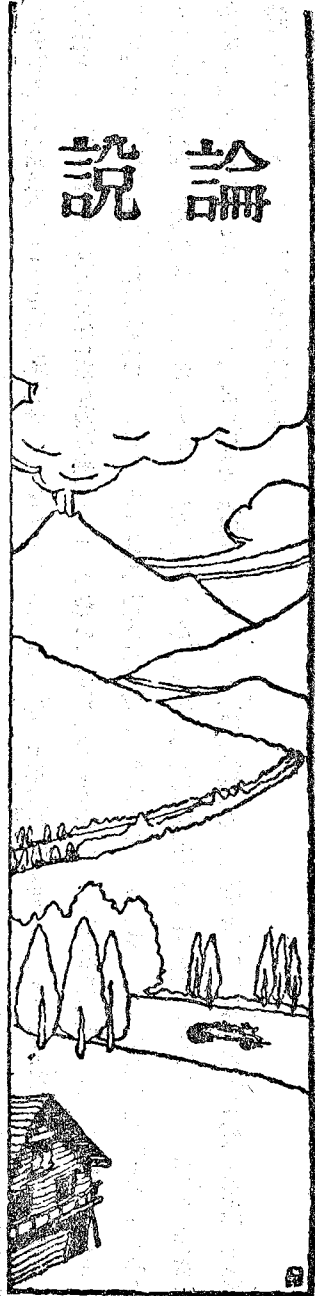


# 論 說



## 英國に於ける道路改良政策に就て

内務省参事官 佐 上 信 一

英國で道路改良の機運の著しく勃興したのは、千九百十三年第二回萬國道路會議を英京倫敦に開催した前後のことである。是より先千九百〇三年には、下院に委員會を設けて、道路の改良に關する事項を調査すると共に、動力車法 (Motor Act) を制定して、自動車等の助長發達並其の取締に資することとし、且つ自動車に課税して之より相當の財源を得、之を道路改良の費用に充當することとし、更にガソリン税を課して之を國庫の收入とすることとし、之を敷當てに千九百〇九年に至り、道路改良基金の制度を設け、年々道路改良の爲に百萬磅 (一千萬圓) 以上を支出するに至らんことの意氣込を以て、之が計

畫を樹立した。而して英國道路改良計畫の此の程度に達する迄には、英國道路改良會の活動は極めて目醒ましいものがあつたが、政府は更に道路改良會の建議を納れて内閣直屬の道路局を設け、之をして道路改良の中心機關たらしめ、道路改良基金より支出する經費分配の衝に當らしむることとした。道路改良基金も千九百〇九年には其の額未だ六十萬磅（六百萬圓）に過ぎなかつたが、其の後年々収入を増加して、千九百十五年に至り其の總額二百磅（二千萬圓）に達した頃、偶々歐洲戰爭の勃發したるが爲、是等の財源は擧げて之を戰事費に充當することとなつたから、茲に英國道路改良事業は、其の適當なる財源を失ひ、正に一頓挫を來すに至つたのである。

## 二

然るに歐洲戰爭の終了と共に、英國政府は改造省を設けて其の財政行政の根本的改革を企圖したが、其の結果として從來内閣の直屬たりし道路局は、之を新設せられたる交通省に移管することとした。又千九百十九年以降は、道路改良基金は之を復活しないけれども、年々國庫より道路改良の爲相當の補助金を支出することとした。之と同時に、交通省の内に道路會議を新設して道路改良のことを調査審議せしむることとした。千九百二十年財政法 (Finance Act) を制定して新に自動車税を國稅とし、地方に於ては更に之に附加税を課することを認め、茲に中央地方を通じて道路改良の確定的財源を得ることとなつた。然るに英國に於ては戦後復員問題の發生に伴ひ、國內に多數の失業者を生ずるに至りたるが爲、之が救濟の一方法として盛に公共的事業を經營して、是等失業者を吸収するの必要を生じ、政府は地方公共團體と力を併せて、之に對し相當の方法を講ぜざるべからざるに至り、之が應急の措置として二個の事業を選定した。即ち其の一は各地方に於ける道路改良事業であつて、他の一は住宅建設事業である。

失業者の救済を目的として政府の計畫した事業の中、住宅建設に關する事業に就ては、他日之を述ぶることとし、茲には單に本問題に直接の關係を有する道路改良事業に就てのみ之を説明することとする。政府は道路改良事業を施行するが爲、相當國庫より費用を支出するの必要を認め、此の焦眉の急に應ずるの目的を以て、千九百二十年の冬再び道路改良基金制度の設置を計畫し、之が財源として自動車其の他の車輛に對し免許税を課することとした。蓋し道路築造の費用は道路を利用すると同時に、之を破壊する自動車其の他の車輛に課税して得たる收入を以て、之を支辨するを最も合理的であると認めたと爲である。此の點に關しては千九百十三年の第二回萬國道路會議に於ても、特に熱心なる討論の題目となつたが、同會議に於ては、國內の收入に關する事項を國際的の會議に於て決議するは、當を得たものにあらずとして、其の「決定を見るに至らざりしも各國共に其の趣旨に」反對するものはなかつたのである。實に千九百二十年の英國道路法案(Road Bill)の規定は此の趣旨に適合したものであると云ひ得る。

## 四

千九百二十年の議會に提出せられたる英國道路法案は、其の内容複雑なるを免れざるも、今其の特色とも云ふべき諸點に關し簡單なる説明を加ふるの必要を認める。本法は定に英國道路改良政策の根本を爲すものであつて、種々の點に於て其の特色の存するを見るのである。今之を列記すれば概ね左の如くである。

(1) 本法は自動車其の他の車輛に對する課税を統一的に規定したものである。英國に於ては從來千九百二十年の財政法に於て、機械力に依り運轉する車輛即ち動力車(Motor vehicles)に對し免許税を徵收し、又千八百八十八年の關稅及內國收入

税法に於て一般車輛に對し免許税を徴收しつつあつたが、是等の法令は總て本法に依りて之を改正し、千九百二十一年一月一日よりは、本法の定むる所に従ひ、地方廳をして總て免許税として之を徴收せしむることとした。

(2) 本法は自動車其の他の車輛に對し地方税を徴收することを禁止した。自動車其の他の車輛は、電車を除くの外、千九百二十一年一月一日以降は、地方公共團體に於て之に課税することを禁止し、之を純然たる國税と爲すこととした。蓋し車輛に對する課税が、道路改良の好這の財源たるは、何人も之を認むる所なるも、之に對し國庫を始め各地方公共團體が相競ひて課税を爲すに至らむか、車輛の所有者は其の負擔の過重を感じるのみならず、爲に一般運送費の増嵩を來すと共に、交通要具としての車輛の普及發達を阻害し、一般交通上の利害に重大の影響を及ぼすの虞あるが爲、本法に於ては自動車其の他の車輛に對する免許税を國税と爲すと同時に、之に地方税を賦課することを嚴禁したのである。加之一般に車輛は各地を通過し、各種の道路を利用するを本則とするものなるが故に、之に對し特に一地方に於てのみ課税を爲すは、當を得たるものではないと云ふ主張も亦之を國税と爲した理由の一であることは固よりである。

(3) 本法は車輛の使用に對し使用の免許を與ふると同時に、其の免許に際し年税を課することとして居る。蓋し車輛の使用に際し之に免許を與ふるの主義を採用したるは、獨り交通上の危害を豫防するの目的を達成し得るのみならず、是等交通機關に對し道路の實體を保護する上に於ても亦極めて必要なる措置であると云はなければならぬ。

(4) 本法は道路改良基金制度を設定せるものである。道路改良基金の制度は、道路改良の爲必要なる基金を設くるのである。つて、自動車其の他の車輛に對する免許税を其の財源とし、之を道路改良の目的の爲に使用することとして居るのである。

而して本法は道路改良基金使用の目的を次の費用に限定して居る。(イ) 徵稅費、(ロ) 本法施行前よりの既得權保護の爲の支出、(ハ) 道路局の費用及本法施行の爲の費用、(ニ) 地方廳の道路技師の費用、(ホ) 新道路の築造及其の土地の買入に要

する費用並に公債費、即ち是である。

(5) 本法は車輛の使用の免許手續を定むると同時に車輛の取締に關する規定を設けて居る。即ち本法は道路の財源に關する法規たると同時に、車輛の使用免許に關し必要な規定及車輛の取締に關する規定をも包含して居る。

(6) 本法には道路使用の禁止及制限に關する規定を設けて居る。英國に於ては道路の使用に關してはターン・バイク道路 (Turn pike road) の時代には種々の制限を設けて居つたが、今日は全く昔日と其の趣を異にし、總ての道路は通行の自由を原則として居るが、今日の如く各種の車輛が頻繁に使用せらるるに至つては、道路の交通に適合せざる車輛は相當取締の方法を設けて、其の使用の禁止又は制限を爲すにあらずんば、反つて交通の安全を阻害するの虞あるが爲、之に關する詳細の規定を設けることとした。但し是等車輛使用の禁止又は制限は、各國多くは之を單純なる警察處分に委ぬるに反し、英國に於ては全く之を主務大臣の認可事項とし、しかも諮問の制度を設けて、極めて慎重嚴密なる調査を行ひたる後之を處分することとしたるは、如何に英國に於て道路の交通自由の元則が、重んぜられて居るかを知るに足るの、一證左と云はなければならぬ。

(7) 本法は之を英國の他の諸法規に比すれば極めて嚴重なる罰則を設けて居る。是れ蓋し道路交通の危険は、自動車が増加に依りて、日々増大するの傾向を示して居るが爲、之に對應して適當の取締方法を講ずるの必要あると同時に、其の違反者に對しては嚴重處罰を爲すの必要あるが爲である。

## 五

本法は千九百二十年冬の英國議會に提出せられ、相當の論議を経て其の通過を見たのであるが、議會閉會の際に於ける勅

語の中にも、道路法案可決に關する一節があつた。即ち「朕は道路及橋梁の維持改良に對し、地方公共團體を援助すべき法案の通過を喜ぶものである。此の如くにして一般公生活に日等重要の程度を加へつつある運輸の新方法の發達を、一層容易ならしむることを得るからである」と。此の勅語を別とするも、本法が獨り道路の改良自體に關係あるのみならず、失業者救済の問題と密接なる關係を有して居るが爲、一般社會から極めて重要視せられて居ることは、本法案提出の際に於ける議會での討論の模様や、諸新聞の論調に依つても、之を窺知することを得るのである。

## 六

本法の制定に就ては、千九百二十年自動車製造業者、自動車使用者、一般公衆及下院議員等より成る委員會に於て、夏より秋にかけて調査審議を遂げ、漸く其の成案を得たものである。本法は道路に於けるニューチャプターの最後の頁であると稱せられた重要法案であつたが、議會に於ても社會に於ても本法が一夜作りの法案にあらざりしのみならず、社會各方面の協議の纏つた法案であつたから、其の案の骨子には何等の反對もなかつたのである。愈々本法案が可決せられて、千九百二十一年一月一日より施行せらるることとなつた結果は、從來財政法に依つて國庫の收入たりしがソリン税は廢止せられ、爲にガソリン類は一ガロンに對し七片（二十八錢餘）だけ低廉なる價格を以て販賣せらるるに至つたのである。本法施行の結果は、本法に依りて國庫の收入に歸すべき金額は年額約八百萬磅（八千萬圓）であるが、此の如き巨額の費用の支出を單に主務大臣の自由裁量に委ぬるは、決して當を得たるものではないとの理由から、議會に於ては寧ろ道路會議をして之が費用の支出方法の決定に参加せしむべきであるとの修正意見もあつたが、政府は次の理由に依り極力此の議に反對した。（イ）政府が費用を支出したる事業に關しては、常に詳細なる説明書を議會に提出して議會の意見を聽く積りである。（ロ）本費用は

道路の等級に應じて之を按配し、高級なる道路には多額の費用を支出し、下級の道路には少額の費用を支出する積りである。而して道路の等級は政府に於て道路會議に諮問して決定せるものなるが故に、費用の支出に際し更に道路會議を参加せしむるの必要はない。(ハ)政府は毎年六ヶ月毎に精算書を議會に提出する積りであると。議會に於ては是等政府の反對理由に賛意を表するもの多く、其の修正意見は遂に成立するに至らなかつたのである。

## 七

本法の規定に違反する行爲に對しては、原案に於て更に一層多額の罰金刑を科するの制度を立てたのであつたが、既に主務大臣も原案は其の刑の重きに過ぐることを認め、議案説明の際之に關し一言する所があつた。委員會に於ても之と同様の意見があつて、相當罰金の額を軽減することに修正したのである。尙道路法の成立に伴ひ解決を要する問題は、自動車交通の取締方法の如何と言ふことである、一派の論者は、固より自動車の交通は、道路の状態に應じて之に制限を加ふべきものではない、寧ろ自動車をして最も其の能力を發揮せしむることを得るの状態にある道路を設けなければならぬ、而して後始めて自動車取締の問題に論及することを得べきであると主張するのであるが、日々發生する自動車事故の豫防に對しては、更に一層嚴密なる取締規定を必要とすべきは、世論の一致する所であるけれども、道路法中に之に適應する規定のないのは遺憾であるとの意見も少くなかつたのである。

## 八

新道路法に基く千九百二十一年度の課税標準は、既に道路に關係を有する者を網羅せる委員會に於て、相當調査審議せられた所のものであつて、其の概要を掲ぐれば次の如くである。

第一類 私人用車輛

- 一 動力車
  - 一馬力毎に二磅(十圓)
- 二 自轉車
  - 1 重量二百封度以内 一磅十志(十五圓)
  - 2 重量二百封度以上 三磅(三十圓)
  - 尙サイドカー附は此の外一磅増課(十圓)
  - 3 三輪車 四磅(四十圓)
- 三 電動力車
  - 六磅の定率(六十圓)

第二類 營業用車輛

- 一 公衆用車輛
  - 1 電車 倫敦十五志(七圓五十錢) 他地十三志(六圓五十錢)
  - 2 六人乗車輛 倫敦十五磅(百五十圓) 他地十二磅(百二十圓)
  - 3 三十二人乗以上の車輛 倫敦八十四磅(八百四十圓) 他地七十磅(七百圓)
- 二 牽引車及農用車
  - 倫敦五志(二圓五十錢) 他地三志(二圓五十錢)
  - 1 十二キロ迄 十磅(百圓)
  - 2 十二キロ以上 十六磅(百六十圓)
- 三 荷物運搬用車輛
  - 1 一噸以上 二十一磅(二百十圓)
  - 2 二噸以上 二十五磅(二百五十圓)
  - 3 三噸以上 二十八磅(二百八十圓)
  - 4 四噸以上 三十磅(三百圓)
  - 5 三噸以上 二十八磅(二百八十圓)
  - 6 四噸以上 三十磅(三百圓)

以上の税額は年税を示し、車輛の重量は空車に於て計算するものである。而して千九百二十一年度に於ける此の種車輛は



英國を通じて其の數約七十五萬臺を越ゆべく、千九百二十一年迄の割合を以て進むときは、五年以内には優に二百萬臺に達する見込である（千九百二十一年の收入概算は、曩に述べたるが如く約八百萬磅（八千萬圓）であつて、其の中二百二十五萬磅（二千二百五十萬圓）は私用車輛より之を徵收し、五百七十五萬磅（五千七百五十萬圓）は營業用車輛より之を徵收することとなるのであるが、今之を千九百〇九年に於て、漸く七十萬磅（七百萬圓）の收入を以て、英國道路の改良事業に着手せし當時に比すれば、洵に隔世の感なきを得ないのである。

## 九

本法が議會を通過する際に於て、千九百二十一年度の道路改良基金の歲入豫算八百萬磅（八千萬圓）は、如何に之を使用すべきかに就き問題となつたのであつたが、一議員は「之を以て交通省道路局の擴張費に充つること勿れ」など戲言を言つたのであつた、當時政府及議會に參考書として配布せるものの概要を見るに、政府は既に述べたるが如く、現代に於ける主要の文明的交通機關たる自動車、道路の状態の不完全なるが爲一定の速力に制限するが如きは、決して交通の完全なる發達を期する所以に非ざるを以て、道路をよく交通状態に適合せしむべく、須らく其の幅員を擴張し、其の屈曲を正し、其の路面を完全ならしめて以て、主要道路上に於ては自動車の經濟速力に對して、何等の制限を加ふることなく、之を馳驅せしむるだけの設備を爲さなければならぬ。之が爲には年々新道の開鑿に百二十五萬磅（千二百五十萬圓）を投じ、舊道の維持改良に六百七十五萬磅（六千七百五十萬圓）を投ずるの必要あるを以て、如何なる種類の道路を問はず、政府の必要と認むるものには、道路改良基金中より其の道路の等級に應じて、年々其の費用を支出するの方針が定まつたのである。即ち英國に於ては千九百二十一年の新道路法に依つて、其の道路改良政策の根本的確立を見るに至つたと云ふも、敢て過言ではないのである。（完）