

道路運輸經濟〔十五〕

山下 定二

第十八章 道路用車に對する稅制

〔其ノ二〕

此の走行哩に比例して課稅する方法に依れば、自動車使用者は、年度若は季の始めに當つて一度に多額の稅金を徵收せられることなく、その車の走行哩數に正比例して稅金を徵收せられるのであるから、支拂が容易になることを發見するだらう。斯くの如くに營業的利用者は歲入から支拂ふことを得るようになるので、可成り多額の資本を寢かせないで濟むようになるだらう。この點からしてこの課稅案は現行車稅よりも一層所謂アダム・スミスの第三法則に一

致するわけである。何んとなれば、この課稅案は「納稅者に取つて納稅に最も便利なる時期及方法に準據して」徵收するものであるからである。この單純なる標準、即ち「道路使用比例課稅」が道路使用者に課せらるべき負擔の分配に對する最善の原則らしいと云ふことは勿論一般に認められる筈である。現行稅制修正案に對する反對論者は次の如く聲明して居る。曰く、燃料稅は實行不可能である。又曰く、燃料稅はその優れたる點であるとなされて居る諸主張を實現しないに違ひない。或る者は極言して曰く、燃料消費は必ずしも破壊度高き運輸と破壊度少なる運輸とを截然と區別するものでないから、これは理論としてすら、最善

の標準ではないと。例へば、車輪数の多寡に拘らず一車輪當りの運搬貨物に依據する課税法が時々主張されて居るの
はかゝる理由に基づくものである。

燃料税に對する反對論者等の論旨を擧ぐれば次の如きものである。

一 燃料の價格は税額より遙かに大きく騰貴するだらう。

二 營業用車に對する差別的待遇とならう。

三 道路使用度に正比例しない。

四 徴收費が過大となり又税金の遁脱が盛んとなるだらう。

五 「自動車用揮發油」の範圍を限定することは到底不可能である。

六 「自動車用揮發油」を道路用車の推進以外の目的に使用する工業家は非常な不便を蒙ることとなる。

七 一定の稅收入はとも得られないに違ひない。

第一に擧げた反對論旨に就ては、石油會社は自社の突發

的諸費用を補償し、又燃料が貯藏池から取り出さるゝ迄寢かして置く資本に對する利子支拂ひのために税額より遙かに高くその價格を引上げるだらうと主張されて居る。隨つて、小賣商も亦その臨時的失費を償却するために小賣價格をそれ以上に引上げるものとされて居る。斯くの如く二の理由に依つて、外國生産者が税の幾分を負擔する代償として、消費者に對する販賣價格は税額より遙かに多く増加するような結果になるであらう。

だが、ある生産品の價格に對する課税の大凡の影響に就て一の意見を述べ得る前に、種々考察を拂ふべきものであるから、この問題も一寸と見て考へられる程に單純なものではない。實際上、消費者と生産者との税負擔は或る人々の考へて居る如くしかく簡單に決定されない。先づ第一に必要な「彈力性」を考慮にいれねばならぬ。若し需要が「彈力」に富むならば、例へば、若し自動車用揮發油の價格が騰貴せるために、その利用度が必ず可成り減少するとか、又は「蒸汽車」のような他の類型の車に、又は動力推

進に用ひられる「プロデューサーガス」の如き他種類の燃料に逆戻りするだらう——そのような場合には石油會社は自社の販賣高を減少せしめないためには税の幾分を負擔せねばならないかもしれない。これら會社が税を負擔するしないは、前記諸事情の下に在つては會社が世界の他の市場に比して英國市場に割當て、居る相關的重要性にかゝり、又

これら會社の有する獨占の程度に依存して居る。石油會社はこの税の賦課後英國市場に於て可能なる價格以上に割のい、價格で過剰品を吸收することの出来る英國市場に代へて選定すべき市場を他に有するや。譬へそのような市場があるとしたところが、その負擔は英國消費者にかゝる傾向があるし、又多分價格は税額より遙かに高く騰貴するであらう。獨占の問題も石油會社が獨占して居るならば、會社は税の一部を負擔するよりもむしろ生産制限を選ぶ（若しこれが彼等の利益を増大せしめることを意味するならば）から、同様に重要である。だが、同産業の現在の機構並に技術では、實際に於て可成りの程度に生産を制限すること

に傾くか否かは疑問であるし、又この結論は、アメリカ石油トラストの勢力範圍外に石油市場を開拓するための競争が増大しつゝある時に強調される。

第二の反對論——修正燃料税は營業用車を差別的待遇するだらう——に關して述べれば、これは新税制は實際に於て道路使用度に正比例するものでないと云ふ第三案と一緒に吟味することが最もよい。燃料税反對論者は云ふ。自家用車所有者は無停車長距離旅行をなし得るに反し、營業用車はそう云ふことは出来ないのである。營業用自動車に依つて遂行せられて居る業務の多くはその性質上集配業務であり、且それは屢々繁華な、雜鬧せる街路に於て行はれるのである。發動機は常に動かして置かねばならず、隨つて待合時間中にも多量の燃料を食ふし、且又、頻繁發停車のために燃料消費は大きい。これは亦都市運輸業務に使用せられる乗客用自動車に就いても同様である。

自家用自動車所有者は多くの場合その走行の道路、時間、距離、及度數を選定することが出来るが、營業用自動車若

しくは乗合自動車は、天候其他の條件の如何に拘はらず、一定路線に固着せしめられ、その義務を遂行しなければならぬ。その上、營業用自動車は特に空車の時若しくは坂路多い地方に於て運轉する時に際し、能率の低下を餘儀なくされるが如き場合のために、馬力の餘裕を大なる割合に見越して置かねばならない。産業用車に比して、低馬力機關を有する現代式輕量自動車は能率が非常に高く、且つ現在では輕量車を推進する高速度機關に依り高速度を出すことは三個若しくは四個の高速度齒輪箱のおかげで可能であるので、機關は一般に殆んど最大能力を發揮して居る。

これらの議論も何にか役に立つて居ると云ふことは認めねばなるまいが、然し燃料稅論者が新課稅案は完全でないこと云ふ反對論を認めると同時に、彼等は燃料稅が道路使用度なる要素に全然無關係に負擔せる現行車稅よりも遙かに道路使用に付き公平なるものであることを主張するであらう。その上、多數の者は、營業用車の場合に於ける道路使用に對する燃料消費の不正確なる部分のために補償作用を

なすように、新稅の一部に一率に割戻しを許可する案を認めるだらう。例へば、或る人々は各車に對する比率を營業用自動車に對しては馬力當り二志六片、而して家用自動車に對して馬力當り五志とすればよいと言つて居る。

これら營業用車が個人に對しては公共若しくは産業用の如くにはそう多く利用されて居ないのであるから、これらに就いては特別の考察を拂ふ價值があると云はれて居るから商業的割戻しのためにより一般的議論が屢々唱道される。

「公共の利益も又考慮に容れられねばならないし、又貨物若しくは旅客運賃を増加せしめる結果となるすべての課稅は歡迎せられぬ又不幸なるものに違ひない。」

然しながら、これは凡ゆる家用車所有者若しくは鐵道會社から援助されないとこの議論である。

新稅案に對して考へられて居る第四の反對論は可成りの徵收費がかゝるだらうと云ふこと、及びかくの如くその有するほんの少しの便益も優れるものとされると云ふことである。これは疑はしい點であるとは云へ、熟練せる爲政者

に依つて決定されねばならないのであるから、素人には殆んど一定の回答が出来ない問題である。故にこの問題は改革する前に慎重なる考慮を拂ふを必要とする。

修正車税及燃料税に對する第五の反對論は同様に公平なる且つ専門的な考察を必要とする。自動車用揮發油を明確に限定し得るや、又この限定に依つて、歳入目的に對する明細書を作製し得るや、税制改正問題を調査せる最近の委員會より以前に専門家の立證せる證據が考究されるならばそこには明らかに幾多の困難の横はることは避け得られぬ。どうして困難であるかと云ふと、たとへ如何なる實驗が——「發火點」若くは其他の——用ひられようとも自動車用燃料であるとか、でないとかと云ふことは容易に決定出来ないところの事實があるからだ。若し限定範圍が廣ければ、其他の商工業に對して必要である揮發油が包含されてふだらうし、又これはこれらの他の目的のための揮發油の利用を妨げることにならう。かくの如く我々はこの反對論に關聯して、更に先に記述せる燃料税に對する第六の

反對論を考察しなければならぬようになった。委員の大多數は次の如き意見を包藏して居つた。即ち「自動車用揮發油消費者の可成り多數に對し重大なる不便及び費用の増加等を蒙らしめないような自動車用揮發油税管理の方法は考究すること不可能である」と。商業、工業及農業のための自動車用揮發油の使用が劇増したと云ふ理由に依り、一九二〇年石油税が否決せられてから、可成りに考へ方が變つたと論ぜられて居る。

これに反して、若し高級揮發油のみを包含するものとなれば、自動車使用者に依る税金の遁脱及び濫用が激成するだらう。機關の能率を少し位失つても、課税可能の自動車燃料の代用品が容易に利用されるだらう。

斯くの如く問題は困難な、寧ろ専門的問題であるように思はれる。即ち、この問題に對しては専門家等の意見すらが可成りまち／＼である。

燃料税の諸難點に關しては、折衷説がある方面に於て唱道されて居る。これら中間論者の主張は現行車税制度を維

持するが、然し鑑札が発行される時期を改正し、又現在の車の種々なる等級間の負擔を或る程度まで修正しようとするのである。且又鑑札は一定期間に限定しないで、一年一季、若くは一ヶ月間の如何なる日からでも発行されるようにし、又短期間に對する課税は現在の如く高率にてなく適當なる率に定むべきであるとして居る。又遊覽自動車所有者に對しては、種々の便宜を認めるべきものだから、所有者は一週若くは一月間の鑑札の下附を受けられるようにしこれら所有者をして季節以外に時々小遊覽旅行を行ひ得るようにせしめたり、又、格納（不使用）自動車は鑑札を受けて居ない自動車に鑑札を讓渡し得ると云ふような便宜を認めるべきであると説く。

又最後に次の様なことを聲明して居る。即ち、若し前述せし諸便宜を利用するならば、現行車税制度の苛酷及び不公平は可成り緩和されるに違ひないと。

附 記

自動車の馬力測定に對する大藏省の諸法規。

一 これら法規の目的としては、一個のシリンダー若くは數個のシリンダーに依つて運轉する内燃機關のみからその原動力を得て居る全ての機械推進車の馬力は次の様にして測定される。

(イ) 單汽筒機關の場合には馬力は機關のシリンダーに依る。

(ロ) 一個若くはそれ以上のシリンダーを有する機關の場合には、馬力數は各個のシリンダーに依る。

二 内燃機關の全てのシリンダーに歸すべき馬力は、次の如き一定數で除したる時で計量されたシリンダーの内徑の平方に等しいものと認められる、即ち、

(イ) 單一のピストンを有するシリンダーの場合には除數として用ふる數字は二・五である。

(ロ) 二個のピストンを有するシリンダーの場合には除數として用ひられる數字は一・六である。

三 其の原動力を全然蒸汽機關から得て居る全ての機

機械推進車の馬力は有効加熱面に於ける各三平方呎に對し一馬力の率で、機關に蒸氣を供給する汽罐の有効加熱面に正比例するようにして計算される。而して有効加熱面は次の如く計算される。即ち、

(イ) 水平若くは略水平なる數個の管を有する汽罐の場合には、炎若くは加熱ガスに觸るゝところの數個の管の表面積の全部。

(ロ) 垂直若くは略垂直なる數個の管を有する汽罐の場合には、炎若くは加熱ガスに觸るゝ數個の管の表面積の二分の一。

四 一個の電動機若くは數個の電動機からその原動力を得て居るすべての機械推進車は六馬力とされて居る。

五 汽筒及び汽罐を計り、且つ馬力を計算するためには吋及び呎の分數竝に一單位馬力の分數は計算にいれなければならぬ。若し馬力の最終の計算に一單位馬力の 0.1 より少き合成的分數は省略する。

六 あらゆる機械推進車の機關の例外的の設計若くは建

造の結果、この法規に依つて計算されたる馬力は機關が道路上で不斷に使用されるために發達する平均馬力よりも必然的に小である。若し車自身の有する以外に速度の制限が何等なかつたとしたら、かゝる平均馬力は車の馬力として採用されるだらう。(本論文完結)

