

論 說

道路と自動車税



藤原俊雄

一 壓倒的自動車の流行

今日世人の或る者は自動車を目して殺人車であると言ひ或は一部階級の専有に屬する贅澤物だと云ふやうな非難を今なほ加へつゝあるけれども、自動車の利用は社會經濟上に鞏固なる基礎を有するものであるから其の流行は世界各國壓倒的であつて、此の大勢に逆らうことは出来ない。我國に於ても大正十二年の震災以後自動車の利用は急速の進歩を爲した、其の製造に於ては未だ純國産品はないけれども既に其の數は十萬臺に達して居り、東京市の内外に在るものも殆んど三萬臺に垂んとして居つて、恰も歐米に於ける十五年前の情況に近い。我國の文化は常に歐米のそれに比して

十五年乃至三十年後れて居るといふ大勢から觀察するときに、日本に於ける自動車の利用状態も亦一般の文明輸入の比例に相應して居るといふことは、争ふべからざる事實である。

又歐洲先進國の例に徴するも、特に陸軍に於ては自動車を保護するの政策が行はれ、軍用の見地からも必須の軍器として、之を奨勵せられて居る。然るに世間には往々幼稚なる思想を以て之を排撃せんとする者のある事は洵に遺憾に堪へない。殊に道路は單に大八車を引張り、或は人馬が歩行するを以て能事終れる如く考へるところの舊思想から其の高速力を以て塵埃を捲いて疾驅するを以て通行妨害となるが如く考へ、徒に此の文明の利器の發達を阻碍せんとするやうな議論が行はれる。歐米にも今尙ほ時として斯の如き言を成す者があるのである。況んや我國に於て斯様な議論の行はれることは已むを得ない所であるが、吾人は勉めて其の蒙を啓かなければならぬ。

二 歐米の實況

歐洲に於ける自動車の利用の實況は、米國のその如く盛大ではないけれども、また我國の如き幼稚なるものでもない。昨年中英國に於て製造せられたる自動車は二十三萬六千五百二十八臺に達して居る、現下空前なる英國の不況時代に於てすら、一九二八年のそれよりも製造數が多く、又一昨年にも比しても大した遜色がないといふことは、如何に自動車が社會經濟の機關として必要缺くべからざるものであるかと云ふことを證し得て明かである。巴里のブルバード、或は市俄古のミシガン街

は、世界に於て最も走行自動車の多い所と稱せられて居るが、歐米の大都市の實情を見ると多くは之と大した遜色がないやうである。英佛に於ける自動車製造高は、其の數に於て米國には劣つて居るけれども、輸入品も頗る多く用ひられて居つて、目貫の市街は自動車を以て埋もれて居り、其の利用状況は英米の間に甲乙を附ける餘地はないやうである。

併ながら之を産業上の見地から觀るならば、米國は實に驚くべき記録を有して居る。世界の自動車の八割四分は實に米國に於て製造せられるのである。自動車の製造は三十年以前からであつたが、一九〇〇年を以て自動車の市場に出でたる年が劃時代を作して居るのであつて、其の以前の自動車の數は言ふに足りなかつたが、此の年を以て一躍非常なる發達を示したのである。即ち前年度に比して車の製造數を増したことが六割以上に達して居る。爾來三十年間の年々の増加の趨勢を見れば、最低の年に於ても七分位で、多くは二割、三割、四割を逐年増加して來て、一昨年には其の製造高五百六十二萬臺以上に及び、其の價額は三十五億七千萬弗以上、即ち邦貨の七十二三億圓以上に達して居る有様である。又タイヤ、其の他の部分品の製造は五十數億弗、即ち邦貨の百十億圓以上に上つて居る。又之を自動車税に就て見れば、世界に於ける自動車税金の一番低い國は米國であつて一臺三弗乃至二三十弗を出でない、勿論州に依つて差があるけれども、而も昨年度に於ける自動車税金は優に十億弗に達して居るといふ、以て如何に自動車の利用が盛況を呈して居るかといふことが判る。以前米國に於ける工業中その生産額及び利益に於て最も高率を占めて居つたものは製鐵業であつ

たが、今や自動車の産額と収益は製鐵業を壓倒して居る。ウォール街に於ける株式市場が屢々製鐵株に代るに自動車株を以てセンチションを作るといふ有様になつたことも、如何に自動車工業が社會經濟の有力なる要素を占めて居るかといふことを物語るものである。

日本の輸出貿易品の主なるものは生絲であるが、日本に渡來する所の米國の自動車業者は、我國に於ては貴國から生絲を買ふのであるから、其の代りに是非自動車を買つて貰はなければならぬといふことを屢々言ふ者がある。生絲に對して國家が多分に補償して絲價安定を圖らなければならぬほど大切な國産であるならば、世界的經濟の要素である自動車工業に對しても、亦國家は常然相當の助成を爲すべきものであらうと思ふ。

三 自動車亡國論は眞か

斯の如く社會に強き根柢を有する自動車に對して、自動車亡國論を唱へる者がある。歐米に於ても今尙ほ其の聲を聞くのであるが、日本に於ても亦然りである。果して自動車は國を亡ぼすものであらうか、自動車及び其の附屬品と二百億圓に近い産業を米國の工業界から全く取去つたならば、果して米國が隆盛になるであらうか、其の然らざることとは多く言ふを俟たない。産業上のみならず今日に至つては社會經濟上自動車は必須缺くべからざる重要なものである。然るに今尙ほ亡國論を唱へられるのは、自動車が當初稍々流行的の氣運を以て發達したものであつて、一部の富豪階級の道

樂息子等が最初に之を愛用した、且つ歐米に於てさへ、家屋敷を抵當に入れて自動車を買ふといふやうな輩が澤山あつたので、一時非常に警戒せられたものである。日本に於ても斯かる趨勢があつた。之が爲に各國とも自動車に對する行政上の處置は頗る冷淡で、社會經濟組織の一大要素であるにも拘らず甚だ行政的に虐げられて居る憾みがあるのである。其の理由は舊思想の者よりすれば或は交通の妨害となり、或は塵埃を立て、或は人を樂く種々なる缺點を現はした時代があるのであるから、社會の反感を買ふことも一層甚だしく、其の結果是は贅澤物であるからといふやうな意味に於て、課税の如きも殆んど極度の誅求を加へられて居るといふ有様である。斯様に自動車に對する行政は陸軍の保護ある程のものであるに拘らず、終始消極的であつて、動もすれば其の發達を抑壓せんとされて居る形跡のあることは甚だ遺憾である。

けれども一面之を積極的に考へるならば、自動車が出来た爲に道路が良くなり、自動車の爲に市街運送の便益が一層増加して、新鮮なる魚族野菜等を便利に吾人の食膳の上に提供せられるといふやうな便益があるのであるけれども、世人は深く是等の點を考へずに、徒に消極的に非難を加へるといふ現狀は、時代錯誤の思想と言はなければならぬ。

四 自動車税の誅求

前段に於て述べた如くに、自動車は積極的發達をして來てゐるに拘らず消極的思想を以て抑壓せ

られた結果自動車ほど其の税金に於て苛斂誅求をされて居るものはない。東京府の如きは不幸にして世界最高位の自動車税を課せられて居る即ち一臺百圓乃至六百圓或る時は八百圓以上の税金を一箇年に課せられたといふが如きは殆んど其の意味を解し得ない無謀の處置と言はなければならぬ。然るに世人は之を敢て怪しき事とも思はず、全國各府縣が範を東京府に取つて次第に自動車税を増課せんとする傾向のあるといふは甚だ遺憾な事である。今日の如く自動車が民衆化した時代に於て斯かる課税をするといふ事は頗る其の當を得て居ない。由來我國の政治は所謂屬僚政治であつて、眞に民衆經濟を達觀すべき責任に在る人に取つては是等の事柄は頗る不注意に看過されて居る傾があつて、大臣とか局長とか知事とかいふ位置に在る人は餘り深く考慮を拂はない。現に一箇月に三百圓しか稼ぎのないタクシーに對して一ケ年二百圓からの課税を半期毎に徴せられ、高は手一杯日常經費に不足する爲に税金を拂ふことが出来ないで破産者が續出するといふ有様であり、徵税不能の者があつても、而も依然として徵税方法を改めず、課税の古い主義を改正せられないのは甚だ遺憾な事である。

殊に矛盾の甚だしきは、民衆交通の機關に使用されて居る乗合自動車の如き、或る府縣に於ては其の乗客席數を以て課税せられ、十人、十五人、二十人乗の席を持つ車は多大な課税をせられて居る有様である。是は自動車流行の初期の時代に於て、比較的大きな家用自動車に有する者に對する反感から、家用自動車の席數を以て課税した習慣が其の儘踏襲せられて、乗合自動車に應用されて居る

といふ事實がある。尙ほ近來は民衆の交通機關は自治體たる市に於て經營すべきであるといふやうな議論があつて地方の人口七八萬乃至十四五萬の都市自身が乗合自動車を経営して居る所が澤山ある。さうして其の多くは民業が既に先きに許されてある結果大概の都市に民營と市營と二種の自動車走つて居る。民營の事業としては自動車一臺に付て數百圓の税金を納めて居るのに市は公衙であるといふ意味に於て無税で自動車を走らせて居る。而も其の經營は概ね宜しきを得ず、缺損に缺損を重ねて市税を以てそれを補うて居る。現に東京市の乗合自動車の如きも減價銷却をするのでもなく評價を嚴格にするのでもなく民營設備とは全然違つた經營方法で而も創業の當初から今日に至る迄通算すると既に一千萬圓以上の市費が消耗せられて居つて残るものはポロ自動車か二三百臺に過ぎないといふ状態である。斯の如く何等經濟の根本を考へず徒に民業を壓迫して顧みられないといふ點に於て税金が既に過酷であるのみならず行政上の處置に於ても國を擧げて非經濟的に導くといふことは甚だ遺憾の次第である。それといふのも政府は政府の爲に政治を爲し市は市役所の爲に政黨は政黨の爲にのみ劃策するといふことになつて眞に國策の上から大觀したる經綸が見えないといふことは吾人は將來を念うて戰慄を禁じ得ない。

五 自動車税制整理の必要

茲に於てか自動車税はどうしても徹底的に整理しなければならぬ各府縣に放任して置いて區々

に課税するといふは頗る宜しきを得ない事である。國家は税金を納めるものでないと言つて、諸官衙は勿論無税であるし公衙及び半官半民のものは税金を納めるものではないとして、商工會議所市役所の如きは一臺數百圓に當る税金二三年すれば新しい自動車を買へる程の税金を免がれて、さうして放漫なる弊に陥つて居るといふことは甚だ遺憾である。宜しく是等を一括整理して、營業用自動車と家用自動車とを公平に統制を保つて、以て今のやうに半期毎に多大なる税金を課して、二十臺乃至百臺を有する營業者が、滯納せざるを得ないといふ如き苦痛を感じしめない方法を取ることは、第一に着眼しなければならぬ事である。

其の方法としては第一に自動車の税金といふものを三十圓程度にまで引下げ、第二にギャンソリン消費税を以て之を補ひ、第三に新たな車を買ふ時に自動車取得税といふものを萬分の五十位取るやうにし、第四にタイヤに對しても百分の五位の税金を課することにしたら宜からうと思ふ。即ち自動車税、ギャンソリン税、自動車取得税、タイヤ税の四つものに分割して課税することになれば、自動車の本税の車體税は三十圓位に止まることが出来る。さうして之を一年二期に分納させ、ギャンソリン税はギャンソリンを買ふ度毎に課税するといふことになれば、走らない自動車は税金を納めないで済み、道路を傷めない自動車は多くの税金を納めないで宜いことになる。さうして大藏省が直接之を管理して、各府縣に現在の自動車税金を補填してやるやうにすることが一番宜いと思ふ。

斯の如く現在の自動車税を四つの税金に分割して、公正に徴收するといふ方法を講じないならば

現今の如く不景氣な時代に於て納税者は誅求に依つて苦しみ、徴税者は滞納に依つて苦んで、非常な手數と煩雜とが益々殖えることになる。故に此の際自動車税制の整理を速に實現せられんことを望んで止まない。

六 自動車税と道路

世人動もすれば自動車は道路を毀すといふけれども、自動車は道路を建設するものである。現に自動車が増えればこそ、東京市の道路の如きは舗装が出来た市の責任のみでは到底出来ない爲に、之に中央政府が多額の補助をして、而して道路の改良、修築及び舗装を施したから、市街の面目は一時に改まり、市民生活衛生上に非常な利益を得た。又日本帝國の代表的都市の市民生活を向上せしめた一事は、國際外交の上にどれ程餘計な利益を受けて居るかといふことは、直ちに感受し得られる事柄である。されば自動車は道路を毀すといふ議論は全然破れて、自動車は道路を良くしたといふ結論に歸着する。

そこで此の自動車は道路を建設した以上は、之を維持しなければならぬ。何れの府縣に於ても、亦東京市に於ても、殊に東京府下の如きに於ては、自動車税金を以て道路修築費に充てるでもなく、又別途會計にするでもなく、何事かと言へば、自動車は道路を破壊するから、重き課税をしようとする空氣の充満するのは、益々道路改良の進まざることを證するものであつて、甚だ憂ふべき事態であるから、

此の際斷然税制を根本的に改正して而して十分なる道路改良の發達を圖らなければならぬ。

米國に於ては昨年度の自動車税總額九億二千九百萬弗邦貨に換算して約二十億に達して居つて、過去十年間に於ては五十八億八千百萬弗以上と算せられる。これ即ち米國に於ける各州が公債を募つて道路を修築し、年々七八億弗乃至十三四億弗の道路開設改良費を投じ、東はボストンより西は桑港に到るまで所謂ハイウエーを全通し、路面鋪裝の上を自動車の疾驅に委ねるやうにしたことは、蓋し大なる理由のあることである。又何程の苛斂誅求で税金の搾取をしたところで、制度その宜しきを得なければ決して道路は良くはならぬ。民も潤はず、行政の衝に當る者も安んずることは出来ない。今日の如き亂脈的な誅求をすることは實に思はざるの甚しきものであると思ふ。吾が道路改良會員の如きは宜しく思ひを此處に致して、其の自動車税金に付ても、眞に道路の爲に利用することの出來得る政策を樹立することに努力あらん事を希望して止まらぬ次第である。