

道路運輸經濟 (十五)

山下 定二

第十八章 英國に於ける道路用

諸車に對する稅制

自動車課稅問題及び所要歲入徵收方法は現今では多くの論争の焦點となつて居る。然しこの論争に對し考察を拂ふ前に、英國に於ける現行稅制に就いて一應簡單に檢討しなければならぬ。現行諸規定の基礎は一九二一年一月一日より施行せられたる一九二〇年の財政條例に依つて決定せられて居る。同條例に附せられたる第二表中には各種類の車に對する課稅率が示されて居る。その主要なる條項を擧ぐれば次の如くである。

患者運搬車及び若干の農業用車——例へば農業用トラク

ター、耕作機關車等の如き——は一年一車に付五志の稅が課せられる。

道路上運搬に利用せらるゝ自動自轉車、サイドカー、トラクター及び其他特に本書に於て是迄に言及せる二三種の車に對しても夫相應に課稅せられて居る。

以上に述べた諸場合にも勝つて、主要なる、而してその結果より重要な稅率は次の如き條件に従つて決定せられて居る。即ち、

- 一 乗合自動車及び貨自動車はその乗客收容能力に依る
- 二 商品運搬車はその未積載重量による。
- 三 其他の車、特に自家用車は一馬力を基礎とする。

第一種に屬する車に付ての課税は二種に分けられる。その一は警視廳管轄區域及び其他運輸大臣に依つて決定せられたる地域に對するものであり、その二はそれ以外の全英本土に適用せられるものである。警視廳管轄區域の税率は高く、他地方との差額を收容能力數に従つて分類すると三磅から十四磅までになる。例へば、收容能力が六人以下の諸車は警視廳管轄區域に於ては一年一五磅であるが、他の區域では一二磅である。收容能力三二人以下二〇人以上の諸車に對しては、各七二磅及び六〇磅であり、又三二以上の車に對しては八四磅若くは七〇磅である。

第二種に屬する車——商品運搬用諸車——に於て、適用せらるゝ税率は六磅から三〇磅までに分類せられて居る。而して三〇磅と云ふのは未積載重量四噸以上の最重量車に課せられるものである。

第三種の最低税は六磅であるが、然し六馬力以上の車ならば、一單位馬力、若くは一單位馬力のうちの一部に付一磅の附加税が課せられる。課税の目的のために、馬力は大

藏省の規定に従つて決定せられて居る。

之を要するに、自家用自動車は一馬力に付一磅の最重税を課せられ、乗合自動車は座席三二以上の場合には七〇磅の税が課せられて居るのであり、而して、商業用貨物自動車は未積載重量に従つて最輕税を課せられその最高が三〇磅であるに過ぎない。

通常一季間の鑑札が下附せられるが、若し鑑札が一季間の第二月目の第一日若くは其後に下附せられたならば、その季間の税額の三分の二が徴收せられ、又第三月目ならば、僅かに三分の一を徴收せらるゝに過ぎない。然しながら、これらの修正は二三のものと同じく一年間に對する普通の税よりも稍々高い税を支拂ふことを意味するものである。

何となれば、一季の始めに當つては三ヶ月以下の鑑札下附の便宜は何等與へられて居ないのであるからである。勿論、これらの修正は以上に列記せる三類型の車に適用せられるのである。(註。ユ、ニ云フトコロノ一季トハ一年ノ四分ノ一チ云フ。)

一九二四年には、二つの特典が得られた。これらはその

性質よりして大したものではないが、いくらか課税の重荷を除去した。第一に一季鑑札税は割引せられ、殆んど一年間の鑑札税と等しくなり、又第二には、鑑札の譲渡権並に車を一時的に使用せざる場合の既納税の返還請求権が認められた。

各方面に於て、現制度は、道路使用と何等の關聯を有せず、且つ各類型の車に對し公平に課税して居ないために、批難攻撃の嵐を倦き起して居る。だから、一九二四年の自動車協會便覽中に次の如きことが述べられて居る。即ち、「一單位に付一磅の課税及び其他の諸車税に關する過去三年間の經驗は當協會が絶えず支持したる態度を充分に是認した。當協會は課税を道路使用の程度に比例せる個別的納附に分類する制度の設置のために現今尙ほ戦つて居るものである。現行税は専ら道路費に充當せられて居るが、これにもかゝはらず、現制度は、最小の道路使用者が一哩當り最大の税を支拂ふことを餘儀なくせられ、従つて、最大の道路使用者が一哩當り最小の税を支拂ひ、道路維持及び改

良費に對するその當然の貢獻を逃れるが如き頗る不合理なる結果となつて居る」と。

現今の自動車課税に對する論争は道路用諸車は特別の重税を負擔すべきであるか否やの問題に向つてよりも寧ろ各種類の道路使用者間の税負擔の問題に向つて展開して居る。現在の排列の下にあつては、車が一年のうちに一時的に運轉を休止せる場合、及び一季若くは半期鑑札下附の場合にのみ若干の割引が認められるほかは、車が三百哩走らうが、一萬哩走らうが問題ではなく、全く同一額の税を課せられて居るのである。

故に、自動車運輸業及び類似の産業の二三の方面に對する望ましからざる反動を伴ふ車よりも著しき季節的使用を生み出すところの傾向は現制度の一結果である。其の上、現制度は若干路線に於ける家用車の場合には設計に影響を及ぼす傾がある。何んとなれば、設計技師は實際馬力の高き機關を無理に輕税を課せらるゝ機關の部類に押し入れんと努力するものであるからだ。又實際にピストンの行程

を増加すれば、前述せし大藏省規定以下となすことは容易である。然しこれは海外諸市場に對する生産が内國市場の要求のために妨げられるから、ある點に於て、自動車工業に悪結果をもたらして居るように思はれる。

廉い自動車を是非生産する必要があるならば、大量生産並に部分品の規格化は、自動車工業に於ける本質的要素であるが、かゝる大規模生産は一の大市場を獲得し得なければ成立しない。「フォード」工場は規格化、大量生産及び大市場の獲得等の相互聯結の顯著なる例である。

然しながら、車税並に馬力税に對する主要なる反對は、走行哩數が支拂税額に對して影響を及ぼして居ないから、その税は道路使用に基づいて居ないと云ふことである。かくの如く、車はその道路損傷度に應じて課税せらるべきであると云ふアダム・スミスに依つてうちたてられる理論に背いて居るのである。

現行税制に對するこれらの反對論に對抗するために、課税を道路使用により以上直接關係をもたらす目的を有する

多くの改善案が提出せられて居る。その提出せられたる改善案中主要なるものは次の六種である。

- 一 道錢徴収案
 - 二 發動機用揮發油に對する課税案
 - 三 發動機用混合油税及び車税修正案
 - 四 車税修正案
 - 五 タイヤー税案
 - 六 一車輪に對する平均運搬貨物を基礎とする課税案
- これらのうち、第一案は嘗つてアダム・スミスに依つて主張せられたけれども、多分實行不可能と論ぜられるだらう。錢取門道路トラスド及びその道錢の歴史は明らかにその不適當なることを示したが、それは近代の如き急速交通の状態の下に在つては更に甚だしいに違ひない。普遍的の道錢制度の復活は全く望ましいことではないであらう。
- その他の改善方法のうち最も一般的なものは第三の發動機用混合油税及び改修自動車税である。

この提案の第一の特長は、あらゆる車は一馬力に付五志

内至二志六片の一年登録及び鑑札税を課すべしと云ふことである。第二に、所要歳入の大部分を徴収するために、酒精以外の總べての輸入發動機油に對し一ガロンに付均一税を呈示して居る。この税は一ガロンに付約五片の均一税を輸入港に於て賦課せられ、ばよい。航空機、工業諸過程等の如き他の目的に使用せられる發動機油は——これも述べられて居るのであるが——無税としなければならぬ。而して工業油を所有自動車に流用せんとする不埒者に依つて自動車税を逋脱されることを防ぐために、總べての無税油ははつきりと着色すべきであると説いて居る。

例へばベンゾールの如き英國産燃料に課税すべきや否やは議論の多いところである。而して問題となるところは次の二點である。

一 内國生産者は實際上一の保護金とも見るべき特典を附與さるべきや否や。

二 國産燃料の產出量が充分であつて、實際の行政費を

保證し得るや否や。

汽車、電車、發生器ガス推進自動車等の如き、發動機油の型體をとる液體燃料から動力を得ざる機械車に對しては税のより公平なる負擔を認めるためには、免許規定を少しく調節しなければならぬけれども、馬力税、未積載重量税若くは座席能力税は依然として用ひられねばならぬだらう。

若し、商業用車に對する税の割引を認める方が至當であると考へられるならば、これは課税中の車税部分を調節する簡略な方法に依つて實現せられる。勿論、商業用車税の割引を認めようとする目的はこの方法に依つて二種の税を結合するためである。何んとなれば、割引を認めないとすると、燃料税は最も利益の多く、且、車輛鑑札税と關聯せる行政費を除去する筈であるから。

商業用輸送船車の使用者は彼等の負擔すべき税を増加せしめる提案にはすべて強硬に反對するだらう。而して、實際、彼等は現行税制の修正に對しては如何なる程度のもの

にでも絶對に反對して居る。

改善案に依る割引に賛成して、次の如きことが主張せられて居る。即ち、燃料一ガロンに對する噸哩數は、商業用自動車が甚だ不利な状態の下に運轉されねばならないために、自家用車の場合に於けるよりも商業用車の方が少ない。割引を可として主張せる更に一步進んだ理由は簡單なものである。即ち、輸送費の廉價はあらゆる商品の原價を安からしめるし、又産業は適當なる且つ廉價なる輸送便宜のために刺戟せられるから、商業的道路運輸は公共利益に影響を及ぼすものである。

然しながら、割引は次の三つの見地から攻撃せられて居る。

一 非常に多くの自家用車の所有者はこれを彼等に對する所謂差別的待遇として反對して居る。彼等は自分等は道路維持及び改良の重荷の不公平なる部分を負擔するものだと言張るのである。

二 割引は道路行政の見地から望ましくないと云はれて

居る。その主張は斯うである。即ち、道路建設並に維持の財政的方面はかゝる特權を許さない。何んとなれば、道路改修費の大部分はソリッドタイヤーの重量商業用自動車に依るものなることは疑ひもなき事實であるからである。商業用車は最も多く道路に損害を與へ、且、將來には、商業車の使用は益々増加の傾向にあるので、その結果道路維持費は益々増加する。本問題に關する最近のある論文中に次の様なことが述べられて居た。即ち、現在では自家用車所有者は重量商業貨物自動車所有者に比すれば一噸に付約四倍に當る税金を支拂つて居る。然るに道路損傷の十分の九までは後者に依りて生ぜしめられたるものである。

三 鐵道及び運河關係者は、總輸送費並に國家補助に對する彼等の關係等の見地から本問題に接近して、次の様なことを述べて居る。即ち、商品の商業的運輸に従事せる低稅車は總輸送費がこれらの企業に依つ

て負擔せられず、又、實際に於ては、財貨の商業的
道路運輸が助成産業にあらざるものと思ふ。

若干の商業的使用者は、自家用自動車の大なる法定並に
實際速力も亦道路損傷に責任ありと反駁して居る。これは
ある程度まで事實ではあるけれども、そのための損傷が非
常に大きくて、課税の差異がその差異より以上に十分に償
ふことに役に立たない程だとは信じ難い。

他の見地から云へば——勿論道路使用の見地ではない
——自家用自動車には特別税が課せられてもよからう。か
ゝる税の増加は「贅澤税」の一種として望ましく思はれる
だらうし、又は自動車の所有は擔稅力のあることを示すも
のに外ならないと主張されるに違ひない。アダム・スミス
が差別的課稅案に對してかゝる理由より賛成して居るよう
に思はれることを引用するのは興味があると思ふ。贅澤な
車や、四輪馬車や郵便馬車等に對する道錢は一輪荷馬車や
四輪荷馬車等の如き必要の車に對してよりもその重量に比
しいくらか高くなるようにせられて居る。富者の怠惰及び

虚榮は、國內各地に重量財貨を廉く輸送することに依つて
貧民救済に對し非常に容易な方法で貢獻せしめ得る。」

實際に於ては、現今では、自家用車の快樂用なるか、又
は事務用なるかを區別することは容易ではない。多くの忙
しい職業人に取つては、自動車は漸次その日常の仕事に必
須のものとなつて來た。而してそれと同一の車が或時は快
樂用として使用せられるかもしれないのだ。然しながら、
この問題は英國に於て企てられて居るものよりもつと廣い
見地から課稅理論の研究が必要である。

車税の修正並燃料課稅案に賛成して、次の様に主張せら
れて居る。曰く、この案の如く道路使用の程度に應じて、
あらゆる種類の車を各等級に分類して其の等級に應じて課
稅すれば、道路費の負擔が非常に公平に分配せられること
になる。曰く、この案を實施すれば、發動機油を他の目的
に使用する者を處罰するの煩を避け得る。又曰く、この案
は運輸大臣のあらゆる要求と合致する。燃料税は自動的に
走行哩數に應じて變じ、且馬力税と同じく、速度及び重量を

いくらか計算にいれると主張せられて居る。かくして、道路使用者は彼等が道路に對して被らしめたる損傷度に比例して納税することになる。でないにしても、兎に角彼等が現行税制の下に於て納税して居るよりも遙るかにそれに近い程度に公平に納税することになるだらう。

曰く、發動機燃料の供給の殆んど全部がタンク詰にせられて外國から英國の諸港に輸入せられるのであるから、管理並に徴收費は大して必要ではない。而してかくの如く輸入品は現在の税關官吏に依つて容易に處理され得る。脱税は他の諸税制に於けるよりも難しいと云はれて居る。

新税に賛成して、更に突き込んだ議論をなすものがある。曰く、この案は不定期に道路を使用する者に取つて一大恩典である。曰く「延哩數の長い運輸業者」は道路費の公平なる負擔から逃れられ得ないだらう。又曰く、建造技師の注意は燃料消費節約の方に向けられるから、従つて産業の利益となるに違ないと。(此章未完)

◎官廳用自動車の制限

是も緊縮内閣成立後の悲慘、井上藏相の發議で各省官廳が使用してゐる自動車に制限することに爲つた、昨日までは威風?堂々と乗り廻してゐた連中はテク黨と早變り、奮發して一圓タクシーに乗つたか逆も危くつて乗心地が悪い、矢張り電車が一番安全だと、吊皮黨で満足してゐる連中もあるかと思へば、月極め自動車を契約して永年馴れた乗車氣分を慰安してゐる連中もある。

一方、各省廳の自動車部室では、折角の自動車にも乗つては呉れず、ソーかと言つて夫れを賣りもせず、勞働問題が恐ろしいと言ふのか吾々を解職もしない、忙がしいときに碁や將棋をうつのは一種の興味があるが、ヨ一朝から晩まで碁や將棋をしてゐても、何時滅首されるか判らないと、思へば尻襟ばいと省内の此處や彼處に付んで、元氣よく表を走つてゐる圓タクを怨んで居る態。

此有様を見た井上藏相曰く、財政緊縮の爲に自動車を制限した譯ぢや無い、遲緩してゐる人心を緊縮する爲だ、と、理由ばドチラにしても可い、折角買った自動車を車庫に納め、運轉手を遊ばして置いて、夫れが經費の節約とはならぬ、自動車に乗らせば官吏が居眠つて人心が遲緩するでも思つたのだらうか、科學の産んだ新式交通用具も使はないでテクツテ居るこそ遲緩だ!痴漢だ、人の足が弱くなるから電車に乗るな、と言ふのと同じだ、こんな子供購式では折角の緊縮も駄目、モ一少しお考へなさい(た)