

租税史

通行税廃止問題とその背景

税務大学校研究部税務情報センター
(租税史料室) 研究調査員
菅 沼 明 弘

◆SUMMARY◆

本稿は、令和 5 年 12 月 15 日（金）に国税庁で開催された「第 38 回租税史研究会」における菅沼明弘研究調査員（税務大学校租税史料室）の報告を取りまとめたものである。

本報告の題材は、明治 38 年～大正 15 年まで存在していた通行税についてである。この税は汽車、電車及び汽船の利用者に課せられた税であった。日露戦争の戦費調達を目的として作られた非常特別税の一つであった通行税だが、日露戦争後も財政難から課税が続けられた。この間、国内の交通網は都市部を中心に大きく発展し、通行税の収入は交通の発展に比例して増加した。鉄道の利用が生活に根付くと、通行税は大衆課税であると批判された。議論された問題点を基に修正も図られたが、結局実現せずに通行税は大正 15 年に廃止された。

本稿では、通行税の廃止について事実関係の整理、課税対象となった交通機関の営業形態、廃止を推進した業界団体などから廃止に至った背景を考察する。

（令和 7 年 1 月 27 日税務大学校ホームページ掲載）

（税大ジャーナル編集部）

本内容については、全て執筆者の個人的見解であり、
税務大学校、国税庁あるいは国税不服審判所等の公式
見解を示すものではありません。

目 次

はじめに	249
第1 事実関係の整理	250
(1) 通行税を取り巻く大まかな情勢	250
(2) 国会における通行税修正議論	251
(3) 政治運動としての“悪税”廃止運動	252
(4) 減税・廃税に向けた社会的気運	252
(5) 鉄道同志会による請願運動	253
(6) 通行税廃止を含む税制整理	253
第2 当時の営業形態と税法	254
(1) 通行税の課税システム	254
(2) 通行税の納税/徴収システム	256
(3) 通行税の収入	256
(4) 通行税が課税された営業形態	257
イ 鉄道・軽便鉄道（汽車・電車）	257
ロ 軌道（電車）	259
ハ 汽船	260
(5) 通行税が課せられなかった営業形態	260
第3 鉄道同志会について	261
(1) 鉄道同志会と通行税	261
イ 鉄道同志会とは	261
ロ 鉄道同志会の主な人材	262
ハ 鉄道同志会の請願活動	263
(2) 私鉄経営者たちの事情	265
イ 運賃値上げに対する厳しい世論	265
ロ 公営事業化を求められる市街電車	265
ハ 乗合自動車（バス）の登場	266
第4 明治期の通行税と昭和期の通行税の比較	267
(1) 昭和の通行税	267
(2) 新しい通行税の変更点	268
第5 営業税廃止運動との比較	269
(1) 営業税廃止運動	269
(2) 両運動の比較	270
まとめ	271
今後の課題	272

はじめに

大正時代にいわゆる“悪税”と呼ばれた複数の税があった。国民の生活に強く影響を及ぼす悪税として営業税、塩専売、織物消費税、通行税などがやり玉にあげられた。日露戦争後の不景気や第一次世界大戦の影響を受けたインフレ等の社会情勢を背景として、これらの税の廃税運動が盛んに行われた。廃税運動は、当時行われていた普選運動⁽¹⁾や憲政擁護運動⁽²⁾と組み合わさって大きな社会運動へと発展した。

この運動の結果として、大正 15 (1926) 年に税制整理が行われた。この税制整理では、地租の課税標準変更、営業税と通行税を含むいくつかの税の廃止、資本利子税や営業収益税の創設など大規模な変更が行われた。

廃税運動の中心となった営業税の廃税運動に関しては、既に複数の研究があり、普通選挙法の成立など政治的背景を踏まえて同税の廃止までのいきさつが考察されている。営業税廃止運動は、通行税を含む他の税の廃止運動とも連動しており、それらがまとまって先述のような政治的背景の下、社会運動としての力を強くした。その反面、研究としては営業税に注目が集まってしまい、他の税の廃止に関してあまり顧みられることはなかった。結果、営業税以外の税の廃止理由はどれも「社会政策的見地から廃止された」と一括されてしまっている。

一体、社会政策的見地から、これらの税金はどのように問題があったのか。営業税以外の同時に廃止された他の税に関しては、財政史⁽³⁾で紹介された内容に留まり、研究は少ない。そのいきさつにおいて共通する部分は多々あるが、これらの税はそれぞれ廃止を求める団体や背景などが異なっており、各税の問題点に関して検証の余地は十分にある。大正 15 (1926) 年の税制整理による各種税の廃止を考えるには従来の全体的な検証のみならず、営業税でなされたような各税個別の運動を検証するべきではないかと報告者は考えた。

今回の報告では、通行税の廃止運動を取り上げ、通説では取り扱われなかった業界団体の視点を加えつつ、事実関係の整理や課税対象の営業形態と税法の関係を再考し、通行税とその廃止過程を検証する。

通行税とは、明治 38 (1905) 年 1 月 1 日の非常特別税法⁽⁴⁾改正によって創設された税目である。通行税は、汽車、電車及び汽船の運賃に対して課税され、乗車距離と座席等級によって税額が決定する税である。

通行税は、『明治大正財政史』や『国税庁五十年史』などで紹介されているが、その歴史的評

(1) 普選運動…明治時代中期から大正末年にかけて行われた普通選挙制度獲得運動。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 12 巻』245-247 頁、吉川弘文館、平成 3 年)。

(2) 憲政擁護運動…大正時代の初期と末期に起こった、藩閥官僚の専横を打破し、憲政を擁護しようとする政治運動。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 5 巻』183-185 頁、吉川弘文館、昭和 60 年)。

(3) 国税庁『国税庁五十年史』(国税庁、平成 12 年)。大蔵省編『明治大正財政史 第 7 巻』(経済往来社、昭和 32 年)。など。

(4) 非常特別税…日露戦争の戦費調達を目的として明治 37 年に公布・施行された。地租、所得税などの増徴に加えて毛織物消費税、石油消費税が新設された。翌明治 38 年に改正され、今度は通行税、織物消費税などが追加された。当初同法では第 1 条で臨時事件の経費支弁であること、27 条には平和克服の翌年末日限り本法を廃止することを定めていたが、戦後経営の税源調達などの必要から第 27 回帝国議会で第 1 条と第 27 条は削除され、同法は継続した。その後明治 41 年と明治 43 年にそれぞれ整理案が提出され、各税が独立するなどして整理が行われた結果、非常特別税の名称は消滅した。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 11 巻』903 頁、吉川弘文館、平成 2 年)。

価は概ね一致している。それは、通行税が近距離輸送に対して悪影響を及ぼしたと社会から批判されたことである⁹⁾。通行税には免税点が存在せず、1回の乗車につき最低1銭の通行税を利用毎に課されたことが、電車等の利用頻度が高い都市市民の生活を圧迫したことが背景にある。この評価は概ね正しく、後述するが通行税の成立直後から指摘されてきた問題点である。

だが、この税の問題点は果たしてそれだけだったのだろうか。このような疑問から本報告では、従来の視点に加え、通行税廃止運動において直接的な納税者ではないにも関わらず、廃止の請願を積極的に議員へ提出してきた鉄道業界団体に重点を置いて前述した疑問を検証した。

凡例

1. 文中において年号は原則的に「和暦（西暦）」で記載するが、年度の場合は和暦のみを記載する。
2. 文中において登場する旧字は新字に改めた。
3. 文中において史料を引用する際にカタカナ表記の部分は必要に応じてひらがな表記に改めた。
4. 文中において軌道法に管轄される路面電車については、便宜上“市街電車”あるいは略称として用いられる“市電”と主に呼称する。
5. 文中において国有鉄道に関しては“官設鉄道”あるいは略称として“官鉄”と呼称する。
6. 通行税は明治38年の非常特別税法で創設されたものと、昭和13年に支那事変特別税法で創設されたものが存在する。混同を避けるため、文中において非常特別税法の通行税を「通行税（Ⅰ）」、支那事変特別税法の通行税を「通行税（Ⅱ）」と呼称する。

第1 事実関係の整理

（1）通行税を取り巻く大まかな情勢

通行税は、明治38（1905）年1月1日に改正された非常特別税法によって創設された。

非常特別税法自体は、前年の明治37（1904）年に創設された税で、日露戦争の戦費調達がその目的であった。そのため、同法では第1条で臨時事件の経費支弁であること、第27条には平和克服の翌年末日限り同法を廃止することを定めていた。つまり、通行税は当初、短期間のみの課税を想定し創設された税であったと言える。

しかし、日露戦争後の財政状況は、軍備の再整備や戦死者遺族への補償などで逼迫しており、非常特別税法は、第1条と第27条を削除する改正がなされたことにより、通行税はその後20年以上にわたって課税されることになった。日露戦争のための税金であった非常特別税法を戦後も措置し続けることは無理があり、その対応として非常特別税法で定められた各税が独立し、明治43（1910）年4月1日に非常特別税法は廃止された。このような経緯で非常特別税法廃止と同じ日、通行税法が新たに公布され、通行税は他の税同様に独立した税となった。

この間、通行税の課税対象である交通機関には大きな変化が起きていた。第一は、明治39

⁹⁾ 国税庁・前掲注（3）306頁（国税庁、平成12年）。

(1906) 年に公布された鉄道国有法^⑥による主要な私設鉄道の国有化である。同法の施行によって本州と四国、九州を結ぶ連絡船を含む主要幹線が国有化されることとなった。第二に、規制緩和によって発生した私鉄建設ブームの到来である。特に市街電車（以下、市電）の急速な拡大は、各都市の生活・労働等あらゆる点において変革をもたらし、交通機関があることを前提としたライフスタイルが定着した。

この交通機関の発展、とりわけ市電の発展は、通行税にとって持続的な増収をもたらした。

通行税を取り巻く情勢は、交通機関の発展に伴って上手く増収を続けることができた半面、通行税に対する批判も、利用者の増加と共に増す傾向にあったと言える。結果として社会の通行税に対する目は厳しく、塩専売、織物消費税と合わせて“戦時三大悪税”と呼ばれ続けることとなった^⑦。

このような社会背景の下、後述するような税制の修正を巡る議論や、関係団体からの廃税運動が展開され、大正 15（1926）年の税制改正によって通行税は廃止されることとなった。

（２）国会における通行税修正議論

通行税の問題点は早い段階から指摘されており、課税が始まった翌年である明治 39（1906）年の税法審査委員会では早くも修正案が審議された。この議論で問題点とした点は、①距離区分と税額の変更、②市内への均一課税、③近距離の免税、④定期券などに対する課税方法見直し、⑤軍事輸送の非課税、⑥通行税法の独立であった^⑧。

この中で注目すべき点は①及び③である。①では従来４つに区分されていた乗車距離の区分を細分化し、長距離乗車時の税額を増額すること、③では運賃 1 銭以下の乗車を免税とすることがそれぞれ提案された。②では市内と準市街を 5 厘に統一することが提案されたが、同時に 1 銭以下の免税が提案されていたため、事実上③の免税に関する提案に内包されていた。

この明治 39（1906）年の税法審査委員会ではこれらの改正案は否決され、創設時の制度がそのまま維持されることとなった。

続いて改正議論が確認できるのは明治 43（1910）年である。非常特別税法が廃止に伴い、通行税法が独立した年であるが、通行税法制定の過程での議論においては、明治 39（1906）年の時とは違い、改正事項は市内及び準市内の通行税を免除するかどうかという点にほぼ集中していた。しかし、これもどこまでを市内と規定するのかということが決まらず、実現はしなかった。

結果として、通行税は問題点が早くから指摘され、盛んに議論が行われたにもかかわらず、大正 15（1926）年に廃止されるまでほぼ制度に変化がなかった。

改正されなかった理由として、明治 39（1906）年の税法審査委員会の調査では、以下のような点を指摘した。①通行税は負担の苦痛が軽微であり、徴収が簡便であるうえ、数百万円の税

⑥ 「鉄道国有法」（明治 39 年法律第 17 号）。国内における主要私鉄の国有化を目的とした法律。同法による国有化は明治 44 年 10 月に終わり、北海道炭鉄、甲武、日本、岩越、山陽、西成、九州、北海道、京都、阪鶴、北越、総武、房総、七尾、徳島、関西、参宮の各鉄道会社が買収された。国有化された線路は 2700 マイルで、この買収により国内の鉄道の 90.9%が国有鉄道となり、統一的な運営が開始された。昭和 62 年 4 月の国有鉄道分割、民営化によって同法は廃止された。（国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 9 巻』901 頁、昭和 63 年、吉川弘文館）。

⑦ 大蔵省編・前掲注（3）、394 頁。

⑧ 大蔵省編・前掲注（3）、395-397 頁。

収を供給することができる。②交通の発展によってさらに増えることが期待できる好適の財源である。③通行税に代わるべき適当な財源もない⁹⁾としている。

（３）政治運動としての“悪税”廃止運動

通行税の廃止には、同時に行われていた営業税など“悪税”と呼ばれた他の税の廃止運動と密接に関わっていた。通行税の廃止について考察するためにはその前提として、この社会運動について言及する必要がある。

先述の通り、通行税以外にも営業税、織物消費税などが“悪税”とされ、それぞれの税に対して廃止運動が行われていた。これらの運動はそれぞれ関係する団体が主体となり、個別に行われた。その中で最も激しい運動となったのは営業税であった。営業税の廃止運動についての詳細については後述するが、他には織物消費税の廃止運動があった。

織物消費税は、販売者が倉庫から商品を運び出す時に販売者に課税される庫出課税が採用されたため、最終的には販売価格に転嫁されていた。

このように“悪税”と一括りにしても、各税の性格は大きく異なっており、その違いから反対運動を主導した団体や運動の盛り上がり方などは大きく異なっていた。

それぞれの運動は全く別の組織、異なる職種の人々によって行われていたが、これらは大正時代の減税に向けた社会的気運に支えられて、大きな政治運動の一部となった。

（４）減税・廃税に向けた社会的気運

このような運動が展開されている中で、大正時代を迎え社会情勢においても減税に向けた機運が高まっていた。通行税が導入されるきっかけとなった日露戦争が終わっても、戦後の処理や軍備の再整備などで支出が続く、戦争時と同等程度の税負担が続いていた。平和克服の翌年に廃止すると税法に明記されていた非常特別税法も該当箇所を削除し、継続して課税されたことは先述した通りである。

この財政状況に大きな変化が起きたのは大正 11（1922）年であった。この年にワシントン海軍軍縮条約¹⁰⁾が締結され、日露戦争以来続いてきた海軍の軍拡路線が一転して軍縮となり、余剰金が発生したのである。

日露戦争以降、国内では第一次世界大戦やシベリア出兵などが行われ、急激なインフレや戦後の不況に悩まされており、この余剰金は国民に還元すべきであるという風潮が強かった。

また、大正 14（1925）年に普通選挙法が成立すると、各党は新たに有権者となる低所得者層の興味を引く政策を考える必要が発生し、与野党共に減税と産業振興に力を入れた政策を考えるようになった。

結果として、与野党は共に減税を行って、有権者を確保する必要があった。憲政会では抜本的な税制整理を実施すると宣言し、浜口雄幸大蔵大臣を会長とする税制調査会を設置し、政友会も運輸交通機関の整備による積極政策を打ち出した。このように、大正時代に減税を求めて行われた一連の政治運動の背景には、軍縮と普通選挙という社会的気運の高まりがあった。

⁹⁾ 大蔵省編・前掲注（3）、394 頁。

¹⁰⁾ ワシントン海軍軍縮条約...大正 11（1922）年に日、米、英、仏、伊の 5 か国の間で締結された海軍の軍縮条約。十年間の建艦休止、建造中の主力艦建造計画の廃棄、各国海軍の保有量を制限といった内容が盛り込まれた。（国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 14 巻』898-899 頁、吉川弘文館、平成 5 年）。

（５）鉄道同志会による請願運動

このような社会的な減税運動が展開されていた中、通行税に関する運動として具体的かつ精力的に行われた運動が鉄道同志会による通行税廃止の請願運動であった。この鉄道同志会については後の項で詳しく説明するが、私設鉄道各企業を会員とした団体であった。この団体は発足当時から、通行税の廃止を求めており、国会への請願運動や各議員、他団体との連絡を積極的に行っていた。

鉄道同志会は、会員である各企業の代表者が実質的な会員として活動するが、その多くは地方名望家や財閥といった人々であり、その中心で活動するメンバーには現役の国会議員も含まれていた。そのような組織であったため、同会は通行税に限らず、鉄道を運営するために必要だと思われる請願を毎年決議して国会や関係省庁に提出していた。

通行税に関しても、廃止の請願と同時に、徴収を行う企業に対する交付金の請願も行っていた。通行税において各企業は、納税者である乗客から通行税を徴収、取り纏めと集計を行った後に、毎月税務署に計算書を添付して納税を行う業務が規定されていた⁽¹¹⁾。この徴収と集計の業務が企業にとっては大きな負担であった。当時、地租や営業税など一部の国税の徴収を委託されていた市町村には国から交付金が出ていたため⁽¹²⁾、鉄道同志会はそれに合わせるよう通行税徴収事務に対する交付金の請願を行った⁽¹³⁾。

（６）通行税廃止を含む税制整理

以上のような減税に向けた社会的気運、普通選挙法成立を背景とした政治的気運、そして鉄道同志会などの継続した請願の結果、大正 14（1925）年の税制調査会で国税の整理方針が固められた。約 3 カ月に及ぶ審議を経て、同年 7 月 7 日に決定した方針では通行税、醬油税、自家用醬油税、売薬印紙税の全廃、営業税の課税方法の見直し、地租の課税標準変更などが盛り込まれた。この税制改正は所得税を中心として、地租と営業税を補完税とし、新たに資本利子税を創設することを柱としたもので、日本の税制度に大きな変化を与えた。通行税の廃止は、歴史的にこの大きな税制改正の一部として見ることができる。

表 1 は、税務統計書から作成した大正 14 年度と昭和 2 年度の租税収入の円グラフである⁽¹⁴⁾。全体収入は大正 14 年度が約 9 億 977 万円、昭和 2 年度が約 9 億 993 万円で、大正 15 年度に複数の税目を廃止したにも関わらず収入が増えている。これは、廃止した税目の分の収入を関税などの税率を引き上げることで補った結果である。その証拠に、内国税収入は大正 14 年度が約 7 億 9693 万円であったのに対し、昭和 2 年度では約 7 億 6763 万円と減少している。このことから、大正 15（1926）年の税制改正によって内国税の減税が収入全体に影響しないようにバランスを取りながら行われたことが分かる。

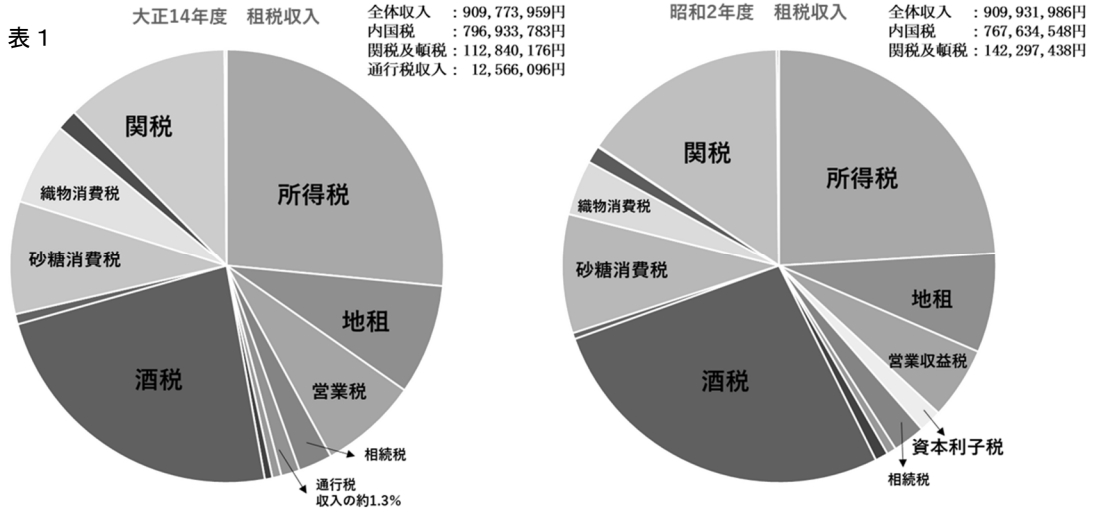
⁽¹¹⁾ 「通行税法施行規則」（明治 43 年 3 月 25 日、勅令第 29 号）。

⁽¹²⁾ 「国税徴収法」（明治 30 年 3 月 26 日、法律第 21 号）。同法第 5 条において市町村に対して地租や営業税など勅令によって命じた税の徴収を委託し、市町村に対して徴収の費用を交付することが規定されていた。

⁽¹³⁾ 私鉄経営者協会『鉄道同志会史』2 頁、（私鉄経営者協会、昭和 31 年）。

⁽¹⁴⁾ 大蔵省主税局『主税局第 54 回統計年報書 昭和 2 年度』（大蔵省主税局、昭和 4 年）収録の国税総覧 5 年比較を基に作成。

表 1



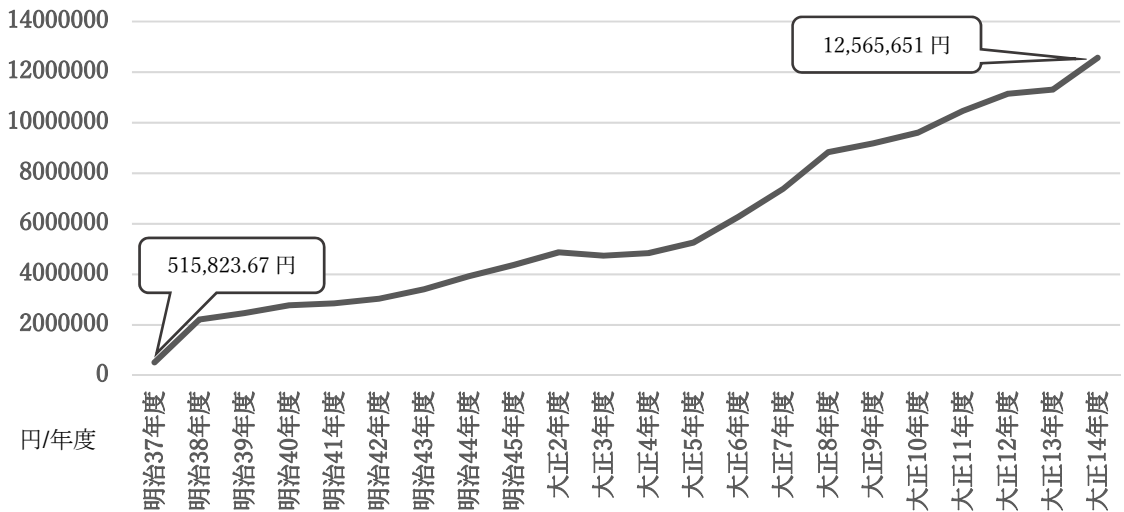
課税された最後の年度である大正 14 年度のグラフの中で通行税は約 1256 万円の収入があり、税収全体の約 1.3%を占めていた。この額は、明治 38 (1905) 年に課税が開始されてから大正 15 (1926) 年に廃止されるまでの間の最高収入額である。

表 2 は、その課税期間中の通行税収入の増減を表した折れ線グラフである。横ばいの時期こそあれ、課税開始から終始税収が増え続けてきたことが見て取れる。

表 2

通行税収入推移

※『主税局統計年報書』を基に作成。



第2 当時の営業形態と税法

(1) 通行税の課税システム

さて、以上のような経緯を経て廃止された通行税であるが、具体的にどのような制度で成り立っていたのだろうか。非常特別税法において通行税は、汽車、電車及び汽船の利用に対して

課税され、表 3 のような乗車距離と等級によって税額が定められていた。この等級は、当時の官設鉄道が座席に等級を設け、運賃も差別化されていたため⁽¹⁵⁾、その等級を踏襲している。このため、最低 1 銭から最高 50 銭まで 12 の税額区分が存在した。なお、免税点はなく、どんなに短い区間でも最低 1 銭は納税しなければならないものであった⁽¹⁶⁾。

座席区分に加え、距離は「50 哩（マイル）未満」「50 哩以上」「100 哩未満」「100 哩以上」「200 哩未満」「200 哩以上」の区分があった。この区分は当時の鉄道が米英から鉄道技術を輸入した名残で、距離の単位を「哩⁽¹⁷⁾（マイル）」、「鎖⁽¹⁸⁾（チェーン）」としていたからである。

表 3

等級/距離	50マイル未満	100マイル未満	200マイル未満	200マイル以上
1 等車	5銭	20銭	40銭	50銭
2 等車	3銭	10銭	20銭	25銭
3 等車	1銭	2銭	3銭	4銭

単純なシステムだが、最低でも必ず 1 銭が課せられた点が大衆課税として、納税者からの反発を招くことになった。短距離の利用は運賃が安く、明治 40 年代頃は 1 区間 1 銭～3 銭程度が普通であった。これに最低 1 銭の通行税が課税されていたのである。税額としては 1 銭だが、税率としては最大 100% の割合となってしまうケースが少なくなかった。短距離の利用者からすれば運賃が倍になったに等しい状況であった。

通行税が廃止された大正 15（1926）年に、大蔵省主税局の吉田豊治は「通行税の話」⁽¹⁹⁾という論文内でこの点を通行税の欠点と指摘し、「現行の通行税は短距離の通行又は低廉なる賃金に対し可なり高率なる負担を命じている。更に云い換えれば現在の通行税は下層階級のものが其の大部分を負担しているものである」⁽²⁰⁾と述べている。また、通行税廃止に際し、鉄道省監督局長の筧正太郎は「消費税としての通行税」⁽²¹⁾という論文の中で「毎日市電を利用している労働者及郊外電車を利用している郊外生活者並その家族には今回の廃止が頗る有り難く感じら

⁽¹⁵⁾ なお座席のモノクラス化によって等級が廃止され、現在のような料金体系となるのは昭和 44 年である。

⁽¹⁶⁾ いくつか例外があり、株主優待による無料パスや鉄道軍事供用令による軍事輸送で乗車するなど運賃を支払わない乗車ならば課税されず、また回数券や定期券・団体乗車の場合は 5 回分の税負担で済み、通常の乗車券より節税することができた。

⁽¹⁷⁾ 哩＝1609 メートル。

⁽¹⁸⁾ 鎖＝20.11 メートル。

⁽¹⁹⁾ 吉田豊治「通行税の話」（鉄道同志会発行『通行税廃止記念』（鉄道同志会、大正 15 年 5 月）所収）

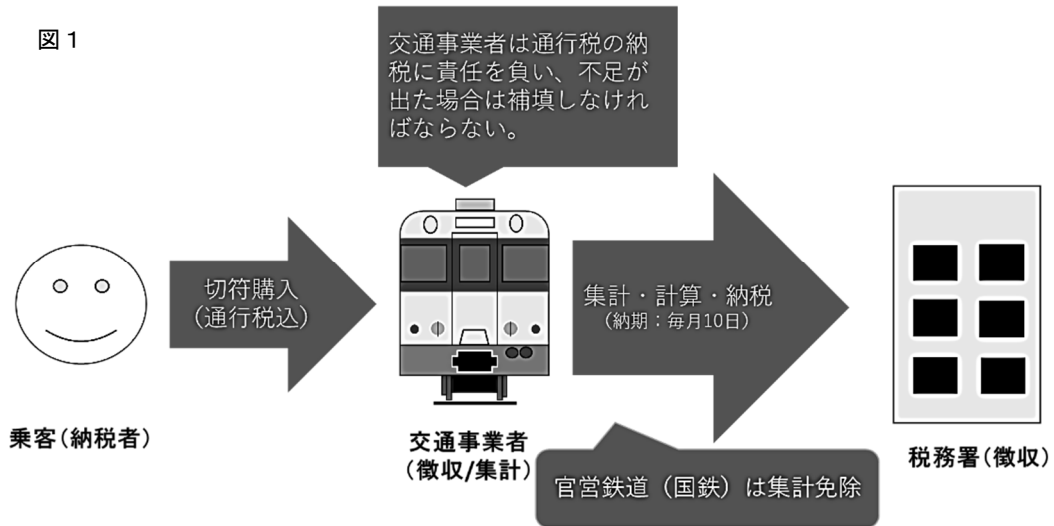
⁽²⁰⁾ 吉田・前掲注（19）32 頁。

⁽²¹⁾ 筧正太郎「消費税としての通行税」（鉄道同志会発行『通行税廃止記念』（鉄道同志会、大正 15 年 5 月）所収）。

れることと思います」⁽²²⁾と述べている。

この他、通行税は汽車、電車及び汽船が課税対象であり、通行税の対象とならない交通機関がいくつか存在していたことが問題点として挙げられている。通行税が創設された明治 38 (1905) 年当時は、人力車や帆船などが主な通行税課税対象外の交通機関と考えられた。これらが非課税とされた理由としては鉄道や汽船と違い、非課税となった交通機関は定期的なルートが存在せず、いつ、どれだけの距離を移動したのかを把握できないため、適正な課税ができないということが挙げられている。しかし、後に自動車、特に乗合自動車（バス）やタクシーが登場すると不平等であるとして、この課税対象の範囲も批判されることとなった⁽²³⁾。

(2) 通行税の納税/徴収システム



通行税の納税から徴収の過程を図示すると図 1 のようになる。納税者は乗車券を購入した乗客である。交通事業者が切符代金と同時に通行税を徴収し、集計の後に毎月 10 日を期限に税務署へ納税していた。この徴収システムならば、行政側は徴収と集計という事務手数を大幅に減らすことができる。先の章において通行税を廃止するか否かを明治 39 (1906) 年に検討した際、「徴収が簡便」と言われていたのはこの点を指していると思われる。この徴収事務を減らせるという点は、通行税が持つ問題点を斟酌してもなお、税務行政にとって大きな執行上のメリットであったと言える。

(3) 通行税の収入

先の税制整理の項で触れたが、大正 14 年度の通行税収入は全体の約 1.3% (1,256 万円) である。租税収入全体からみればわずかな額ではあるが、既に鉄道・軌道は生活に欠かせない交通インフラになっており、安定的な税収が期待できた。

表 4 は同年度通行税収入の内訳である。全体の 99% を汽車・電車の鉄道が占めている。具体

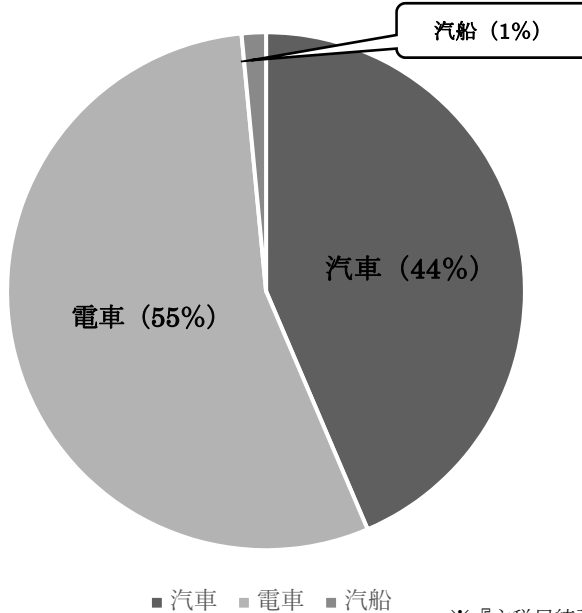
⁽²²⁾ 筧・前掲注 (21)、5 頁。

⁽²³⁾ 課税対象範囲の問題では自動車だけではなく、内燃機関を装備した船舶や鉄道車両についても発生した。通行税法上の“汽船”の定義が蒸気機関を装備した船舶のみであったため、ディーゼルエンジンや焼玉式エンジンなどの内燃機関を動力源とすると該当しなくなってしまった。同様に鉄道も、客車に電動機以外のエンジンや蒸気機関を装備した気動車（蒸気動車）に関しては汽車でも電車でもないものされた。

的には、電車が 55% (6,898,654 円)、汽車が 44% (5,476,549 円) と電車からの収入が最も多いことが分かる。

表 4

営業形態ごとの通行税の収入状況（大正14年）



※『主税局統計年報書』を基に作成。

これを当時の営業形態で分けると概ね、軌道（電車）55%、鉄道（汽車）44%、汽船1%と言い換えることができる。これは当時電車が一部の例外を除いて原則的に軌道で運行されていたからである。

次に各営業形態の特徴と通行税課税においてどのような影響があるのかを分析する。

（４）通行税が課税された営業形態

イ 鉄道・軽便鉄道（汽車・電車）

私たちが想像する鉄道、つまり、線路の上を走って旅客輸送を行う乗り物は、通行税が課せられていた当時の法律上では大きく 3 種類に分類できた⁽²⁴⁾。鉄道⁽²⁵⁾、軽便鉄道⁽²⁶⁾、軌道⁽²⁷⁾の 3 種である。

⁽²⁴⁾ この他、鉱山などに付随する専用鉄道などがあるが、今回は旅客営業を行う鉄道に限定した。

⁽²⁵⁾ 鉄道…レールの上を車両が走る乗り物の総称。本発表ではより狭義的な意味合いとして、鉄道営業法で規定された鉄道を指す。

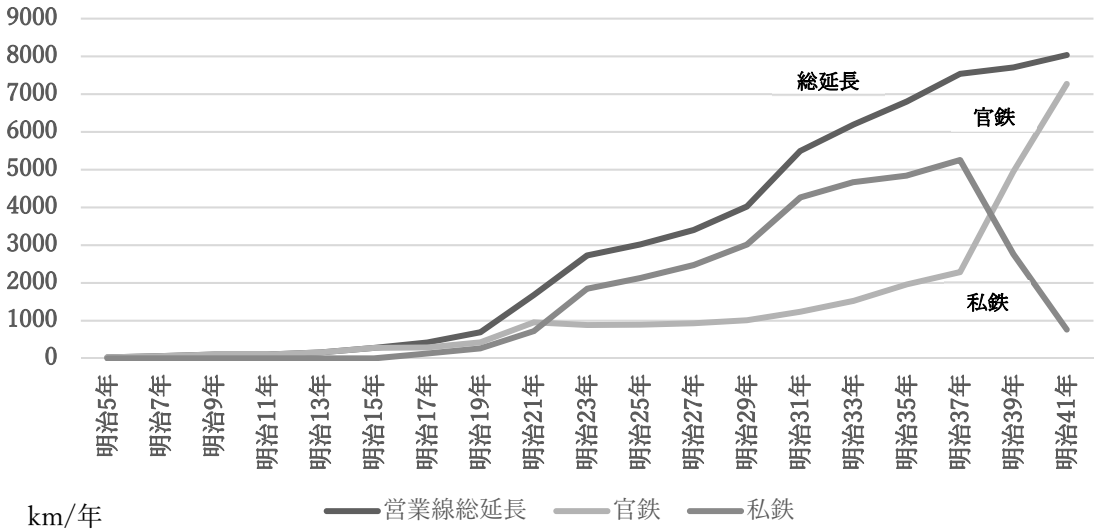
⁽²⁶⁾ 軽便鉄道…軽便鉄道法によって管理された鉄道。同法は地方での私鉄の参入を促すことを目的に、認可や設置する設備の規制を鉄道よりも大幅に緩和させた。従来の鉄道よりも線路の幅（軌間）が狭く、762mm 幅であり鉄道よりも車両や設備が小さく簡易的であることが特徴。軽便鉄道法は大正 8（1919）年に地方鉄道法公布によって廃止され、軽便鉄道は地方鉄道法の管理下になった。

⁽²⁷⁾ 軌道…路面電車、市電とも呼ばれる。軌道条例（後、軌道法）によって管轄される鉄道。道路上にレールを敷設し、1 両または 2 両程度の車両を低速で運行させることが特徴。管轄は内務省。馬車鉄道、人車鉄道などもこの軌道に分類される。現在も残る私鉄の多くが、開業時は軌道として免許を取得していた。なお、レールそのものを指す言葉として用いられることもある。

鉄道は中長距離の輸送に主に使われる幹線であり、通行税の分類では、主に汽車とごく少数の電車が該当していた⁽²⁸⁾。鉄道は鉄道営業法⁽²⁹⁾によって規定され、通行税が課せられていた明治時代・大正時代は、官設鉄道には鉄道国有法、私設鉄道には私設鉄道法⁽³⁰⁾などの法令が存在した。

表 5

鉄道営業線の推移



明治 5 (1872) 年に新橋～浜間が開業して以来、鉄道は官鉄・私鉄双方で敷設が続けられてきた。表 5 は、鉄道路線の総延長の表である⁽³¹⁾。明治 37 (1904) 年まで順調に官鉄・私鉄の路線が伸びていたが、明治 39 (1906) 年に突如私鉄の路線が急減し、官鉄に組み込まれている。これは、同年に施行された鉄道国有法によって私鉄の多くが買収され、国有化されたためである。

鉄道国有法により全国の幹線鉄道は原則的に官設鉄道となり、残った私設鉄道は地方などの短距離路線が残った。

また、鉄道は法令で順守すべき基準が非常に高く設定されており、地方の民間企業が参入することは困難であった。しかし国も大規模な幹線以外の地方路線を整備する予算的余裕はなく、民間企業の参入が必要と考えていた。このため明治 43 (1910) 年に鉄道よりもはるかに基準を緩和した軽便鉄道法⁽³²⁾を制定し、軽便鉄道というカテゴリーを設けて地方への鉄道敷設を後押しした。これにより地方私鉄の多くは軽便鉄道として免許を取得し、敷設されることとなった。軽便鉄道法は大正 8 (1919) 年に私鉄全体を監督する地方鉄道法に統合された。

⁽²⁸⁾ 通行税の課税が開始された明治 38 年 1 月時点では唯一甲武鉄道 (現 JR 中央線) の一部区間のみが鉄道を走る電車であった。

⁽²⁹⁾ 「鉄道営業法」(明治 33 年法律第 65 号)。

⁽³⁰⁾ 「私設鉄道法」(明治 33 年法律第 64 号)、明治 33 年以前は「私設鉄道条例」(明治 20 年法律第 12 号)、大正 8 年以降は地方鉄道法 (大正 8 年法律第 52 号)。

⁽³¹⁾ 山本弘文ら著『近代日本経済史』51 頁 (有斐閣、1980 年) の表を基に作成。

⁽³²⁾ 「軽便鉄道法」(明治 43 年法律 57 号)、大正 8 年以降は地方鉄道法 (大正 8 年法律第 52 号)。

中長距離の運転を想定した鉄道に対して、軽便鉄道は短距離の簡易的かつローカルな路線ばかりである。先に説明した鉄道国有法と軽便鉄道法によって大正時代の私設鉄道は大半が短距離路線であったと言える。また都市では軽便鉄道の代わりに後述する軌道が私鉄として運営され、独自の進化を遂げた。

官鉄の営業形態は、しっかりとした駅の設備と人員が配置されており、乗降者の確認や購入切符の距離計算などがある程度余裕をもって行うことができた。また官鉄は納税の際、計算書提出の業務が免除されており⁽³³⁾、切符販売時の通行税徴収と計算して納税するだけでよいとされた。通行税の鉄道における事務負担は、後述する軌道と比べて余裕のあるものであったと思われる。

鉄道で運行されていた汽車は機関車が数両から十両程度の客車を牽引して走るものであり、通行税が課税された明治 38 (1905) 年～大正 15 (1926) 年頃の標準的な客車の定員が 80 名であったので、仮に 4 両編成の普通列車だとすると、収容能力は 320 人程度となる。これは他の交通機関より多く、客車を増結することで更に多くの人を運ぶことができた。

これに対して軽便鉄道の場合は車体が小型であり、その分収容能力は小さくなる。また大規模な設備投資が行われた鉄道に対して、軽便鉄道は多くが零細企業であり、設備や人員の面で官鉄や都市部の鉄道より大きく劣っていた。

結論として私鉄路線の多くは官鉄よりも限られた人員と設備で、近距離の輸送に従事するという零細な営業形態であったと言える。

□ 軌道（電車）

軌道はいわゆる“市電”や“路面電車”と言われる輸送機関である。軌道は近距離の輸送に使われる都市交通機関であり、通行税の分類では電車が該当する。こちらは軌道法⁽³⁴⁾という別の法律によって規定された交通機関である。先述の軽便鉄道と同様に鉄道とは法律が違うため、許認可の基準が簡単で、民間企業の参入が容易であった。軽便鉄道が地方であったのに対し、こちらは都市部の市内交通として敷設された。

導入は明治 28 (1895) 年の京都電気鉄道⁽³⁵⁾が最初と、鉄道よりも後に導入が始まったが、都市の市内交通需要を見越して明治時代後半から大正時代にかけて全国の都市で開業が相次いだ。それまで馬車鉄道として営業していたものを電化したケースや、新規に敷設されたケースなどがあるが、大阪市を除いてすべて民営で開業したことが特徴である。そのため景気によって経営が左右され、度々値上げが行われてきた。

軌道は鉄道と管轄法規が異なるため⁽³⁶⁾、鉄道国有法の対象にはならなかった。軌道を走る電車は概ね 30 人程度の人員を収容し、単車または 2 両連結で運行された。そのため鉄道と比較して収容能力は小さい。軌道の場合は、運行ダイヤを増発し、駅間隔を短くするなどして短距離の利用者を高頻度で輸送することで鉄道との差別化を図っていた。

⁽³³⁾ 「通行税法施行規則」(明治 43 年 3 月 25 日、勅令第 29 号)。

⁽³⁴⁾ 「軌道条例」(明治 23 年法律第 71 号)、大正 10 年以降は「軌道法」(大正 10 年法律第 76 号)。

⁽³⁵⁾ 京都電気鉄道…明治 28 年に開業した日本初の営業用電車。

⁽³⁶⁾ 鉄道は鉄道営業法、軌道は軌道法であり、それぞれ監督官庁が鉄道省と内務省となる。このため両者は行政上鉄道行政と道路行政に区分されており、似て非なるものである。鉄道は鉄道国有法など法による規制が多く、許認可のハードルが高いが、別の存在である軌道は比較的許認可のハードルが低く、かつ設備も簡易的なもので良いとされた。

経営規模は都市部で営業している場合が多いので、軽便鉄道よりは余裕がある企業が多いが、それでも安定した経営は難しかった。結果として乗務員から賃上げ要求を掲げたストライキを起こされたり、運賃値上げをして利用者から反発を受けるという状況が各企業で見られた。

軌道と軽便鉄道は共に鉄道事業参入のハードルを下げることとなり、明治後期から昭和戦前期にかけて、投機目的で無数の路線が申請された。実現された計画はその中の一部ではあったが、地方路線を中心に採算性の低い鉄道会社が乱立するという状況であった。

ハ 汽船

汽船は船舶法では動力機関で推進する船舶を指すが、通行税法上の汽船とは蒸気船を指していた⁽³⁷⁾。このため、いわゆる“ポンポン船”と呼ばれる焼玉式エンジン搭載型の小型船舶や、ディーゼルエンジンなど内燃機関搭載型の船舶は通行税が非課税となった⁽³⁸⁾。もちろん帆船や手漕ぎの渡し船などは非課税である。

汽船は先ほどの通行税収入の内訳ではわずかに1%しかないが、幅広い運用が行われていた。旧来の水上交通を近代化する過程で汽船が導入されたり、鉄道との連絡船や超長距離の客船など大小様々存在する。特に東京では“1銭蒸気⁽³⁹⁾”と呼ばれる水上交通機関が市民の足として利用されており、電車と同様に、利用頻度が高いこれら近距離輸送が統計的に最も厚い層となっている⁽⁴⁰⁾。

また、関門海峡や瀬戸内海の宇高連絡船があるが、これらは鉄道に接続する船であったため私鉄の山陽鉄道が運営していた。明治39(1906)年の鉄道国有法で山陽鉄道が国有化されると同時に国が運営するようになった。

収容能力は比較的大型な関門連絡船の場合でも300人程度⁽⁴¹⁾とされており、鉄道と比較して大量に輸送できるというわけではなかった。

(5) 通行税が課せられなかった営業形態

通行税は前述の汽車、電車及び汽船に該当しない乗り物は全て非課税という扱いをしていた。主な輸送手段には自動車、自転車、人力車、馬車などがある。また、先述の通り、内燃機関を搭載した船や鉄道車両（機関車が内燃機関を装備した場合は汽車に該当）も非課税とされ、蒸気自動車と分類される汽車でも電車でもない鉄道車両も通行税法上は非課税である。

通行税が課税されていた明治末～大正の頃には汽車や電車を導入できない小資本の企業が敷設した馬車鉄道や人車鉄道が各地に存在したが、こちらもまた非課税の交通機関である。

次の表6は『日本乗合自動車協会十年史』のデータを基⁽⁴²⁾に作成した自動車数の推移である

⁽³⁷⁾ 昭和13年の支那事変特別税法で復活した通行税では内燃機関搭載の船舶も課税の対象となり、後に航空機やホバークラフト、水中翼船なども加えられた。

⁽³⁸⁾ 「通行税に関する件」(明治41年2月17日、主税局通牒 往第1754号)。

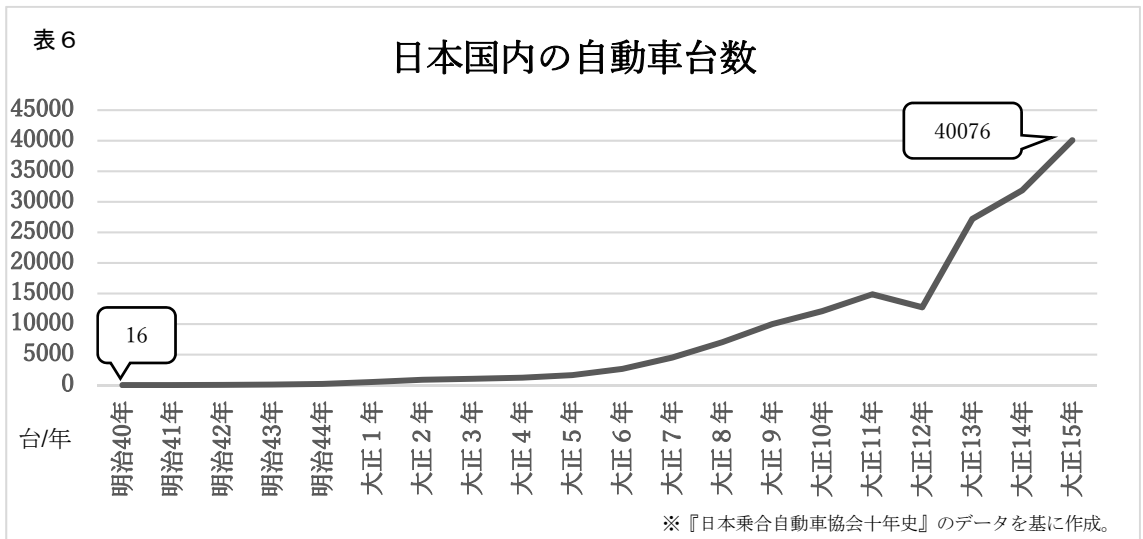
⁽³⁹⁾ 1銭蒸気…明治8(1875)年に隅田川(千住大橋―両国橋間)に登場した河川蒸気船の愛称。一区間の乗船賃が1銭であった。日露戦争後には乗船賃は2銭プラス通行税1銭の計3銭となったが、愛称は変わらなかった。(野尻かおる・山野健一監修『目で見える足立・荒川の100年』40頁。〈郷土出版社、平成17年)。

⁽⁴⁰⁾ 大蔵省主税局『主税局第52回統計年報書 大正14年度』419頁、(大蔵省主税局、昭和2年)。

⁽⁴¹⁾ 関門連絡船『下関丸』の定員を参考にした。

⁽⁴²⁾ 日本乗合自動車協会『社団法人 日本乗合自動車協会十年史』63頁、64頁、81頁、89頁(日本乗合自動車協会、昭和12年)。

が、大正 4（1915）年から自動車数が増加し、大正 10（1921）年ごろから急増している様子が見て取れる。この数は営業用、自家用含めての数字であると思われるが、自家用車を持てる人間は経済的にごく限られた人であったので、大半はトラック・乗合自動車（バス）・タクシーなど営業用であったと思われる。これらの交通機関はまだ長距離の移動に耐えられるほど、当時の道路事情が発達していなかったため、都市部や観光地などでの近距離輸送に供された。その結果、市電や人力車など既存の近距離交通機関と競合関係となり、特に公共交通機関であった乗合自動車は、急速な普及とともに既存の交通機関の存在を脅かすようになっていった。



乗合自動車は、許可さえ取得すれば既存の道路を走行することができ、ルート of 制限も鉄道・軌道よりもはるかに小さい。そのためか通勤だけでなく箱根などでは観光客向けに開業したところもあった。乗合自動車は、定期的に同じルートを運行する現在で言う路線バスとほぼ同じ業態だが、この他に貸切で特定の団体や個人を運ぶ現在の観光バスに相当する貸自動車という形態でも営業していた。自動車は定期運用する乗合自動車に限らず、その柔軟な運用を武器に他の交通機関と競合していった。

また、車体も大型化し、大正 14（1925）年には 25 人乗りの乗合自動車⁽⁴³⁾も確認できる。これは市電の定員に迫る収容能力である。業態的にも設備的にも、乗合自動車は私鉄各社にとって脅威であった。

第3 鉄道同志会について

（1）鉄道同志会と通行税

イ 鉄道同志会とは

社団法人鉄道同志会は、大正 2（1913）年にその前身となる軽便鉄道協会が設立され、昭和 17（1942）年に統制によって解散した私鉄の団体である。明治時代から大正時代にかけて鉄道建設の請願や、同業他社同士の過当競争を防ぐ目的で、鉄道関係者たちが作る団体が同時多発的に出現した。その中で大きなものが帝国鉄道協会と鉄道同志会であった。

⁽⁴³⁾ 箱根登山鉄道株式会社『箱根登山鉄道のあゆみ』130 頁（箱根登山鉄道株式会社、昭和 53 年）。

帝国鉄道協会は、今日の日本交通協会の前身となる組織で、一般鉄道職員も含む多くの個人会員で構成された組織である。

これに対して鉄道同志会は、会員資格を法人に限定して、原則的に個人会員はいないという特徴がある。また、国会議員たちによって同名の組織が明治 20 年代に存在した⁽⁴⁴⁾が、そちらは鉄道敷設の請願を行うための議員たちの集まりであり、かつ設立時期も大きく異なるため、今回取り上げる鉄道同志会とは全くの別組織であったと言える。

同団体が作成した『通行税廃止記念』⁽⁴⁵⁾、『鉄道同志会史』は、通行税について多くの情報を得ることができる重要な史料となっている。

□ 鉄道同志会の主な人材

鉄道同志会の会員は法人に限定されているため、鉄道各企業の代表者ということになる。鉄道は他業種と比較して大規模な設備投資や許認可を受ける政治力が必要なため、その経営者となると国会議員経験者も多く、財閥に連なる人物も複数参加していた。実際に、大正 7 (1918) 年に国会へ通行税廃止などの請願を提出の際は、同会の参加者であり、現役の衆議院議員だった恒松隆慶、高木益太郎及び久須美東馬の 3 名が提案者となっている。

表 7

鉄道同志会の主な会員			
	名前	所属	備考
会長	馬越 恭平	井笠鉄道	衆議院議員（進歩党）／貴族院議員
副会長	伊藤 英一	播電鉄道	衆議院議員（立憲国民党）
	根津 嘉一郎	東武鉄道	衆議院議員（憲政会）
	垣松 隆慶	簸上鉄道	衆議院議員（立憲政友会）
会員	高木 益太郎	尾西鉄道	衆議院議員（立憲民政党）
	久須美 東馬	越後鉄道	衆議院議員（立憲同志会）
	竹内 欽次郎	富士身延鉄道	衆議院議員（立憲同志会）
	白川 友一	下津井軽便鉄道	衆議院議員（立憲政友会）
	堀内 良平	富士山麓鉄道	衆議院議員（立憲民政党）
	井上 篤太郎	京王電気軌道	貴族院議員
	青木 正太郎	京浜電気鉄道	衆議院議員（無所属）
	加藤 喜右衛門	尾西鉄道	衆議院議員（自由党）
	加賀美 平八郎	駿甲鉄道	衆議院議員（立憲革新党）

※『鉄道同志会史』を基に作成。

表 7⁽⁴⁶⁾は鉄道同志会の主な会員である。役員クラスの多くが国会議員の経験者であり、かつ一部の参加者は現役の国会議員であった。このため他の団体よりも陳情や請願といった政治的活動にも積極的で、かつ幅広いコネクションを有する組織であったと言える。歴代の会長も、

⁽⁴⁴⁾ 国会議員の会派としての鉄道同志会については長井純市「第六議会与鉄道同志会」（日本歴史学会編集『日本歴史』第 461 号〈日本歴史学会、昭和 61 年 10 月〉所収）を参考にした。

⁽⁴⁵⁾ 鉄道同志会『通行税廃止記念』（鉄道同志会、大正 15 年）。

⁽⁴⁶⁾ 私鉄経営者協会・前掲注（13）428 頁などの情報を基に作成。

三井物産出身で様々な企業の経営に携わってきた馬越恭平⁽⁴⁷⁾が初代、2代目が東武鉄道創始者の根津嘉一郎⁽⁴⁸⁾と続き、請願を行う業界団体としては十分な人材であったと評価することができる。

このような団体であったため、鉄道大臣以下鉄道省の幹部たちと鉄道同志会役員が懇談会を行った時代もあった⁽⁴⁹⁾。団体構成員の特性上、同団体の通行税廃止運動は集会やデモなど世間に注目されるような派手な運動は行わず、国会への請願運動を主な活動とした。

ハ 鉄道同志会の請願活動

鉄道同志会の主な活動となっていた国会への請願活動について、具体的な活動履歴を交えて説明する。同会は現役の国会議員を含む政治経験者が多く参加していたため、国会への請願や政党など他組織との意見交換に力を入れた組織であったことは先に述べたとおりである。

この国会への請願活動は、鉄道同志会の前身組織である私設鉄道同志会が大正 7 (1918) 年に行った記述があり⁽⁵⁰⁾、少なくともこの時期には通行税廃止運動を展開していたことが分かる。税に関する請願活動としては、他にも通行税徴収手数料交付に関する請願、営業税課税標準に関する陳情、その他軌道税や電柱税といった地方税に関する陳情など多岐にわたって行われた。

その請願活動の中心が通行税廃止運動であったことは言うまでもない。表 8 は、鉄道同志会が行った通行税関係の請願を抜粋した年表である。

大正 8 (1918) 年以降、鉄道同志会は、関東大震災があった大正 12 (1923) 年を除いて毎年通行税廃止の請願・陳情を行っていた。この請願も例年ただ提出されたわけではなく、年によっては通行税廃止の請願を優先するために通行税徴収手数料の請願を中止させる⁽⁵¹⁾など、会として政治的戦略をもって取り組んできた。

鉄道同志会の活動の大部分はこうした政治活動に充てられ、有力な業界団体として鉄道省などと密接に関わって税や補助金をはじめ交通規則の規制緩和などを求めた。その中心的問題が通行税であり、通行税の廃止と徴収手数料の交付を求めたのである。

⁽⁴⁷⁾ 馬越恭平…明治から昭和時代前期にかけての実業家。弘化元年備中国後月郡木之子村（現岡山県井原市）に生まれる。明治 9 年に益田孝のもとで三井物産会社の売買方に勤務。その後同社内で様々な要職を歴任し、日本麦酒会社、日本煉瓦製造株式会社など諸会社の重役にも就任した。明治 29 年に三井を退職して、日本麦酒株式会社の経営に当たり、明治 39 年同社と札幌麦酒株式会社、大阪麦酒株式会社が合同し、大日本麦酒株式会社が設立されると社長に就任。「ビール王」と呼ばれた。また明治 31 年には衆議院議員に当選、大正 13 年には貴族院議員に勅選された。昭和 8 年 90 歳で没。（国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第 13 巻』48 頁、平成 6 年、吉川弘文館）。

⁽⁴⁸⁾ 根津嘉一郎…明治から昭和時代前期の実業家。万延元年甲斐国東山梨郡聖徳寺村（現山梨県山梨市）に生まれる。（日本交通協会鉄道先人録編集部編『鉄道先人録』271 頁、昭和 47 年、日本停車場株式会社出版事業部）。

⁽⁴⁹⁾ 中川正左・山田英太郎・佐竹三吾・岡野昇・堀内良平・井上篤太郎・宇都宮政市『鉄道同志会史』363 頁〔山田発言〕（昭和 31 年）。

⁽⁵⁰⁾ 私鉄経営者協会・前掲注（13）228 頁。

⁽⁵¹⁾ 私鉄経営者協会・前掲注（13）230 頁。大正 8 年の鉄道同志会評議員会において、通行税廃止において同年の議会で目的貫徹するよう手段をとること。合わせて通行税徴収に対する手数料の交付の請願は前者の貫徹のために当分議題としないことが決議された。

表 8

鉄道同志会の請願活動年表			
年	月	活動	備考
大正 7 年	2 月 3 日	通行税廃止など 4 点を請願の請願を決議 (2 月 10 日に恒松隆慶、高木益太郎、久須美東馬が提案者となり、帝国議会に提出)	私設鉄道同志会から鉄道同志会に改称 (以前の資料は関東大震災により焼失し不明)
	2 月 28 日	通行税徴収手数料交付請願書を総理大臣、大蔵大臣に提出	
	11 月 12 日	各社代表者が会合し、通行税の廃止、共同使用料金の全廃及び軽便鉄道補助に関する営業費算定率改定の件を協議し、補助に関する希望を請願することとし、鉄道省監督局長を訪問陳情	
大正 8 年	1 月 22 日	評議会を開催し、通行税廃止の件について今期議会において目的を貫徹するよう手段をとること。通行税徴収に対する手数料の交付を請う件は、通行税廃止の貫徹に勉めることであるから当分議題としないことなどが協議された	
	2 月 28 日	通行税廃止の件につき請願書を貴衆両院議長に提出	
大正 9 年	2 月 9 日	総会において同会を社団法人とすること、通行税を廃止せられたきこと、通行税徴収手数料を交付せられたきことなどを決議	またこの年は所得税法改正について総理大臣他への建議や鉄道大臣らへの陳情などを盛んに行っている
	10 月 29 日	通行税徴収手数料の交付を請う件に関し陳情書を大蔵大臣に提出	
大正 10 年	2 月 18 日	通行税廃止の件、通行税徴収手数料交付の件及び区間営業税分割課税の件に関する陳情書を大蔵大臣に提出	
	10 月 15 日	臨時総会において、通行税廃止の件、通行税廃止実現に至るまで同税徴収手数料交付の件などについての議案を可決	鉄道開通五〇周年の祝賀会を同時開催
大正 11 年	2 月 24 日	通行税の廃止につき陳情書を総理大臣、大蔵大臣、全国商業会議所連合会会長に提出	
	7 月 7 日	本多貞次郎理事らが大蔵大臣官邸を訪問し、通行税廃止その他につき陳情	
大正 13 年	10 月 18 日	臨時総会を開催し、通行税徴収手数料交付請願の件など 6 点を協議	
	12 月 1 日	山田英太郎副会長以下各会員が通行税徴収手数料交付の件等に関する書面を憲政会、立憲政友会をはじめとする各政党、研究会に提出し、意見を述べた	
大正 14 年	4 月 22 日	理事会を開催し、通行税廃止等につき税制調査会会長に請願書提出の件ほか数件を協議	
	4 月 23 日	通行税の廃止方に関する件、営業税区分賦課に関する件などの件につき陳情書を税制調査会会長に提出	
	7 月 8 日	馬越恭平会長ほか 7 名が総理大臣、鉄道大臣、内務大臣、大蔵大臣らを訪問し、通行税廃止及び地方鉄道買収による清算所得税の免除その他に関する陳情を行った	
	7 月 23 日	地方鉄道、軌道の蒙る乗合自動車の脅威についての陳情書を鉄道省監督局長に提出	
大正 15 年	4 月 9 日	通行税廃止記念祝賀準備委員会開催	
	4 月 20 日	自動車営業取り締まりに関し、内務次官らに陳情。同時に地方鉄道、軌道に接近又は並行する自動車の営業許可及び取締に関する請願書を内務及び鉄道の両大臣に提出	
	5 月 30 日	通行税廃止記念祝賀会を帝国ホテルにおいて開催	来賓若槻礼次郎総理大臣、浜口雄幸大蔵大臣ら他 80 名。根津嘉一郎会長以下会員 288 名が参加

なぜ納税者でない鉄道会社がこんなにも精力的な請願活動をするのであろうか。第一の理由として考えられるのが、同時に請願を行っていた徴収手数料の問題である。先の章で説明した通り、通行税に関する事務は全て企業側の負担で行われており、その埋め合わせとして国が市町村に交付していた交付金と同様の扱いにしてほしいと願ったわけである。

しかし、徴収手数料の交付だけを求めるのであれば、通行税の廃止を請願し続ける理由となるのだろうか。確かに通行税自体が廃止されれば事務負担も無くなる。事実請願活動においても通行税廃止の請願を優先させるために手数料交付の請願を一時中止するなど、企業側は戦略的に通行税廃止に向けて取り組んでいた。負担面から考えた企業側の本音としては、通行税自体の廃止が望ましいが、実現可能な落としどころとして徴収にかかる手数料の交付を求めるのが現実的と考えたのではないだろうか。しかし当時の私鉄事情を考察すると、鉄道企業側にとって通行税廃止を求めたい理由が他にもいくつも存在した。

（２）私鉄経営者たちの事情

イ 運賃値上げに対する厳しい世論

鉄道事業者たちが乗客が負担する通行税について、なぜ廃止を求めたのか。その理由を考えるために当時の私鉄経営者たちが置かれた状況について検証してみたいと思う。

まず挙げられるものとして、運賃値上げに対する厳しい世論があった。交通事業という公益性の高い商品を扱っているとはいえ、民間企業なので当然利益を追求する必要がある。

先の章に簡記したが、軽便鉄道法と軌道法によって、私設鉄道参入のハードルは大幅に下がった。人々は地域の活性化のため、あるいは投機のために様々な鉄道会社を設立し、敷設免許を取り合った。その結果として、収益性の低い零細路線が全国に乱立することとなった。これらの路線の中には収益どころか、建設費用の回収もままならない企業もあり、厳しい経営を続けていた。

同時に、多くの鉄道会社は労使関係の問題を抱えており、給料アップを求めたストライキなども行われていた⁽⁵²⁾。そうした理由から多くの私鉄事業者は頻繁に運賃値上げを行い、市民の反感を買うこととなった。

通行税への反発と同じであるが、ほんの少しの値上げでも都市市民に与える影響は大きい。時にその反感が暴発し、暴動に発展することもあった。明治 39（1906）年 9 月 5 日には東京の日比谷公園で行われた値上げ反対の集会が暴徒化し、市内で電車十数台が放火・投石などの襲撃を受けている⁽⁵³⁾。また、名古屋では大正 3（1914）年 9 月 6 日に鶴舞公園で開催された市民大会の後に市内の電車や駅が襲撃されている⁽⁵⁴⁾。

当時の世相として、市民による集会や暴動が起きやすかったということを考慮しても、運賃値上げが広く都市生活者から批判されていたことは確かである。

ロ 公営事業化を求められる市街電車

年々値上がりする運賃に対する厳しい世論は、やがて“公共のインフラを民間企業が独占しているからいけない”という考えに繋がり、全国で市電の公営化を求める運動が広がっていった。最初の市電が京都に登場してから十年を待たずに、“市電は生活に欠かせない公共インフラ

⁽⁵²⁾ 横浜市交通局『横浜の街とともに横浜市営交通 100 年』17 頁（神奈川新聞社、令和 3 年）。

⁽⁵³⁾ 東京都交通局『東京都交通局四十年史』12 頁（東京都交通局、昭和 26 年）。

⁽⁵⁴⁾ 名古屋市電氣局『市営十年』43 頁（名古屋市電氣局、昭和 8 年）。

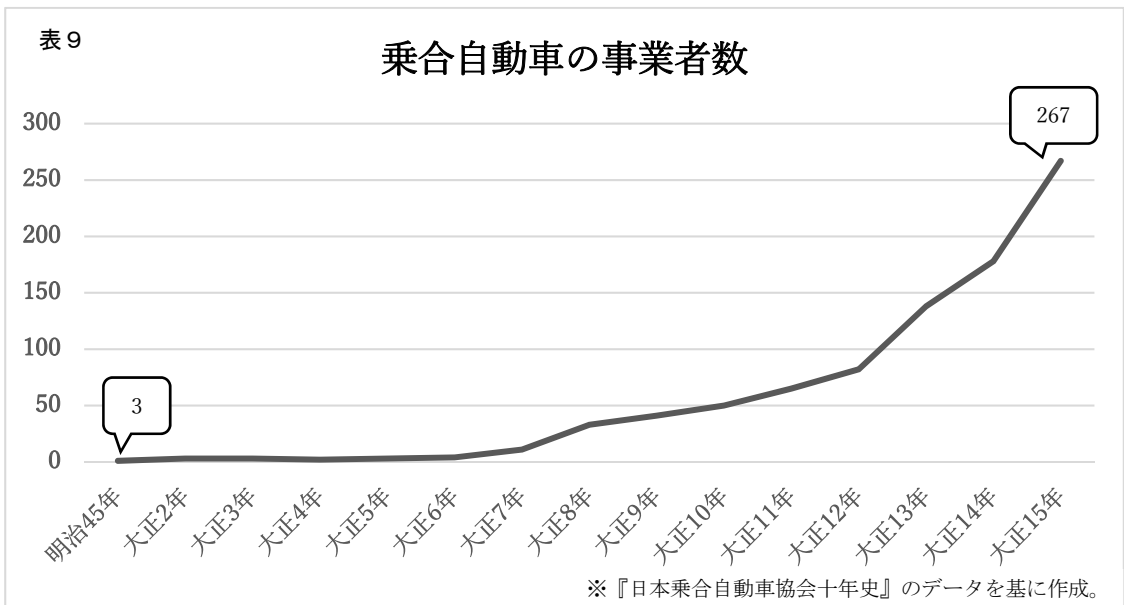
である”という認識が一般常識となっていたのである。

市電事業は、その大半が私営で敷設・運営されてきたが、唯一最初から公営で敷設・運営を行っていた都市が大阪市であった。大阪市が運営した大阪市電は明らかに他都市の市電より運賃が安かった。明治 40（1907）年時点で、大阪市電の運賃が 1 区間税込み 2 銭であったのに対し、私営で運営されていた東京⁽⁵⁵⁾と横浜⁽⁵⁶⁾では 1 区間税込み 4 銭⁽⁵⁷⁾という価格設定であった。単純な価格の比較だと倍以上の差がある。

度重なる運賃値上げへの批判から、大正時代には各都市の市電が続々と公営化されていった。公営化後は、それまでのような運賃値上げに対する批判や暴動は見られなくなった。

ハ 乗合自動車（バス）の登場

そして交通事業者たちにとって大きな懸念となったのが、競合する非課税の交通機関の勃興であった。特に、輸送力や客層が近い乗合自動車（バス）は大正元（1912）年以降、急速な普及をしており、同じ近距離輸送機関である市電にとって脅威となっていた。



⁽⁵⁵⁾ 東京鉄道（公営化後は東京市電、のち都電）。

⁽⁵⁶⁾ 横浜電鉄（公営化後は横浜市電）。

⁽⁵⁷⁾ 横浜市交通局『横浜の街とともに 横浜市営交通 100 年』前掲注・（52）によると、明治 37 年に横浜電鉄の運賃が 3 銭とされ、明治 39 年に値上げを申請するも横浜市議会に却下され、4 銭への値上げが実現したのは明治 44 年とされている。これは書き方のタイミングから考えて税抜き価格である。そのため本論文では他の運賃に合わせて通行税込で表記した。

また東京都交通局『東京都交通局四十年史』（東京都交通局、昭和 26 年）によると、明治 39 年に東京市内の各市街電車企業が合併して東京鉄道となった際、運賃を 4 銭均一とし、明治 44 年に東京市が公営化した際の運賃は 5 銭（通行税 1 銭込）と税込で表記されているので、東京鉄道の運賃は税込 4 銭とした。

表9は乗合自動車の事業者数を示したグラフである⁽⁵⁸⁾。明治45(1912)年には3件だった事業者数は大正15(1926)年には267件と大幅に増えている。特に関東大震災があった大正12(1923)年からの伸びは著しい。大正13(1924)年には東京市で初の公営乗合自動車が登場し、既存の市電と競合する場面もあった。日本の本格的なモータリゼーションは戦後まで待たなければならないが、市内交通機関としての乗合自動車は大正時代を通して急速に普及していたことがグラフから分かる。

しかし、乗合自動車は当初並行する電車と比較して価格設定が高く、営業上苦戦したところが多かった。大正8(1919)年6月に国府津一箱根間の運転を開始した富士屋自動車は、競合する箱根登山鉄道と同日に開業したが、乗車賃を高く設定した結果、電車側に乗客が流れる結果となった⁽⁵⁹⁾。また、大正13(1924)年に登場した東京市営の乗合自動車も先述の通り、一部区間で市電と競合していたが、こちらも乗車賃が電車よりも高かったため営業は振るわず、一旦は廃止が決定されたほどであった⁽⁶⁰⁾。この問題に対しては、両者とも値下げによって解決⁽⁶¹⁾、以後少しずつ路線を広げながら定着していった。自動車が電車の競合相手として本格的に台頭するのはこの運賃値下げ後からといえる。あくまで東京と箱根の事例は一例に過ぎないが、他の土地でも類似するような事例があったことは想像に難くない。

以上のように乗合自動車と市電はほぼ同時期に勃興した近代交通機関であり、利用者にとってはそれぞれの輸送機関の特性や設備で判断するよりも、単純な価格によって比較していたと考えられる。このような近距離輸送機関同士の競争では、運賃の単価が安いと、1銭の通行税の有無は乗客にとって重要な差となりえた。また通行税に関する集計と計算、納税の事務も発生するため、課税されている側はその分の事務コストが発生する。これらの事情は決して経営上無視できるものではなかった。

そして近い将来、乗合自動車と値引き合戦を行うことも容易に想像された。この脅威に対抗するためには通行税の廃止によって少しでも立場を対等にすることが私鉄事業者たちの共通認識だったのではないだろうかと報告者は考察する。

第4 明治期の通行税と昭和期の通行税の比較

(1) 昭和の通行税

冒頭で通行税の概略を説明した際に、通行税は明治38(1905)年の非常特別税法で創設されたものと、昭和13(1938)年に支那事変特別税法で復活したものがあることを説明した。この二つの通行税にはどのような違いがあったのか。便宜上、非常特別税法で創設された通行税を「通行税(Ⅰ)」、支那事変特別税法で復活した通行税を「通行税(Ⅱ)」と呼称する。

なお、通行税(Ⅱ)は昭和15(1940)年以降、運賃以外の料金への課税が行われるようにな

⁽⁵⁸⁾ 日本乗合自動車協会・前掲注(42)44頁、46頁、81頁、90頁を参照。なお、東海旅客鉄道株式会社 リニア・鉄道館『第12回企画展の概要 重要文化財[鉄道省営乗合自動車]国鉄バス第1号のすべて～岡多線(岡崎・多治見、瀬戸・高蔵寺)を走った乗合自動車～』11頁(東海旅客鉄道株式会社 リニア・鉄道館、令和5年)も参照した。

⁽⁵⁹⁾ 箱根登山鉄道・前掲注(43)、130頁。

⁽⁶⁰⁾ 東京都交通局・前掲注(53)、121頁。

⁽⁶¹⁾ 箱根登山鉄道・前掲注(43)、128頁。東京都交通局・前掲注(25)、121頁。

るなど大きな変化を遂げており⁽⁶²⁾、どの時点で比較するのかによって評価は大きく異なってしまう。そのため、今回の比較では昭和 13 (1938) 年の支那事変特別税法時の通行税を比較の対象として検証する。

支那事変特別税法は、前年に始まった支那事変 (日中戦争) の戦費調達を目的として作られた税法で、通行税、物品税 (特別物品税から変化)、特別入場税、利益配当税などが新設された。

支那事変特別税法は昭和 15 (1940) 年に廃止され、通行税法が再び制定されることとなった。昭和 15 (1940) 年以降の通行税に関しては本報告では詳しく取り扱わないが、戦後も課税が続けられて平成元 (1989) 年まで通行税は存続した。

(2) 新しい通行税の変更点

通行税は (I)、(II) とともに根本的には同じで、運賃に対して課税された税であることや乗車距離と等級で税額が変動することなども共通している。両者を比較して特に注目すべき点は、免税点の存在と課税対象の拡大である⁽⁶³⁾。これらは先ほどまで述べてきた通行税 (I) の問題点に対応し、変更されたと言える。

まず免税の話である。通行税 (II) では乗車距離 50 キロ未満の 3 等乗客を免税とした。近距離輸送の免税は、そもそも批判されてきたのだから改めるのは当たり前と考えてしまいがちだが、この通行税 (II) が創設された時代背景を考えるとなかなか思い切った対応をしたと言える。先述の通り、通行税 (II) を含む支那事変特別税法は日中戦争の戦費調達を目的としている。広大な中国大陸での軍事行動を考えれば、既に一定の収入実績がある近距離の通行税収入を諦めることは、重要な決断だったと評価できる。通行税の課税直後である昭和 13 (1938) 年 5 月に主税局企画課の河合英治氏が発表した「通行税の主要問題」⁽⁶⁴⁾によると、当時の汽車、電車、乗合自動車の利用者のうち 97% が 50 キロ未満であった⁽⁶⁵⁾。河合氏はこのことから「これらのものすべて免税されるのであるから旧通行税に対する非難は解消したものといへるであ

⁽⁶²⁾ 昭和 15 年に行われた税制改正で新たに急行料金に対して課税することが決まり、翌昭和 16 年には寝台料金に課税が行われた。これらの税制改正でそれまで運賃に対してのみ課税していた通行税に、運賃以外の料金が加えられた。第二次世界大戦後の昭和 25 年に 3 等乗客の普通運賃が、昭和 36 年には 2 等乗客の運賃がそれぞれ非課税となった。昭和 44 年には等級制度が廃止され、鉄道の普通運賃への課税は事実上なくなった。そのため昭和後期の鉄道での通行税は等級制度の廃止に伴って登場したグリーン車、A 寝台車への特別料金への課税のみとなった。戦後の通行税は非課税とする範囲の拡大によって特急券や 1 等料金など、主に通常の運賃に上乗せして支払う利用に対して課税されるようになった。このため運賃に等しく課税された税から、奢侈的な消費に対する税へと性質が変化したと言える。また昭和末期の頃は通行税収入の大半が航空運賃からの収入となっており、課税対象としても単純比較は難しい。

⁽⁶³⁾ 川西実夫『通行税〈旅客事務の研究分析〉』502-505 頁、(昭和 13 年、鉄道教育会)。同書においては新通行税の特質として旧通行税に対して以下の 7 点を挙げている。① 50 キロ未満の 3 等旅客に課税しないこと。② 乗合自動車の旅客に課税したること。③ 内地発売外地又は外国行の連絡乗車券に課税したること。④ 往復又は周遊乗車券に対し、片道又は一乗車船区間毎に各別に課税したること。⑤ 遠距離の旅客に対する税率が高くなったこと。⑥ 団体、回数、定期乗車券を以て乗車船する旅客に対し人員、回数、期間に応じて税率を増加したること。⑦ 小児に対し半額制度をもうけたること。

⁽⁶⁴⁾ 河合英治「通行税の主要問題」(『財政』第 3 巻第 5 号〈大蔵財務協会、昭和 13 年〉)。

⁽⁶⁵⁾ 河合・前掲注 (64)、105 頁。論文の中では具体的に汽車、電車、乗合自動車の乗客数を 39 億 4270 万人とし、そのうち 50 キロ未満の乗客数を 38 億 4830 万人としている。

ろう⁽⁶⁶⁾」と述べている。つまり通行税（Ⅱ）は交通機関利用者全体のわずか3%に課税していたことになる。通行税（Ⅰ）のような交通機関利用者全体に広く課税するという方針からは大きく方針転換したと言える。主税局の職員自らが「旧通行税に対する非難は解消された」と言っているので、この問題が通行税復活における重要な焦点であったことは確かであろう。

そして課税対象の拡大は乗合自動車への課税である。この点も本発表で何度も話題になってきた問題点であったが、この課税は現在の路線バスと観光バスに相当する定期運航された乗合自動車のみ課税された。そのためタクシー、ハイヤー、大型自動車などは免税となった⁽⁶⁷⁾。河合氏はこの措置を「これ等のものは一定の路線を有しないため、課税するとしても煩雑であるのと、これ等のものは五十軒以上の遠距離運送を為すことが比較的少ないのであらうという趣旨により課税外とせられたのであらう。」⁽⁶⁸⁾と解説している。このように課税対象となったとはいえ、自動車への通行税課税は鉄道、汽船ほど簡単ではなかった。

このように通行税（Ⅰ）で問題とされてきた多くの点が修正されたが、今回の発表で着目してきた交通事業者の負担軽減措置は行われず、通行税（Ⅱ）でも通行税の徴収は交通事業者の義務とされ、翌月10日までに払込書と計算書を添えて税務署に提出することが税法で定められていた。この点に関して当時の解説書や論文に言及はなかったが、既に税務署職員も多数が中国大陸へと出征して手が足りなくなりつつあった状況であることを考慮すると、企業側に協力を求めたということではないかと筆者は考える。鉄道同志会側も、今回は通行税には反対せず、陸上交通機関の統制についての案を陳情したり、物資の規制に対する懇談会を開くなど時局に対応する姿勢を見せていた。

既に交通関係の統制が進み、通行税成立と同じ昭和13（1938）年4月には国家総動員法と交通事業の統制を目的とした陸上交通事業調整法が創設された。このような国家総動員体制構築の最中に企業の事務負担に関して異議を唱えることは困難であったと考えられる。

以上のような違いによって、交通機関利用者全てに課税されていた通行税（Ⅰ）に対し、通行税（Ⅱ）では長距離の利用者と2等以上の切符購入者という限られた人に課税するように性質が異なったと言える。

第5 営業税廃止運動との比較

（1）営業税廃止運動

さて、はじめに述べたように、通行税の廃止運動は、営業税廃止運動等並行して行われていた他の税に対する減税・廃税運動と相互に影響しあっていた。今回はこの運動で最も規模が大きく、また先行研究も盛んな営業税廃止運動について先行研究から説明をしたいと思う。本報告では石井裕晶氏の「大正末期の営業税廃税過程」⁽⁶⁹⁾と『明治大正財政史』⁽⁷⁰⁾を主に参照し

⁽⁶⁶⁾ 河合・前掲注（64）、105頁。

⁽⁶⁷⁾ 河合・前掲注（64）、104頁。

⁽⁶⁸⁾ 河合・前掲注（64）、104頁。

⁽⁶⁹⁾ 石井裕晶「大正末期の営業税廃税過程」（日本歴史学会編集『日本歴史』第748号〈日本歴史学会、平成22年9月〉所収）。

⁽⁷⁰⁾ 大蔵省編・前掲注（3）。

た⁽⁷¹⁾。

営業税は現在の事業税に相当する税であり、通行税同様に長年“悪税”と呼ばれ、廃止運動が行われてきた。

営業税廃止運動は主に同税の課税標準が争点となり、特に利益の有無にかかわらず売上げを課税標準とされた物品販売業者が運動の中心的存在を担った⁽⁷²⁾。営業税は各業種ごとに課税標準が異なっており、そのため業種によって営業税の捉え方も異なっていた。

営業税廃止運動は実業同志会や商業会議所連合会などの商業者たちが中心となり⁽⁷³⁾、広く運動が展開された。営業税が国税化された明治 30 (1897) 年より反対運動は行われていたが、大正 11 (1922) 年、ワシントン海軍軍縮会議を受けて商業会議所連合会、東京実業組合連合会などが本格的な廃税運動を行った。

このように複数の団体がワシントン海軍軍縮会議による余剰金を基にした減税の一つとして営業税廃止・修正を訴えたが、営業税の修正方針に関しては各業種によって意見の相違があった⁽⁷⁴⁾。先述の課税標準の問題で物品販売業者が利益の有無と直接関わらない売上げから別の課税標準への変更を求めたのに対し、紡績業者からは収益税化が行われると自分たちが不利になるという反対意見が出るなど、全廃以外の点で各業者の意見は一致することができなかった。そこで修正ではなく、廃止を求めるという点で各団体の意見を統一し、廃税運動を展開した。大正 11 (1922) 年、営業税廃止運動により、当時の加藤友三郎内閣は第 46 帝国議会において、営業税法の改正を行った。この営業税法改正は課税標準、課税方法の見直しが一部行われ、1900 万円の減税効果があり、大規模な店舗を有する百貨店や小規模な物品販売業者などに減税効果が大きかった⁽⁷⁵⁾。しかし、この改正でも綿糸布商などが減税から取り残されるなどしたため、根本的な解決には至らなかった。そのため、改めて営業税廃止運動が再開されることとなった⁽⁷⁶⁾。再開された営業税廃止運動は途中に関東大震災の発生によって一時中断された時期もあったが、普通選挙法の実現という社会的気運の高まりに後押しされ、通行税など他の税と共に政府も廃止を前向きに検討するようになった。

結果として大正 15 (1926) 年に通行税と共に営業税は廃止され、課税標準を見直した営業収益税が新たに創設された。

(2) 両運動の比較

以上のような営業税廃止運動と今回の通行税廃止運動をできる限り比較してみたい。まず運動自体に関して注目すべき点は 2 点である。①営業税では一度減税効果のある税制改正が行われたが、一部業種には不満が残り、廃止運動が継続された点。②営業税では主張すべき税制改正の内容を巡って業種間で対立が発生した点。通行税の廃止運動では以上挙げた 2 点は発生し

⁽⁷¹⁾ 他に税務大学校税務情報センター租税史料室『租税史料叢書第 6 巻 営業税関係史料集～国税営業税を中心に～』(税務大学校税務情報センター租税史料室、平成 25 年)、石井裕晶「1922 年の営業税廃止運動の政治経済過程」(社会経済史学会『社会経済史学』Vol.76, No1〈社会経済史学会、平成 22 年 10 月〉所収)などを参照した。

⁽⁷²⁾ 石井・前掲注 (69)、62 頁。

⁽⁷³⁾ 石井・前掲注 (69)、68-70 頁。

⁽⁷⁴⁾ 石井・前掲注 (69)、34 頁。

⁽⁷⁵⁾ 石井・前掲注 (69) 62 頁。

⁽⁷⁶⁾ 石井・前掲注 (69) 64 頁。

なかった。

通行税の場合は免税点の設定という非常に大きな減税効果のある改正案が何度も議論されたが、結局実現せずに終わっている。改正の内容を巡る業種間での対立も選択肢が廃止一択であったこと、運動の中心であった鉄道同志会が通行税の負担者である乗客を代表した組織ではないことから、営業税廃止運動のような対立も見られなかった。通行税の場合は鉄道同志会が一貫して請願を行っていたため、目標である通行税廃止を畳みかけようと判断すると、通行税徴収手数料の請願を当分挙げないなど戦略的に行動を進めることができた。

次に、運動の主体となった人々であったが、こちらも両者は大きく違う。先述の通り、通行税の廃止運動を主導した団体は納税者ではなく、徴収義務を負った交通事業者であった。通行税に不満を持つ乗客は非常に多くいたはずであるが、組合や結社をそのために結成するようなことはなかったようである。

対して営業税は個人事業主から大企業まで、それぞれが同業組合や商工会などを組織しており、廃止運動の最前線を形成した。納税者自身が所属する団体であったからこそ、示威活動も辞さない行動力と動員力を有し、“悪税”廃止運動の中心となりえたと言える。

以上のように営業税、通行税の両廃止運動を比較してみると、特に大きな違いとして廃止運動を主導した人々の違いがあったと言える。営業税の廃止運動は納税者である物品販売業者を中心とした商工業者であったのに対し、通行税の廃止運動は納税者である乗客ではなく、徴収事務を代行する立場にあった鉄道事業者たちが運動を主導した。これは影響力を行使できる団体が無かったという点が大きいと思われるが、個人の繋がりが過熱化してデモなどに発展した営業税の廃止運動と比べて、通行税の廃止運動は企業団体が根気よく請願を続けたと評価することができる。同時に同業者団体が運動を行ったことにより、営業税廃止運動で発生したような参加者の立場の違いからくる意見の相違も発生しなかった。

しかし、このような違いはあれど、両運動は結果的に同時に目標を遂げた。大正末年の廃税運動は目標と結果が同じでも、それぞれ違う行程を経てゴールしたといえるだろう。

まとめ

以上が大正時代における通行税廃止問題とその背景についての考察である。通行税は、安定的な税収増加と税務署サイドにおける徴収コストの低さという、税務執行上大きな利点がある税金であった。また、納税者も切符購入時に自動的に納税するため、納税の手間も掛からない点も同税の利点であった。

しかし、その利点を維持するためには交通事業者側の負担があり、毎月の集計と納税の業務は交通事業者に不満を募らせた。当時の私鉄は軌道や軽便鉄道など、設備などの基準が比較的簡易的な方式で作られたものが多かった。これらは地方の閑散区間に敷設されていることが多く、車両も小型なものを採用するなど、採算性の高くない営業形態が多かった。そのような零細企業が、少しでも負担を軽くしたいと考えるのは自然なことである。そして、納税者である乗客も利用毎に発生する通行税の負担は、日常生活に直結する負担であり、頻繁に行われる運賃の値上げと共に批判の対象とした。

公共交通機関の運賃に対する社会の感情としては、都市部における運賃値上げに対する反発が特に強く、通行税廃止だけでなく市電の公営化など運賃値下げに繋がる政策を広く求める声があった。通行税廃止の議論もその一部であったと報告者は考える。

また、通行税の制度的問題点として、従来指摘されてきた免税点が無いことによる近距離移動者の負担過多という納税者の視点が従来の財政史では語られてきたが、今回はそれに加えて納税に係る事務負担の多くを担った交通事業者の視点から問題点を考えた。交通事業者にとっては徴収、集計といった事務負担を何の補填もなく行い、かつ課税範囲が限定的であったことから競争相手として台頭してきた乗合自動車やタクシーに対して価格とコストの面で不利になる恐れがあった。

そして、納税者、交通事業者双方が通行税の問題点として挙げていた交通機関の発達を阻害するという指摘は、通行税が課せられることにより乗客が利用を忌避したり、コスト増による運賃値上げが発生する危険性を指していたと考えられる。

以上をまとめると、通行税は具体的に社会政策のどこに影響があったのかという疑問に対しては、国民特に都市生活者の負担と競争力低下による交通機関の発達阻害という2点が大きく挙げられると言える。

では通行税廃止運動そのものを総括すると、廃税の要望は広く納税者全体から挙がっていたが、実際の運動を主導したのは納税を代行する交通事業者、特に鉄道事業者たちであった。鉄道事業者の通行税廃止運動は台頭する非課税の交通機関である乗合自動車との競合や、市電公営化を求める世論を心配しており、こちらは議員経験者が多く在籍する業界団体が請願をしていたので、社会運動のように目立つ運動ではなかったが、現実的かつ継続的な運動を展開することができた。通行税廃止運動は以上のような都市生活者を中心とした納税者の世論を背景に、経営的・事務的な負担を負っていた鉄道企業が主体となって行った運動であると報告者は結論付ける。

以上のように、本報告の冒頭で挙げた疑問点に対する一応の答えを提示することができたと報告者は考えている。

今後の課題

今回の考察では納税者の負担軽減という“社会政策的見地”による通行税廃止という通説に対して、直接的な納税者ではない交通事業者の視点を加えて通行税廃止運動を見直した。

しかし、通行税の廃止運動で中心的な役割を果たした鉄道同志会の史料の多くは関東大震災で焼失しており、請願に至るまでの細かなやり取りなどの具体的な一次史料は既に失われてしまった。そのため『鉄道同志会史』など二次史料を引用する比率が高くなってしまったことは、本研究において大きな課題である。今後、書簡など関係者の個人文書まで時間をかけて検証することができれば、今回の発表よりも詳細に鉄道企業が通行税に反対した理由を検証することができるかもしれない。

また、同時期に展開されていた営業税の廃止運動との比較が時間の関係で簡潔なものとなってしまった点も十分な検証ができたとは言えず、今後の課題である。特に営業税廃止運動に関しては先行研究を追うだけで精一杯となり、通行税廃止運動と適切に比較できたのか正直不安である。

大正末年の税制改正と廃税運動を多面的に考えるためには、廃止された各個の税に対する考察が不可欠であり、今後の継続した研究が必要であると報告者は考える。今回の報告ではその一側面を少しでも明らかにできていれば幸いである。