



道路改良の好財源

岡崎久次郎

大震災前の東京市は所謂惡道路に悩まされ、大都市の面目にも關するものであるとして、歐米人の日本に來朝した者は勿論、日本人にして外國へ旅行して歸つて来る者は異口同音に、聲を大にして東京市の道路の改良を叫ぶといふ狀態であつた。偶々彼の大震災は我國に取つて非常な不幸事であつたが、之を一轉期として其の復興に方つては道路は意外に良く改良せられて、最近の東京市内の道路の状態に對しては、何人と雖も稱讃の辭を惜まぬほどに至つたのである。幸に此の機運を逸する

ことなく引續き道路改良の事業を振興して、各地方に通ずる幹線だけでも速に相當の道路に改良せられることを吾々は切望して已まないのである。

○

近來所謂スピード時代と稱して、極端に交通速度を尊重する結果、貨物の運搬にもトラックの利用が日と共に熾んになり、隨つて愈々倍々舊來の道路を破壊して到底使用に堪へないほどの状態に至らしむることは何人も疑はない所である。往昔は街道の路面の破損は其の沿道の民家に於て各々其の家人が手入をするといふ習慣であつたが、今やそんな姑息な方法では到底間に合はないほどにトラックの破壊力は激甚である。又現在の法制の立て前から言つても、各人が自家の前の路面を修繕するといふやうな小面倒な事は行はれない状態であるから、一たび小破損を生じた路面は殆んど例外なく忽ちの間に大なる破壊を來してしまふのである。

故に今日は姑息なる修繕方法では到底役に立たないのであるから、どうしても主要道路は少くとも混凝土道路に改良しなければならぬ。又速に其の改良を行ふことに依つて、永久の大なる利益があるのである。全般的の國民經濟の上から、又國家の永き前途の上から考へて見れば、どうしてもそこに著眼しなければならぬと思ふ。

斯の如く道路改良の必要は今日誰人も認むる所であるが、要は其改良に要する財源の問題に於て種々の困難があるのである。茲に於て吾輩は國際貸借審議會の委員として、一面に於ては國際貸借を改善し、同時に道路改良の財源を得るといふ一案を審議會に提出したのであるが、幸に其の趣旨は審議會に於て容れられる所となつたのである。今茲に其の概要を申述べて見ようと思ふ。それは自動車の製造と關聯して道路の改良を促進するといふ案である。

○

現在我國に於ける自動車の利用は年々約五萬臺の新規の需要があるといふ事は、内務省及び警視廳等の統計に依つて明かな所である。之を假に最も價格の低いフォード或はシボレーの値段に依つて計算して見ても、尙且つ一臺二千五百圓以上はするのであるから、年々一億四五千萬圓の輸入がある譯である。然るに輸入貿易表の勘定から言ふと、自動車の輸入は三千五六百萬圓にしかなつて居らぬ。何故に斯ういふ矛盾があるかと言へば、現日本で最も多く需要せられるのはフォード、シボレー等の自動車であるが、是は出來上つた自動車として輸入されず、部分品としてバラ々に輸入される。其結果其の輸入價格は一臺分に付て約五百圓見當である。さうして其輸入稅は二割五

分であるから、一臺に付て關稅としては約百二十五圓しか拂つて居らない勘定である。然るに其部
分品を横濱なり大阪なりで組立てゝさうして之を自動車として賣り出す時には一臺二千五六百圓
の卸値段になるのである。而も組立てると言つても全部の部分品を外國から輸入するのであつて、
釘までも一緒に持つて來るのであるから組立費といふものは殆んど要らない。故に關稅の上では
年額三千四五百萬圓の稅額にしかなつて居ないが實際に賣買されて居る價格は一億四五千萬圓乃
至二億圓以上に達して居るものと推定されるのである。

○

斯くして賣値と關稅との關係を仔細に考へて見れば、一臺二千五百圓で卸賣されるフォードやシ
ボレーの自動車は僅に百二十五圓の輸入稅を以て輸入される、即ち僅かに五分に足るか足らないか
の輸入稅を以て輸入されると同じ計算になつて居るのである。

凡そ如何なる輸入品でも、五分や七分といふ低廉なる輸入稅といふものは、世界各國に絶對に其例
無しとは言はぬけれども、或る特種の物の他は無いと言つて差支へない。

茲に於て吾輩は宜しく斯かる自動車に消費稅を課すべしといふことを提議したのである。即ち
フォードやシボレーが製造工場の門を出る時、即ち二千五百圓で賣られる時に、四分乃至五分の消費
稅を課するならば、一臺の消費稅が百圓乃至それ以上になるから假に五分の消費稅を課するとして

も、年額五六百萬圓の税金を徵收し得るのである。

而して其の税額の半分は之を自動車工業の獎勵に用ひ、他の半分を道路の改良費に充當せよといふのである。



一面から言ふと消費税を徵するといふことは、現在より以上に負擔を重からしむる問題ではあるが、反面に於ては其結果として次第に道路の改良が行はれて、地方に通ずる幹線道路も悉く混擬土道路になるといふ事になれば、それだけ自動車利用の上にも非常な便宜を享ける所以で、徒に過重の負擔を課し放しにする譯ではない。又其の税額の一半を以て、我が國內自動車工業の發展助成の爲に用ひよといふのであるから、所謂兩々相俟つて國家の經濟を利するといふ道路改良の一案であると信ずるのである。



惟ふに今後輸入品と言はず内國製と言はず、自動車の利用の倍々増加することは當然の歸趨であつて、其結果は道路を破壊すること亦益々多きを加ふるものであるから、當然遠からざる將來に何人かゞ此の道路の改良に巨費を投じなければならぬといふ事は瞭かである。

果して然らば道路改良の事業は速かに之を行ふことが得策である。而も今日の如く、失業者の續出に依つて労力費は低下し、セメント等の諸材料も亦頗る安價に購ひ得るといふ時代には、斯の種の事業を遂行するに絶好の機會ではないかといふ觀がある。我國の道路が到底現状の儘では時代の要求に應じ得ないといふ事が明かである以上は、速に之を改良し、隨つて交通の便益を圖る事が、中央、地方を通じて國民の經濟の上に多大なる利益を齎すものであると信ずるのである。

茲に於て前述の如く吾輩が自動車に消費税を課して以て道路改良の財源とせよと提唱するのは、一面には國家財政の現状を考慮したると、他面には自動車工業の發展を目的とするのであつて、必ずしも自動車に對して徒に多大の負擔を強いて以て其の利用普及を阻止せんとするが如き消極的の意圖に出るものではない。時代の要求に鑑み、自動車の發達に伴つて、道路の改良は一日も忽諸に附すべからざるものであると信するが故に、其改良に要する財源の一端として私見を申述べ、以て關係當局者の参考に供せんとする次第である。(完)