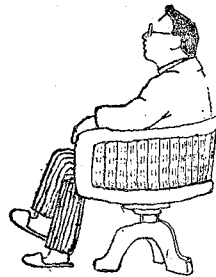


漫 録

路 政 夜 話 〔三〕

幹 事 武 井 群 嗣



一一 道路費と其財源

(一)

再び東京府豫算書を手にして、今度は道路費にどの位計上されてあるかを、先づ點檢して見やう。

府歳出經常部土木費六十七萬五千餘圓の中道路橋梁費は

實に四十六萬三千餘圓を占め、所謂地方土木費即道路費の大勢に順應して居るが、此の道路費は其の豫算の目が示す如く、主として道路橋梁の維持修繕費又は之に要する砂利の採取費に充てらるゝもので、此の中には何等の改修費を含むものでは無い。然らば改修費はと見れば、府歳出臨時部の中に、道路改修費及橋梁架換費合せて五萬四千餘圓と河

川改良工事に附帶する道路橋梁の工事費五千餘圓とが計上されてある。そこで東京府の道路橋梁に對する改修及維持修繕の經常的總經費は合計五十二萬餘圓となるが、此の外

に郡部經濟に專屬する土木費中に道路橋梁費として經常部に八十八萬八千餘圓、臨時部に四十萬五千餘圓、合計百二十九萬四千餘圓あるから是等の全部を總合すれば約百八十一萬六千餘圓となり之が所謂經常的道路橋梁費と云ふことになる。が然し、之が東京府の道路費全部では無いことは勿論の話で、今郡部經濟の土木費豫算に對抗すべき東京市の

道路費豫算を別とし、繼續事業として府の執行する道路改修に要する費用の本年度支出額が、郡部に於て百五十四萬餘圓市郡部連帶に於て合計八百四十四萬餘圓、總計約一千萬圓に上る巨額を示し、之が所謂臨時的道路橋梁費と云ふことになる。

以上は極めて大體の觀察であるが、次に是等連帶に屬する道路費を府會の議決したる市郡部部の分擔割合に依り、土木費に屬するものは市部五分一厘郡部四分九厘、都市計

畫事業費及河川改良工事附帶工事に屬するものは市部六分二厘郡部三分八厘の割合に市部及郡部に分別して見ると大凡次の如くなる。

一	經常部土木費に屬するもの	三六、九四〇	郡部道路費	市部道路費
二	臨時部土木費に屬するもの	二六、六六六	A 郡部負擔	A 市部負擔
三	同河川改良工事に附帶するもの	一、九四五		
四	同本年度支出			
	土木費に屬するもの	一、六九五、六九〇		一、七六四、九〇二
五	同同都市計畫事業に屬するもの	一、八七、四五三		三、〇四、七〇〇
六	同同			
	河川改良工事に附帶するもの	六九、一九九		二二、八七三
	合計	三、八七、八二五		五、一五、二七三
			B 郡部歳出	B 市部歳出
一	經常部土木費に屬するもの	八八、八二三		ナシ
二	臨時部土木費に屬するもの	四〇、五、五二		

三 同本年度支出

土木費に屬するもの

一、五四、六三二

合計

二、八七、〇一八

總計

六、七四、八四五、一五九、三三〇

由是觀之、經常部及臨時部を合せ市部及郡部負擔による府歳出並郡部歳出を合計すれば東京府に於て道路橋梁の新設改築及維持修繕に費す額は實に一千八百八十六萬四千圓と云ふ巨額に達し、之を東京府歳出豫算總計四千四百四十七萬八千餘圓に比すれば、正に其の四分一弱を占め、更に右總豫算中より便宜上警視廳所管に屬するものを控除すれば、殘餘の所謂内務部豫算合計二千三百九十三萬一千餘圓の二分一は道路橋梁費の占むる所となる。實に盛況と謂ふべきである。

(二)

市部郡部を通じて府の道路費が年額一千二百萬圓に垂んとすることは府民の輕からざる負擔に屬する。而して此の

巨額なる道路費の財源に就て見るに、固より其の大部分は主として又間接には結局府民に對する租税に因るのであるが、道路費に對して直接の財源となるものも一部之を見出さる。其の主たるものは國庫補助金、都市計畫法に基く特別税、負擔金及分擔金等である。就中國庫補助には道路改修費に對して一定率の下に補助せらるゝものと、都市計畫事業費補助として補助せらるゝものとあり、都市計畫法に基く特別税には地租附加税と營業税附加税とがある。而して所謂負擔金とは法令の規定に基く受益者負擔金で、分擔金とは國道改修に對する東京市の分擔金である。尙此の外に道路費の財源として少額ながらも道路使用料、道路改修費に對する寄附金等がある。依て是等の歳入中府に屬するものは、國庫補助金を市部五分四厘郡部四分六厘、分擔金を市部五分一厘郡部四分九厘、負擔金を市部六分二厘郡部三分八厘、寄附金を市部五分八厘郡部四分二厘、使用料を市部郡部各五分の收入割合に従つて各市部郡部の收入とし、且之に市部郡部に專屬する歳入を加へ以て前記道路費

の幾何が是等の収入に依て補はるゝかを見れば大凡次の通りである。

總計

二、二四、六八 三、二五、四元

郡部道路費財源 市部道路費財源

A 郡部収入 A 市部収入

一 道路使用料 一六、〇八八 一六、〇八八

二 道路改良費國庫補助金 八三、六七 九七、四六

三 都市計畫事業費國庫補助金 二四、七九 二六、七六

四 道路費分擔金 三〇、四六 三六、八九

五 受益者負擔金 五、三〇 八、七〇

六 道路改修費寄附金 二、九〇 二、一〇〇

合計

一、四〇、元〇 一、六三、三五

B 郡部歳入 B 市部歳入

一 都市計畫特別税 四三、六五 一、四七、二〇四

二 道路使用料 四、三一 四、三一

三 道路改良費國庫補助金 一〇六、五五 一〇六、五五

四 道路改修費寄附金 一八、〇〇 一八、〇〇

合計

六四、五六 一、四七、二〇四

由是觀之、郡部に於ては六百七十萬圓の道路費に對し約

二百十五萬圓の財源を得、市部に於ては約五百十六萬圓の

道路費に對して三百十五萬餘圓の財源を計上され、即ち前

者に在りては三分一弱、後者に在りては五分三強の財源と

なり、市郡を通して道路費總額の約四割五分に當る。特別負

擔もさる事ながら仍府民一般の負擔も決して輕しとせぬ。

(三)

道路費の財源として次に考へらるゝものは、道路上を交

通する諸車輛に對する税金である。今東京府豫算に就て見

るに、雜種税として歳入を豫定せるものの中に所謂車輛税

の歳入が郡部に於て百十四萬八千餘圓、市部に於て百十五

電九千餘圓あるが、其の内譯を見ると次の如くである。

雜種税

郡部

市部

一 車税 三二、三三圓 二五、九七四圓

二 自轉車税 六一、六四 四七、〇三

三 自動自動車税

七、六四四

一〇、六六四

四 自動車税

二〇、五七五

五、九七九

五 特殊自動車税

一、四六〇

五、五五二

合計

一、四、一七三

一、二、一八〇

之を前項所掲の道路費財源中に加ふれば

財源總計

三、五九三、一四一

四、三三五、六〇九

となる。然るに

道路費總計

六、七、四、八四五

五、二、五九、二七〇

であるから 差引不足

三、四一、七〇四

八、四三、四一六

となり、結局、郡部に於ては二分一弱、市部に於ては五分四強の財源となり市郡を通じて總道路費に對し其の六割四分強の特別財源を得ることとなる。

車輛は道路の改良に因て其の效用を増し、道路は主として車輛のために損傷せらるゝこと最も大なるものであるから、車輛に對する税金を舉げて道路費の財源に充當することは、夙に唱道せられ、従つて東京市よりは府に對し屢々文書を以て、府税雜種税たる諸車輛税を市に移讓せられ度

旨を要求し「東京市は其の市道の改良及維持管理は勿論、

市長の管理に屬する市内國道及府縣道の改良及維持管理を爲さざるべからざる責務を有するを以て夙に街路改良計畫を樹立し、其の總額一千四百八十萬餘圓を計上し、國庫よりは其の十二分五に當る六百十六萬餘圓を補助せらるゝ次第なるも財源涸渴し之が實現困難なるを以て府の歲入に屬する雜種税中少くも自動車税及自轉車税を市に移讓せられ度」と述べ併せて府は法令の規定とは云へ、市長をして國道府縣道の管理を爲さしめながら其の道路上を交通する諸車輛に對する税金を獨占するのは不都合である旨を仄めかし、府も亦之に對し「條理上正に其の通りと思ふから、車輛移讓には反對しないが、府財政窮乏の今日直ちに其の要求に應じ難い」と答へたるやに聞き及んで居る如き事實もある。

夫は兎に角、從來の法制に於ては、地方公共團體が其の公共事務を處理するには其の管轄區域内に於ける住民全體の負擔を以てするを原則とし、一部賦課又は不均一賦課の

如きは、自治の振興を妨げ自治體の統合力を薄弱ならしむるものと認め、僅に例外として之を認むるに過ぎず、又租税の賦課は當該公共團體全般の需要を充さんが爲めにのみするを原則とし、或る特殊の目的の爲めに其の事業費として住民に負擔せしむる如きは租税の體系を紊すものとして容易に之を認めなかつた。然るに斯の如き傳統的精神は最近に至り後者は都市計畫法に於て都市計畫事業の財源として、其の特別税を認めたるにより、又前者は同法及道路法に於て受益者又は損傷者の特別負擔制を認めたるにより次第に時代の要求並正義公平の觀念に合致するやうに變革さるるに至つたのは寔に喜ばしい事である。而して道路改修工事の執行に因つて直接に利益を受け又改修したる道路を頻繁に使用するに因つて特に道路を損傷すと看らるゝ自動車並其の他の車輛に對し道路費の一部を負擔せしむることは最も正義の要求に適し公平の觀念に合して居ると思ふ。勿論現在とても諸車輛に對して既に相當の課税を爲しつゝあるが、右は這般の條理に合するもので無く、偏に地

方公共團體の一般需要を充すに過ぎない。道路改良の急務なること今日の如く喫緊なるは無く、而かも之が財源の窮乏に苦む時に於ては、須く諸車輛に對する賦課を専ら道路費に充當するの計畫を樹つべきであらう。

米國に於ては一九二四年度に於て自動車に賦課した税額が恰も合衆國總道路費の約半額に達したと云ふ。米國道路局の調査によれば道路費年額約十一億八千百萬弗に對し自動車税は實に五億五千百萬弗を算へ、自動車が免許料として州に收める額のみで優に州の道路修繕費の二倍以上に上り、中央政府が自動車より徴收する税額は道路費の補助金として支出する金額の二倍に達して居る。そこで道路は全部公費を以て築造されると言ふことは、尠くも其の二分一だけ正當な事である。而して自動車の支辨する四二%以外の道路費は公債、國庫補助金、財産税及營業税より支辨される。蓋し道路の改良に隨つて公衆に利便を與へ、其の結果として財産の價格が騰貴することは周知の事實なるが故に、一般公衆は其の利益を受くる總ての道路に要する經費

の五八%を負擔するは當然である。尙米國に於ては、現在自動車の数實に二千萬輛を越え、殆んど一戸に付一輛の割に當ると云ふ。果して然らば米國に於ては、毎戸道路の築造に要する一般税を支拂ふと共に、尙自動車を有する毎戸は特別税として道路費の四二%を納むることとなる。

米國に於けるが如く自動車の數が一戸一臺となるのは尙遠き將來に屬すとすも、今日に於て既に車輛税の總額は道路費の總額の二割に達する實況を見れば、道路の改良と互に原因結果を成して車輛の數は今後急激に増加すること蓋し疑無かるべく、従つて車輛税を道路費の特別財源とすることは、實際の需要に適し正義公平の觀念に合致することと思ふ。

(四)

東京府の豫算を手にして茲まで書いて來たが、勿論私は東京府豫算そのものを彼れ此れ言はんと欲するのでは無い徒らに數字を羅列するとの非難は之を甘受し、偏に算數と

實際の見地から此の問題を考へて見たい、それが爲め或は的確なる結論に達しないかも知らぬが、それも今私の意とする處では無い、唯府の豫算を例として道路費の財源を何處に求めやうかと思ひ付く儘を記し續けるのに過ぎない。若し夫れ、東京府豫算を其の例示とするの適否如何に至つては私の敢て問ふ所では無い。

兩話休題、道路費の財源捻出の手段として、地帯收用の制を認むべしとの論者がある。成る程外國殊に米國などに於ては地帯制度を以て都市計畫事業の屈竟なる財源と爲し、憲法までも改正して之を認め、我が國も亦都市計畫法に於て此の制度を創設するに至つた。然し我が國法上の精神は米國などに於けるものとは全然その選を異にし、彼に在りては單に財政上の理由のみに依つて直に何時にても、地帯收用を爲し得べきも、我に在りては適當なる建築地を得んとするには土地の區劃整理を必要とする場合に限り特に之を適用し以て市街宅地の利用を完からしめんとするに在り、所謂建築敷地を造成する目的の下に於てのみ認めら

るのであるから全然其の出発點を異にし、従つて都市計畫事業の財源捻出の爲めには之を許さるべき筋合で無い。都市計畫事業に於てすら既に然り、況んや道路費財源捻出の手段として之を目論見ることおや。財源捻出の爲めには他に之を求めなければならぬ。

都市計畫事業の財源としては、其の特別税として法律の特に指定したものがあつた。従つて之に依り徴收したる税金を以て、總ては都市計畫事業の一たる道路改修の資にも充てらるゝであらう。然し之は道路費直接の財源では無い。

依て道路費の財源として別に特別税を新設し都市計畫事業に於けるが如く、各本税に附加して、特別税を徴收し、或は新税を特設する事も理論上何等の不都合無く、彼の雜種税の一たる車輛税の如きは、擧げて之を道路改良事業特別税と爲すことも可なりと思ふ。然し之を事實に見んか、各地方は既定の事業に殆んど財源の全部を盡し、賦課の餘力殆んど無く、彼の車輛税の如きも、之を道路費に移讓せんか忽にして其の欠陥の補充に苦しむの實情に在る。茲に於

てか法律は道路に關する工事に因り著しく利益を受くる者ある時は其の者をして、利益を交くる限度に於て工事費の一部を負擔せしめ、又特に道路を損傷する原因と爲るべき事業を爲す者をして、之が爲に要する道路の維持修繕費の一部を負擔せしむるの途を開いて居る。之れ正に正義公平の要求に合致するものなることは既に述べた通りで、後者は兎に角前者は夙に各地方の採用する處となり漸く有力なる財源と觀られつゝあるけれども其の實施の成績に鑑みれば未だ以て特別受益又は損傷の範圍と其の受益又は損傷の限度の決定に於て、實際に副はざるの憾みがある。が然し之は唯今後の運用宜しきを得ることに努むれば足りる。

最後に考ふべきは公債である。成る程受益者負擔又は損傷者負擔は正義公平の觀念に合致する制度であるけれども併しながら道路は元來國の營造物として公衆萬民の一般交通に供するものであるから、従つて之に要する費用は公共團體の負擔とするを原則とする。道路の改良に依りて地方の發展を期し、其の改修が住民全般の利益を進むるの公共

的改善施設なる以上は須らく住民を擧げて其の資力に應じて其の費用の負擔に任すべきは自明の理であり、道路費財源の問題も畢竟之を原則とせねばならぬ。然しながら其の之に依て利益を受くる者は現代の住民のみに限られず將來の住民亦均しく其の惠澤に俗するものなるに顧みる時は將來の住民たるべき者に對しても其の負擔を分たしむる爲め、將來の住民の擔稅力をも償還財源として長期に亘る公債を以て道路改良費を支辨することは理論上當然なるのみならず、亦最も策の得たるものであり、正に道路公債の議起る所以である。

唯併し茲に注意すべきは其の公債の償還年限である。成る程道路の改良に因り、現代人のみならず將來の人々も亦均しく利益を受くるが、然し其の工事の如何に依つては其の利益を受くる年間に長短が有る、例へば道路舗裝工事などに於ては如何に良質の材を以てするも、其の命數能く十年以上に及ぶものは極めて稀なりと云はるゝ。果して然らば道路公債の理論は之を認むるも仍其の實行に當つてや偏

に其の事業の性質に依りて按排宜しきを制し、場合に依りては工事の有効期間を以て公債の償還年限を制限するの必要もある。若し夫れ道路公債存立の理由を誤解し、何事に依らず、總ての道路工事費を擧げて長期永年の公債に依らんとするが如きは無謀の甚しきものである。

以上私は豫算書を手にながら道路費の財源を一通り考へて見た。そして種々の方途を書き上げた。而して其の或るものは理論上之を認むべからず、他の或るものは既に認められて唯其の實施上に考慮を要するものである、斯くて最後に残り而かも理論並實際上有力なる財源となるものは道路公債である。之を認めずして道路の改良を促がんとするは、正に兩足を縛して尙歩めと言ふの類か。

一二 何人が道路費を支辨するか

米國では、自動車が道路費の四十二%を支辨すると言ふ。我が國に於て斯くなる迄には尙相當の年數を要するであらうが、所し今日に於て、既に東京府の收入する車輛稅豫算

は其の道路費の二割に當るの實況なることは前項に之を詳述した。その序を以て所謂車輛税の課目課額を拔萃しやう。交通取締當局からは眼の敵のやうに思はれる自轉車なども道路費納税者として見れば、なか／＼隅には置けぬ有力者である。

大正十五年度東京府雜種稅課目課額中

一車 市部 郡部

自用馬車

二匹立以上 年稅 金九拾五圓 金百十圓

一匹立 同 金六拾圓 金七拾五圓

營業馬車

二匹立以上 年稅 金拾九圓 金貳拾參圓

一匹立 同 金拾貳圓 金拾四圓

荷積牛馬車 年稅 金八圓 金參圓五拾錢
乃至金九圓

自用人力車

二人 乘臺ノ橫幅内法二尺以上ノモノ 年稅 金拾參圓 金拾五圓

一人 乘臺ノ橫幅内法二尺未滿ノモノ 同 金七圓五拾錢 金九圓

荷積大車 荷臺ノ平方尺積十坪以上ノモノ 同 金貳圓五拾錢 金參圓

荷積小車 荷臺ノ平方尺積十坪未滿ノモノ 同 金壹圓參拾錢 金壹圓七拾錢

一自轉車

自轉車 年稅 貳圓七拾四錢 金參圓參拾錢

自轉車荷臺(荷箱ヲ含ム) 同 金壹圓 金壹圓貳拾錢

荷臺附自轉車(荷箱附自轉車ヲ含ム) 同 金參圓七拾四錢 金四圓五拾錢

一自動自轉車

(荷箱若クハ荷臺ヲ取付ケタムルモノヲ含ム) 同 金拾壹圓五拾錢 金拾四圓

一自動車

自家用

乘用 二十馬力以上 年稅 金貳百五拾五圓 金參百圓

十五馬力以上 同 金貳百圓 金貳百參拾八圓

十馬力以上	年税	金百參拾壹圓	金百五拾參圓
十五馬力未滿			
五馬力以上	同	金七拾九圓	金八拾五圓
十馬力未滿	同	金四拾四圓	金五拾壹圓
五馬力未滿	同	金貳百圓	金貳百參拾八圓
二十馬力以上	同	金百參拾壹圓	金百五拾參圓
十五馬力未滿	同	金七拾九圓	金八拾五圓
二十馬力未滿	同	金七拾九圓	金八拾五圓
十馬力以上	年税	金百參拾壹圓	金百參拾圓
十五馬力未滿	同	金七拾九圓	金九拾圓
十馬力以上	年税	金五拾圓	金六拾參錢
十五馬力未滿	同	金參拾圓	金四拾圓
五馬力未滿	同	金拾圓	金貳拾四圓

運輸營業專用

乗用

二十馬力以上	年税	金七拾圓	金九拾圓
十五馬力以上	同	金五拾圓	金六拾參圓
二十馬力未滿	同	金參拾圓	金四拾圓
十五馬力未滿	同	金拾七圓	金貳拾圓

一三 交通取締官と其兩手信號

ロス・アンゼルス市交通委員會顧問ミラー・マツククリントック氏 (Miller Mc Clintock, Ph. D.) は其の近著「街路交通整理」(Street Traffic Control) に於て、「最も有效なる交通取締を爲さんとせば先づ其の任に當る者の選叙に留意せねばならぬことは勿論であるが、特に其の身長の大なることを要する、蓋し體軀短少なる時は之を圍繞する車馬通行者等の爲めに遠方より取締官の存在すらも判明しない虞があり、反之軀幹長大なる時は取締官の信號をも最も有効に辨別せしめらるゝ。而して此の要件に加ふるに其の人に活氣あり元氣充満することは、交通能率を増進する上

に與つて力あるし、更に的確なる判断と迅速なる決断とを爲し得る性能の所有者なる時は、交通を迅速安全ならしめ事故の發生を未然に防止することを得る效果特に著しい」と述べ「交通整理の手段としては信號機、信號燈等の設備があるけれども、兩手信號は取締者と公衆との間に介在する最も重要且有效なる方法である。従つて交通の迅速と安全とを期せんが爲めには兩手信號法の統一、簡明、直載を圖るを以て最も急務とすると信するが故に各都市交通取締當局は先づ直接其の任に當る者に兩手信號法の訓練を施すを要する旨を力説し、最後に今までに考案された兩手信號法中ボストン市交通取締官ジェ・ホップン氏 (Captain Bennett J. Hoppe) の考案に成り同市に於て現に採用しつゝ、あるものが最も優良であると推奨して居る。そこで同氏推奨に係る兩手信號法十種を左に轉載することとした。言ふ迄も無く米國では右側通行であるから、それをお含みの上御覽を願ひ度い。

1 右から来る交通を停止せしめんとする時

上體を僅か右に向けて右肩を見越し、右手を四十五度の角度に舉げ、掌を停止せしめんとする車馬の方に向ける。交通車馬が此の信號に服従するまで、同姿勢を保つ。



2 右から来る交通を進行せしめんとする時

右肩を見越し、右手を四十五度の角度に舉げ、腕を靜かに顔の前を左に動かす。

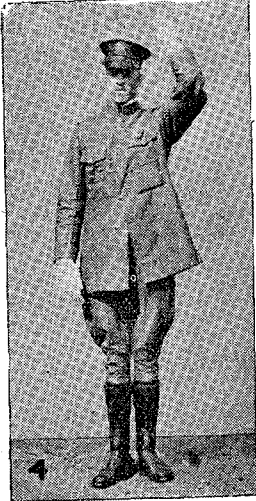


(備考) 左から来る交通を停止せしめ又は進行せしめんとする時は左手を以て前二項に準じ之を行ふ。

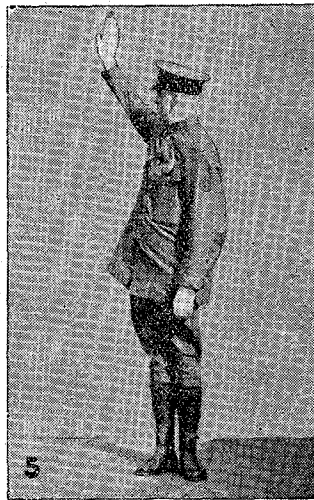
3 前から来る交通を停止せしめんとする時
 左手を前方四十五度の角度に舉げ、掌を停止せしめんとする
 車馬の方に向ける。交通車馬が此の信號に服従するまで、同
 姿勢を保つ。



4 前から来る交通を進行せしめんとする時
 手の甲を車馬の方に向けて左手を前方四十五度の角度に舉げ
 腕を靜かに左肩を越して後方に動かす。



5 後から来る交通を停止せしめんとする時



6 後から来る交通を進行せしめんとする時



7 左右から来る歩行者を停止せしめんとする時
両手を肩と水平に舉げ、掌を歩行者の方に向ける。



8 右から来る歩行者を進行せしめんとする時
右手を肩と水平に舉げ、腕を静かに胸の前を左に動かす。



9 左から来る歩行者を進行せしめんとする時



10 左右から来る歩行者を進行せしめんとする時

