

論 說

自動車道路の改良に就て

道路改良會評議員 門野重九郎



一

極く經濟的に道路の改善事業を行つて一國の交通組織を整備するには相當有力な施設を要する次第であるが夫れは何もむづかしい事でも何でもない。實行の如何に依つては自動車の破損や、タイヤの磨滅を防いで無用の失費を省き、自動車の所有者は租税其他の方法に依つて道路改善費を負担しても優に之を償つて餘りあるものである。茲に一萬圓で買った自動車が一臺あるとする。使ひ方さへ正當に良い道路の上を走らせて置けば少くも十年は持つが、之を反對に悪い道路に使用

する段になると精々四年で廢物に爲つて仕舞ふ。即ち金高にして年に千五百圓の損といふことになるが夫れは結局一國の運輸交通を維持する上に於て其の負擔に歸するわけである。夫れのみでない道路さへよければタイヤーは申すに及ばず、其他細かい點に無用の費用が省かれて如何に少く見積つても年に二百圓は浮び上る。故に其の自動車の持主が道路改良資金として假りに年額二百五十圓を負擔するとしても、一ケ年に千四百五十圓は確實に得する勘定になる。之は單に自動車愛用家や貨物運送業者の利益であるばかりでなく、一國の運輸交通上に大なる利益を與へ一般に物價の低落を來たし、殊に輸出品の生産費に影響を及ぼすことになるのである。

二

併しながら斯の種の施設は、一私人の克くするところではなく必ず國家の力に待たなければならぬ。現に此事業に最も成功してゐる英國に於ても、國家の強制施設として經營され自動車の持主から一定の資金を徵收して一等道路の建設維持に充てゝゐるが、同國に於ける各種産業の發達は此施設が大に與つて力ありといはれてゐるのである。米國に於ても同様の施設を有し、唯各州の事業になつてゐてガソリン消費税の形式を採用してゐる。此課税の方法はガソリン代用品の使用で脱税を見る虞がある故に、相應に議論の餘地があるものと思はれる。徵税費用の點からいへば英國に行はれてゐる方法は一層簡易である。自動車に賦課する特別税は分れて二種となり、家用は馬力を、營業用は車臺の重量を課税標準としてゐる。税額も至つて少く、收入は法の規定に基いて、一切道路改良資

金に繰入れ道路橋梁の建設維持以外に使用することを嚴禁してある。此法律が實施されて英國の交通界は大革新を見、輸送費は低減し却つて能率は擧り、道路の爲めに完成した交通組織が産業發展の基礎をなしてゐる有様である。道路政策實施の結果英國では自動車輸送が長足の進歩を遂げ自動車税の歳入は二億圓に達する盛況を示してゐる。最近大藏省では道路改良資金の激増に釣込まれ、資金の一部を割いて本來の目的である道路橋梁の建設維持以外に流用せんと議が起つたが、忽ち輿論の激昂を買つたといふのを見ても其の國家全般に及ぼす影響の大なることが知られる。

三

道路改良資金の運用と輸送の發達が互に因となり果となり、道路が改良されれば輸送は増加し、輸送が増加すれば資金は充實し、資金が充實すれば道路は改善されて行くといふ風になると、一國の自動車輸送は無限の發達するわけで完全な自動車道路を建設し之を維持して行くといふことは、勿論一國にとつて頗る有意義な事業である。英國の例を見ると道路資金の爲めに賦課される自動車税は自家用に對しては一馬力十圓の割合、公家用の方は馬力と重量との混合率を採用してゐる。此税額は最初高過ぎるといふ嫌もあつたが、其後自動車所有者も租税を納めたが結局税金以上の働きがあるといふことに氣が付き最初の非難も全く消え、今日では各自進んで其の負擔に應ずるといふ有様になつてゐる。本稿の頭初に例示した通り自動車の持主が、道路改良資金として年額僅かに二百五十圓を納める代りに、千七百圓の損失を忍ばねばならぬといふことは明かに一國の運輸經濟上に

夫れ丈け負擔を増すわけで其の結果は國內の産業にも影響してくる。こんな無駄はどんな餘裕のある國でも堪へ切れるものではない。故に一般に國民も當局者も此道路政策の價値を辨へ之に依つて其の國の交通組織が極めて容易に改善され従つて受くることを得べき各方面の利益が、國家の當然爲すべき施設の上に偉大な影響を及ぼすものであるといふことを熟知する必要がある。

四

國家としては道路の使用料を徴收して道路改善費に充てることが何でもない。而も道路政策が實現された時には其の効果は一目瞭然たるものがある。例へば都市の中央に存在する工場を田舎に移轉するにしても、此の間に一等道路が設けてあれば實行は極めて容易である、又工場の製品を輸送するにした處で都會でも亦最寄の鐵道の樞要地點でも、切りつめた費用で搬出することが出来る。完全な道路は斯くして都會に密集した人口を地方に分散せしめる。且又鐵道輸送を助勢して多大の貢獻をなすばかりでなく、一地域の内に同じ様な設備をいくつも設けて、而も費用は高く効果は少いといふ愚を繰返す代りに夫等の設備を樞要地點に集中せしめるといふ働きもする。良好な道路は一般に社會生活上偉大な効果を齎すものであるが、夫れ以外に向ほ都會の人士にとつては看過し難い長所を具へてゐる。即ち英米諸國に於ては幹線道路が完備してゐるところから乗合自動車の組織が普及し、人口稠密な都會の住民も僅かの費用で日曜其他の休日を利用して郊外の新鮮なる空氣を呼吸することが出来る。之は社會生活上保健といふ點からみて、極めて有益なことで社會學者

も一般に其の價値を認めて居る。

最後に最も肝要な點を述べるが、道路が改善されるに連れ自動車の交通は無論増加する、従つて道路資金は益々充實し其の金額も莫大なものになる。こんな場合に政府當局はたとへ其の一部分たりとも決して規定の用途以外に之を流用してはならない、此施設は丁度官營保險の様なものであるべきである。出資者は自動車輸送獎勵の爲めに、少なからぬ道路資金を引受けて保險料を支拂ふが、其の資金が必ず道路の建設維持に充てられるものであり、遂には支拂つた保險料に對し相當の代償を得られるものであるといふことを期待し得る様な仕組になつてゐなければならぬのである。

本篇は評議員門野重九郎氏の友人山路忠雄氏が、英國有力者の道路改良意見として門野氏に送られたものを寄稿されたのであつて、道路費用負擔難に悩むでゐる我國路政に對する一大指針である。寄稿を謝し附言す。(田中幹事)

道 路 運 送

道路改良會評議員
内國通運株式會社社長

中 野 金 次 郎

道路運送とは主として普通の道路上に於ける物の運送に關する作業をいふので、此作業は運送取