

第六十五回
国會

午後四時七分開会

五月二十二日

長田 裕二君
高田 浩運君

小林 章君
栗原 祐幸君
田渕 哲也君

補欠選任
岩動 道行君
小林 章君
補欠選任

國務大臣
大藏大臣
福田 赳夫君
政府委員

○(第一〇九号)(第一八三三号)(第二〇〇号)(第三一四号)
○支那事変国債償還に関する請願(第一二〇号)
○大幅減税に関する請願(第二九四号)
○所得税法第二百三十四条(当該職員の質問検査権)の一部改正に関する請願(第七六二号)第九八八号(第一四二六号)(第三三七一号)
○個人企業の税制改正に関する請願(第八三四号)

一一号(第一四二一號)(第一四二三號)
 ○自動車新稅創設反對に關する請願(第一三五一号)
 ○恩給・年金の非課税化に關する請願(第一七七一号)
 ○台湾殘置私有財産補償に關する請願(第二六五八号)

出席者は左のとおり。

委員

柴田 榮君
大竹平八郎君
玉置 猛夫君
中山 太郎君

事務局側	運輸省鐵道監督 局長	運輸大臣官房審 議官	見坊 力男君	山口 真弘君
------	---------------	---------------	-----------	-----------

二二〇号(第一四二五号)(第一六二四号)(第一六二五号)(第一六六一号)(第一七二八号)(第一七三九号)(第一八二〇号)(第一八二二一号)(第一八六七号)(第二三一九号)

○日本専売公社防府製塩試験場存続に関する諸願

○委員長(柴田栄君) 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。

五月二十二日、長田裕二君及び高田浩雄君が委

委員

青柳 秀夫君

高橋 元君

(第九三五号)(第九三六号)(第九四四号)(第九四五号)(第九四六号)(第九四七号)(第九四八号)(第九四九号)(第九五〇号)(第九五一号)(第九五二号)(第九五三号)(第九五四号)(第九五五

員を辞任され、その補欠として岩動道行君及び小林章君が選任されました。

また、本日、田淵哲也君が委員を辞任され、その補欠として向井長平君が選任されました。

本日の会議に付した案件

○自動車重量稅法案(內閣提出、衆議院送付、

○日本万国博覧会記念協法案（内閣提出、衆議院送付）

○厚生保険特別會計法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○納税貯蓄組合補助金の増額に関する請願（第一〇号）

○映画等の入場税減免に関する請願（第二一号）
（第二二号）（第二八号）（第四一号）（第八九号）

○特惠関税の台湾、南朝鮮への適用反対等に関する請願（第一〇四一号）（第一〇八二号）（第一一

すが、だいぶ各委員から微細にわたって質問があり、御答弁もされておりますので、あるいは重複

第五部 大蔵委員会會議録第二十三号 昭和四十六年五月二十四日 【参議院】

する点があると思ひますが、時間の關係上、そういう場合は、きわめて簡単に御答弁いただいてつけようでございます。

一昨年八月に提案せられましたいわゆる新聞でいうところの田中構想でございますが、これが非常に大きな波紋を投げかけましたことは、御承知のとおりでございます。特に、昨年の予算要求の過程におきましては、関係各省庁、各界から、自動車に新たな税負担を求める諸提案がなされていったのでございます。たとえば、トラック税として物品税のかかつていないトラックに課税する案、それから保有税である自動車税の引き上げ、それから道路損壊の度合いに応じて課税する車軸税案、あるいは現行ガソリン税などの引き上げと新税の抱き合わせ、さらに新税案とは別に現行税額の引き上げ、課税強化をはかる等、案が示されてきたことは、御承知のとおりであります。そういう中で、特に現在提案になつてゐるような課税方法がとられた合理的な理由というものはどこにあるか、また、他の課税方式をとり得なかつた理由ということについて、まず政府当局にお尋ねをいたしたい。

○政府委員(細見卓君) 第一の、トラック税を、物品税の拡充あるいは物品税と離れてトラック税を設けるべきではないかという案でございますが、これにつきましては、トラックが一方におきまして社会で有用な運送機関をなしてゐる、あるいは道路の混雑というのにはトラックだけの問題ではないといふような、あるいは財源をトラックのみを求める場合には非常に重い税にならざるを得ない、かなり多額の財源を要するわけでありまして、そういう意味でトラックは必ずしも適当でない。あるいは、現行の自動車税等を引き上げてこの財源に充てるべきだといふ議論があるわけでありまして、これにつきましては、それらがそれぞれ府県あるいは市町村の財源としていわばきめられておつて、これを現在第六次道路整備五カ年計画で主として不足するといわれる国の財源とすることについては、いろいろ税制として調整を要

する困難な問題があるといふことで、この案はなかなか早急にこれを実現するといふのは困難である。あるいはまた、その自動車税といふものは、固定資産税の系統に属する一種の財産税でございますので、自動車にだけ特別な重課をするといふことについては、やはり税体系上問題があるといふことを考えたわけでありまして、また、車軸税、つまり自動車の重量に応じて道路の損傷を中心とする課税を考えたかどうかという考え方がございまして、この考え方によりますと、一方におきまして、今日の必要といふのは、道路混雑に伴います総合的な社会負担といふことを考えますと、ただ単に道路損傷的な車軸税にこれを求めるといふのも必ずしも適当でない。さらにまた、欧米諸国におきましては、自動車の重量と道路損傷との間におきまして科学的な検討がなされて、それが世の中に入られておる。もちろん、わが国におきましても、建設省その他においていろいろな検討はなされておるわけでありまして、これが一般に受け入れられて、そういう車軸の重量あるいは車の重さといふものに比例して課税するといふことについて、まだやはり世人の納得を得るのにはもう少しの検討期間が要するかどうかといふようなことを考えまして、この際、自動車の増加に伴います道路混雑で、あるいは道路の建設が必要になる、あるいは交通安全の施設が要するとか、あるいは交通渋滞に伴つていろいろな社会的な緊張が生じておるといふようなことを考えまして、この際は広く自動車に最低限度の負担を求め、この結果として一般税がよからうといふことに検討の結果落ちついたわけでございます。

○大竹平八郎君 これは各委員からいふ質問が集中されたのでございまして、自動車新税の今回の特徴の問題についてお尋ねをしたいと思います。第一に、現行のたばこ御発言ございました入種類にわたります自動車関係諸税にない重税に比して課税である。第二は、目的税ではなく、一般財源であるが、使途を道路その他の社会資本の充実に充てるとしておるのであります。第三に、自家用・営業用の区別をしていないこと等があげられておりますが、すでにこの入種類にもなつております自動車関係税にあえて別途にこの重量税を加えた、また、その既存の税の税率の変更によつて増収の増大をはからなかつた理由といふのはどこにあるのか、この点も伺いたいと思ひます。

○政府委員(細見卓君) 既存の税の増収によることにいたしますと、先ほど申し上げましたように、物品税であります、たとえばそれは便益品課税といふような別の観点があつて、自動車だけを取り上げるといふわけにはまいらない。あるいは、自動車税、軽自動車税といったような税を増徴いたすといひますと、これはそれぞれが地方団体の府県及び市町村の財源になつておつて、これを国の財源として別個に増徴することについてはいろいろの調整が必要であるといふようなこと。あるいはまた、燃料課税にいたしましても、使用いたします燃料が車の種類によりまして違つておる。したがつて、軽油を引き上げた場合には、たとえばガソリン車にはその負担は及ばない。あるいは、ガソリン車にさらに引き上げた場合には、軽油を使用する自動車との間に負担の不公平がある。つまり、一般的には揮発油のほうが現在でも重いといわれておるものがさらに重くなる。しかも軽油は地方財源であるといつたやうな、どれかの現行の税をとりまして、それで今回の提案いたしておりますような第六次道路整備五カ年計画の財源にするのには、俗に申しますと帯に短しすきに長し、あるいはその税金の帰属いたします団体はばらばらであるといふやうなことで、やはり新しい税を設けて、むしろその整理統合は今後の課題にしたほうがよからうといふふうになつたわけでございます。

○大竹平八郎君 税制調査会の審議の過程におきまして、四十六年度からの実施は必ずしも明確でなかつたと思はれる点が多々あるのであります。新聞報道等によりますと、十一月の総会では、新税創設の大前提として、総合交通政策のビジョン

確立が必要であるとの意見の統一がなされたやうに聞いておるのでございます。その後の審議の過程でどのように変化をされたか、また、最終答申に至つたか、税制調査会の審議の経過を御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(細見卓君) 自動車につきまして新たな課税の問題は、先ほど御指摘がございましたやうに、各省あるいは各方面でいろいろな案があつたわけでありまして、したがひまして、世の中にいろいろな案がたくさん出ているといふことを税制調査会におはかりするのは当然でございますので、その意味で、夏ごろから御検討を願つておつたわけでありまして、この場合に、自動車に新たに税を設け道路整備に充てるといふこととありますと、やはり、何といひますか、応益關係がすつきりする感じになるわけでありまして、それ以外にいろいろな案がありまして、それらにつきまして税制調査会の中におきましてもいろいろな意見があつたわけでありまして、先般も申し上げましたやうに、鉄道その他に財源を持つていくのは困難ではないかといふやうな意見があり、あるいはまた、逆に、そういうところへ持つていかなければ交通関係は完全な体系的な整備ができないんだ、しかしそれには総合交通体系があるべきではないかといふやうな議論がいろいろございまして、しかし、現実の問題として、第六次整備計画の財源が不足する、明年度予算の編成にあつてはそれらの財源調達も現実の問題として必要だといふ明年度の税制の改革案を御答申順に段階におきましては、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、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やう政府において検討すべきである。と、こゝういふふうに思想が統一されまして、その具体案は政府で考えろと。しかし、必要最小限の広い自動車税を設けるのが筋であらうといふやうな答申をいただいたわけでございます。

○大竹平八郎君 政府は、この自動車重量税を第

六次道路整備五カ年計画の財源調達として発足したと説明しております。これは衆議院の本院議における大蔵大臣の言明にはつきりしておるのでありますが、たとえば財源措置については、一部には、一兆円不足するとか、あるいは「新経済社会発展計画」の自動車伸びが控へ目に過ぎるとか、諸説があるようでありますが、大蔵当局はどのようによいを見通しておられるか。

それから道路計画と関連をいたしまして発足したというならば、目的税としてその使途を明確にすべきではなかったのか。

それから総合交通体系が確立をいたしましたならば、それに従って、目的税とするなり、あるいは特別会計を設置して、別途経理を明らかにするものと理解してよろしいのか、この点を伺いたいと思います。

○国務大臣(福田赳夫君) 第六次五カ年計画の財源不足一兆円ということ、これは財政投融資のほりが七千億圓ぐらゐり足りないんじゃないかというその財政投融資を含めましての話なんです。つまり、投融資でない財政財源ということになりますと三千億圓、これは明確になっておる次第でございます。

それからこれをしからば特定財源というふうにしなかつたのはどういふわけか、あるいは特別会計というふうな思想に持つていかなかったのはどういふわけかということでございますが、しばしば申し上げておりますとおり、政府におきましては、交通総合体系の樹立ということを考えておるのであります。この総合交通体系の樹立された場合におきまして、一体、総合交通体系に要する財源をどういふふうにするかという今度の新税の収入を含めての配分問題があるわけでございまして、そういう総合体系というものがまだできておらないという段階で、ある使途にこの収入を特定するというのが困難な状態があったわけでありまして、したがって、四十六年度の措置といたしましてはこれを一般財源として受け入れる、こういうふうにいいたしたわけでございしますが、さて、

総合体系ができまして上におきまして、これを特定財源にいたしますか、あるいはさらに一歩進んで特別会計を設置するといふような措置をとるか、これは四十七年度予算の課題にいたしたい、かように考えております。

○大竹平八郎君 それから本税は納税義務者がだれであるか、これは税法上きわめて不明瞭のうちに感ずるのであります。だれが担税者であるかは必ずしも明確ではないのであります。そこで、新たに国民に税負担を求めるにあたりまして、担税者を明らかにしなければ、国民間の税負担関係がどのような変化を来すか、正しく把握できないのでございまして、政府は、本税の最終的負担者はだれであると考えておられるか、また、本税の法的性格はどのようなものと考えたらよろしいのか、税制上の分類においてはどのような区分に入れるのか、その点を御説明願いたい。

○政府委員(細見卓君) 自動車重量税法の納税義務者は第四条に記載されておるわけであります。第四条は「自動車検査証の交付を受ける者及び車面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」となっております。その自動車検査証の交付を受ける者というのはどういふものかというところになりますと、これは道路運送車両法の五十八条におきまして、「自動車は、この章に定めるところにより、運輸大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならない」とありまして、五十九条におきまして、「登録を受けていない自動車又は次条第一項の規定による車面番号の指定を受けていない二輪の小型自動車を使用する者は、当該自動車を表示して、運輸大臣の行なう新規検査を受けなければならない」ということになりまして、この両法律によりまして、まず普通の自動車でありまして、検査を受けなければ走ってはならない。その検査は使用する者でなければならぬ。その使用する者とは、検査

証におきまして所有者と並びまして使用者として明記されておる。その使用者が納税義務者になりまして、特別の場合の使用者と所有者が違つておる場合には、所有者が連帯納税義務者になる。ただし、割賦販売の場合の所有権留保の場合は例外として、こういうふうになっております。

○大竹平八郎君 次に、これはぜひ大臣からお答えをいただきたいのでありますが、衆議院でもだいたい問題になりました物価への影響の問題でございまして、新税がトラックの貨物輸送あるいはバス、タクシー等の乗客輸送に對しましてコスト増になりまして、これが料金の上昇に発展し、さらに物価騰貴につながるこれがわれわれといたしましては非常に憂慮されておるのでございまして、私も、初代物価特別委員長といたしまして、その経験から物価問題については特に関心を持つておるのであります。これを抑制する具体策を一体政府としては用意されておられるか、この見通しは、それから今後の具体案等がございましたらば、ぜひこれは大臣からお聞きをしたいと思つております。

○国務大臣(福田赳夫君) 本税と物価との関係につきましましては、いろいろ御議論を伺いましたが、これは新しい税でございますが、乗用車につきましては平均五万円、また、トラックにつきましても平均一万円、こういう軽微な税でございますので、これが産業のコストのほうに及ぼしたる影響、及ぼすというふうには考えておりません。ただ、逆に、この税が創設されるということによりまして道路が十分整うということになりますと、これはコストの軽減というふうなことがかなり実現できるのではあるまいか、そういうふうに見ております。私は、この税ができた、税がかつたというところを総合的に觀察してみますと、物価政策といたしましてはいい効果を持つてあろう、こういうふうに見ております。

すが、臨時総合交通問題協議会が発足をされておりますが、具体的には作業は現在どのようなに進んでおられるか、また、運輸省におきましても運輸省政策審議会においてこの総合交通体系の確立に急いでおるようについておるのでございしますが、それとの調整はどのように進めるおつもりであるか、この際何つておきたいのであります。

○国務大臣(福田赳夫君) お話しの間際協議会には、これは四月初めに発足をいたしました。いよいよ各省ごとにその作業を始めるわけですが、まだこれを持ち寄るという段階まで来ておらないのであります。これは昭和四十七年度の予算の編成に間に合うように結論を得たいと、こういうふうにかえております。運輸省の運輸政策審議会、これはどういふ関係になるかといひますと、運輸大臣が、この閣僚会議に運輸省の考え方というものを披露する、その披露をされる際の重要参考資料になるだろう、かように考えます。

○大竹平八郎君 これは政府当局にお尋ねをするのですが、国際条約によりまして大公使の車はたしか非課税だと思つておりますが、この非課税の大公使館の車というものは、現在日本にどのくらいあるか、それからまた、自衛隊の一部におきましても非課税の車が相当あると思つておりますが、現在計算いたしました非課税になる車というものがどのくらいあるのか、参考にお教えいただきたい。

○説明員(高橋元君) 外交関係に関するウィーン条約によりまして非課税になっております外国公館及び外交官の所有する自動車は、四十四年度末で千九百九十一台、それから自衛隊の一部車両で車検を受けておられます自動車は約四万一千台でございます。

○大竹平八郎君 これは、直接自動車問題に關係はございせんが、関連がございしますのでぜひ大臣にお答えをお願いしたいと思いますのでありますが、先般成瀬委員からも指摘をせられた問題でございしますが、最近の傾向といたしまして、外交関係の行

理由を見ると、そういうふうには書いてないです。第六次道路整備計画の財源対策もありというふうらに書いてあるんですね。その辺が何だか非常に明らかでないし、その他この経過を見まして非常に疑問点がたくさんあるわけですよ。今後これは特別会計に移すとか移さぬとかというところも、田中幹事長と福田大蔵大臣の間で何か話し合つて、その前提のもとにまずとありえず一般会計ですね、一般財源としてこれを出して来た、こういうふうにいわれています。

ですから、ここでさつぱらにこの経過についておつと納得のいくようにお話ししていただき、いま私が御質問したことについてまず一応御答弁していただいて、それからまた次の質問に移りたいと思います。

○国務大臣(福田赳夫君) ます、なぜこういう物価情勢のときにこういう物価に影響のある施策を取り上げたかと、こういうお話でございます。いま、道路事情というものが非常に立ちおくれをしておる、これは木村さんといえども御否定なさるまいと、こういうふうには存するわけでありまして、このおくれを取り戻すために、昭和四十五年度におきまして、道路新五カ年計画、第六次五カ年計画と言つておりますが、これを策定いたしましたわけでありまして、この計画によりまして、総額五カ年間に十兆三千五百億圓、この総支出に對し、ガソリン税の伸びを見る、これは「経済社会発展計画」の線に沿つて見るわけでございまして、それと同時に、一般財源がどのくらい、つまり租税財源がどれくらい投入できるか、こういうことを考えたわけですが、今後の見通しで一〇%ぐらいずつ毎年ふやして得るであろう、こういうふうには考へ、そうすると、この一般の財源において不足する額が三千億になるわけなんです。その三千億圓の不足があるままに道路五カ年計画というものが策定された。そこで、昨年の国会におきまして、皆さんのほうから、この不足をどうするんだと

不足する額は四十五年度においては問題はないわけなんです。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、こういう御答弁を申し上げ、御了承願つたわけでありまして、さて、政府といたしまして、そういう国会における厳密なる私のお約束でございまして、これを実現しないわけにはいかぬ。で、あれやこれやと考へたわけでございますが、結局、これは自動車トーン税というものを創設するといふようなことになり、まあトーン税というのの名前がいかにその響きがどうも、あいが悪いじゃないかといふような説もありまして、今日のような重量税といふふうにはこれを改めたわけでありまして、これが策定されるまでの間には、いろいろ議論がありました。それは目的税にしたらどうかというふうな話もあり、また、特別会計を設定したらどうかという話もあり、そういう話につきましましては昭和四十七年度の予算の編成の際に検討しよう、というふうにはいたしておきまして、か、とにかくその新税収入をどこに充当するのかが、実質的にどういう充當の議論がありまして、そして、道路と相補完をする関係、あるいは相殺する関係、そういう密接なる関係に立つところの国鉄新幹線、あるいは国鉄の改善に、あるいは都市交通の中核をなす地下鉄に、そういう方向へも考へたらどうかというふうな意見もあり、その辺が、どこに幾らと、こう確定できない状態であつたわけでありまして、それは、結局、総合の交通体系というものがなかつたという関係に基づいて、あるいは特別会計にするという段階まで検討が進まなかつた。しかし、国会に對する厳密なるお約束はこれは果たさなきゃならぬ。また、同時に、道路の問題は一日もこれをゆるがせにしておくわけにはいかぬといふことで、新税をお願いをする、というふうになつた次第でございます。

○木村福八郎君 そうですと、これは、税制調査会の答申も、あるいはまた提案理由も、第五次五カ年計画……

○国務大臣(福田赳夫君) 第六次です。

○木村福八郎君 六次ですか、そうなつてゐるんですね。結局、三千億不足する、それは充當するたぐのこの新税を設けるということですね。三千億不足するといふんでしょ、財源が。

○国務大臣(福田赳夫君) そういふ三千億不足するといふことからこの新税を考へるに至つたわけでありまして、実際のこの税による収入は三千七百億圓になるわけでありまして、したがういまして、道路の財源欠陥に三千億充てたほか、七百億圓ばかりの剰余を生ずると、こういう関係になります。

○木村福八郎君 わかりました。

そこで、問題は、その財源不足を何で補うかといふことですね。それをどういふ自動車重量税という形で補うといふことにしたわけでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) 目的税ではございませぬ。

○木村福八郎君 目的税ではないというなら、他に財源を求めないわけでしょう。そうです。ね。他に財源を求めないでなぜ自動車重量税というところに財源を求めてきたか。私は、ほかに財源を求めようといへば、まだたくさんあると思つてゐる。あるいは、まだ、歳出面においてもいろいろ検討を加へれば、まだそこに財源の余裕も出てくるんじゃないかと思つてゐる。

私は端的に申し上げますが、一番疑問に思つてゐる、道路財源の不足を補うために自動車重量税を出してきたのじゃないかと思つてゐる。それももちろんありますが、それに便乗して、来年から第四次防衛計画が発足するでしょう。いや、笑つていますけれども、大蔵大臣にあつて聞いてみますが、五兆八千億といふのはいよいよ防衛庁は案をきめたでしょう。予算の審議段階では、いや防衛庁のまだ試算であるとか何とか言つていましたが、防衛庁は、庁の案、防衛庁案としてきめた

わけですね。それをまかなうために、来年度になれば九百三十八億でしょう。これは相當の財源ですよ。ところが、来年増税をやると、防衛力を強化するために増税されたという印象を受けちゃいけないから、あらかじめ、自動車重量税という道路整備の財源である、そういうたてまえにしておいて、これを増税すれば、軍国主義復活といふことがいわれておりますが、そういう中で再軍備強化のための増税という印象を与えない、むしろそういうことのほうに重点を置かれて、今後の第四次防衛計画の財源対策として考へられてゐるのじゃないか。そうじゃないんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) この自動車重量税と防衛費との関連、これは私はゆめゆめ考へておりません。これはまあいさゝか道路を整備したい、世界じゅう一番悪いといふような道路事情を一刻も早く改善したい、そういう一念からでありまして、防衛費との関係のごときは、いまお話しがりましたが、私は、ほんとに木村さんはいふん先の先まで考へる人だといふ感を持つるのみでございます。

○木村福八郎君 私、新聞報道されてゐるのを読みまして、これは昨年十一月十一日の「朝日新聞」です。「財界」四次防衛推進」といふ見出しで、次のように報道してゐます。

そこで、財界首脳部としては、長期財政計画の戦略目標を自主防衛力の強化におき、それに基づいて、予算を編成すべきだと考へるようになった。その具体的なやり方については、一挙に防衛費をふやして、世論を刺激するよりなことは避け、差当り来年度予算では——これは四十六年度予算です——税の自然増収を目いっぱい見込み、さらに国債減額も見送つて積極、大型予算を組む。そして、道路港湾の整備など社会資本の充実や住宅建設、公害対策など社会開発に力を入れる。さらに第二段階として、こうした傾斜投資が一応功を奏した段階では、その余剰財源を自主防衛力の強化に振向けよう、という作戦。ただ、このやり方だけでは余裕

財源に限度があり、防衛費の大幅増加は期待できないので、四次防計画の実施に伴って急増する防衛費の財源確保を目ざして、将来、自動車新税や付加価値税の新設など新規財源の開拓に踏切るべきだとしている。

そして、財政制度審議会の会長、これは小林中氏ですね、アラビヤ石油の社長、この財界代表と大蔵大臣と話し合つていろいろな措置を講じたのではないかとおっしゃいます。大蔵大臣はそんなことは全然関係ないと言つても、もし大蔵大臣がこういう私が指摘したようなことを考えていないとしたら、それは非常にうかつではないか。

それで、財源というのは、もう私が言うまでもなく、大蔵大臣は大蔵省はえ抜きですから一番よく知っているんですが、一つにプールされるものなんです。道路財源、あるいは防衛費の財源、そんな区別があるものじゃないんです。ですから、防衛費にたくさんお金を使えば、どうしたって道路財源に不足を生ずる。その不足を自動車重量税でまかなうということは、他方において防衛費にたくさんお金を食ひからす。もしこれを増税しなければ、防衛費のほうへ予算が向けられて、道路費が不足を告げるでしょう。ですから、予算というのは、総合的に全体に考えるべきです。財源措置は、それで、目的税じゃないと言ひます。それから目的税じゃないのでありまして、だから、したがって、これははかに財源求めていいわけですよ。それなら、防衛費のほうを削ればいいんですよ、そんなにふやさないで。そうすれば、道路財源のほうに財源が浮いてきますよ。ですから、そういうふうな考えなきやいけません。たとえば五兆八千億が五カ年計画とすれば、もう来年は一兆一千六百億じゃありませんか。本年度の防衛費は六千七百九億でしよう。一挙にものすごく防衛費がふくれる。その財源措置をどうするかですよ。大蔵大臣、どうするんです、これは。それにつきましては年次計画が立っていないというなら、おおよその防衛費に対する財源措置というものを明らかにしていただかないと、いま

私が言つたように、今度の自動車重量税はやはり再軍備の財源対策であるということをはっきり否定できないと思ひます。

○国務大臣(福田赳夫君) いまどこかの新聞の記事を読み上げられましたが、私は木村さんよりはよけいに財界と接離しておりますが、財界でそういう考え方を持っている方は寡聞にして私は承知いたしません。

また、財政制度審議会の会長の小林中さんは、財政については非常にきびしい考え方を持っております。ただいまお読み上げのような傲慢な考え方はいささかもありませんから、その辺はひとつ御安心をお願いします。

それから防衛費につきましては、防衛庁の原案がまともなもので、大蔵省にも提出されたようです。主計官がぼつぼつ説明を聞いておる段階じゃないかというふうにも思ひますが、私は、防衛費というものは、これはあくまでも国力国情に応じたものでなければならぬ、それから他の諸施策特に社会保障諸施策と姿のいい均衡のとれたものでなければならぬ、こういうふうな考え方をしております。防衛庁がきめたんだからそれをうのみにするんだという考え方は持っておりませんから、これも御安心をお願いします。

○木村義八郎君 たとえば増税とか減税ですね、そういう財源措置を考へるときに、これは短期だけでなく、やはり長期的な財政の見通しというものを立てながら一応やらなきやならぬと思ひます。ところが、いよいよ来年は第四次防衛計画が発足するでしょう。そういう場合に、いま大蔵大臣が言われましたが、もう来年なんです。そこで、今後の財源とのかその防衛費との関係、いま社会保障とかその他言われましたが、それは一体どういうふうな考えられていますか。私は、本年度の自動車重量税、これだけをこらえて議論すべきじゃないと思ひます。これは、平年度になりますと、九百三十八億になるでしょう、国の一般のほうは、地方への譲与税を入れますと、千二百五十一億ですがね。とにかく、たい

へんな増税ですよ、これは。四十六年だけで、たいしたことはないです、四百三億です。来年になると千二百五十一億、たいへんな増税ですよ。したがって、これは、今後の税制なり、特に来年から五カ年計画で五兆八千億、一カ年平均すれば一兆一千六百億ですから、もしそういうことを大蔵大臣は全然考へていないというならば、一兆一千六百億について大き過ぎるのか、あるいはまた、一兆一千六百億にしましても、こういうふうな財源があるんだからとか、あるいは公債を発行すれば簡単かもしれませんけれどもね。じゃ、公債でも発行するんですか。小林中さんがきびしいと言ひますけれども、きびしいから増税をやるんです。公債発行じゃなくて、きびしいから、増税によつて、大衆の税金によつて防衛費をまかなう。それが、形だけ見ると、道路費をまかなうように見えるんですよ。ところが、実際は、財源というものは、そんなに目的税じゃないですから、しるしがついてるわけじゃありません。全体を統合すれば、結局、来年から、あるいは来年だけじゃありません、五カ年、ものすごい防衛費がふくらんでくるんですよ、これまでの分に比べると、倍以上ですよ。それで、それとの関連において考へていかなければ、ただ表面だけこれを見たとしたことはないようですよ。それじゃ、どう思ひますか。

それからそのほかにも、たとえば健康保険の改正の問題とか、あるいは郵便料金の値上げとか、あるいは電信電話料金の値上げとか、みんな来年から始まる第四次防衛五カ年計画の財源対策ですよ。そつちのほうにうんと財源が要るから、そこで、あらかじめ、防衛計画が出てからやる、国民から非常に批判を受ける。再軍備のためにこんなに増税をやる、こんなに料金を上げると言われるので、四十六年度にそういう措置をしておこう、そういう魂胆ではないかと思ひますが、魂胆と言つちゃ悪いけれども、そういう作戦じゃないかと思ひますが、どうなんですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 私が伺つていますと、全く奇想天外の発想であります。私どもは、この新税と防衛費、これはいささかもからめて考へておるわけじゃございません。その証拠には、来年度の予算というものがもう数カ月たつと始まるその際には、道路費がいままでこの新税がないという形においてこのくらい充当されるべきであろうという額に、きちんとこの新税による収入の増加額、これをのつてます。これは事実をもつて証明いたしますから、御安心願ひます。

○木村義八郎君 大蔵大臣は、はぐらかして居るんですよ。もうわかつて居るくせに、はぐらかして居るんですよ。財源というのは固定しているものじゃないでしよう。財源はプールですからね。防衛費のほうにきびしい使えば、道路費のほうにふえていくので、道路費のほうに、もしこの増税をしなければ、不足を生ずるというんですよ、三千億。そこで、道路費の財源不足を補うためにこれを増税をやるんだというけれども、それは、他方において、防衛費がうんとふくらんでいって、そしてそつちのほうに財源を使えば道路費が不足するから、そこで増税するんだというところは、今度こつちを変えて言へば、第四次防衛計画の財源対策として実はこの自動車重量税を新設するんだとも言へるんですよ、それで、財源というものは固定しているんじゃないですから、プールして一本なんです。それから、それは目的税じゃないというんです。それから、そういうふうな解釈で、また、解釈しなければならぬ。そうしなければごまかしですよ。大蔵大臣は知つていながら奇想天外なんというこつちを使つて居るけれども、もしそういうふうな理解しなかつたら、財政学のエロハを知らないと言つてもいいですよ。実際はそうなんです。社会保障費だ、道路費だ、あるいは教育予算だ、それは主要使途別に分類しても、財源は一つでしよう、公債をも含めて。それは一つの財源で、どこにどれだけ配分するか。片一方にうんと配分すれば、片一方は少ない。だから、そういう説明もできるわけですよ。また、実際そ

それでは、大蔵大臣、さつき言つた第四次防衛計画五兆八千億円ですね、これについて、これまでいくら質問しても、のれんに腕押しみたいにな、わからぬわからぬという形で、いよいよもうこの八月になれば概算要求を出さなきゃいけないでしょう。それをいつまでもわからぬわからぬと言つておるわけにいきませんし、それから沖縄返還との関連においてやはり防衛計画を明らかにしなければアメリカさんに対して相すまぬでしょう。ですから、一兆一千六百億円といいますが、大き過ぎるのか、大体これくらいなのか、それをまかなう財源は一体どうするのか、公債でやつていくのか公債でやらないのか、公債でやらなければどうするのか、その辺がもうそろそろ——私は、ほんとうは、四十六年度の予算編成のときにもっとこれを詰めて質問しようと思つたんですけれども、その時間がなかつたもんですから、もう最後の終幕のときですから、一応この点について伺つておきたい。

○国務大臣(福田赳夫君) 木村さん、誤解があるようですが、何次になりますか、四次ですね、第四次防衛計画は、これは平均して年次年次に支出が行なわれるのじゃないのです。昭和四十七年度に一兆一千億円要ると、こういうお話ですが、そういうことはありません。これはもうどんな天変地異がありましても防衛費が昭和四十七年度において一兆円になるようなことはありませんから。一兆円どころじゃない。一兆円に近い額になるなんということは絶対ありませんから、この点をひとつ誤解しないように御了承願いたいと思います。

どうも、木村さんと私は意見が食い違ふ。食い違ふゆえんは、木村さんのおっしゃる腹の中は、自動車新税なんかやめなさい、防衛費を削ればいくらでも財源は出てくるじゃないやしませんか、こういうことじゃないかと思いますが……

○木村禎八郎君 それだけじゃない。

○國務大臣（福田赳夫君）　そこら辺が私どもは考
え方が違ひのです。これは国力国情に應じて防衛

○木村義八郎君　私は、防衛費だけ削ればいいというんじやなくて、ほかに財源対策は、たとえば交際費は、四十六年度九千億円でしよう、大蔵省の資料に。大体二割しか税金をかけていないから、八割は全然引かれていない、金額にして、資料がありますからね。

それから租税特別措置だつてそれでしょ。たとえは利子・配当に対する特別措置等につきましても、これは非常に不公平ですよ、あの課税のあり方がね。ですから、財源を求めようとすれば、何も防衛費を削るだけが能ではないと思ふ、そこにも問題があらうと思ふのがね。ですから、そういう自動車重税というものに財源を求めなくても財源があると、こう思つておる。防衛費を削るだけではないのです。ですから、かりに私が財政を担当していれば、総洗いしてみます。歳出につきましても、たとえば公共事業費なんかでも、一割節約すれば相当財源が浮くんですから、公共事業費が一兆円以上でしよう。だから、一割節約すれば一千億円につきますね。ですから、いままでそういう積み上げ方式で前年度の予算に対して何%積み上げていくというような予算の編成のしかたなんかいろいろ根本的にやれば、私は財源はあると思うのですが、それは意見の違いになりますから、次に質問を移します。

んですが、通産省の重工業局の自動車課から出されている資料ですが、これを読みますと、「自動車ユーザ」の一台当り納税額」という調べがあるんです。たえば、一〇〇〇から一五〇〇CCの五十万円の乗用車で、月間走行が一六〇〇キロメートルとして、これが五年間で自賠償費を含めて五十三万八千七百五十円になるんですね。これにこういう状態のもとでまた税金がかかる。それで、御承知のように、過密過疎がひどくなり、かなり遠くから通っているような人は、いま自動車を持つことはぜいたくというような状態じゃないと思ふんですよ。もう必要になってくる。これがなかなか、かなり大きな負担になるのじゃないかかと思うんですね。とにかくこれがトラックなんかにかかりますと、これは料金の引き上げというようにな形になって物価にはね返ってくるのじゃないかと思うんですね。ですから、これだけの消費者物価に対する影響が、これだけ見ればそうたいしたことはないかもしれませんが、それがまた波及効果もありますし、全体の物価が上がっているもとでまたこういう増税が行なわれますと、それは消費者物価になりますから家計を圧迫す

る。長期的に見れば、道路が完備することによって輸送を効率化するから、これはコストを下げて物価を引き下げるのに役立つていきますけれども、これまでずっと見ておまして、そういうコストが下がっても、管理価格等において下がらないんですよ、なかなか、鉄鋼なんか見たつて。ですから、そういうものは、コストが下がったからすぐ物価が下がるというふうにはストレートにはいかないのです、いまの現状は。ですから、そういうことを考えると、やはり、物価に与える影響、それからユーザー、特に大衆に与える影響——大衆課税ですよ。低所得といつてもこのごろ自動車を持つている人が相当いますから、そういうサラ

○國務大臣(福田赳夫君) これは間接税でございますから、それだけユーザーには負担はかかります。それはそのとおりです。しかし、そのかかり方が、とにかく、乗用車につきましては五千元だと、トラックにつきまして一万円だという程度で、軽微なものでありますので、これがコストに及ぼす影響、こういうことは私はネグリジブルなものじゃあるまいかと、こういうふうに考えます。他面におきまして、この財源が整備されて道路五カ年計画が円滑に遂行されるということになれば、自動車のユーザーは、いままで二時間かかったのが今度は五十分でいけるのだということになる、これはもう自動車の効率発揮というようなことからいえば甚大なものがあるだろう。また、いままででこぼこの道が、なめらかになつて損傷の度合いというものが軽減される、これも効果非常に大きいものであろう、こういうふうに思うのです。そういうことを彼此勘案いたしますと、私は、自動車重量税の創設が国民経済に悪影響を及ぼすかという、さにあらず、これはかえつて大きなプラス要因になる、こういうふうに考えております。

○木村禰八郎君　それは、さつき申し上げた前提があるのであって、これで道路がよくなり、そうして輸送の効率が上がって、企業のコストを下げる、それが物価に直接ストリートに反映すれば、それはそのとおりですよ。しかし、いま大臣も言われましたように、これは消費税で結局はユーザ一の負担になる。しかし、当面としてはユーザ一の負担になるのですけれども、道路が完成して効率化されるまではかなりタイムラグもありますし、それは効率化されてすぐにストリートに価格の引き下げというふうに役立つかどうか、私はそれは保証できないと思うのです。しかも、特に私は問題にするのは、これだけが負担になるのでし

たらまあそなたいしたものでないでなければ、全体のいろいろな負担が大きくなっているんです。そういう中でいろいろものがまた上がつてくると、政府の物価対策と矛盾すると私は思うのですけれどもね。その点は、道路の効率がよくなるからといって、タイムラグがあることは御承知でしょう。五カ年計画で五年後ですね。では当面はどうするのですか。そういう負担は税制の面で減税の面で見るといろいろあるとおっしゃるけれども、減税をしたところで、これだけ増税になっていけば減税効果を失わせる。それから最近、物価値上がりによって、所得税なんか累進課税ですが、累進効果なんか薄れてきちゃうと思うんです。こんな物価の値上がりで、それから所得税を納めることのできないような人も、物価値上りによって税金を納めざるを得ないわけなんです。ですから、そういう面からも物価対策については真剣に考えなきゃならないのに、この程度なら軽微であろうなといつていろいろものを政府は出してくる。物価対策は総合対策だからあらゆる面で手を打たなければならぬと言いながら、これはたいしたことはない、あれはたいしたことはない。ですから、真剣に物価対策を考えているとは思えないですね、これは。そう思うんです。物価対策からいってもこれは大衆課税だ。どうも、大蔵大臣のいまの話では説得性はありませんですね。もう一度お伺いいたします。

○国務大臣(福田赳夫君) 物価対策は、もう木村大先生に申し上げるまでもありません、これは需給の問題とコストの問題と両方があるわけなんです。ですから、需給の問題なんか、たとえば生鮮食品というような問題は、需給を改善すれば速効が生じます。しかし、コストの問題は、そのその簡単な問題じゃない。私どもは、低生産性部門の生産性の向上、これが物価問題の根本だといふのでこれに取り組んでおりますが、これは時間がかかる。しかし、時間がかかるからといってそれをほうりつけておいていいかというと、ほうりつけておいたらこれは物価対策は根本的な方向に進まないの

です。いま道路事情が悪い、これをほうりつけておいて物価対策だ、こう言っておいたら、物価対策はもういつまでたつても解決できない。そういうようなことを考えまして、まあ軽微な負担をユーザーにお断いをいたしまして道路事情を徹底的に改善をしよう、こういふのですから、これは物価対策の面からいえば非常に有効な手段である、こういふふうに考えております。

○木村義八郎君 いや、それは何ら保証がない。たつてみればわかるのであつてね。いままでの経過もそうです。着実に佐藤内閣になってから物価は上がつておりますからね。しかも、四十五年度は七・三でしよう。これまでの記録的な値上がりです。だから、物価問題についてはもう資格がありませんね、佐藤内閣がどんなに弁明したつて、物価を安定させる安定させると言いながら、逆に着実に上がつていっているのですから、どんな弁明をしたつて資格はありませんよ。いま大蔵大臣が言うのだから、保証がないでしよう。管理価格の存在というものがあつた。それは需給関係ばかりではないかといふんです。コストが下がる、といったつて、コストが反映しないんですよ、価格に。

それから一番長期的な基本的な物価対策は、とにかく資源配分を思い切つて転換しなければ、たとえ低生産性部門に物なり金なり労働力なり徹底的に——いままでの基準じゃだめだと思つて。重化学工業にばかり重点的につぎ込んでおつたら、これを大きく転換しなきゃいけないですね。佐藤企画庁長官は、構想は転換しているんですよ。経済企画庁長官の演説を見ると、あの中で、構想は転換しているけれども、構想をいくつ転換したつて、実際に政策的転換じゃない。これから、最大の政策の重点、特に財政経済の重点は、資源の配分をいままで重化学工業のほうにどんどんつぎ込んでいたのを、今度は低生産性部門のほうにつぎ込む。それから社会資本のほうにつぎ込む必要があつます。これを大臣は必要だと言ふかもしれないが、社会資本だつていわゆる大資本の重化学工業のほうのお役に立つような産業道路

の開発ばかりやつておつたんじゃない、これはもうだめだと思つておつた。そこがやはり基本だと思つてんですよ。あつともそういう方向に向いていない。逆の方向に向いていっている。この前からは指摘してきたんですけれども、構想ばかり転換してたんじゃだめですよ。その過程においてマクロ的態度が欠けている。佐藤内閣の一番欠陥ですよ。ミクロばかり押している、そこが間違つていっているんですよ。物価対策といひながら、こういふふうな物価を引き上げるような政策をとつてい、それが私は間違ひだと思つておつた。これは議論になりますから、ここでやめます。

いままで大臣に質問してまだ御答弁されてない点がありますから、それを再確認して最後の質問に移りたいと思つます。それは、一つは、特別会計——さつき言いましたね、特別会計に移行するのかもしれないかといふこと、今後その点はどうなんですか。それから私はこれは第四次防衛計画の財源確保の環として受け取つていっているのですけれども、このほかには付加価値税がいろいろ問題になつたんですよ。この際、やはり念を押しておきたい。付加価値税は、おそろしく大蔵大臣が樂觀していらるのは、第四次の財源としてこれは二年ぐらいいかかると。四十八年ごろからやれば、付加価値税をやるから財源は心配ないといふようなことを考へていらるんじゃないかと思つた。付加価値税のほうはどうなんですか。この二つです。

○国務大臣(福田赳夫君) 本税による収入を、特定財源にするか、さらに特別会計を設けてそれに収納するかというお話ですが、私は、国会における議論を通じて、どうも木村さんがおっしゃるようなこれが防衛費の財源になるんだというふうなお考えを持つ人がある、はなはだ私どもの考えと違ふことなんです。そういうようなことを考へますと、これは特定財源にしたほうがいいんじゃないかと、こんな感じがします。しかし、さらに進んで特別会計にするかどうか。特定財源にした上さらに特別会計まで設置してそれに収納することを可とするかどうか。これは財政技術上の

問題でありますので、はっきりした考へ方をここで申し上げかねます。よく検討いたしまして、その必要があるというならば、特別会計にすることでもまたやぶさかでない、かように考へておるわけでありませう。

それから付加価値税の問題であります。付加価値税は、御承知のように、E・C諸国が決議をいたしましてこれを採用した、その上さらに最近には英米におきましても検討を始めておるという状況にかんがみまして、わが国におきましてもこれは検討をとにかくしておいたほうがよろからう、こういふふうに考へまして、財政制度審議会にも御検討をお願いしたいと思つております。しかし、これは物価問題と非常に深い関係がありますし、また、わが国の税制としても基本的な改革になりますので、これを採用するかしないか、これは簡単に結論の出る問題じゃない。なお十分検討したその結論を見て、さらに財政諸問題を多角的総合的に勘案いたしまして、これの受け答えといふものをきめたいと思つますが、いずれにいたしましても、これは一年、二年、三年という間に実施されるというふうな性格のものじゃありません。かなり長期的な展望の問題として考へべき問題である、こういふふうに考へております。

また、したがつて、今度の新税と付加価値税との関係はどうなるかというお話でございますが、これは何らの関係もございせん。私どもとして氣を使つておりますのは、しかし、付加価値税問題というものが世界的にそういう風潮になつておるという際に、付加価値税の創設を阻害するような税制はこの段階ではよろしくない、こういふ考へ方を持つておりますが、とにかく全然引つからめての考へ方というものを考へておられませんから、そういうふうな御了承をお願いしたいと思います。

○木村義八郎君 この際、財源問題に関連して、公債政策については今後大蔵大臣はどう考へておるか、公債についてはですね。

○国務大臣(福田赳夫君) 公債につきましては、私は木村先生とたいへん考へ方が似ておるような

考え方を持っております。社会資本の充実をしなればならぬ。しかし、公債というものは、これをみだりに発行いたしますと乱に流れる傾向がある、これは非常に気を付けなければならぬというふうに考えておりますが、社会資本の充実という要請にわが国は迫られておるわけで、ですから、非常に臨時的に考えて、景気がデフレ的な傾向である、これは財政によって景気の持ち上げをしなきゃならぬという必要がある、そういう際におきましては、公債を発行して社会資本のおくれを取り戻す一助とする、これは私は考えていい問題である、そういうふうに考えております。

○木村福八郎君　そうしますと、いま一番下限というのですか、四千五百億くらいですね、これを全然なくしてしまふ、情勢によつてはですね。そしてまた、必要のときは発行すると、そういうお考えなんですか、それとも、前には火種は消さないほうがいいというふうな何かそんなふうなお考えがあったようにすけれども。

○国務大臣(福田赳夫君)　私は、公債を二、三千億出しておるといふ状態、これはもう全然苦にしません。ですから、公債発行を全然やめてしまふというふうな議論もありますが、そういう議論に對しましては、公債というものを二、三千億出しておつてどこが悪いのですかと、こう言いたいのです。つまり、公債政策というものは、やめてしまつてそうしてこれを新たにやろうという際にはなかなかむずかしい。そういうことを考えまするときに、二、三千億円くらいでも公債が発行されておるといふと、それを火種といふことも基礎といたしましてこれが拡大運用ということも順調にいくと、こういうふうな意味なんです。まあ、二、三千億程度をもつて公債発行政策をとつていふと、こういうふうには申し上げない、こういうことなんです。

○木村福八郎君　もう五分しかありませんので、最後にいたしますが、この重量税を実施するには根本的な総合的な交通政策が前提となつてゐる。

ところが、それが明らかにされてゐない。そういうところでこれを実施することについては問題がある。しかも、八月ごろには何か答申があるんですか、総合政策……

○国務大臣(福田赳夫君)　それは運輸審議会の話じゃないですか。その運輸審議会の答申がありまして、おそろくそれをもとにいたしまして運輸大臣が運輸省としての見解を固められると思ひます。そして、それを運輸大臣として閣僚會議に持つてこられる。それをまた各省からいろいろ意見が出ますから、総合調整をしよう、こういうことなんです。

○木村福八郎君　それはいつごろ大体……

○国務大臣(福田赳夫君)　総合調整が終わるのは、昭和四十七年度予算の編成の前、おそろくとも、そういうふうにしたたい、かように考えております。

○委員長(柴田榮君)　ちよつと速記をとめて。
〔午後五時三十二分速記中止〕
〔午後五時五十二分速記開始〕

○委員長(柴田榮君)　速記を起して。

○木村福八郎君　先ほど最後に一つだけ残つてゐる問題について、それはこの自動車重量税を実施するにあつては総合交通体系というものが前提になつてゐて、その総合交通体系をつくるには運輸審議会の答申があつて、それを待つて各省のほうで総合交通体系をまとめる作業をする、こういうことになつてゐるようですが、その時期をさつき伺つたんですが、大体いつごろそれができ上がる予定なんですか。

○国務大臣(福田赳夫君)　昭和四十七年度の予算の編成に間に合うように最後の締めくくりをいたします。

○木村福八郎君　四十七年度予算編成は、概算要求はもう八月から始まるわけですね。ですから、その前に、七月ですか、大体まとめなきゃならぬわけですね。

○国務大臣(福田赳夫君)　予算がまとまるのはおそろく十二月の末かと思ひますが、おそろくともそれ

れまでには総合交通体系というものを取りまとめたい、かように考えております。

○木村福八郎君　少なくとも、私は、運輸審議会の答申があれば、それを前提として取りまとめるわけですから、それを待つて政府のたまかな考え方を明らかにして、そしてこれをかりに実施しようのじゃないか。間に合うのじゃないかといううり、むしろそうしなければ、国民に對して総合交通体系を全然明らかにしないで、そしてこういう非常な一平年度化すれば千二百億以上の増になるわけですから、こういうものを実施するということとは、私は當を得ないのか、どうも理解に苦しむ。なぜそれを待てないのか、どうも理解に苦しむ。なぜそんなに急ぐのか。ですから、それは、いまこれをやつておかないと来年度の予算編成には防衛費等があるからじゃないかと、こういうふうにわれわれは考へるのですかね。

○国務大臣(福田赳夫君)　今度の税と防衛費といふさきか関係のないことは、詳しく申し上げたとおりであります。この税は、総合交通体系というものがあればほんたによかつたと思ひます。そして、あるいは使途なんかにつかましても十分これを明らかにするといふことができたといふふうに思ひますが、総合交通体系といふと、なかなかこれはむずかしい問題でありまして、そう簡単にきまらない。しかし、精一ぱい努力をいたしまして、まあ年末にきまる予算、それまでには間に合はせたいと、こういうふうには考えておりますが、しかし、道路の整備は、総合交通体系があるうになかろうが、とにかく一刻も待つわけにいかぬといふことで新税のお願いをいたしておるわけなんです。この新税は十二月一日から実施です。ところが、準備ですね、徴税機構をどうするかとか、あるいはいろいろ細かい徴税細目といふものをどうするか、いろいろ準備があります。そういうふうなことで、この国会でお願いしな

きやならぬと、こういうふうには考へてゐるのであります。いづれ十月下旬ごろには沖繩国会が開

かれることにならうかと思ひますが、それじゃ間に合わないんです。まあこの国会でひとつおきめ願つておきたいと、そして万全の準備を整えた上、遺漏なくこの新税を執行したい、かように考へてゐるわけでありまして。

○木村福八郎君　十兆幾らかの第六次五カ年計画、その中で三千億の財源不足があると。それは何もいまずぐ措置しなくても、総合交通体系できてから措置しても、財政的に別に困ることはないのじゃないですか。なぜ、そういうふうにはやらないで、こんなに急ぐのか、そこがわからないんです。たとえば来年度予算に出してきてもいいわけなんですよ。間に合うと思ひます。それと、五カ年計画なんですから、三千億の財源不足を一挙に四十七年度で措置しちゃうわけじゃないんですから。十兆何千億の中で三千億でいいのじゃないか。もつと十分に総合交通体系を国民に明らかにして、使途も明らかにして、こういうふうなわけなんだから必要なんだといふことをもつと十分に納得させた上で措置されるほうが私は正しいのではないかと、思ひます。それとも、なぜ十分なそういう措置を講じないで急ぐか、どうしても理解ができないんですけれどもね。

○国務大臣(福田赳夫君)　これは、この三千億の財源を先にいつて使うといふわけにいかないんです。もう五カ年計画は一年余過ぎていますから、三年半の間に分けてこれを使わなきゃいけません。これを二、三年先にいつてある年だけば三、四千億だけよけい道路事業を進めたいといふわけにもまいりませんし、同時に、もう道路事情といふものは一刻もこれを猶予することはできないといふくらいいまおきてゐるんです。また、同時に、昨年の国会におきまして、皆さんにも、財源不足の状況にどういふふうに対処するかといふことを明らかにいたしますと、こういうお約束もしておる。そういうことを総合的に考えますと、どうしてこの国会においてお願いしな

きやならぬ、こういう結論に相なる次第であります。

○木村清八郎君 これで終わりますが、いままでも質問してまいりましたので、こんなに重要な法案に対して、質疑がきく一日もあつただけで、きょうまたわずかの時間質疑して、それでこれを成立させるということにつきましては、そうした審議のやり方にも非常に不満であります、内容についてはもちろんですが、さつきから質問してまいりましたように、物価に対する影響とか、あるいはまた、総合交通体系が明らかにされないままこれを実施するということは国民に対して非常に不誠実でありますし、私はどうしても賛成できないわけなんです。しかし、時間がまいりましたから、これで質問を終わります。

○松井誠君 いま木村委員からいろいろな疑問が出されましたけれども、私も大臣の言われる奇想天外の疑問を持っている者の一人なんです。なぜ一体いまの時期にいわゆる見切り発車のようなことをやらなきゃならなかったのか、その理由がまだわからない。この税の、何というか、特異さというの、一体これが何とどうなるのか、ニワトリになるものやらカエルになるものやらわからぬところにある。ですから、いまこれがオタマジャクシなのかタマゴなのかその正体がわからぬところにあるわけですよ。それは、この税が生まれてきた経過というものがよくわからぬところ、一つは由来をしておると思うのです。先ほど第六次の道路整備五カ年計画で五年間で一般財源の不足が三千億と言われたその説明の中で、ガソリン税その他特定財源の伸びを一応見ている。にもかかわらず、一般財源の不足がこれだけになるといふ話がある。その具体的な数字を、それは大まかでけっこうですけれども、特定財源というものをどれだけ見て、それから一般財源からの繰り入れをどれだけ見て、したがって三千億が足りないというおおよその計算の根拠というものをまずお聞きをしたい。

○政府委員(竹内道雄君) 十兆三千五百億円の五カ年計画を達成いたしますために必要な国費でございますが、私ども、大体四兆八百億円というふうに見込んでおります。四兆八百億円に對しまして、従来の特定財源の系統でございますがガソリン税と石油ガス税でございますが、この五カ年計画期間中の収入見込みを三兆三千七百億というふうに見込んでおります。したがって、その七千億余りのお金が五カ年計画達成のために必要である、一般財源から投入しなければならぬということになるわけでございますが、その一般財源につきましては、従来道路特別会計に投入されておりました一般財源をどれくらいこの五カ年計画中に投入できるかということでございますが、期間中の総計といたしまして一〇%くらいの毎年の伸び率というもので計算いたしますと、約四千億余りのお金が従来の一般財源の傾向から投入できるといふ計算になりますので、いまのところ差引約三千億円の資金が不足するという計算を国費についていたしております。

同様な計算を地方費についてもいたしますと、おおむね千億ないし千二百億の資金が不足するというふうな計算できるわけでございます。

○松井誠君 一般財源からの持ち出しを約一〇%増と見た、これの根拠というのはどういうことですか。

○政府委員(竹内道雄君) 特別な根拠というところとございせんが、一〇%ぐらいの増は見込めるのではないかと、いふふうに考えたわけでございます。

○松井誠君 それはいままでの伸び率の引き伸ばしなんです。そうじゃなくて、いままでの伸び率よりも多少上回る伸び率を見たのですか。

○政府委員(竹内道雄君) まあ年度のとり方にもよりますけれども、過去七、八年の平均伸び率というの大体一〇%程度でございます。

○松井誠君 大臣の言われるように、道路の整備というのが非常に重要な問題、緊急な問題だということになれば、いままでも同じような伸び率で一般財源からの繰り入れを見ることが自体が初めからおかしいのじゃないですか。その伸び率をもっとふやせば、三千億という一般財源からの不足という事態だって解消し得る——どれくらい伸び率にすれば三千億なくなるかわかりませんが、そういうこともあり得るんじゃないですか。いままでの伸び率の延長で考えようというだけであつて、先ほどの木村委員のお話じゃありませんけれども、そういう意味で固定をしておき、全体の財政運用の中からどうすべきかという問題でありまして、しかも、道路整備の問題というのは緊急で非常に重大な問題だということになれば、伸び率を伸ばしてやつても私は差しつかえないと思う。そういう政策の転換というものは一切行なわないで、いきなり税金というところを持つてくるということがよくわからない。

○国務大臣(福田赳夫君) 政府のやることは、道路ばかりではないんです。社会資本につきましても、あるいは上水道、下水道、住宅、港湾だ、航空だ、いろいろなことがある。そのほかに、社会保障の整備を急がなければならぬ。文教も整備しなければならぬ。農山漁村のこともやらなければならぬ。いろいろあるわけなんです。ですから、いままでの配分、それでどのくらい道路にさき得るかということを考えてみまして、どういう額が五カ年計画遂行上不足するかということを考えますのが、これはまことにすなおな考え方ではあるまいか、そういうふうに思うわけでありまして。

○松井誠君 道路だけではないことは私も知らないわけではない。しかし、こういう税金を新しく取るというときに、相当大きな政策的な決意というものが当然要すると思うのです。それなのに、いままでもどおりの伸び率の延長だという。計算とも言えないような、見直しとも言えないような、そういう計算の上で年間千二百億という税金を取るといふ大臣が言われたように道路整備というものがそれだけ緊急な問題だとすれば、ほかのものを手をつけてはいけないう別な限界があるわけではないのでありますから、そこで一ぺん三千億

という問題そのものを洗い直してみることが必要でありまして、そういう問題がはつきりしないままにこし発足しなければならぬという理由にはならないのではないかと。道路整備五カ年計画というのは、四十五年から始まつて、おおよその年次計画というものはできていますので。

○政府委員(竹内道雄君) 総ワクだけでございますが、毎年、年次計画というものは特にございませぬ。

○松井誠君 そうしますと、なおさら四十六年度の予算で四百億という、これはまあ一般財源ですから、それだけこしの道路財源の一般財源からの不足が生ずるという意味ではないかもしれせんが、それではたとえばこし四十六年度の道路整備計画で一般財源からの繰り入れというものはどれくらい見ておられますか。

○国務大臣(福田赳夫君) これはたしか四十五年度は六百九十億、約七百億なんです。それに対して、今度新税というものが出てきますから、そこでそのうち三百億を——そのうちというのですか、三百億を乗っけて、約一千億という一般財源からの繰り入れにする、こういうふうな見込みをいたしております。

○松井誠君 国税で約三百億というものを本年度の道路整備の一般財源からよけい入れる、いままでも余分に余分に入れるということでしょう。しかし、それだけの余分はこの税金を充足しなければできないというところが、繰り返しになりますけれども、よくわからない。なるほどあとの三年間で三千億というの五カ年計画全体のたてまえから言へばおかしいかもしれせんけれども、しかし、その三千億というの、繰り返しますけれども、あくまでも一つの政策というものを前提にした数字である。その政策というものを考えることによってその三千億というものが動く。したがって、五カ年計画はあとの三年間で一般財源からの繰り入れを考えたつて、全体の財政の運営の上からいって決して不可能ではないし、おかしくない

と思う。そういうことがなぜできなかったのか。
そこで、具体的にお伺いをしますけれども、先ほどの話では、例の総合交通体系というのは四十七年度予算には間に合わせる、これはわかりました。

もう一つ、この税の性格というものをそのときにははつきりさせるということでしょう。目的税であるのかどうかということをはつきりさせるのか、あるいは、特別会計という形式をとるかとか、あるいは、この税の性格というものをそのときにははつきりさせるのかどうか、その点はいかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) その二つの問題につきましては、総合交通体系を立てた上で結論を出したいというふうに考えておりますが、第一の目的税にするかどうか、これにつきましては、国会の御議論等を見ておきますと、どうも私は少なくともこの税はこういうふうな金額的に使われておるんだということが明らかになるという形が好ましいんじゃないかというふうな感じがしております。

特別会計にいたしますかどうか、これは、目的税主義をとりますれば、特別会計にする趣旨の大半が達成されるわけでありまして、あと残るのは財政の運営の技術上の問題であります。この問題は、まだそこまで考え方がいかにないんです。よくこれは考え、検討してみたい、かように考えております。

○松井誠君 私は、目的税にするかどうかということよりも、目的税にするかしないかということとを予算編成のときまでにはきめるかどうか。私の印象では、大臣は目的税というものをあまり本来賛成ではなかったような感じがしている。それが、この税金に限っては目的税のほうがよさそうだとするのは、四次防との関係でわれわれがこういうことを言うからですか。別にそうじゃないんですよ。

○国務大臣(福田赳夫君) 一般財源にすれば、財政論としては弾力的な運営ができていいわけなんです。皆さんから、どうも、税収入は目的を

はつきりせいと、こうおっしゃいます。そうおっしゃいます方がかなり多いわけでありまして、そういうことを考えますと、ここでふん切つて、目的税というか、あるいは使途を明確にするとか、そういう措置をとつたらどうだろうかというふうな感じがいたしておるわけです。

○松井誠君 それは、われわれがそういう疑問を持つのは、提案理由の説明の中でもきわめてその点がいまいだからなんです。一般財源であるのかどうか、目的税であるのかどうか、書き方がどつちにでもとれるような書き方になって、結論は一般財源になっている。道路その他のそういう社会資本の充実が大事であることにもかんがみというふうなことで、二つの関連があるのかどうか、この点について書いてあるから、やっぱり聞かざるを得ない。これはやっぱりこの税金というものが生まれてきた氏素性がはつきりしないんです。どだい氏素性がはつきりしない。ですから、きつさもちょっと木村委員が聞かれましたけれども、この税調の答申というのには実に奇怪だと思ふんです。もしこれがほんとうに四十六年度からやれという税調の意見であつたならば、もっと具体的ないろいろな数字をまじえたという答申になるのが普通なんですね。ところが、これは一番最後の末尾に取つてくつたように敷衍書いてあるだけで、しかも、その内容というものは、まさに政府のしよつちゅう言っていることと同じように、その道路整備五カ年計画の財源事情を勘案しつづつという、こういう関係になつていいます。ここでも、一体、目的税を創設しようというのか、そうでないのか、それともどいはいはつきりしない。そういうところからわれわれがこういう疑問を出しているんです。本来の根本的には、ですから、大臣の言うこの税金に限つてわれわれが目的税にしろというふうな意味で言っている人もおるかもしれない。私の聞いていたのはそういう意味ではないんです。ですから、こういうことを願望して目的税にするというのじゃなくて、むしろ、もしそうすることができれば、ほんとうにこれは——四

次防との関係は奇想天外じゃないでしょう。財政は全部一本なんでしょうから奇想天外ではありませぬけれども、そういう意味でのわれわれの疑問の一つというものはあるいはなくなるかもしれない、そういう意味で言っているわけですね。こういう疑問そのものは、私はいわば当然のことだと思ふんです。

そこで、私の聞きたいのは、とにかくことしじゅうに、予算編成前に、特別会計のことはあつて、予算編成前には、目的税であるかどうかというふうな性格だけは、閣僚懇談会ですかの結論が出たあと、四十七年度の予算編成のときまでにははつきりさせる——どつちにしるという意味ではありませぬ。はつきりさせる、これは間違いないですね。

○国務大臣(福田赳夫君) 本税による収入の使途については、金額的にこれを明らかにいたします。

○松井誠君 ちょっといま言われた趣旨がよくわからなかつたんですが、金額的に明らかにするというのは、つまり金額的に特定の目的のためにこれだけ使うというふうなことは明らかにするということ意味ですか。

○国務大臣(福田赳夫君) たとえば、具体的に申し上げますと、道路に幾ら、あるいは交通安全施設に幾ら、それからまあ新幹線という問題取り上げられるかどうか、取り上げられれば新幹線に幾らと、こういうふうなことは少なくともこれは明らかにいたしたい、こういうふうに考えます。

○松井誠君 特別会計にしても同じような問題がやっぱり残ると思ひますけれども、特別会計にしなければならぬから、この税金をこれに幾らこれに幾ら使いますと言つたところで、それこそ色がついていないわけでも何でもありませんから、それだけではわれわれの疑問に対する根本的な解消にはやっぱりならない。先ほどのお話では、特別会計にするかどうかは、必ずしも四十七年度の予算編成のときにはつきりするとは限らないということですか。

○国務大臣(福田赳夫君) これは、特別会計にする必要があるのかどうか、また、特別会計にした場合の利害得失、そういうものをよく検討してみましてこれをきめたいと、こういうふうに思ひます。特別会計にするかしないかというものは、これは手続論、形式論なんです。実体論をいたしましては、この金がかくかくに使われます、それ以外には使われませぬ、これを明らかにいたします。

○松井誠君 その点はまだ疑問があると思ひますけれども、私は、もう一つ、これも木村委員の言われたことなんですけれども、付加価値税との関係です。これはやっぱりそういう考え方が相当広く行なわれておることは間違いない。これがいわば付加価値税のはしりではないかと。最初の構想のように、何兆円というふうなものを構想しておつたとき、そういうときなら別ですけれども、今度のこの乗用車であつたという形になつてくるといふと、付加価値税を将来とるときの一つに組み込むような前提があるのではないかと。先ほど大臣はいみじくも言われましたけれども、付加価値税の実施を阻害するような形での新税というものはつくらないと、こう言われましたが、それを裏返して逆に勤ければ、これが付加価値税へのいわばはしりになるというふうに私ははとりたいたい。これは間違いないですか。

○国務大臣(福田赳夫君) それはどうも思い過ぎのようには思ひます。私は付加価値税と今度の新税とを連想して考えておりません。ただ、付加価値税論議というのがありますから、それを妨げるような税はこの際考えたくない、というふうなことを考えているまででございます。

○松井誠君 最後に、一点明らかにしておきたいんですが、これは事務当局にもお願いをしてあるんですけれども、この税金の大衆課税的な性格というものを私ははつきりさせたいと思ふんです。所得階層別の乗用者の保有状況というものの資料というものはよく出てくるんですけれども、し

ばり私は納得しないと思うんですよ。もう少しそのところは詳しく聞かしてください。

○政府委員(細見卓君) 不動産を移動いたしました場合には、新しく買った人が自分の財産として権利を保護されるために登録をして、その際に登録税を払うわけです。この自動車の重量税は、たとえば、自家用車で二年の有効期間の車検を受けた人といいたしますと、この人は、一万円——先ほどは五千円と申しましたが、今度は現実的に一万円から一万円といたしまして、一年までに完了した場合には、その方は一年間は車検を受けなくていいわけでございます。つまり、車検証二年の有効期間のうち、一年間は前の持ち主が使った。あとの持ち主は、もし不動産のようにいたしますと新しく買ったときにもう一ぺん登録を受けなきゃいかぬのですが、この自動車の場合は、新しく買った人は車検を受けなくていい。したがって、その人は、車検を受けるとすれば、一万円の半分五千円をおそらく払わなきゃならないものを、払わなくて済むわけですから、相対の話として、五千円はあなたの車検代がこれに入っております。ただ、おっしゃる通りに、現実には中古車がほとんどは入らしてありますから、いろいろ値切られるとか何とかという話が始まりますが、それは車体自身を値切られるのであって、税は、そういう意味で、一年分残っておる限り、たてまえとして請求できるものであらうと、こう思っておるわけでありま。

○吉田忠三郎君 あなたと議論をいつまでもする気はないんですが、これはやっぱり制限事項はどこにもありませんし、チェックするあれがないです。それから、そういう矛盾は起きてくると思うんですよ。それで、いま申し上げたように議論する気はありませんから、次に進みますが、大臣、それからもう一つ伺っておきますが、いままで大蔵大臣は、各それぞれの質問者に、大衆課税じゃないと、こう答えているんですよ。大衆課税じゃないと。私もこれはたくさん理屈がありますから、

一々大衆課税であるという理屈は申し上げませんよ、皆さんがおっしゃったから。私も大衆課税だろうと、こう思っているわけですよ。ところが、大蔵大臣は、大衆課税ではないと。ない理由は、選択権を認めている、こう言っているんですよ。つまり、国民の側からすれば、車を購入するとかしないとかというこの選択権を与えているのであって、ですから大衆課税じゃない、こうおっしゃっているわけなんです。そこで、私は、最近非常に疑問に思うことは、いままでの政府の経済政策といいますが、長い間の高長政策をとってきた関係で、過密と過疎の現象というものはもう御承知のとおりたいへんなものです。そうしますと、過疎地域におられる人々というのは、いやおうなしに、自分の勤務の関係、あるいは住宅の関係等々で、どうしても自動車というものは生活に必要であるということと、そういう問題が起きてくるんですよ。このことと選択権の関係は、大臣、どうなんですか。そういう人々は、必要欠くべからざる生活のための自動車である、こういうふうに私は理解するんですがね。それから二つ目です。税目について。いままで八つあったわけですね。ですから、いろんな方々が、この新税によって税制が非常に混乱したと、こういうような意味のことを言っておったわけなんです。これをしさいに検討してみますと、国税が、四つ、今度の新税プラス一で五ですね。それから地方税の場合は、これまで四プラス一で五になる。合計十になるわけですね。税目が、この場合、先刻以来、たしか戸田君の質問に對する答弁だと思いましたが、大臣は税制調査会にこのことをはかると、こうおっしゃいました。そこで、税制調査会にはかかるからという抽象的な答弁では私はわからぬわけですよ。さて、税制調査会にかけた場合に、その後一体どうしたものか、どういふことになるのか、この委員会でも明らかにしてもらいたいと思うんですよ。この二つをとりあえます……

○国務大臣(福田赳夫君) 私が、大衆課税ではありまないと、こう言うわけは、これはユーザー大衆に對して課税される税ではありますけれども、砂糖消費税というように一律にかかるわけじゃないんですよ。この税は目的を持っておる。つまり、道路の整備、そうしてユーザーは道路が整備されますれば便益を受けるわけなんです。それから同時に、あるいは道路を損壊するとか、あるいは排気ガスを出すとか、いろいろな社会的コスト、負担を及ぼしておるわけなんです。そういう方に対して道路整備の財源として負担を求め、こういう趣旨の税であるので、いわゆる大衆課税ではない、こういうふうに申し上げておるわけです。それから税目がたくさん同じ自動車に對して課せられていると。これは今度で九つになるわけでありまして、そういうことから見ると、納税者のほうには国民一人一人だということになります。これはどうも複雑多岐な感じを与えるのじゃないだろうか。つまり、税としてなかなかわかりにくいというような感じになってくるのじゃないかというふうに考えます。そこで、いまの既存の八つの税、今度の新税を加えて九つになりますから……

○吉田忠三郎君 十ですよ、地方税が一つあるから。○国務大臣(福田赳夫君) これができたいろいろないきさつというものがあつたんですよ。それぞれの理由もあるわけなんです。しかし、この際、これをもう少し国民にわかりやすいような形にできないものかなというのを私は考えておるのであります。そういう趣旨を税制調査会に申し上げまして、税制調査会の御検討をお願いしたい、こういうふうに考えています。ただ、これは地方税がひつからまってくる問題でありますので、地方財政当局との間の意見の調整、これはなかなか容易なことじゃなからうと思いますが、とにかく御理解を願って何とかわかりやすい税にしたい、こういうふうに考えておるわけでありまして、そのことを申し上げた上、税制調査会の御検討をお願いする。○吉田忠三郎君 大臣からそれぞれ答えられましたが、大衆課税であるとかないとかという議論は、これまたせんじ詰めてここで議論していきますと、つまり、おまへも、ものの方、考え方が違うからと、こういう先ほど木村委員に答えたような結果になりかねないと思うんですよ。だからぼくはやりませんが、大臣、確かに、道路を整備した場合に、自動車の所有者、保有者というものは利益をこうむることになりますけれども、一面、また、交通公害であるとかその他の問題で非常に被害をこうむっている現状もあると思うんですよ。ですから、一面的なことだけとらえて、受益者負担の原則をそのままずばり単純に貫いていくところに問題があらはれぬかという気がするんですよ。私は、ですから、これはまあ考え方の違いであるといえはそれまでですから、これは申し上げません。それから税調にはかかる点は、国民にできるだけわかりやすいようにいたすためだと、そう言っています。このところが大切なんですが、これまた理屈になるかもしれないんですが、各それぞれの税金を賦課されて納入する場合に、国民は税金の仕組みがわかりにくいと言います。ですから、こういう点は、せつかくいま大臣がわかりやすいようにするといふことの答弁であるとするならば、その他の税金についても、もつともつと徴収事務等については簡素化をして、国民に理解のできるようなわかりやすいような方向で検討する問題が幾つだつてあると思うんですが、これも私はあえて答弁を求めようとは思いませんが、そういう努力を積極的にいついていただきたいと思います。時間がありませんから、私の意見といえますか。考え方をこれから申し述べて、大臣の批判なり意見を私は賜りたいと思います。それは、木村委員からもあるいは松井委員からも申されましたけれども、財源の求め方に問題がある、こう思うのであります。確かに、いままでの大臣の答弁で

は、それなりの理由をつけていますけれども、これは非常に正当性に欠けているんじゃないか。だから、それぞれの質問者も疑問であるし納得がないと、こう言っているわけですね。私も同じであります。その点では、それは、検討された段階のあらゆる過程で政府の態度というのとは十分である、ある意味においては不誠意なやり方ではないと私は思っているんじゃないんです。なぜかという、考え方によっては、やり方によっては、財源を求めようとするれば求められる手段が今日の税制の中に幾つでもある。これはいままで税調でも問題になつてゐる。あるいは、各種選挙を通じて与党もそういうことを言っているし、われわれ野党も常にこのことを指摘してきたところでありますけれども、私はそういう意味での政策転換を求めるといふ考え方に立つて若干申し上げてみたいと思ふのです。

一つの例は、これは松井委員も申されましたけれども、一般会計の歳入予算と——これは大臣は専門でございましてすべて頭に入つておられるわけですが、決算額と比較をしてみますと、昭和四十一年度以降、これはあなた方が出している資料にあやまちがないとすれば、私のいまから言うことは間違いないと思ふんですけれども、とにかく各年度ごとに二千億から二千八百億ぐらいの余剰金を出しているでしょう。余剰金を出していますね。こういう点だつて、やはり新しい財源として求められる。どうですか、ものになりませんか。

それから二つ目には、これも大臣がしばしば本院において申されて、あるいは質問に対する答弁をいたしているのがありますが、貿易収支の關係であります。これとても、世界最高の黒字であるというところで大臣がいつも胸を張っています。そして、外貨準備高についても六十五億をこえている。これも先般のマルクの変動の問題でこの委員会では大臣は答弁していますね。マルクまで私は言及しようと思いませんけれども、大臣は、円の切り上げについて、ここではないというよう

な答弁をしておりますが、そう言つてみても、国際的な国際社会の中では、やはり円の切り上げをやつたらどうか、安過ぎるじゃないかというものがあつたり英国あたりで議論したことが報じられてゐるわけですね。ですから、そういう動向が国際的にあつて、かような時期においてなおかつわが国では輸出優先の優遇の税制をとつてゐるのは、私が言うまでもなく、大蔵大臣御承知のこととおりで思ふ。ですから、私は、そこに財源を求めるとして、大幅にこの改廃をする必要があるんじゃないかと思ふんです。私の申し上げたくだりの關係で、いいですか。だからといって、私は、海外市場であるとかあるいは資源開発準備金制度等々に手をつけてよろしいとは言つていない。そこまで手をつけなくつたつて、この關係では優に少なくとも五百七十二億ぐらいの財源といふものは確保できるというふうに私は試算をしております。これは数字的に多少の狂いはあるかも知れませんが、私も私どもは大蔵省の役人じゃありませんから、専門でないところで試算しているわけですから、狂いがあるかも知れませんが、そういう五百七十二億といふものが出てくる。

それから三番目には、これは木村委員からも指摘をされたところでありまして、今日いまなおたいへん悪名高い交際費の關係がございまして、この關係だつて、たとえて申し上げますと、基礎控除定額をたえば現行の四百万円という定額といふものを引き下げる。全くゼロにするということはたいへんだと考へられますから、かりに半額の二百万円にしたつて、かなりの財源が出てくることは、これはいままで何回も指摘されたところですね。それから法定の控除額等についても、これは超過分について損金不算入割合といふものがいま七〇%になつていますね。主税局長、それでしよう。これなどだつて、八〇%に上げてごらんないか、たちどころに五百億ぐらいの財源といふものは出てきます。

第四には、法人の税率の問題であるけれども、昭和三十九年度当時に戻す措置をとつたならば、

これだつて私どもの試算では九百七十七億という金が出てくる。財源があるんですよ。ないわけじゃない。それからこれも問題になつていますけれども、金融機関に対する貸し倒れ引き当て金、これだつて、いまの現行積み立て率といふのは千分の十五でしよう。これを改定して千分の七・五、半分にしてごらんないか。そうしますと、初年度でたちどころに一千五百億という財源が出てくるじゃないですか。

等々、まだありますけれども、この辺は私が例をとつて五つの問題を提起いたしました。トータルいたしますと、五千五百四十九億という財源が生まれてくる。これは、一にかかつて、政府、特に大蔵大臣の決意によつてきまることがなす。決意によつてきまらう。そうしますと、今度の新税で三千億というわけでしょう。なおかつ、この財源を充當して、大臣がここに言われる道路であるとかあるいは社会資本を充実していくのであるといふことであるなら、おつりが来るのじゃないでしょうか。この点はどうでしょう。将来ともおまえの考え方は違ふからこれは検討に値しない、値打ちのないものだといふふうに大臣は考えますか、この答を求めて、私は質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(福田赳夫君) まず、過去数年間に於ける自然増収ですね。この問題は、過去数年間は御承知のような超高度成長の時期であつた。そこで、経済の見通しよりも実績が常にこれを上回るといふような状態にありました。したがって、そこには自然増収が出てくるわけでありまして、これも自然増収といふわけではないので、昭和四十一年のごときは相当額の自然減収があつたわけですね。また、四十六年、ことしという年が一体どういふ年になるかといふと、いまふところぐあいが寒々としておる、こういふような状態でございます。これは自然増収がある年とない年とあるわけですね。ある年をとりましたも、これが残つてゐるわけじゃないのです。これは半分は国債整

理のために充てられる、残りの半分は翌年度の財源に充當されて支払いの財源になつておる、こういう状態でありまして、その辺は私はそういう御指摘を受けなければならぬとは考へておりません。

ところが、そのほかの、輸出控除の問題、交際費の問題、あるいは金融機関に対する貸し倒れ引き当て金の問題、いろいろお話がありました。それから、いろいろな諸問題につきましても、これは私はこれからもつづきに検討していきたい。すでに、輸出減税の問題なんか、検討してみようという主税局長に申しておるわけなんでありまして、しかし、そういうものを検討いたしましたとしても、一体それで道路整備計画の財源まで浮くかと、こういふと、私どもは、社会保障もしなければならぬ、あるいは道路以外の社会資本の充実もしなければならぬ、いろいろな施策があるし、常々申し上げておる。そういうふうに、財源があれば所得税の減税もしたいと、こういふふうに申し上げておる。それで、そういう検討の結果どういふ財源が出てくるか、まだ未だでございまして、それらの検討の結果もし財源が浮くといふようなことがありますが、私は、他の社会保障費でありますとか、所得税減税とか、そういうものに回してみたいといふふうに考へておるわけでありまして、検討はしてみますけれども、だからといって、自動車新税は取りやめると、こういふわけにはまいらぬといふふうにお答えいたさざるを得ないのであります。

○古田忠三郎君 もう一問だけ。大臣は、検討してみますけれども、自動車新税はやめないと、こういふことですか。このところはこれ以上申し上げても前に進まぬと思ひ、委員長のほうから時間がないと注意されていますからよしとしますが、最後に、一つだけ、逆に要望になりますけれども、中小零細企業ですね、これは特に運送業者でございと思いますが、この決算状態を見ますと、いま六〇%から七五%ぐらい赤字です。これに今度はこの新税を課せられた場合に、私はたいへんな状態になると思ひます。そうじゃなくて

をしなければならぬとか、いろんなことが起きてくるのではないかと思うんですが、そういう基本的な考え方というものは大蔵省はお持ちになっておって今回の新税というものが出てきたのか、そういうことの配慮なしで、ただ何でもいから取れるところから取れという形で出てきたのか、

これは非常に大きな問題だと思いますが、その点はいかがですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄が非常に苦しい状態にあることは申し上げるまでもないところでありますが、これをどうするか非常にむずかしい問題なんです。そこで、四十六年度の予算編成の段階では、根本的な対策というものは実はできなかったのです。これはつなぎという程度にとどまらざるを得なかったわけです。いま鈴木さんは拡大

のことばかりお話ししていますが、拡大の面ばかりというわけにはいきまいと思うんです。やはり時勢の変化で国鉄が不要になるという部面もあるわけです。そういう積極、消極の両面にわたっての配慮が必要であらうというふうに思いますが、まあ申し上げておきますとおり、総合交通体系の中で一番むずかしいのは国鉄の問題でございます。今度の四十七年度の予算では、他の交通機関との関係等も十分配慮いたしまして、国鉄の問題につきましても何とかひとつ筋の通った解決

をしてみたい、かように考えております。

○鈴木一弘君　いまの大臣の答弁で、今年度は根本的なところまでいかなかったと。私は積極的な面ばかり言いましたけれども、消極的な面で、赤字路線の問題とか、いろいろあるわけです。あるいは事業として分離をしておいたほうがいいのではないかという事業も国鉄の中にはあるだろうと思います。それはわかります。しかし、一方で収益をあげるようなことを考えることはつきりさせないで、せつかく税金をつくってそこに投入をしようとしても、何だか知らないけれども、底なしの沼にお金をほうり込むようなことになりかねない。そういう点は、いま大臣ははつきり約束

をしていただけなかったのですが、総合交通体系

ができるまでにと、これからあと一年間ございますけれども、その総合交通体系ができるまではその点ははっきりとめどがつけられるという保証でこの新税というものはできたわけですか。

○国務大臣(福田赳夫君) まあ、その程度の問題ですがね。総合交通体系といっても、非常に細かいことまでやるわけじゃない。大体のスケールというか、各交通手段の位置づけということが主体になるだろうと、こういうふうに思いますが、国鉄がそういう中においてどういう位置づけを与えられるか、その辺を十分踏まえまして、そうしてこの国鉄の財政をどうするか、こういう問題に移っていくと思ひます。それらの問題につきましては、四十七年度予算では大体の見当をつけましてまた御審議をお願いしたい、かようなことを申し上げておるわけでありま。

○鈴木一弘君 よくわかりました。それで、その国鉄の位置づけの場合に、ただ鉄道なのか、それとも、いま私が申し上げましたように、陸海空までわたる運送業務というものを考えるというふうな腹があるのか、どちらでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) その辺が総合交通体系の問題なんですけれども、空まで国鉄がやるというのは、いままでの議論の中に出ておりません。フェリーだとか、そういうような問題ですね、これは議論が起ってくる問題かと思ひますが、陸海という程度で、空まではなかなかむずかしいんじゃないか、これは私の率直な感想でございます。

○鈴木一弘君 ところで、第六次道路整備五カ年計画において一般財源として三千億円不足している、こういうようなことがいわれて、種々検討の結果、今回の自動車重量税の創設だ、こういうふうにいままで答弁があったわけですが、この三千億円というその不足の数字というのは、現在のところは間違いないかもしれませんけれども、将来まで予測されて三千億円よろしいと思ひていらつしやるか、あるいは、はつきりと申し上げると、道路整備五カ年計画にしても、第六

次が半ばまでいかないうちに第七次になつてしまふというところが予想されるわけですか。そうすると、これはかなり大きく広がつて拡大して行くことは目に見えてゐるわけですか。そういう点で、先日も、質問の中で、みだりに税率の変更あるいはふやしていくというところは、予見し得る範囲内においてはないかということを大臣は答弁されたのですが、そういう心配が私は出てくるわけですか。ですから、この辺の数字というものは、確定されてずつと動かないというものは、確定されてから、その点の見通しといひますが、そういうものまではどういうふうにお考えになつていらつしやるかですね、それをお伺ひいたしたい。

○国務大臣(福田赳夫君) 道路五カ年計画十兆三千五百億円、これは一応の計画です。これが完全に実施できるかできないか。なるべくこれを完全実施というふうにいいたしたいと思ひますけれども、将来の経済情勢、それに伴う財政状況によりましては、あるいは実現できないということにもなりましようし、あるいは交通事情等でもこの規模を拡大しなければならぬというふうなこともなりましようが、ただいまの見通しといひましてますこの辺であらうかというものがこの第六次五カ年計画なんです。しかし、鈴木さんの御心配は、事情の変化に応じてこの税がこれを基盤にいたしまして拡大をされるおそれはないかというところでございしますが、ただいまそういう考えは持つておりません。

○鈴木一弘君 これは確かにただいまお持ちでないことはわかるんです。しかし、先日の答弁でも、予見し得る範囲内においてはとあつたんですけれども、特別な事情というよりも、いままで見ておられますと、実際に道路を完全に整備しようとして、十兆と足らないわけですか。十五兆とか二十兆とかいわれております。計算の基礎はいろいろありましようけれども、そうすると、ある程度の財源ができれば、それならば完全なものを望んでいくというのが人情でもありましようし、当然のことだと思ひます。そういう点で、これは

大臣の答弁を信用して、これから先急激な増加というところは当分の間してもらいたくない、これだけはお願ひしておきます。

その次に何つておきたいんですけれども、先ほどもお話が出ておりましたが、私もこれはぜひ触れたいと思つたんですが、われわれ自動車ですでに生活必需品になつてゐるという認識をしてゐる。しかし、いままでの御答弁から見ますと、そういうような立場ではなくて、いわゆる公害であるとか道路を損傷するとかいう社会へのそういう社会的な損害をかけてゐることに對しての負担であるとか、それは当然道路を利用しての便益者が負担すべきであるとか、つまり自動車便益品という考え方を持つてゐるようでありまうけれども、これは東京に住んでいればそういうことはな

いと思ひますが、ローカルな地方へ行けば行くほど、たとへば通勤の場合も車がなければやれない。これは私も前に所得税のときに申し上げたことがありますが、これも、どの工場に行きましても自動車通勤のための大きなモータープールがなければ工場自身がもう建設ができないという状態でありまうし、いますでにそうなつてゐる。それからまた、地方へ行けば、生活必需品をかうためにどうしても奥さん方が持たなければやれないという状態のところもありまう。そういう点を見る

と、どうしても生活必需品としか私は見られないわけなんです。それはまあ無理な御答弁かもしれませんが、ユーザとして当然負担すべきものである、便益品であるというふうな考え方は、どうにも納得がいかないわけなんです。そういう点で、都会においては便利ですから必要がないかもしれないけれども、田舎に行けば行くほど、これは必要な生活必需品になつてくる。そうすると、富の集中が都市にされて地方のほうは富が次から次へと失われてきてゐる。その失われてゐるところにさらにこれが来ると、いわゆる貧乏じやないかという状態にこの税金が過重になるの

じやないかということが考えられるわけですが、そういう点の御配慮はなかつたものなんです。か。

○国務大臣(福田赳夫君) これは一般の消費税とは違ひまして、この税のねらいどころは道路を整備するところにあるわけなんです。道路を整備する、その財源というところになりますと、道路整備によつて便益を受けるユーザ、あるいは道路を使用することによつてゐる社会的負担をかけるところのユーザである、こういう考え方なんです。私は何も自動車も必需品の段階になつてきてゐるというのを否定するわけではないんです。もう大衆の必需品であるというふうに考えますけれども、この税自体はいわゆる大衆課税といふべきものではない、そういうことを申し上げてゐるわけでありまう。

○鈴木一弘君 私は非常に疑問に思ひます、道路整備のためということになりますと、税率のあり方、税金の金額のあり方が、はたして道路を損壊させるところのいわゆる加害者と言ふとおかしいですけれども、そういう損壊率といひましようか、それに比例してゐないのじやないかというふうな感じを受けるのですけれども、その点は、一体、一トンの車なら十トンの車に比べてどのくらい損壊が少ないのか、一トンの車に對して十トンの車は何倍の損壊をするのかというふうなことはおわかりになつてゐますか。

○政府委員(細見卓君) 外国にはアッシュテストというふうなものがございまして、そういうのを統計的に調べたものがございまして、日本と外国との間には、御承知のように、氣候も違ひますし、湿度も違ひますし、そういうものの違いというのも相当あるわけございまして、運輸省におきましてもそれらの点を検討されておつて、ただ、私どもが常識的に言へることは、自動車の重量そのものの比例よりも若干重量にウェイトをかけて、つまり、重いものは単なる倍率以上の損壊度を与えておるであらうというところがい現在常識的に言へる程度でございまして、今回の税は、そういう背景も考えまして、重量比例ということにしたわけでありまうが、ただ、この場合に、私どもが考えております損壊度というのは、

大衆の答弁を信用して、これから先急激な増加というところは当分の間してもらいたくない、これだけはお願ひしておきます。

その次に何つておきたいんですけれども、先ほどもお話が出ておりましたが、私もこれはぜひ触れたいと思つたんですが、われわれ自動車ですでに生活必需品になつてゐるという認識をしてゐる。しかし、いままでの御答弁から見ますと、そういうような立場ではなくて、いわゆる公害であるとか道路を損傷するとかいう社会へのそういう社会的な損害をかけてゐることに對しての負担であるとか、それは当然道路を利用しての便益者が負担すべきであるとか、つまり自動車便益品という考え方を持つてゐるようでありまうけれども、これは東京に住んでいればそういうことはな

いと思ひますが、ローカルな地方へ行けば行くほど、たとへば通勤の場合も車がなければやれない。これは私も前に所得税のときに申し上げたことがありますが、これも、どの工場に行きましても自動車通勤のための大きなモータープールがなければ工場自身がもう建設ができないという状態でありまうし、いますでにそうなつてゐる。それからまた、地方へ行けば、生活必需品をかうためにどうしても奥さん方が持たなければやれないという状態のところもありまう。そういう点を見る

と、どうしても生活必需品としか私は見られないわけなんです。それはまあ無理な御答弁かもしれませんが、ユーザとして当然負担すべきものである、便益品であるというふうな考え方は、どうにも納得がいかないわけなんです。そういう点で、都会においては便利ですから必要がないかもしれないけれども、田舎に行けば行くほど、これは必要な生活必需品になつてくる。そうすると、富の集中が都市にされて地方のほうは富が次から次へと失われてきてゐる。その失われてゐるところにさらにこれが来ると、いわゆる貧乏じやないかという状態にこの税金が過重になるの

じやないかということが考えられるわけですが、そういう点の御配慮はなかつたものなんです。か。

○国務大臣(福田赳夫君) これは一般の消費税とは違ひまして、この税のねらいどころは道路を整備するところにあるわけなんです。道路を整備する、その財源というところになりますと、道路整備によつて便益を受けるユーザ、あるいは道路を使用することによつてゐる社会的負担をかけるところのユーザである、こういう考え方なんです。私は何も自動車も必需品の段階になつてきてゐるというのを否定するわけではないんです。もう大衆の必需品であるというふうに考えますけれども、この税自体はいわゆる大衆課税といふべきものではない、そういうことを申し上げてゐるわけでありまう。

○鈴木一弘君 私は非常に疑問に思ひます、道路整備のためということになりますと、税率のあり方、税金の金額のあり方が、はたして道路を損壊させるところのいわゆる加害者と言ふとおかしいですけれども、そういう損壊率といひましようか、それに比例してゐないのじやないかというふうな感じを受けるのですけれども、その点は、一体、一トンの車なら十トンの車に比べてどのくらい損壊が少ないのか、一トンの車に對して十トンの車は何倍の損壊をするのかというふうなことはおわかりになつてゐますか。

○政府委員(細見卓君) 外国にはアッシュテストというふうなものがございまして、そういうのを統計的に調べたものがございまして、日本と外国との間には、御承知のように、氣候も違ひますし、湿度も違ひますし、そういうものの違いというのも相当あるわけございまして、運輸省におきましてもそれらの点を検討されておつて、ただ、私どもが常識的に言へることは、自動車の重量そのものの比例よりも若干重量にウェイトをかけて、つまり、重いものは単なる倍率以上の損壊度を与えておるであらうというところがい現在常識的に言へる程度でございまして、今回の税は、そういう背景も考えまして、重量比例ということにしたわけでありまうが、ただ、この場合に、私どもが考えております損壊度というのは、

大衆の答弁を信用して、これから先急激な増加というところは当分の間してもらいたくない、これだけはお願ひしておきます。

その次に何つておきたいんですけれども、先ほどもお話が出ておりましたが、私もこれはぜひ触れたいと思つたんですが、われわれ自動車ですでに生活必需品になつてゐるという認識をしてゐる。しかし、いままでの御答弁から見ますと、そういうような立場ではなくて、いわゆる公害であるとか道路を損傷するとかいう社会へのそういう社会的な損害をかけてゐることに對しての負担であるとか、それは当然道路を利用しての便益者が負担すべきであるとか、つまり自動車便益品という考え方を持つてゐるようでありまうけれども、これは東京に住んでいればそういうことはな

いと思ひますが、ローカルな地方へ行けば行くほど、たとへば通勤の場合も車がなければやれない。これは私も前に所得税のときに申し上げたことがありますが、これも、どの工場に行きましても自動車通勤のための大きなモータープールがなければ工場自身がもう建設ができないという状態でありまうし、いますでにそうなつてゐる。それからまた、地方へ行けば、生活必需品をかうためにどうしても奥さん方が持たなければやれないという状態のところもありまう。そういう点を見る

と、どうしても生活必需品としか私は見られないわけなんです。それはまあ無理な御答弁かもしれませんが、ユーザとして当然負担すべきものである、便益品であるというふうな考え方は、どうにも納得がいかないわけなんです。そういう点で、都会においては便利ですから必要がないかもしれないけれども、田舎に行けば行くほど、これは必要な生活必需品になつてくる。そうすると、富の集中が都市にされて地方のほうは富が次から次へと失われてきてゐる。その失われてゐるところにさらにこれが来ると、いわゆる貧乏じやないかという状態にこの税金が過重になるの

じやないかということが考えられるわけですが、そういう点の御配慮はなかつたものなんです。か。

○国務大臣(福田赳夫君) これは一般の消費税とは違ひまして、この税のねらいどころは道路を整備するところにあるわけなんです。道路を整備する、その財源というところになりますと、道路整備によつて便益を受けるユーザ、あるいは道路を使用することによつてゐる社会的負担をかけるところのユーザである、こういう考え方なんです。私は何も自動車も必需品の段階になつてきてゐるというのを否定するわけではないんです。もう大衆の必需品であるというふうに考えますけれども、この税自体はいわゆる大衆課税といふべきものではない、そういうことを申し上げてゐるわけでありまう。

社会的費用ということで、道路がこれであるという
ことだけじゃなくて、道路の渋滞を来たすとか、
あるいは交通事故が起こるとか、いろいろな安全
施設をつくらなければならないというところを考
えておられるのですから、その場合、重量で考
えたほうが、単なる排気量よりもより適正な負担
を求めることになりうるといって、重量としたわ
けでございます。

○鈴木一弘君 それは、排気量ということになれ
ば、COの量であるとかそういうことで、ガ
ス排気量そのほかの公害というのが基準でもつ
ての税金になるわけでしょう。しかし、先ほどの御
答弁の中でも、道路整備というのが一つの大きな
ウエートになっているわけですね。となれば、当
然、科学的な根拠を言え、小さい一トン以内と
いうような車とそれから二十トンというような大
きい車と、その場合の損壊率が違うわけですよ。
いまトーンでもってやっただけというところが一つ
の根拠になっておりませんけれども、そのトーンでや
っている根拠はつきりしてない。道路を損壊さ
せる率でいくならば科学的な根拠だ。だけれども納
得できるかもしれない。だけれども、どう見ても
ぼくらよりわからないですね、これは。言ってい
ることがどうも違う感じがする。

○政府委員(細見卓君) たゞ同じことを申し
上げていますので恐縮なんです、道路を損壊する
という要素と同様に、自動車が増えて新しい道路
をつくらなければならない。スペースが足らな
い。道路面積が足りないから、道路をつくらな
ければならない。あるいは、自動車が走るから、交
通安全のいろいろな施設をしなければならぬ。こ
れは重量に比例するわけじゃないですね。そ
ういうようなもので考えた総合的な自動車の走行
に伴う社会的負担を考えているわけではござい
ますので、そういう意味でとらえざる重量になっ
ていくということでございます。

○鈴木一弘君 混雑を来しているのは、それで
は——税率のほうはずっとここに出ておりますか
らわかりますけれども、小型から乗用車とかいろ

いろありますが、一体どれが交通混雑を起こす最
大のものなんですか。

○政府委員(細見卓君) 大なり小なりみんなであ
ろうと思います。

○鈴木一弘君 どうも、答弁があまりいいでわか
らない。混雑を起こすという度合いも考え、ま
た、道路損壊の度合いも考えて税に段階がござ
いますというふうに聞かされたのでございませ
んか。お話を、混雑は全部だと、大なり小なり全
部だと、大なり小なりということでしょう。そう
すると、道路損壊の比率以外にないじゃないで
すか。CCで考えないということ、公害じゃない
ということですよ。そうすると、道路損壊の比率
というところになれば、それが程度科学的な根
拠がなければおかしいわけです。ほかの国でや
っている例をあげてみてくださいますか、どうい
うふうになっているか。

○政府委員(細見卓君) 外国では、日本のような
やり方ではなくて、重量税という形で、つまり重
い自動車というのにかける。自動車重量税では
なくて、重量自動車税というふうなかけ方をし
ているわけでありまして、そういうものになります
と、車軸によつて道路損壊の度も違ってくるとい
うわけで、その重量税、トラック税ということ
で、車軸税の思想を取り入れているのが、米國とか
フランスとかあるのはドイツというふうなところ
にございます。

○鈴木一弘君 そのフランスとかドイツとかある
というところでありまして、その場合調べたのは
は、一体、一トンの車の場合と十トンの車の場合、こ
うありますが、損壊の比率というのはどういう
ふうになっているのですか。

○政府委員(細見卓君) 米國では十一・八トン以
上、それからフランスではたとえ十六トン以上
というふうな車につきましては、重量の四乗とい
うようなことで道路の損壊が出てくるという考
え方を背景にいたしておりますし、それ以下の車に
つきましては、大体重量に比例したような損壊度

というふうな考えでございます。

○鈴木一弘君 そうすると、アメリカとかフラン
スでは、重量の四乗に比例して一トンの車と十
トンの車は道路を破損する、それ以下は重量
に比例して破損するという考え方ですね。日本の
場合は、重量に比例してとあるのは四乗に比例
してとあるというわけで破損をしないということ
が根拠になっているわけですか。

○政府委員(細見卓君) 逆でございまして、たと
えばフランスのように重量の四乗に比例するとい
うまだ社会的な認識というものは確立しておら
ない、こういうわけでございます。

○鈴木一弘君 そうすると、はつきり申し上げ
て、わが国で調査し、この税をつくる場合に、一
体、何トン車ならどのぐらい破損をするという
うな、いわゆる単位トン数に対する比例の度合
い、それ、そういうものは全然調べないで、目の
子で大体こんな感じではないかという、そういう
算定をされたということですか。

○政府委員(細見卓君) 重量だけで考えますと、
いま鈴木委員のおっしゃるような議論になるわけ
であります、私も、たゞたびたび申し上げてお
りますように、道路の損壊ということだけでなく
て、新しい道路をつくらなければならないとか、あ
るいは交通渋滞によつていろいろな社会的な繁
張あるいは経済的な不利益をもたらしおると
か、あるいは交通災害を起こしておるとか、そ
ういふものを全部見まして、一方、道路損壊とい
うところから見れば、大体重量に比例したものに
なろうと思ひますし、従来、先ほど来御指摘が
ありましたように、自動車にはいろいろな税がかか
っております、物品税のように若干便宜
性というものを重視するものにつきましては、御
承知のように、車の大きさ、これが奢侈度とい
いますか、そういうものをあらわすものとして、大
きいものほど重課するといふやり方になってお
ります。一方、トラックというものは全然かか
らないわけですね。そういうことも考えれば、ト
ラックにも薄く負担を求めるといふ意味におきま

しては、重量に比例した税というのがいままで
日本にはない税体系であらう、そういうことで
しかも、一方、外国におきましては、重量に比例
して、重量の何乗かに比例するような税制
すらあるわけでありまして、日本において重量
に比例した税体系を導入するのは適当であらう
と、新しい税として考える場合には適当であらう
と考えたわけでありまして。

○鈴木一弘君 いまの答弁から、大臣、私は思
ったんですが、先ほどからずっと聞いていて、道
路整備のため、あるいは道路を損壊したり公害を
まき散らしたり、そういうことから当然便益負担
というものをすべきであるといふのがおもしろ
い、張で自動車重量税法が出ているわけですね
も、それならそれで、実際の破損を算出する
に当たっては、そういうことを正確に算出する
に当たっては、四乗に比例とか五乗に比例する
というところはできないとは思ひますけれども、少
なくともこれ以上差がついてはいないやないか
というところを感ずるわけですが、そういう点の精
密な調査といふよりも、科学的な根拠という
ものがこれからはなければならぬ時代だと思
うのですけれども、そういう点、いかがお考えで
すか。

○国務大臣(福田赳夫君) 税は、何といつても、
簡素であつて、そして国民にわかりやすいとい
うのが好ましいのではないかと、そういうふうに思
います。鈴木さんのお話を承つておりました、私
もそういう御意見も立ち得るというふうに思
います。とにかく、大かた、重量に比例して損
壊度というふうなことが大きければ把握できる
のじゃないか、また、重量に比例してユーザ
ーとしての便益も享受しておるのじゃないか、そ
ういうふうなことを考へるわけですね。非常に精
密な考え方をすれば、できないわけではござい
ません。しかし、大体、国民が、重量に比例する
というところ、御納得がいけるのはあるまい
か、そんな感じがいたしております。

○鈴木一弘君 私は、その点が逆に納得できない

のじゃないかと思つて何つたのですけれども、この第六次道路整備五カ年計画が、はつきり申し上げて、三千億程度の財源不足があるだろうということでも、新しい新税となつて出てきたのですけれども、私は考えるのに、計画があつて、それから財源が足りないということで、税の財源はどう考えるかというのはいささかおかし。はつきり申し上げて、予算の立て方からいへば、金がない計画なんというものはちよつとおかしいわけですね。きちつと財政に合せて計画というものを考えるのがほんたうだと思つてはすけれども、逆に、計画に合せて財源を考へるというふうな、どうほろを見てから計画をなりたい感じが、どう見ても私はその点がわからないわけですが、これは予算あるいは財政運営の行き方としては一番感心できないケースじゃないか、明敏な大臣がこんなことをするのはどういふわけだろうという感じがしてゐるのですが、その点はいかがでしょう。

○國務大臣(福田起夫君) これは、昨年、道路五カ年計画を決定するときに、あわせて新税もお願ひすることになれば、御指摘のようなおしかりを受けなくて済んだかもしれせんけれども、とにかく計画は充足しよう、財源はどうしてもこれはもう充足する措置をとらなかなければならぬという決意のもとに計画を先行させた、こういうこととでございます。

○鈴木一弘君 いずれにしても、私は、そういうふうな行き方は、考へてもらわなかなければならぬと思ふんです、これから先は。

それから今年度は、初年度が先ほどのように重量税と消費税を合せて四百三億というものが見込まれておりますけれども、ことしの景気の動向、こういうものを見ると、下期で景気が回復するといつておられますけれども、現実には、はつきり申し上げて、設備投資の落ち込み等で、通常考へてゐる以上に深刻というのがある、一般の模子のように私は受け取れないので、すけれども、そういう点から見ると、はたして四百三億という初年度の税収見込みというものはそのとおり

徴税できるかどうかというところは心配だと思つてゐるのですが、そういう点の見通し、景気の動向とか、自然増の關係とか、いろいろありますけれども、そういう点について伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(細見卓君) 現在までのところの出荷の状況とか、あるいはその他の見ますと、御承知のように、これは、軽自動車は出荷であります、それ以外のものは保有でございますので、その大きさは動かないのではありませんか。いままでのところの出荷の状況その他を見ますれば、大体この程度の税収は確保できるのではないかと。ただ、鈴木委員も御存じのとおり、十二月から税がかかるということになりますれば、たとへば軽自動車のよりなるものは前に買つておこうというふうな問題が起るかもしれないと、これは期限の利益を放棄することのマイナスのほうが大いと思ひますので、その大きさは動かないのじゃないかと思ひます。

○鈴木一弘君 その点、大臣、これは全体を通じてなんです、これからの景気の見通しは、私は悪くなると思つてゐます。それと税の自然増との問題、税収の問題ですね、そういうものについて、税収のほうが見込みより落ちてくるというふうな危険性は、いまのところは考えられないのかどうか、その点を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(福田起夫君) 税につきましては、三ヶ月の法人決算が非常に悪いんです。これは思つたよりも悪い。そういうふうなことから、三ヶ月決算の法人税収入というものは、見通しよりは落ちるかと思ひます。しかし、今後の景気の動向といたしましては、私は、もう今日が底だ、これからつまずき上りながら上がつてくると、こういうふうに見ております。また、それがそういうふうな状況でなければ、そういうふうにするために財政金融措置をとるつもりでおります。私は、景気の前途につきましては、その心配はしておりません。そういうことを総合いたしますと、まあその税収に狂いはなかつたと思ひますが、従来の年と違ひ

まして、ふえるのでなくして、逆に自然減収が出ないかどうかということ、ひやひやしながら見守つておるという状態でございます。

○向井長年君 この法案は、本院においては、御承知のごとく、短時間でこれを議決するということな方向でございますが、大蔵大臣としては、私たちがこの問題については必ずしもそう急がなくてもいいんじゃないかという考え方を持つておるのですけれども、それくらい重要な歳入法案ですか。どうしてもこの国会でやらなければならぬというふうな、そんな重要な歳入法案ですか。

○國務大臣(福田起夫君) この税によつて得られる収入は、四十六年度予算に一般財源として予定しておるわけなんです。そして、その前提として、この税は十二月一日から実施というふうな考へておるのですが、ただいまのこれからの政治日程というものを考えてみますと、どうも、沖繩國會が十月下旬には開かれるかと思ひます。しかし、その時期になりますと、十二月執行というものが間に合いません。そういうことを考へまするときに、どうしてもこの国会で御議決を願わなければならぬ、こういうふうな思ひます。

御指摘のように、参議院に回つてから日が少ない。私もこの点は非常に遺憾に存じますが、ひとつ、せつかく御勉勵の上、御可決あらんことを、切にお願ひを申し上げます。

○向井長年君 いま大蔵大臣の答弁によりまして、まことに重要な歳入法案であると、こう解釈しますが、それでいいんですか。――委員長ね、いま大蔵大臣から非常に重要な発言がされましたから、私は委員長に聞きたいのだが、重要な歳入法案というものは、国会法の第五十一条で公聴會を開かなければならぬという規定があるんです。あなたは大蔵大臣をおかしてゐるんじゃないですか。重要な歳入法案については公聴會を開かなければならぬという規定があるんです。これを、あなたはミスをおかしてゐるのじゃないですか。その点についてお聞きしたい。

○委員長(柴田榮君) いや、お話しすることも理事

会で検討いたしました、差し迫つた事情でございまして、やむを得ないということで省略させていただきます。御了承を得たいと思ひます。

○向井長年君 省略は、運営上、私も理解いたします。しかし、国会法に違反してゐるということとはあなた認めますか。五十一条の第二項に、「總予算及び重要な歳入法案については、前項の公聴會を開かなければならぬ」と、ちゃんと規定してあるんです。この点についてどう答弁されますか。

○委員長(柴田榮君) 「重要な」という解釈の問題もございまして、時間的な問題もございまして、特に議長裁定という問題を基礎として各党で御相談をいただきます。期目的に公聴會を開いておるといふ余裕がないということ、御相談をいただいて運営を運ばせていただいた次第でございます。御了承をいただきます。

○向井長年君 委員長のいま言われた答弁は、運営上の問題ですね。これは理事会なりでいろいろ御検討になったことはわかる。しかし、国会法のこの規定に対しては、一応こういうことは認められまされね。したがって、重大なミスをしてゐる、国会法の違反をしてゐるということ、これは言えるでしょう。言えませんか。いま、大蔵大臣は、重要な歳入法案だということを答弁されたんです。

○委員長(柴田榮君) 違反ではないと思つております。

○向井長年君 開かなければならぬと書いてあるんです。それを開かないということは、違反じゃないですか。

○委員長(柴田榮君) 「重要」という程度の解釈だと思ひます。

○向井長年君 重要じゃないですか、それを私は委員長に聞きたい。これは明確にしたいです。それはわかります。運営上のことはわかります。それはわかります。しかし、この問題だけは明確にして私は次の本論に入りたいと思ひます。

○委員長(柴田榮君) 御指摘の点もわからぬわけではございませんが、議長裁定に基づいて運営を

御相談いただきました。期日的にも公聴会を開く余裕がありませんでしたので、運び方として御相談をいたしましたので、御了承をいただきます。

○向井長年君 いやいや、了承よりも何よりも、いま、大蔵大臣は、どうしても今国会で通してもらわなければならぬ重要な歳入法案だと言われた。そうならば、この五十一條の規定から言うならば、開かなければならぬということになっている以上は、運営上の問題はそう言ったことは事実ですからこれは認めますけれども、この五十一條には違反しておると言わざるを得ないので、すよ、開かぬ以上は、理事会の中でも開けという意見があつたことを私は聞いております。しかし、日程上の都合で開かれないという形になって今日進んでおりますけれども、しかしながら、開かなければならぬという規定がある以上は、これは大きなミスである、こう言わざるを得ない。この点について明確に違反しましたと言われたら、違反したと言われたでけっこうです。

○委員長(柴田榮君) ちょっとと速記をとめてください。
〔速記中止〕
○委員長(柴田榮君) 速記を起してください。
この問題については、いろいろ御論議がございましたが、「重要」という判断自身が問題になるわけでございます。経過は御承知のとおりでございますので、御要望のようなことに対する答弁はいたしません。続いて審議を行ないます。

○向井長年君 重要じゃないというふうなことは、これは委員長が判断される問題ですか。大蔵のほうでは今国会で通してもらわなければならぬ重要な歳入法案だと言われておるんですよ。それを委員長がはっきり重要じゃないということが言えますか。
○委員長(柴田榮君) 重要でないということを示し上げておるわけじゃないですね。
○向井長年君 国会ではこれは重要法案じゃないと自民党は言われますか。あなたたちがそう言う

んだつたら、国会では重要法案ではないということと言いますか。(「軽い法律案とは思っていない」と呼ぶ者あり) 政府は、重要歳入法案や、したがって何とか通してほしいと、御協力を願いたいということをお大蔵大臣は言われている。それが重要だという問題について、自民党のほうは重要ではないというふうな考えているのですか、委員長。(「必要なる法律案だ」と呼ぶ者あり)
○委員長(柴田榮君) ちょっとと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(柴田榮君) 速記を起してください。
質疑を願います。(「休憩」「質問続行」と呼ぶ者あり)
○向井長年君 休憩してからその問題を明確にしなければ質疑に入れない。委員長、ちょっと休憩したらどうですか。十分ほど休憩したらどうですか。(「向井君、簡単におりちやいかんぞ」と呼ぶ者あり) ちょっとと休憩……。(「続行」と呼ぶ者あり)
○委員長(柴田榮君) ひとつ進めてください。法律違反だとおっしゃいますが、速記をとめて。
〔午後七時四十九分速記中止〕
〔午後十時十五分速記開始〕

○委員長(柴田榮君) 速記を起してください。
委員の異動について報告いたします。
ただいま、小林章君及び栗原祐幸君が委員を辞任され、その補欠として星野重次君及び和田鶴一君が選任されました。
○委員長(柴田榮君) 質疑をお願いいたします。――ほかに御発言もないようでございますが、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(柴田榮君) 御異議ないと認めます。それでは、これより三法案のうち自動車重量税法案の討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○戸田菊雄君 私は、日本社会党を代表し、ただ

いま議題となつております自動車重量税法案につきまして反対の意見を表明するものであります。まず、反対理由の第一は、この自動車新税が、高福祉を犠牲にして、高負担のみを国民大衆に強要し、税負担の不公平をますます拡大する代表的な施策である点であります。新しい税負担を国民に求める場合、現在の歳入歳出面の合理化を徹底すべきであり、昭和四十六年度予算税制改正においてその努力が見られず、全く安易な財源対策と言わざるを得ません。

すなわち、歳入面においては、租税特別措置において四十六年度を拡大しております。先般発表になりました長者番付においても、億万長者が、地価対策の名をかりて、土地成金の税金を大幅に軽減しております。また、歳出面においても、防衛費予算を昨年よりも一千二百億円も急増させ、第四次防衛力整備計画では五兆八千億円、国民一人当たり約六万円の負担を四十七年以降予定されております。自動車新税は、急増する防衛費の財源確保を目指した財源対策と断ぜざるを得ません。

第一に、現在自動車には八種類にも及ぶ課税がなされておられ、同一の納税者にさらに重課することとは、課税公平の大原則に反するものと考えます。今日必要なことは、この八種類の多きにわたる税目を、中央・地方を通じ、保有と消費の両面にわたって交通整理を行ない、より簡素化と明快な税体系に整理すべきであります。

第二に、新税の目的がはっきりしていない点であります。地方譲与分は道路整備財源としておりますけれども、残りは一般財源とされていることであり、大蔵大臣から質問の中で、国鉄再建への配分の考慮のある旨の回答が行なわれましたが、今日、自動車関係諸税の税収額は、国・地方を合わせて一兆二千億円の巨額に達しており、道路建設資金の大体全額を自動車関係者が負担していることとあります。もしそれ以上の財源を求めようとするならば、一般財源に求めるべきであり、道路財源の一般財源に占める割合を欧米並みに引き上げることを考えるべきであります。

第三に、新税の創設が間接税増徴への端緒になることとあります。現在、バスの年間旅客輸送量は、全交通機関の輸送量の約二〇％、トラック輸送量は、消費物資、原材料輸送の約四〇％に達しております。したがって、この新税は、運賃や消費物資、原材料の価格引き上げの要因となつて、結局、一般国民の負担に転嫁されること必定であります。まさに大衆犠牲において高負担を進めようとしたおるのであります。

以上の理由から、反対の意思を表明し、討論を終わります。
○多田省吾君 私は、公明党を代表して、ただいま議題になつております自動車重量税法案に対し、反対の意見を表明するものであります。その前に、私は本法案が参議院に來たのは会期終了四日前であり、十分な会期を与えられずに終わったことを非常に遺憾とするものであります。私は、本法案に反対の理由を四つに分けて申し上げます。

まず、第一の理由は、新税創設の目的、その用途ともに、はなはだ不明確であり、税の性格がきわめてあいまいであるという点とあります。また、この新税創設に際しまして、まず総合交通対策の確立が前提とされなければならぬのに、その対策の確立なくして本法案が提出されたことを非常に残念に思います。

第二の理由は、税制全般の見直しを怠った安易な新税の創設であります。今回の自動車重量税はもとより大反対であります。百歩譲つて考えましても、このような新税を創設する前に、まず財政収支の適正合理化をはかり、現行税制の不合理、不平等を改革し、今日の税体系の矛盾を十分に洗い直し、しかる上の納税者の納得、理解できる税の創設でなければならぬと思うのであります。このようなきわめて基本的な問題が何ら手を触れられずしての安易なる新税創設は全く容認できないものであります。

討論に先立つて、本日の当委員会の運営について委員長に嚴重に抗議したいと思ひます。本日の委員会におきまして、民社党の委員より議事運営運営について意見がありました。その内容は、すでに皆さんも御存じのとおり、委員長の今回の議事運営が国会法五十一條に違反する疑いがあるという点でございました。私ども共産党は、この問題は民社党の委員の意見に道理があり、したがって、また、この問題が正当に解決することを望んでおりました。特にこの意見が議事運営に関する意見である以上、この問題が正当に解決することが私ども共産党が質問に入る前提条件である、したがって公正に解決すべきであるという旨を委員長に党として正式に申し入れました。ところが、この点について何らの報告もなくして、突如として委員会を開き、共産党の参加なく、したがって、また、質疑なくして、討論に入つたわけでありました。共産党は、委員長のこの不当な態度によつて、ついに質問の機会を奪われたのであります。

反対の第二の理由は、自動車重量税が租税体系をゆがめ、また、応能主義の租税原則を踏みにじるものであるからであります。

政府は、自動車重量税は、自動車そのもののへの課税であり、自動車が道路を走る権利を得るための登録料の流通税と説明しておりますが、委員会の質疑を通じて、この税の性格はきわめてあいまいなものであり、税制研究家にも疑義を表明する人が多い現状であります。特に、この自動車重量税は、勤労者にも、大会社、大資産家にも、同

わが党は、国民の命と暮しを守り、また、安全で便利な国民の交通を確保するために、生活道路と公共交通機関の充実強化を主とする国民のための道路整備計画を政府がつくるとともに、その財源として自動車重量税のような大衆課税は取りやめて、租税特別措置その他による大企業、大資産家への税の特別の減免制度を廃止して、これを正当に取り立てるべきことを主張してまいりました。が、本法案は以上のようなわが党の主張と相反する内容となっておりますので、反対するものである。

願外百三件の請願を一括して議題といたします。
速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(柴田栄君) 速記を始めて。

ただいま御審議願いました百四件の請願のうち、第一〇号納税貯蓄組合補助金の増額に関する請願、国民金融公庫の融資取扱い窓口の拡大に関する請願第二六九号外一件及び第二九一六号肉用牛販売にかかると所得税及び住民税の免税措置の期間延長に関する請願、以上四件の請願は、いずれも議院の会議に付し、内閣に送付するを要するものと決定することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(柴田栄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(柴田栄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(柴田栄君) 次に、継続調査要求についておはかりいたします。

租税及び金融等に関する調査につきましては、閉会中もなお調査を継続することとし、本院規則第五十三条により継続調査要求書を議長に提出いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(柴田栄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(柴田栄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後十時三十五分散会

昭和四十六年六月十九日印刷

昭和四十六年六月二十一日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局