

尙ほこの外にも幾多の考察や研究のあるのは勿論であるが、一應の瞥見を略述して見て切に大方の高教を仰ぐ次第である。

## 道路に關する費用の負擔に就て

堀切善次郎

道路に關する費用の負擔に就ては道路法第三十三條以下に詳細の規定が設けられ軍事國道及特殊の國道が國庫の負擔たる外國府縣道に關する費用は府縣費の負擔であるを原則とし例外として同法第十七條及同條但書に基く勅令に據り六大都市に於ては國道府縣道に關する費用も市の負擔とせられて在つて府縣の負擔ではない。何故に六大都市に於ては他の市町村と異りその管内の國道府縣道に關する費用に就て府縣の恩澤に浴することは出来ないか疑なきを得ない。或は六大都市に於ては財力他の市町村に比して優つて居るが爲めに府縣費の御厄介にならずとも自力を以て之に關する費用を負擔するに足ると認められたるが故であらうか果して然りとすれば此の考は必ずしも當らぬであらう。六大都市の何れも財源に窮することには於ては他の市町村と大差あるまじく而して急を要する施設事項は頗る多く停滯して居る狀況であるから六大都市必ずしも著しく財源に餘裕ありとも斷言し得まい。或は察するに市部郡部の三部經濟制が之れ等の六大都市に當時

存したるが爲めに六大都市内の國道府縣道に關する費用を市費負擔とするも郡部所在の道路を郡部負擔とすれば結果に於ては差違を生ぜざる爲めに此の如き規定が設けられたのではあるまいか。果して然りとすれば大阪神奈川の如き三部制を廢したる府縣に於ては其間不權衡を來すことなきか。換言すれば道路法の此の規定は府縣の三部制の存在を前提としたるものでないか。疑問である。従て三部制を廢したる府縣に於ては市は郡部に於ける國道府縣道に關する費用を他の市町村と同様に負擔し乍ら自己の市内の國道府縣道に關する費用は少しも府縣に關係なく全部自己のみの負擔であると云ふことは妥當であるか否か公平であるか否か疑なきを得ない。神奈川縣に於て先年三部制を廢止せんとするとき此間の不權衡を適當に補正せむとする案があつたと記憶するが此の案は今日に至る迄實現を見ないのは誠に遺憾に堪へないと同時に道路法の此の規定に益疑い深くする。

三部制の現に施行せられつゝある府縣に付ても此の關係は注意に値する問題であると思ふ。例へば東京府に於ては都市計畫事業は總て皆市郡連帶の事業であつて郡部の事業ではない。東京市内に於て行はるゝ都市計畫事業は皆市長が執行者であるからその費用が全部市の負擔であることは申す迄もない。都市計畫區域内に於て郡部に於て行はるゝ都市計畫事業は總て市郡連帶の負擔である。即ち府知事の執行する都市計畫事業は皆悉く郡部の區域にのみ行はるゝものであるが其の費用は市郡連帶であつて市も亦之を分擔するのである。市が例ひ區域外の事業と雖もある種の

都市計畫事業に付てその一部の費用を分擔することは市郡連絡の關係より固より當然であらう。問題は程度である東京府の實例に付て見れば五年度豫算六百萬圓の都市計畫事業費其の大部分は環狀線放射線の道路費と思はれるが)の市部と郡部の負擔割合は市部六分三厘郡部三分七厘となつて居る。之を東京市の側から見れば市の區域内には絶對に行はれず區域外に於てのみ行はるゝ仕事に對して六分三厘迄負擔せしめらるゝことは果して妥當であらうか何うか疑なきを得ない。固より此の負擔割合は府會の決議するものであり道路法の規定に基くわけではないのであるが府會の諸公は何故に此の如き負擔割合を定めたのであらうか。若し市内の都市計畫事業も一步譲つて市内の國府縣道の工事費も府費の支辨であるならば充分の理由は立つが道路法の前述の規定によつて郡部の區域内のみの問題としては市の負擔は過重であると思はれる。

三部經濟制を廢したる所に於ても上述の如き問題あり三部經濟制を實施しつゝある東京府の如きに於ても亦此の如き不權衡の事實が各種の事由から生じて來る。三部經濟制度と道路に關する費用の關係に就ては慎重研究の要あるものゝ様に思はれる。

次に道路敷を電車軌道敷に並用して居る場合に於て軌道敷及其兩側一定の距離内に對する路面の維持修理費は之を軌道經濟の負擔として居る例が多い。既設道路の路面上に從て軌道が乗入れた場合に於ては軌道としては道路の使用料を支拂ふ代償として軌道敷の維持修繕費を負擔することは當然なりと云ひ得るが軌道經濟を以て道路を擴張し併用軌道となつた場合に於ても軌道敷は

永久に軌道經濟を以て其の道路としての作用の維持修繕費を負擔せしむることは今日の交通狀態に於ては甚だ酷であると思はれる。蓋し自動車の今日の如く發達せざりし時代に於ては道路上の軌道面に宛かも専用軌道の觀を呈し荷馬車や荷車は危険で到底軌道面を通ることも出来ぬ。即ち此の時代に於ては併用と雖も事實軌道面は専用軌道と何等異らなかつたのであるから此の如き狀況に於てはその敷地の費用を道路費の負擔と區別して之を軌道經濟の負擔とせることは理由のあることである。然るに今日の如く自動車の發達せる時代となつては軌道面と雖も充分に道路としての効用を發揮することゝなり自動車は軌道面を走るに何等支障なきのみならず場所によりては好んで軌道面上を運轉するの實情を呈することゝなつた。即ち軌道面の道路としての効用價値は自動車の發達によりて一變したのである。寧ろ軌道面上は自動車の走行の爲めに甚しく破壊せられ而してその維持修繕費は悉く軌道經濟に負擔せしめらるゝ結果となつて居る。之れ甚だ當を得ざるものであると思ふ。併用軌道の軌道面上であつても之れが道路としての効用をなす範圍内に於てはその維持修繕の費用は道路費が負擔すべきであつて軌道經濟のみが之を負擔するのは時勢に適せざるものである。軌道經濟に比較的餘裕める時代には此の問題は深刻でないが今日の如く何れの軌道も經營難に遭遇するに至りては慎重の考究に値すると思ふ。例へば東京市の電車に付て見ても電車經濟に甚しく苦境に在り結局貸錢値上の外救濟の道なきかと思はるゝが如き狀態に於ては先づ此の費用負擔の現行制度が果して公正妥當なりや否やを檢討する必要があらう。獨り東

京市の電車のみならず他の都市の電車に於ても蓋し同様であらうと思ふ。

道路費用負擔に付て疑問を提供して諸彦の御判斷を乞ふ。

## 道路公債發行の急務

中 川 正 左

現内閣は其政綱の一として非募債主義を高調して居たのであるが、昭和六年度に於て、失業救済の目的で二千二百萬圓の道路公債と千二百萬圓の鐵道公債とを發行することに閣議で決定したといふ。而して此道路公債は道路公債法によつて發行するもので、國道の改良と國道及び府縣道の改良費補助に使用せらるゝものであるといふ。

元來道路公債と鐵道公債とは共に交通事業の發展を目的として發行するものであつて、其目的とする處何れも一國交通網の完成を期するに在るのであるから、現政府が從來の非募債主義に囚はれないで先づ以て是等二種の公債募集を目論むことは時節柄誠に當を得て居るものであると思ふ。

論者或は非募債主義の現内閣が道路公債及び鐵道公債の發行を爲すのを見て、直ちに非募債主義の破綻であると評するのは果して當を得たものであらふかどうか？