

地方財政は應益負擔の主義を採るの必要があることは、學者の夙に唱導する所であるが、我國には深く此の意義を尋ねる者がない。地方制度が受くる利害の厚薄に従つて不均一の賦課を認め、或は一部賦課を認めるに拘らず、行政の實際は努めて此の法制の適用を避けしめ、地方自治體の統一に害ありとして、均一普遍の賦課を常例とした。地方の實際に適切なる行政は此の杓子定規の慣例の爲大に阻害されて來た。僅に寄附金の形式に依つて一部賦課の害を收める例がある。特別負擔の制度は特に利益を受ける下級公共團體を目標とし、或は特に利益を受ける地方の受益者を目標とし、將來一層徹底的に遺漏なく發達普及せしめる必要がある。一部賦課乃至不均一賦課に付ても、地方の實際に適切なる運用の方針方策を確立する必要がある。此等の問題に對し責任の衝に在る主務當局は何をして居るのか、曠職の誹なきを得ないのであるまいか。

路政の時事二二三

田 中 好

道路上に在る遞信省の電柱を移轉する場合に於て、移轉に要する費用を道路管理者が負擔するこ

との不條理なことは本誌前卷第八號に於て述べた。道路法が國の事業の爲に道路を占用する場合に於て無償主義を採用したことの不合理なことも亦併せて説述したが、近時東京市長は遞信事業の爲にする道路の占用に付、占用料に相當する金額を國庫より補償すべきやう遞信大臣に請願したと言ふことである、其の理由とする所は道路費財源の調達に百方苦慮し道路占用料を重要な一財源として大正十一年度以降道路占用處分の勵行を期し専ら收入を得ることに力めた結果、一箇年二十二萬九千圓の占用料を得るに至つた、之と東京電燈東京瓦斯兩會社の納付する報償金百十四萬圓を以てしても一ヶ年道路の維持修繕費六百三十四萬圓の支辨には尙四百九十七萬餘圓の不足を告げ、是等は一般市民の負擔に俟たなければならぬ狀況である、然るに一般市民は道路の改良に就て輕からざる負擔を爲しつゝあるを以て是以上の負擔には堪へない、一方遞信省は其の管理に屬する電柱、自動電話室郵便函、地下埋設の電信電話線、材料置場、其他遞信事業の爲に市内道路を占用するもの頗る多く、之に對し占用料を負擔する意味に於て相當金額を下附すべきは當然であると言ふのである、此要求の適當なりや否やを研究して見たい。

遞信省の電信電話線の建設に關しては電信線電話線建設條例の規定する所であるが、其の法律は道路法の規定に依る道路に適用しないことは道路法第六十三條の規定する所であつて、之が爲に遞信事業の爲にする道路の占用に關しても同法第二十八條の規定を適用するのであるが、其の規定に於ては國以外のもの道路の占用に付、占用料を徵收することを許容しながら國の事業の爲にする占用に就ては、占用料の徵收を許さない、其の立法の可否に就ては大に異論の存する所であるが、兎に角

現行法制の下に於ては徴收不可能である。故に市は占用料に代るべき金額の下附を申請するのであつて違法の要求でないことは説明する迄もないが、其の要求が合理的であるか、問題なのである。

一部論者の説明する所に依ると立法上異論あるにせよ道路法に於ては道路を以て國の營造物としたのであるから國が國の營造物を使用するに就いて占用料に代るべき補償金を支拂ふべき合理的の義務を有するものでないと言ふのであるが是等は一片の書生論に外ならない蓋し道路を國の營造物としたのは交通が行政區劃の如何に依つて行はるべきものでないと言ふ根本原理に胚胎するのであつて道路を本來の用に供することに於て始めて國の營造物主義が合理的に是認せらるゝ所以である。道路を一個人の爲に獨占せしむることは道路本來の目的外に屬することである。従つて道路本來の性質より來た觀念を以て道路本來の目的外に屬することにまで延長し解釋せむとするのは合理的でない、此觀念は道路法に於ては交通を妨げざる限度に於て道路の占用を許すべきことを規定した趣旨に就て觀ても亦明かである。故に道路の目的外的の使用は本來道路の使用でなくして道路たる土地の使用に外ならないのである。

道路たる土地は道路管理者が買收し其の代金は管理者たる行政廳の統轄する公共團體が負擔するのである。故に管理者が買收したときは國の機關として買收するのであるから、其の土地の所有權は當然に國に歸するのである。國の所有に屬する土地を所有者たる國が使用するに就いて補償するや否やの問題が起らないと言ふ説もある。併しながら國の所有に屬するに至つた原因は公共團體の費用負擔の結果に外ならない。故に經濟上の見地からするときは國の所有に對する道路敷地に對し

ては公共團體は匿名出資者否な匿名的の所有者であつて國は假裝的所有者と云ふべきである。故に匿名的の出資者が假裝的の所有者に對し出資に應ずるの報酬を要求するのは當然であつて合理的であると言はねばならぬ。

逓信事業も亦公共の利益と爲るべき事業であつて、之が事業の發達助勢に力めなければならぬことは言ふ迄もない。従つて之に對しては占用料に代るべき補償等を求むべきでないと言ふ議論もある。併しながら逓信事業以外のものにして公共の利益と爲るべき事業例へば吾人の日常生活に瞬時も缺くべからざる電燈又は瓦斯事業等の爲にする道路の占用に占用料を徴收して居ることよりすれば、公共の事業なるが故に占用料を免除すべき當然性を思考することは出来ない。殊に其の事業經營者が國なると私人なるとの別に依つて徴否を決定する如きは何等根據のないことである。固より公共の事業は其の發達を希望するのであるが、其の設備に就ては私的事業と異るべく又異ならしむる合理當然性を有するものでない。或は國が占用料代用報酬を支拂ふことに依つて逓信事業費の増嵩を招き、従つて是等は一般公衆に轉課さるゝが故に採るべき策でないと云ふ者もあるが、是等は大きな誤であつて支出すべきは支出し取るべきは取るべき所に求むるのが正當である。取るべきを取らずして之を他に求むるが如きは矛盾である。

以上の如き理由に根據して吾人は東京市長の提出した、道路占用料代用補償の要求は合理的のものであることを是認し、近時道路の損壞甚しく之を修繕するの緊切に迫つて居るに反し、市財政窮乏して手も足も出でざるの秋窮すれば通ずるの意であるかは判らないが、兎に角合理的要求の途を考

へた市當局に敬意を表するのである。従業員待遇改善の費用すら支出し得ざる逓信豫算に之を求むることは一見困難なるが如きも合理當然の支出をも尙爲し得ずして事業を經營せむとすることは自體無理である。若し之が爲に逓信事業をして澁滞ならしむるの結果を招來する如くむば電話事業等は宜敷民間事業に移し所期の効果を擧げしむべきである。

二

以上の所論に反するものは曩日社團法人鐵道同志會が内務大臣に提出した建議である。其の建議の要旨は鐵道の如き公共的事業の爲にする道路の占用に對し占用料を徵收するのは妥當でない、現に道路管理者の多くが鐵道踏切の爲にする道路の占用に付き占用料を徵收するもの、尠いのは此觀念に依るものであつて國の事業の爲にする道路の占用に對して占用料を徵收しないのも亦此趣旨に依る然るに福井縣下の地方鐵道が道路を横斷占用する場合に於て道路管理者が一坪に付一箇年八十錢乃至一圓と言ふ、占用地附近に於ける田畑等の使用料に比するときは著しく高價に失する占用料を徵收し地方小會社が年額數千圓の占用料を負擔することは到底忍ぶ能はざる所である。仍て福井縣下に於ける地方鐵道が納付する道路の占用料を調査して速に適當の措置を講じ、交通事業の發達を阻害しないやうに監督して呉れと言ふのである。

道路の占用料を決定するに就いて不當な占用料を徵收すべからざること、其の占用する事業が公共的のものであると私的事業であるとを問はず固より當然のことであるが、其の事業が公共的の

ものなることを理由として之を軽減又は免除する義務あるものでない、鐵道同志會等の如き社團が正當の理由を究めずして唯だ單調な鐵道事業のみに立脚して捉はれた意見を提出するのは、同會が曩に提出した乗合自動車呪咀の陳述と同様に吾人は同會の爲に惜むのである、固より道路法に於ても不當の占用料を徴收する爲に公共事業の遂行を困難ならしめざらむことを期し、同法第二十九條は土地を收用又は使用することを得る公共の利益と爲るべき事業の爲に道路を占用する場合に於て、管理者が不相當な占用料を定めたときは主務大臣の裁定を求むる途を設けた、併しながら此規定あることは以て占用料を軽減若は免除することの理由と爲らないのである。

占用料は相當なものでなければならぬ、其の相當なるや否やの限界を何に求むべきやは地代決定の問題と同様六ヶ敷問題であるが、前項に於て述べた如く道路の占用も畢竟するに道路敷地である土地の使用に外ならない、故に其の使用料は普通土地使用の評價額に依るの外ないのである、現行法制の下に於ては土地使用の評價標準は土地收用法に規定する方法を條理として援用するのが最も合理的である、同法に依れば使用すべき土地に付ては其土地及近傍類地の料金に依り補償すべきことを規定するが故に此方法に依るべきである、従つて道路を占用する事業の収益を斟酌し又は之を基礎として占用料を定むべきものでない、近時電氣事業者間の問題と爲つて居る發電の用に供する水の使用料の決定に關しても同様であつて、事實引用する水其のもの、價額を算定して使用料を決定すべく、水を使用する効果の如何に依つて決定すべきものでない、現に存在する報償契約が常に事業より生ずる収益を用途として占用料に代るべき償金を定むるが故に其の契約の不法性を唱へら

る、一理由と爲るのも亦此點にあるのである。故に土地が道路の用に試せらるゝ其の價格に鑑て使用料を決定することを要すべく、此評價方法に依る價格を超過した占用料が不相當の占用料と爲るのである。管理者は此範圍内に於て公共事業たると私的事業たるとを問はず占用料を決定し徴收すべきである。

二

世上兎角の議論があつた郡役所の廢止も遂に實現さるゝことゝ爲つた之が爲に郡役所の存在を前提として立法された道路法を如何に改正すべきかと言ふことは餘程重大な問題である。第一は府縣廳所在地より郡役所々在地に達する府縣道の措置と、第二は從來郡長の職務に屬した町村道の監督事務を如何にするかと言ふことゝである。

道路法は國道又は府縣道の認定に付て一定の標準を示し、其の標準に適合する道路を國道又は府縣道に認定するのであるが、一度認定した以上は假令其の標準と爲るべきものが消滅しても路線の認定廢止の手續を採らざる限りは依然として國道又は府縣道である。従つて假令郡役所を廢止しても府縣廳所在地より郡役所々在地に達する府縣道は當然消滅するものでない。併しながら此種道路を府縣道としたのは所謂行政上の必要より起つたものなるが故に行政廳の廢止と同時に府縣道の認定廢止の手續を採るべきである。行政上の必要から認められた道路にしても地方交通に供せられて居るのであるから既に府縣道であるものを郡役所廢止と同時に町村道に移すことは地方の實際

上の必要よりして困難なことであらうが、郡役所々在地の大部分は道路法に所謂樞要の地に該當するであらうから是等は産業道路として更に認定換の手續を探れば足るのであつて唯だ手續上の問題に過ぎない、其の所在地が樞要の地たらざるものに在つては純理に従つて府縣道の認定を廢止するより外ないのである。

第二の監督方法に付ては事務簡捷の問題と關連して大に攻究すべき價值ある問題である、道路法制定の當初に在りては舊來の道路行政を一新する必要があつたので監督手續も亦嚴密にして指導方法を探る必要もあつたのであるが、道路法施行されてより六年を経過し行政の實務も隨分訓練されたので従來の方針を變更する必要もある、殊に地方町村と監督官廳との距離は著しく延長され指導監督を受くる上に於ける不利不便は到底従來の比でない、故に是等の點を考慮して思ひ切つた不干涉主義を探るのも一策であるが、特に考慮すべきことは監督者被監督者間の距離の延長に伴つて常に監督十分でない結果として道路の超地域的効用を阻害せざらむことである、例へば甲町村が乙町村を通過して丙町村に達すべき効用ある道路の甲町村地内を幅員二間に改築した場合に於いて町村が其の地域内に屬する道路の改築を肯せざるが如きは交通政策上よりして適切でない、故に不干涉主義の下に道路法を改正するにしても是等の缺陷を防止する方法を講せなければならぬ、又道路の改築にしても町村に完全な技術者を設置するもの少きが故に聊ともすれば不經濟的築造を爲す恐がないとも限らない、是等の缺點を救済するが爲には地方廳に指導的技術者を設け町村の依頼に應じて設計を樹つる指導者を設けることも必要である、併しながら道路行政より生ずる利害關

係が地方的地域内に止まるものゝ如き例へば占用料の徴收又は負擔金の賦課に關するものゝ如きは地方毎の自由に放任して可なるものは總て事前監督の方法に屬せしむる必要がない、吾人の見地よりするときは現行法第五十二條に規定する事項中他町村と連絡關係を有する道路の路線の認定と是等道路の重要な新設改築位に關し監督官廳の認可を受けしめ其の他は地方の自由に放任して可いのである。

荷馬車と馬匹の改良に就て

帝國運送協會
會長

中野金次郎

我邦陸上小運送の運搬機具として使用されて居るものは貨物自動車、荷馬車、牛車、手車等、色々の種別はあるが、其の内我邦現時の經濟事情に適合するものは、何と云つても荷馬車を第一とせねばならぬ。自動車は其の速力に於て到底荷馬車の匹敵し得べきものではないが、道路燃料、車代償却、破損修理、車輻補充、運轉手給料其他種々なる得失を比較して見て、結局荷馬車の經濟的であることは何人も異論はなからうと思ふ。のみならず今後物資運送に關する諸般の施設が進歩發達しても、自動車の用途は、路面がよくて相當の距離を有し、而も大量なる一定の品種を、相當連絡設備の整ふたターミナルまで運搬するものゝ外、近距離の小運送即ち一里内外と云ふが如き短區間に於ける物資の配送は、