

## 所謂道路の損傷負擔に就ての考察

内務書記官 丹 羽 七 郎

道路を損傷する者から道路の維持修繕費の一部を徴するに云ふことは其の根本の思想に於ては  
何人も首肯するこゝが出来ると思ふ。併し道路は元來公共の利用に開放してある設備であり、公衆  
が之を使用するに依りて損傷するものであるから其の維持修繕費は之を一般財源より支出すべき  
である。唯一般人の利用の程度を越えて之を使用し従て又一般人よりも著しく道路を損傷する者  
ある場合には此者に特別の負擔を命ずることが是認せられる譯である。道路法第四十條は「特ニ道  
路ヲ損傷スル原因ト爲ルヘキ事業ヲ爲ス者アル場合ニ於テ管理者ハ之カ爲ニ要スル道路ノ維持又  
ハ修繕ノ費用ノ一部ヲ其ノ事業者ニ負擔セシムルコトヲ得」ニ規定してゐる。此負擔を通常道路損  
傷負擔と呼びならして居る。佛國の一八三六年五月二十一日の法律に依る Subventions industrielles や

普魯西の一九〇二年八月十八日の法律に謂ふ *Voransleistung* は茲に謂ふ道路損傷負擔を大體似通ひたる觀念である。我が道路法は夙に損傷負擔を徵收し得ることを規定するに拘らず此の規定を用いて道路維持費の財源とするの事例未だ極めて稀である。然れども近時道路の維持の費用は益増加するの狀況なるのみならず近時改良せられたる道路の維持に就ては將來之が費用を充分にするにあらざれば一旦の改良も其の効果を空しうするの虞がある。昨年京濱國道の維持不充分にして世論の攻撃を受けたるが如き其の原因多かるべし。雖も改良道路は從來よりも一層其の維持に注意すべきことが未だ一般に徹底理解せられないからである。未だ改良せられない道路も近時の交通繁劇の爲め其の維持の費用を増加せねばならないのは勿論である。理事者は此點を一層卒直に世間に知らしむる必要がある。同時に其の財源の捻出に就て充分の講究が必要である。道路損傷負擔の如きは之を充分に研究し適當なる方法を案出して徵收したならば其の額必ずしも多くはない。さしても好個の新財源であらうと思はれる。

昨年末の山口縣會は道路改良の財源として道路損傷負擔を自動車業に課することとした。山口縣自動車業者は之に反對の運動を爲しつゝある。聞くが頃者日本自動車業組合聯合會は「自動車は産業の開發文化の進展及國防上其の發達を助成せらるべきものなるに之に對し道路損傷金を負擔せしめん」とするが如きは時代に逆行し新業の發達を阻害すること甚だしきものと認む依て該負擔金の賦課には絶対に反對す」と決議せり云ふ。是れ自動車業の發達の爲めには官民一致道路の改良維持に努むべき秋にあつて自動車業者が率先して之に協力することを拒んだ態である。自動

車業者が道路維持費の一部を負擔することに根本的且絶對的に反對するが如きは道路の改良維持や自動車業の將來に對して餘りに無自覺なるに驚かざるを得ないが余輩は茲に彼等の主張を一々検討する違を持たない。唯道路損傷負擔の制度は其の實施日尙淺くして其の内容も明瞭を缺き従て一般に理解せられざるの憾があるから今二三の立法例を比較して我が道路法の制度を研究して見ることにした。今後此制度を最も合理的ならしむるに資し度いのである。

二

普魯西に於ける道路損傷負擔に關する制度は州によりては早くより既に存した。例へば一八八九年の法律がシレツアに對して之を定めて居るのである。併し全國を統一して適用ある規定が設けられたのは一九〇二年八月十八日の道路工事前納金ニ關スル法律の制定に依る。此法律は一九二三年十一月二十五日の道路維持前納金法に依りて廢止せられ、此制度に大なる變革が行はれた。一九〇二年の道路工事前納金に關する法律第一條には「公共道路又ハ獨立ノ設備タル橋梁カ工場鑛山採石場煉瓦工場其ノ他類似ノ事業ノ開始ニ因リ一時的ニ又ハ其ノ營業ニ依リ繼續シテ特ニ著シク損傷セラルトキハ此カ爲ニ維持費ノ負擔ヲ増加セシメラレタル者ハ其ノ負擔ノ増加カ道錢橋錢ノ徵收ニ依リ補ヒ得サル限り當該道路ノ維持ノ爲メ必要ナル費用ニ付キ相當ナル負擔金ヲ事業者ニ課スルコトヲ得」ミあり此法律を廢止し之に代りたる一九二三年の法律第一條は「市郡ノ區域内ニ於テ硬道路又ハ獨立ノ交通設備タル橋梁ヲ車輛ニ依リ一般ノ程度以上ニ使用スル者ハ市郡

へ其ノ道路使用ニ付キ維持費ノ分擔金ヲ納付スルコトヲ要ス前納負擔金茲ニ使用ト稱スルハ第三者ニ依リ道路ヲ使用スル場合ヲ包含ス」ニ規定せられ其の賦課の範圍を著しく擴張せり併しながら此法律は極めて短命にして一九二六年五月獨乙自動車稅法改正法律が制定せらるゝに及んで全く廢止せられたのである。

佛國の制度は一八三八年の地方道路法第十四條に規定せられてゐる。即ち「市町村ニ依リ通行シ得ル狀態ニ維持セラル、地方道路カ私人公共營造物市町村又ハ國家ニ屬スル鑛山ノ採掘石材ノ切出森林ノ斫伐其他工業的事業ニ依リ繼續的ニ又ハ臨時ニ損傷セラレタルトキハ其ノ採掘切出斫伐又ハ運搬等カ事業者ノ爲ニセラレタルカ所有者ノ爲ニセラレタルカニ依リ事業者又ハ所有者ニ對シ損傷負擔ヲ課スルコトヲ得、其ノ額ハ其ノ事業ニ因リテ生シタル特段ナル損傷ノ割合ニ應スヘキ」旨を定む。

是等の規定を我が道路法第四十條ニ對照するこき興味あるこきは道路法第四十條は普魯西の舊法又は佛蘭西法に比して餘程廣く規定せられ一九二三年の普法に稍々近似してゐる點である。以下少し詳細に比較せんこす。

### 三

(一) 負擔義務者。普魯法に依れば損傷負擔を爲すべき者は工場鑛山採石場煉瓦工場其他類似の事業の事業者なるこきを要し佛蘭西法にては鑛山の採掘石材の切出森林の斫伐其他工業的事業の

事業者又は當該鑛山等の所有者に限らる故に兩法とも制限主義を採り茲に掲げたる者以外の者が道路を損傷することあるも此負擔を課せらるゝことなし從て兩法に於ては商業農業及運輸事業は之を含まざることとなる。故に此兩者に於ては工業的施設企業の發生に依り其の附近一定の道路が特に損傷せらるゝ場合に適用せらるゝ雖も一般的のものに在らず、我が道路法は特に道路を損傷する原因となる可き事業を規定するが故に其の性質上特段に道路を損傷すべきものならば工業なるも鑛業林業なることを問はざるは勿論土木事業交通運輸事業の如きも茲に含まるゝなり、例へば水力發電用の爲め著大なる堰堤を設くる土木工事の爲め沿岸道路を特に損傷する場合の如きも之に入るなり、又例へば乗合自動車業の如きも之に含まるゝなり、一九二三年の普魯西法以下普新法を略稱すが車輛に依り一般程度以上に道路橋梁を使用する者も規定するを見れば是は一般程度以上に使用する以上は之を損傷するや否やを問はず、如何なる事業を爲すものなりやを問はず一般に負擔金を課す、故に舊法が明に損傷負擔金たりしに對し一種の使用に對する負擔金となりたるものなり、道路法第四十條は普舊法と普新法との中間に位し損傷に對する負擔金たるを失はず、雖も事業の種類に就ては何等の制限なく性質上特に道路を損傷すべき事業たる以上は現實の損傷ありや否や又其の程度等は之を問はざるなり。

(二) 賦課の條件

イ 普舊法及佛法は共に道路が現實に損傷せられたることを要件とするに反し普新法は一般の程度以上に道路を使用することを要件とし現實に損傷ありしや否やは之を問はざるなり、道路法は道

路を損傷する原因となるべき事業の存在を要するもそれに因りて現實に損傷ありしことを要せず。ロ 普舊法は損傷を生じ依つて維持費の増加したることを要件とするも普新法も道路法も維持費の増加したることを必要とせず。從て現に支出する維持費の一部を負擔せしむるも違法にあらず例へば維持費は増加せざるも其の一部を損傷負擔として賦課し維持費の財源に生じたる餘裕を轉用して道路の改良財源とするが如きは適法なりと云ふ可きである。

ハ 普舊法及佛法は共に損傷が一時的なるを繼續的なるを問はず之を課し得ることを定む、道路法に於ては此點を明言せず雖も何等の制限を置かざるが故に一時的なるを繼續的なるとは之を問はざるものと解すべきなり例之鐵道の敷設發電用堰堤の築設の如き一時的工事に依る場合にも本條に依り負擔金を課し得るものなり。

(三) 損傷負擔額 損傷負擔額を定むるは最も困難なことなり雖も普舊法又は佛法の如く一定の企業が特に損傷を爲したる事實明かなる場合に於て其の損傷に應じて負擔金を命ずることは比較的容易なるべし斯る立法は漸く大工業の起り來れる際其の大企業の道路損傷に對し分擔金を課したるものにして今日の事情に適合するものにあらず、普新法の如く廣く一般の程度以上に道路を使用するものに對して分擔を命ずる場合には現實の損傷明瞭ならざるが故に損傷の程度又は其の特段なる損傷に對する維持費を以て負擔の標準と爲すこと能はず。一般程度以上の使用を抽出し來り之を道路維持費とを對照し維持費の幾分を負擔金として分賦すべきかを定むるの外なし。普新法に於ては「市郡ハ賦課規則ニ於テ道路又ハ橋梁ノ如何ナル利用カ一般程度ヲ超スモノナルカ

ヲ運送ノ噸料ヲ基礎トシテ規定スヘシ」前納負擔金ノ總年額ハ通常當該年度ノ維持費ノ百分ノ二十五ヲ超ユルコトヲ得ス噸料當リ前納金ハ當該年度ノ百分ノ二十五ト前年度ノ一般程度ヲ超ユル運送ノ噸料トノ對比ニ依リテ之ヲ算出スヘシ」ニ定む即ち一般の程度以上の使用を噸料にて表はし之に維持費の四分ノ一を分賦するなり。而して一般程度以上の使用の噸料は各團體の賦課規則を以て之を定む。伯林市の前納負擔金賦課規則は「當該會計年度ニ於テ動力車又ハ運搬車カ千噸料以上ノ運送ヲナシタルトキハ其ノ使用ハ一般程度ヲ超エタルモノトス」ニ規定す。我が道路法は何等の制限を設けざるが故に特定道路に對する特段なる損傷又は其の道路の維持費を標準として賦課するここを得べく又は普新法の如く特定の道路に限定せず一般的に特に損傷を起すことあるべき事業にも其の使用の程度に應じて賦課するここを得べし。自動車運送業に就て云へば乗合自動車に對し其の營業區間の道路の維持費の一部を賦課するは前の例にしてタキシ自動車に對し一般道路維持費の一部を賦課するには後の方法に依るの外なかるべし。其の維持費の幾分を課すべきかは租税の課率を定むるに同様各種の事情を考慮し各場合に適當なる程度を發見するの外なし。

## 四

道路損傷負擔の制度は佛蘭西地方道路法の如く古くより存在するに雖も同法及一九〇二年の普魯西道路工事前納金に關する法律の如く主として特定の企業が一定の道路を損傷する場合を豫想して制定せられたものは今日に於ては田舎の山林道採石場道路等に適用あるに過ぎず工業の發達

せる都市等に適用すること難し。之れ普魯西に於て法律を改正し廣く一般程度以上の使用を爲す者に負擔を課せんとしたる所以なり。雖も普魯西の新法の如くするときは大體に於て特別自動車税たる體裁を具へ、損傷負擔金たる性質は薄らぎたるの觀あり。之れ本法が僅々數年にして廢止せられ、自動車税に吸收せらるゝに至れる理由なり。我が道路法の損傷負擔金をして獨立の存在を有する合理的なる制度たらしむるには特定道路の損傷に對する負擔の形を保たしむるを要するに非ざるか、福井山口兩縣の損傷負擔金に就ても此點を考慮す可きであると思ふ。