完全実施になったそのあとにおいて一体どうするのだという二つの問題がありますから、まあいまこの場のお答えをいたしましては、とにかく四十九年度までに今の法にきめられた制度の内容を遺憾なく実施したい、こういうふうに考えております。それから五十年以降につきましては、この制度に対する国民の評価、そういうものを踏まえまして、それがたいへん高い評価を受けるというふうな状態でありましたら、これを充実する、そういう考えであります。

○吉田忠三郎君 わかりました。

そこで、さらに今後の問題になるんですが、この法律は施行にあたってかなり制限事項があるんです。たとえば年齢の制限をしておりますね、一つには、それから一つには、支給する場合に所得制限をしております。これは老齢年金支給制度をまねたのじゃないかと思いますが、所得制限をしております。こういう制限があるんですが、私は年齢制限とか所得制限等についても先ほど冒頭に聞いた事柄が含まれているということになるならば、そう長期にわたって支給するものではないから、所得制限などというものははずしていくべきものではないか。

それから特に身体障害児に対して、何らかの法律は触れられていないのです。触れられていませんね。ですから、こういう問題だつて、将来——将来といたつてこれは可及的すみやかにやるべきだと思ふんですね。身体障害児等については特別な配慮というものをなされなければ、私は、この法律のほんとうの精神が生かされないと思うんです。私は、冒頭に、児童憲章の精神にのつとつて、こういうふうに出して聞いたのですが、こういう点をどう考えますかね。

○吉田忠三郎君 いろいろ御議論のあるところだと思ふんですが、所得制限の問題、これはこれからの経済情勢の動きとか、国民生活水準の向上がどういうふうなぐあいになっていくか、

そういうようなことをよく見きわめながらよく見直しをしたい、こういうふうに思います。

また、年齢制限の問題ですが、これは、一般的な問題とすると、とにかく四十九年度までの計画、この原則を要するといふことは非常に困難だと思ふんですが、いま御指摘の心身障害者、そういうものにつきましては、同じ子供でありまして、心身障害者であるがゆえに子供の状態が長く続くというふうなこともありますので、この問題は考えてみたい、かように思います。

○吉田忠三郎君 これは、大臣、ぜひひとつ将来考えていただくようにお願いしたいのですがね、こういう点は、

それと、いまのきめられたのは、今年はやむを得ぬとしても、養育費の実態に沿う金額かといふと、必ずしもそうとは言えませんが、ないよりはましであるけれども、だから、こういう点は、国民の生活水準、それから養育費の実態等を完全に把握をして、それに相マツチするような方向でやつぱり額も引き上げていかなければならぬだろうし、それからいま申し上げたような心身障害児の問題ですね、こういうことというのは、当然やはり血の通つたといふんです。行政をする場合に大臣のほうとしてもそういう意味の指導なり、あるいは将来に向かっての施策というものを施してもらわなければならぬと、こう思うので、特にお願いしておきたいと思ふます。

それからこれが法律施行になった場合の取扱事務ですね、これは市町村自体に委任事務として落とすわけでしょう、具体的には、市町村長を通して支給をいたすということになっていきますね。その場合の認定の問題は、やっぱいろいろの問題が伴つてくると思ふますね、運用する場合に、ですから、二千二百九十ぐらいですか、いまの市町村の数というのは、この運用いかんによつては、ある意味では、ばらばらですね、この取り扱い方に違つた面が出てこないとは必ずしもここでは保証できないと思ふんですね。ですから、そういう関係は、認定等も含めて、かようなことのないように十分指導しなければならぬと思うのです。これが一つ。

それからその認定する場合に、運用にあつては、養育というものの実態を完全に把握しなければ、具体的にやろうとしてもできませんから、そういうことがまず先決であつて、特に受給者の支給の段階等についても、わずかに三千円ぐらいですから、できるだけそういう事務を扱う場合に受給者の便宜をはかるようにしなければ、場合によつてはそれは受け取りに行かない、こういうふうな現象だつて起こらないとは思ふんです。

○吉田忠三郎君 最後、大蔵大臣、先ほど大臣は財政硬直化等を考へて、いい面と悪い面とあるように言つておりますが、いずれにいたしまして

も、法律が制定されて児童憲章の精神にのつて児童のつまり福祉対策の一つとしてやるということであるならば、これは拡充しなければいかぬと思ふんですね。私は先ほど来の金額等を聞いてみたつて、とにかく四十億足らずですね、実際使われる金は、ですから、少ないばかりに、二百四十七万人見たつて、この三倍、百億ちよつとぐらいなものでしょう、いまの金額でまいるすれば、これを今後逆に倍にしたつて二百億ぐらいのものでしょう。ですから、来年度以降これは計画的にやつていくわけですから、その計画期間中に飛躍的な財政上の裏づけというものをして完ぺきを期してもらいたいというふうに思ふのです。これはもうそこだけ聞けば私は質問を終わりたいと思ふます。

○吉田忠三郎君 最後、大蔵大臣、先ほど大臣は財政硬直化等を考へて、いい面と悪い面とあるように言つておりますが、いずれにいたしまして

も、法律が制定されて児童憲章の精神にのつて児童のつまり福祉対策の一つとしてやるということであるならば、これは拡充しなければいかぬと思ふんですね。私は先ほど来の金額等を聞いてみたつて、とにかく四十億足らずですね、実際使われる金は、ですから、少ないばかりに、二百四十七万人見たつて、この三倍、百億ちよつとぐらいなものでしょう、いまの金額でまいるすれば、これを今後逆に倍にしたつて二百億ぐらいのものでしょう。ですから、来年度以降これは計画的にやつていくわけですから、その計画期間中に飛躍的な財政上の裏づけというものをして完ぺきを期してもらいたいというふうに思ふのです。これはもうそこだけ聞けば私は質問を終わりたいと思ふます。

わけですが、もう少し具体的に申しますと、大体どんなような構想でございましょうか。——活用の方法、構想でございします。

○政府委員(相澤英之君) 概要は、ただいま先生が申されましたようなこととございしますが、万博の跡地約百万坪でございしますが、そのうち、阪大に二十万坪をさきまして、残り八十万坪を国と大阪府で半分ずつ所有をし、これを記念協会に出資をする。そうして、記念協会は、この跡地を一体として保有し、これを緑に包まれた文化公園として整備し、その適切な運用を行なう。同時に、万国博覧会協会の剰余金、これはまだ完全な決算をいたしておりませんが、建物等の施設の撤去費等を除きまして、大体百五十億を下らない金額になるうかと存じますが、これを一括して活用するという目的で日本万国博覧会記念基金というものを設けることにいたしておりますが、協会はこの基金の管理も行なうわけでございします。したがって、協会としては、文化公園の整備運営とそれから記念基金の管理という二つの大きな目的を持つておるわけでございします。

その文化公園としての整備の具体的態様につきましては、これは協会に設けられますところの評議員会においてその基本的な構想を検討されることになっております。マスタープランの作成を待つて、逐次施設の整備が行なわれることになっております。

ただ、昨年の十二月二十三日に大蔵大臣の諮問機関でございします万国博の跡地利用懇談会が答申を出しておりますが、この答申におきましては、この跡地に整備されるべきところの文化的施設といたしまして、たとえば博物館、美術館をはじめ、レクリエーション施設、総合スポーツセンターなどの広い意味での文化的施設を考えているのでございます。

いずれにいたしましても、これは、評議員会におけるマスタープランの検討を待つて確定され、逐次整備をされるということになっております。○成瀬権治君 そうすると、その総合的なマスター

プランづくりは、大蔵大臣の諮問機関で具体的なものをつくるのか、それとも、こういう記念協会というものが設立をされて、その仕事としておやりになるのか、どちらなんでしょうか。

○政府委員(相澤英之君) ただいま申し上げましたとおり、文化的な施設としての整備の態様につきましては、大蔵大臣の諮問機関でございします万国博跡地利用懇談会においての答申におきまして、まあこういうようなものが考えられるという程度の構想が示されておりますが、具体的なマスタープランの作成は、いずれにいたしましても、協会に設置されますところの評議員会において自主的な検討が行なわれて、そこで構想が固まりました場合にそれに従って行なわれるということになるわけでございします。

○成瀬権治君 役員は、会長、副会長、理事長、理事五人以内及び監事二人以内置くというようにことになっておりますが、すべて民間の人を任命されると思いますが、何か具体的な構想が少しぐらいは人選が進んでおりましたらどうか。あるいはこの法律案が通らない前にそんなことはやっておらぬと、こうおっしゃるかもしれないけれども、すでに具体的な人選に入っておりますか。

○国務大臣(福田赳夫君) これは、法律が施行される前にいかかと思いますが、いろいろ人事構想というものは進めておるんです。それで、会長には、やはり万博の会長をされた石坂泰三さん、この方が一番いいんじゃないかと、こういうふうな存じております。それから副会長といたしましては、これも万博の副会長といたしまして関西財界に最も深い関係のある芦原さんですね、この方あたりかと、こう考えておりますが、法案が成立いたしましたならば具体的な交渉をしてみたいと、これはまあ率直なところを申し上げるわけでございします。理事長以下につきましては、まだ考えておりません。

○成瀬権治君 たいへんな財産といえど財産ですし、それからせつかくの緑地といえど緑地です。ですから、ほんとうにここに示されている文字ど

おり広い意味での文化公園としてりっぱな活用をされるという点なら、非常にいいことだと思ふんです。いままでのこうしたようなものになりますと、とかく利権その他がいろいろついて回りまして、形はきれいなようなことを言われておるけれども、内輪に入ってみると、醜かつたりいんなことがありまされども、そういうようなことは万々ないと思ひますけれども、そういうような点について十分お考えいただくともに、まあ一つは要望的なことを申し上げることになるわけでございしますが、文字どおり利用懇談会が答申をしたと申しますか、こうやられたらいいじゃないか、こういうふうな適切なアドバイスがあったこと、それを受けて協会が設立される、そして協会の役員その他評議員等がきまり、そして、評議員会等で、なお、抽象的なことはあるけれども、これを具体化してやっていくんだと。それにはなおかつ費用も要することとございします。そうしますと、そういうような今後の財源は、一応跡地としての百四十億ですか百五十億のお金はあるかもしれないませんが、なお財源が要るんだ、そういうようなことになれば、その財源集め等も、やはり国からも幾らかお出しになるという用意があるものなのか、あるいは地方自治体がそれを負担するものなのか、あるいは一般に寄附を募るといふような、そういうようなことまでは何もお考えじやなくて、そういうことは一切事業計画その他ができたそういうところでそういう評議員会なら評議員会の結論を待つてやるのだから、それに一切まかせてしまふのだという態度なのか、その辺はどんなふうになっているんでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) まず第一に、この跡地がもうほんとうに緑に包まれた文化公園という形で国民のいいの場になる、こういう大方針はどこまでも完全にきれいに貫徹したい、こういうふうな考えております。

それで、この法律ができますと、この協会が百五十億円前後の万博の残余財産をそのまま引き継ぐわけです。その運用益というものがあられるわけな

んですが、その運用益で大体の運営をやっていくと、こういうことになります。しかし、手入をするのでそれでも足らぬというような場合があるかもしれない、そういう際には、これは国立公園をつくるとかいろいろの場合の中央、地方の負担区分でやっていきますか、あるいは別の方法で国と大阪府が相談してやりますか、まだその辺までは詰めておりませんけれども、いずれにいたしましても、非常に臨時に金が必要というような事態がありますれば、国でも何らかの手配をしなければならぬかと、かように考えております。

○鈴木一弘君 万博のことでは、これは認可団体ということになるわけですが、そのところが、このあいだ参議院を通過しました海洋開発センター法と同じように、そういう認可団体になったということは、民間の意向というものをすごく尊重していこうという一つの大きな流れだと思ひますし、私どももそういう方向にだんだんいくことは歓迎しているのではありませんけれども、これからさらに、やはり同様に、いろいろな開発業務であるとか、そういうような何か記念的なことが行なわれた跡とか、そういうものはできるだけ認可法人のようなかっこうで今後とも運用していこうと、そういう基本的な考え方というものが政府にはあるのかどうかということをお伺いしたいと思います。

○政府委員(相澤英之君) 万博の跡地は、今回法案として御審議願っておりますように、記念協会を認可法人の形で設立するという、その法人によって管理運営をするということを考えております。今後このような国民的な施設が特に予定されているわけではございませんが、もしそういうものが出てまいりますれば、また同じような形も考えられるかと思つております。

○鈴木一弘君 いま大臣は、先ほどの答弁の中に、運用益をもってということがございましたが、百四十億の剰余金を継承してやっていく。しかし、何年も何年もたつていけば、たとえばそれ

から出た利子で運用してまいりましたが、それがマイナスになったり、あるいは少しずつでも残していかないことには、貨幣価値の下落とともに、いまでも学校法人がせっかく基金を持ていなから最後には政府から膨大な援助というものを私学協会を通じてもらわなければやれないようになってしまふ、そういうようになってはいけなさんじやないか。何かそういうところで基金というものの運用といいますが、どんどん伸ばしていくということの考え方がいまちよつとあったのである。まずけれども、その点で、運用益というものの使い方、これがオリンピックのときのように、あとで各団体が持っていってらばーになってしまったというようなことがないようにやるということでやっただんたと思えますけれども、その辺はどういうふうにお考えですか。

○政府委員 相澤英之君） 万博の基金は大体百五十億円を下らない金額になるかと思いますが、それにいたしても、年額運用益は十億程度でございまして、したがって、これを全部食いつぶしていくということになりますと、いまお話しのようなことも起こるわけでありまして、この協会の施設につきましては、現在日本庭園は入場料を取っておりますが、今後、その範囲、あるいは入場料の程度等、これは今後の検討問題でございますが、施設を良好な状態に維持するというためのも若干取ったほうがいいのじやないかというふうに考えております。そういった入場料等も若干運用の財源にはなろうかと存じております。もちろん、新しく施設をつくるような場合は、これは金額的にも相当国・地方の補助がなければできないと思ひますし、それから元本はこれは取りくずさないという考え方にいたしておりますから、運用上の経費が足りない場合も、これは建設費の場合と同様、国・地方の補助も考え得る制度とするということにいたしております。

○鈴木一弘君） これで最後にしておきたいと思うのですが、現在、日本庭園が月三万人程度の入場者があるということですが、この跡地利用がきち

入場者があるのだろうかというような予測は立って
おりますか。

○政府委員 相澤英之君）日本庭園は、四月二十
九日、ちようど連休の始まると同時に開園をいたした
たわけでございますが、これは予想よりも相当
多い入場者がございまして、四月の二十九日から
この五月の九日まで約十七万人入っております。
多い日は三万六、七千人、ウィークデーでも
三、四千人入るといふ状況でございます。したが
いまして、これを全体を施設整備いたしました開
放することになりますと、相当な数の入場者が入
るのじゃないか、ちよつとその予測はつきません
が、こういうような施設ですと、六、七十万人か
ら百万人ぐらいは普通入るのじゃないかと思つて
おります。

○委員長(柴田栄君) 午後六時三十分から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後五時三十四分休憩

午後六時四十九分開会
○委員長(柴田榮君) ただいまから大蔵委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、自動車重量税法案、日本万国博覧会記念協会法案及び厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案の三案を便宜一括して議題といたします。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○戸田菊雄君 午前に引き続きまして、自動車重量税法案について質問してまいりたいと思います。

最初に、運輸省に、乗用車保有月間維持費等についてお尋ねをしたいと思います。

一つは、勤労世帯と産業世帯の区別で月間維持費を教えていたきたい。

それから二番目は、車種別月間維持費を、軽四輪車、大衆カー、小型カー、中型以上、こういうことで――。

この三つについて大綱を最初に質問したいと思います。

○説明員(隅田豊君) 非常にこまかい御要求でございますまして、すべてのデータを運輸省として正式なデータとしては把握してないのでございますが、一応車両の整備その他監督する立場といたしましてある程度の見当を申し上げてみたいと思います。

まず、最初に、営業用、自家用の乗用車の月間維持費についてのお尋ねだったと思いますが、正確な数字は何とも申し上げられませんが、使用状態、ユーザの状態によりましてかなり違ってまいります。勤労世帯とかなんとかいうことよりも、レジャーによく使われているとか、長距離運転をされるとか、通勤に毎日使われるとか、使いが乗用車については千差万別でございます。

そういう意味では、車を持っておられても、何キロぐらい走るかということがかえって標準になる

と思うのでありますが、そういう点で正確には申し上げかねるのでございますが、私、いろいろ私の周囲におる者に、車を持っておるとどのくらいかかるかというようなことを聞いておる範囲内で申し上げますと、非常に大ざっぱなことを申し上げて申しわけないのでございますが、普通の自家用で使われております乗用車一五〇〇ＣＣ前後の車で、税金とかなんとかを全部月平均にして考えまして、まあ二、三万の金はかかっているのじやないかと思ひます。これは非常にばく然とした表現で申しわけないのでございますが、一応手元に正確な数字を持っておりませんので、それだけを申し上げます。

それからそれを車種別というお話でございますが、ちよつとこれになりますと、もつとこまかくわかりませんのでわからないのでございますが、卒直に申し上げまして、普通の人たちが持つておる一五〇〇CCクラスから一〇〇〇CCクラスにおいては、車の種類ではあまり大差はない。軽自動車になりますと、現在、軽自動車の税金はわり

あい安うございまして、それから車検がないとか、いろいろな条件がございまして、軽乗用車については普通の車に比べるとかなり有利になっていると思います。うまく使っている方は、あるいは一万円を切る方もあるかもしれません。それからこれが普通自動車、要するに、極端な場合でプレジデントとか、ああいうような小型でないもの、二〇〇〇CCよりもっと大きな乗用車になりますと、これは幾らかかるか正確にはわかりにくいと思いますが、ちよつと見当がつきません。

それから最後の年収別の購入価格ということでございますが、ちよつと御質問の趣旨がわからないのでございますが、年収どのくらいの人間がどのくらいの車を買つておるかという意味でござい
ますか。

○戸田菊雄君　そうです。たとえば九十九万以下の場合どのくらい……。

○説明員(隅田豊君) 車の購入の状態を見ておられますと、どうも年収と車とは必ずしも結びついていないようでございます。たとえば私たちの勤め先で見えておきますと、若いひとり者が案外いい車を買っております。年配の相当収入がある人でもなかなかそこまでは買い切れないということもございまして、年収と車の購入価格を結びつけるのはちょっとむずかしいのではないかと思います。

○戸田菊雄君 本件については、もしあとで資料等が整理できるなら、御提示願いたいと思います。それで、大蔵省のほうは、いまの問題について、どういふ捕捉のしかたをやっておりますか。

○政府委員(細見卓君) 隅田整備部長は専門家でございまして、私どもはしろとでございすけれども、やはりほぼ同じことを考えて、私どももそんなに感じが違わぬのかなと思っております。特に自動車の所得階層での購入金額というのは、先ほどもお話が出ましたように、むしろ独身者というような人たちは、生活が親がかりになるとか、同居しているとかいうことで、わりあいりつばな車を買える。車の維持費が二万ないし三万かかるという話があるわけでございすので、私どもは、

その意味で、総理府の統計で年収三十万とかあるいは四十万とかいう人が正当にどういうふうな維持ができておるのかな、自分の生活費はどこから出るのかなという感じが率直にいたしますが、企画庁の統計でありますので尊重して申し上げますが、企業ですが、二、三万の維持費がかかるものを、どうして二、三十万の年収の人が買うのか、買えたとしても持てるのだからかという感じはいたしております。

○戸田菊雄君 結果的につかんでいないということですか、そういう面は。

○政府委員(細見卓君) つまり、私どもの感じでは、そういう人は、もう月給全部が自動車代になつて、生活費は別にあるのではないかと感じ、端的に申せば親がかり、そういうことではなからうかという感じがいたしております。

○戸田菊雄君 税法上のためであつて、各般の課税で必要経費というものが必ずかかるんですね。自動車重量税の場合に、こういう各般の月間維持費というものが、自動車を持つことでそのくらい経費がかかるというのを勘案していかなくちゃいけないのじゃないかという考え方があるんです。ですから、そういうものを無視されて、単に重量税だけで目方で税金をかけていくということは、税法の設立の趣旨からいってどうもおかしいのじゃないか、こういうふうな考えののです。

そこで、問題は、さつき読み上げた通産省の資料では、明確にそれらの資料が出ています。たとえば、「月間維持費」で、これは自動車税と自賠責を除いているわけですが、勤労世帯の場合には、二千九百九十九円というものが八・七%かかっている。あるいは四千九百九十九円というものが二・五・九%を占めている。あるいは六千九百九十九円に対して二六・五%、それから八千九百九十九円に対して一六・七%、一万一千九百九十九円は一一・四%、一万二千円以上のものが一〇・八%、こういうことで、平均維持費が六千九百円です。それから産業世帯の場合には、平均一万五百万円かかっている。こういうぐあいに、通産省の統

計によると、明確に月間維持費というものが出ているんです。だから、こういうものを明確に捕捉をして、一体重量税設定についてはどの程度の課税額が妥当かどうかというのを編み出さなければいかぬ。これくらい月間維持費がかかっている。さらにまたこの重量税で税金がかかると、二重、三重、さつきも指摘しましたように、八つも各般の重税でからめてやられている。そして、なおかつ重量税でやる。月間維持費はこのくらいかかる。だから、この政策でいって、税金面では今後自動車を持つということになつてくるのじゃないかと思ひますが、これはどうですか、見解は。

○政府委員(細見卓君) 私も、そういう統計が客観的にできるかどうか、統計そのものに若干そういう感じは持つております。たとえばディーラーとかセールスマンにお聞きいたしました、それは御存じのとおり自動車税反対のためにばらまかれた資料でございますから、いろいろ統計的には御議論もあると思ひますが、維持費などにいたしましても、自動車を買つて、五年で買った価格より高くなるとか、いろいろ話がございますが、その場合に、一番最初に基本的に申し上げておきたいと思ひますのは、人税と物税と違つて、人税と人税というのは、すべての人の所得をその生活の根源にまでつなげるものとして総合的に課税するわけですが、物税は、特にこういう自動車のようなものになりますと、必需品だというふうな御議論もございまして、買つて買わぬの自由はあるわけでございます。そういう意味で、自賠責は強制保険だから必要経費にしろという話があるわけですが、それは、しかし、電車に乗つておる人との間のバランス、自動車に乗る乗らぬは、少なくとも現在の日本のように大量交通機関がある程度発達している国におきましては購入の自由があるわけですから、そういう意味では必要経費にならない。いまのお話にいたしましても、かなりの計数が出ておるようでありまして、あるいはもつと自動車の減価償却とかなんとか、ほんとうは考えなければならぬのだらうと思ひます。いまのお

話は、ガソリン税とかなんとかいうことのつまり税に対する反対としての議論でございますけれども、今日のように自動車に非常に陳腐化するときであります、五十万円を買つた自動車も、三年なり四年たちますと、それがせいぜい七万円とか五万円ぐらゐになるわけですから、個人の生活を圧迫するといふ意味におきましては減価償却を考へなければいけないので、それではむしろ私としては維持費が少ないと思ひます、その負担という意味では、ですから、そういうものを考えますと、負担といふものを総合的にどう考えるかという問題があるにいたしまして、それは別として、この自動車税であります、年大体五千万円でございますから、月に四百円、したがって、それらの金額に比べればかなり小さなものになると思ひます。

○戸田菊雄君 主税局長、誤解されちや困るんですよ。これは決して業界の皆さんが反対のための反対で資料をつくつてきたわけじゃない。業界でもつて通産省のある課長を呼んで、現在の状況はどうなつていくかということその説明に使用した資料なんです。だから、決して業界が一方的に反対するからということを持つてきた資料ということじゃないんです。そういう意味では私はこれに信憑性を置いて主税局長に質問しているわけですから、通産省の資料がどうのこうのと言うよりも、そういう面で大蔵省の担当官としては本問題に対して十分配慮していくべきじゃないかというふうな考えるんです、むしろ。

そういうものを無視して現在の重量税というものがやられていくことは明確なんです。たとえば、「車種別月間維持費」について見ると、軽四輪の場合は平均して年間四千四百円、大衆車については六千六百円、それから小型車については七千四百円、中型以上は九千八百円、その計が六千九百円、こういうことで明確に出てくるわけなんです。いま、課税に対して、必要経費といふものは非常にやかましくいわれております。もし重量税というものを設定すると考える場合には、こ

う問題を考慮せずに単に大衆重課の形で税金を取ることだけ考へているのじゃ困ると思ひますが、これはどうですか。

○政府委員(細見卓君) 私の感じでは、やはりその程度の維持費でとても車は済まないのじゃないか、先ほどの整備部長の話のほうがほんとうなんじゃないか。それに、先ほど来申し上げておられますように、車の陳腐化といふようなことを考えれば、その程度の負担ではとても済まない。ということ、逆から言ひますれば、月二万円とか三万円ということが負担できる方が自動車を持つておられるのではなからうかと私たちは考えるわけなんです。そういう意味でも、いまの五千円の税が払われますことは、月に四百円ぐらゐという感じが、私どもはそれほどの負担ではないと思ひますが、そのほかに、いまのやつはおそらく燃料費とかなんとかだけでしょうけれども、車はかなり故障が多うございまして、そういうものを入れれば、私はそういう平均がどうやつて出るのか実際よくわからないのでございまして。

○戸田菊雄君 それから道路投資について若干伺いたいのですけれども、最近の資料を何年度をお持ちかわかりませんが、おそらく四十四年度じゃないかと思ひますが、単年度でけっこうです。国税、それから自動車のユーザーの負担税、金額と割合がもしわかれば、説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(細見卓君) 四十四年度の自動車関係の諸税の収入は、国税が六千五百四十八億円、地方税が三千五百九十九億円、合せて一兆百四十八億円になっております。これに對しまして、四十四年度の道路投資額は、国におきまして五千二百四十四億円、地方におきまして五千八百九十七億円、合せて一兆九百二十一億円ということにならうかと思ひます。

○戸田菊雄君 その不足分がさつき審議官でしか説明された三千億の内容と理解していいわけですね、いまの一兆何がしの主税局長の説明は。

○政府委員(竹内道雄君) いま主税局長からお話

しになりましたのは、少し内容が違ふかと思ひます。

○戸田菊雄君 いま、道路投資に占める用地補償費はどのくらいおつておりましたか。これは道路関係の直轄、国庫補助、地方単独と、三つぐらゐに分けて説明できるなら教えていただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋國一郎君) 直轄・補助、それから街路事業と一般道路事業と、ちよつと違ふようでございますが、資料を持っておりますのでただいま調べておきますが、全体で申しますと、とおおむね二五%が用地費になっております。直轄・補助別は、後ほど調べて御報告いたします。

○戸田菊雄君 手持ちのものは四十三年度でちよつと古いわけですが、直轄で一七%、補助で二六%になっております。それから都市計画の街路事業で五六%、大体そういう比率でございます。直轄の安い理由は、主として最近の直轄事業は、大都市付近がおおむね終了いたしましたので、山間地に相当の金が投入されておりますので、そのための比率のダウンじやなかるうかと思ひます。

○戸田菊雄君 外国の、具体的にフランスでけつこうですが、フランス等と比較した場合にどういうふうになりますか。

○政府委員(高橋國一郎君) ただいま手持ちもございませんでお答えいたしかねますが、前に調べました記憶によりますと、高速道路について調べたことございますが、その当時数年前に調べた例では、高速道路につきまして、日本が約二〇%のときに、フランスは約一〇%だったと記憶いたしておりますが、そのときの時点においては日本の半分ぐらゐになっておつたかと思われま。

○戸田菊雄君 現行の日本の補償態様というのは、やっぱりそれがいと思ひますか、どうですか。諸外国と比較して、フランスと比較して。

○政府委員(高橋國一郎君) ちよつといまの御質問がよく聞き取れなかつたのですが……。

○戸田菊雄君 現行の日本のそういう補償態様というものが、形としてはいいと思ひますか。

○政府委員(高橋國一郎君) 諸外国に比しまし

て、確かに日本の道路事業に占める用地費の率が高くなつておることは事実でございますが、これは、御承知のように、日本は山地が非常に多く、少ない平地部に多数の人口が集中しておりますので、特に平地部における土地の価格は異常に高くなつておるのが実情でございます。道路も、したがって、平地部におきましては非常に高い値段を示しておるのが実情でございます。ただいまの用地補償の態様がよろしいかどうかということはお答えになるかどうか知りませんが、諸外国に比べまして割り高になるのはやむを得ない実情じやなかるうかというふうに存じます。

○戸田菊雄君 それでは、主税局長にお伺いするんですが、ことしの資料をいま持ち合はしておりませんが、所得番付を見ますと、土地成金といわれる人たちが非常に高順位を占めておる。ですから、そういう人たちは一面、国の金でもつて補償をし、そして所得が膨大になってくる。それが所得番付として一位、二位を占める。こういうものに對する税制上の措置としてはどうですか。

○政府委員(細見卓君) 昨年度来の土地税制を御審議願ひました過程でいろいろ議論が出てまいりまして、一方では、いま御指摘のような土地の増価による譲渡利得といひますか譲渡益といううなものを徹底的に没収するぐらゐの税をかけたほうが公平の概念にかなうじやないかというのが一方の議論でございます。その中には、開発利益を回収しろという意味も含めて。それから一方の議論では、そういうふうな税負担を重くすれば、それでなくても少ない土地をいよいよ売り惜みをするようになって、つまり所得税が累進税でございまして、売るときは高く、買るときは安く、これも自分の所得の豊かなときは売らない。売った場合も、税金が幾らかかるから、その分は買ひ手のあなたが負担してください、私は税抜き幾らで売りたいんですというふうな話になるので、むしろ譲渡に對しては税金を軽減して、し

かもその税額があらかじめ予測できるような状態にするのが、今日の大都市近郊における庶民のいわば宅地を取得する方策としては望ましいのではないか。つまり、こういう相反する要請がございまして、現在の税制は、その場合に、投機的に買った人、今後投機的に買入人については、それを売ったときには思ひきり重課いたします。ただ、しかし、自分の用地のために買入人の便益を考へて、農民が——主として都市近郊の宅地供給者といふのは農民であつたわけでありましようから、そういう長い間先祖伝来の土地をいわば宅地として供給するといふ形で住宅政策に協力してくる人には税を安くしたかどうかというのが、むしろサラリーマンあるいは一般の住宅政策推進に有効である。税を重くして、いくら重くしても、持つておる地主から——保有課税の思い切りの重課をすれば別でございますが、そうでない限り、売らせることはできない。売らせる土地が少なくなれば、結局、はね返つて土地問題をさらにむづかしにするだらう。その結果出てまいりましたのが今日の税制で、土地を早い段階に——御承知のように、段階的に税を高くしていくわけでありま

すが、早い段階に土地を譲渡された方には税を安くします。だから売つてひとつ住宅地を供給してくださいということにしておるわけで、そういうふうで、百万長者がたくさん出たということは、税制のある意味におきまして効果があつたということではないか。いわば堤防のようなところで水がせきとめられておつたのが、堤防を切つて水がどんどん下流に流れていった。その水がそれぞれ

のたんぼに引かれるかどうかというのは、今後の建設省におきます土地・住宅政策といううなものにかつてくるわけで、ぜひそれが庶民の住宅にまでつながるようになつていただきたいといふのが、土地税制を御審議願つた税制調査会の皆さんの御希望であつたわけでありま。

○戸田菊雄君 大臣に政策上お伺いするんですけども、いまのように道路をつくるのか各般の理由で土地を国自体が購入をしていく。それに対し

て一定の補償を与える。そのことによつて、土地を持つておる方は土地成金になつて高額所得を得る。こういうものに対して税制上いし政策上やはり検討する必要があるのではないかと思ひますが、その辺の構想はいかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 確かに、国民感情から見まして、公共投資が行なわれたとせば道路なりその近辺の土地の所有者がその地価の値上がりによつて高額所得を得る、それを放置することはどうであるか、こういう問題があるだらうと思ひます。その問題につきましては、かねがねどういふふうにしたらいかがかというのを考へておるのであります。さて、道路が建設されました、その開発利益といふものがどの辺まで及んでおるのか、その判定といふものが非常に困難なものであります。技術的に開発増価税といふようなものを設定することが非常にむづかしいんですね。それで実は弱つておるんです。もし有効な手があれば、私はそういうことを考へていいと思ひますが、技術的に行き当たつてしまふ。そこで、昨年税制改正をしまして、長期保有の土地を手離すという際には一律にこれを重課する、こういう考え方を採用して今日に至つておるわけでありますが、まあ土地に對する国民の考え方、これもだんだん私は変わつていくと思ひます。あるいは住宅の問題がある。あるいは道路の建設の問題がある。そういう際に、土地を国家、公共団体がいかに入手するか。今日では、なかなかもう入手できない。飛行場の建設とか、こういったもの、あるいはいろいろな状態です。そういう際に、今日のような私権優先、これは憲法の保障するところではありますけれども、何にしたつて、憲法も認めておるようによつて、公共の利益がすべてに優先する、そういう考え方ではないか。だんだんと国民のそういうものに對する関心、また理解、そういうことを求めながらこれを現実化していく必要のある段階にもう来つたのではないか、そういうふうな考えま

すので、広く皆さんの御意見も伺つてみたいと、こ

うなもので、むしろ譲渡に對しては税金を軽減して、し

かもその税額があらかじめ予測できるような状態にするのが、今日の大都市近郊における庶民のいわば宅地を取得する方策としては望ましいのではないか。つまり、こういう相反する要請がございまして、現在の税制は、その場合に、投機的に買った人、今後投機的に買入人については、それを売ったときには思ひきり重課いたします。ただ、しかし、自分の用地のために買入人の便益を考へて、農民が——主として都市近郊の宅地供給者といふのは農民であつたわけでありましようから、そういう長い間先祖伝来の土地をいわば宅地として供給するといふ形で住宅政策に協力してくる人には税を安くしたかどうかというのが、むしろサラリーマンあるいは一般の住宅政策推進に有効である。税を重くして、いくら重くしても、持つておる地主から——保有課税の思い切りの重課をすれば別でございますが、そうでない限り、売らせることはできない。売らせる土地が少なくなれば、結局、はね返つて土地問題をさらにむづかしにするだらう。その結果出てまいりましたのが今日の税制で、土地を早い段階に——御承知のように、段階的に税を高くしていくわけでありま

すが、早い段階に土地を譲渡された方には税を安くします。だから売つてひとつ住宅地を供給してくださいということにしておるわけで、そういうふうで、百万長者がたくさん出たということは、税制のある意味におきまして効果があつたということではないか。いわば堤防のようなところで水がせきとめられておつたのが、堤防を切つて水がどんどん下流に流れていった。その水がそれぞれ

のたんぼに引かれるかどうかというのは、今後の建設省におきます土地・住宅政策といううなものにかつてくるわけで、ぜひそれが庶民の住宅にまでつながるようになつていただきたいといふのが、土地税制を御審議願つた税制調査会の皆さんの御希望であつたわけでありま。

○戸田菊雄君 大臣に政策上お伺いするんですけども、いまのように道路をつくるのか各般の理由で土地を国自体が購入をしていく。それに対し

ういうふうと考えておる、そういう段階でござい
ます。

○戸田菊雄君 それから私はサラリーマンとい
うことばを使いたくないのですけれども、これは京
都大学の経済統計研究会で調べた内容であります
が、これが全労働者の三〇%、数にして大体八百
二十万人おるわけですね。もちろんこのサラリー
マン層の定義というのが非常に抽象的でありま
すけれども、一応、研究会としては、専門的技術
的職業従事者と事務従事者ですね、こういうもの
を総称してサラリーマンと、こういうことに規定
しているようであります。雇用者総数が三千五十
二万人と指摘されております。これは四十四年で
あります。この平均所得が、全雇用者の四七%は
五十五万二千円だ、こういうわけですね。です
から、月で割ってみますと、月間四万八千七百円見
当です。これはもちろん手当が含まれております
ね。こういう人が自動車を大量にこれから求める
ようになるだろうと思つたのです。ですから、さ
き主税局長にお伺いしたように、そういう面での
捕捉を的確につかんでいただいて、課税をどの程
度にするのか、それがどういふことであれば適切
なのかということも、今後総体サラリーマン層の
生活そのものに影響してくるわけでありまして、
この問題を設定にあたって考慮されたかどうかで
すね、主税局長にお伺いしたいと思つた。

○政府委員(細見卓君) ○五トン以下の自動車
につきまして年間二千五百円というわけでありま
すので、道路財源の必要性から考えました所要額
のいわば最低の負担を求めていると私も考へてお
りまして、そういう意味で、この税は、自
動車を買え、あるいは維持できる人にとりまして、
従来の負担に加える額としては、それほど大きな
ものではないのじゃないかというふうに考へてお
ります。

○戸田菊雄君 国鉄にお伺いしますけれども、四
十四年度に設定されました国鉄財政再建十カ年計
画、これは最近新聞や何かで計画を変更しなければ
いけないというふうな話があるのですが、そう

いう理解でいいのですか。

○政府委員(秋富公正君) 国鉄の財政の点につ
きまして、四十四年度からいよいよ十カ年計画を立
ててきたわけですが、いわゆる自動車の
急激な増加と、輸送構造の変化に伴ひまして、国
鉄の輸送量というものが伸び悩んでおるというこ
とであります。他方、経費、特に人件費の高騰、
あるいは支払利子の増加ということがございま
して、国鉄の財政状況はきわめて悪化しているこ
とは、先生御指摘のとおりでございます。

これに對しまして、私たちとしては、
国鉄みずからの企業努力、いわゆる収入の増加、
あるいは経費の節減ということに徹底的な合理化
あるいは努力というものをいたしますことが第一
の問題でございますが、同時に、本年度におきま
しても、政府といたしまして、政府出資、ある
いは補助金、財政投融資等につきまして格段の努
力をいたしたわけでございます。しかしながら、
財政悪化の原因というものはいろいろと根深いも
のがございまして、四十六年度の年々によつて
再建の実現を期するということはなかなか問題も
あるうかと思つた。私たちとしては、
ただいま検討いたしております総合交通政策、こ
の検討と相まちまして、国鉄の経営につきま
してさらに国鉄自身の徹底的な合理化ということがま
ず第一でございますが、さらにそれ以外のいろ
んな問題につきましても検討をいたしたいと思
つております。こういふいろいろな問題を詰めま
した上で、さらに国鉄財政再建計画といふことの
再検討、こういふものをいたしたいと考へてお
ります。

○戸田菊雄君 私の聞いたのは、財政十カ年計画
が変更の必要があるかどうか。それは、たとえ
ば、国鉄輸送の役割りということ、一つは、中
長距離の大量貨物輸送、あるいは都市間の旅客輸
送、あるいは大都市の通勤通学輸送、こういうもの
を重点にして、さらに、関係のないいわゆる赤
字線ですね、こういうものは八十三線二千六百キ
ロ廃止をしていく、あるいはことに財政の健全化

のために独立採算制をさらに強化していく、こ
とにEL・DLのそういうものを施行しよう、あ
るいは政府の財政援助は年間七、八十億圓にし
てくれとか、あるいは国民の運賃の値上げは十年に
三回やつていく、それから七万五千人の労働者の
首切りとか、輸送量六〇%を増加した場合に十
六万五千名になるといったような、各般の財政再
建計画というものをやっただけで、その
後どうもうまくない。たとえば、四十四年度
— 初年度において九百十億圓の運賃値上げをや
つたけれども、これもどうもつまづいたというやうな
ことがいろいろいわれてゐる。そういう各般の計
画というものを必要がないのかということ
なんです。そのことが聞きたい。どうですか、も
し変更するにすればどういふ局面を要しよう
とされているのか、その辺の見通しについてです。

○政府委員(秋富公正君) まず、第一に、輸送の
問題でございますが、私たちとしては、
やはり輸送構造の変化といふことが一番大きな問
題であります。これは特に自動車の急激な発達に
伴ひまして、旅客輸送の面におきましても、貨物
輸送の面におきましても、国鉄のいわゆるシェア
と申しますものは、三十五年当時に比しましてや
や半減しているという事態でございます。ある
いは、旅客につきましても、地方におきま
す一般旅客あるいは定期旅客の減、国鉄貨物につ
きましても、第一次産品のいわゆる積滞、その他の輸送の
変化、こういった問題がございまして、こうい
つた輸送の変化に伴ひます適切な処置をとるとい
うことが大事かと思つております。

それに対して、われわれ、企業努力とい
うことが第一でございますが、同時に、いわゆる国
鉄の輸送はどうあるべきかということにつ
きまして、いわゆる新幹線鉄道といふものをどう考
へるか、あるいは地方交通線といふものを自動車の発
達等々ともならみ合わせましてどう見ていくかとい
ふたうな、総合交通体系といふ問題における
国鉄の位置づけということにつきましてさらにこ
れを突き詰めていくということが大事かと思つて

おります。

それから同時に、それ以外の地方公共団体との
関係、こういった問題もあるべきかとい
ふような問題、その他いろいろ問題がございま
すけれども、全般的にわたりましてさらに検討を重
ねていきたい、こう思つております。

○戸田菊雄君 当時、財政計画をやられるときに、
よく三方一両損といふことを言われた。だけれど
も、この骨格でいく限りは、政府は一両も損して
いないといふことですね。問題は、利用する大衆
と国内にいる労働者ということになると思ふので
す。それがために、はなはだしきは、たとえば年
間の賃上げを定昇込みで八%に押える、定昇を除
くと四・五%実質賃上げですね。そうして十六万
五千人の実質的な首切りをやつてゐる。こういう
経過になつてゐる。たいへんきびしいことなん
です。だから、こういうものは、今後五十五年まで
続けられるとすれば前途十年ですから、経済の
いまの変動状況からいって当然無理じゃなかつたか
といふことを考へるわけです。だから、いまいろ
んな流言蜚語を起されてゐるうちに、変更もそ
ういふ意味合いでの検討も当然必要ではないか、
こういうふうに考へるのですが、これはどうで
すか。

○政府委員(秋富公正君) 私たちとしては
も、さらに検討いたしまして諸般の対策を煮詰
めた上で、再建計画自体につきましても再検討
したいと、こう思つております。

○戸田菊雄君 大臣、健康が悪いそうですから、
二点ほどお伺いしまして……

一つは、いまの国鉄財政再建計画といふものが
進むことになつてゐるわけですね。これは、出た根
源は、いわゆる政府の「新経済社会発展計画」で
あったと見てゐるのです。そこで、効率的な産業
構造への革新といふことが言われた。これを志向
するといふことを言つてゐるわけですが、これを
一貫して見ますと、言つてみれば、大資本の持
続的高度蓄積、こういうものにねらいがあるよう
に考へるわけなんですけれども、そういうところ

から急速に国鉄に対する無理じいをやっているのじゃないかと考えるのでありますが、こういう点はどうでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) どうも、国鉄が、なかなかいま財政上困難だと。それは、私は、交通事情の変化、そういうところに問題があるだろうと思うのです。つまり、いま競合関係にある自動車輸送、こういうものがかなり重用されるようになってきた。したがって、国鉄のほうに対する需要というものが減ってくる、そういうところに根本的な原因があるだろうと思いますが、私は、これは私個人の見通しなんですけれども、だんだん道路輸送も自動車の増加とともにふくそうし逼迫をしてくる。どうしても大量輸送に輸送手段を求めなければならぬという時期が必ずやってくるように思うのです。それは何だというと、やはり主力は軌道輸送である。やはり国鉄時代というものは必ずまたやってくる、こういうふうに思うのです。

そのつなぎを一体どうするか、こういう問題として私は理解をいたしておるわけなんです。さいます、そのつなぎに對しまして十年計画というものが立てられたわけです。これが急速な社会環境の変化とかいうような事情によってちよつといま軌道が狂ってきた、こういうふうなところにある。そこで、四十六年度でも補足の手段を講じましたけれども、もう少し強力な手配をする必要があるのじゃないかと、こういうふうに考えておりました、これは四十七年度の予算編成の際にまた考えてみたいと、こういうふうな思つておるところであります。

○戸田菊雄君 いま大臣がおっしゃられましたように、十分考慮しておるといふことですから、それでけっこうですが、いま、国鉄は、生産と流通のなかめだといつてたいへんに大規模な要求をいろいろ言われているわけですね。しかし、さっきもいろいろ指摘をしましたように、道路の面については国としても大量の各般の資金を出している。道路のほうをやめるとは言いませんけれども、国鉄関係についても十分勘案していく必要があるの

じやないかと、こう考えるのですが、その点はぜひひとつ大臣のほうで御検討をお願いします。このことを要望して、きょうはこれで終わります。

○委員長(柴田榮君) 三案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。
午後七時三十三分散会

五月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、自動車重量税法案

一、日本万国博覧会記念協会法案(予備審査のための付託は三月十八日)

一、厚生保険特別会計法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は二月十六日)

自動車重量税法案

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

(趣旨)

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まないものとする。

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条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。)を受ける自動車をいう。

三 届出軽自動車 道路運送車両法第九十七条の三第一項(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。)を受ける軽自動車をいう。

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。

(課税物件)

第三条 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)

第四条 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、これらの自動車が譲渡により担保の目的となつていない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)

第五条 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条(臨時検査)に規定する臨時検査(第七十一条において「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)

第六条 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 第十四条の規定により徴収すべき自動車重量税又は国税通則法(昭和三十七年法律第六十六号)第五十六条第一項(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、営業所その他これらに準ずるものの所在地(これらが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と、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条第二項（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・五トン以下のもので五千元
（2）車両重量が〇・五トンを超えるもので車両重量〇・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）車両重量が一トン以下のもので五千元
（2）車両重量が一トンを超えるもので車両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
ニ 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・五トン以下のもので二千五百円
（2）車両重量が〇・五トンを超えるもので車両重量〇・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）車両重量が一トン以下のもので二千五百円
（2）車両重量が一トンを超えるもので車両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、もっ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添付して、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添付して、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、前二条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付して、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ない。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影紋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添付された自動車重量税印紙又は第十條に規定する書類に添付された自動車重量税の納付に係る領收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国に納付しなければならない。

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国に納付し、その納付に係る領收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ったときは、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った場合には、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。

(過誤納の確認等)

第十六条 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。

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条第一項第五号(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条第一項の規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

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ゐる場合を除き、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)に書面をもっ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ぬ。

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条から第五十八条まで(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

第十七条 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

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。

第十五条第二項中「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

第十五条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

第三十六条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

第百十八条第一項中「及び次条」を削る。

第百十九条第一項中「(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。

第十四条第二項中「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四百七十七号)の一部を次のように改正する。

第十五条第一項第五号の二中「第二号、第三号、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。

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正)

5 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第四百二十二号)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)第八号、第九号又は第十二号

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条

第一項に規定する国民年金印紙」を「国民年金法第九十二条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(郵便切手類売さばき所及び印紙売さばき所に關する法律の一部改正)

6 郵便切手類売さばき所及び印紙売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関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「を「収入印紙には、」に、「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。

第四十条中「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に)」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。

第九十七条の三の次に次の一条を加える。

(自動車重量税の不納付による自動車検査証の不交付等)

第九十七条の三の次に次の一条を加える。

第九十七条の四 運輸大臣は、第六十条第一項、

第六十二条第二項（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。）又は第七十一条第四項

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。

（国税収納金整理資金に関する法律の一部改

正）

9 国税収納金整理資金に関する法律（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（昭和四十六年法律第 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。

第十四条第一項中「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（昭和二

十九年法律第百三十三号）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

譲与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

法（昭和四十六年法律第 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 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るため、予算

で定めるところにより、繰り入れるものとする。

（衆）

一、貸金業者の自主規制の助長に関する法律案

を付託された。

五月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件

を付託された。

貸金業者の自主規制の助長に関する法律案

目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 庶民金融業者の入会及び名称の使用

（第三条）

第三章 庶民金融業協会（第四条・第九条）

第四章 全国庶民金融業協会連合会（第十条）

第五章 雑則（第十一条・第十二条）

第六章 罰則（第十三条・第十四条）

附則

第一章 総則

（この法律の目的）

第一条 この法律は、貸金業を行なう者の自主規

制を助長するため、貸金業を行なう者の団体に

ついて必要な事項を定め、もって貸金業の適正

な運営と不正金融の防止に資することを目的と

する。

（定義）

第二条 この法律において「貸金業」とは、出資の

受入、預り金及び金利等の取締等に関する法律

（昭和二十九年法律第九十五号）第七條第一項

（貸金業の届出）に規定する貸金業（同法第九條

（金銭の貸付け等とみなされる行為）の規定の適

用により同項に規定する貸金業に該当するもの

を含む。）をいう。

第二章 庶民金融業者の入会及び名称の使

用

（庶民金融業者の入会及び名称の使用）

第三条 貸金業を行なう者は、この法律の定める

ところにより庶民金融業協会に入会することが

できる。

2 庶民金融業協会に入会している者は、貸金業

を行なうについて庶民金融業者の名称を使用す

ることができ。

3 庶民金融業協会に入会していない者は、貸金

業を行なうについて庶民金融業者の名称を使用

してはならない。

第三章 庶民金融業協会

（庶民金融業協会）

第四条 貸金業を行なう者は、都道府県の区域ご

とに、その区域内に主たる営業所又は事務所を

有する貸金業を行なう者を会員とし、会員たる

貸金業を行なう者の貸金業に係る法令の遵守、

貸金業の適正な運営及び不正金融の防止に資す

ることを目的とし、庶民金融業協会と称する民

法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四條

（公益法人の設立）の規定による法人を設立する

ことができる。

2 庶民金融業協会は、都道府県ごとに一個とす

る。

3 庶民金融業協会は、第一項の目的を達成する

ため、次の業務を行なう。

一 会員の行なう貸金業に関し、契約の内容を

適正ならしめるため必要な調査、指導、連絡、

勧告その他の業務

二 会員の行なう貸金業に関し、過大な担保の

要求その他資金需要者たる顧客の利益を不当

に害する行為を防止するため必要な調査、指

導、連絡、勧告その他の業務

三 前二号に掲げるもののほか、会員の行なう

貸金業に関し、その適正な運営を図るため必

要な業務

（法令の遵守等）

第五条 庶民金融業協会の会員は、貸金業を行な

うについて、貸金業に係る法令を遵守すると

ともに、資金需要者たる顧客に対して限り低

廉な金利により資金を提供し、業務を適正に運

営するよう努めなければならない。

（会員の欠格事由）

第六条 次の各号の一に該当する者は、庶民金融

業協会の会員となることができない。

一 破産者であつて復権を得ないもの

二 禁錮以上の刑に処せられた者であつて、そ

の刑の執行を終わり、又は執行を受けること

がなくなった日から三年を経過しないもの

三 出資の受入、預り金及び金利等の取締等に

関する法律の規定に違反する行為をして罰金

の刑に処せられた者であつて、その刑の執行

を終わり、又は執行を受けることがなくなつ

た日から三年を経過しないもの

四 第三条第三項（庶民金融業者の名称の使用

制限）の規定に違反する行為をして過料に処

せられた者であつて、その裁判の執行を終わ

り、又は執行を受けることがなくなつた日か

ら三年を経過しないもの

五 次条第二項の規定により庶民金融業協会を

退会させられた者であつて、その退会させら

れた日から二年を経過しないもの

六 営業に関し成年者と同一の能力を有しない

未成年者又は禁治産者であつて、その法定代

理人が前各号の一に該当するもの

七 法人又は法人でない団体若しくは財団であつ

て、その役員又は代表者若しくは管理人のう

ちに第一号から第五号までの一に該当する者が

あるもの

（附則）

（この法律の施行期日）

（この法律の経過措置）

（この法律の附則）

（この法律の施行期日）

（この法律の経過措置）

（この法律の附則）

（この法律の施行期日）

（この法律の経過措置）

（この法律の附則）

（この法律の施行期日）

（この法律の経過措置）

（この法律の附則）

（この法律の施行期日）

（この法律の経過措置）

（この法律の附則）

あるもの

八 出資の受入、預り金及び金利等の取締等に
関する法律第七条第一項前段（貸金業の開始
の届出）の規定による届出をしていない者
（退会）

第七条 庶民金融業協会は、会員が前条第一号か
ら第四号まで並びに第六号及び第七号の一に該
当するに至ったときは、その会員を退会させな
ければならない。

2 庶民金融業協会は、会員で庶民金融業協会の
秩序を害したものは貸金業を行なうに当たつ
て悪質若しくは著しく不当な行為をしたものが
あるときは、その会員を退会させることができ
る。

（内部機関）

第八条 庶民金融業協会は、定款で定めるところ
により、会員の資格について審査を行なう機関
前条第二項の規定による退会について審査を行
なう機関及び会員の貸金業に係る行為について
の苦情の処理に関する事項をつかさどる機関を
設けるものとする。

（報告等）

第九条 都道府県知事は、庶民金融業協会に対し
て、その業務がこの法律の目的に適合するよう
に運営されることを確保するため、必要な事項
に関して報告を求め、又は必要な指導、助言及
び勧告をすることができる。

第四章 全国庶民金融業協会連合会

（全国庶民金融業協会連合会）

第十条 庶民金融業協会は、全国を単位として、
庶民金融業協会を会員とする全国庶民金融業協
会連合会と称する民法第三十四条（公益法人の
設立）の規定による法人を設立することができる。

2 全国庶民金融業協会連合会は、全国を通じて
一個とする。

3 全国庶民金融業協会連合会は、庶民金融業協
会の運営に関する連絡調整を行なうことを目的
とする。

第五章 雑則

（団体の名称の使用制限）

第十一条 庶民金融業協会及び全国庶民金融業協
会連合会でない者は、庶民金融業協会又は全国
庶民金融業協会連合会という名称を使用しては
ならない。

（主務官庁）

第十二条 民法第三十四条（公益法人の設立）、第三
十八条第二項（定款の変更）、第五十九条第三号
（監事の職務）、第六十七条（法人の業務の監督）、
第七十一条（設立の許可の取消し）、第七十二
条第二項（残余財産の処分）、第七十七条（解散
等の届出）及び第八十三条（清算の終了の届出）に
規定する主務官庁は、庶民金融業協会については
都道府県知事とし、全国庶民金融業協会連合
会については大蔵大臣とする。

第六章 罰則

第十三条 第三条第三項（庶民金融業者の名称の
使用制限）の規定に違反した者は、五万円以下
の過料に処する。

第十四条 第十一条（団体の名称の使用制限）の規
定に違反した者は、二万円以下の過料に処す
る。

附 則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から施行する。

（庶民金融業者の名称についての経過措置）

2 この法律の施行の際現に庶民金融業者という
名称を使用している者については、第三条第三
項（庶民金融業者の名称の使用制限）の規定は、
この法律の施行後六月間は、適用しない。

（団体の名称についての経過措置）

3 この法律の施行の際現に庶民金融業協会又は
全国庶民金融業協会連合会という名称を使用し
ている者については、第十一条（団体の名称の
使用制限）の規定は、この法律の施行後六月間
は、適用しない。