



# ガソリン税の創設

武井群嗣

今年の春、内閣に臨時行政財政審議會が設けられると間もなく、其の準備委員會に於ける調査項目の一に、國稅として新にガソリン税を設けるの議が掲げられた。勿論、それは新聞紙を通じて吾人の知り得たる所に過ぎないのであるが、委員會に於ける此の問題の調査審議は順潮に進捗したものと見え、十月十日の各新聞には此の税の創設に依りて得たる收入の使途に關する政府部内の意見が報ぜらるゝに至つた。即ち

「稅制整理に關する九日の大藏省議には内務省から三邊地方局長出席してガソリン税の創設による稅收入の處分問題に

つき協議した結果、内務省にて立案した方法、即ちガソリン税による収入は道路費補助として地方に與へ、地方はその二割を道路改良費に残りを道路維持費に用ひ、それによつて生ずる地方財源を自動車税その他雜種税の整理に充當するといふことを原則的に承認したが、いまだガソリン税の税率を如何にするか、例へば一ガロンを五錢とするか七錢とするかの點が決定しないので、地方に補助費として與ふる金額も未定である」(東京朝日新聞)

との事である。

ガソリン税を創設するの理由又は必要はどこに在るか。又之を創設する場合に於て課税の標準又は徵税の方法を如何に定むべきか。凡そ是等税制の根本に觸れる問題は吾等門外漢の敢て論議を挟むべき事項でもなく又それを爲し得べきものでもない。唯筆者等聊か路政に興味を有する者が此の問題に多大の關心を有する所以は、創設せられたる曉に於けるガソリン税収入の用途に關する一點に存するのである。蓋し、我が國の現狀に於て、國內に消費せらるゝガソリンの大部分は自動車の用に供せられ、以て道路交通上重要な役目を演ずるのであるから、此のガソリンに課税することは、取りも直さず自動車に課税すると其の結果に於て異なる所なく、而かもそれが自家用の場合には一種の交通税となり、營業用の場合には、總てそれが旅客又は貨物に對する運輸料金の引上となつて現はれるであらうことは疑を容れざる所であるからである。従つて路政の立場からガソリン税の創設に對する態度を決するの鍵は、唯其の税収入を専ら何に充當するかの一點に繫つて存するのである。

抑々道路は一般公衆の交通の用に供する設備であるから、之が新設改築乃至維持修繕に要する費用は須く一般公費を以て支辨すべしとの理論は、從來一般に唱へられ、既存の制度も亦之を原則としたのであるが、此の理論は事實に於て徹底せざる嫌あるのみならず、實行上甚しき困難を伴ふものと思はれる。蓋し、現在既に道路費は政府及地方公共團體の經費豫算中其の主要部分を占め正に飽和の實狀であるから、更に現代交通の需要に適應すべき道路設備の完成を期せんが爲に要する費用を全部公費を以て支辨することは、言ふべくして行はれざる所であると共に、道路は一般交通の用に供する設備であるとは謂ふものゝ、其の之を利用する公衆の因りて受くる利益には厚薄の差あるのみならず、道路の新設又は改築に因りて交通上の利益以外の利益を得る者も亦尠からず存在するからである。

果して然らば、道路は其の本質上一般交通の用に供する設備であることに疑は無いから、之に要する費用は原則として一般公費を以て支辨することに異論を挟むのではないが、其の財源は道路の新設改築乃至維持修繕に因つて直接又は間接に利益を享受する各種階級層の人及物件に對して平等且公平に賦課することに依りて之を求むべきであらう。此の場合に他種課税との關係を斟酌し又各自の負擔能力を考慮すべきは言を俟たぬ所である。而して今之を現行制度に就て見るに、道路法に於ける受益者負擔の制度に依つて其の一半の理論は既に實現されたけれども、他の主要部分たる道路を交通する物件に賦課する税の收入は不幸にして道路費の直接財源とならぬ實狀に在るので、吾人は夙に之を遺憾として居た所、茲に之を解決すべき絶好の機會が到來した。ガソリン税創設の議が即ちそれである。

### 三

筆者は我が國に於ける道路改良事業を促進助成するの一策として、道路改良基金制度を設定するの急務なるを痛感すること歳既に久しきものがある。此ことは夙に本誌を借りて其の提唱を怠らなかつた所であるし、又他の方面にも之を發表したことがあるが(例之、自治研究 第六卷第一號)其の要旨は極めて簡單である。即ち

「從來の如く道路改良費の財源を専ら起債に求むる取扱は決して策の得たるものに非ざるのみならず、寧ろ斯くするために、動もすれば起債は不能に陥りて財源は涸渇し、爲に折角の計畫も遂に一指を染むること能はざるの憂目を見るに至ることが尠くない。依つて、路政の局に當る者は須く之が爲にする一部の恒久的財源を起債の能否に關係なき他の所に求めて置くの用意がなくてはならない。

今我が國に於ける道路費經理の狀況を見るに、道府縣市町村其他公共團體が一年間に道路橋梁の爲に投ずる費用は總計大凡一億五千萬圓であつて、内約一億萬圓は新設改良費となり殘餘が維持修繕費となつてゐる。然らば右一億五千萬圓の財源は如何と云ふに、其の新設改築に要する費用は多く之を起債に求め、維持修繕に要するものは之を一般會計に求むるのが實際の狀況である。翻つて、現在道路上を通行する諸車輛に對する道府縣稅雜種稅たるの車稅、自轉車稅、自動車稅及自動自轉車稅並に市町村に於て賦課する是等諸稅の附加稅の收入を推計するに、其の總額は大凡五千萬圓となる見込であるから、正に全國道路費總額の三分一に當り、之を以て維持修繕費の全部又は新設改築費の半を支辨し得べく、其の道路費の恒久的財源として屈竟のものたるを知るであらう。依つて、道路改良の急務にして而かも之が財源の窮乏に苦む現時に於ては、須く諸車輛に對する稅收入を舉げて専ら道路費に充當するの策を立て、諸外國の實例に倣つて道路改良基金の制度を設くべきである。」

と言ふのであつて、此の所論は「英米諸國と諸般の事情を異にする我が國に於て、新にガソリン税を徴收して之を道路改良費に充當することは俄に實現し難い企であらうから」と前提してのことであつた。

然るに、新聞紙の傳ふる所に依れば、我が政府部内には早くもガソリン税創設の議が相當に熟し、既に其の使途に付ての審議が行はれてゐるものゝ如くである。依つて筆者は此の際路政の立場から、之に對する態度を明にして置きたい。即ち創設せらるべきガソリン税の收入は、徵稅費其の他特殊の事由ある費用を除くの外、全部之を道路改良助成費の財源に充當することゝし、新に道路改良基金の制度を設けて、之が造成は主として右ガソリン税の收入に俟つことゝ定められんことを切望する。然らざれば、本税の創設には斷じて賛意を表すことを得ないのである。若し夫れ右基金の支出方法、即ち補助の方法に依るか交付金の方法に依るか、新設改築費の補助に止むるか維持修繕費にも及ぶか、國道の改良助成に止むるか府縣道以下の道路にも及ぼすか等の問題に至りては、偏に本稅收入の總額又は稅率の多寡如何を見て後に所見を述べることゝ爲すも敢て晚しとせぬであらう。

#### 四

筆者はガソリン税の創設を機として、其の稅收入を主たる資源とする道路改良基金の設定を提唱するものであるが、此の提案の敢て無謀に非ざることを立證する爲に、諸外國に於ける道路基金制度の概要を述べることゝする。尤も、等しく道路基金と稱しても、其の設定の目的は各國夫々相異なるものを存するので、之を大別すれば次の如くなると思ふ。

第一は此の制度を専ら道路改良の助成促進の爲に設けたものであつて、英國の道路基金は正にそれであると共に、又所

謂道路基金制度の嚆矢を爲すものである。即ち英國に於ては此の制度設定の當初、ガソリン税及自動車免許料の收入を之に編入したのであるが、一九二二年以降に於ては専ら自動車税收入を以て之を造成することとなり、後一九二六年の財政法に於ては私有自動車及自動自轉車に對し其の有する馬力を標準として賦課したる税收入の三分の二を之に編入することゝなつてゐる。而して此基金は地方公共團體の實施する有道級路の工事に對し補助金として之を支出するのが原則であるが、最近に至り首都に於ける主要幹線街路工事を直轄施行する爲に要する費用も亦此の中から支出してゐるやうである。

第二は此の制度を専ら道路改良費の直接財源を得る爲に設けたものであつて、米國及獨逸は其の例であるが、前者は州に之を設け後者は國に之を設くるの根本的差異がある。即ち、米國に於ては各州夫々道路基金を設け、自動車登録手数料、ガソリン税收入、道路公債及借入金、聯邦政府補助金、道路税收入等を以て之を造成してゐるが、右基金收入總額の約六割を占むるものは自動車及ガソリンより生ずる收入である。因に、右ガソリン税の課率は各州に依りて異り、最高五仙最低二仙その平均は三仙となつてゐるし、之を自動車の數に割當れは一臺に付平均十五弗九仙を負擔する計算となつてゐる。次に獨逸に於ては國の直轄施行する國道改良費の財源として之を造成するのであつて、其の主なるものは國庫支出金、公債及自動車税の三者であるが就中自動車税收入は逐年激増の勢を示し、既に右基金の約半額は之に依つて造成せらるゝ實狀である。

第三は前兩者の折衷とも謂ふべく、即ち道路基金を以て國の施行する道路工事の直接財源と爲すと共に、其の一部は地方道路の改良助成費に充當するものであつて、例へば和蘭に於ては道路税收入(自動車の價格を標準として課するもの)、一般會計繰入金、自轉車税收入の九〇%、各州納付金等を以て之を造成し、ブラジルに於ては専らガソリン、自動車及其

の部分品並附屬品、自動自轉車、自轉車等の輸入税に一定率の附加税を課し、得たる收入を之に編入する事としてゐる。而して新に道路基金制度を設くる國々のそれは多く此の第三の部類に屬するものゝ如くである(詳細は自治研究前掲並本誌第十二卷第六號乃至第九號參照)

## 五

道路基金の制度を有する國は此の外にも尙多くを數へることが出来る。筆者の知れる限りに於てもフィリッピン、土耳其、印度、エストニア、ラトヴィア等を挙げ得べく、而かも其の多くの國々に於ては自動車又は其の使用するガソリンに對する税の收入を右基金の主たる資源と爲してゐる。果して然らば、道路基金の制度は苟も道路の改良を策する國々に於ける大勢であると斷言しても誤ではあるまい。依つて筆者は我が國にガソリン税の創設せらるゝを好機とし、此の際は非共道路改良基金の制度を設け、本税の收入を舉げて右基金に編入されんことを切望するものである。

或は之に對し、假に道路基金の制度を設くるとしても、ガソリン税の收入は其の一部を之に繰入れること猶英國のそれの如くで十分であらう、と説かれるかも知らぬ。が然し、英國の如きは既に此の基金を以て道路の改良を略々完成したのであるから、今日に於ては自動車税收入の三分の二を之に充てたので足りるのであつて、之を以て我が國の如き之から大に道路改良の實行を要する國の範と爲すには當らない。寧ろ我が國に於ては、其の他の諸國が是等の税收入を悉く道路基金に編入し尙その外に一般會計其の他よりの繰入れを爲す實例を參考とすべきであらう。筆者は重ねて、ガソリン税の收入は其の全部を舉げて道路改良を助成促進するの資に投ぜられんことを望むと共に、若し之に反して僅に其の一部を割くが如くんば、遺憾ながら本税の創設そのものに反對せざるを得ない。蓋し、本税收入が道路の改良以外の資に充當せらるる

ゝことは、即ち道路交通機關に對する負擔の加重を意味し、その結果は道路の改良を阻碍し、産業の振興、文化の進展を妨ぐることゝなるからである。

尙、ガソリン税の創設に關聯して一言すべきは、現に存する車輛税及其の附加税の整理である。自動車其の他の車輛が現に租税として負擔しつゝある金額の決して尠少なざることには先にも一言した通りであるが、若し之を其の儘に存置しその上に尙ガソリン税を賦課することゝなるならば、是等交通機關の負擔が夥しき過重となることは疑を容れざる所である。従つて、ガソリン税の創設は一面に於て車輛税の廢止又は輕減を條件とすべきものなることを切望する。然らば、どの程度までに車輛税の整理を爲すべきかと言ふに、右は偏に創設せらるべきガソリン税の目途とする課率又は收入見込額の如何に依存することであるが、ガソリン税創設の曉に於ては少くとも自動車自體に對しては租税を課することなく、唯其の登録に對して若干の手數料を徴收するの程度に止むべきであらうと思ふ。