



紹介

ガソリン課税の理論と實際

藤芳義男

道路改良費の財源として、ガソリン税の適否に就ては世上論議ある所であるが、今回藤芳義男君を煩して Edmund P. Learned 氏の著「ガソリン課税の理論と實際」を翻譯して貰つたので茲に紹介する（記者）

米國に於ては現在各州共、ガソリン課税を施行してゐる。

一九二九年その総額は課税徵收費を差引き四一五、八三七、〇〇〇弗に上る。内約三二九、七六五、〇〇〇弗は州道に二一、〇三四、〇〇〇弗は主として州道建設費の公債償却費に、而してその殘額の内七四、五六四、〇〇〇弗は縣市町村道路費に充當されたのである。最後の二〇・四七四・〇率、上記數値が示す下級行政廳への分割 (Diversion) と配

分(Distribution)、道路建設に及ぼす錯雜せる問題を概述せんとするものである。即ち課税比率の限界、税額の地方行政廳への分割と配分、及び製油工業に及ぼす反響、近代道路行政の傾向を論述し、最後にガソリン課税の濫用に對する警告を述べて本論を結ばんとするものである。

ガソリン税は Oregon 州に採用せられしを始とし、過去一〇年間に合衆國各州に普及するに至つた。従つて最早その試験期を脱して歳入増加の標準的対策となつてゐる。Oregon 州法律は一九一九年二月二十五日より適用され、North Dakota, New Mexico 及び Colorado の各州相次いでこの課税法を制定した。一九一二年の始には課税州五州、その課税率は内一州を除き總べて一ガロン當り一セントとした。而るに同年中に更に十二州を増し、一九一三年には法制定の記錄を示し十六州に及ぶ。税率は一般に増加したのであるが尙一ガロン當り三セントを最高とした。一九二五年末に未だガソリン課税を有せぬ州は N. Y., N. J., Illinois, Massachusetts を残すのみとなり、税率は五セント一州、四セント

四州、三セント十三州、二セント以下二十四州であつた。然し乍ら一九二九年には各州共ガソリン税統計を作製するに至り、税率は四セントを最も普通とし、四セント以上の税率を有するもの三〇州、六セントに及ぶもの三州を數へてゐる。

新税にして僅九ヶ年中に全國に普及せるものは蓋し著明なる課税である。確に本課税法は經濟上政治上無比の吸引力を有するものである。

理論上の根據

ガソリン課税の主たる目的は道路改良財源を得るにある。自動車時代は馬車運送時代に比しより完備せる道路を必要とする。從來道路建設の財源としては土地受益税(The benefit district)、自動車登録税、ガソリン税等に依つてゐた。ガソリン税の最も有力なる根據は他の如何なる自動車課税法又は他種の課税法に比し、ガソリン税は自動車の道路使用程度を最もよく計量合致するにある。

土地受益稅(Benefit District)は現在も尙道路建設財源としてその影を止めてゐるものであるが、元來米國に於ける道路の初期開發時代に普及したものである。完備せる道路によつて受けた恩恵の一部は疑も無く、良道の通過する土地に落ちるが故に、建設費の内その範圍内の額はその土地に課稅すべきものであり、亦この範圍内に於ては土地受益稅は認めらるべきものである。然りと雖、建設費の全部を接續土地に課稅せんと主張する者は殆んどないと云へる。

都市内より發する車輛は村落より發する車輛に比してより多く國、州道(Primary Road)を使用する。國、州道に於ては少くともその建設維持の大部分は道路使用者より徵收すべき性質のものである。道路費の内道路に接續する財產(土地其他)の支拂ふべき額は主として當該道路の型(Primary, Secondary, Tertiary)及び交通の流れに關する路線の選定如何により決定すべきものである。

登録稅は亦別の意味に於て道路改良費の財源たり得るものである。本稅は一面には財源として、亦他面道路を行

するドライバー制限の對策として採用したものである。然し乍ら登録稅をして道路建設費を支拂ふべく充分なる額に達せしめんとすれば、ガソリン稅に比して不公平なる結果をもたらすものである。即ち登録稅の高額なるは自動車使用者の少い所有者に不利であり、頻繁に使用する所有者には比較的少額にてすむ事になる。之に對しガソリン稅は實取道路の組織と同様の効をなし、使用者は道路を使用する時間のみに就いて道路費を負擔する事になる。

之から考ふればガソリン稅はある程度を以つて道路に與ふる自動車の磨損を計量するものである。自動車が消費するガソリンの量は走行距離及び車の重量の二者に比例し、而もこの二者は取も直さず道路の磨損に比例するものである。ガソリン稅のこの理論は最も良く了解される所であり最も撰練されたものである。

ガソリン稅は亦「課稅の歸益原則」(Benefit Principle of Taxation)を道路接續土地所有者以外の使用者にも及ぼすものである。この事實は道路財源を「通行稅原則」(Toll Pri-

nciple) に依つてゐた州にとつては事實打つて付けの方法である。

ガソリン税を支持する他の二つの望ましき根據を擧げ得る。第一は上述の歸益の原則に對し「擔稅能力の原則」(Ability Principle of Taxation) にある。即ち自動車は贅澤であり、その所有者は物質的に惠まれたる階級であつて、政府の財政に對し充分の擔稅能力を有すとなす。この論は可成り効果がある。然し乍ら論理上擔稅能力の原則には收益が必要であるが、ガソリン税は收益税と考ふべくその根據極めて薄弱である。殊にガソリン課稅によつて一般歲入を充填せんとする場合はこの危険を高潮するものである。

一般歲入の財源としてのガソリン税の位置は如何なる租稅體系に於ても必然的に全體として見た租稅體系の性質による。税が各個として見られる場合は部分的に幾分不當と考へられても尙租稅の全體系の一部と見られる時は正當なりと考へるべきである。之は公財政における一の公理である。

故に一般的にガソリン税は一般歲入の目的に適つた財源な

りと主張するは不可能にして亦想像さるべき總べての環境よりするも之が正當であると論斷するは不可能である。吾人はガソリン税は一般歲入の財源に非ずして道路の建設維持に使用すべき財源に制限さるべきものと信する。其の上大多數の州に於ける租稅の體系はこの見解を支持し、一般歲入財源たるに反対してゐる。

ガソリン税の最後の根據は本課稅は天然資源に關する經濟政策の一となる點にある。ガソリン其他の油等に對し高額の課稅(現行課稅率よりはるかに高額)を行ふ場合はガソリン購賣力を減退せしめ、延いては價値ある天然資源の貯藏を誘致し得るものである。勿論製油業者は極力之に反對しかゝる政策の裁可を防止する輿論の喚起に力むるであろう。然し乍らかかる事情は現在及び近い將來迄にはガソリン課稅計畫に何等の影響をも與へぬものと考へられる。

稅率の限界

て畢竟ガソリン税は賣買税（Sales Taxes）たるは疑を入れぬ處である。ガソリン税は賣買税としては徵稅に便なる利點を有する。ガソリン購買者は購賣時にその税を支拂ふ。如何に少額なる税と雖各購買の度毎に含まれてゐる譯である。乃ち間接稅におけると同様實質上の課稅は生産品の價格の中に含まれてゐる。ガソリン税率が現在の程度にあつては問題は無いが、將來之が次第に高率になる場合は自動車使用者にとり重視されるに違ひない。税の存立は只負擔者者の承認による事を明記すべきである。

この見解に立つ時は消費者は何が故にガソリン税を負擔とならぬ税と考へるかを明かにせねばならぬ。自動車所有者から云へば車の價格（First Cost）は決して最大の費目では無い。ガソリン購買者の納付するガソリン税が行政廳により有効に支出された結果、ガソリン購買者の自動車運轉費が減少する場合は購買者は本税を支持せんと力むるものである。購買者はその片方のポケットよりガソリン税を支拂ふと同時に他のポケットよりは力めて修繕費、償却費、

一般維持費の支拂を減少せんとするものである。この考が一面ガソリン一ガロン當りの税率が上昇するに關らず消費者に惡影響を與へざりし所以を説明するものである。五セントの税に於ては消費者は道路が不完備の時代に比し何等より高額の運轉費を要するものでは無いと考へられる。更に重要視せられるは良施設道路の延長増加により得られる心理的満足である。この満足が實に自ら進んで税を負担せんとする精神を誘導するのである。

目下の處消費者はガソリン税に反対してゐないのであるが之を以つてガソリン税の高騰は無制限たり得るものとは云へない。税率がどの程度迄高騰し得るかは先見困難である。恐らくこの税率は自治團體當局が「之以上の道路改良は最早ガソリン税の増徴により得られる剩餘財源に値しないものである」と斷定する迄上昇するであらう。ガソリン税は斯くて大衆に對し何等負擔とならぬ税であるが税率例へば五セントと云ふ税率には反対する者が少くない。然し乍らこの税は實際上は何等ガソリン購買意志を左右するも

のではない。彼等は必要に應じてガソリンを購買するに變りは無い。即ちガソリン價格の上下變動による購買量の變化は認められない。ガソリンの需要は全く非伸縮的のものである。従つて實質上の增稅率は消費者側に増すことになる。自治團體が五セント稅率を適當とするに於ては購買者はガソリン購買を中止するに非ざれば納稅を續けて行くものである。

然し乍らガソリン價格が稅を除外して一ガロン當り三〇セントとすれば果して五又は六セントの如きガソリン稅が相當なるや否やは充分調査する必要がある。

道路財源としてガソリン稅率を安定せしめんとする問題は事實上重要である。稅率はガソリン價格變動の結果として減少るべきものでは無い。之は高稅率より低稅率に於て特に然りである。歲入が安定してゐる場合は財政手段としての公債發行は歲入不安定なる場合に比しより健全である。ある州に道路財政計畫を立てるに當つては將來長期間に亘りガソリン稅率を安定確固たらしむべく注意が肝要で

ある。かと云つてガソリンの價格が過去數年間と同様の低價なるべしと豫期するも亦爲政者のとるべき所では無い。

著者は州當局が政策上製油工業を制禦せんが爲に本工業に重稅賦課を決定するに非ざれば、ガソリン稅は最早上昇せしむべきものでは無いと信する。二又は一セント稅を最も普通とせる四年前に著者はガロン當り三又は多分四セントのガソリン稅率を最も普通とすべしと豫言してゐた。今日四セント稅率は最も有力な稅率である。各州における各稅率問題は然し乍ら州民の意向に俟つべきものがある。道路が僅少なる場合は州民はその希望する運輸の便宜を得んが爲に高額の納稅に躊躇せぬであらう。道路系統が良く開發されてゐる場合は之に相當する維持及改善費は極少い稅率で満足し得らるべき筈である。

ガソリン稅歲入は如何なる方面に支出すべきか。この問題は一は本稅に對する輿論の歸向に俟ち、特に高稅率を課する場合は州の政策が密接に關聯するものである。この問題に關する限り何等之を範疇すべき答は得られない。普通

は各州共既存の一般原則を僅に修飾する以外に出でない。只ガソリン税は高額なる程下級團體への分割を適當とする。

税の地方分割と配分

道路系統が初期に屬し未だ良く開發せられざる時代は税率も現在に比しはあるかに低廉にして各州共税收入の大部分を州道の開發に充當し、而して之に依つて初期州道系統が完成するに及び税收入の大部分を二次三次の補助道開發用として府縣に與ふるは賢明な策である。この場合は更にガソリン税は初期道路系統の維持及び改良費をも充分に準備せらるべき税額たるべきである。亦實際上の道路改良計畫は過去に於けると同様充分なる經年限を與へねばならぬ。道路計畫を最も良く立案するには實に金と時間が繁要なるが故に。

州のガソリン税收入を縣及び市に分與すべしとの議論は強大なるものである。若しガソリン課税が州道による受益

程度を最も良く計量する方法であるならば之は縣道に於ても亦同様である。従つて縣市も亦その道路改良財源をガソリン税に求むるも差支へ無い筈である。然し乍ら斯く縣市等の如き行政廳にガソリン課税權を與ふるは憲法上の問題となる。更に重要なは同一州内に雜多のガソリン税法の存する場合はその統一に支障を生ずる憂がある。消費税の脱税犯は續出するであらうし其上製油會社は餘分の計量費を蒙るであらう。州が高率のガソリンの税を課する場合は州は本税收入を所屬縣市に分割するが最も合理的である。ガソリン税收入の分割には種々の面倒なる方法を用ひてゐる。ある方法ではその縣より徵收せられる税額に比例してある額をその縣に還付する。この方法は州の爲政者にとっては至極容易であり、亦税負擔者にとつてはその擔稅額の一部が再び確實に己が地方に還付される事になる。更に他の方法ではその地方内の人口數に分割の根據を置く。ある。亦ある州では各縣における登録自動車臺數を分割の根

據とする。ある場合には道路の總延長に根據を置く。各縣に等分支出する場合もある。之は場合に依つては政治上止むを得ぬ事もあるが満足なる配分とは云へない。最も合理的には面積、自動車登録臺數及び縣内の改良すべき道路延長の三者に基き之等を適當に組合せたる方式を推薦すべきである。之では財政上貧窮なる縣なるに關らず面積上大縣なる爲莫大なる道路系統を維持建設すべき必要ある縣は之を保護する事になる。實際はより簡単なる方式により同様の効果を收め得る。方法は簡単なる程良い。分割配布の方法に對し最後の結論は得られないがその州内の事情に應じ州の政策を決定すべきものである。

地方廳への分割問題より更に重要なはその金額が如何にして支出されるかである。茲に技術者はその職務上の度量を以つて受取つた金額を如何にして縣民に寄與すべきかを熟考すべきである。細く分割された金額は更に細く縣内に配分使用する場合は無効に終るものである。爲に技術者は行政廳の一員としてこの使用金額の配分に充分注意し有

効に使用すべきである。ガソリン税より割當られた額を町村の如き單位に配布するが如き（町村技術の下に使用するが如き）は推薦すべきことではない。夫より縣を單位とした縣技術官の監督下に維持費に使用するが望ましきことである。

時には主要費を州道路局の承認を経た新縣道に使用するは更に望ましきことである。かかる使用法は政策上の問題では無く利口なる方法である。何故なら州道路局は通常縣に比し有能なる技術者を多數有するが故である。課税の成否は主として徵收額の配分に關するものである。ガソリン税によつて得られる金額は一般の州費に繰入るべきものでは無く、道路の維持開發に限つて使用すべきものである。

製油業者の態度

ガソリン税の研究は賣買税の目的物を生産する製油會社の立場を考慮することなくしては完璧を期し難い。彼等は通常主なる課稅反對者である。彼等の立場から見て果して

消費者側から見た上述の結論が幾分修正を必要とするが否かを判断するは望ましいことである。

ガソリン税に對して製油業者の實際上の反対は次の二つに基く。第一は税が業者に不當課税たらんことを恐れる。

如何なる税も一般原則として之が成功する場合には工業に引き続き楔的に課税を確保して行く結果になるが故に業者より反対されるものである。第二の反対意見は税率に就いて。例へば製油雑誌のある記者は「現下製油工業の衰微の一半の原因はガソリンの重課税にある」と主張してゐる。本工業の負擔を説明すれば過去數年間ガソリン類は常に市場供給の過剰を來してゐる。製油業者はこの過剰ストックを運轉せんが爲に種々の配慮をめぐらし、爲に價格は税と収益を最早兩立せしめ得ざる程度に下落してゐる。而も税は強制的に徵收せられるが故に利益は全く困難となる。かかる状態なる爲ガソリン需要は供給力を壓倒して價格の決定力を得てゐる。記者は更に斷言して曰く「昨年中（一九二九年）若しガソリン税無しとすれば、州課税の形に於て徵收

されたる額一億五千萬弗の内、相當額はガソリン自身に支拂れたであらうし、ガソリン工業はより好轉してゐた筈である」と。

製油業におけるガソリン税の論義は種々の問題を検討する必要がある。この歳入は次の通りに限定する必要がある。ガソリン税として一億五千萬弗の歳入ある場合は決してそれかと云つてガソリンは税を除外する純粹價格にて購買さるべきものとも云へ無い。前章にも述べた通りガソリンの需要は伸縮の少いものである。自動車の使用者はガソリニン價格が甚だしく變轉せぬ限り之に無關係に年々ある距離を走行するものである。ガソリン税を支拂つてこそ彼等は數錢安く劇場にも圖書館にも行ける。あたかも税の無い場合と同様な量を常に買つて行けることになる。亦近年一臺當りのガソリン消費量の増加したるは事實ガソリン税によつて建設せる完備せる道路によつて刺戟された結果であると云へる。

製油工業の實際上の困難はガソリン税に存するものでは

現在以上の動搖を與へるものである。

無く、その製品供給を需要に適合せしめ得ざりし失敗に歸するものである。實際製油工業は近年市場の膨張により惠まれて來てゐる。

而るに各顧客の需要は固定してゐるし爲に假令價格が現在線迄下落してもかく莫大なる供給増加は必要としなかつたのである。而も製油業者は之を考へず年々の車輛數の増加を見込み之が利用率を無視したるが爲に現在の状態に立到つたのである。

製油工業はガソリン課稅により著しく禍されてゐるとは考へられないが事實上需要を制御するに充分の高率なる場合は採算の取れる範圍内にガソリン量を制限するに役立つ。勿論この場合總收益は著しく減少せらるべきものである。製油工業は既に甚だしい收益の變動を示してゐる。そ

の原因是莫大なる供給が市場に突然に現出し正當なる生産費以下に賣却清算せざるを得ない爲である。工業側の困難は何れにせよガソリン稅率の甚しい高騰は製油會社に更に

將來に對する警告

ガソリン稅の將來に關して論じ得るは只ガソリンの消費者と生産者の何れの側に立つて判断するかである。

ガソリン稅は公々然と現在の位置に止るべきである。ガソリン課稅は財源を得るには有効であり亦比較的苦痛を伴はぬ手段である。ガソリン稅は固定せる需要を有する商品に課する賣買稅である事實から見れば州財政の固定財源たり得ると考へられる。然し乍ら本問題には常に眠れる政治犬が附隨する。不當なる稅率及び浪費等は真先に之等の犬を起たしめるものである。

