

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號六第 卷一十四第

行發日一月二十年十和略

論叢

消費利子の問題 文學博士 高田保馬
車稅の基本的問題 法學博士 神戸正雄

時論

産業組合製絲と養蠶農家 經濟學博士 八木芳之助

研究

統計調査論 經濟學博士 蛭川虎三
資本制生産の發展と商業關係 經濟學士 堀新一
株式價格構成の原理 經濟學士 石田興平

說苑

朝鮮に於ける金爲替本位制 經濟學士 松岡孝兒
限界生産力説と新勞銀基金説 經濟學士 飯田藤次
古典學派の商業概念について 經濟學士 松井清

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題
本誌第三十一卷乃至第四十卷論題索引
本誌第四十一卷總目錄

車税の基本的問題

神戸 正雄

緒言

我國の地方雜種税中には車税があつて、此が由來地方税收入としては相當に重きを成しつつある。勿論、車の種類は時世と共に變つて行く。又、其のお互の間には競争が行はれる。そして車は財政收入上に大切なものとして考察しなければならぬけれども、之をば單に財政上の見地のみから見てはならず、文化、經濟、軍事、政治、社會等々、色々の方面からも併せ考へなければならぬ。時世の變化と共に、車の種類様式が變はり、觀察の重點にも變化を生ずるから、之が課税方法も自ら變らなければならず、税質も亦た自ら變化することともなり得る。近頃¹⁾に於ける壓倒的な勢力を示しつつある車の種類はといふと、其は自動車であるが、此とても之を課税するには、其ればかりから見てはならず、廣く有らゆる車、いな運送機關といふものの一として見なければならぬ。私は嘗て自動車税の事を説いたことがあるが、茲には更に進んで之をも包擁したる廣く車の税について考察を試みやうと思ふ。

1) 拙稿「租税研究」十卷285以下。

第一段 車税の税種

車といふても其中に入るものは種類が非常に多い。形態からいふと、手押車、人力車、馬車、牛車、犬車、自轉車、自動車、自動自轉車、無軌道電車、索道車、軌道又は鐵道による汽車、ガソリン車、電車などがあり、積載物からいふと人乗用車があり、貨物用車があり、人貨併用車がある。目的からいふと自家享樂用があり、自家營業用があり、對公衆營業用がある。かくの如く多種多様のものへの課税が如何なる税種に屬するかを指示することは實は頗る難いことである。

(一) 消費税の一種とする見解

(A) 使用税とするもの

(い) 考方——車税をば一の使用税とするといふ事は、古來の用例であり、相當理由もある。本來、車といふものが單に一回の使用によりては價值を落すものでなく、永い間の使用に堪へ、數年に亘りても使用せられ、其への税が其物の使用の續く限りは繰返して行はれ得るものとして、之を單純なる消費税とせず、使用税と見るのは正當であり、そして此物の使用といふことには給付能力を伴ひ又は給付能力を示しても居る。之を營業用にすれば、其から何等かの收益が生じやうし、享樂用としたとすれば其から享樂價值が生じて居り、また之を享受し得ることには其者に所得の存することが推定し得られ、何れにしても給付能力を表示し、随つて之を擱んで課税する

2) Wagner, Fw. 2 Aufl. II. S. 619. Raetz, Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge. S. 98.

のを當然とするのである。

(ろ) 批判——それで車税を以て使用税と見るといふのは、殆んど凡べての車の税について當つて居る。其は古い見方だが、新しい時代にも大體當つて居るとして良い。ただ近頃發達した所の自動車税をば、自動車其ものについて課せずしてガソリンについて課したり、自動車の使用者に課しないで、其生産者につきて課したりするものからいふと、之をも使用税だといふには無理があるといふ事がある。併し又、此場合、ガソリン税は最早ガソリンの税であつて、自動車税ではないといへば差支ないことになるし、自動車の生産者に課するを自動車の使用税といふのは、夫の酒の生産者について課する税をば、酒の消費税といふのと同じで、本來の擔税指定者以外の者を便宜上、納税義務者としたのに止まるとすれば辯解し得られぬことはない。それでも何ほどか無理な感知は残る。

(B) 直接消費税とするもの³⁾

(い) 考方——此車税にては通例、車の所有者が同時に使用者であり、彼が之を所有しつつ使用する處に就いて課するものだから、夫の普通の消費税のやうに其生産者商人などについて課するのは全く異り、直接的なる消費税の税といふても差支ないといふのである。

(ろ) 批判——此見方は自家享樂用の車について課するものには全く當つて居る。けれども既に車の所有者にして同時に使用者たるものについて課するのでも、自家營業用車、公衆用なる乗合

3) Roscher, Fw. 5 Aufl. II. S. 73.

車、拾客車、貨物車などになると、幾らか轉嫁を前提したものであつて、其處に間接消費税たる意味があるので其等には當らぬといふ事になる。此等は使用税なれば差支ないけれども、直接消費税といふのでは無理だといふことになる。それから自動車の生産者について課するもの、ガソリンについて課するものには尙更らに此が當らないのである。だから此稱呼は前の使用税よりもより多く不適當であるとしなければならぬ。

(C) 奢侈税とするもの

(い) 考方——車税を奢侈税とするの考方は古くよりあつて、又可なり廣くにも行はれて居る⁴⁾。此が一見するときには自動車税の如きには恰かも良く當るし、其他の種類の車税にしても、人が全く車を用ゐずして陸上を歩行し又は肩にて荷物を搬ぶのを土臺として、其に比較するに於ては車を用ゐること自身、何ほどかの贅澤を示し、車税はつまり直接か間接かに此車による奢侈的なる分子を課税するものだといふのである。

(ろ) 批判——先以て一の物の使用が奢侈か何うかを決することが六つかしい。精密にいへば同物が奢侈にも使はれることがあり、非奢侈用ともなるといはれなければならぬ。其を大體の用途から別けるとしても、例之、ひろく車といふても其種類によりても異なるし、特に時、處によりて異なる。同一物が奢侈用ともなり非奢侈用ともなるといふのは、例之、通例富者が自家用にして居るのは奢侈用として良からうが、其同じ車を以て急病人の爲め醫師を迎へるのに用ゐたとすれば

4) Bilinski, Die Luxussteuer. S. 147. Graf, Das Problem der Luxussteuern. S. 183. Eheberg, Fw. 18 & 19 Aufl. S. 512. Moll, Lehrbuch. S. 648. Popitz, Aufwandbesteuerung im allgemeinen. (Hdb. d. Fw. II.) S. 209. Bräuer, Finanzsteuern, Zwecksteuern und Zweckzuwendung von Steuererträgen. S. 39. Derselbe, Kraftfahrzeugsteuer. (Hwb. d. Stw. 4 Aufl. V) S. 919.

少くとも其時だけは之を必要の爲に使つたとしなければならぬ。車といふても自轉車は大體必需品に近いとはして良いが、自動車となると、何ほどか自轉車に比しては奢侈的意味が、強いといへる。自動車といふても米國に於けるが如くに、殆んど毎戸に自動車を持たれて居るといふほどだ、之を奢侈とはいひ悪いが、我國の現代ではまだ自動車には大體、奢侈の意味が多分にあるとしなければならぬ。それにしても其自動車の中の自家用車には奢侈の意味は強いが、貨物車、乗合車、拾客車などになると餘程、奢侈の意味が弱くなる。自轉車は殆んど必需品としても良いやうだが、それでも之を娛樂用にすることもあり、之を有つ爲めに贅澤なる消費の道引となるといふこともあり、なしでも濟むものといへる分子がある。全體として見ると凡べて車類は極原始的の社會にては奢侈の意味が可なりにあるとすべきだが、時世の進むに従ひ、益々必要的意味が強くなり、又、車の種類によりても此意味に差等があるのであり、結局、税法にては技術上出来るだけにて奢侈重課の趣旨を斟酌し其時其處の事情を考へて、車の中について差等課税をすることに於ける。併し何れにしても車税をば凡べて奢侈税だといふことは出来ない。

(D) 營業免許税とするもの——此は凡べての車についてではないが、例之、少くとも乗合自動車の税の如きにては、其處に營業免許税的の性質が含まれるとも見られる⁵⁾。又、其營業免許税といふ意味は、恰かも酒や煙草やの消費税に附帶して其營業者に免許税をかけると同じ意味である。併し其が凡べての車には當らぬのであるから、茲には單に其を附記するに止めて置く。詳しく批

5) Bräuer, Finanzsteuern &c. S. 40.

判するには及ばぬ。

(二) 財産税の一種とする見解

(A) 考方——車税、就中、自動車の如く多大な價值ある物の税は一の財産税とし、一の部分財産税とも見られ得る。そして其にて財産重課の一使命を果たすものと見ることが出来る。此によりて財産中にも或摺み易き目星しき物を押へて之に特別な課税をしやうといふのである。そして其は營業用のにも自家用のにも及び得る。營業用の分は其から何ほどの収益が生ずるであらうといふことを推定し、自家用の分は其から金錢収益を生ぜずとも無形の使用價值を生じ、かかるものを享受する以上、別に相當の所得を有つであらうといふことを推定するのである。

(B) 批判——此見方は使用税とするのと表裏の關係にある見方であり、其の所有者即ち使用者たるものについて車税を課する限り、其は使用税でもあり、同時に所有税、財産税でもあるのである。彼を許せば此も許さる。ただ多少之を財産税とするのに躊躇さるるのは、從來の仕來りとして、使用税にては必ずしも人のもつ凡べての使用物に課するのではなく、單に給付能力を示す所の或目星しき使用物だけを選んで課するのを例とするから、車税を使用税としても、あまり不都合とは見られないけれども、財産税の方だと、其が直接基本的の税であり、随つて同等の物には出来るだけ公平に平等に課税することとなり、財産の中について或物だけを選んで課税することは差控えるものだから、車税を一の財産税とするに於ては、他の財産との間に均衡を失するとい

6) Tuschinski, Fw. S. 121.

7) Moll, a. a. O. S. 371.

ふことがあるからである。加之、前に使用税についてもいふたと同じやうに、此を財産税とすることは夫の自動車を生産者について課する場合、ガソリンについて課する場合には當らない。此等の場合、使用税ならばまだ幾らか辯解が出来るけれども、財産税といふのでは一層にも不適當である。

(三) 収益税とするの見解

(A) 考方——此は車税を以てむしろ一の營業課税とするものである。其は勿論、營業用の車に關するだけで、自家享樂用の分には關しない。人が此車を所有し使用するとき、自家營業に用ふる場合なれば、之を使ふことによりて使はないよりも多くの収益を生ずるであらうし、又少くとも之を信じて使つて居る。又公衆の請求によりて其車を動かすとすれば、明かに料金を收めることになる。その車に課税するのは其營業収益への一の外形標準による課税といふて良い。

(B) 批判——此考は唯だ營業用のもの、又は廣くいふて生業用のものには當るけれども、全く自家享樂用のものには當らぬのであり、凡べての車税を之に包容し得ないといふ缺點がある。加之其の營業又は生業用のものにも、其収益をば一の手段たる車によりて測定するのが可なりになる不公平を齎らすことにもなるし、之を許すとしても、之を使ふ所の多くの營業には別に其収益を課する爲めの収益税として、營業収益税が存在するのであらうから、之と重複するといふこともある。或は其營業収益税にては純益といふ捕捉難のものを課税標準とするから、之が補完の

爲めに車といふやうな外形標準をも並び行はうといふのだともいふが、併し、かかるものとしては車といふやうな物によりては、各營業の間にあまりにも不公平なる分配となり、純益の遺漏補完の作用をば極めて不満足にしか達せぬものといふこともある。

(四) 交通税とするの見解

(A) 考方——以上に於て明なるが如く、何れの見解によりても、車税をば凡べて一の税種に包容することは六つかしい。處が段々と新しくは之を一の運送税と見る考方が生じつつある。随ふては之を交通税とし得ることにもなる。¹⁰⁾

(B) 批判——此なれば、有らゆる車税を包含し得る。使用税と見らるる車税とても、結局、人か物かを運ぶ爲めの車の税であり、運送の税といふて良い。自動車を生産者について課し、ガソリンによりて課するのでも、つまり運送を課する一方法だとすれば、容易に辯解し得らるる。從來の車税のみでなく、軌道税も含まれることが出来るし、嘗て我邦に行はれたやう人の通行税も含まれ得るし、其他、鐵道軌道により運送さるる貨物の税の如きも含まれ得る。そして其の凡べての運送には何ほどかの有形又は無形の價值の創造を伴ふものと見做して、一の交通税を課することが許され得るのである。そしてかかる運送税といふ大なる觀點を持來るとすれば、單に在來の使用税的なる諸の車税ばかりでなく、有らゆる運送機關、随つて電車、ガソリン車、汽車、各種の船舶、更には飛行機、飛行船にも課税を平等に及ぼすべきものとなり、随ふては又課税權者とし

9) Moll, a. a. O. S. 648. Bräuer, Kraftfahrzeugsteuer. S. 920.

10) Mirre. Die Verkehrssteuern. (Hdb. d. Fw. II.) S. 308.

ても地方團體が當るよりは、國家が當るを一層適當とすることにもなるのである。車税の課税權者の變化は此點からしても生じなければならぬ關係になつて居る。

(五) 税外收入とするの見解

(A) 單純なる手数料とするもの——恐らく車税の當初の立法者にては、之をば一の税とまでする考なく、單に免許手数料とするといふ考で作つたのであらう。之を當初一度だけ取るのではなく年々更めて取るとしても、其都度、免許を與へ、それに對して免許の手數料を取ると解し得る。特に、車には警察上の取締といふこともあり、之と關聯して或免許料を取ることが相當だとも考へられる。併し既に今日の發達を遂げたる車税を以てかかる免許料と見るのは無理であつて、矢張り名稱通り、一の税として給付能力を擱まんとするものと見て可い。勿論、此税といふ中に、多少、過去の手續料と見た時代の分子が今も尙残つて居るといふことはあらう。但し此の如きは全き車税中の極めて小な部分であつて、殆んどいふに足らぬものであらう。

(B) 道路損傷分擔金又は道路建設維持費分擔金とするもの

(い) 考方——由來人は車税をば一の税と見やうとし、純然たる税と見やうとして、其を何れの税種に入れるかについて苦心したものであるが、近時、自動車の發達に伴ふて、其が道路を損傷することが甚しくなり、又は其爲め道路を廣くしなければならぬ必要に迫まれ、それから道路の品質をも改めなければならぬこととなり、更には、都會地内のみでなく、都會と都會との聯

絡を成す道路をも、田舎の隅々と都會とを結ぶ道路をも、自動車の通じ得るやうに改造しなくてはならぬこととなり、茲に、自動車に對しては道路の建設維持費の分擔金を、又は其損傷賠償分擔金を負はしめるのが至當だといふ考が生じ、自ら又、自動車税をば單なる税とはせずして、かかる分擔金とするの見解が優勢となつて來た。¹²⁾そして此は或程度まで他の車税にも及ぼし得る。

(ろ)批判——如何にも、車は道路費の富む原因となる。車の使用が多くなればなるほど、道路は痛んで來る。特に自動車、特に貨物自動車の如きは甚しく然うであるけれども、一般に車は何れも多少は此影響を有つ。それで道路費の一部、否な恐らく一大部は車の使用者をして負はしむるのが至當とせられる。随つて車税を道路建設及び維持費分擔金と見るのは不當ではない。即ち名は税といふても實は隱然たる分擔金又は廣義の手數料なのである。能力原則に従はず、むしろ利益原則に従ふものである。併し之を以て單なる分擔金とのみ見ることを得るであらうか。第一車にても専用鐵道索道又は道路を有つものだけには此事が當らぬ。第二に、多くの車はかかる専用道を有たず、一般の道路を使ふから、一應は其税をば、かかる分擔金だともいひ得るやうであるけれども、其のみではなく、矢張り此に交通税として一般に運送に價値を認め能力を認めて課するといふこともあり、而かも特に非營業的享樂用のもの、特に其中にても奢侈の度合の強いものには奢侈税といふ意味をも加味して課することが出來、又實際にもかかるものとして課せられて居るのである。此の如きは人の生活を一層合理的ならしめやうといふ教化政策上にも有意義で

12) Bilfinger, Die Automobilsteuer, S. 11. 51. Raetz, a. a. O. S. 98. Terhalle, Fw. S. 497. Bräuer, Finanzsteuern. S. 40. Derselbe, Kraftfahrzeugsteuer. S. 920.

あり、そして此道路費分擔金以上のものとするによりて經濟上軍事上の重要をも併せ考慮する上に一層便利となるを得る。若も道路費分擔といふ見地のみからするならば營業用の特に積量重き車には頗る重い税を課しなければならぬことになるが、交通課税、奢侈課税といふ見地をも考へるときには、かかる營業用のもの、又は一朝有事の際に軍事上大な働を爲し得るものには、寛大なる態度を示すべく、却つて華奢なる家事用のものに重課するを得策とすることになる。で結局、車税は道路費分擔金の意味をも有つが、併し其のみでなく、前にいふた運送税の意味をもち、併せて一部は奢侈税の意味をも有つものとすべく、尙精密にいへば免許手数料の意味をも有つとすべきである。

(六) 目的税とするの見解

(A) 考方——前にあげた道路費分擔金とするの見解からしては、自ら之が収入をば専ら道路費に用ゐることとならしめ、随つて之をば目的税としやうといふことにもなる。¹³⁾現に英國にては一九〇九年來、自動車税を採用すると同時に、其収入をロードフォンドに入れて居り、¹⁴⁾獨逸にても自動車税収入をば道路費の爲めに各邦に交付して居る。其終の點は重ねて後段に説くであらう。

(B) 批判——成程、車は道路費を多からしめる原因だから、之が税を以て道路費に向けるのは至當である。此が一應得策とはせられる。かく費用と物件との間に因果の關係もあつて、道路が良くなれば車にとりても好都合であり、随つては其税が道路費に向けらるるといへば、義務者も甘

13) Bilfinger, a. a. O. S. 51. Popitz, a. a. O. S. 208. Moll, a. a. O. S. 648.

14) Bräuer, Finanzsteuern. S. 41.

んじて進んで之を出すといふことにもならう。ただ併し道路は自動車其他、車だけが之を利用するのでなく、歩行する人も、犬も馬も牛も之を利用するであらう。又、抑々道路といふものが一般に文化政策上にも、經濟政策上にも社會政策上にも軍事政策上にも更に政治行政上にも重要なものであつて、之を利用する箇々の人及び物との關係を別としても、國及び地方として之を整備すべき所以のものが、見方によりてはむしろ之が一々の使用の點を問はずして、其使用につき何等の賠償を拂はしめざる方が、其の大なる國家目的の達成には策の得たものだとも見らるるほどだから、夫の分擔金といふ點のみには拘らぬが良く、即ち道路費をば車税のみから充たすが如くに定むべきではなく、一般歳入(隨つて一般税)からしても之を充たして然るべきものとする。特に目的税には目的税固有の缺點があり、車税を目的税とする結果、道路費が有りあまつて居り乍ら、他の費用には大不足を告げることを生じたり、他にはあまりがあつても道路費にては不足に苦しむといふ事を生ずるの恐がある。だから之を目的税とするのは必ずしも賛成すべきでないけれども、上にいふやうな長所もあるから、其處其時の事情によりて其に重きを置くとすれば之を採つても良からう。併し其場合にも車税収入のみにて道路費を支辨すべきでなく、其外に一般歳入の一部をも此に加へるのが至當であることは、上にいふ所にて明かである。

第二段 重さ、課税權者、義務者、課税物件

(一) 税の重さ——前にもいふやうに、近頃は車の税をば道路費分擔金といふやうな、個人主義的、交換正義的見地から見る事が一層多くなつて、其高さが次第に上昇しやうといふ傾向を示すけれども、併し之を一の交通方便への税といふことに顧みるとときには、むしろ其の出来るだけ低く定めらるることを期待しなければならぬ。實に交通こそは人類の社會共同並に國家的團結をして強固ならしめ、其文化を向上せしめ、經濟の發達を促進する最大の力であつて、之が利用は常に最高度に各人をして行はしめなければならぬ。若も交通、特に道路が不完備であり、其利用に幾多の故障があるとすれば、人々は個人孤獨の生活を爲し、自給自足に甘んじ、他人を知らず、他人を知るも之をばむしろ敵視することとなるであらう。斯の如くにして何處に文化があり、經濟があり、國家があるといへるであらうか。だから交通、運輸に課税し、而かも之に重課するのはむしろ時代に逆行するものであり、むしろ一時的暫定的の現象といふべきである。併し實際の世界にては必ずしも理想通りにはならず、財政收入を充たす爲めに止むを得ず、可なりに重い税をも、そして分擔金の意味をも交へて課するの外なきこととなるのである。たゞ飽迄も其が本筋であるかの如くに誤認してはならぬのである。

(二) 課税權者——

(A) 地方——由來、車税は我邦にては地方税として發達して居り(國税たりし通行税が一部、車の税ともいへるが、其はもつと廣き意味のものである)、そして其は車が元來、主として地方的に

使用せられ、大體地方分別性を有つても居り、道路との關係があつて其道路の修築には地方が當るのと、更には警察との關係もありて此も地方が當るのとから、之が課税權をば地方が有つのが自然的であり且つ相應して居るといふ所からかくなつたとすべきである。

(B) 國家——然るに交通の進歩は其機關たる車の様式を一變した。一方に軌道、鐵道による電車汽車などの發達が既に車をして地方間的、全國的のものたらしめつつあつたが、其れ以外の車にても、近頃、特に自動車の發達が著しく、此が一地方内だけでなく、他地方、他の都市及び他の田舎村落との間をも聯絡することとなり、此が利用は經濟上にも人事上にも、上流階級ばかりでなく、下層社會のものにも及び、かくして此車をば一の小さな地方團體にて課税するには不適當のものたらしめることになつた。地方分別性を失はしめるやうになつてしまつた。然るにも拘らず之に對して強めて地方の手によりて課税するとすれば、不公平、複雑又は缺漏といふの弊に陥らなければならぬ。之をば主たる定置場にて課するとしても、各義上、税の安い處に之を置いて盛んに税の高い處を運轉して、其地方の道路を損傷するやうになるであらう。だから此は國家の手にて課税して、其収入金を一定標準によりて各地方に分配交付するか、或は道路の修築等をば凡べて國家の仕事として(少くとも自動車の通ふだけの道路なりとも)、其車、特に自動車の税を國自らの収入としてしまふか、何れかにするの外ないやうになつた。獨逸にては共和國税として自動車の税を取り、其収入から徵稅費として四%だけ引去りたる其殘りを凡べて各州に分配交付

して道路費に充てさせて居る。尤も一九三三年四月の改正によりて自動車税収入に大減少を來たすことにはなつた。¹⁵⁾或は此が地方税から國税になることになれば、特に自動車は主として都市の人民が多く利用するから、之によりて農村負擔を輕易とするに役立つともいふが、其は地方税としても矢張り農民負擔は之につき輕かつたであらうから、國税となつた爲めに格別大な變化を來たすことはないであらう。

(三) 義務者

(A) 生産者と所有者(又は使用者)——車税の納税義務者は通例、其所有者乃至使用者とするが、自動車についてむしろ其生産者たる、恐らくは其大會社に就いて、其生産物の賣上高を申告せしめて従價課税するのが、課税技術上は一層、簡單であり、大體價格によりて奢侈重税が自らに行はれるを得て、公平にも合ふとせられる。¹⁶⁾ただ此にては用法による差等課税が出来ぬ。同一價格の車にして奢侈享樂用となるものと營業用となるものとを差別して課することを得ぬし、貨物車中の積載量の重きものを道路費分擔金の意味にて特に重課するのにも従價標準にては不満足といふことがある。又、之によれば使用者所有者につきて定期に課税するのと比較して何ほどか車の生産者を壓迫するといふ嫌がある。

(B) 免税者——或公益上の意味があり而も濫用の恐なきものには免税しても良い。例之、獨逸などにても行はるるやうに、消防用、病人運搬用、道路修築用、道路掃除用などの車には免じ

15) Statistische Reichsamt, Das deutsche Steuern- und Wegewesen. 1934. S. 29.

16) Raetz, a. a. O. S. 94.

ても良いが、我邦には行はれても獨逸などにて行はれて居らないやうな國及び地方有なるが爲めの免税は斷然廢止したが良い。我國の實際にては之につき大なる濫用を見出す。

(四) 課税物件

(A) 車其もの——車税は車其ものを課することは勿論として

(い) 汽車、電車——などにては、特に其が官有のであり、市有のであるときに、全然、免税とし初めより問題とせぬことになるのであるけれども、廣く交通税、運送税といふ見地からしては、他の車と同列にして考ふべく、分離して考ふべきものでない。然りとて既存の汽車電車などからいふと、新しき發達に屬する自動車に之に強き競争を齎らし、之を壓迫して居るといふ事もあつて、其點をも考慮するときに、或は事情によりては汽車電車の税を躊躇することにもなり、或は今日我國の運輸機關が雜然として不統制に動いて居り、或もの、例之、東京市營電車の如きが競争上非常に困つて居るのを見るときは、此等の運輸機關は、省營のもの、市營のもの、そしてバスも自動車も、一の中央部の手に委ねて統制ある管理を行ふては何うかと思ふ。純個人營の自動車の統制が一番六つかしいともいふが、此も、統制しやうと思へば出來ぬことはなく、かくして初めて利用者も安心して利用し得るやうになるであらう。何れにせよ、課税は公平が望ましく、或車が官有だからとか、市有だからといふて其に特典を與ふるのは宜しくないと思ふ。

(ろ) 人事用營業用の區別——車體に課税するとして、其用途により區別して差等課税すること

17) Bräuer, Kraftfahrzeugsteuer. S. 922.

18) Terhalle, a. a. O. S. 496.

が出来、自ら人事用のは營業用のよりは重く課すべきである。人事用のにも必ずしも奢侈といへぬものもあるが、此には奢侈の意味あるものが少からぬから、營業用のに比しては多少重課するものも已むを得ぬ。ただ六つかしいのは人事用にも營業用にも併せ用ゐることあるものと、専ら人事用のものとの區別¹⁹⁾である。だから其等の場合は凡べて人事用のに準じて扱ふ外ない。即ち課税上には營業用はむしろ狭きに解し、人事用を廣きに解すべきである。例之、自動車にしても乗合車、客拾車、貨物車などは特に營業用として良いが、其他は假令營業用にも使はれるとしても少くとも人事用に準じて扱ふべきものである。

(B) 軌道——軌道税は我國の地方雜種税にては車税と相並んで、獨立の地歩を占めて居る。併し軌道をもつ運輸機關は別に同時に車をも有つから、或運送事業について軌道にも車にも課しては過重の負擔となる恐がある。だからむしろ其の何れか一方のみに課したが良いと思ふ。或は双方に課するとすれば、其重さを加減して、二つを合せて適當の高さとなるやうに定めるべきものとする。尙ほ茲に軌道といふは狹義の軌道のみならず、所謂、鐵道(専用)をも含めて然るべきである。兎も角、軌道税が車税に代りて働くことがあり得る。

(C) ガンリン——自動車を課税するのに、車體に課するよりも、ガンリンに課した方が技術上一層簡單でもあり、道路費分擔金といふ性質に考へ、車が道路を使用する度合を測定して其に相當した公平なる負擔をかけるのにも適して居るともいはる²⁰⁾。併し此は勿論、自動車のみに関し、又は精々此外はガンリンカー(軌道又は鏡道の上を走る)を課する便法たるに止まり、他の車類に

19) Graf, a. a. O. S. 183.

20) Raetz, a. a. O. S. 102.

は應用出來ないのだが、自動車だけにても電力車を逸することになり、それからガソリンを用ふる自動車にても奢侈重課の趣旨を之によりて達することの出來ぬといふこともあつて、之のみに課したのでは不満足であり、自動車以外の、産業用のにも課するといふ不都合があり、之と並行して別に車體にも課することが選まるべく、或は一層のこと、車體だけについて課税した方が奢侈重課の趣旨も、道路費負擔の趣旨も共に達成するに適するであらう。但し北米合衆國では各州にガソリン税が行はれ、別に之と並行して自動車の免許料及び特別税があつて、此終のものは各所區々の取方をして居るが、例之、アラバマの如きは車體の噸數により段階をつけ、更に同噸數のには、課税燃料(ガソリン)を用ふるものを輕率とし、其他のものを重率として均衡を計つて居る。²¹⁾

結 論

以上要之、車税は時世の變によりて多少其意味を變へつつあるのを見出す。今日ではむしろ運送税といふた方が適切であり、其に道路費分擔金の意味をも併せ有ち(専用道の上の車だけは別)、更に幾らか奢侈税の意味をも有つものとすべきである。之をば道路費分擔金といふ意味と關聯せしめて目的税としやうといふ考もあるが、其は必ずしも良い制度だとはいひ兼ねる。それから其重さはむしろ輕きに定めるのが望ましく、課税權者は地方からして國家に移る傾があつて、國家の手にて取るを便とするものがある。義務者は所有者乃至使用者とするを例とするが、むしろ生産者をとらふ考もある。課税物件は勿論、車體たるのが本則だが、車によりては軌道や、ガソリンの課税にて代らしめ得る。