

戦間期京都市都市計画事業費における
受益者負担と費用負担者
—道路法上の道路建設事業と比較して—

小林 啓 祐*

The Beneficiary-pays Principle and Payers :
the Comparison of Project Expenses under the City Planning Act with
Project Expenses under the Road Act in Kyoto City during the Interwar Period

Keisuke Kobayashi

(Received 4 January, 2019 ; Accepted 5 February, 2019)

Summary

How have expenses for city planning projects been paid? How have they affected their payers? This study analyzes those two hows by comparing project expenses under the City Planning Act with project expenses under the Road Act.

Regardless of time and place, city planning projects need a huge cost. Kyoto City had been struggling with that ever since the City Planning Ordinance, which had been in effect until the City Planning Act came into force. Like Osaka City, they carried over the revenue into the project expenses, and also charged upon residents and companies who were expected to benefit from the projects.

Take road works, for example. Roads are constructed over communities. Under the beneficiary payment system of the City Planning Act, which was effective inside Kyoto City, people cooperated and helped each other by concern when they had to pay expenses. This cooperation "by concern, not in a community" made people go beyond traditional communities.

On the other hand, under the above system of the Road Act, which was effective throughout Kyoto Prefecture except Kyoto City, the situation was different. In rural areas they paid as a community; they paid by public debts or donations. It could be said that the traditional

* 高崎経済大学地域科学研究所・特定研究員

communities worked there. In urban areas, in contrast, they cooperated "by concern, not in a community."

What is to be noted is that there were various ways to pay expenses and the city didn't care about it. For administration, it was not so important to execute the principle of the beneficiary payment system, but to secure expenses, which were expected to be paid by every possible payer and way.

1 はじめに

本稿は京都市において都市計画法（1920年施行）のもとで行われた事業にかかる費用がどのように支出されていたのか、そしてどのような影響を費用負担者に与えたのか。受益者負担に注目し、同年に施行された道路法のもとで行われた事業と比較することで、その特質を明らかにしていきたい。

対象とする時期は戦間期を中心とする。1920年代は、持田信樹によれば「都市化の時代¹⁾」であるという。それは同時期において都市部のインフラ整備熱が高まり、それによって地方財政の規模も飛躍的に増加していったことをうけたものである。そのインフラ整備のなかでも地方財政の膨張を促したのは、都市計画事業にかかった費用であった。持田は、都市計画法が施行されたのち失業対策という意味も持ったこともあって大都市を中心に都市計画事業が行われた結果、都市間で競争的に行われていったとする²⁾。計画された数に比べその事業実績は低いものの、結果として都市計画事業実施は他のインフラ整備と併せ、地方の財政規模を拡大させる要因となっていたのである。

内務省都市計画課長を歴任した飯沼一省によれば、都市計画法は日本の都市が経済的・衛生的に限界を迎えていることをふまえ、その解決のために導入されたものであった。しかし、その導入に際しては莫大な費用がかかるため、「贅沢な仕事である」「不急の仕事である⁴⁾」との批判を政府内部からも受けていた。多額の費用がかかることに対して、飯沼は事前に都市計画をもって整備しなくては、「従来各都市が計画なしに膨張し発展⁵⁾」していくと危惧し、結果今都市計画事業を行う費用よりもより多額の費用がかかるとの論理を展開していた⁵⁾。都市計画事業費の問題は、都市計画法施行の時点から続く懸案事項であった。

しかし、日本の都市形成過程に関するアプローチが昨今盛んになされているが⁶⁾、こうした財政、とりわけ費用負担の問題はまだ十分な研究蓄積があるとはいえない。すでにあげた持田の研究においては、都市計画法が施行された当時の東京市や大阪市といった大都市財政は逼迫しており、例えば大阪市では財源創出のため市営事業の「収益主義的経営」を行っていたことが指摘されている。この市営事業の利益を都市計画事業に転用する方式は、芝村篤樹も指摘しているところである⁷⁾。これまでの研究では、こうした公共事業における費用負担の問題でしばしば問題となる受益と負担の問題が、行政の問題に収斂されていた⁸⁾。そのため、負担者である住民レベルの議論に関しては十分に検討がなされてこなかった⁹⁾。筆者は、名古屋市を事例として土地区画整理事業が地主主導で行われたことで、市の財政負担が軽くなったことを指摘した¹⁰⁾。

さらに、大阪市を事例として、都市計画事業によって得られる「受益」を根拠として徴収された受益者負担制度が、決して受益をもたらしていなかったことを指摘した。しかし、両論文ではどのような人々によって担われ、そしてその人々がどのような影響を受けていたのかについては検討が不十分であった。

筆者が目にする受益者負担による費用負担は、都市計画事業費全体における割合は決して高くはない。最も額の割合が大きいのは全国的にも市債である¹³⁾。市債発行は都市財政の膨張という論点で大きな意味を持つが、市債は発行許可を政府より得なければいけないため、政府の緊縮財政の方針を直接受けてしまい、自由に発行できず事業実施に支障をきたす問題を有している¹⁴⁾。受益者負担制度はこうした市債で補えない不足分を充当するために導入されたもので、負担者にとっては市債同様に大きな影響をもたらすものであった。受益者負担制度は、受益者負担の概念を明文化したことで大きな意味を持つ。さらに、同制度は道路法（1919年公布、1920年施行）にも導入されており、街路整備財源として大きな期待が政府からかけられていたことがわかる。しかし、法解釈の問題として取り上げた田中啓一¹⁵⁾の研究や、反対運動に着目した石田頼房¹⁶⁾の研究などを除き、同制度を真正面からとらえて研究されたものは限られる。また、石田を除き費用負担者にもたらした影響について検討したものは管見の限りない。筆者は大阪市の事例で商業者に焦点をあてたが、受益者負担制度は職業ではなく住所で負担者を決めるため、商業者以外の人々への影響も重要な論点となりうる。大阪市の事例ではそうした人々が捨象されていた。本稿では、こうした商業者以外の住民にも焦点をあてる。「都市化の時代」のなかで、増大していく費用をいかに負担させるか、という問題を明らかにすることと同様に、誰がどのように負担していたのか、どのような変化があったのかを明らかにすることが、この時期の街路整備事業実施過程における費用負担を理解するうえでは不可欠であるといえよう。また、受益者負担は受益者負担制度にとどまらず、幅広くその概念は利用されていた。その点についても、注目してみたい。

以上の課題設定をふまえ、研究対象地としたのは京都市である。京都市は大阪市と同時期に受益者負担制度を採り入れ、さらに独自財源を模索するなど、先駆的に費用負担の改革を進めていた市であった。以下では、京都市においてどのように都市計画にかかる費用が負担されていたのか、まずは徴収する側の論理を市会資料によって明らかにし、次に費用負担者について受益者負担概念に注目しながら検討する。さらに、都市計画法同様受益者負担制度が導入される道路事業法上での道路整備にかかる費用負担と比較することで、その特徴を鮮明にする。

2 京都市行財政における都市計画事業

京都は1881年、琵琶湖疏水路開削事業が行われたことによって船運の基地として発展することとなる¹⁷⁾。また鉄道の連絡、市街軌道の開通（1895年2月京都電気鉄道株式会社経営）によって、人口が急増し、商業発展も著しかったため、街路などの都市施設建設が求められる。ただし、1889年の市制施行当初は、土木費は上下両区費に委ねられていた状況であった。その後市勢の伸長により、都市施設の建設が求められるようになる。たとえば道路拡築の機運が高まる要因となったのが、平安遷都千百年記念大祭及び博覧会（1895年）であったという。さら

に 1898 年には行幸道路として烏丸通拡築を建議するなど（財源は市債）、市街地改修が計画された。¹⁹⁾ こうして包括的な都市施設建設のため、1897 年 9 月市会に臨時土木調査委員会が設置され、1907 年 3 月「京都市三大事業」として、同委員会は水利・水道、道路拡築、軌道布設の三事業の計画を樹立し執行する。1908 年京都市三大事業の一つである道路拡築事業により、東山線（東大路）烏丸線、千本大宮線、今出川線、丸太町線、四条線、七条線、210,000 m の拡築及び軌道建設工事に着手、1913 年 3 月に完成、幅員が 14.5 m から 27.2 m に拡張された。²⁰⁾ 道路拡張にあわせて、市中心部には水道・軌道が敷設され、その様相は一新されることとなる。しかし中心部に隣接した周縁部の発展も同様に著しく、既存の計画では対応できなくなったため、さらなる都市施設建設計画の樹立が必要となる。

京都市は 1918 年に市区改正条例の準用をうけ、翌年の都市計画法施行とともにその適用も受けることとなる。京都市で計画されたもののうち、事業として施工されたものは 1928 年時で街路改修事業が 17 路線（内 15 路線が市区改正から引き継いだもの）であった。²¹⁾ 15 年後の 1943 年時点ではその種類も多くなり、街路は道路新設拡築事業が 15 路線（総延長 37,072 m）、街路事業が 16 路線（総延長 9,190 m）、土地区画整理事業は 4,250,000 坪（内組合施工 8 組合 1,632,000 坪、

表 1 京都市都市計画事業費歳入決算

単位：1,000 円

年度	京都市						
	都市計画法上の財源		公債	繰入金	繰越金	その他	総額
	都市計画特別税	受益者負担金					
1926	879 13.3%	590 9.0%	0 0.0%	2,340 35.5%	785 11.9%	1,997 30.3%	6,591
1927	800 9.2%	202 2.3%	0 0.0%	2,860 32.8%	4,026 46.2%	820 9.4%	8,708
1928	826 8.3%	370 3.7%	0 0.0%	2,778 28.0%	5,225 52.6%	733 7.4%	9,932
1929	822 13.1%	280 4.5%	0 0.0%	600 9.6%	4,180 66.6%	395 6.3%	6,277
1930	621 7.9%	375 4.8%	0 0.0%	1,663 21.1%	4,240 53.7%	995 12.6%	7,894
1931	702 7.2%	279 2.9%	0 0.0%	2,959 30.3%	4,938 50.5%	891 9.1%	9,769
1932	708 8.4%	84 1.0%	0 0.0%	1,011 12.0%	5,572 66.1%	1,052 12.5%	8,427
1933	734 10.0%	75 1.0%	0 0.0%	1,638 22.3%	4,102 55.9%	786 10.7%	7,335
1934	757 9.9%	227 3.0%	0 0.0%	4,103 53.9%	2,041 26.8%	487 6.4%	7,615
1935	797 8.6%	350 3.8%	0 0.0%	4,780 51.8%	3,012 32.6%	293 3.2%	9,232

注 1) %は総額に対するもの。

2) 受益者負担金額は、単一事業のものではなく、複数事業の重複がある。

3) 決算表上は公債費は 0 円である。しかし額は出典からは不明であるが、他経済からの繰入に公債費が含まれている。
出典：東京市政調査会『本邦都市計画事業及び其の財源』1929 年、417 頁、京都市『京都市政史 下巻』1940 年、166-167 頁。より作成。

代執行 がなされたのは15地区2,618,000坪)、下水道事業は748.6haにわたって行われ、河川改修事業として堀川改修、公園並同児童公園事業として53箇所の公園が建設された。このように多種類の事業が行うことができるのは東京や大阪、神戸など大都市に見られる傾向でもあった。

表1は京都市における都市計画事業費の歳入決算表である。京都市の都市計画事業において、重要な役割を果たしていたのが「繰入金」であった。繰入金のなかでも、重要な役割を果たしていたのが電気軌道事業経済からの繰入金である²²⁾。先行研究において大阪市の公営事業(鉄道事業)からの繰入金が必要不可欠なものであったことがすでに指摘されているが²³⁾、京都市においても同様の傾向がみられるとよいであろう。大正期の都市計画事業においては「当時未だ都市計画事業に対する財源計画の確立を見ざりし際とて、起債等に俟たず自己資金を以て所要事業費を支弁し得るといふことにあった」と京都市はまとめている。そして「電気軌道事業経済」における「電気軌道延長資金」からの繰入がなされた(表2)。電気軌道は営業に際してレールを街路に敷設するため、それが受益者であるとしたのである。市内私鉄においてはこの傾向はより顕著であり、鉄道会社は街路の受益者として設定された。軌道新設の際には街路事業とあわせて工事を行うこととし、その費用の一部を負担させた。「その他」の項目で1926年度の収入額がとりわけ多いが、それは新京阪電鉄株式会社との契約による収入の174万2千円によるものであった(詳細は次項で検討する)。軌道事業からの繰入金とあわせて、京都市における軌道事業との結び付きが指摘される。

都市計画事業を行うために必要となる財源として都市計画法に規定されたもののうち、中心的な役割を果たしたのが受益者負担制度と都市計画税である。受益者負担制度は、都市計画事業の施設によって地価上昇などの利益をうける住民に対し、特定の受益者負担金を課すものである。京都市においては1924年3月に「京都市都市計画事業道路新設拡築受益者負担に関する件」²⁴⁾が出されている²⁵⁾。その算定基準は建設される街路などの施設からの物理的距離で判断し、「工事費の三分の一道路拡築の場合は其の工事費の四分の一」を負担させるもので、実際に受けた受益などを勘案したものではなかった。街路事業では「第一地帯」は道路の境界線より道路幅員に相当する地域で、「第二地帯」は第一地帯の境界線より道路幅員の二倍に相当する地域、「第三地帯」は第二地帯の境界線より道路幅員の二倍に相当する地域というように、街路からの距離で地帯が決められた²⁶⁾。そして、負担額は第一から第三にかけて低くなるという傾斜がつけられた。つまり、受益者負担制度は地域の実情に即したのではなく、あくまで建設される施設との位置関係に即したものであった。

都市計画特別税は、地租割や営業税(営業収益税)を基準として課税されるものである²⁷⁾。京都市では実際、1919年時点で地租および営業収益税の1円につき2銭9厘5毛が課せられていた²⁸⁾。受益者負担金が建設される施設に即して賦課されるのに対し、都市計画税は市域全体に課されるものであった。また、受益者負担制度は立地と工事費を基準としていたが、都市計画税は付加税として徴収されており、工事費を基準としたものではなかった。つまり、受益者負担金が都市計画事業によって施設された都市施設に直接利益を受けるとされる住民から徴収されるのに対し、都市計画税は市域全体が利益を受けるものとして課税する性格のものであった。受益者負担金は、その徴収金額が最大で事業財源の10%弱に達しているが、当初は徴収成績もあまりよくなかったという²⁹⁾。しかし、事業が本格的に開始される(受益者負担金が徴収され

表2 電気軌道事業利益処分表

単位：1,000円

	公債償還額	運用金 増補額	普通経済 繰入金	都市計画 経済繰入金	その他	計
1915年	—	—	—	—	11.1 100.0%	11.1
1916年	—	—	—	—	5.5 100.0%	5.5
1917年	—	11.0 65.1%	—	—	5.9 34.9%	16.9
1918年	169.7 83.6%	22.0 10.8%	—	—	11.2 5.5%	202.9
1919年	288.9 68.1%	—	118.7 28.0%	—	17.0 4.0%	424.5
1920年	328.6 21.3%	—	450.9 29.2%	—	763.1 49.5%	1,542.5
1921年	353.5 21.9%	—	154.1 9.5%	—	1,109.9 68.6%	1,617.5
1922年	423.4 29.6%	—	155.9 10.9%	751.6 52.5%	100.6 7.0%	1,431.4
1923年	456.2 22.6%	—	—	844.4 41.9%	555.5 27.6%	2,014.2
1924年	459.2 18.3%	—	526.4 21.0%	2,031.1 81.1%	487.2 19.5%	2,504.0
1925年	492.5 21.2%	—	304.1 13.1%	1,286.0 55.5%	235.2 10.1%	2,317.7
1926年	528.3 27.4%	—	212.0 11.0%	1,099.6 57.0%	90.0 4.7%	1,929.9
1927年	536.3 21.5%	—	238.5 9.5%	1,600.0 64.0%	124.8 5.0%	2,499.6
1928年	552.9 20.0%	—	225.7 8.2%	1,701.3 61.4%	289.0 10.4%	2,768.9
1929年	587.7 27.7%	—	820.0 38.6%	600.0 28.3%	115.4 5.4%	2,123.1
1930年	905.7 35.5%	—	1,006.2 39.5%	570.0 22.4%	67.5 2.6%	2,549.4
1931年	1,111.2 53.7%	—	890.3 43.0%	—	67.5 3.3%	2,069.0
1932年	1,200.0 54.5%	—	991.3 45.0%	—	11.9 0.5%	2,203.2
1933年	1,607.8 71.2%	—	635.3 28.1%	—	15.0 0.7%	2,258.1
1934年	2,369.5 66.2%	—	589.4 16.5%	603.5 16.9%	15.0 0.4%	3,577.4
1935年	654.6 34.3%	100.0 5.2%	527.5 27.6%	613.3 32.1%	15.0 0.8%	1,910.5

出典：京都市『京都市政史 下巻』1940年 533頁。

る) 1924年以降の財政状況をみれば、都市計画特別税、受益者負担金という事業に対する目的税で20%を超える徴収があり、昭和期に入って割合を下げるものの、10%程度は維持していた。同時期の大阪市が10%強であることを考えると、大正期の京都市都市計画事業における割合の高さがうかがえる³⁰⁾。この要因は、第一に市債が計上されていないため、相対的に高くなっている点にある³¹⁾。

国庫補助金は緊縮財政方針のもと1923年こそ収入が高いものの、その後は形骸化する。この状況は同時期の大阪市、1930年代の千葉市でも見られ³²⁾、戦前において国庫補助金は都市計画事業においてはほとんど機能していなかったといえる。

都市計画事業が開始されてからの事例となるが、1924年の京都市庶務課長小西弁次郎の都市計画事業河原町線に関する市会の答弁が、この時期の都市計画事業にかかる支出方法の現状をよく物語っているので以下に引用する。

「ご承知の通りに規定の財政計画に於きましては事業費が総額七百万円でありまして、其七百万円の財源は受益者負担、市税、電鉄収入よりの繰入、是等をもちまして七百万円の内四百七十九千円を今申し上げました三つのもより財源に充当致しておったのであります、それから国庫補助金が五十六万円、それでもなお百六十五万円の金が足りないので、之を起債に依って財源を求めると云ふ計画に致して居りましたのであります、ところが起債の方が遺憾ながら許可を得ることができませなかつたが、内務省に於きましても事業の必要なることは認められまして、起債の代わりに本市の軌隔拡張費として有って居ります所の現在の財源及是迄他の路線の方に運用致して居りました所の軌隔拡張資金の償還を繰り延べて之に充てよと云ふ更正の通牒が——形式になりまするが更正許可を得たわけでありまして³³⁾

このように、京都市は起債が許可されないなかで、独自財源を模索していたのである。

こうした京都市の財政状況は、政府にとってどのように考えられていたのであろうか。内務省官僚が多く参加している東京市政調査会が発行した『本邦都市計画事業と其の財政』においては、京都市のこうした財政状況に対する批判が掲載されている。例えば、歳入中繰越金が多いことに対して、それは事業の遅延に起因するものであり、「事業財源の不足、市当局の怠慢、市民の理解の欠乏等」によるものと批判している³⁴⁾。また繰入金が多いことも、「京都市に於ける軌道の延長が主として都市計画路線に沿ふてゐる関係」であるといい、同会は「都市計画事業費の最も重要な財源を軌道の乗車賃に求むると言ふことは適当な方策ではない。現在の市財源の欠陥が然らしめたものにすぎない」としている³⁵⁾。東京市政調査会としては、このように軌道事業に費用を依存することは、「適当」ではないとしていた。つまりこの時期に京都市が都市計画事業を進めるにあたり整備した財源は、都市計画法を作成した内務省の意図とはずれるものであり、法律と現状がそぐわないものであったといえるだろう。内務省が期待していたのは、都市計画税や受益者負担制度による徴収であった。しかし、それらの財源のみで事業を行うことは困難であった。また、市債が政府の「非募債」の方針から許可が下りず、国庫補助金も形骸化していたことから京都市は独自に財源を用意する必要があつた³⁶⁾。

京都市も潤沢な財源があるわけではなく、都市計画事業費をいかに捻出するかは大きな課題であった。『本邦都市計画事業と其の財政』が発刊される前の時期に戻るが、1919年3月19日の京都市会において、助役の鷺野米太郎は以下のように率直な市の立場を吐露している。

「道路の如き、橋梁の如き、其他土木施設と云ふものは、其施設をせられる所の部分的の地方が特に利益を受けるものでありますから、できうべくんば、其地方の人に用地費の全部もしくは一部分を負担してもらって、寄付に依って計画を着々実行するやうにすると云ふことが、最も良き方法であるかと存じますので、将来に於ても若し市の計画して居る部分に當って、たくさんの金を寄付する人がありましたら、其の方から先にやるやうな方法を取るかもしれませぬ³⁷⁾」

この時点ではまだ都市計画法が公布された年ではあるが、公布の前月であった。そうした時期に、こうした受益者に寄付を期待する発言をしている点が注目される。これらは都市計画事業が膨大な費用がかかるため、従来型の寄付や新法に期待する面が強かったとみることができよう。同年7月12日には、佐藤丑次郎議員が、軌道統一など、軌道に関する費用が足りていないという議論のなかで「都市計画に依り道路拡築と云ふことになりますれば相当に財源は出来る、道路両側に対して、沿道に対しても相当の賦課をすることも出来」と発言している。佐藤議員の発言からも、相当の期待がなされていることがうかがえる。1922年9月22日、まだ市区改正時代に立案した事業のみを行っている時期であるが、当時の市長馬淵鋭太郎は以下のような期待と不安を受益者負担制度によせている。

「受益者負担の割合を如何に定めるかと云ふことに就きましては未だ政府に於ても決定して居らず、地方委員会に於いても未だ決議を致して居らぬ次第でありますから確定したことはお答が出来ないのであります、それから受益者負担を財源と致すとか、今日まで取って居らぬ所の特別税を財源と致すことが出来得ることでありますれば外の財源も之に持って参りまして、先ほど申し述べました所の都市計画事業の遂行に努めたいと考へて居るのであります」

都市計画事業は多額の資金がかかるため、それが市財政を圧迫するようなことは避けたかった。1923年4月11日、田中新七議員は「いたずらに市が借金して一借金政策のみに依って都市計画を行ふと云ふ如き考は多少間違つて居ると思ふ、之は受益者負担の原則に就て十分適用を願ひたい」と市会で述べている。このように、都市計画法導入前に、受益者負担制度にかかる期待は、市会内でもかなり高いものであった。そして、この受益者負担という概念そのものは、都市計画法に規定されたものだけではなく、すでに企業負担があったことを指摘したが、その概念を用いて別に費用負担を課す事例もみられた。

このように、東京市政調査会、京都市からの受益者負担制度にかかる期待は高いものであった。では、実際にどのように導入されたのであろうか。以下では、まずは受益者負担制度が費用負担者にもたらした影響について検討したのち、受益者負担制度ではない、受益者負担の論理によって費用負担が課せられた企業の例を採り上げる。

3 都市計画事業費負担－企業と住民の受益者負担

3-1 受益者負担制度と費用負担者

まず検討するのが、都市計画法に規定された受益者負担制度の費用負担者である。都市計画法導入以前から期待の高かった同制度は、いかなる変化をもたらしたのであろうか。戦前京都市の都市計画事業のなかでも、最大規模の烏丸通拡幅事業では石田が指摘しているように広く

反対運動が展開されたため、多くの史料が残されている。³⁸⁾ 同史料から、費用負担者の特徴を明らかにしていく。

京都烏丸通は京都市上・下京区を縦貫する道路である。北は京都御所、南は現在のJR京都駅をつなぐ道路であり、近世以前からの大通として建設されていた。沿道の産業構造は、織物業などの伝統的商業者が軒を連ねる街路であった。さらに、市街地が郊外へひろがる傾向をうけ、中心地から郊外の農村部への連絡路として烏丸通を延長することが目的とされて烏丸通延長線の計画が打ち出された。同線は市街地だけでなく郊外にまで延び、農業を生業とする地域をつなぐものであった。

京都烏丸通延長線は1922年8月1日には工事に着手され、翌23年12月1日に竣工を迎える。この路線においては新財源として期待された受益者負担制度が導入された。前述の反対運動の訴えは、「受益」の対象となっていないのに、費用負担はできないというもので、地価上昇が起ころうという前提に基づいた内務省や地方団体の見解との間にズレから生じた問題であったといえよう。³⁹⁾ 大阪市の御堂筋建設事業において、受益の度合いを算定し、負担金額を査定するという項目があったものの、実際には算定されず、その後の受益者負担規定から除かれたことをふまえれば、⁴⁰⁾ 京都における事例においても受益者負担金は実際の「受益」を算定基準としていないことは明らかであった。反対運動そのものの検討は石田の研究に詳しいため、同資料を本稿に即して費用負担者に注目して読み解いていこう。

では、こうした運動を構成していた住民の職業や階層はいかなるものであったか。反対運動の参加者のリストから、実際に受益者負担金が課せられていた住民に関する情報が得られる。

表3は反対運動者のリストを職業別・階層別でまとめたものである。烏丸通沿道の人々は、西陣織を取り扱う織物商が多く、訴願した人たちが一番多かった職業が無職をのぞけば織物商人であり、大分類では商業者が最も多かった。また無職といっても68人中、29人が50歳以上であることから、求職者ではなく、隠居生活者が多いものと判断され、他には配偶者、未成年者が代表者となっているケースが多く見られた。これらに次いで農業従事者が多くなっているのは、愛宕郡まで工事道路が延びているためである。ここでの農業従事者は同時に地主であることも意味する。⁴¹⁾ 職業別にこの運動を理解しようとすれば、商業・農業者(地主)を中心として展開されたものであったといえよう。大阪御堂筋拡築事業で徴収された受益者負担金に対して起こされた反対運動の代表者がメリヤスなどを扱う中小商人であり、また有力な商業者が名前を連ねていないことに鑑みれば、⁴²⁾ 京都烏丸通で展開された反対運動も同様、中小商業者が中心となって展開されたと考えられよう。それと同時に、大阪市同様大商業者が積極的に与していないことが推察されるが、京都市の事例においては華族や士族が参加している点は指摘できる。

烏丸通の事例において反対運動の参加者のなかに知識人として同志社大学総長海老名弾正⁴³⁾がいるのが注目されるが、「策士」として中心的に動いたとされるのは、並川栄慶であったと市会議事録には記されている。⁴⁴⁾ 県に提出した資料によれば、彼自身は職業「会社員」であり、住まいは京都御所近くであった。階級は士族、年齢は1921年時で50歳、その息子は市会の書記であった。⁴⁵⁾ つまり、この運動は会社員という士族かつ都市中間層ともいうべき人物をもとりこんでいたのである。そしてこの運動を下支えしたのは、都市部における織物商と、京都市郊外

表3 受益者負担金反対者職業・階層

職業（小分類）						職業（大分類）		単位：人 階層			
無職	68	材木・種木商	5	書籍商	2	貸座敷業	1	無職	68	平民	238
織物商	40	医師	5	人形師	2	詩絵業	1	商業	104	士族	29
農業	34	呉服・洋服商	5	茶商	2	枺商	1	農業	34	華族	1
会社員・通勤	13	画工	4	銀行員	2	荒物商	1	会社員	13	不明	30
料理・飲食業	12	雑貨商	4	質屋	2	産婆	1	サービス業・その他	57		
食料品業	10	染物業	3	鍛冶屋	1	葉商	1	不明	22		
住職・僧侶	8	公吏・官吏	3	印刷業	1	教員	1				
米商人	7	醬油商	3	煙草商	1	金物商	1				
左官業	6	履物商	3	同志社大理事	1	柴炭商	1				
酒商人	5	畳商	3	仲介業	1	新聞販売業	1				
宿屋・湯屋・下宿業	5	菓子	3	石材商	1	紋工業	1				
						不明	22				

注) 判明しているもののみ記載

出典：庶務掛「大正14年 京都市都市計画事業道路新設及拡築工事費受益者負担金徴収処分ニ対スル訴願一件」1925年（京都府総合資料館所蔵.T14-23）。

農村部における地主であった。これは旧来の地縁的な関係性をもつ部落や区などの共同体を超えて組織された、いわば「受益者負担区域」に居住し、その負担金に反対するという私的利害を共通させた人々であるといえる。

市街地における受益者負担金制度は、負担者である住民からは実情が反映されていないとして、根強い反対運動が展開されていた。京都における反対運動は既存の地縁的結合である共同体の範囲をこえ、会社員と商業者、農民（地主）の結合という新たな集合を促していた。これにみられるように、既存の都市部における地域社会は、地縁的結合のみならず、市町村行政の一環として組織された単位によって地域の問題に対応していた。しかし、本稿でみたように、そうした既存の枠組みをこえて、地域の利害関係で形成された集団によって住民は受益者負担金の問題に対応せざるをえなかったのである。

3-2 企業による受益者負担

都市計画法の適用を受けたのち、京都市は受益者負担制度にとどまらず受益者負担の概念を財源として活用する。その一つが、企業による負担であった。

1926年度、前掲の表1「その他」をみると、199.7万円という多額の収入がある。先述のとおり、これは新京阪電鉄株式会社との契約で174万2千円を納入させたものであった⁴⁶⁾。四条河原町に乗り入れる交換条件として、市に300万円を都市計画事業(211.5万円)並びに軌道事業資金(88.5

万円)として納付する契約によるもので、これらの財源は街路事業に利用された。1928年5月、京都市は三条通東山線以東蹴上までの道路を拡張する計画を立案する。この時京阪電鉄京津線も従来の専用軌道を撤廃し三条通を通す計画があった。京都市はこれを受けて、京阪電鉄に75,000円を負担させるが、都ホテルからも10万円の納付を受けて道路を拡張する⁴⁷⁾。京阪電鉄に対しては複線軌条の敷設を認めた対価といえるが、都ホテルに関しては1928年11月10日の昭和天皇の大典祝賀会(京都御所開催)に対応するため。当時の土岐市長は「只結果に於て「都ホテル」の便利なものなり京阪電鉄の好都合にもなる」という認識のもとで負担させたものであった。これらは、個別に受益が算定され、企業への費用負担させたものといえよう⁴⁸⁾。

こうした負担に対し、当の企業側はどのような認識を持っていたのであろうか。都ホテルについては残念ながらわからないが、京阪電鉄側の見解が史料に若干残されている。京都市が京阪電鉄の創業に際し、五條七条間の乗り入れに対して、47万円の報償金を支払うことでそれを認めることとしたことに対し、のちの京阪電鉄社長の太田光熙は「当時の京都市としては、此の四十七万円が市財政上の問題であったから、京阪電鉄の五條三條間乗入を持ち出してこれを取り除けようとしたのである」と述懐している。太田によれば、この契約は京都市の財政補てんの意味が強くあったことがわかる。京阪電鉄内部でも、多額の費用がかかることから意見がわかれたものの、結局この契約を取り交わす。

前述した1926年の四条大宮間までの乗り入れに際しては、「新京阪鉄道としては、高架乗り入れの計画であったが、この場合は既存建物撤去の補償や、用地入手に600万円余を要するので、乗入れ経路や方法についてなお決しかねていたところ、大正の末期、京都市で、四条大宮・西院間の道路拡張と市電の新線敷設の計画を立て、その経費約300万円が京都市としても重荷であるので、当時の新京阪鉄道に対して、この経費を同社で負担するなら、四条河原町までの地下乗入を認めるとの意向を伝えるものがあった」とされている。ここでも、京都市は街路整備を行う財政補てんの費用負担の方策として、京阪電鉄に乗り入れを認めていたのである。計画的に費用負担させたという面よりも、財源不足を背景として企業に転嫁させたとみることができよう。このように、京都市は公営軌道だけでなく、私鉄にも費用負担を課し、私鉄側も経営上メリットがあると判断し、受益者負担を引き受けていたのである。前者は「繰入金」として、後者は「その他」の収入として京都都市計画事業費を補填していたのであった。

4 京都市外における道路事業費負担

前節までは、主に京都市市街地が中心となる都市計画区域における費用負担の実態について検討してきた。受益者負担制度に対応するために既存の地域社会を超えた対応をしていた過程をみたが、受益者負担の導入によって、すべての地域において既存の地域社会を超えて受益者負担金に対応したと考えるのは早計である。本節ではその比較として、京都府の京都市外、農業を生業とする地域(以下、「農村部」とする)⁴⁹⁾に注目する。同地域は、道路整備の面で京都市に後れを取っていた。しかし、大正期ころから市街地のひろがりを受けて、(都市計画事業と時を同じくして)道路法により京都市中心部と郊外を結ぶ路線の整備が行われることとなる。都市計画法は京都市を中心とした都市計画区域限定で行われるのに対し、区域外の地域において

は道路法上の道路整備事業で道路は整備された。そして、その道路法にも受益者負担制度が都市計画法同様に規定されたのである。そうした道路事業と市街地における都市計画事業の費用負担方法を比較することで、その特質をより鮮明に浮かび上がらせることができるであろう。

道路法のもとで課せられた受益者負担金に対して、多くの町村がなんらかの反応をしたことが史料からはわかる。しかし、道路需要自体は高く、いかに費用負担をするかが課題であった。郊外の農村部では、例えば與謝郡上宮津村長の言葉にあるように、「府県道川守宮津線中本村役場附近は村内中央部にして交通最も頻繁なるに不拘未改修にして危険且つ不便なり狭隘なる部分は幅員三米にして辛うじて車一台の通過を許すのみなれば之が改修は全村民の深く希望する処なり」として、整備が遅れる街路改修を歓迎していた⁵⁰⁾。また吉原村では「降雪多き此の時期に工事を敏速に施工すること至難にして且又特殊技能を要すると共に危険率多き此の種工事に対し土木工事に経験なき地元農民を使役しては到底規定計画施工困難」であるという理由から希望するところもあった⁵¹⁾。郊外農村では財源不足により町村単独の改修工事が困難だったほか、「特殊技能」などが必要な特別な工事は市や府に頼まざるをえなかったのである。

ではいかにその費用負担をしていたか。結論から言えば、費用の一部を道路工事が関係する町村の沿道住民から受益者負担金を徴収することとなっていたが、その多くは市街地のように沿道住民が支払うのではなく、町村単位で対応していたのである。

1934年3月8日に京都市会で「昭和八年度道路工事受益者負担金に関する件」⁵²⁾が起案される。同資料は、郊外の町村が受益者負担金を滞納していることが報告されている。

「未納関係町村長宛

道路工事受益者負担金に関する件

昭和八年度実施道路改築工事に伴う負担金に関しては曩に公報並に昭和八年八月七日八工第五五九号及同年八月二十九日八工六三七号を以て通牒致し置候にも不拘未だ納入相成らず年度末も切迫し経理上甚敷支障有之候に付き本通牒到達次第至急納入相成度右通牒候也受益者負担金未納町村名

乙訓郡久我村 2200 円 訂正印

加佐郡中筋村 220 円

綴喜郡宇治田原村 495 円

船井郡新庄村 440 円 訂正印

中郡常吉村 440 円 訂正印

中郡常吉村 421 円

久世郡宇治町 110 円

このように、郊外町村において受益者負担金は簡単に払えるものではなかったことがわかる。そのなかで、支払った町村はどのように支払っていたのであろうか。1934年3月5日中郡吉原村会に提出された決議案をみると「事業費（工事費及工事費の千分の一の雑費を含む）の十分の一に相当する金額最大限度金五百九円を本村より寄付（中略）受益者負担規則に依る受益者負担金は免除相成度候⁵³⁾」といった、村としては寄付をする代わりに個人々人を対象とした受益者負担金の免除を願い出るものであった。1933年6月17日において、前述の與謝郡上宮津村では、道路整備にかかる費用については「土木費寄付」として2,860円が村会土木費として計

上し、歳入臨時部において村債2,860円を「昭和八年度時局匡救土木事業による府剣道宮津河守線改修工事受益者寄付金借入」⁵⁴⁾として発行した。1934年3月8日、加佐郡高野村から、「追加寄付願 府道物部舞鶴線加佐郡高野村字域屋地内道路改修」が出される。同資料からは、1,100円の工事費の1/5である220円を受益者負担金を村が対象者に代わって「寄付」したが、今回400円受益者負担金が追加されたので、追加分も村が寄付するので受益者負担金は免除してほしいというものであった。1934年3月12日に与謝郡伊根村から出された寄付願いは、道路工事にかかる受益者負担金880円を全額平田西区長、高梨区長が寄付する、というものであった。⁵⁵⁾1934年9月11日「道路工事受益者負担金に代るべき金員寄付の件承認案」では、乙訓郡大原野村において府道向日町善峰線整備費のうち「府道改修費指定寄付」として1,008円を計上し、そのうち528円を石作区小田清一外120名、480円を上村繁外50名より寄付を受けることが示されている。大野原村の1923年時点の人口は、3,531人⁵⁶⁾であるので村全体で支払っているというわけではなく、限られた人間で負担していることがわかる。

これらの史料からは、受益者負担制度は立地によって課せられる制度であるのに対して、その方法をとらず改めて寄付という形をとって別の主体が負担していることがわかる。こうした事例のほかにも、県には「道路工事受益者負担金に代はるべき金圓寄付の件」として郊外町村から数多くの申請がなされるのである。今回使用した史料には93件の申請が綴じられており、町村が寄付金の財源とした内訳をみると、93件のうち内訳がわかるのは56件で、実にそのうち41件が区長や有志からの寄付によって賄おうとしていた（他との重複含む）。区長は区の代表であるということをふまえれば、区住民が費用負担を行ったと推察できるが、詳細は不明である。しかし、市街地のように沿道住民が負担するのではなく、既存の地域社会を基礎とした費用負担を行っていたことは明らかである。さきにもみた都市計画事業と比較すれば、京都市住民と結合した農民（地主）がいる一方で、このような方法も同時代にとることが許されていたのである。⁵⁷⁾ここに、市街地の費用負担方法の特徴をみることができよう。

5 まとめ

本稿は都市計画事業にかかる費用がどのように支出されていたのか、そしてそれがどのように費用負担者に影響を与えていたのか。その特質を、道路法のもとで行われた事業と比較しながら検討してきた。

都市計画事業にかかる費用は膨大で、京都市は都市計画法施行前の市区改正事業の頃から苦心していた。そうしたなか、京都市は大阪市同様市営事業からの繰入金を充当したほか、受益があるとされる企業にその費用負担を課したのである。企業としては自分たちの営業にメリットがあるという判断のもと、費用の一部負担をしていた。

都市計画法には財源として都市計画特別税と受益者負担制度の規定が盛り込まれていた。前者は市域全体にかけるものであったが、後者は整備される施設からの距離、つまり立地によって受益の度合いが決められ、それに応じた負担金が課せられた。立地によって判断されたため、既存の地域社会によることない沿道住民が負担することとなった。その構成に所得の多寡は関係なく、また職業もばらばらであった。商人、会社員、隠居人、職人といった市街地の住民だ

けでなく、郊外まで延びた都市計画街路は郊外農村の地主まで同様に負担を課したのである。反対運動はそうした住民たちが集合したため、既存の地域社会の枠組みを超えた対応がなされた。受益者負担制度はそうした変化の要因にもなっていたのであった。

しかし、受益者負担制度が取り入れられた場所がすべてそのような変化があったのかというと、そうではなかった。道路法のもとで取り入れられた受益者負担制度は、都市計画法と制度は同じで、都市計画区域外の京都府全域で導入された。制度は同じであったが、村債で払われているケースや、一部の住民が寄付するケースなど、都市計画区域内のものとは大きく異なっていた。その負担方法は既存の地域社会の枠組みを利用したものであったといえる。注目すべき点は、こうした支払い方を行政が許していたことである。制度の順守が重要ではなく、課した額が支払われるかどうかにかぎりが置かれていたといえよう。また、こうした対応が市街地で行われなかったことも特筆すべきである。市街地で受益者負担制度が課せられた住民は、既存の地域社会を超えて反対運動という形で結束した。市街地と農村部で、このように費用負担方法に差が生まれていたのである。

戦間期の京都市都市計画事業においては、企業や住民による受益者負担が財源として取り入れられた。しかし、その負担方法は農村部とは異なるものであった。このように、戦間期における都市計画事業は、受益者負担によって多様な費用負担者を設定することを可能とした結果、費用負担以外にも負担者に大きな影響を与えていたのである。

〔注〕

- 1) 持田信樹，1993年，137頁。
- 2) 同前。
- 3) 1934年時点で都市計画法が適用されている市は125にのぼり、そのうち69の市が街路計画を保有していたが、その計画をもとに1本以上事業化できていたのは、35市に限られていた（東京市政調査会，1935年，207-244頁.）。
- 4) 飯沼一省，1934年，1頁。
- 5) 同前，3頁。
- 6) たとえば「公」的役割として、地主が行政の役割をにない、自らの所有する土地を中心として地域住民をまとめ、土地区画整理事業を行っていく過程を明らかにした沼尻晃伸，2002年，同，2008年7月。土地所有の観点から、大阪市の中心市街地が再編成される過程を明らかにした名武なつ紀，2007年，同，2006年。耕地整理事業を対象として、既存の共同体を超えた枠組みを超えた組織で事業推進を行ったことを指摘した高嶋修一，2003年7月。高嶋の視点は筆者に近いものであるが、高嶋の興味関心は費用負担ではなく事業実施の担い手である。
- 7) 芝村篤樹，1989年。
- 8) 持田自身、「事業の執行と費用負担の責任が地方団体に押し付けられた点が問題」と指摘している（持田信樹，1993年，143頁.）。
- 9) 行政間でも研究史上の問題がないわけではない。都市計画事業には、国、都道府県、市町村、住民、企業という主体が費用を負担することとなったが、こうした誰が受益者で、誰が費用を

負担するののかという点がいまだ研究史上ではあいまいになっているのである。

- 10) 小林啓祐, 2016年10月。
- 11) 本稿において「受益者負担制度」と表記した場合1920年施行の都市計画法施行令第九条に規定された制度を指し、「受益者負担金」とは同制度のもとに徴収される負担金を指すこととする。「受益者負担」と表記した場合、「受益者負担制度」に限定しない、受益者が負担するという包括的な意味を持つこととする。
- 12) 小林啓祐, 2017年12月。
- 13) 東京市政調査会, 1929年, 329-493頁。
- 14) 小林啓祐, 2007年3月。
- 15) 田中啓一, 1979年。
- 16) 石田頼房, 1987年。
- 17) 京都市役所, 1944年, 20頁。
- 18) 同前, 19頁。同書では因果関係は明らかにされていないが、多くの来客に対し、道路の狭隘さによって受容しきれなかったことなどが影響していると推察される。
- 19) 京都市, 1941年, 713頁。
- 20) 京都市役所, 1944年, 85頁。
- 21) 同前, 316-317頁。
- 22) 東京市政調査会, 1929年, 419頁。
- 23) 芝村篤樹, 1998年, 127頁。および関野満夫, 1982年3月。
- 24) 「都市計画法施行令第九条第四号ノ規定ニ依リ受益者指定ノ件」1920年9月6日内務省令第8号(東京市政調査会, 1930年, 26頁.)。
- 25) 庶務掛「大正14年 京都市都市計画事業道路新設及拡築工事費受益者負担金徴収処分ニ対スル訴願一件」1925年(京都府総合資料館所蔵)。
- 26) 同前。
- 27) 京都市, 1940年, 320頁。
- 28) 1926年時点では、税制改定に合わせ「特別地税」「営業税」「雑種税」「家屋税」にもかけられている(同前)。
- 29) 東京市政調査会, 1929年, 419頁。
- 30) 東京市政調査会, 1929年, 497-499頁。
- 31) 京都市, 1940年, 379頁。同書には、都市計画事業費として「昭和二年度外劃線事業費充用のため第二十三回公債発行以来公債の激増を見るに至り、昭和二年度以降同十一年度に至る発行総額は17,001,700円の多きに達した」とある。しかし、その大半は「外劃線事業費」「下水道築造費」であったという。その他は、市債が用いられていなかったこともあり、「決算書」および『京都市統計書』の「都市計画事業費」には表れていない。この詳細については今後の課題としたいが、少なくとも表に表れている以上に住民たちは税金という形で市債の負担をしていたということは指摘できるであろう。
- 32) 小林啓祐, 2008年12月。
- 33) 京都市会「京都市会議事録」1924年9月20日、『大正13年度京都市会議事録』1924年(京

- 都市役所蔵)。
- 34) 東京市政調査会, 1929年, 419頁。
 - 35) 同前。
 - 36) 例えば, 当時の馬淵京都市長は「都計遂行については大体は起債による外方法ないが政府は全然之を許さない, 然らば如何にすべきか, 即ち市は財源ある計り余裕のある者が融通して遂行する事にした」と語っている(日出新聞社, 1923年3月31日)。
 - 37) 京都市会「京都市会議事録」1919年3月19日, 京都市会『大正八年度京都市会議事録』1919年(京都市役所蔵)。
 - 38) 石田頼房, 1987年, 187-198頁。
 - 39) 御堂筋で起こった受益者負担金に対する反対運動では, この「ズレ」が大問題であるとして展開されていった。同地域のメリヤスなどを扱う商店主である亀岡忠弘を中心とする地主40人は, 「負担金の納入は現行の五年賦を無利子二十ヶ年賦に延長する」「負担金の賦課は工事着手後とあるのを工事完成後に改める」ことを市に申し入れた。彼等の要求は高額負担を年賦にして一年当りの負担額を軽減させること, 受益がある前に課税されることを避けることが目的であった(朝日新聞社, 1932年2月12日)。
 - 40) 石田頼房, 1987年, 198頁。
 - 41) 受益者負担金が課せられるのは土地所有者である。
 - 42) 小林啓祐, 2017年。
 - 43) 1856-1937 牧師, 神学者。同志社神学校卒。各教会を経て, 1920-28年に同志社大学総長に。
 - 44) 京都市会「京都市会議事録」1925年2月7日, 京都市会『大正十四年度京都市会議事録』(京都市役所蔵)。
 - 45) のちに反対運動に参加している(庶務掛, 前掲史料, 1925年.)。
 - 46) 京都市会「1926年9月京都市会議決149号」京都市会『昭和元年京都市会議事録』1926年(京都市役所蔵)。
 - 47) 京都市, 1940年, 220頁。
 - 48) 表1中では, 「その他」にこれらは分類されているが, 細目がわからないものが多い。今後の課題としたい。
 - 49) 1920年の国勢調査では, 京都府内, 郡部では56.3%が農業に従事していた。(京都府, 1922年, 4頁.)。
 - 50) 京都市会「府県道河守宮津線改築費変更に関する件伺」昭和9年1月23日, 京都市『昭和八年度 受益者負担金一件 道路 道路関係 工営課』(京都府歴史資料館蔵)。今回使用した史料は, 本資料と注55に示す史料計簿冊2冊, 2年分の史料となる。このような史料的限界から, 京都府が行う道路工事件数のうち, どの程度を占めるのかは不明である。そのため, あくまで比較するための一例であり, 限定的な側面になる。ただし, 一側面ではあるが本稿が明らかにするように都市計画事業との明確な差は注視すべき事項であろう。
 - 51) 京都市会「工事施行方法変更に関する件上申」昭和9年1月16日, 京都市, 同前。
 - 52) 京都市会「道路工事受益者負担金に関する件」1934年3月8日, 同前。
 - 53) 京都市会「道路工事受益者負担金に代はるべき金員寄付の件承認案」1934年3月12日, 同前。

- 54) 京都市会, 前掲史料, 1934年3月8日。
- 55) 「道路工事受益者負担金に代わるべき金員寄付の件承認案」1934年3月12日, 『昭和九年度道路工事受益者負担金に代るべき寄付願 道路道路関係 工営課』(京都府立資料館所蔵)。
- 56) 日本国勢調査記念出版記念会, 1923年, 12頁。
- 57) 明治期の寄付金による地元負担については, 大島美津子の研究が詳しい(大島美津子, 1994年, 279-284頁.)。限られた資料ではあるが, 市街地においても「区」が道路修繕を担っているケースは確認できる。例えば, 1924年3月25日の京都市会では「四条通りの歩道を其町々で以て舗装工事を施して居るのであります」という報告がなされている。後に続く議論としては, こうして地域に任せているのは不経済であるので, 市で行うべき, というものであった。個人で対応するのではなく, 地域社会に残された共同体で対応しているケースであるといえよう。また, 一議員の発言ではあるが「京都市には良い習慣がある, 法律を設けられる以前に於ては道路, 橋梁, 溝渠斯う云ふものを修繕するに付ては法の布かれぬ以前に受益者は負担して一抛して其道路を直し或は下水を直すと云ふ善良なる美風が京都にあった, 然らば都市計画が出来て道路がよくなったならば其習慣美風に依つても負担を納付すると云ふことは当然である」という考えもあった(京都市会「京都市会議事録」1925年2月7日, 京都市会『大正14年度京都市会議事録』1925年(京都市役所蔵)。

〔参考文献〕

- 朝日新聞社『大阪朝日新聞』1932年。
- 飯沼一省『都市計画』常磐書房, 1934年。
- 石田頼房『日本近代都市計画史研究』柏書房, 1987年。
- 大島美津子『明治国家と地域社会』岩波書店, 1994年。
- 京都市『京都市政史 下巻』京都市, 1940年。
- 京都市役所『京都市計画概要』京都市役所, 1944年。
- 京都府『京都府統計書 大正11年 第1編』京都府, 1922年。
- 小林啓祐「アジア・太平洋戦争開戦前後の千葉都市計画—軍需工場進出・防空計画に伴う都市計画の変貌」千葉市郷土博物館『千葉いまむかし』2007年3月。
- 小林啓祐「戦間期大阪市都市計画事業費における受益者負担の導入の意義と限界」比較都市史研究会『比較都市史研究』2017年12月。
- 小林啓祐「都市計画法施行前後の名古屋市における街路整備費用負担方法の特質—受益者負担を中心に」政治経済学経済史学会『政治と経済』2016年10月。
- 芝村篤樹『日本近代都市の成立』招籟社, 1998年。
- 芝村篤樹『関一—都市思想のバイオニア』松籟社, 1989年。
- 関野満夫「関一と大阪市営事業」京都大学経済学会『経済論叢』129巻3号, 1982年3月。
- 高嶋修一「戦間期都市近郊における土地整理と地域社会」『歴史と経済』180号, 2003年7月。
- 田中啓一『受益者負担論』東洋経済新報社, 1979年。
- 東京市政調査会『本邦都市計画事業と其の財源』東京市政調査会, 1929年。
- 東京市政調査会『第2回全国都市問題会議 参考資料3 乙編』東京市政調査会, 1930年。

- 東京市政調査会『日本都市年鑑』東京市政調査会，1935年。
- 名武なつ紀『都市の展開と土地所有』日本経済評論社，2007年。
- 名武なつ紀「京都における都市形成と土地所有」岡田知弘編『京都経済の探究』高菅出版，2006年。
- 鈴木勇一郎『近代日本の大都市形成』岩田書院，2004年。
- 日本国勢調査記念出版記念会『日本国勢調査記念録 京都府』1923年。
- 日出新聞社『日出新聞』1923年。
- 沼尻晃伸『工業立地と都市計画』東京大学出版会，2002年。
- 沼尻晃伸「1930年代の農村における市街地形成と地主－橘土地区画整理組合（兵庫県川辺郡）を事例として－」『歴史と経済』200号，2008年7月。
- 持田信樹『都市財政の研究』東京大学出版会，1993年。