

研究

米國に於ける自動車課税

内務書記官 丹 羽 七 郎



自動車關係の課税即ち自動車税、ガソリン税、自動車登録料又は運轉手免許料等を一括して茲に自動車課税と名付けたのである。此の種の収入が近時に於ける各國道路費の重要な資源となりつゝあることは注意すべき事象である。英獨佛伊の諸國は國税として米國は州税として之を賦課してゐる、

米國に於ける自動車登録料及びガソリン税は其の大部分が道路費となつてゐる、而も一九二一年には地方道路築造維持の費用の約七分一を提供するに過ぎなかつた此財源は一九二四年には其の約三分一を供給するに至つた事實を見る者は此が如何にも重要な財源であることを否む事は出來まい。米國の自動車課税に關する立法は州によつて異なるのであるが、此を目的税としてゐるものが少くない、即ち法を以て其の收

入の用途を定め其を道路費に充當すべき事を規定してゐるのである、此の種の規定は他の國の自動車課税に關する立法にも發見するのであるが一九二二年の獨逸動力車税法は更に一步を進めてゐる。此の法律は道路費に充つる爲め統一した動力車税を起したのみならず、各支分國をして道路費を得るために動力車以外の車に對する税を設置せしめることを定めてゐる、即ち同一の方針を自動車以外の凡ゆる車に迄及ぼしたのである、此等の立法は道路の築造又は維持の費用は道路の使用によりて直接利益を受くる者をして負擔せしめんとする傾向の發露である。目的税が税の本質より考へて適當なりや否やは元より議論の存する處であるけれども、道路改良の當面の財源として各國の探らんとする所が相似てゐるのは其處に一般的妥當なる一つの原則を認むる事が出来るのではあるまいか。我國に於いては都市計畫法は目的税設定の根據を作つた、將來其運用宜しきを得るならば其處に立派な財源を見出すことが出来よう。道路關係法規には未だ此の種の法規はない。道路費調達のために考究すべき重要な一項目である余輩は左様考へるのであるが併しながら我國の自動車税の現況は相當高率なものと其の收入以上に道路費が支出されて居るの事實よりして、自動車税を道路費の爲めの目的税と爲すが

如きは効果なき迂遠の策と考ふる者も少くないのであるが、左様簡單に片付けて置くべき問題ではないと思ふ。

二

米國道路局員ヘンリートラムボウエル氏の調査報告に依れば今日米國の地方道路の費用は年額約十億弗と見て可からう、一九二二年の地方道路は一、〇三六、五八七、七七二弗であつて、其の内譯を歩合で示すならば

| | |
|----------------------------|-------|
| 道路橋梁築造費 | 六〇、五% |
| 同上 維持費 | 二四、〇% |
| 公債費 | 八、六% |
| 行政及技術費 | 三、五% |
| 雜費 | 三、四% |
| である。此費用に充つる資源を見るのに | |
| 起債 | 三八、一% |
| 一般財産税 | 三六、二% |
| 自動車課税 | 一〇、六% |
| 國庫補助 | 六、九% |
| 其他 | 八、二% |
| である。此等の資源の中自動車課税の歩合は一〇、六%に | |

過ぎないのであるが最近年毎に増加の趨勢にある、今一九二

一年より一九二三年迄の成績に就て道路費に對する自動車課

税収入の歩合を比較して見るのに(比較を正確ならしむる爲

め道路費總額より公債費を除きたるものを道路費とし此に對

する歩合を計算する)一九二一年には一三、四%一九二二年

には一七、二%一九二三年には二四、二%に増加した。一九二

四年に付いては未だ正確なる數字を得ないがトラムボウエル

氏は約三分の一に達したと推算して誤はなからうと云ふてゐ

る。

此歩合は全國平均を擧げたので州に依りて著しい相違があ

るのである。道路費の五〇%以上を自動車課税で擧げてゐる

州が一九二三年に五〇州ある、就中マサチユセツ州は其

から六四、五%を得てゐるのは驚くべきことであり、自動車

使用者に地方道路費のヨリ多くを負擔せしめんとする傾向を

觀取することが出来る。

而して上記の様な増加は單に車臺數の増加に因るのでなく

して課率の引上に因るものが中々著しいのである。今一九二

一年と一九二三年とを比較して見るに次の様になる。(自動車

登録料の課率は自動車の馬力乗客定員或は積載量等を標準と

して各州異なる規定を有するのであるが茲には實際の課税の

結果に付平均を算出して比較を取つたのである。)

一九二一年 一九二三年

自動車登録數 一〇、四三三、六七〇臺 一五、〇九二、一七七臺

一臺の平均登録料 一一、七〇弗 一二、五二弗

(一臺平均二〇弗以上) 三州 二〇州

(一臺平均一〇弗乃至一九) 三州 二二州

(一臺平均一〇弗以下) 三州 五州

右の如く自動車臺數の増加大なるのみならず、各劃とも相

次で平均負擔を引上げておる有様である。

自動車課税といふ名稱を附して自動車關係の課税を引纏め

て見たのであるが、米國に於ける此の種の収入は主として登

録料からである、ガソリン税は左迄重きを爲してゐない、ガ

ソリン税の設定されてゐるのは三十五州であるが其の州丈に

付て見るのに一九二三年に於ける總自動車課税中七四%が登

録料で二六%がガソリン税である、ガソリン税は州に依つて

一仙乃至四仙であるが、高率のガソリン税を徵する州に於て

はガソリン税が自動車課税中重要部分を占むるものがある、

例へば南カロライナ州に於ては一九二三年の自動車課税は自

動車一臺平均一八、九四弗で中七、〇八弗が登録料負擔で三

七%に當るに對しガソリン税負擔は一、八六弗で六三%に

當つてゐる、此外に自動車課税の道路財政上研究すべき事は多々あるが余り細かい事になるから此邊で止めて置く。

三

上記の大勢は合衆國中央政府が全國地方道路に付て積極的態度を採つた時代の現象である。

合衆國中央政府が地方道路の改良を以て其の一政策として確定したのは世界大戰以後の事であり、一九二二年の聯邦道路法制定後最も活氣付いたのである。而して此に依つて補助計畫を定めたのは最初十六萬七千哩の改良計畫であつたが其後追加して十七萬四千哩計畫となつた、中央政府の此計畫に

伴ふて道路改良事業が氣勢を擧げてゐる事は勿論であるが此時期に上述の如く自動車課税が發達しつゝ、あるのは道路財政上興味深いことであるのみならず、今春ハツプ自動車コルボレーションのチャールズ、ヘスティングス氏が發表した所に依ると現在の自動車数は千六百萬臺であるが一九三〇年には二千五百萬臺となる豫想である、此に依つて觀ても此の課税が自然増加の潛勢力を持つてゐる事が分るのである。

上記の補助改良計畫が五ヶ年で完了した後更に續くべき改良時代にも有力なる財源であることが豫想されるのである。米國に於ける自動車課税は現在重要な位置を占むるのみならず、將來益々有望なりといふことが出來よう。

街路事業の實行方法としての 地帯區劃整理と地帯收用

復興局書記官

菊

池

慎

三

都市計畫都市計畫事業及び其の執行年割は都市計畫委員會の議決を経て内務大臣之を決定し内閣の認可を受けるのである。

るが、此の手續を履んで公定した都市計畫事業の執行は法令の範圍内に於て行政廳之に任ずる。行政廳は豫算の許す範圍に於て現行法令の認むる最善の手段を採ればよいのである。