

研

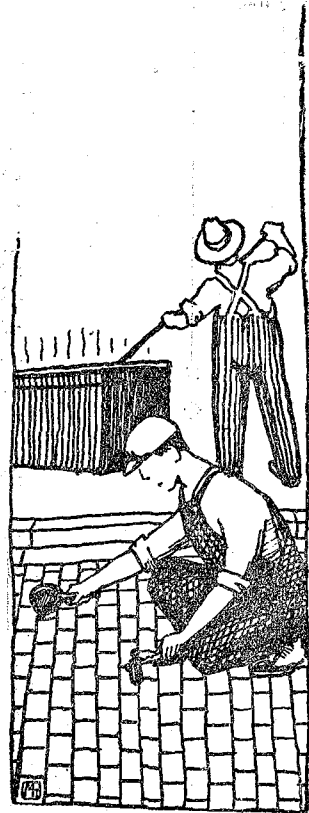
究

米國に於ける自動車

及びガソリン課税に就て

道路改良會評議員
内外興業株式會社々長

藤原俊雄



はしがき

我國に於ける自動車税は各府縣により著しく高低の差異あり、就中我東京府市の如きは殆ど禁止税に近き高率の税

を課し、其の最高のものに至りては市區の附加税を合して殆ど九百圓以上の納税をなしフォード自動車の如き専ら民衆實用のものに至りても尙六百數十圓の納税を餘儀なからしめらる。又府縣により馬力空席數等の區別により課税す

るものあり、自動車てふ名目の下に統一的のものあり其差
少きは三四十圓より多きは八百數十圓に達せり、而して其
税課の用途亦一定するものなし、要するに主義もなく方針
もなく徒に請求を是れ事とするが如きは惡政の甚しきもの
にして、之に依り我日本の行政能力が其一端を遺憾なく言
ひ顯はし納税者も亦黙々之に服従せらるは之我國民程度の暗
影を表示せるものと言はざるべからず。

余輩之を痛憤し同志と共に之が減税の請願をなすこと二
回費を投ずること數千金、而も只一笑に附せられ顧みられ
たることなし、今夏偶々「北米評論の評論誌」六七月號に於
て之が米國の制度を説明懇示せられたるものを讀み轉其着
眼の切實なるを感じ、今之を翻譯し自動車の所有者及當
路各位の參考に資せむとす。

第一自動車課税問題

米國に於ける自動車課税問題、一九二四年度に於ける米
國各州の自動車及びガソリン税として、徴收せられたる額

は概算三億五百万弗に達せり、各州に於ける自動車の激増
に伴ひ、此等に對する手數料附加金及ガソリン税は斯る巨
額を示し、主として幹線道路の建設及び維持費に充用せら
れつゝあり、他面に於て合衆中央政府も亦自動車による收
入は巨額に達し、同年度末に於ける自動車販賣税、貨物車
税、タイヤ税、附屬品税、貸自動車税等を合計する時は實に
一億六千二萬八千五百四十八弗に當る徴税をなしをれり。

現在は二億弗以上の財源

各州に於ける自動車鑑札税及びガソリン税は、各州幹線
道路の修築に充つるの目的により徴收せられ斯る大量の自
動車使用者及び社會も亦能く各州に於ける幹線道路の修理
改善の必要を理解することによりて、課税の行はるゝもの
とす、一九〇一年より一九二四年に至る二十四年間に、自
動車所有主の支拂ひたる課税總額は十億二千三百八十萬六
千五百七十一弗にして、一九〇一年ニューヨーク州に於け
る米國最初の新課税額は僅かに九百五十四弗を出でざりき

然るに一九一〇年に於ける各州課税額は二百二十二萬七千四百三十四弗を示し、又一九二〇年には一億二百五十四萬六千二百十二弗、一九二四年には長足の増加をなし二億二千二百四十九萬二千二百五十二弗に達せり、一九〇一年に於ては一臺の自動車平均課税は四弗七十仙なりしも、一九二〇年度の平均は十一弗八十仙、一九二四年の課税は實に

平均十二弗八十仙に達したり、下表に示す處の如く一九一三年に於ては、一臺十弗以下の課税をなせる州の数が、全數の七割三步五厘を占め、其内の二十一ヶ州（この比率四割二分八厘）は自動車一臺に付五弗三十六仙以下の課税をなし居たるに、一九二三年に於ては一臺五弗の課税を存續せるものは「ジストリクト、コロンビヤ」のみなり。

各州の數と年號表

課税額	一九二三	一九二四	一九二五	一九二六	一九二七	一九二八
四弗九十仙以下	一一	一七	一三	一四	一四	六
五弗以上九弗九十仙以下	一五	一七	二〇	二一	二二	二七
十弗以上十四弗九十仙以下	九	一一	一一	一一	一〇	九
十五弗以上十九弗九十仙以下	四	三	三	三	三	六
廿弗以上廿四弗九十仙以下	一	一	一	一	一	一
廿五弗以上廿九弗九十仙以下	一	一	一	一	一	一
卅弗以上卅四弗九十仙以下	一	一	一	一	一	一
合計	四九	四八	四九	四九	四九	四九

各州の數と年號表

課税額	一九一九	一九二〇	一九二一	一九二二	一九二三	一九二四
四弗九十仙以下	七	二	一	一	一	一
五弗以上九弗九十仙以下	二四	一七	一五	一五	一五	一〇
十弗以上十四弗九十仙以下	一〇	一八	二一	一七	一六	二一
十五弗以上十九弗九十仙以下	七	一〇	一一	一四	一三	一三
廿弗以上廿四弗九十八仙以下	一	二	一	一	三	四
廿五弗以上廿九弗九十仙以下	一	一	一	二	一	一
卅弗以上卅四弗九十仙以下	一	一	一	一	一	一
合計	四九	四九	四九	四九	四九	四九

一九二〇年に於ては六割に當る、各州は自動車一臺に付十弗以上課税をなし、一九二四年には三十八箇州に増加して其率七割八歩に當れり、其内十五弗に達するもの七割五歩に増加して、尙ほ二十弗に相當するもの四ヶ州を見るに至れり、かゝる重税を徴するに至れるは當時各州共に貨物自動車に増税營業用車に課税を重くせるとに因れり。

各州課税率 一九二四年に於ける各州の自動車税は左

表の如し

オレゴン州	二十四弗九十仙
コンネクチカット州	二十三弗四十仙
ヴァーモント州	二十一弗七十仙
ニューヘンプシャー州	二十一弗四十仙
アイダホ州	十八弗九十仙
ニューヨーク州	十七弗
アーカンザス州	十六弗五十仙
ワシントン州	十六弗五十仙

ルイジアナ州	十五弗七十仙	ニューゼツシー州	十八弗四十仙
メイン州	十五弗二十仙	ベンシユルヴァニア州	十八弗
北カロライナ州	十五弗二十仙	デラウエヤ州	十七弗二十仙
西ヴァージニア州	十五弗 十仙	ロードアイランド州	十七弗 十仙
南ダコタ州	十四弗六十仙	ミネソタ州	十七弗
アイオワ州	十四弗五十仙	ケンタツキー州	十四弗 十仙
ヴァーージニア州	十四弗五十仙	テキザス州	十二弗九十仙
ミシガン州	十四弗三十仙	ウイスコンシン州	十二弗九十仙
マサチューセツト州	十四弗二十仙	テンネツシー州	十二弗七十仙
ワイヨミング州	十弗三十仙	アラバマ州	十二弗五十仙
ニューメキシコ州	十弗 十仙	フロリダ州	十二弗四十仙
オクラホマ州	十弗 十仙	ジョージヤ州	十二弗 十仙
モンタナ州	九弗八十仙	メリーランド州	十一弗七十仙
ネヴァダ州	十弗	ネブラスカ州	十一弗七十仙
オハヨー州	九弗四十仙	ミソシッピ州	十一弗四十仙
ミヅリー州	八弗四十仙	イリノイ州	十弗三十仙
南カロライナ州	七弗 十仙	カンザス州	十弗三十仙

ユタ州

七弗十仙

北ダコタ州

七弗

インジヤナ州

六弗三十仙

アリゾナ州

五弗九十仙

コロラド州

五弗九十仙

カルホルニヤ州

五弗三十仙

ジストリクト、コロロンビヤ

四弗三十仙

以上の各州の課税は、最高二十四弗九十仙より最低四弗三十仙と云ふ頗る過大の差異を示せるが、其の重税を課せる州に於ては之を他の地方財産税目と區別して別途費目課税とし使途の目的を確定せる理由を説明公示せり、此の政策を採用する各州は、デラウエヤ、アイダホ、アイオワ、ミシガン、ミネソタ、ニューヘンブシャー、ニューヨーク北ダコタ、ウクラホマ、ペンシユルヴァニヤ、テンネツシー、ヴァーモント州等なりとす、自動車税を引下げんとする各州は、東部諸州よりも西部各州に於て其の傾向顯著なりとす、即ちミソシッピー河の東部諸州に於て、五弗以上十弗

以下の課税をなすものは、オハヨー、南カロライナ、インジアナ等なり、而して、特別重税を課する各州は必ず其税入割合を定めて幹線道路の改築費用に充て居れり、以下其道路経費運用の立案を察して、道路財政の事情を考究せんとす。

課税法の研究

自動車課税は車體に因りて區別せらる、而して其主なる區分は、車體に基準を置くを常とす、即ち、乗用車、商用車又は貨物車、牽引車、モーターサイクル等と區別するが如し、然れども尙州によりては營業車、自家用車等の區別をもなすものあり、又運轉手免狀に課税するものもありとす、現今各州に於て乗用車に對する課税の法は十一の方法を採用す、而して此の區別は單に自動車運轉の特權に對して課税すべしと云ふ單純無意義の徵税に始まる、今茲に一九〇八年より一九二四年迄の課税標準を一表に集めて參考に便せんとす。

— 各州の數 —

年度別	一九〇八	一九二二	一九二四	一九二一	一九二四
統一稅	二七	二二	一九	三	一
馬力稅	三	一四	二七	二七	一九
車體重量稅				五	七
積載重量及車體重量稅				三	六
自動車の價格による課稅				二	二
ピストンの力				一	一
馬力と積載量及び車體量				三	四
馬力と車體重量				一	四
馬力と價格				一	一
重量と價格				一	二
重量と馬力と價格				一	二
統一稅と重量				一	一
放任時代	一八	二二	二	一	一
州の合計	四八	四八	四八	四八	四八

各州に於て徵稅の權力を、州の警察權に管理せしむる法制上の委任ある場合には、其徵稅以上の如く單に所有の事實の形式に止むるも敢て不可なき次第なるも、本問題が州の幹線道路問題及び其建築保存に要する經費と關聯するに至りては頗る重要な政策問題として取扱はるゝに至れり。即ち各州幹線道路の擴張問題が重視せらるゝと共に自動車課稅問題も進展して遂に階級制度を採用せらるるに至れり、其の要因は二つの主義を形成す、其一要因とする處は差異ある各種の自動車各異なる重量を以て如何に道路を破壊するか、第二の要因は各種自動車が用途に由る「收支の成績」により果して幾何の納稅に該當せしむ可きか、此等二點を考量して課稅法を決定すべきものとなせり、而して道路破壊問題を除外して優良高價の自動車を使用せるものは貧弱小型の自動車を使用するものに比すれば高率の税金を支拂ひ得るものなりとは各州の輿論一決せるものゝ如し。

商用自動車の高率稅

一般に商用自動車と稱せらるゝ貨物車に就ては初期に於て特に項を設けて課稅せられたることなし、何となれば始めて立法府に於て自動車課稅規則を制定したる時代に於ては未だ貨物自動車は出現せざりしなり、一九一四年合衆國の四十六州が、自動車に課稅をなせる時に至つて、特に貨物車の項目を定めて徵收せるものありしも其の數は僅々十一州に過ぎざりき、而して其の内七州は馬力を基礎とせる乗用車の率を準用して課稅の實際は却て乗用車よりも低額の徵稅をなすの餘儀なき結果を示したり、マサチューセツト州は貨物車に特に五弗の増加稅を附し五弗以上二十五弗に割合ひせる乗用車の馬力稅を應用する事を始めたり、斯く貨物車に對し比較的輕き課稅をなせる立法の論據は二つの理由に基き説明し得べし、即ち第一は當時尙乗用車は贅澤の具なりと考へられ、貨物車は實用的と信ぜられ従つて贅澤物に對しては大に課稅の餘地あるも、實用品に就ては運課稅少かる可きものと信ぜられたるに因る、第二の理由は當時貨物自動車を使用せる主なるものは、各州都市内の運

撤用にして國內幹線道路を走るが如きは、稀に見るの狀況なりしが故なり、課税の輕重如何を論ずるに當りては警察の取締的の必要により起るものと、地方行政上幹線道路の修築費の必要より起るものとの差により變態を生ずるに至ることは考慮せざるべからず、合衆國中の四州は貨物車の始めて市場に出現せる當時より乗用車以上の課税法を制定したるものありき、此等四州は始めより貨物車は其自體重量の爲め幹線道路を破壊すること乗用車に比し大なりとの所論を以て乗用車に比し重税を課せざる可からずとなせり。

道路の磨損及破壊

現今に於て貨物自動車課税の方針を積載量によるもの二十五州、貨物車自體重量を基礎として之に積載量を加へて比例を定むるもの十州なり、斯く諸種の制度あるも、課税原則の本旨として車體の大なるものと、重量多き貨物車には高率の負擔をなさしむ、又多くの州に於ては「空氣入タイヤ」と「ソリツドタイヤ」の區別をなし「ソリツドタイ

ヤ」に對して高率の附加税をなせるものあり、近來自動車の課税が、若し道路の破損率により輕重あるものとすれば「タイヤ」の型狀は課税率に考慮を及ばざる可からずとの論に注意せらるゝに至れり。

近來貨物車に對して多種の税率等差を生じたることは注意すべき傾向なりとす、而して大體より云へば貨物車に對する課税は乗用車に比して一般に高率なりとす、一噸半車に對する課税の平均率は三十一弗十五仙にして、三噸半に對するものは八十五弗七十五仙、五噸車に對しては百三十九弗三十九仙なりとす、一九二一年に於ては上段三種の自動車に對する課税平均は、二十七弗五十五仙、六十四弗五仙、九十六弗五十二仙の等差を示し、此の三ヶ年間に於ける自動車税は一般に顯著なる増額なりと雖も、就中五噸車の課税は實に四割四分の増額を示せり、今試みに各州につきて比較を取るに頗る懸隔あるも、各州を平均する時は一噸半車は三十一弗五仙にして、其内八州は十弗乃至十九弗を課するに過ぎざるものある一方には九十弗乃至九十九弗

迄を課せるものあり、三噸半車に至りては最低二十弗乃至二十九弗にして、最高なるものは二百二十弗より二百二十九弗を課せるものあり、又五噸車は最低二十弗より二十九弗にして、最高は四百弗より四百九弗に上れるものあり二十九ヶ州は貨物車と乗用車とを區別して、課税をなし、其の内乗用車の課税を平均すれば、一臺十弗二十五仙にして貨物車の平均は二十一弗十仙なり、而して其の差額比率は貨物車の課税は乗用車に比し十割五分高く更に一九二五年度に於て一層増大するの趨勢にあり、只モンタナ州にありては貨物車は乗用車に比し僅々一割八分高きのみ、最高の比率はカリフォルニア州にして其の差額に二十九割に當れり、かゝる變遷を研究觀察する時は各州共に大型貨物車に重税を課するの傾向は判然知得すべき事實なりとす。

幹線道路に貢獻する自動車

一九二四年度に於て郡村道路の建設及修理に費したる合州聯邦諸州の費用は九億九十萬弗にして、此の道路公債の

償却及び金利は尙ほ約十億弗の高額を消費し居れり、自動車及ガソリン税に由りて得たる税額は七千九百萬弗にして道路費に消費したる金額中公債による資金を除きたるもの約三割一步に當れり、翻つて一九二一年に於ける同上の比例を見るに約一割三分を出でざりき、其の以前に於ては其の比例尙ほ小額なりき、昨年度に於ける自動車關係の税額は總豫算税額の約三分の一に當るの増收を見たり、本問題の收支關係を論ずるに當りて忘るべからざる收入項目は此のほか自動車販賣新臺税及附屬品税にして、是による收入は實に一億六千萬弗に達し、その半額は各州郡村道路の幹線建築費及修理費として補給下附をなし居れることなり、しかのみならず多數の各州は更に自動車を所有財産の一項目に組入れ財産税をも課し居る事なり。是により之を觀れば自動車の所有者及使用者が國家の幹線道路を建設する事に頗る貢獻多きとは察し得らる可き事實なり。

第二自動車ガソリン税

ガソリン税は千九百十九年に始まりたる新税にして、現今に於ては四州を除くの外悉く本税制を採用して自動車の変態課税となせり(米國トラムボアー氏の所説)

合衆國に於ける自動車所有者は其自動車税の外に、ガソリン税として七千九百七十三萬四千四百九十弗を徴收せられたり。ガソリン税は國道を使用するものが、其改良及び維持の爲に納むる處の比較的新税源なりとす。オレゴン州は一九一九年二月十五日に於てその課税の第一者たり、續いて同年中北ダコタ州、新メキシコ州及コロラド州がガソリン税を徴したるも尙同年總收入額は、僅々六十六萬三千九百八十七弗を超へざりき、斯くガソリン税の起源を探れば此の新税は實に合衆國「西部税」とも云ふべきものなり而して一ガロンに付き僅かに一仙の課税をなせるはオレゴン州にして、コロラド、新メキシコの二州は二仙、北ダコタ州は一、二五仙の課税を以て始まる。千九百二十三年度に於てはジストリックト、ロンビヤを入れ既に、三十六ヶ州に亘り、其の額一ガロン一仙乃至四仙の差ある課税を

なせり、今日に於て課税をなさざるものはマサチウセツト州イリノイ州、ニューゼツシー州及紐育の四ヶ州のみ、下表は其課税收入の發達を示すものなり。

ガソリン總税額

年 號	州の數	總收入高
千九百十九年	四	六十六萬三千九百八十七弗
千九百二十年	五	百四十七萬五千三十六弗
千九百二十一年	一三	五百三十萬二千二百五十九弗
千九百二十二年	一八	千九百九十二萬三千四百四十二弗
千九百二十三年	三五	三千六百六十一萬三千九百三十九弗
千九百二十四年	三五	七千九百七十三萬四千四百九十弗

一九二四年度に於ては一仙の課税をなせるもの八ヶ州、二仙のもの十五ヶ州、三、五仙のもの二ヶ州、三仙のもの九ヶ州、四仙のもの一ヶ州となれり、本年春期に於ては各州共に其州會開期なりしが、多くはガソリンの増税方針を採り、左に示す處のものは其の課税額によりて各州を區分

せるものなり。

一 仙 課 税

コンネクチカト州、北ダコタ州、ロードアイランド州
テキザス州

二 仙 課 税

アラバマ州、カルホルニヤ州、コロラド州、デラウエ
ヤー州、「ジストリクト、コロンビヤ」、アイダホ州、ア
イオワ州、カンザス州、ルイジヤナ州、メリーランド
州、ミシガン州、ミヅリー州、モンタナ州、ネブラス
カ州、新ヘンブシヤ州、ヲハヨ州、ペンシユルヴァ
ニヤ州、ヴァーモント州、ワシントン州、西ヴァージ
ニヤ州、ウイスconsin州

二、五 仙 課 税

ワイヨーミング州

三 仙 課 税

アリゾナ州、フロリダ州、ジョージヤ州、インヂアナ
州、ケンタツキー州、メーン州、ミソシッピー州、新

メキシコ州、ヲクラホマ州、オレゴン州、南ダコタ州

テンネツシー州、ヴァジニヤ州

三、五 仙 課 税

ユタ州

四 仙 課 税

アーカンザス州、ネヴァダ州、北カロライナ州

五 仙 課 税

南カロライナ州

以上は本年度の課税を示したるものにして、ネヴァダ州
は、二仙より四仙に増税して本年七月一日より實施せらる
べく、メーン州は一仙より三仙に増税して七月十一日より
實施することゝなれり。カリホルニヤ州會議は三仙課税を
決して既に知事の裁可を得たり、イリノイ州に於ては尙二
仙課税論州會議場の問題となりをり、マサチユースト州
に於ては、一九二〇年に二仙課税制を通過せるも、州民の
反對により之れを一般投票に問ひたる結果選舉民により全
然反對せられたり、斯の如くマサチユースト州に於ては

州民の反對を受けしも、之れに反してミゾリー州に於ては却つて選舉民の賛同を得て一九二五年度より二仙課税を實行すること、なれり、一九二四年度に於ける自動車税及び

ガソリン税を各一臺の自動車に割當て合計すれば合衆國政廳の收得は下表の如し。

各州	一臺平均自動車税	一臺平均ガソリン税	仙税	合計
オレゴン州	二四、九〇	一四、〇一	〇三	三八、九一
アルカンザス州	一六、五〇	一九、四八	〇四	三五、九八
ジョージヤ州	一一、一〇	二一、八一	〇三	三三、九一
フロリダ州	一一、四〇	一八、七五	〇二	三一、一五
北カロライナ州	一五、二〇	一五、〇〇	〇三	三〇、二〇
新ヘンブシャー州	二一、四〇	八、二七	〇二	二九、六八
コンネクチカット州	二三、四〇	四、五〇	〇一	二七、九〇
ヴァージニヤ州	一四、五〇	一二、六六	〇三	二七、一六
アイダホ州	一八、九〇	七、八八	〇二	二六、七八
デラウエヤ州	一七、二〇	八、六六	〇二	二五、八六
ヴァーモント州	二一、七〇	三、七七	〇一	二五、四七
ワシントン州	一六、五〇	八、九二	〇二	二五、四二
ペンシルラヴァニヤ州	一八、〇〇	七、四〇	〇二	二五、四〇

ミソシツビー州	一一、四〇	一一二、二三	〇二三	一一三、六三
アラバマ州	一二、五〇	一一、〇六	〇二一	一一三、五六
ルイジアナ州	一五、七〇	七、五一	〇二二	一一三、二一
南ダコタ州	一四、六〇	八、四〇	〇二一	一一三、〇〇
西ヴァージニア州	一五、一〇	六、四六	〇二一	一一一、五六
テンネツシー州	一二、七〇	八、八〇	〇二一	一一一、五〇
ケンタツキー州	一四、一〇	七、二三	〇二三	一一一、三三
南カロライナ州	七、一〇	一一三、五三	〇三三	一一〇、六三
メリーランド州	一一、七〇	八、〇〇	〇二一	一一九、七〇
メーン州	一五、二〇	四、一一	〇二一	一一九、三一
ネヴアダ州	一〇、〇〇	八、九八	〇二一	一一八、九八
アリゾナ州	五、九〇	一一二、六三	〇三三	一一八、五三
ニュージャツシー州	一八、四〇	一	一	一一八、四〇
オクラホマ州	一〇、一〇	八、〇七	〇二二五	一一八、一七
テキサス州	一一、九〇	四、八六	〇二一	一一七、七六
モンタナ州	九、八〇	七、七八	〇二一	一一七、五八
ロードアイランド州	一七、一〇	一	一	一一七、一〇

ユタ州	七、一〇	一〇、〇〇	〇二五	一七、一〇
ニューヨーク州	一七、〇〇	一	一	一七、〇〇
ミネソタ州	一七、〇〇	一	一	一七、〇〇
ワイヨミミング州	一〇、三〇	四、五〇	〇一	一四、八〇
メキシコ州	一〇、一〇	四、六八	〇一	一五、七八
アイオワ州	一四、五〇	一	一	一四、五〇
カリホルニア州	五、三〇	九、八〇	〇二	一五、一〇
ミシガン州	一四、三〇	一	一	一四、三〇
マサチューセツト州	一四、二〇	一	一	一四、二〇
コロラド州	五、九〇	八、一〇	〇二	一四、〇〇
インジヤナ州	六、三〇	七、五六	〇二	一三、八六
ウイスコンシン州	一二、九〇	一	一	一二、九〇
ネブラスカ州	一一、七〇	一	一	一一、七〇
北ダコタ州	七、〇〇	三、七七	〇一	一〇、七七
カンザス州	一〇、三〇	一	一	一〇、〇〇
イリノイ州	一〇、三〇	一	一	一〇、三〇
オハヨー州	九、四〇	一	一	九、四〇

ジストリクト、コロンビヤ 四、三〇

四、三七

〇二

八、六七

ミゾリー州

八、四〇

八、四〇

因にミソシツピー、ルイジヤナ、ケンタツキー、オクラ

見る。

ガソリン税額

過額として一哩割當

ホマ四州が本年度に於て、ガソリンの減税を實行せざりし

當時は、合衆國に於ける十一ヶ州のガソリン税は自動車税

を超過したりしなり、然るに減税の結果として自動車税の

一臺平均は十二弗八十仙なるに、ガソリン税は平均一臺の

消費額に参照して八弗九十八仙となれり、昨年度税制に依

る時は、一ヶ年間一臺の自動車消費するガソリンの平均

一ガロン三仙の課税は通行税に引直す時は、僅に二仙に

對する四分の一に足らず、五仙とする時は僅に一仙の三分

通行税と新税の比較

ガソリン税の屢々舊式の通行税と比較研究して、自動車

の走行哩數により漸減す可きを論ずるものあり、今茲に一

臺の自動車が一ヶ年間に六千哩を走行するものと假定し、

四百四十ガロンのガソリンを消費するものとせば實に左の

如き興味ある僅少の税金が、其走行一哩毎に課せらるゝを

於て走行哩數に照して徴税されたるものに比すれば興味あ

る新税にして、ヴァージニヤ及メリーランド州に於て數年

前、百七十八哩半の走行により通行税五弗五仙の課税をさ

れたるものに比較する時は、ガソリン税は一ガロンに就て

三十六仙の多額を徴收し得るものとなる。

徵稅費及免稅種類

ガソリンの徵稅費は各州共に頗る少額のものなりとす、初めは其收稅を大石油會社製造元に於て之を徵したりき、而して其徵稅の法は毎月賣上の報告により稅務官吏が直接其の製造元に支拂を命ぜしなり、インジアナ州に於て一九二四年五月三十日迄の年度に於て四百五十五萬四千五百四十四弗十八仙の徵稅中、其徵稅經費は僅に六千四百六十弗九十六仙にして其額は實に全收入額の千分の一、二強に當るのみ、而して此經費は係官吏の俸給、器具、文房具費、通信旅費等の全部を包含せるものなりとす、ガソリン稅制は其如何なる範圍に於て課稅す可きやは頗る明瞭を缺くと雖も、要するに稅制の企圖する處は、一に車道を走る所の内燃器を用ゆるモーターの使用に課するの意にして、或る州に於ては明瞭に「ガソリンのみ」他の種類の燃料には之を課せずと明記せるあり、又ある州に於ては石油にも之を課するものあり、又或は明かに石油を除外する旨附記せる

もあり、ある法律は一切の揮發料に課稅するも、農事用トラクター、モーターボート、飛行機用のものに免稅せるものあり、何となれば課稅の目的は國道を使用する自動車に限られ居るが故なり、かくの如く稅制の根本は全然通行稅の精神に外ならざるものとす。

然れども又或る州に於ては一切のガソリンに課稅して其の結果クリーニング用及モーターボート、飛行機及び其他の工業用に至る迄課稅せらるゝの結果を生じ、之れによりて國道修築に貢獻せるものあり、或る州は又自動車以外の目的に使用せるガソリン稅は購買者が直に其稅金の拂戻しを請求し得る手續を採る事となり、然れ共其用途誠に僅少にして、インジアナ州に於ては稅制實施の初年に於ける拂戻し金額は七萬三千九百二十七弗六十一仙にして總稅額に對する僅に一步六厘に當るのみなり。

新稅の使途

一九二四年度に於ては八割二歩に當る自動車稅は、州の

國道課監督の下に國道修築費に充用せられたり、然れどもガソリン税は總額の六割一步に當る金額が同一の目的に充用せられたり、此新稅源の發見により全部を國道修築に消費せざる所以のものは、多くは之を州と郡村に分割使用する傾向起りたるに基因す、十七ヶ州に於ては之が全部を國道に使用し居れるも十ヶ州に於ては之を國道と郡村道路とに分讓し、又は之を平分す、或る州は之が三分の二を國道に、其の三分の一を郡村道路に、或るものは其六割を郡村道路に、其の四割を國道課に收得することとせるものあり又或は其の四分の三を郡村に其四分の一を州廳に收め、時に或は其の全部を郡村道路費に返還せるものあり、又或る州は其ガソリン税全部を州廳一般會計に收得せるものあり、北ダコタ州の如き即ち全部を州一般會計の收入として特に道路用として之が指定をなさず、又アラバマ州に於て其一半を道路費に充て又聯邦數州は之を教育費に充つるものあり、南カロライナ州、モンタナ州、ジョージヤ州に於ては此ガソリン税を國道と郡村道路と一般會計とに三分して

之を使用せり、ジョージヤ州に於ては、之れを三分して一を國道に其他を郡村道路に殘餘の三分の一は、之を州廳に納めて監督費又は鐵道の建設費に使用すると定めたるものあり。新メキシコ州に於てはガソリン税初年度總收入額中其一萬五千弗を養魚場の孵卵費となし其餘を州の國道費に充てたるものあり、又或場合に於ては州の歲入不足を生じた時、此のガソリン税を以て其缺陷を補填するの資となせるものあり、其使途頗る國道問題と距離の隔絶せる事あるは實に止むを得ざる次第なり、此ガソリン税が或る州に於て直接道路費の目的にのみ使用せられざる理由は各州共に國道建設の爲め公債を募集せるが故に其利子及償還基金を補ふ可き一大必要の存するものありとす。

課税裁判問題

自動車用ガソリンに、課税をなすは米國憲法上適法なるや否やに付き、裁判所は之が合法的裁定をなすべき訴願を受理せり、反對論者は、ガソリンに財産税を課するの適法

なる事に同意するも既に財産税を課し得べきものとすれば區々にガソリン消費税を課するは憲法上の所謂一定一律の精神に背くべしと論じたり、アーカンサス州の大審院は、同州立法府を通過せる同税法に對し尠からず詳論考究をなせるも、要はガソリン税は財産税なりや、若し財産税なりとせば何人も之れを承認するも、憲法の一律主義を冒すと云ふ争論點にありとす。

裁判所の裁定に曰く、税法の用語を察するに、立法府の希望は、ガソリン又は其販賣、又は使用に課税するものに非ずして、其の課税の精神は國道に使用する自動車に課税するの意を顯著に説明し、課税の程度は自動車を公道に使用せる量度によるものとせり、反對論者は斯る課税は既に立法府により定められたる自動車税を支拂ひたるものに二

重附加をなすものなりと論ずるに對し、裁判所は自動車免許税は、自動車の容積能力に従ひ、之を公道に使用する特權税にして、ガソリン税は公道を使用する自動車の走行現實距離を計りて附加する所の税金なりと答へたり。

再び本問題は反對者により裁判所に提出せられたり、曰く國境に住居する自動車所有者が、其隣接州のガソリン税を課せざる州より、ガソリンを購入して自己の利益を計れるものある時は、之が便宜を有せざる州の内地に住居する自動車使用者に對する區別的取扱となるは之一種の襲撃なりと、然れども裁判所に於ては、或は斯かる事實の出來得べきを豫想すと雖も、立法の精神は犯則者あるを恐れて其全部の法規を曲ぐる事を得ずと論ぜり。(完)