



米國に於けるガソリン税の實狀 (完)

伊藤大三

六 徵 稅 費

租稅の目的が社會的、道義的又は政治的にどうであらうとも、其の收入（正確に云へば純收入額）にして問題とするに足らない限り、租稅としての存在價値は當然否定せられる。この點より考へるときは、單に徵稅費の如きものと雖も其の總收入と併せて、當該租稅の採否決定に當つては相當重要な因子をなすものである。従つてガソリン税に

關する本稿に於ても其の徵收費に關しては、こゝに一應之を記述するの必要を認める。

然るにこの點に關する資料は、米國に於ては遺憾ながら完全とは云ひ難い。何故ならば先づ本税を實施せる總ての州に於てかゝる調査があまねく行われてゐる譯ではなく、且各州に於けるその調査結果に付て見るも、何等一定の統一的基準に依らずして、各州毎に其の獨自の見解とする處に從つたものであつて、其の内容に於て相當異質的のもの

を包含してゐる。従つてかゝる調査結果を單純に綜合した
 輪廓程度は、之によりても充分に推測し得るものと思ふ
 る六表によりては、もとより、それに関する正確なる智識
 に付、敢て之をこゝに掲記する。
 の了得を期待することは出来ない。然しながら其の大體の

第六表 ガソリン税徴收費調

項 目 年 度	徴收費に付調査 したる州數		同上の州に於ける 稅收入合計		同上の州に於ける 徴收費合計		總收入額に對する總 徴稅費の比率	
	ガソリン税	自動車税	ガソリン税	自動車税	ガソリン税	自動車税	ガソリン税	自動車税
1925	42	21	82,456,346	234,518,669	217,393	14,813,875	0,26	6,32
1926	41	25	106,937,702	240,379,600	294,066	16,882,675	0,27	7,02
1927	39	32	175,706,944	253,712,972	605,240	14,876,410	0,34	5,86
1928	49	33	223,649,524	277,589,310	744,134	15,178,999	0,33	5,47
1929	43	36	347,693,183	315,150,520	857,703	18,402,798	0,25	5,52
1930	43	39	418,899,884	321,270,129	1,316,199	19,196,926	0,31	5,98
1931	44	43	522,544,031	318,288,859	2,331,669	12,516,119	0,45	6,76

註 自動車税に関する事項を同一表中に挿入するの複雑を敢てしたる意圖は、この自動車關係の兩税を比較せしむること
 よりガソリン税徴收費の如何に低率なるかを一層容易に了解せしめようとするに在る。

今それ等の調査結果によるに、本税の徴收費は其の總收入に比して極めて微々たる額にして、即ち第六表に於ても見る如く其の最も高率であつた一九三一年に於てすら平均僅か〇・四五%に過ぎない。亦之を各州別に見るも、同年に於て其の率〇・五%を超過するものは四十三州(四十九州中六州に付てはかゝる調査なし)中僅々十四州に止まり、然も1%を越ゆるものとしては漸く Idaho, New Mexico,

North Dakota, 及び Pennsylvania の四州を數へ得るに過ぎない状態である。従つて之を其の姉妹税とも云ふべき一般自動車税と比較するときは、殆んど問題とするに足らざる低率なものである。

かくの如く徴稅費の少きは、先に納稅者の項に於て述べたる如く、其の納稅義務を直接多數の一般消費者に分散せしめずして少數の原配給者に集中する結果、徴稅手續極めて簡單且容易なるが爲であつて、このことたるや、もとより所謂消費稅一般に共通なる特色にして、敢て本税にのみ限りたることではない。

七 割當並に配分標準

州に於て徴收したるガソリン税は、其の一部を下級の公共團體に對して交付又は割當を爲すや。之に關しては四十九州中その過半数たる二十八州までは、たとひ其の交付割合に付てこそ相當の差異を認むるとは云へ、各れもその地域内に於けるカウンティ(以下假に郡と稱す)に對し又は郡市兩者に對し一定率の分配を規定してゐる。然るに其の他の州に於ては稅收入は總て之を自己に歸屬せしめ、別に其の一半を之に割愛するが如きことを認めて居ない。

元來本税の主目的は、本誌前々號にも述べたる如く、道路の築造維持の財源を特に道路を利用する自動車使用者より獲得せんとするにある。然るに自動車の利用するは必ずしも州道の如き幹線道路のみとは限らず、郡道市道の如き支派線に付ても其の利用には甚だ輕視し得ざるものがある。従つてかゝる稅收入を州當局のみに於て獨占するが如きは失當にして、其の一半を支派線道路の管理經營に當る郡市

等の下級公共團體に對し分與するを、蓋し當然のことと考へる。之に付ては、實際に於ても從來既に下級の公共團體殊にその配分に預ること稀なる市當局に於て、猛烈に攻撃を爲し來れる處にして、米國一般の輿論とする處も亦この主張を是認支持する傾向にある。

次に然らばその下級公共團體に割當てらるべき部分は、更に如何なる標準の下に彼等相互間に於て細分せらるるか。これに付ても各州毎に極めて區々にして一定してゐない。即ち或は自動車登録數により若は道路延長により、或はガソリン税徴收額の多寡、土地面積の廣狹、人口數の多少、農場數の如何等各種の標準の各れかを採り、又はこれ等數個の標準を種々組合すことにより之を決するが如き状態である。

今上述の各種標準に付て見るに、之等は各れも自動車の利用と道路の築造費乃至維持費との關係に付、大體に於て同一の傾向を表徴するものなるが故に、たとひ各れの標準によるとするも、之が爲に大いなる不合理を惹起するが如

きことは少く、且亦州によりては特殊の環境と特殊の事情の存する爲、その優劣を普遍的格一的に論斷することはもとより妥當ではないであらう。然しながら本税の賦課が自動車の利用を對象と生ずる關係上、自動車登録數の如何は、その配分額を決するに當りては最も有力なる標準として第一に審議せらるべく、その他の標準に付ては之が缺陷を補完する補助的のものとして處理するを適當と考へる。

以下蛇足にわたる嫌ひあるも、各州に於ける上述の交付割合配當標準等に付、その概略を示す爲一表を掲ぐることにする。

八 使 途

ガソリン税徴收の目的が何んなるかに付ては、既に再三述べ來つた處であるが、要するに道路費財源の枯渴せる折柄、之が財源補填の爲、道路の改良に付最も切實なる關心をもつものをして、その一半を負擔せしめんとするのにある。米國に於ては各州いづれもこの趣旨に忠實に、その徴

第七表 下級公共團體に對する
ガソリン税割當額並に配分標準 (1931年現在)

州名	交付額	交付を受ける下級公共團體の種類	下級公共團體間に於ける配分標準
	〔稅收入總額に對する割合〕		
アラバマ	五分一	郡(カウンター)	平等
アリゾナ	十分三 (1933年後は八分三)	郡	ガソリン税徴收額
アルカンサス	六分一	郡、道路區	—
カルホルニヤ	三分一	郡	自動車登録數
コロラド	十分三	郡(90%) 市町村(10%)	{ 郡に付ては管内州道の延長 市町村に付ては自動車登録數
フロリダ	七分三	郡	{ 土地面積、人口數、 州道築造に對する寄附額
テオルデア	六分一	郡	道路延長
イリノイズ	三分一	郡	一般自動車税額
インディアナ	四分一	郡(75%) 市町村(25%)	{ 郡に付ては一半を道路延長 他を平等、市町村不明
アイオワ	九分四	郡(75%) 町村(25%)	{ 郡に付ては土地面積 町村に付ては道路延長
カンサス	若干	—	—
ミネソタ	三分一	郡	—
ミシシッピ	十一分五	郡	自動車登録數
ネブラスカ	四分一	郡	自動車登録數
ネバダ	若干	—	—
ニューヨーク	十分三	郡(84%) ニューヨーク市(16%)	郡に付ては道路延長
ノースカロリナ	三分一	—	—
ノースダコタ	三分一	郡	自動車登録數
オハイオ	四分三	郡(67%) 市町村(33%)	{ 自動車登録數 平等
オクラホマ	四分一	郡	土地面積、人口數
ペンシルバニア	六分一	郡	ガソリン税徴收額
サウスカロリナ	六分一	郡	一般自動車税額
テネッシー	七分二	郡	{ 一半は平等、一半は土地面積 人口數
バージニア	十分三	郡	{ 一半は平等、一半は自動車登録數 農場數財産評價格
ワシントン	五分一	郡	{ 一半は平等、一半は自動車登録數 農場數財産評價格
ウイコンシン	若干	郡、市町村	道路延長、人口數
ワイオミング	四分一	郡	{ 土地面積、人口數 財産評價格

「註」 第三欄中%は郡と其の他の公共團體の受くる交付額の割合を示す。

收したるガソリン税は殆んど總て道路財源に充當する有様にて、現に本税が道路費財源中に於て占むる地位は、次表にも示すが如く極めて重要なるものである。前述せる下級公共團體に對する本税の一部交付に當りても、其の交付の條件としては殆んど常に道路費財源に利用すべきことを規定してゐる。

第八表 州 道 財 源 調

年次	財産税 一	自動車 税	ガソリン 税	道路 公債	路權 補助	雑收入	計
1921	18.2	27.5	0.9	30.2	21.0	2.2	100
1922	—	—	—	—	—	—	—
1923	15.4	36.7	4.0	22.0	18.0	3.9	100
1924	8.2	37.4	10.2	21.7	19.6	2.9	100
1925	9.3	33.7	15.1	23.9	15.5	2.5	100
1926	8.0	37.2	22.3	17.2	13.1	2.2	100
1927	7.6	36.9	27.2	14.0	12.4	1.9	100
1928	7.1	34.0	30.7	15.9	10.6	1.7	100
1929	8.1	31.3	32.4	18.2	8.7	1.3	100
1930	4.1	27.4	37.2	21.0	8.7	1.6	100

勿論上述使途の例外を全然認めざる譯ではなく、州によりてはその一部を道路外の目的に利用するものもあるも、之に對しては負擔者のみならず一般輿論の反對もあり、從つて其の割合に於ては二、三の州を除き極めて少額にして、とりたてゝ問題とする程ではない。今試みに之を擧げれば大體左記の如くである。

州 名	稅收入總額に 對する割合	使 途 (一九三一年 在)
フロリダ	二七・九二%	教育事業、學校建設、準備基金
テキサス	二五・〇〇%	自由教育金
メリーランド	二〇・八三%	教育事業
デオルチャ	一六・七二%	牡蠣養殖事業其他
ニューヨーク	五・一七%	準備基金、ニューヨーク市一般基金
ミシシッピ	三・〇五%	海岸防波堤
ミネガン	二・四九%	航空基金、州一般基金
ルイジアナ	二・〇六%	船渠委員會費
ニュージャージー	〇・八二%	海事局、商務局及公共事業委員 會ノ費用
ノームダコタ	〇・六一%	準備基金、州一般基金

抑本税に於てはこの使途の問題は、其の創設の趣旨に鑑

みて特に重要な意義を有し、その當否如何は直ちに本税の存立に影響する。今日消費税一般が論難の對象となつてゐるときに當て、獨りガソリン税に限り取て之を是認せんとするのは、勿論、かゝる負擔が結局は道路改良なる現實的利益と化して負擔者に復歸し、かくして「己れに出づる處己れ歸る」の所謂因果應報の觀念が如實に具現さるゝことを前提してのことである。即ち換言すれば、かくの如き場合に於てはたとひ其の負擔にして相當多額にのぼることありとしても、此れに伴ふ苦痛は其の半面にもたらされる利益と相殺せられ殆んど解消し盡すに至るからである。従つてこの前提に反し、萬一本税を道路費外の目的に使用するものとするならば、自動車の利用が既に奢侈の域を脱せる今日に於ては、消費税一般に加へられる非難は本税と雖も到底之を避くることを得ないであらう。

米國に於ても本税は前述せる如く、年々其の税率の引上あり、其の税額亦飛躍的の増加を爲し、自動車一臺當り負擔額に付ても次掲の如く著しく上昇し來つたにも拘らず、

一般輿論並に負擔者方面に於ける非難の聲甚だ少きは、結局其の使途が本來の範圍を逸脱せずして適切なりしが爲であつて、もし之が然らざりしものと假定するならば、同税の今日に於ける、かゞやかしき其の實績は到底期待し得られないことを斷言してはゞからない。

年次	ガソリン 自動車 一臺當り 負擔額
1919年	0.14 弗
1920 "	0.15 "
1921 "	0.51 "
1922 "	1.04 "
1923 "	2.97 "
1924 "	4.57 "
1925 "	7.44 "
1926 "	8.52 "
1927 "	11.19 "
1928 "	12.45 "
1929 "	16.28 "
1930 "	18.62 "
1931 "	20.78 "

九 餘 論

以上に於て吾人は米國に於けるガソリン税の實狀に付概略を述べ、且諸々に思ひ出づるまゝの愚見を述べ來つた。

纏つて本邦に付之を見るに、數年前一時之が實施に關し當局者間に於て相當話題になりたることある由なるも、何時しかうたかたの如く消へ去り、今日自動車に關する税として、たゞ府縣税及市町村税として自動車税並に其の附

加税が存するのみにして、ガソリン税の實現の如き、今の處海のものとも山のものとも判然しない有様である。蓋し最近我國に於ては、國の内外にわたり多難なる幾多の事態相次いで發生し、爲に自動車に關する課税問題の如きも之を道路費の財源問題と關聯して慎重に再検討するの餘裕なきが故であつて、今後國情にして安定したる際には當然本件は再び問題となつてくるものと考へる。

今試みに我國現在の自動車税の内容を分析してみるに、今日に於ては勿論之を單純に奢侈税視することは、最近自動車が一般交通機關として普及し來れる現況に鑑みて、その負擔餘りに高額に失すべく、少くともその課税額の一半は之を道路の使用又は損傷に對する代償と解するを妥當とする。然るにその課税態度に於ては、尙以前として奢侈税的の取扱濃厚にして、即ち道路の使用乃至は損傷の程度如何と云ふが如きことは殆んど重視せられずして、一率に乗用車は貨用車より負擔高く、更に乗用車中自家用車は營業用車に比して一段と重く課税せられてゐる。従つて現在自

動車税中に包含せられたる此の二つの目的——特に道路費の一部負擔と云ふ目的——を自動車税一税によりて公平に達成せんとするならば、もとより其の課税標準に付幾多改正を要するものあること言を俟たざる處である。然しながら更に一步進みてかゝる改正を爲すとしても、其の結果は結局課税標準をして複雑多岐ならしめ、公正なる成果に至つては尙相當困難なるものがあらう。従つて改正をなすに於ては寧ろ此の際、新にガソリン税を創設して自動車税と併立せしめ、自動車税中に包含せられたる處の道路の使用損傷の代償たる部分を同税より分離し、之をガソリン税の機能に一委するの案を適當と考へる。何故ならば自動車による道路の使用損傷の程度を測定する尺度としては、ガソリン税は恐らく最も優れたる機能を有するからである。

最後に、本税の是認せられる根據に關し、中には既に述べたる處と重複するものもあるが、便宜上之を一括してここに記述して本稿の結語としたい。

一、本税は其の收入極めて確實なると共に、其の總收入

に對する純収入の割合は殆んど百パーセントに近く、從つて収入と云ふ點より考ふる時は、誠に税として理想的である。蓋し本税は其の管理比較的簡單且容易にして、徵稅費の如きも極めて少額にてこと足るからである。

一、ガソリンの消費量は、道路の使用又は損傷の程度を測定するに最も良き尺度なるを以て、本税によるときは、各自動車の負擔額は自動的に其の道路使用又は道路損傷の程度に照應すべく、從つて道路費の負擔に付充分其の公平を確保し得る。

イ、各自動車は其の走行料數に應じて課稅せられる。

ロ、重量車輛は輕量車輛に比して、亦積載車輛は空車輛に比して必然重く課稅せられる。

ハ、適當なる速度の自動車は適當なる速度の自動車に比して多額の負擔を強制せられる。

二、一定の住所なき所謂朧隊自動車に對しても、最も有効且公平に然も大いなる困難なくして課稅し得る。

一、本税は其の収入にして道路以外の目的に利用せられ

ざる限り、負擔者（本税の意圖せる眞の負擔者）よりの反對は極めて稀であらう。何故ならば、其の支出に對する報酬として受くる處の利益が明白だからである

即ち本税の収入額は良き道路の築造乃至維持に利用するが故に、其れはひいて自動車の修繕費を減少しその速力を増加し、その安全率を高め、更にその利用者をして愉快と歡喜を滿喫せしめる。

一、本税に對しては、自動車製造業者に於ても敢て抗議を提出しないであらう。蓋し良き道路の出現は、結局交通物體としての自動車に對する需要を更に高めるに至るからである。

一、本税にして其の課稅額過重ならざる限り、燃料關係事業者と雖も、之に對して何等反對すべき理由はなからう。蓋し適度の課稅はガソリン價格に影響する處も少く、從つて其の販路に重大なる障害を來すものとも想像し得ず、結局其の負擔額は殆んど全部消費者に轉嫁せらるゝに至るからである。