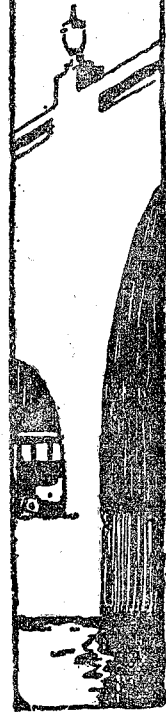


資料



米國に於けるガソリン税の實狀 (一)

伊藤大三

はしがき

輓近一般交通機關として自動車の登場以來、各國に於ける道路の改良は著しく長足の進展をなし、一方に於て其の新設改築の延長は、嘗て見ざる一大飛躍をなせると共に、他方に於て其の構造形態の如き質的方面に付ても、從來とは全く其の面目を一新した所謂近代的高級舗裝道路の普及を現出するに至つた。特に我國の如きは、之を僅々數年前

の狀態に比較するとき、何人と雖も隔世の感なきを得ない有様である。

然も道路の一國交通上に於て占むる地位は、今や益々加速度的に其の重要性を増し、其の良否の如何は直ちに其國經濟文化の進運に致命的影響を及ぼすに付、之が改良乃至維持に付ては今後愈々戒心を要すべく、従つて其の經費に關しても近き將來に於て其の減少を期待するが如きは殆んど不可能なことである。然るに最近各れの國に於ても、各

種の方面に亘りて支出愈々多額を極める關係上、道路の改良事業に充當すべき財源に付ては、常に其の不足を痛感する状態である。勿論かゝる場合に於て其の財源を公債に求むるの便法はある。亦時としては公債に依るを特に國家財政上妥當とする場合もある。即ち道路の新設改築の爲一時に多額の出費を要する場合の如き之を全部其の年度の一般租稅財源に求むることは、もとより困難であるからである。然しながら借金はあくまで借金である。公債の不支拂を是認するが如き社會變革の發生せざる限り、本事業の爲に發行せられた公債と雖も結局に於ては之を償還せざるを得ない。従つてかゝる公債の償還財源として、亦少くとも年々歳々繰返さるゝ維持修繕費の財源として、何等か特別の恒久財源を見出さざる限り、依然として收支の間に存する間隙は解決せられたりと云ふことは出来ない。既に一九三〇年ワシントン市に於て開催せられた第六回萬國道路會議に於ても道路費財源問題は重要な議題として激烈に論議せられた處である。

然らばかくの如き財源の不足を新に何に求むべきか、換言すれば今後道路の改良は主として何人の負擔に於て行はるべきか、論者によりては、道路の一般利用、一般公共性に重點を置くの結果、道路費はあくまで普遍的に一般民衆の負擔によりて支辨せらるゝを至當とする旨を主張する。もとより道路の一般利用、一般公共性は之を否定すべくもなく、その點に於て一般民衆に對し、其の經費の一部を負擔せしむることに付ては充分之を認容し得る。然しながら他に比して道路の利用が甚しく、之によりて受くる利益も亦著しく、且道路の良否が其の生活に最も鋭敏に響くのみならず、其の存在乃至利用が道路費の増大に重大なる原因をなすものあるに於ては、そのものに對して特に多額の道路費を負擔せしむることは、却つて公平の觀念に適合し社會的正義を達する所以である。

最近各國に於ける自動車に對する課稅態度は、實にこの社會的正義を根據とし、一面に於て道路費負擔の公平を計ると共に、他面道路費財源の不足を補填せんとする意向を

顯著に示してゐる。即ち單に自動車を奢侈税の立場のみより取扱ひたる從來の態度を改め、其の課税標準を決するに當りても、特に道路の利用方面を考慮に加へ、更に進んではこの利用方面のみを抽出して所謂ガソリン税まで創設するに至つた。

吾人は以下道路費財源充當の爲、特に創始せられたこのガソリン税に付、其の普及發達の著しい米國の實情を紹介することにする。

註一 ここに記述せんとするのは米國合衆國に於ける州税としてのガソリン税の現況にして一九三二年歳入法によりて新設せられた合衆國々税としてのガソリン税に付ては之を省略する。

本論

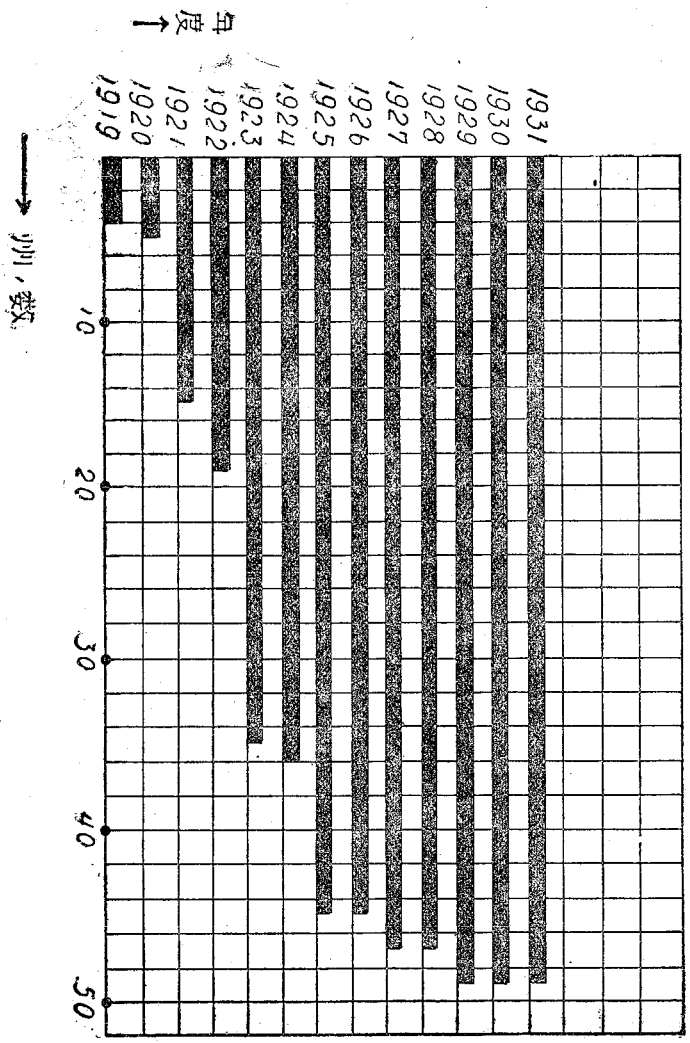
一 概況

現在米國に於ては、其の全土に亘り各州を擧げてガソリン税を實施せる状態なるも、本税が同國內に於て創設せら

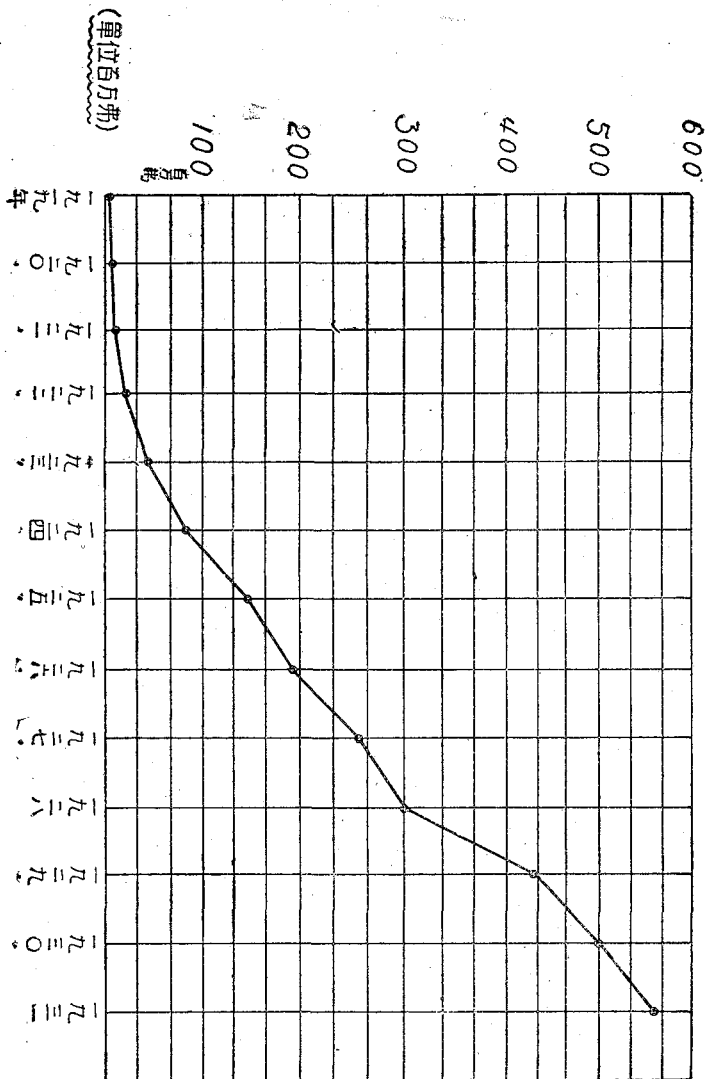
れたのはさして遠き過去に屬することではなく、即ち一九一九年 Oregon 州に於て之が實施を見たのが其の最初であつた。然しながら本制度の普及は實に目醒しく、既に同年内に於て Colorado, New Mexico 及び North Dakota の諸州に創設せられ、其の後其の勢は益々濤々として停止する處なく、一九二九年に至つては遂に四十四ヶ州及 Columbia 區に迄波及するに至り、かくして本制度生誕以來僅々十ヶ年にして（一九二九年）米國內に於ては、之が實施を見ざる州なきの盛況を呈するに至つた。斯の如く其の普及の速なりしことは、米國租税史上に於ても殆んど其の類例を見ざる處であつて、この一事によつても本税が一面に於て、其の負擔者の反撃に遭遇すること極めて少く、他面に於てそれが如何に適切なる財源として重視せられたかを推測するに足る。以下第一表はその普及の程度を示すものである。

次に其の收入の方面に付て概見するに、本制度が始めて實施せられた一九一九年度に於ては、百萬弗を僅かに超過するに過ぎざる微々たるものであつた。然るに其の後の躍

第一表 ガソリン税實施州數



第二表 ガソリン税總收入



進は第二表に於ても明白なる如く實にすばらしきものがあり、一九二五年に於ては早くも一億五千萬弗、一九三〇年に於ては四億九千三百八十萬弗、一九三一年に於ては遂に五億六千九百八十萬弗の巨額に達し、其の増加の著しきこととゞゞく驚嘆の外はない。

この収入の驚異的増加は勿論、一方に於て本制度を實施せる州の激増したること、他方其の税率が各州に於て殆んど例外なしに引上げられたること、及び道路改良の進展に伴ひ自動車の利用益々進み、其の一臺當りの燃料消費量亦著しく高まりたることに依るものであつて、本制度實施以來、未だ嘗て各れの州と雖も其の減收に當面したるものなき状態である。特に Texas, Rhode Island, Montana, New Mexico, North Dakota 等に於ける増收率は括弧に價するものがあり、試みに其等の州に於ける一九三一年度の右稅收入を一九二五年度のそれに比較するときは實に Texas 七、二倍 Rhode Island 六倍 Montana 五、六倍 New Mexico 五倍 North Dakota 四、九倍に達する有様である。亦其の稅

収入が一九三一年度に於て三千萬弗以上に達したる州に付て見るも California の四四、五八八、一五六弗、Ohio の四一、二七二、〇二八弗、Texas の三三、四六二、八九〇弗、Pennsylvania の三二、九二九、九八二弗、New York の三一、四二二、八六一弗、及び Illinois の三〇、四九五、五九六弗を擧ぐる事が出来る。

二 課稅物件

吾人は進んでガソリン稅の内容に付て見やう。先づガソリン稅、嚴格に言へば自動車燃料稅の適用を受くべき物件如何の問題がある。現在米國に於ては、ガソリン稅の對象となるべき物件の種類に付各州間に相當の異同がある。即ち所謂ガソリンを課稅物件中に掲ることに關しては殆んど各州の一致する處なるも、其の他の揮發油製品であるナフザ、ベンゼン、ベンゾール及之等の混成品、代用品に至つては、或は明白に之を掲るものと然らざるものとがあり、或は亦之等を個別的に擧ぐる事の困難を避くる爲、總括的な名

稱を採りて一齊を之に包含せしめんとするものがある。元來揮發油製品は種々の呼稱あると共に、各名稱の表す限界も亦相當に不明確なるものであつて、且内燃機關燃料としては前記燃料以外にも尙其の代用品の存在を相當豫想し得る。従て本税の適用を今假にガソリンなる名稱のものに限

定するに於ては、必然其の需要は本品類似乃至は代用の燃料に走り、結局本税創設の目的は徒勞に歸する虞がある。

故にもし之を避けんとする爲には、本税適用の範圍を可及的廣汎にし、いやしくも道路上に於て自動車を運行せしむるが爲に利用せらるゝ限り、其の物件が如何なる名稱にて呼ばれ又は販賣取引せられるとも、本税賦課の對象となす必要がある。然しながら更に之を課税技術上の點より觀るときは、課税物件を徒らに増加することは種々不都合なものと多く、殊に本税創設の目的を逸脱するが如き課税結果を屢々發生し、ひいては免稅戻稅等に付複雑なる手續關係を常に惹起するに至るであらう。前述せるが如く米國各州に於て、課税物件に對する態度が一致せざる處のあるのも、

畢竟之等の諸點を比較々量の結果各其の便宜とする處を採りたる爲であつて、以下第三表に於て其の課税物件として掲ぐるものを示すことにする。

三 稅 率

米國に於けるガソリン税の稅率は、其の實施以來現在に至るまで殆んど一路上昇の過程をたどれるものと云ふことが出来る。前述せるが如く、本税を實施したる時期に付ては各州の間に於て相當異なるも、其の實施當初に於ける稅率に關してはいづれも等しく低率であつて、即ち一ガロンに付一仙を徵收せるもの二十五州、二仙を賦課せるもの二十二州、二・五仙及三仙の稅率を採擇せるもの各々一州と云ふ状態であつた。然るに其の後各州に於ては道路改良の必要に迫られ、且ガソリン價格の下落に助長せられ、漸次其の率の引上げを實行するに至つたのであつて、以下少しく之が過程を各稅率毎に順次概觀することにする。

先づ一仙の稅率に付ては、上記の如く二十五州の多きに

第三表 各州課税物件調

| 課 税 物 件 | 州 の 數 |
|--|-------|
| ガソリン..... | 42 |
| ナフザ..... | 18 |
| ベンジン..... | 17 |
| ベンゾール..... | 17 |
| デスツレート..... | 9 |
| ガソリン代用品又は類似品にして自動車燃料として て利用し得る石油製品..... | 7 |
| 石油、天然瓦斯、石炭等より其の全部又は一部が 抽出せらるゝ揮發性物件..... | 4 |
| 自動車燃料として生産又は調製せられたる揮發性 液體燃料..... | 26 |
| 内燃機關動力用として生産又は調製せられたる揮 發性液體燃料..... | 17 |
| 石 油..... | 1 |

「註」 石油、原油等は明白に之を課税物件より除外する旨を規定するもの
らざるものに於ても一般に之を除外するを例とす。

其の實施を見たるに拘らず、一九二五年に於ては最早僅か三州に其の孤城を守る有様となり、然も一九二七年に至つては、其の殘壘すら遂に崩壊するに至つた。

次に二仙の稅率は、一九二五年に於ては之を實施するもの二十一州に及べるも、一九三一年に至つては甚しく減退し僅か四州の地に於て其の命脈を保つの悲境に陥つた。

三仙率は一九二七年に於ては實に十六州に亙りて其の採用を見、斷然其の黃金時代を現出したるも、同年を境として其の後は次第に衰運をたどり、一九三一年に至つては十一州に減少した。更に四仙率は一九二五年に於ては未だ四州に其の萌芽を見たるに過ぎなかつたが、一九二九年に至ては一躍十九州の多きに達し遂に其王座を獲得し、其の後稍後退したと雖も尙十六州に現存して以前其の地位を保持してゐる。

五仙率は一九二五年始めて一州に於て生誕したるも、其の後の進出は著しく一九三〇年に於ては十州の多きに之が實施を見、今後に於ても尙上昇する傾向にある。其の他記

述を消略したる稅率に付ては、一括して第四表に其の説明を譲る。

勿論この間、減率の事例が全然皆無であつたと云ふ譯ではなく、即ち New Mexico 其の他三州に於て之が實例を擧ぐることを得るも、其れは一時的現象として現在に於ては、各れも既に上昇又は上昇の過程にある。

以上吾人は稅率の變遷に付概述した。しからばかゝる稅率の引上がガソリン（詳しく云へばガソリン稅課稅物件）の消費量に對し及ぼせる影響如何。米國各州に於ては一九二五年より一九二九年に至る間に於て、合計四十度の稅率の變更があり、其の都度稅率の水準は高められたるに拘らず、ガソリンの消費量に於ては少しも減退せずして、却つて逐年増加の一途をたどつた。然しながらこの一事を以て、直ちに稅率の引上は何等ガソリン消費に悪影響を與へざるものと速斷すべきではない。元來かゝる燃料の消費量は單に稅率の高低のみによりて左右せらるゝものではなく、經濟界の狀況、運輸交量の多少、天候の如何其の他諸種の原

第四表 ガソリン税率の動向

| 税率 「1ガロン =付」 | ガソリン税を賦課せざる州の数 | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 1919年 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | |
| 1セント | 3 | 4 | 14 | 16 | 15 | 7 | 3 | 2 | | | | | | |
| 2 " | 1 | 1 | 1 | 2 | 11 | 17 | 21 | 22 | 13 | 13 | 8 | 7 | 5 | |
| 2 1/2 " | | | | | 1 | 2 | 1 | 1 | | | | | | |
| 3 " | | | | | 8 | 9 | 12 | 9 | 16 | 14 | 10 | 11 | 11 | |
| 3 1/2 " | | | | | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 4 " | | | | | | 1 | 4 | 5 | 11 | 11 | 19 | 17 | 16 | |
| 4 1/2 " | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | |
| 5 " | | | | | | | 1 | 2 | 5 | 7 | 8 | 10 | 10 | |
| 5 1/2 " | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| 6 " | | | | | | | | | | | 3 | 3 | 4 | |
| 7 " | | | | | | | | | | | | | 2 | |
| 計 | 4 | 5 | 15 | 19 | 35 | 36 | 45 | 45 | 47 | 46 | 49 | 49 | 49 | |

因の作用することが甚だ大である。米國に於ては之の問題に付て種々調査研究(註)を行ひたるが、其の結果に依るときは、例外なく常に消費に對して可成りの壓迫を加ふるものなることが明らかにせられた。たゞそれが一見明瞭に表れなかつたのは、上述各種の條件が大體に於て好轉し、税率引上のもたらす惡結果を相殺して餘りありたると共に、其の税率も假令創始當初に比しては可成り高められりと雖も、之を他の諸外國に比較するときは尙充分低率であつて、この増徴もガソリン生産者並に消費者に對し著しき苦痛を與へなかつた爲である。

之を要するに米國に於けるガソリン税の増率は、尙今後と雖も持續せられるであらう。然しながらそれにも一定の限度はある。税率にして適當の限度を超ゆるに於ては、單にガソリン生産者に對する重壓となるのみでなく、その負擔の大半は必然的に自動車關係事業に轉嫁し來り、其の發達を妨害するに至るべく、かくては結局、道路を改良して現代の一般的交通需要に適應せんとして企畫せられた本制

度は、却つて逆に之を妨害するが如き矛盾に當面する虞がある。従つて其の決定に當りては、自動車と他の交通機關との間に於ける交通費の比較、ガソリン價格、燃料事業者及自動車事業者の負擔能力等に付、深甚なる考慮を拂ふ必要があるであらう。

最後に參考として各州に於ける最近の税率と其の實施以來の變遷に付一表を掲げることにする。

註 右調査の一つの試みとしては、(一)税率の引上ありたる

州全體の消費量の増加率と米國全州の消費量の増加率との比較(二)税率の引上ありたる州全體の消費量の増加率と税率の變更なき州全體の消費量の増加率との比較、及び(三)米國全州の消費量の増加率と税率の變更なき州全體の其の増加率との比較が各々行なわれた。蓋し前述せる如く税率の引上ありたると否とに拘らず、其の消費量は絶體量に於ては各れも増加したる爲、之れによりては税率引上の影響は明らかならざるに付、其の相對的増加の如何に之が判斷を求めんとしたるものであつて、其の結果によるときは(一)(二)(三)のいづれの場合に於ても前者は後者に比して常に其の率に於て劣れることが證せ

第五表 各州のガソリン税率一覽表

| 州名 | 當初税率 | | 中間税率 | 1931年12月31日現在ノ税率 | |
|-----------|-------|-----------------|------------------------|------------------|-----------------|
| | 年度 | 1ガロンニ付何仙 | | 實施年月日 | 1ガロンニ付何仙 |
| アラバマ | 1923 | 2 | 4 | 1931年 7月28日 | 5 |
| アリゾナ | 1921 | 1 | 3, 4 | -31- 1-30- | 5 |
| アルカンサス | 1921 | 1 | 3, 4, 5 | -31- 2-26- | 6 |
| カリフォルニア | 1923 | 2 | ... | -27- 7-29- | 3 |
| コロラド | 1919 | 1 | 2, 3 | -29- 1- 5- | 4 |
| コンネクチカフト | 1921 | 1 | ... | -25- 7- 1- | 2 |
| コロンビヤ | 1924 | 2 | ... | -24- 5-23- | 2 |
| デラウェア | 1923 | 1 | 2 | -27- 3-24- | 3 |
| フロリダ | 1921 | 1 | 3, 4, 5, 6 | -31- 8- 1- | 7 |
| デオルヂヤ | 1921 | 1 | 3, 3 $\frac{1}{2}$, 4 | -29- 9- 1- | 6 |
| アイダホ | 1923 | 2 | 3, 4 | -30- 4- 1- | 5 |
| イリノイス | 1927 | 2 | ... | -29- 8- 1- | 3 |
| インディアナ | 1923 | 2 | 3 | -29- 4- 1- | 4 |
| アイオワ | 1925 | 2 | ... | -27- 7- 4- | 3 |
| カンサス | 1925 | 2 | ... | -31- 7- 1- | 2 |
| ケンタッキー | 1920 | 1 | 3 | -26- 2-21- | 5 |
| ルイジアナ | 1921 | 1 | 2, 4 | -30-11-27- | 5 |
| メイン | 1923 | 1 | 3 | -27-10-29- | 4 |
| メリーランド | 1922 | 1 | 2 | -27- 4- 1- | 4 |
| マサチューセツト | 1929 | 2 | ... | -31- 5- 1- | 3 |
| ミシガン | 1925 | 2 | ... | -27- 9- 4- | 3 |
| ミネソタ | 1925 | 2 | ... | -29- 5- 1- | 3 |
| ミシシッピ | 1922 | 1 | 3, 4, 5 | -31-11- 1- | 5 $\frac{1}{2}$ |
| ミゾリー | 1925 | 2 | ... | -25- 1- 1- | 2 |
| モンタナ | 1921 | 1 | 2, 3 | -29- 4- 1- | 5 |
| ネブラスカ | 1925 | 2 | ... | -29- 3-29- | 4 |
| ネバダ | 1923 | 2 | ... | -25- 4- 1- | 4 |
| ニューハンプシャー | 1923 | 1 | 2, 3 | -28- 1- 1- | 4 |
| ニュージャージー | 1927 | 2 | ... | -30-12- 1- | 3 |
| ニューメキシコ | 1919 | 2 | 1, 3 | -27- 3- 7- | 5 |
| ニューヨーク | 1929 | 2 | ... | -29- 5- 1- | 2 |
| ノースカロリナ | 1921 | 1 | 3, 4, 5 | -31- 4- 1- | 6 |
| ノースダコタ | 1919 | 1 | 2 | -29- 7- 1- | 3 |
| オハイオ | 1925 | 2 | 3 | -29- 4-17- | 4 |
| オクラホマ | 1923 | 1 | 2 $\frac{1}{2}$, 3, 5 | -31-12-31- | 4 |
| オレゴン | 1919 | 1 | 3 | -30- 1- 1- | 4 |
| ペンシルバニア | 1921 | 1 | 2, 3, 4 | -30- 7- 1- | 3 |
| ロードアイランド | 1925 | 1 | ... | -27- 6- 1- | 2 |
| サウスカロリナ | 1922 | 2 | 3, 5 | -29- 3-16- | 6 |
| サウスダコタ | 1921 | 1 | 2, 3 | -27- 1- 7- | 4 |
| テネッシー | 1923 | 2 | 3, 5, 6 | -31-12-19- | 7 |
| テキサス | 1923 | 1 | 3, 2 | -29- 7-16- | 4 |
| ユタ | 1923 | 2 $\frac{1}{2}$ | 3 $\frac{1}{2}$ | -31- 5-12- | 4 |
| ベルモント | 1923 | 1 | 2, 3 | -29- 4- 1- | 4 |
| バージニア | 19. 3 | 3 | 4 $\frac{1}{2}$ | -28- 3-19- | 5 |
| ワシントン | 1921 | 1 | 2, 3 | -31- 4- 1- | 5 |
| ウエストバージニア | 1923 | 2 | 3 $\frac{1}{2}$ | -27- 7- 1- | 4 |
| ウiskonシン | 1925 | 2 | ... | -31- 4- 1- | 4 |
| ワイオミング | 1923 | 1 | 2 $\frac{1}{2}$, 3 | -29- 4- 1- | 4 |

られた。

四 納 稅 者

消費税の税としての特長の一つは、直接消費者たる一般大衆を以て其の納税者とせず、消費とは相當縁遠い處の生産者製造業者等をして納税者たらしむる點に存する。本税は勿論一種の消費税にして、其の點この常則を脱するものではない。米國各州に於ても其の納税者はガソリン燃料の大量販賣者たる所謂原配給者を以て之に充つるを一般とする。今其の實例を各州に付見れば次の如くである。

- (一) 精製者、製造者、混製者、生産者、及輸入者を以て納税者とするもの……………二十三州及コロンビア區
- (二) 前號以外に小賣業者卸賣業者をも納税者とするもの……………七州

- (三) 一號以外に小賣業者を更に納税者とするもの……………六州
- (四) 卸賣業者、小賣業者、及倉庫業者を納税者とするもの……………四州

- (五) 卸賣業者を納税者とするもの……………二州
 - (六) 製造者、及び卸賣業者を納税者とするもの……………一州
 - (七) 卸賣業者及輸入者を納税者とするもの……………一州
 - (八) 小賣業者及輸入者を納税者とするもの……………一州
 - (九) 精製者、生産者、及輸入者を納税者とするもの……………一州
 - (十) 總ての販賣業者を納税者とするもの……………一州
- 上記の如く若干の州に於ては小賣業者を納税者中に列擧するも、小賣業者の總てに付て然りと云ふのではない。彼が納税に付義務付けられてゐるのは、州内に於て最初の販賣をなす場合に限られてゐる。

之を要するに納税者は一方消費者に代り、租税の立替前拂をなす點に於て納税の保證者たる地位にあると共に、他方租税をガソリン價格に包含せしめて消費者に轉嫁する點に於て租税の獲集者たる役割を演ずるものである。

五 免 稅 及 戻 稅

ガソリン税の目的は、道路を特に著しく利用する者より

道路の築造及維持の財源を徴收することにある。従つてこの目的よりするときは、道路上に於て自動車を行せしむる以外の目的に使用するガソリンに對しては、本税を免除するか或は徴收後戻税の方法を採るを妥當とする。

米國に於てもこの趣旨に従ひかゝる場合に於ては殆んど免稅及戻税の方法を實行してゐる。たゞ例外として Florida, Iowa, North Dakota 及び Wisconsin の四州に於ては免稅を全然認めず、特に Florida に至つては戻税すらも之を考慮してゐない。

今免稅に關し各州に於て認むる處の處の種々の場合に付總括すれば次の如くである。

- 一、合衆國內の他州へ移出し、又は外國に輸出するものに付特に免稅を認むるもの 三十一州及コロンビヤ區
- 一、米合衆國政府又は其の政府機關に販賣するものに付免稅を規定せるもの 十五州及コロンビヤ區
- 一、特に合衆國憲法及其の法律に於て課稅を禁ぜられたる取引の對象となるものに付免稅を認むるもの 五州

其の他、州によりては更に農業用機械に使用するもの、發動汽船に使用するもの、航空機用又は製造工業用に利用するもの等各其の用途を掲げて免稅を認むるものもある。

尙免稅に關聯して一言すべきは租稅の一定額の控除又は割引である。元來物件は其の取扱上或る程度の減失を生ずることは之を避け得ざるも、ガソリン燃料に付ては特に其の性質上揮發による相當量の喪失は當然豫期せざるを得ない處であつて、かくの如き部分に關しては、本稅の趣旨よりするときは、勿論課稅の對象とすべきではない。従つて米國に於てもかゝる喪失部分に對し租稅額の一部控除を認むる次第であつて、試みに其の控除額、租稅額に對する割合及び之を認むる州を示せば、一％七州、二％四州、三％九州、四％一州と云ふ状態である。

次に戻税付に一瞥するに、米國に於て之を許容する場合の定め方に關しては之を大體二つに大別することを得る。即ち全州の約半數に於ては包括的なる規定方法を採用し道路上に於て車輛を運行する以外の目的に使用するガソリン等

に付、總て戻税を認むるに對し、其の他州に於ては個別的規定方法を探り、特に税法に於て明示したる用途にガソリン等を使用する場合に於て戻税を許容する。然しながら兩者の尙れを探るも其の優劣に付ては蓋し一長一短は免れなく。

戻税に關する調査に付ては尙未了の州相當あるも、其の租稅收入額に對する割合は次に見る如く毎年増加の傾向を示してゐる。

| 年 度 | 調査せる州の數 | 當該租稅總收入に對する戻税の割合 |
|-------|---------|------------------|
| 一九二五年 | 二九州 | 四・〇六% |
| 一九二六年 | 三二〃 | 四・二三% |
| 一九二七年 | 三一〃 | 五・三六% |
| 一九二八年 | 三二〃 | 六・一八% |
| 一九二九年 | 三五〃 | 五・六八% |
| 一九三〇年 | 三七〃 | 六・六三% |
| 一九三一年 | 四〇〃 | 六・六五% |

前表に示す戻税の割合は調査せる各州に於けるその割合の總合的平均を表わすものなるも、個々の州に付ても二、三の州を除き殆んど例外なく逐年遞増的に多額の戻税を爲

しつゝある状態にして、この傾向は特に農業を主とする若干の州に於て著しく、例へば North Dakota 及び South Dakota の如きは一九三一年に於て實に當該租稅收入の三五・五三%及び三四・一八%の多きに達した。

かくの如く戻税の増加せるは、もとより之を許容せる用途の範圍が甚だ廣範なると共に、それ等用途に於けるガソリン使用量が亦著しく増加したることに原因するも、他方に於て戻税申請の手續が極めて簡單であり、且其の申請の眞偽を調査すること相當困難なる爲、勢ひ不正の要求を認容する場合多かりしことも亦閑看し得ざる原因である

尙、かくる不正なる脱税に付ては免税の場合に於ても勿論、こと新しきことではなく、もし其の不正を完全に取締らんとすれば免税又は戻税の認められたる趣旨を没却するが如き結果を生ずると共に、その事務徒らに煩雜に流れ、經費多額を要する關係上、結局徹底したる防止策は至難であらう。(未完)