

研究報告

近代の都市と税

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◆

税務大学校研究部税務情報センター（租税史料室）では、20万点を超える税に関する歴史的資料（史料）を所蔵しており、税制や税務行政などの歴史を紹介する「常設展示」のほか、年1回の「特別展示」を行っている。

令和4年度の特別展示では明治初期から昭和初期の都市に焦点を当て、税の変化とその背景にある社会構造の変遷について令和4年11月1日から令和5年10月31日まで展示を行った。

本稿は、令和4年度の特別展示「近代の都市と税」について、展示史料の写真を交えながら主なものを紹介するものである。

(税大ジャーナル編集部)

キーワード：租税史料、地方税、都市、交通、遊興税

本内容については、すべ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	2
1 近代都市の形成と税	3
(1) 明治初期の都市と地租改正	3
(2) 文明開化の象徴、居留地	4
(3) 国税と地方税の整理（雑税整理）	4
2 都市の発展と税	5
(1) 都市と地方税	5
(2) 都市、それぞれの財政事情	5
(3) 財源としての「娯楽」	7
(4) 金沢市の遊興税	7
(5) 特徴的な地方税	7
3 都市の拡大と税	8
(1) 都市の拡大	8
(2) 都市交通と通行税	9
(3) 宅地をめぐる地租の変化	12
(4) 国税から地方税へ	12
おわりに	14

はじめに

税務大学校租税史料室の令和4年度特別展示のテーマは「近代の都市と税」である。

本テーマでは近代日本の発展において欠くことのできない要素である“都市”を中心に、税の変化とその背景にある社会構造の変化について解説している。本テーマの先行研究としては、鈴木芳行氏の「近代都市史研究試論」^①、平成16年度の特別展示「町と村の地租改正」が租税史料室から発表され、他には滝島功氏の『都市と地租改正』^②も都市という視点を用いて税の歴史を論じている。

江戸時代、海外とのやり取りが制限されていた日本では、蒸気機関など欧米で普及していた技術と人々が接する機会はほとんど無かった。幕末の開国後、開港場を中心に海外から新たな技術や商品が国内に流入した。それら新しい技術や商品は主に都市部から普及

し、人々のライフスタイルを大きく変えていった。この特別展示ではその中でも目に見える点として、特に土地（居住空間）、交通機関、娯楽に注目している。

本稿では、特別展示の概要について若干の補足を加えて解説する。

特別展示の構成は以下のとおりである。

- ① 近代都市の形成と税
- ② 都市の発展と税
- ③ 都市の拡大と税

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。

1 近代都市の形成と税

(1) 明治初期の都市と地租改正

江戸時代において、都市の大半は城下町であり、これは明治6（1873）年に地租改正^③が行われた時点でも同じであった。

江戸時代、各地の城下町には武士や町人などが暮らし、経済や行政の拠点となっていた。江戸時代の町では、身分や職業によって人々の居住地域は限定され、町そのものの範囲も近代と比べて小規模であった。

また、江戸時代においては都市と村では明確な区別がされていた。都市は主に町奉行の支配地であり、村は郡奉行や代官などの支配地であったため、支配や法令の系統が異なっていた。江戸時代は原則として土地の売買は認められておらず、それぞれの土地には年貢が課せられていた。しかし、都市においてはその限りではなく、年貢（地子）が免除され^④、土地の売買も認められていた。

土地の売買や税といった都市と村の格差は明治維新後に是正されていくが、この都市と村を取り巻く制度の違いは都市と税を見るうえで重要な要素である。

明治維新後に成立した明治政府による身分制の廃止や土地政策によって、旧来の町にあった武家地や城などが処分された。

この武家地の整備などと並行して明治6（1873）年から地租改正が各地で行われた。地租改正によってそれまで年貢が課せられていなかった市街地に対しても、年貢に代わって設けられた地租が課せられるようになった。都市の土地への課税は明治5（1872）年に東京府で課税されたのが最初であるが、地租改正によって全国の都市でも地租が課税されるようになった。

地租改正では地価を課税標準としたが、この地価の設定方法は郡村部と市街地で異なっていた。郡村部の地価は年貢時代と同様に、米の収穫量を基準に設定されていたが、町場である市街地は売買価格や賃貸料を基準とし

て地価が決められた。この地価の基準が郡村部と市街地で異なっている状況は、後々まで尾を引くこととなった。

都市部の地租改正に関する史料である【史料1】は、磐前県^⑤が作成した市街宅地と郡村宅地の地目組み換えに関する伺い書^⑥である。全国で市街地とされたところの大半がこの図のような城下町であり、かつての武家屋敷などの士族地は原則的に市街地として扱われた。しかし、地方の城下町などでは郡村地の中に庭園や納屋など面積が狭い士族地が混在する場合も少なくなかった。そこで磐前県では、そのような士族地を郡村宅地に組み入れることを決め、その是非を上申することにした。その伺い書がこの史料である。



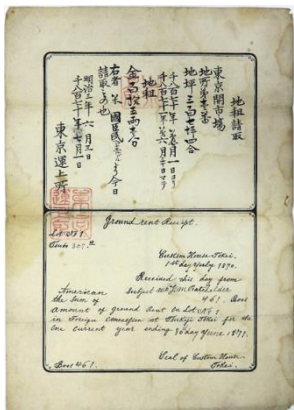
【史料1】地租改正関係史料

また、宮城県が市街宅地の等級を決める際には、先行して地租改正を行った福島県の例を参考に作業が進められた。展示ではその際に福島県から参考資料として提出された福島県内市街地の地価一覧^⑦を展示した。福島県の回答では、福島県の旧士族地は、福島町のみ市街宅地とし、比較的大きな藩の旧城下町だった白河町、二本松町、平町などは準市街宅地としたようである。地租改正は約7年もの時間と莫大な事務を費やして達成された事業であるが、このように大蔵省と地方自治体、地方自治体同士などが情報を共有しあって行われていたことが分かる。その中でもそれま

で非課税だった都市の土地の扱いはどの自治体も試行錯誤を重ねて進めていたことが史料から見て取れる。

(2) 文明開化の象徴、居留地

明治時代の都市風景として、一般的にイメージされるものの代表例は居留地^⑧ではないであろうか。横浜や神戸といった居留地をもつ都市は、幕末まで一漁村に過ぎなかったところが多いが、居留地を介した貿易等によって急激に都市化した。当時外国人の土地所有は認められておらず、居留地では年貢もその後身の地租も課税されていなかった。しかし、居留地の借地料を運上所が徴収しており、東京運上所から居留する米国人に対して発行された「地租請取」と書かれた築地居留地の借地料の領収証^⑨【史料2】が残っている。制作時期は明治3（1870）年頃とされており、日本語と英語が併記されている。注目すべきところはこれらが制作された明治3（1870）年は地租改正の前であり、国税の地租もその証書である地券も存在していなかったという点である。これらの史料に記載された地租は我々が知る税のことでなく、借地料のことを地租と表記し、借地料に関する証書を地券と表記していたようである。東京都が編纂した『東京都百年史』^⑩によると、各居留地では内・外国人の間で土地の賃借関係を巡りトラブルが発生していたと紹介されている^⑪。



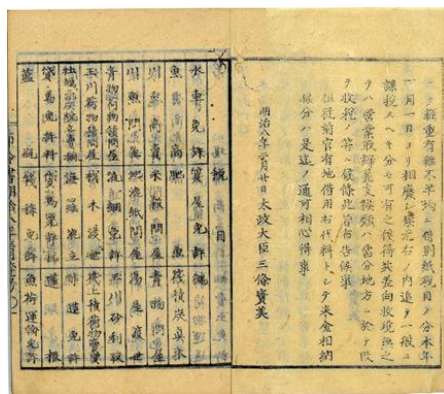
【史料2】築地居留地借地料の領収証

(3) 国税と地方税の整理（雑税整理）

明治維新後もしばらくの間は社会の混乱を避けるため、税は旧来の制度を引き継いだ。しかし、江戸時代は領主や制度が地域ごとに異なっていて、税も地域ごとに差異があった。地租改正の作業が進んでいた明治8（1875）年、江戸時代以来引き継いでいた雑税を廃止して、新たに国税と地方税として定めなおす「雑税整理」と呼ばれる事業が行われた。

この時廃止された雑税は1500種以上とされ、改めて酒税や煙草税といった国税が創設された。この雑税整理に伴い、国税と地方税の区分が明確化され、明治11（1878）年には地方税規則が定められて地方税も体系化された。

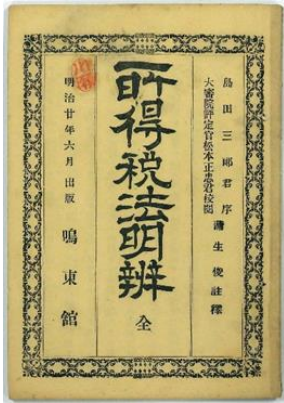
雑税整理に関する史料としては雑税廃止の布告^⑫【史料3】や、雑税整理の際に地方税となった営業税の一種である石川県の商業税^⑬の領収証^⑭が史料室に所蔵されている。



【史料3】雑税廃止の布告

また、明治期の都市部にとって重要な税が明治20（1887）年に創設された所得税である。所得税導入の目的の中には、地主層に偏っていた地租負担の不公平を是正する効果も期待されていた。地租は土地に課された税であり、狭い土地に住む都市部の商工業者や華士族の地租負担は郡村部の地主層と比べて少なかった。これに対して利益に対する課税を行うことで、都市部に居住する商工業者と郡村部の

地主層との税負担の差を少しでも公平にしようとしたのである。【史料4】は所得税が導入されたときに発行された解説本⁽¹⁵⁾である



【史料4】所得税の解説本

金沢市が編纂した『金沢市史』⁽¹⁶⁾では地方税の商業税と所得税の統計を基に、明治時代における金沢市内の商業構成や高額所得者の分布などが分析された⁽¹⁷⁾。その分析では市内に住む旧加賀藩士族の没落や、商業税納税者が市内のどこに集まっていたのかなどを紹介することで、町の構成の変化をこれらの税に関する史料から明らかにしている。

2 都市の発展と税

(1) 都市と地方税

明治後半から昭和初期にかけて、各都市では都市交通や電気、ガスなど各種インフラの整備が進んだ。また、明治以来発展を続けてきた各都市の基幹産業も定着し、近代的な都市へと大きく発展した。これらは相互に影響しあい、インフラ整備が進むと大規模な工場の進出や鉄道新線の敷設などが行われ、それらを賄うための電力施設などが更なるインフラの発展を促す好循環を生み出していた。

明治21(1888)年公布の東京市区改正条例を皮切りとして、大都市では近代的な都市計画が行われるようになり、大正8(1919)年には都市計画法が制定された。

これらの政策は人々の生活を大きく変える

こととなった。インフラの整備によって炊事など家事が効率的に行えるようになったことや、会社勤めをし、月給を得る一般的にサラリーマンと呼ばれる雇用形態の急速な普及は、都市生活者の生活に金銭的、時間的な余裕を生み出した。

この金銭的、時間的な余裕は、余暇を楽しむ娯楽へと向き、観劇や買い物などを週末に楽しめるようになった。そして、その需要にこたえる形で市内の娯楽施設や都市周辺の行楽地が発展し、一般的に私たちが想像する華やかな大正時代像へと繋がっていく。

社会的にも第一次世界大戦による好景気を受け、急速に裕福になった「成金」と呼ばれる人々が登場した半面、好景気やシベリア出兵に伴う物価の高騰により、都市部に住む人々の生活は圧迫され、米騒動などの暴動に発展することもあった。

以上のような社会背景から、各都市は必要な都市インフラを整備する財源を確保するため、地域に見合った地方税の創設など、様々な試行錯誤を行うこととなった。特に都市で急激に増えた子供の教育を担う学校の建設にはどの地域も苦勞したようである。物価高騰のあおりを受けて支出が大幅に増えると、地方財源の議論はより活発に行われた。

また、東京や横浜といった関東の都市は大正12(1923)年9月の関東大震災により壊滅し、その復興という大きな事業も発生した。

(2) 都市、それぞれの財政事情

江戸時代の都市の大半が城を中心とする城下町であったことは先の章で説明したが、これに対し近代の都市は必ずしも旧来の城下町に限らず、工業地帯や交通の要衝であるなど、それぞれが抱える産業によって町の様相が異なっていた。

町を代表する主要産業は、人口や経済などあらゆる分野で町を支えていた。特に夕張などを筆頭とする鉱山都市は、病院や交通機関

も鉱山関係企業で成り立っていたため、特定の企業が町に与える影響は絶大であった。

こうした一つの大きな産業のみに依存した都市は急速に成長する代わりに、産業の衰退によって町の存亡が危くなる事態も発生する。このような事態は多くの場合、資源の枯渇や商品価値の低下が原因であり、徐々に衰退するものであるが、大正時代と昭和時代に一部都市は政治的理由によって急速に財政難となったことがあった。それが横須賀市や呉市といった軍港⁽¹⁸⁾都市である。

大正 11 (1922) 年に結ばれたワシントン海軍軍縮条約⁽¹⁹⁾と、昭和 5 (1930) 年に結ばれたロンドン海軍軍縮条約⁽²⁰⁾はそれぞれ軍艦の建造を制限していたため、軍艦の建造や整備を主な業務としていた海軍工廠や周辺の機械産業は尋常ではない打撃を受けた。

呉税務署長が残した引継ぎ文書である税務秘録⁽²¹⁾【史料 5】では、呉市の状況を説明する中で「ロンドン軍備縮小条約二伴ヒ工廠職工激減スルヤ市内商人ニ対スル打撃意外ニ甚大ナルモノアリ」⁽²²⁾と軍縮による工員の整理とその影響で市内全体の経済に影響が出ていることを述べている。この状況は他の軍港都市も同様であったようで、横須賀市の状況を報じた新聞記事によると、ワシントン海軍軍縮条約直後には横須賀市で 1750 名の工員が整理され、海軍全体では約 1 万 5000 人もの工員が整理されてしまった⁽²³⁾と報じられている。



【史料 5】税務秘録

軍艦の建造停止や工員の削減が行われると、工場の廃業や失業などで税収は悪化した。それだけでなく、職工や軍人たちが利用していた飲食店や商店なども売上げに大きな影響が発生するなど都市全体の経済が悪化していた。当然、インフラ整備にかかる予算は足りなくなり、高まるインフラ需要の中でこれらの都市は困窮することとなった。

各軍港都市はインフラ整備のための財源が不足していたことから、市長会議などを開いて相互に協力し⁽²⁴⁾、大正 10 (1921) 年ごろから海軍に助成金⁽²⁵⁾の交付を陳情していた⁽²⁶⁾。軍港都市は国防上の理由や地理的特徴などの理由から、軍事産業以外の産業が育ち難いため、市運営のためには海軍からの助成金が必要だったのである。陳情を受けて大正 12 年度から海軍助成金の交付が行われることとなった。しかし、この助成金にも軍縮は影響を与えた。ワシントン海軍軍縮条約による軍縮が行われた結果、助成金は当初の交付予定だった総額 100 万円から総額 33 万 2000 円にまで減額された⁽²⁷⁾。この際、各軍港都市の市長たちは連れ立って市来乙彦大蔵大臣に直談判を行ったり⁽²⁸⁾と、対策を講じていたが、財源は不足し続けた。

【史料 6】は当時の横須賀軍港を写した絵葉書⁽²⁹⁾である。このような情勢下で、助成金以外の収入源として様々な地方税の整備が模索された。この時住民に対して課税されていた戸数割⁽³⁰⁾の免税点引き下げを市は検討するが、低所得者の負担が増えることから、議会で反対され、他に財源を求めることになった。



【史料 6】横須賀軍港の絵葉書

(3) 財源としての「娯楽」

財政的な問題を抱えていた各都市では、インフラの整備など都市計画の財源を得るため、各市議会では地方税の整備に関する議論が活発に行われた。横須賀市などでは当初、広く安定的な財源として戸数割の免税点引き下げが提案されたが、低所得者層の負担が増えるため、反対された。

その代わりに財源として注目がされたのが、娯楽である。娯楽に関する地方税が多く整備された背景には都市部での娯楽の発展があった。サラリーマンの登場により定収と定休を得られる人が増え、暮らしの中に娯楽を楽しむ余裕ができてきたことを背景に、その需要を満たすための多様な娯楽施設が登場した。これら娯楽に対しては入場料に課税した観覧税や、興行主が納める興行税など地域によって様々な角度から課税が行われていた。その中で有名な税が遊興税である。これは芸者の花代や高額な飲食に対する税である。【史料7】は当時の有名な歓楽街である浅草六区の絵葉書⁽³¹⁾である。

観覧税と遊興税は第二次世界大戦中に入場税⁽³²⁾と遊興飲食税⁽³³⁾という名称の国税となった。



【史料7】浅草の絵葉書

(4) 金沢市の遊興税

金沢市で初めて導入された遊興税は芸者の花代に課税した地方税である。この税は娯楽に対する税の代表格として、大正時代に多くの府県で採用された地方税で、第二次世界大戦中は国税の遊興飲食税となった。

金沢市議会が所蔵する議会議事録ではこの税の成立過程において行われた議論を見ることができる。

最初に提出された特別税遊興税条例の議案⁽³⁴⁾では「市内の料理店、貸席、貸座敷等に於て飲食を為し、又は芸娯妓酌人等を招聘して遊興する為消費を為す者」となっていたが、成立時には「市内に於ける料理店、貸席、貸座敷等にて芸娯妓を招聘して飲食又は遊興を為し金員を消費せし者」と芸者を招いた場合のみ課税することに変更されている⁽³⁵⁾。これは金沢市議会の委員会において「婚姻等の儀礼を料理屋に於て行うもの及家族等を同伴して一日の興を買うもの等を除きたるなり」⁽³⁶⁾と修正理由が述べられており、財政難とはいえ人生の節目となる冠婚葬祭に影響が出ないよう配慮がなされている。

この修正案に対し、「料理屋に於て芸妓を招かざれば一夕の饗宴に数百金も費すも課税せられざるは不徹底にあらずや」⁽³⁷⁾と質問がされ、これに対して「料理屋に於て一席一人幾十円となるも芸妓を招かざれば課税せざること勿論なり併し大なる宴会には芸妓は必ず付き者なれば夫は恐らく杞憂ならん」⁽³⁸⁾と返答している。儀礼などを課税対象から外しつつ、確実に奢侈的であると考えられるラインを模索していた様子を伺うことができるやり取りである。

遊興税は徴収の方法も工夫がされていて、芸者が所属する組合などがまとめて遊興税を徴収するシステムになっていた。

遊興税は金沢市での導入後、各府県で導入が相次いだ。地域によっては高額な飲食に対して課税していたりするなど差異はあるが、ほとんどの府県で類似する地方税が創設された。

(5) 特徴的な地方税

遊興税や観覧税などの税の他に各地域には特徴ある地方税は多数存在している。地方税

を管轄する内務省が発行した『地方税総覧』⁽³⁹⁾【史料8】には広告税という税が掲載されている。広告税は静岡県や神奈川県で課税されていた地方税雑種税の一種であり、広告の看板に課税した税である。広告税は主に看板の面積と設置する土地の等級で税額を決定していたが、神奈川県では設置場所を「東海道本線客車より展望することを目的として設けるもの」と「それ以外」と区別していた。東海道本線は川崎、横浜、小田原と神奈川県内の大都市の多くを通る幹線であり、その沿線の広告効果が高いと神奈川県が判断したため、このような税額基準が設けられたと思われる。同史料では、昭和11年度神奈川県広告税収入2106円のうち、大部分である1463円がこの東海道本線沿線からの収入であることを知ることができる⁽⁴⁰⁾。この時期の東海道本線は国府津-沼津間が昭和9(1934)年に丹那トンネル⁽⁴¹⁾の開通により全通、『富士』⁽⁴²⁾、『燕』⁽⁴³⁾、『桜』⁽⁴⁴⁾などの特急列車も整備されるなど戦前の黄金期と呼ばれる時代であった。そのような時代でもあり、東海道本線沿線の広告は非常に効果があったのだと思われる。



【史料8】地方税総覧

3 都市の拡大と税

(1) 都市の拡大

第一次世界大戦による好景気などを背景に、国内の産業は工業や海運業などを中心に大きく発展した。海岸線を埋め立てて工場を誘致

したり、工員の通勤や資材輸送に用いられる鉄道路線を整備するなど、各都市は産業発展のための投資を積極的に行った。これらの産業振興策は新たな雇用の創出や、人口の増加などの効果をもたらした。

この人口増加は都市部の人口密度を増加させ、必然的に人々の居住地域は都市の郊外へと広がった。この郊外への移住を可能としたのが、都市交通の発展であった。都市交通については次項において詳しく述べるが、都市交通の発展による通勤可能圏の広がりや都市労働者の居住区域の広がりへと繋がっていった。この居住区域の拡大によって、人々の通勤距離は飛躍的に拡大し、自宅から職場まで徒歩で通える人は少数派となっていた。

江戸時代までは身分制度により、人々の職業選択や居住は制限されており、かつ、交通も不便であったため、職住一体となることが多く、通勤するとしてもごく近距離であった。明治維新以来約50年の間に職住分離が急速に進んだことは、都市の市域の大きさや人々のライフスタイルといった幅広い分野に影響を与えた。

大正時代になると、鉄道会社が沿線の郡村部を宅地造成し、都市部の職場に通える一戸建ての分譲を始めた。郊外の宅地開発は鉄道会社にとっては利用者の増加が見込め、労働者にとっては地価の高い都心部では手が届かない一戸建ての自宅を持つことができるというメリットがあった。箕面有馬電気軌道⁽⁴⁵⁾の小林一三⁽⁴⁶⁾や、東京横浜電鉄⁽⁴⁷⁾の五島慶太⁽⁴⁸⁾はこうした鉄道運営と土地開発を積極的に行い、鉄道会社による都市開発がブームになった。

大正時代のこうした宅地開発に拍車をかけたのは、大正12(1923)年9月1日に発生した関東大震災であった。被災者たちが震災を機に郊外へと転居したことで、東京や千葉、神奈川などで都市周辺郡村部の宅地化が急速に行われた。

都市労働者の居住区域が広がり、近郊の郡村部が都市化するのに並行して、各都市は市域そのものを拡大していった。昭和7（1932）年に東京市が周辺の5郡82町村を編入し、横浜市も昭和2（1927）年に鶴見や保土ヶ谷といった周辺町村を市に編入して市域をそれまでの3.6倍に広げた⁽⁴⁹⁾。これらの合併では、「大東京市」や「大横浜市」といった言葉が使われた。

この市街地・市域の増大は全国の都市部で発生し、地租や通行税に大きな影響を与えることとなった。【史料9】は明治後期から大正時代ごろの東京丸の内の様子を写した馬場先門の絵葉書⁽⁵⁰⁾である。この絵葉書は左に三菱2号館、右に東京商工会議所があり、その前を東京市電が通るといふ構図になっており、関東大震災前の市電の雰囲気を見ることが出来る。



【史料9】馬場先門前の絵葉書

(2) 都市交通と通行税

鉄道や汽船といった交通機関は近代技術の代表格であるが、この新技術の登場による社会への影響は単なる移動の高速化という側面に留まらなかった。明治5（1872）年に新橋～横浜間に開業した鉄道はその後官営・民営両方で急速な発展を見せ、明治30年代には東海道本線、山陽本線⁽⁵¹⁾、東北本線⁽⁵²⁾など各地の主要幹線が整備された。

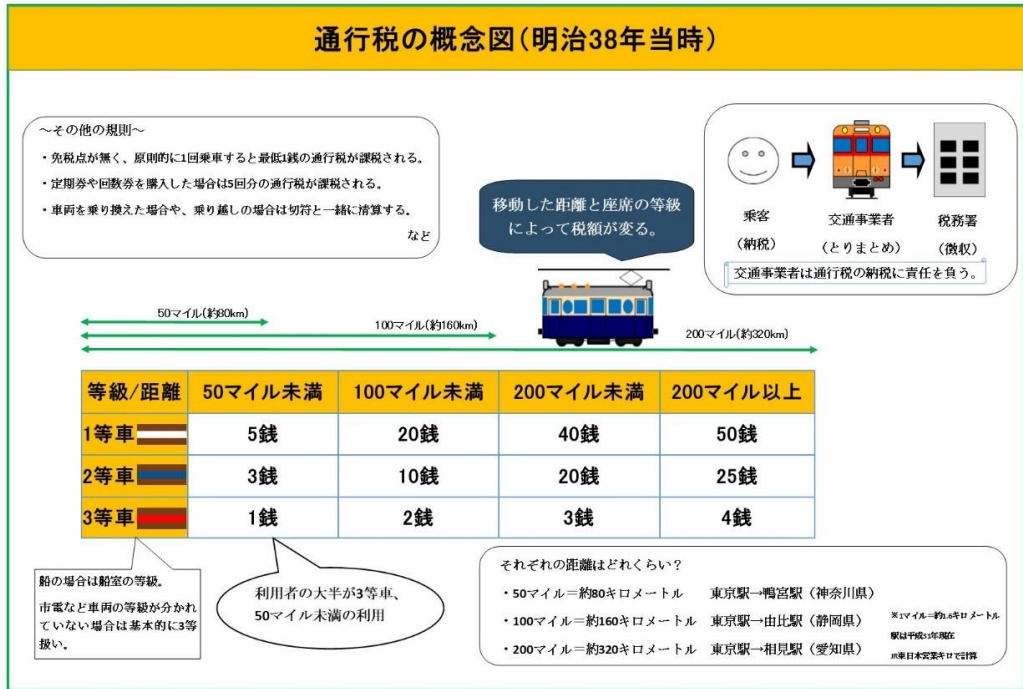
幹線の整備に並行し、都市部では市内の交通機関として、軌道（市電・路面電車と一般的に呼ばれている）が発達した。市内交通は幹線と比べて近距離の輸送を主とし、短い区間にたくさんの停留所や駅を有していることが特徴である。都市化により高まる需要に対応し、市内交通はその範囲を広げ、東京～横浜間や京都～大阪間のような都市間交通へと発展していく⁽⁵³⁾。

市内外の輸送を担った市内交通機関の発展は、通勤可能な路線網を充実させ、それが都市労働者の居住区域を大幅に広げることに繋がった。鉄道会社が沿線の郡村部を積極的に開発したこともまた、居住地域の拡大を加速させた一因である。

このような社会背景の中“悪税⁽⁵⁴⁾”と呼ばれた税が通行税⁽⁵⁵⁾である。通行税は明治38（1905）年に日露戦争の戦費調達を目的とした非常特別税法⁽⁵⁶⁾で創設された税である。

この税は汽車、電車及び汽船の利用（運賃）に対して座席の等級と乗車距離に応じた税額を課したもので【図1】、同じ交通機関でもこれに当たらない人力車や帆船の運賃には課税されなかった。

【図1】



しかし、職住分離が進んだ結果、鉄道や軌道といった公共交通機関は都市生活者にとって生活必需品と呼べる存在となり、毎日使うことが当たり前となっていた。通行税は免税点が無く、ごく近距离の利用でも最低1銭が課税されていたため、利用頻度が高い都市生活者が通行税の大半を納税するという結果となった。大蔵省主税局の吉田豊治は、大正15(1926)年に発行された「通行税の話」⁽⁵⁷⁾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」⁽⁵⁸⁾と述べている。この「可なり高率」という指摘だが、短距離の利用は運賃が安く、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かった。

日々通勤に必要な不可欠である鉄道・軌道であるが、明治時代から度々運賃の値上げが行われており、都市の労働者はその度に反発をしてきた⁽⁵⁹⁾。そのため通行税以前に運賃の値上げに当時の都市生活者は非常に敏感であったといえる。

関東大震災後前後から新しい交通機関としてバスやタクシーが登場したことも通行税にとっては逆風となった。先述の通り汽車、電車、汽船のいずれかに該当しない乗り物に対しては通行税が課税されないため、バスやタクシーの運賃に対して課税されず、不公平であると指摘されたのである。また、富裕層は通行税のかからない自家用車での移動をするようになっていたので、通行税は所得の低い労働者の払う税であるという印象をより強くした。この課税の不徹底は納税者である乗客

だけでなく、鉄道事業者側としても競合関係にあるバスやタクシーが非課税だと鉄道の利用が忌避されてしまう恐れがあり、通行税反対運動を積極的に行うこととなった⁽⁶⁰⁾。

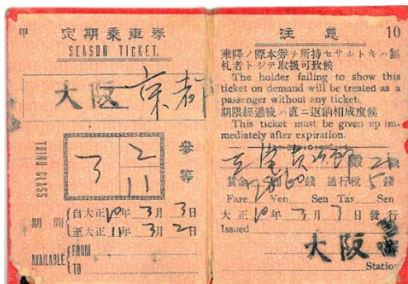
以上のように、交通の発展と都市生活者のライフスタイルが変化したことによって、通行税は“悪税”と呼ばれ、社会政策的見地から大正 15 (1926) 年に廃止されるに至った。

通行税の廃止に際し、鉄道省監督局長の筧正太郎は「消費税としての通行税」⁽⁶¹⁾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れることと思います」⁽⁶²⁾と述べている。通行税が廃止された大正 15 (1926) 年 5 月 30 日には私鉄経営者たちの団体である鉄道同志会が主催した通行税廃止祝賀会が帝国ホテルで執り行われ、雑誌「税」⁽⁶³⁾の記事によると、来賓として若槻礼次郎首相をはじめ、通信大臣や商工大臣ら関係各省の大臣たちが出席していたという⁽⁶⁴⁾。

【史料 10】と【史料 11】は鉄道省が発行した通常の乗車券⁽⁶⁵⁾と定期券⁽⁶⁶⁾である。そして【史料 12】は大阪市電が発行した回数券⁽⁶⁷⁾と乗車券⁽⁶⁸⁾である。



【史料 10】 官営鉄道の乗車券



【史料 11】 官営鉄道の定期券



【史料 12】 大阪市電気鉄道部の乗車券と回数券

鉄道省発行の乗車券には「三等 通行税四銭」の記述があり、3等席利用時の最高税額である4銭が課税されていたことが見て取れる。通行税は乗車した座席の等級と乗車距離に応じて税額が変化しており、距離に関しては50マイル未満、100マイル未満、200マイル未満、200マイル以上の4段階が設定されていた。この乗車券は大阪駅から広島島の横川駅までのもので、同駅間は約 211 マイルの距離がある。

大阪市電の回数券には「金一円五銭 通行税共」の表記を見ることができる。この回数券の内訳はわかりやすく乗車券代が1円で、通行税が5銭である。通行税は免税点が存在しないため、原則として毎回最低1銭が課税されるが、定期券と回数券は購入時に5回分の通行税を納税すれば良く、節税することが可能であった。この回数券は非常にわかりやすい料金設定であったと言える。また、大正 13 (1924) 年当時に発行された「最新鉄道旅行図」⁽⁶⁹⁾【史料 13】からは現在使用されている多くの幹線が整備されていることが見て取れ、当時の鉄道の発展具合を一目で見ることができる。



【史料 13】最新鉄道旅行図

(3) 宅地をめぐる地租の変化

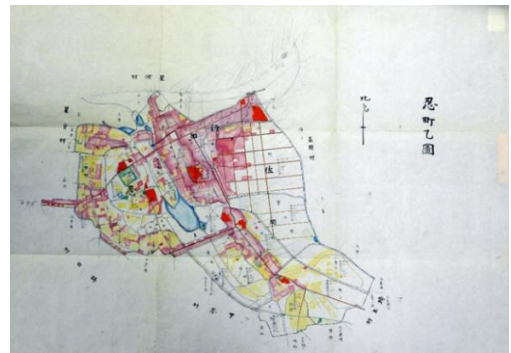
人口増加や関東大震災の復興等で、郊外の都市化が進んだことは先に述べた通りだが、その影響は地租にも及んだ。地租は明治6（1873）年の地租改正以来、地価を課税標準としていた。地価の算出基準は都市部の市街宅地と、郡村部の郡村宅地で異なっており、この違いが問題となった。

この問題は急速な都市化によって市街地が広がったことにより、顕著となった。郊外の郡村地が開発されると、市街宅地への地目変更をしなくてはならないが、あまりに急速かつ広範囲な都市化によって変更が追い付かず、どこまでを市街地とすべきなのかが曖昧になるという問題があった。

この問題点を是正するため、地価に代わる地租の課税標準として賃貸価格が採用されることとなった。その準備として大正15（1926）年に土地賃貸価格調査法が公布され、約2年間に渡る土地賃貸価格調査が全国で行われた。この調査によって全国すべての土地に賃貸価格がつけられ、昭和6（1931）年の地租法によって課税標準は賃貸価格に改められた。賃貸価格を課税標準としたことで、ようやく市街地と郡村部で統一した基準のもとで課税標準を決めることができるようになった。

【史料 14】はこの土地賃貸価格調査に関わる土地賃貸価格調査略図⁽⁷⁰⁾である。この略図

では色で賃貸価格を分けて表示している。土地賃貸価格調査では同一条件の区域はまとめて同じ賃貸価格にする区域主義が採用された。



【史料 14】土地賃貸価格調査略図

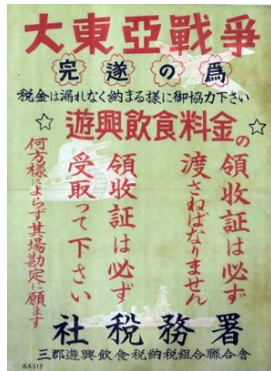
また、急速な都市化の史料として、杉並税務署長が農村から急速に都市化する杉並について説明した税務秘録⁽⁷¹⁾がある。この史料では急速な宅地化によって、それまでの主力産業であった農業が縮小し、工場などの産業も土地がないため今後増えることはないだろうと分析している⁽⁷²⁾。東京西郊の人口は関東大震災を契機として激増しており、それに伴って杉並区内の中央線各駅の旅客増加率は震災後の10年間で阿佐ヶ谷駅が13倍、荻窪駅が10倍という驚異的な数字であったという⁽⁷³⁾。

(4) 国税から地方税へ

日中戦争勃発後、戦時財政を支えるために様々な税が創設された。その中には大正末年に廃止された通行税や、地方税として課税されていた広告税などがあった。これらの税の中には消費抑制を狙って非常に高い税率が採用されたものもあった。その最たるものが遊興飲食税である。この税は元地方税の遊興税であり、遊興飲食税となっても課税対象は芸者の花代や、高額な飲食であった。先述の通り、この税には消費抑制のために非常に高い税率が設定されており、昭和19（1944）年の税制改正によって芸者の花代に対して300%もの税率が課された。

同年には高級享楽停止を含む決戦非常措置要綱⁽⁷⁴⁾が内務省から出され、高級料理店や待合、芸妓、カフェやバーなどが一斉休業させられた。高級享楽の停止により、お座敷遊びなどは書類上できなくなり、遊興飲食税も課税する対象がいなくなったはずであった⁽⁷⁵⁾。しかし、実際は「下級待合等より慰安施設に転換したる場所及之に類する経営を黙認せらるる場所」⁽⁷⁶⁾が全国にあったようで、そのような場所に対しては警察からの免許がなくても、料理店として取り扱い、従業員の料金に対してはその他の花代として課税するよう主税局長から通達が出されている⁽⁷⁷⁾。

【史料 15】は遊興飲食税に関するポスター⁽⁷⁸⁾である。



【史料 15】遊興飲食税のポスター

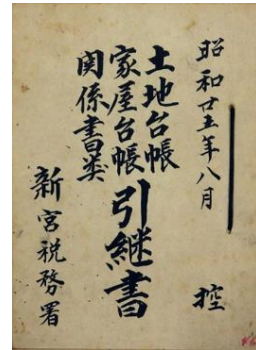
また、広告税が課税されるにあたって発行された民間企業の手紙⁽⁷⁹⁾がある。これは鈴木食料工業⁽⁸⁰⁾が広告税法施行に際し、販売店などに対して発行した手紙である。手紙では課税対象である広告看板がどれだけ掲示されているのかを調査することが煩雑であるため、販売店などに看板を外すよう依頼している。

戦時期にはこのように地方税を国税に移管することがあったが、戦後は一転して国税から地方税へと移管される事例が多くあった。先述の遊興飲食税や広告税もその例に漏れないが、最も大きな税目は地租ではないだろうか。

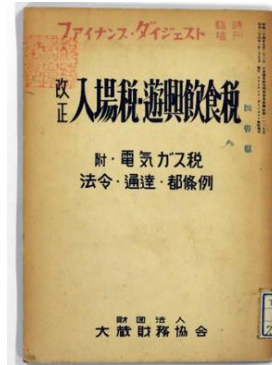
地租は昭和 22 (1947) 年に地方税に移管さ

れて府県税となり、昭和 25 (1950) 年には市町村税の固定資産税へと変化した。

【史料 16】、【史料 17】は地方税移管と同時に改正された土地台帳法に基づき、税務署から登記所へ土地台帳などが移管された時の引継書類⁽⁸¹⁾と、地方税移管後の遊興飲食税の解説本⁽⁸²⁾である。



【史料 16】土地台帳・家屋台帳関係書類引継書控



【史料 17】入場税と遊興飲食税の解説本

地方税移管後の遊興飲食税は、料理飲食等消費税、特別地方消費税と名を変えながら平成 12 (2000) 年まで存在した。地方税時代のこれら元遊興飲食税に関するエピソードとしては、さくらもこ氏の漫画『ちびまる子ちゃん』⁽⁸³⁾において、主人公一家がフランス料理を食べに行った際に、同税の負担を求められて慌てる話がある⁽⁸⁴⁾。これは同作品の時代設定⁽⁸⁵⁾から、料理飲食等消費税が課せられたと考えられる。このエピソードでは支払いの段階まで同税の存在に家族全員が気付かず、同

税が非日常的な税であったような印象を受ける。

おわりに

令和4年度特別展示では、近代都市の発展に伴う変化が税にどのような変化を与えたのかについて様々な角度から見てきた。

展示内容について時代ごとにまとめてみたい。まず明治時代であるが、この時期は近世から近代への過渡期であった。身分制度とそれに伴う居住地域の制限が撤廃され、城や武家地の処分が行われることによって都市の区画は大きく変化した。また紡績などの近代的な工場が都市に建設されると、新しい産業に従事するための労働者が流入し、都市の人口も急激に増大した。こうした中、江戸時代以来の税を近代化すべく土地に課せられた税である年貢が地租となり、地租を課税するための作業として土地の調査などを行った地租改正が行われた。地租改正により江戸時代は年貢が課税されていなかった都市の土地に対しても地租が課せられるようになった。

大正時代では、都市の整備とその財源に焦点を当て、インフラ整備需要の高まりと第一次世界大戦によるインフレによって地方自治体の財源が不足した社会背景があった。特に、その顕著な例として、軍縮により財政が悪化する中でインフラ整備などの財源確保を模索した横須賀市や呉市といった軍港都市を取り上げた。そして、様々な地方税の中で後に国税となった遊興税や観覧税、広告税といった税があり、特に遊興税に関しては最初に成立した石川県金沢市の市議会史料を用いてどのような検討の中で税が成立したのかについても説明した。

昭和時代では関東大震災後の都市拡大の時代を中心に扱い、都市の拡大が地租と通行税に影響を与えた。大正時代から昭和戦前にかけて、全国の都市では人口増加が進み、鉄道をはじめとする公共交通機関の発展もあつ

て郊外の郡村地が宅地開発された。そして、各都市では開発された郡村部と合併して市域を急激に広げた。人々が郊外に居住することによって、通勤距離は増大し、都市生活者の公共交通機関への依存度は増大した。そのため交通機関の利用に担税力を見出して課税された通行税が世情に合わないとして廃止された。

また、地租もそれまで地価を課税標準としていたが、地価の算定基準が市街宅地と郡村宅地で異なっており、郡村部が都市化して市街地になると地目を組み換えなくてはならなかった。この地目変更の作業が非常に増えていたこと、そもそも市街宅地と郡村宅地で算定基準が異なる地価を課税標準とすることは不公平であった。そこで新しい課税標準である賃貸価格が採用された。

戦時期に戦費調達のために行われた新税創設では、遊興飲食税や入場税など地方税から国税に変更された税が登場した。これらの税は戦時下という特殊な状況であったため、遊興飲食税などは特に高い税率が課せられて消費の抑制が図られた。しかし、敗戦後遊興飲食税など戦中に国税となった地方税の多くが地方税に戻った。

以上のように、都市における土地（居住空間）、交通機関、娯楽といった要素から近代の租税の変化を見てきた。これらの要素は近代都市において著しく発展してきたものであり、ライフスタイルだけでなく社会全体へと影響を与えたことは各章で見てきたとおりである。都市という空間が近代化において中心的なポジションであったこと、その影響が国税、地方税問わず様々な租税に及んでいたことを感じて頂ければ幸いである。

最後に令和4年度特別展示にあたり、ご協力いただいた金沢市議会、東京都公文書館に厚く御礼申し上げます。ご協力いただき本稿の結びとしたい。

- (1) 鈴木芳行「近代都市史研究試論」(税務大学校発行「税大論叢」第46号(税務大学校、平成16年)所収)。
- (2) 滝島功『都市と地租改正』(吉川弘文館、平成15年)。
- (3) 地租改正...江戸時代以来の年貢を廃止して、新たに地租を創設した一連の作業。明治6(1873)年から同14(1881)年までの間に土地測量、等級・収穫量調査、地価算定などが実施され、地権者には地券を発行した。地租は地券に記載された地価をもとに税額(当初は地価の3%)を計算し、課税した。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典第九卷』412-414頁、吉川弘文館、昭和63年)。
- (4) 有尾敬重・福島正夫『本邦地租の沿革』56頁(御茶の水書房、昭和52年)。
- (5) 磐前県...現在の福島県。
- (6) 宮城県権令「官省伺抜萃」(明治9年-10年)。
- (7) 宮城県「福島県管内市街準市街宅地地価地租目的表」(明治10年ごろ)。
- (8) 居留地...安政五か国条約によって条約国の国民に許された開港場内の一定地域。5か所の開港場のうち横浜、神戸、長崎に居留地が設けられ、函館、新潟は雑居地が設けられた。また大阪(川口)と東京(築地)にも後に居留地が設けられた。土地は日本の主権のもとにあるが、居留民の人身は領事裁判制度により、条約国領事の保護下に置かれた。居留地は明治32(1899)年に条約が改正されて廃止された。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第四卷』417-418頁、吉川弘文館、昭和58年)。
- (9) 東京運上所「地租請取(築地居留地内競貸し代金の請取証)」(明治3年)。
- (10) 東京都編纂『東京百年史 第二卷』(東京都、昭和47年)。
- (11) 東京都編纂・前掲注(10)645頁。
- (12) 「雑税廃止布告」(明治8年)。
- (13) 商業税...商業税は雑税整理によって地方税に分類された営業税の一種。明治29(1896)年に国税の営業税が創設される際に廃止された。営業税は営業収益税の時期を含めて昭和22(1947)年まで国税として存在した。昭和22(1947)年に地方税に移管され、昭和23(1948)年からは事業税となった。
- (14) 「領収書(20年度商業税)」(明治20年)。
- (15) 蒲生俊『所得税法明辨 全』(鳴東館、明治20年)。
- (16) 金沢市史編さん委員会編『金沢市史 通史編3近代』(金沢市、平成18年)。
- (17) 金沢市史編さん委員会編・前掲注(16)194頁-215頁。「第四節 所得構成と商業の動向」において、商業税や所得税の史料を基に上位所得者の分布や、産業の内容などを具体的な表を用いて紹介している。
- (18) 軍港...海軍の基地、造船施設などがある港。主要な港だと鎮守府を有する横須賀、呉、佐世保、舞鶴がある。他にも大湊など要港部と呼ばれる軍港もある。
- (19) 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 第十四卷』898-899頁、吉川弘文館、平成5年)。
- (20) ロンドン海軍軍縮条約...昭和5(1930)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。主力艦、航空母艦、補助艦艇の保有量制限などが規定された。(国史大辞典編集委員会・前掲注(19)『国史大辞典 第十四卷』831-832頁)。
- (21) 「税務秘録(総論1部)」(呉税務署、昭和8年-昭和45年)。
- (22) 同上。
- (23) 「海軍職工淘汰一万五千人」朝日新聞 東京版(大正12年11月10日付)。
なお、大正期の横須賀市政に関しては(高村聰史『〈軍港都市〉横須賀 軍隊と共生する街』(吉川弘文館、令和3年))、(横須賀市編『新横須賀市史 通史編 近現代』(横須賀市、平成26年))、(横須賀市編『新横須賀市史 資料編 近現代II』(横須賀市、平成21年))を参照し、呉市政に関しては(呉市史編纂委員会編『呉市史 第六卷』(昭和63年、呉市役所))を参照した。
- (24) 「助成金交付促進の軍港市長会議」横浜貿易新報(大正11年5月20日付)。
- (25) 海軍助成金...各地に存在していた海軍工廠所在市町村(呉市、佐世保市、横須賀市、新舞鶴町、中舞鶴町、広村、田浦町、大湊町など)が国から交付されていた助成金。

なお海軍助成金に関しては(坂本忠次「海軍工廠都市における国庫助成金の成立-呉市の海軍助成金に関する書類をめぐって-」(岡山大学経済学会「岡山大学経済学会雑誌」第12巻第2号所収、昭和55年)、高村・前掲注(23)『(軍港都市)横須賀 軍隊と共生する街』、横須賀市編・前掲注(25)『新横須賀市史 通史編 近現代』を参照した。

(26) 同上。

(27) 坂本・前掲注(25)「海軍工廠都市における国庫助成金の成立-呉市の海軍助成金に関する書類をめぐって-」154頁。

(28) 「これ以上削られたら大変だ 軍縮の余波を受けた助成金 軍港市長三人連れて市来さんに直談判の手筈」横浜貿易新報(大正11年7月21日付)。

(29) 「[絵はがき](横須賀名勝)軍港波止場 鎮守府御許可」(大正時代ごろ)。

(30) 戸数割...府県税(のち市町村税)の一つ。現住者に課税されていた税。大正15年の地方税整理によって市町村税となり、昭和15年には軍事費を賄うための国税を増徴するために全廃された。市町村は戸数割の廃止で税収入の半分近くを失い、その前後措置の一つとして市町村民税を創設した。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第五巻』795頁、吉川弘文館、昭和59年)。

(31) 「[絵はがき](東京名所)浅草公園の雑沓」。

(32) 入場税...劇場や競馬場などの入場券に対して課税されていた税。地方税時代は観覧税という名称で多くの自治体が採用していた。昭和13年4月施行の支那事変特別税法によって国税の入場税となる。昭和15年には入場税法により、独立した税となるが、戦後の昭和23年に一度地方税に移管されている。しかし昭和29年には再び国税となり、平成元年まで課税され続けた。

(33) 遊興飲食税...芸者の花代や高額な飲食に対する税。元は地方税の遊興税。昭和14年の支那事変特別税法によって国税となる。昭和15年に遊興飲食税法により、独立した税となるが、戦後の昭和22年に地方税へ移管された。地方税移管後は昭和36年に料理飲食等消費税、平成元年に特別地方消費税と名称が変更され、平成12年に廃止された。なお遊興税については関口浩氏の論文「奢侈課税としての遊興税の生成とその変遷 -大正期における石川県金沢市の特別税創設の意義-」(金沢経済大学論集 第31巻第2・3合併

号収録)を参照した。

- (34) 「議案第十五号 特別税遊興税条例」(金沢市議会所蔵、「金沢市議会会議録」所収)。
- (35) 金沢市議会『金沢市議会史 上』493頁(金沢市議会、平成10年)。
- (36) 金沢市議会会議録 大正8年2月27日。
なお、関口・前掲注(33)「奢侈課税としての遊興税の生成とその変遷 -大正期における石川県金沢市の特別税創設の意義-」189頁においても同部分の指摘がされており、そちらも参照した。
- (37) 金沢市議会会議録 大正8年2月27日。
- (38) 同上。
- (39) 内務省地方局『地方税総覧』(内務省地方局、昭和13年)。
- (40) 内務省地方局・前掲注(39)436頁。
- (41) 丹那トンネル...東海道本線にある熱海-函南間のトンネル。このトンネルの開通により、東海道本線は現在のルートが確立し、大幅な所要時間短縮と輸送力増強を実現した。(国史大辞典編集委員会『国史大辞典 第9巻』352頁、吉川弘文館、昭和63年)。
- (42) 特急『富士』...明治45年6月15日に登場。新橋-下関間を運転した特急。昭和4年9月15日に『富士』と命名。下関で関釜航路と接続し、鮮満急行を経てシベリア急行に接続していた。
- (43) 特急『燕』...昭和5年10月1日に登場。東海道本線東京-神戸間の特急。東京-大阪間の所要時間を8時間20分に短縮した。その速達性から「超特急」と呼ばれた。
- (44) 特急『桜』...明治45年6月15日に登場。新橋-下関間を運転した急行(大正12年特急に昇格)。昭和4年9月15日に『桜』と命名。
- (45) 箕面有馬電気軌道...現在の阪急電鉄株式会社。
- (46) 小林一三...明治6年-昭和32年。山梨県出身の実業家。明治26年に三井銀行に入社し、明治40年に辞職。同年10月大阪の箕面有馬電気軌道を創設して専務となり、また阪鶴鉄道の監査役に就任。昭和2年には阪神急行電鉄の社長に就任。他に大正13年に武蔵電気鉄道監査役、昭和三年に目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄の取締役にも就任している。昭和15年の第二次近衛内閣の商工大臣、昭和20年幣原内閣の国務大臣兼戦災復興院総裁となったが、戦後公職追放。昭和26年公職追放解除後東宝社長に就任。昭和32年死去。(日本交通協会鉄道先人録編集部『鉄道先人録』144-145

頁、日本停車場株式会社出版事業部、昭和 47 年)。

- (47) 東京横浜電鉄...現在の東京急行電鉄株式会社。
- (48) 五島慶太...明治 15 年・昭和 34 年。長野県出身の鉄道官僚、実業家。大正 2 年鉄道院に入り、大正 9 年に退官。退官と同時に武蔵電気鉄道の常務取締役、大正 11 年には目黒蒲田電鉄専務取締役となった。昭和 11 年には玉川電気鉄道、東京横浜電鉄、目黒蒲田電鉄、昭和 13 年には江の島電気鉄道、14 年には神中鉄道、16 年には静岡電気鉄道、相模鉄道、小田原電鉄、京浜電気鉄道、17 年には箱根登山鉄道のそれぞれ取締役社長に就任。昭和 19 年運輸通信大臣となったが、戦後公職追放。昭和 26 年追放解除。昭和 34 年伊東下田電気鉄道の取締役に就任。同年死去。(日本交通協会鉄道先人録編集部・前掲注(46)『鉄道先人録』152-153 頁)。
- (49) 横浜都市発展記念館『目で見る「都市横浜」のあゆみ』24 頁(平成 15 年、横浜都市発展記念館)。
- (50) 「(絵はがき) (東京名所) 馬場崎凱旋道路」。
- (51) 山陽本線...明治 39 年 12 月に山陽鉄道を国有化。
- (52) 東北本線...明治 39 年 11 月に日本鉄道を国有化。
- (53) 都市鉄道の発展に関しては高島修一『都市鉄道の技術社会史』(令和元年、山川出版社)を参照した。
- (54) 大蔵省編纂『明治大正財政史 第七巻 内国税(下)』403 頁(経済往来社、昭和 32 年)。
- (55) 通行税...明治 38 年非常特別税の税目として登場。汽車、電車及び汽船の運賃に対して課税。
- (56) 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 第十一巻』903 頁、吉川弘文館、平成 2 年)。

- (57) 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)

なお、『通行税廃止記念』を発行した鉄道同志会は、大正 2 年に設立された軽便鉄道協会から出発した私設鉄道の集まりであり、通行税の廃止運動において経営者の研修や内閣への請願など重要な役割を果たした。第二次世界大戦中の統制により、昭和 17 年に解散。鉄道同志会の活動に関しては(私鉄経営者協会『鉄道同志会史』私鉄経営者協会、昭和 31 年)を参照。

- (58) 吉田・前掲注(57)32 頁。
- (59) 東京や名古屋で市電値上げに反対する暴動が発生し、電車への焼討事件も発生している。東京の場合は明治 39 年 9 月 5 日に日比谷公園で開かれた値上げ反対の大会終了後に、電車十数台が放火・投石などの襲撃を受けている。(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)。名古屋では大正 3 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。(名古屋市電気局『市営十年』43 頁、名古屋市電気局、昭和 8 年)。
- (60) 私鉄団体であった鉄道同志会は発足以来十年以上通行税廃止の陳情や請願を出し続けた。(私鉄経営者協会・前掲注(57)『鉄道同志会史』、8 頁)。
- (61) 笈正太郎「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)。
- (62) 笈・前掲注(61)、5 頁。
- (63) 国民租税協会編「税」第 4 巻 7 号(帝国地方行政学会、大正 15 年)。
- (64) 国民租税協会編・前掲注(64)、98 頁。
- (65) 鉄道省「乗車券」(大正 3 年)。
- (66) 鉄道省「定期券」(大正 10 年)。
- (67) 大阪市電気鉄道部「回数券」(大正 12 年ごろ)。
- (68) 大阪市電気鉄道部「乗車券」(大正 4 年)。
- (69) 「最新鉄道旅行図」(大正 13 年)。
- (70) 忍税務署「土地賃貸価格調査略図(忍町乙図)」。
- (71) 杉並税務署長「税務秘録」。
- (72) 同上。
- (73) 交通博物館『図説 駅の歴史 東京のターミナル』137 頁、(河出書房新社、平成 18 年)
- (74) 昭和 19 年 2 月 22 日に東条英機内閣が閣議決定。学徒動員の徹底、生活の簡素化、高級娯楽の廃止、官庁休日の縮減等を定めた。(国史大辞典編

集委員会『国史大辞典 第五巻』108 頁、吉川弘文館、昭和 60 年)。

(75) 牛米努「遊興飲食税」(税務大学校ホームページ「NETWORK 租税史料」、2020 年 5 月)。

(<http://www.nta.go.jp/about/organization/ntc/sozei/network/238.htm>)。

(76) 「高級享楽ノ停止ニ伴ヒ慰安施設ニ転換シタル場所等ニ対スル遊興飲食税取扱方ノ件」(昭和 19 年 5 月 23 日、主税局長通牒蔵税第 1192 号)。

(77) 同上。

(78) 社税務署、三郡遊興飲食税納税組合連合会「ポスター(大東亜戦争完遂の為遊興飲食料金の領収証は必ず渡さねばなりません、受け取って下さい)」(昭和 16 年ごろ)。

(79) 鈴木食料工業株式会社「味の素広告看板御取外し献鉄御願ひに就て」(昭和 17 年)。

(80) 鈴木食料工業...現在の味の素株式会社。

(81) 新宮税務署「土地台帳・家屋台帳関係書類引継書控」(昭和 25 年)。

(82) 小栗銀三『入場税 遊興飲食税』(大蔵財務協会、昭和 28 年)。

(83) さくらももこ『ちびまる子ちゃん〔5〕』(集英社、平成 2 年)。

(84) 「みんなでフランス料理を食べに行くの巻」(前掲『ちびまる子ちゃん〔5〕』所収)。91 頁には「そうなのだ 高い食事には税金がかかるのであった…」とナレーションが書かれ、店員から 10%の税金を請求されている。

(85) 作者であるさくらももこ氏の小学 3 年生時の物語であり、1970 年代頃が舞台になっていると言われている。