



論 說

道路に關する公費支出の回收に就て

菊池 慎三

地方公共の施設中道路に關する支出が極めて大なる割合を占めることは疑ひを容れない事柄である。巨額の道路費の支出に對應する財源計畫は都市たると地方たるとを問はず同様に地方財政上の重大問題である。此故に道路に關して巨額の支出を必要とする場合に於て、之が負擔に堪え得るや否やは屢々識者の憂慮遲疑する所となる。夫の大震災火災の後帝都の復興事業は御聖詔を以て『獨り舊態を回復するに止まらず進んで將來の發展を圖り以て巷衢の面目を新にせざるべからず』と仰せられて根本方針定まつて居るにも拘らず帝都復興審議會に於ては右の如き論難が行はれた

一説に依りますると、今度は四十二線の道路を拵へるに付、其の道路の面積の總坪數は何百萬坪になるか知りませぬが、假に二百萬坪として之に鋪裝工事を施して、或は石の道路になるかアスファルトの道路になるか存じませぬけれども、アスファルトは今日一坪五六十圓致します。之を假に三百萬坪とすると、非常な額である。さうして又其の道路の維持費は世上傳ふる所に依ると、一坪の工事費の一割六十圓掛けたものは六圓を要する。六圓とすれば三六の千八百萬圓の道路維持費が掛るのであります。市稅收入が震災前千七百萬圓であつたものが、震災後六百萬圓に減じたのである。六百萬圓を以てしては道路維持費にも足りない次第であります。

## 二

多年最高諮詢の府に列し、准元老大正昭和の大久保彦左衛門を以て目せられた一代の智者伊東已代治氏の痛論は、殆ど帝都復興計畫の根本を震撼せしめる力があつたのみならず、其の論難は當時としては何れも鑿々とした數字を根據とする力強いもので、當時の専門家も眞正面から之に太刀打を爲し、論駁することは出来得ない有様であつた。唯之を大なる常識から云つて、歐米の大都市は勿論東洋に於ても上海香港、大連、青島等が鋪裝道路を經營して居るに對し、獨り我帝都が近代都市絶對不可缺の鋪裝道路の建設維持に堪え得ない筈はないのである。伊東伯の所説の如くんば、日本國民は鋪裝道路の惠澤に浴し得ない事となるの外はないと云ふ立場から、當時の帝都復興院當局は憤懣に

禁へなかつたのであつた。其の後の推移を見ると、技術の進歩と經驗とは、六十圓を要した硬質舗装の工費は二十圓餘りで足り、交通量の少ない道路は坪當一圓乃至三圓の簡易舗装の工法に依り急速なる舗装道路の普及を見た。舗装道路の維持費も少額で足り、砂利道に比して却て二三割を軽減することゝなつた。昭和六年六月東京市道路祭に於ける近東京市土木局長の報告に依れば、『舗装普及の結果道路維持修繕費の節約せらるゝ額は、一ケ年二百六十萬圓でありまして、之迄に要したる舗装建設費四千六百萬圓に對し、約年五分餘の利廻に相當するのであります。又舗装の普及に依る自動車運轉費の節約額は、相當に大きいのでありまして、現在市内に運轉せられつゝある二萬臺の自動車に對し、一ケ年約一千萬圓を下らざる見込であります。之を道路維持修繕費の節約額と一括して考へますれば、舗装建設費四千六百萬圓は約四ケ年足らずで償ひ得る計算であります。』即東京市道路の舗装工事の遂行は、之を市財政の見地から見ても、舗装工事に依る沿道受益者負擔金の收入があり右の外極めて、經濟上得策であつたので、伊東伯の論難の如きを思へば、噴飯に禁へないのである。舗装工事普及に依る一般交通費の節約衛生美觀快適等文化生活上の利益を考慮計算に入れる場合に於ては、帝都道路の整備を以て都市行政上地方財政上顯著なる成功を收めた良績たることは何人も争ひ得ない所であらう。

### 三

若し凡ての道路施設が東京市の道路舗装の如く財政的にも有利得策なる如く展開するものとすれば此上もない事であるが、一般の道路施設に付ては此の如きは望むを得ない。但し道路施設の計畫及執行にして宜しきを得た場合に於ては、之を廣く國民經濟國家經濟全般の上から考察すれば、爲政者として之が遂行に遲疑すべきでなく、財政的にも常に採算可能であるべき筈である。唯現行の税制其の他財政制度には、不備少からぬのと、制度ある場合にも其の運用に缺陷あるを免かれ得ないが爲に、理論的に採算可能の事業も實際上に於て、一般負擔に待たざるを得ない場合が多い。受益者負擔の制度及其の運用は相當の發達を見たのであるが、法規の所謂『利益を受くる限度に於て』工費を負擔するの規定を運用するに當り、當路者は出來得る限り『利益を受くる限度まで』負擔せしむる如く、受益を負擔に付き米國都市計畫學徒リュイスの云ふが如く、特別利益ある所特別負擔なかるべからずとする理論の徹底を圖るべきであらうが、現在の各地取扱の實況は先づ以て現状の不徹底に甘んずるの外はないのであらうか。一般道路費の好財源として、英米其の他に例を見るガソリン課税に依ることは、先年相當の調査を見たのであつたが、戰時非常の際最先に國家管理の目標となるべきガソリンに付、平時より管理の準備たる課税の途を開き、以て道路費の重壓に悩む地方財源に活路を與へることは、尙當分望み難いのであらうか。

路面電車に道路費を負担せしむる多年の慣習は、路面電車の不況と共に將來に於て維持し難いのみでなく、現に東京市の如き既往に於て負担せしめたる道路費は、電車財政救済の爲全部を償還すべき必要に迫つて來て居る。此の問題の解決に當り電車と道路との關係を根本的に考究する者の少ないことは自らの甚だ不本意とする所である。元來軌道は道路の敷設せられ、道路の有効幅員を繼續占用するのであつて、極めて特殊なる占用型體であり、非常なる特權に屬するので、相當の占用料を負担せしめることが當然であると考へられた。尤も軌道を以て、道路の補助又は附帶機關とし、庶民交通機關たることを以て、占用料負担を免かるゝ理由とし様とする立場もあるが、夫にしても、交通繁劇なる都市の内部に於て、軌道事業が無條件に街路を占用し對價なくして軌道を敷設し得るの特權を享有すると云ふことは、一般常識は之を認容し得ない。軌道事業が民營公營併立する場合に於て此の立場は到底動かし難いものではあるまいか。軌道法が軌道條例以來軌道敷設の爲にする道路占用料を負担することを是認し、唯料金に關する規定を命令に委任したのであるが、數十年命令制定を見ない。軌道事業の衰運に向つた今日制定を見るは尙困難であらうが、占用料に關する規定が制定せらるべくして制定せられないが故に、行政の實際は占用料に代へて、軌道敷設の特許又は特許を受くるに同意するの交換條件として、一定の道路の新設擴築の費用を負担せしむるを常例とするに至つた。電車財政の破綻と之を一般會計に於て救済するの問題は、單に東京市に於て善處すれば足りる。道路及軌道の關係に於ては、將來の運用に付軌道の不況を考慮するは格別、既往に於て甘んじて負擔

する状態を更正する理據は、見出し難いと云ふ立場を維持するのが當然であらうか。

## 五

市電の窮状は如何なる整理節約增收の工夫も、到底二億の資金の元利拂ひに堪えない。市電財政の好況時代に資本消却を怠り、放漫なる經營と資本の膨脹採算確實ならざる新線敷設等に由り、資本即市債の重壓に加へて震災の復興費従業員給與の累増外貨債爲替差損等で、不況時代に入つて驚ろいて對策に腐心するも時既に遅い。結局市債の少からざる部分は、市一般會計の負擔救済に待つの外にあるまいと豫想せられる。之に對して或は都市交通機關の全面的統制乃至合同を提唱する者があるが省電の參加にも公私營各電車地下鐵バス等の合同にも障碍少からぬので容易に實現を見難いのではあるまいか。全部を市營に統一することに重大なる支障あるは勿論、市電を半公半私の新設會社に移すにも條件其他に於て容易に市會の賛同を期待することが出來まい。更に其の統制合同を考へるならば、圓タクをも考慮に入れる必要がある。此の如く見るとき企業の統制合同の諸問題よりも、道路を中心として道路を使用する者に對し、負擔力に隨ひ課税占用料課徴等の市財政手段が重要視さるべきではあるまいか。即此見地からも上述のガソリン課税道路損傷負擔金營業用自動車又は乗合自動車圓タク自動車税率の引上等が、市電市債の所謂一般會計肩代りの財源としても考究せられ、其の或ものは實現せられるのではあるまいか。

## 六

道路占用料の課徴も未だ十分なる理論及實際に於ける徹底合理化を見るに至らない。特に公益企業の道路占用は市對特定大會社との關係であるが、曾ては占用料制度を施行するよりも報償契約に依り消費者利用者の利益を代表する意味に於ける市との利害關係を調節することが望ましいこととせられた。然るに此の方法に依る各都市消費者利用者の利益擁護は市政上の重大問題となり東京市の如き數次の大疑獄を見たるに拘らず、決して望ましい解決に到達して居らない。料金認可に付ては市の意見を聽くの制度があり、委員會制度もあり、契約に依る報償金を以て占用料に代ゆるの交換條件として、公益企業に付ての市の容喙權を獲得することが果して得策なりや否や疑なしとしない。市政腐敗市政疑獄の原因は現状の下に於ては將來依然として公益企業對市の關係就中報償契約關係を廻つて起るのではあるまいかと思はれる。之れ恰かも政界の腐敗が私設鐵道又は軌道敷設免許私設鐵道の買収に關聯して續出し大臣高官の連座するを見たのと同様の筋書である。道路管理權の行使道路占用料制度の純真なる合理的運用を目標とし、敢て他の公益目的と錯綜せしめず都市政治の腐敗の根源を除却することは路政中央機關の考究を要する所ではないであらうか。

## 七

占用許可及占用料の定め方にも尙不合理の點が少くない。帝都の中樞地域に於ける電柱亂立の状態に對し期限を附して之を地下線に改めしめることは都市美の見地より交通整理の上から必要なのであるが、當局者は關知せざるが如き有様である。市營供給事業のみ地下線とするの制限に服し、従前の特許命令に地上線を制限せなかつたと云ふ丈の事で、既特許の電柱整理を考慮しないことは、到底公正に非ず時代の要求に適應せざるものと云ふの外はない。況んや電柱に依る占用料に比し、電纜地中線の爲の占用料が遙に高額なるが如き、電氣導線に對する道路占用政策に識見なく不合理極まる取扱ひと云ふの外はない。鐵道の平面交又は之を許さないのが當然であるが、例外として許可する當時は、遠郊であつて交通障碍も少なかつたものが都市の發達交通増加と共に、之を立體交又は改造せしむる痛切なる必要に迫られて居るものに付ても、路政當局者は善後措置を講ずるに怠慢であり遲緩である。瓦斯事業水道事業下水道事業は負擔力がないので、除く電氣供給事業が市營である場合に於ても、各事業の合理的收支計算合理的料金決定の爲公正にして適當なる占用料制度を確立することは、道路費の回收又は路面電車市債の元利償還等の財政手段として、考究せられる必要があり、實現せられる必要があらうと思ふ(九、一〇、一七)