

も箱庭式のコセコセした、塵埃だらけの醜惡なものになつてしまつた。謂んや其の他の數寄屋橋、龜澤町其の他所々に散在する小公園は貧弱な樹木の植込みと、共同便所以外には何にも目につかない空地の様な氣がするものである。

斯く考へると自分は是非市の縦横に貫通して所謂公園道路を二つ位は少くとも設けたいと思ふのである。そして其處には大樹木を植え一面の芝生を造り、所々小噴水や草花等を配して悠々逍遙し得らるゝ様なものにしたいたいものだと思ふ。

## ◎米國地方道路費財源に關する一考察

法學士 伊 東 俊 雄

次に掲げるのは米國道路財政調査委員長マックケイ博士が第三回米國國政調査會技術部會議の席上で述べた報告の概要である。國情、法制を異にする結果、直ちに採つて以て吾國に當嵌むることを得ないが、何處も同じく道路財政の行詰れる今日、多少の參考にもならばと思ひ敢て高覽に供する次第である。

する方面の調査が閑却されてゐた。其故茲に於ては郡以下の道路財政に就て考究して見やうと思ふのである。

現在の道路財政手段の妥當若くは得失に就て決論を下す前に、其代表的な諸州に於ける市町村、郡、及び州の道路費財源に關して充分な研究を遂げる必要がある。從來此種の調査の多くは道路に對する州(State)の財源に關する研究に限られてゐて、郡(County)或は市町村(Local)の道路築設維持費に關

次に述べる結果は一九一五年から一九二一年に至る七ヶ年間のウイスコンシン州に於ける四郡の歳出入の調査に基くものである。ウイスコンシン州を選んだのは、其の道路財政組織に於ては、道路費の年々増大して行く経路が他の諸州に比してほゞ中位にある州を代表するものであるからである。其中の四郡即ちデーン、アウトガミー、ラスク、ウアークシ

アの各郡は道路費に充當する爲め各種の財源に依る收入を具へてゐるものとして、其等の比率を決定するために茲に選んだ。且此等四郡は州内の事情を異にする地方に於ける道路發達を代表する典型的な郡である事も選まれた理由の一である。デーソン郡は人口の多い極めて良く開拓された郡で、既往に於て道路公債を發行したことがない。州の首都たるマヂソンは其中央に在る。

アウトガミー郡も亦よく拓けた農業地方である、そして一九一六年以來其の道路網建設費用の大部分を起債によつてゐる。ラスク郡は此州中比較的新しい地方に屬する、それは純農村で其土地は相當肥沃であるが大部分は未だ開墾されてゐない。既往に於て道路公債を起したことが無く、其道路は幹線州道を除くの外は大部分未だ改良されてゐない。

ウアークシア郡はミルオーキー市の西に在つて富裕な酪乳業及製造工業地方である、過去三年間に多大な公債を起してゐる。

## 二

本調査を行つた各州の道路費總額を決定するために、州内に於ける地方行政單位に依つて——即ち郡、州及國に別つて

其經費を分類することが必要である。異つた行政單位に因る費用は綿密に之を區分し、同一道路で二以上の行政體の記錄に表はれてゐる費用は、實際に道路築造若くは維持の資金に支出したものの、他は總て之を省いた。下級地方團體の費用中市の費用は除いた、それは其の費用は道路費と云ふよりは寧ろ街路費と稱すべきが至當だからである。

各郡に於ける道路に投じた費用を分解して研究した結果に據れば、不動産の上に掛けられた道路費の負擔割合は上述四郡に於て五十五パーセントから七〇パーセント迄の差がある。比較的開けてゐないラスク郡を最高とし、農業的にも工業的にも極めて富裕であるウアークシア郡を最低としてゐる。此差異は主として所得税より生ずる收入額が相違するに因る、富裕郡で全収入の大半を爲すものは所得税收入である、其結果道路費が一般歳入から組入らるゝ限り富裕郡に於て道路費に充當すべき収入の大部分を占むるものは所得税收入である。茲に注意すべきは道路費たる收入中不動産課税額と「其他收入」——主として所得税で財産税、自動車税、特別負擔等を除いたもの——を合したるものは各郡共總道路費收入に對して殆んど同一の割合を示すことである。其數字を擧ぐれば、

デーソン郡

七六・八一

アウトガミー郡

七九・八六

ラスク郡

八一・三五

ウラークシア郡

七八・六八

各郡に於ける毎年の歳入科目の割合を比較すると、何づれの郡に於ても不動産所有者の負擔が「其他の收入」額と正反對の位置に立つてゐるものであると言ふ決論を證據立てた。茲に謂ふ「其他の收入」とは不動産税、財産税、自動車免許税 (Automobile license fee) 特別負擔金及寄附金を除いた他の總ての收入を指すのであるが、其大部分は所得税收入が占めてゐるのであつて、此科目中に含まるゝ其他のもの即ち手数料、科料等は極めて僅かな割合に過ぎない。又不動産課税收入の割合は所得税收入が少かつた年よりも寧ろ其收入の最も多かつた一九一七年度の方が反つて少いと云ふ現象を示してゐる

各行政體の支出せる道路費百分率

郡	町村費	郡費	州費	國費	計
デーン	四二・七	三・八一	二〇・四	五・三	一〇〇
アウトガミー	四八・八	四・六	二二・〇	三・四	一〇〇
ラスク	四二・〇	三・三	一五・三	六・七	一〇〇
ウラークシア	三九・六	二・五	二二・五	九・三	一〇〇
平均	三九・六	三・三	一七・九	五・六	一〇〇

右表は地方團體及國に依つて道路の爲めに支出されたる資金が、州若しくは國 (Federal) の資金に比して重大な價値を有つてゐることを示すものである。即ち此に見る如く、町村及郡によつて調達された資金は全道路費の六十九パーセントから八十四パーセントを占めてゐるのである。此比較は僅か四郡を基礎としてゐるのみであるが、此等の郡は州中の各事情の異つた代表的のものとして選ばれたものであつて、此比率が直ちにウイスコンシン州のそれであると推定しても差支はない。或る州に於ては各行政單位の支出額の割合は此表に示されたものとは大分異つてゐるかも知れないが、然し町を核心として成立してゐる州であるならば町村及郡によつて調達される資金はほぼ此比率に近いものであると謂ふことが出来る。上掲の比率は一九一五年から一九二一年に亘る間の各郡の總經費から算出したものであるが、唯注意すべきは、此期間はまだ國庫補助が行はれなかつた時分の幾年かを含み、且道路方面に對する州の活動が最近に至つて著しく増加したのであるから、若し一九一八年—一九二一年の期間であるならば州費及國費支辨の比率は恐らく之より一層多いであらう

三

素より町村、郡、州及國の負擔する道路費の割合は上述の如く各團體に依つて可成りに相違があるが、然し道路財政は道路に投ずる全費額の大半を占むる町村及郡費を除いて單に州若くは國費のみを論ずることを得ないのは上述の數字が明かに示す所である。もつと多くの道路が、全然州の手で州の經費で築造され、ばよいのであらうが、現在に於ては依然として町村或は郡の道路費が道路改良の財源として擧げらるゝ金額の大部分を占むる状態である。

各行政體の道路費總額と道路費たる不動産税額の百分率

郡	町村税	郡税	州税	國税	計
デーン	三、五	三、九	七、五	〇、三	
アウトガミー	三、三	三、五	四、四	一、三	
ラスク	三、五	二、八	五、八	一、三	
ウラークシア	二、五	二、五	八、五	一、三	
平均	二、四	二、五	六、七	一、〇	

ントを占め、郡のそれは二十一乃至三十五パーセントを占めてゐるのに州の不動産課税額は總道路費の四乃至八パーセントに過ぎない。

道路費として各行政體の賦課せる不動産収入の百分率

郡	町村費	郡費	州費	計
デーン	五、七	三、五	二、三	一〇〇
アウトガミー	三、七	三、三	六、七	一〇〇
ラスク	五、三	三、五	七、八	一〇〇
ウラークシア	四、五	三、九	一、五	一〇〇
平均	四、五	四、四	一、〇	一〇〇

右表の示す如く道路費たる不動産課税額の平均は町村の四六、五四パーセント、郡の四二、四七パーセント、州の一〇、九九パーセントの順序となつてゐる。即ち州が道路費に充つる爲め不動産課税に依る収入額は、其下級團體たる郡及町村のそれに比して云ふに足りない少額である。

道路費財源の平均百分率  
 不動産税 六二、一七  
 其他(主として所得税) 一七、〇一  
 財産税 一一、二九

## 自動車免許税

八、八四

## 雑収入

〇、六九

## 計

一〇〇、〇〇

之に依つて知らるゝ如く、不動産課税額は自動車免許税による収入の約七倍を占むるのに所得に對する課税、即ち茲に謂ふ「其他の収入」は自動車免許税の約二倍である。

地方の資金は、専ら地方道路に投ぜらるべきものであるから、州若くは郡の道路費として得た其不動産収入は同じ道路上に使用せらるゝ車輛の税額に比較するのが至當である。之に依れば郡及州の不動産税額は全道路収入の三二、六五パーセント、自動車免許税は八、八四パーセントを占めてゐる。道路費總額の六一パーセントを負擔する不動産は州及郡の道路のために自動車免許税から得る金額の四倍の収入を得てゐる譯である。

## 四

此研究の爲めに選ばれたるウイスコンシン州の代表的四郡に於ける道路費及其財源の討究の結果左の結論を得た。

(一)ウイスコンシン州に於ける道路資金の大半は、一九一五——一九二一年の七年間に於て州よりも寧ろ町村及郡に

よつて調達された。

(二)不動産課税は道路費たる収入の主なる財源で、道路費總収入の五五——七〇%に當り平均六二、一七%を占める。

(三)自動車免許税は全道路費収入の八、八四%に當る。

(四)不動産上の負擔の大部分は道路費たる町村税及郡税である。即ち其の四六、五四%は町村、四二、四七%は郡、一〇、九九%は州が擔つてゐるのである。

(五)不動産は世間が不景氣で他の財源よりする収入が減じた時に於て道路費収入の大部分を負擔するものである。其結果不動産所有者に過重の負擔をなさしめてゐる。何となれば不動産に課せられたる税も畢竟其財源より生ずる收益から拂はるゝものであり。而して物の値段の下つてゐる時代には不動産の收益も、他の収入源よりする收益と同様に低下してゐるからである。

(六)郡内で所得税額が増加する時は道路費としての不動産税額は減少する。

(七)一郡が發展して富裕になるに従つて道路費としての不動産上の負擔は相對的に減少する。郡又は州が發展の階梯に在る時は、道路改良の永久的性質を有する費用は据置の道路公債の一定額を引續き發行して、極めて經濟的に財政

を整理することが出来る。此方法に依れば道路改良の結果として該財産がより以上の収入を出す能力を増し、而して負擔は改良の初期に於て著しく輕減されるのである。

(八)同州に於て道路費に充當する不動産の州税が削減、減額されても、道路費たる不動産課税の總額は夫として減じないであらう。其減税を期するものとすれば主として町村及郡の道路費たる不動産税の減額に俟たねばならない。

しからば道路改良費としての不動産税を如何にして輕減すべき乎。

道路費收入の推定さるべき二つの財源は不動産課税と自動車並にガソリンに對する課税である。不動産税が自動車並ガソリン税額に比して過大な割合の負擔をしてゐるならば茲に執るべき手段が三つある。

(一)町村及郡道路費の濫費浪費を除くこと。

道路費たる不動産税額中、町村及郡が支出するものは總額の八九、〇三%である、道路資金の冗費を除いて少しでも費用を減少するときは、其結果道路費としての不動産の負擔は減ずるであらう。此目的を達するに二つの方法がある。

イ、州道路局が純然たる郡道の建設維持にも嚴重なる監督を爲すこと。

ロ、町村の道路費に就ては郡が周到なる監督を爲すこと能ふべくんば町村の道路費の最高限度を該町村の不動産價額の一定率に限定すること。

(二)町村、郡、州を通じて毎年の道路費額を減額すること。但し現在の郡及州の道路改良に關する費額は、道路改良の要求を満足せしめることが出来ない實情であるから之は望ましい解決策ではない。

(三)道路改良の爲めにする負擔の一部を不動産から他の収入源に移すこと。

然し他の収入の一部に代用するために該公共團體の道路改良以外の目的に必要な収入を減ずることは出来ぬ、他の財源から之と同額を支出することなしに不動産課税による道路改良費の収入額を削減せむとするのは、道路費を必要の最少限度以下に減ずる結果となる。斯の如く理を推して行くと、結局從來の他の財源から得た収入を増額するか、或は新財源を創設して不動産税の低下に因る缺損を補充するより他に途がない。

此収入を増大する資源を何に依るべきかと謂ふに、之は道路使用者に求む可きものであると信ずる、何となれば道路をして能く其用益性を發揚せしめやうといふのが道路改良の主たる目的であるからである。