

論説

米國に於ける自動車關係の諸税に就て

檜崎敏雄

目次

- 一、序 説
- 二、米國の道路概観
- 三、道路費財源としての登録税及ガソリン税
- 四、登録税
- 五、ガソリン税

一、序 説

米國に於ける自動車關係の税は二種ある。一は登録税(Registration Fee)であり、一はガソリン税(Car



soline Tax)である。以下之れに就て論じて見たいと思ふ。

大規模な道路改善の費用が巨額に上るものであることは、何處の國と雖も變りはない。況んや合衆國の如くに國土老大の場合に於てをやである。斯る事情の下に於て此二種の財源は非常に効果的のものであることは云ふ迄も無いのであつて、從來採られた一般租税や道路公債等の方法では到底完全な道路改良政策の實現は期し難いのである。されば米國に於ても、道路改良財源としての登録税及びガソリン税は、益々重きを加へると共に、反對に道路改良費としての一般租税の位置は、益々重要性を減ずるに至つた。換言すれば『道路の収益力は益々政府補助の方法に代位する傾向を加へつつある』。蓋し登録税と云ひ、ガソリン税と云ふも、共に『道路を使用せしむることの代償』として徴收するものであるからである。殊にガソリン税の如きは道路使用の分量に應じて徴收するものであるから、一層此性質は明瞭であると云はねばならぬ。

二、米國の道路概観

由來米國の道路費用は、國土の老大な關係もあつて、他國に比して甚だ巨額である。今日米國には凡そ三百萬哩の道路がある。そして千九百三十一年度の道路費總額は、十六億萬ドルであつたが、之は同年度に於て米國議會を通過した國務、農務、商務、勞働、司法、内務、大藏、逓信及海軍の各省總豫算よりも遙かに多額である。又同年度に於て道路建設、道路建設材料及器械の製造に従事した者の數は、凡

そ百萬人と云はれて居る。そして之等公道を利用した運輸の數字は更に天文學的である。即ち千九百三十一年度に於ては、次の如き實數を示して居る。

一、運輸總計

1. 一般乗客運輸哩

一五〇、〇〇〇、〇〇〇

2. 貨物運輸哩

二四、〇〇〇、〇〇〇

3. バス乗客哩

一一、〇〇〇、〇〇〇

二、同年度に於ける二千五百萬臺の自動車の消費物件

1. ガソリン消費量(ガロン)

一五、四〇〇、〇〇〇

2. 滑油消費量(ガロン)

四五〇、〇〇〇

3. 部分品消費價格(ドル)

四〇〇、〇〇〇

三、使用人

1. 自動車製造業

二〇〇、〇〇〇

2. タイヤ其他部分品附屬品製造

一五〇、〇〇〇

3. ガレージ及停留場

七五、〇〇〇

4. トラック、タクシー、バス及私用車の運轉手

二、五〇〇、〇〇〇

次で合衆國の道路全部の現勢を示さう。

年	高級舗装		全部合計(非舗装路) を加へて	費用(ドル)
	舗装合計(下級舗装) を加へて	哩數		
一九〇四	一四四	一五三、五三〇	二、一五一、三七九	七九、六二三、六一六
一九〇九	七二五	一九〇、四七六	二、一九九、六四五	
一九一四	一四、四四二	三五七、二九一	二、四四五、七六一	二四九、〇五五、〇六七
一九二一	三五、八七四	三八七、七六〇	二、九四一、二九四	九四四、一〇三、五六七
一九二二	—	四一〇、〇〇〇	二、九六〇、〇〇〇	八九八、三五二、三〇七
一九二三	五四、二一七	四三九、三四一	二、九九五、七二七	九三八、三〇五、二九九
一九二四	六三、七九七	四七一、六六八	三、〇〇四、四一一	一、〇七五、五九三、六八七
一九二五	七六、三四二	五二一、二六〇	三、〇〇六、〇八三	一、一四四、四一五、五一三
一九二六	八二、九八七	五五〇、〇六四	三、〇〇〇、一九〇	一、一六三、七四七、九七一
一九二七	九一、九三五	五八八、七二一	三、〇一三、五八四	一、二八三、一一〇、六三一
一九二八	一〇二、五五九	六二六、一三七	三、〇一六、二八一	一、四二三、八七〇、二七八
一九二九	一一二、四五四	六六一、四三五	三、〇二四、二三三	一、四四四、六六八、九八五
一九三〇	一二五、七〇八	六九三、五五九	三、〇〇九、〇六六	一、六八〇、四九三、〇九五
一九三一	一四三、〇〇〇	八二九、七〇〇	三、〇三五、九四二	一、六〇〇、〇〇〇、〇〇〇

一九三二 一五〇、〇〇〇 八六八、〇〇〇 三、〇四〇、〇〇〇 一、二五〇、〇〇〇、〇〇〇

以上舉げた種々の數字は驚くべきものの様に思はれる。然し之を以て米國の道路が現在完成の域に近づきつつありとは云へない。否、道路の改良事業は米國に於ても寧ろ將來の問題と云へる。

例へば千九百三十年に於て、道路總延長三百萬九千六十六哩中で、高級舗装は前掲の表に依れば十二萬五千七百八哩即ち全體の四分二厘に過ぎない。又下級舗装は前掲の表に依つて計算すれば、十六萬七千八百五十一哩であつて、全體の一割八分八厘に過ぎない。全道路中の七割七分即ち二百三十一萬五千五百七哩は、舗装なき道路である。他の言葉で云へば、之は千九百三十年に於て『忘却された道路』である。

三、自動車費用と道路費用

道路上を運轉する自動車に取つて、道路の良好なことが必要であることは、云ふ迄も無いのである。一體に自動車は如何なる費用の支出を必要とするであらうか。之に就ては、不變費固定費と可變費との二種の費用あることは明らかであると思ふ。即ち此點から次の如き項目を分類することが出来る。

- | | | | |
|-------|------------|-------|----------|
| 一、不變費 | 1. 投資の利子 | 二、可變費 | 1. 運轉手給料 |
| | 2. 登録税及財産税 | | 2. タイヤ費 |
| | 3. ガレージ費 | | 3. ガソリン費 |

4. 保 險 金
5. 償 却 金

4. オイル費
5. 修 繕 費

云ふ迄も無く、不變費は一旦自動車を備へ付けて之を使用する以上は使用の程度に係らず、又は使用せざるに係らず支出せねばならぬ費用である。可變費は使用の頻繁度に應じて變り得る支出である。さて高級舗装道路に於て、之等兩種の費用は一哩當りとして計算すれば如何程になるであらうか。茲に米國の二つの報告がある(但し運轉手給料を除く)。

費用項目

客用車

哩當費用

混成車

1. ガソリン	一・〇九	一・二七
2. オイル	〇・二二	〇・二五
3. タイヤとチューブ	〇・二九	〇・四三
4. 維持費	一・四三	一・二二
5. 減價	一・二六	一・六三
6. 免許費	〇・一四	〇・一四
7. ガレージ(月四ドル)	〇・四四	—
8. 利子(六分)	〇・三六	〇・四七

9. 保 險	〇・二一	〇・三三
合 計	五・四四	六・四三

即ち客用車(Passenger Vehicle)の哩當費用は五ドル四四仙であり、混成車(Composite Car 客室と貨物室の仕切ある車)の夫れは六ドル四三仙である。前者はアイオワ機關實驗所編纂運送費統計(Owa Engineering Experiment Station, Operating Cost Statistics, Bulletin 91)に依るものである。又後者は道路調査局員パウスタアン(Paustian, Highway Research Board)氏の調査に依るものである。然し斯る自動車の費用も、道路の良悪に依り大差を持ち來すことは、勿論である。パウスタアン氏は此點に就き次ぎの哩當り費用を擧げて居る。

道路の種類	客 用 車	ト ラ ッ ク
低級道路	七・三七	九・六一
中間道路	六・四三	八・四〇
高級道路	五・六四	七・三八

次で道路そのものの費用を研究しよう。之も亦建設費と維持費とを必要とすることは、云ふ迄も無いが、高級道路程維持費が尠く、低級道路程維持費は、高く付くものである。即ち建設費と維持費は、反比例の關係に立つものであることを知るべきである。それならば、長期に渉る維持費節約上、建設費を奮發した方が得策の様に思はれるけれども、然し運輸數量の閑却な區間に於て、程度を過ぎた道

路設備も出来ないわけである。恰かも樺太に於て東海道同様の鐵道サブイスを行ふことが出来ず、又山間辟地へ一等郵便局を設け、東京灣内航路に二萬噸級の船が使へぬのと同様の理である。之を稱して「交通機關簡性化の法則」と云ふ。然し飽く迄も建設費と維持費との關係は反比例なのであつて、之は次のオウウエン(O'Wen)氏の調査に依るも明瞭である。

年々の道路上通過噸數

道路の種類と哩當維持費

	高級道路	中級道路	低級道路
一 萬 噸	一五三ドル	二九六	一九三
二 萬 噸	一五七	三〇七	二一一
五 萬 噸	一六七	三四〇	二六六
十 萬 噸	一八三	三九六	三五七
二十萬噸	二一七	五〇七	五三九
五十萬噸	三一七	八四〇	一、〇八四

即ち年に一萬噸の貨物が通過するとして、高級道路なら一五三ドルであるが、中級道路ならば一九六ドルであり、低級道路ならば一九三ドルである。以下通過噸數の増加に従ひ、此開きは益々大きい。茲に於て繁華區域に於て益々高級道路の必要であることが痛感されるであらう。

然らば道路維持費は如何なる内容の費目から成り立つであらうか。一例として、米國マサツチュ

ウセツツ州の千九百三十一年度維持費の内容を見れば、次の様になつて居る。

1. 一般維持費	一、三五三、五九九
2. 監督費	三一五、〇六〇
3. 道路試験研究所	一三、五七二
4. 道路築造機械手入費	三三七、七二六
5. 雪搔費	五〇九、七五〇
6. 並樹費	六八、一二〇
7. 諸種標識	一六五、六一四
8. 塗料製造	三〇、五二二
9. 道路地圖	五、七一五

三、道路費財源としての登録税及ガソリン税

一九二一年及一九三一年兩年度の米國道路改良財源比較。

項 目	一九二一年	一九三一年
金額(ドル)	}	}
金額(ドル)		
全額の百分率	}	}
全額の百分率		

一、道路使用者より

イ、登録税	一一八、九四二、七〇六	一一・九	三一七、八四四、六七〇	一七・五
ロ、ガソリン税	三、六八三、四六〇	〇・四	四八一、八七六、一二六	二六・五
ハ、合計	一二二、六二六、一六六	一二・三	七九九、七二〇、七九六	四四・〇
二、其他の財源				

イ、一般租税	四一五、一八七、六九〇	四一・八	四九五、六二八、六七七	二七・二
ロ、雑収入	六二、一八六、七二五	六・三	六三、七二六、一三六	三・五
ハ、國政府補助	七七、四五六、六八七	七・八	二一八、〇七三、八一八	一二・〇
ニ、道路公債	三一六、四五九、五〇二	三一・八	二四二、四九四、一三九	一三・三
ホ、合計	八七一、二九〇、六〇四	八七・七	一、〇一九、九二二、七六〇	五六・〇
三、年 收 入	九九三、九一六、七七〇	一〇〇・〇	一、八一九、六四三、五五六	一〇〇・〇

即ち登録税及ガソリン税は、一九二一年の一割二分三厘から、三一年の四割四分と變化して居るのである。夫れにしても、三一年度の道路費財源十八億一千九百六十萬ドルは、相當巨額の數字と云はねばならぬ。

登録税は、最初の間は全く登録の手續の爲の名義上の課金に過ぎなかつたのである。然し車輛の數が増加するに従つて、『より良き道路の資金獲得』と云ふ目的に變更した様である。千九百十九年には手数料は、六千四百六十九萬七千二百五十五ドルに過ぎなかつた。一臺當り平均登録税八ドル

六十八仙であつた。又ガソリン税は、其年に於て百二萬二千五百十四ドルの小額であつた。然るに三十二年には登録税は三億二千四百二十七萬三千五百十ドルに達して、十九年當時の約五倍の増收となり、二臺當り平均登録税は三十四ドル七十仙で約四倍となる。ガソリン税は、五億一千三百四萬七千二百九十三ドルに達して、約五千倍の増收を示して居る。近年斯様な巨額に達する登録税及ガソリン税は、如何に支出されるか。左表を見れば一目瞭然たるものがある。

千九百二十五年より三十二年度に渉る登録税及ガソリン税總收入の支出割宛表

項 目	金 額	割 宛
一、登録税及ガソリン税總收入	五、四二〇、六三四、〇四二	一〇〇・〇〇
二、徴 收 費	一四二、六五七、五二八	二・六三
三、差引純收入	五、二七七、九七六、五一四	九七・三七
四、支 出		
イ、州道建設及維持	三、四八一、七一、一四二	六四・二三
ロ、其他道路の建設及維持	一、〇五九、二八九、一四四	一九・五四
ハ、(道路公債に關する支拂州道)	三六〇、〇五〇、五八三	六・六四
ニ、同様支拂(其他道路)	九二、一〇三、四三八	一・七〇
ホ、道路行政費	三、一二五、〇五〇	〇・〇六

へ、道路警察費	一九、一三六、八〇二	〇・三六
ト、其他雜費	二、八八七、八一三	〇・〇五
チ、市道費	一一八、九一〇、八二八	二・一九
リ、道路基金	四八、六八三、七二六	〇・九〇
ヌ、教育費補助	六五、〇七六、一一〇	一・二〇
ル、其他道路に無關係なる向への補助	二五、四四二、四八一	〇・四七
ヲ、殘金	一、五五九、三九七	〇・〇三

ところで、普通乗用車とトラックと、バスと、此三者は如何に登録税とガソリン税を負擔して居るか、米國人の常識では、普通私用車の負擔が最も重い様に考へられて居り、従つてトラックやバスは更に現在に比してより以上を負擔すべしとの議論を爲す者も尠くない。然し之は競争相手である鐵道會社邊の宣傳が與つて力あるらしい。蓋し國民工業會議局(National Industrial Conference Board)の調査に依ると、此常識は全然覆へされることを示して居る。即ち同調査は次の數字を與へて居る。

車の種類

年平均稅負擔(ドル)

乗用車	四三・二一
トラック	三三二・〇四
バス	四八二・二三

又、バス經營者協會(National Association of Motor Bus Operators)の發表に依れば、千九百三十二年度に於て、各バスはバス道路の各哩に就き平均七八ドル八十二仙の課税を負擔したと云ひ、又、自動車商業會議所(National Automobile Chamber of Commerce)の報告に依れば、トラックは數こそ全登録車の一割三分に過ぎざれ、税負擔は全自動車の二割六分であると。

四、登録税

自動車の登録税は、何を標準として課税して居るか。米國諸州に於て採られて居る方法は、重量積載力、馬力、價格乃至車輪裝置(タイヤの種類又は車輪數などである。つまり斯る諸點が道路に對する車輛の責任點となる譯である。然し最後の標準即ち車輪の如何が、最も恰好の課税基準であると思ふのである。何となれば、一般的には重量とか積載力とかなどの點が道路損傷に最も緣故があり、従つて課税は夫れに正比例すべきものの様であるが、夫れは間違の様に思はれる。蓋し積荷は單一重量の様に見えるけれども、夫れは車輪の數に依り尠くとも互に四十吋離れて居れば、四つなり六つなり八つなりの積荷として道路には感ぜられる。従つて鋪道に及ぼす力を測定する上に於て考慮すべきは、車輛の全重量では無くして最大限度の車輪重量であると信するのである。

だが車輛重量だけでは、道路に及ぼす力の疎奔な測定しか出來ない。蓋し道路面に加はる眞の重量は、靜止の重量では無く、車輪が動く際の其衝擊力に外ならぬからである。然るに此衝擊力は車輪

重量、走行速度、道路の種類、タイヤの種類に依り異なる。例へば硬い護模輪などは、靜止して居る車輪重量の五倍乃至六倍の衝擊力を生じ、磨滅して居る硬タイヤなら同様に十倍の衝擊力を生ずる。惡道路に於ては空氣タイヤとても靜止せる車輪重量の三倍の反動を惹起する。斯様な譯で、車輛が道路を反撃する様に、道路も車輛に反撃を與へるのであるから、良好な鋪裝道路と適當構造の車輛とは、道路維持と車輛運行と兩方面の費用を減殺する勘定である。

斯様な次第であるから、車輛の全重量と云ふだけでは、道路建設及び維持に對する適切な課税標準とならない。之はバス、トラック、自家用車など種々なる車の要點を觀察する必要がある。其要點と云ふのは、即ち車輪の數及びタイヤの種類であると思ふ。然し米國諸州の中で、車輪の數を課税標準とするもの僅かに三州、タイヤの種類に着眼して課税するものは、僅かに二十七州に過ぎない。由來自動車は道路の構造及維持に對して二重の責任を負ふ。一の責任は『走行に適する道路提供』に對する責任觀念であり、一は『道路使用の程度』に對する責任觀念である。前者は即ち登録税の基礎となるものであり、後者は即ちガソリン税の基礎となるものである。

其處で登録税の基礎に就き次の様な方式を樹てることが出來ようと思ふ。但し茲では暫らく車輛重量のみを考慮して、タイヤの種類如何の如きは問はないものとする。そして車輛を車輪の點から二噸半積、二噸半乃至三噸積、三噸乃至三噸半積及び三噸半乃至四噸積の四種に分け、各グループの自動車が、如何に道路構造及道路維持の費用を負擔すべきものであるかを、表はさうと思ふ。

Group	車輪重量	全車輛	全行政路費	全建設費	全維持費	全道路費	全車輛の全原價
		A	B	C	D	E	
I	二噸半迄	各々の車輛 の車輪 ア a ¹	一車 毎の 行政 費 $\frac{B}{A}$	ク ラ フ 毎 の 建 設 費 c ¹	ク ラ フ 毎 の 維 持 費 d ¹	ク ラ フ 毎 の 全 原 價 e ¹	$\frac{B+e^1}{A}$
II	二噸半 乃至 三噸	a ²	$\frac{B}{A}$	c ²	d ²	e ²	$\frac{B+e^1}{A} + \frac{e^2}{a^2 a + a^3 + a^4}$
III	三噸 乃至 三噸 半	a ³	$\frac{B}{A}$	c ³	d ³	e ³	$\frac{B+e^1}{A} + \frac{e^2}{a^2 + a^3 + a^4} + \frac{e^3}{a^3 + a^4}$
IV	三噸 乃至 四噸 半	a ⁴	$\frac{B}{A}$	c ⁴	d ⁴	e ⁴	$\frac{B+e^1}{A} + \frac{e^2}{a^2 + a^3 + a^4} + \frac{e^3}{a^3 + a^4} + \frac{e^4}{a^4}$

即ち全車輛 A は等しく全道路行政費 B を分擔する必要があるのであつて、之を $\frac{B}{A}$ で表はす。そして更に道路建設及び維持費の最少限度を e^1 とすれば、總ての車は $e^1 A$ を負擔する必要がある、従つて最も軽い二噸半以下のグルウプ I の e^1 車すら、 $\frac{B+e^1}{A}$ の原價を負擔せねばならぬ。そして之はグルウプ I の車のみならず苟くも道路を使用するからには夫れ以上の總ての重量車が支拂ふべき基本原價である。其處でグルウプ I の車は、更に夫れ以上の高價道路を必要とする以上、如上の基本原價の外に、新らしき原價支拂の必要がある。夫れが $\frac{c^2(c^2+d^2)}{2^2+3^2+4^2}$ である。但し其道路は、グルウプ I の車も、グルウプ IV の車も、之を分擔せねばならぬ。以下車の重量を増す毎に、道路建設及維持の新原價を必要とするわけであるから、夫れに連れて、夫れを負擔して行かねばならぬ。

以上登録税の根據として、單純なる車輛の重量を排し、車輪重量の適切なることに就て述べたが、其他前に述べたところの種々の課税標準は、適切とは考へられぬ。『積載能力』の如きも、車に依り甚だ異なつて居ながら、しかも車輪に加はる重量は同一の場合がある。『馬力』の如きは寧ろ速力の要求に合致するものであるが、其速力はガソリン消費に關係して來るのであるから、之は寧ろガソリン税に依つて解決出来る問題である。又『價格』の如きも以て自動車の課税標準とするに足りぬ。低級トラックの如きは却つて道路を損傷する率が多いであらう。又磨滅したタイヤは道路に衝擊を與へることが大きくもある。値段の安いと云ふことは、負擔を軽くする上に於て左程威張れる點でも無いのである。

如上登録税の根據に就て論じたのであるが、茲に注意せねばならぬことは課税標準は敢て國と云はず州と云はず、最も妥當な點を、選むことに一致すべきだと思ふのである。然し夫れは何も課税額が一致すべしと云ふことでは無い。道路の築造費乃至維持費は、國に依り、縣に依り、州に依り、異なり得る。従つて課税額は、場合に依り、多少の差異を示すは勿論である。次に注意すべきは、課税するからと云つて、如何なる種類の自動車も、道路上に現はれてよいと云ふわけでは無い。換言すれば自動車のサイズ、高さ、幅、車輪重量、速度などの點に、一定の最高限度を附した方がよいと思ふ。此點に就き米國道路官吏協會(The American Association of State Highway Officials)の案は次の如くである。

1. 長さ、單一車、三十五呎以内、聯結車、四十五呎以内
2. 車輪重量、空氣タイヤとして八千封度以内
3. 高さ、積荷の有無を論ぜず十二呎六吋以内
4. 幅、八呎以内
5. 速度、バスとトラックは時速四十五哩以内

同協會の計畫に依れば、長さ、高さ、幅の取締の如きは簡單であり、速度の取締りも困難では無い、又車輪重量の制限すら、之を制限することは、易々たるものとして居る。其方法は、小型携帯用の料器を携帯する道路官吏が、道路を巡回して路傍に於て、各車の車輪重量を検することが出来ると云ふのである。

五、ガソリン税

米國でガソリン税は、地方税として千九百十九年オレゴン州で初められた。然し今日では各州共此方法を探つて居る。此方法は初めから甚だ評判がよかつた。其理由は、

1. 收納方法が甚だ簡單容易である。
2. 自動車の道路使用度に正確に比例する。
3. 自動車の爲に良好な道路を出現する。

と云ふのであつた。但しガソリン税を如何なる程度に設定するかが問題であつて、高率に失すれば、ガソリン消費税を減じ、又自動車交通の發達を妨ぐることとなるのである。此點に就き次に各州の實際徴収率を示さう。

課 稅 率	課 稅 する 州 の 數				
	一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年
無 稅	四	四	二	三	ナシ
一 仙	三	二	ナシ	ナシ	ナシ
二 仙	二一	二二	一三	一三	八
二 仙 半	一	一	ナシ	ナシ	七
					ナシ
					ナシ

三	仙	一二	九	一六	一四	一〇	一一	一一
三	仙半	三	三	一	一	一	一	ナシ
四	仙	四	五	一一	一一	一九	一七	一六
四	仙半	ナシ	一	一	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ
五	仙	一	二	五	七	八	一〇	一〇
五	仙半	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	一
六	仙	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	三	三	四
七	仙	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	ナシ	二

以上の數字に依つて見れば、最近に於ては一ガロン四仙を課する州が最も多數であつて、三仙又は五仙が之に次で居ることを示す。

今日ではガソリン税は米國に於て常識となつて居る。そして課税の學問的根據は甚だ健全なものであると云はれて居る。即ち、

1. 走行距離數に比例して自動車に課税する。
2. 他州の自動車と雖も本州のガソリンを消費することに依り本州の道路費に貢献する。
3. 道路を壞す可能性の多い重量車は輕量車に比しガソリン消費量が多く、従つて課税負擔が重いわけである。

4. 道路に衝撃を與ふる高速度走行は、多量のガソリンを消費する譯であるから、結局餘計のガソリン税を負擔する結果となり、夫れだけ餘分の道路維持費を支拂つて居るのであつて、合理的である。時速二十五哩以上はガソリン消費量が非常に増加すとの事である。

5. 交通混雜區域は道路の擴築其他特別の道路費増加を來す。斯る區域を行く自動車は頻繁な停止と發車とに依りガソリン消費量が多く、従つて道路費の増加を負擔することとなる。

兎に角米國ではガソリン税は、今日甚だ多額に上つて居る。道路費財源としては、遠く他の方法及ぶところでは無い。千九百三十二年の米國各州のガソリン税合計總額は五億一千三百四萬七千二百三十九ドルである。そして夫れは如何に使用されたか。前にガソリン税及登録税の充當に就て述べたが、茲に三十二年度のガソリン税のみの充當に就き述べれば、次の如くである。

1. 收 税 費 一、八三二、八二〇ドル

2. 道路築造及維持費

イ、 州 道 路 三〇一、七八八、二三一

ロ、 地方的道路 九四、〇七三、九五四

3. 州及郡道路公債支拂 五〇、七二六、三六二

4. 都市道路 一六、七七六、〇五〇

5. 道路以外への充當 四九、九四一、四八〇

最後の項目は問題であつた。即ち道路費財源たるべきものを他に充てるのであるから、議論も存する次第である。千九百三十年の経験に依れば、此項目を置いた州は全部で十六州であつた。例へばフロリダ州は二割七分九厘二毛、テクサス州では二割五分、メリイランド州では二割八厘三毛、オハイオ州では一割七分五厘の率を各道路費用以外に充當した。ミシシッピ州やメリイランド州で岩壁を築いた費用はガソリン税の中から捻出されたのであつた。

如上登録税とガソリン税の二種の税に就て述べたが、之は今日米國では全く恰好な道路費財源として考へられて居る。勿論未だ徵稅方法其他の點で改良すべきところも残つて居るけれども、税の妥當性でふ根本問題は疑ふ餘地が無いものである。

×

×

×

×