

併し我國に於ても交通の便益を主旨とする交通行政統一が必要なるは多言をまたぬ。全般に互つてこれが出来なければ少くとも道路と鐵道とが、もつと緊密に統制せらる可きであると思ふ。

道路改良問題の解決に就て

日本ゼネラル、モーターズ株式會社專務取締役

エーチ・ビー・フキリツプス

北米合衆國における鋪道の哩數は一九二二年一月一日には三十八萬七千七百六十哩であつたのが、一九二六年一月一日には五十二萬一千九百十五哩に達してゐる。即ち四ヶ年間に三割以上の増加を示す。同じく一昨年一月に於ける北米合衆國の總道路哩數は三百萬一千八百二十五哩で、之を日米兩國の人口の割合で比較して見るに米國は日本本土に比して約三倍の道路哩數を有することに、換言すれば日本に於ける道路無き地域は米國に比して三割も多いのである。

短い歴史の北米合衆國が何故に斯くも多くの道路哩數を有するに至つたか、彼の廣大なる國土が何故に斯くも迅速に道路網を以て掩はれるやうになつたか、更に言へば何故に米國の道路改良事業が斯くも著しく進捗して居るか―これらの問題に對する解答の一端を茲に略述して見やうと思ふ。

米國に於ける道路改良問題は左の二根本原理の實行によつて解決されてゐる。

一 如何に多くの費用が掛つても良い道路を有することは引合ふ仕事であるといふ事。

二 道路改良の費用の負擔は飽まで公平を期せねばならぬ事。

此二ヶ條の根本原理を如何に米國が實地に適用してゐるか、又其の實行によつて如何なる順序で現在の如き道路改良が行はれたかといふことを知る爲には、米國に於ける道路改良財政史も稱すべき過去の歴史を略述する必要がある。

最初は道路使用料

十九世紀の下半期までは米國に於ける國道即ち幹線道路は多く私有若しくは私設道路であつて、之れが建設費は道路使用者に課せられたる私的通行税(トール)によつて支出されたのである。しかし近距離の地方道路は其の地方の官廳又は自治團體によつて建設され其の費用は一般の地方收入若しくは特別の道路税(現金又は勞力による)によつて支出されたのである。然るに通行税制度に伴ふ幾多の不便と不快國家的利益を有する國道は國民各自の負擔力に應じて定められたる公平なる國税によつて其の經費を支出すべきものであるといふ考この二つの理由に基づいて次第に通行税の全廢となり、やがては地方財力又は國庫によつて國道建設費を支出するといふ機運が到來したのである。

自動車の發達と道路の改良

自動車の發達は大いに國道の改良及び擴張を助長し、同時に道路費の新徵税法を案出せしむるに至つた。最初は道路建造費を一般税金を以て支出したのであるが、かくては國民の負擔が餘りに過重になり従つて道路建造の遅延を來す虞れがあるので、間もなく國道公債の發行によつて之を支辨することになつた。此公債は地方廳單獨の發行に係るものもあり又は州廳と地方廳との合同發行に係るものもあつた。後の場合は州の權力によつてより容易に公債の發行が出来たのである。然るに單に國道を建造するばかりではなく、始終之を修理して行く必要あり、且未完成の道路をも使用に適するやうに改良し行く爲に要する費用もあり、益々道路改良費が嵩んでくるやうになつた爲、自然別に新財源を求めねばならなくなつた。

恰かもよし自動車が増々發達し來り、而して自動車は改良されたる國道の利用により最も多くの利益を享くるものであるといふ議論が一般に認められて來たので、道路改良費の大部分は次第に自動車の重量税、登録税、ガソリン消費税、其他の自動車税によつて之を支辨するといふ状態に立至つたのである。

自動車の重税を避く

乍併、自動車税創設の當初から、もしも自動車の課税が過重であれば、自然に其の使用数を減じ、交通運搬の發達を防げ、従つて自動車そのもの、原價及び維持費を高めることになる虞れがあるといふことに氣付いてゐた。夫れ故に自動車税の賦課法は極めて慎重に又徐々に試みられたのである。

其の結果は益々自動車運輸の發達を助長し以て今日の盛況を來すに至つたのである。

米國に於ける目下の自動車税は平均一臺につき年約二十六弗未滿に過ぎないが、しかしながら急速なる自動車の發達に伴ひ國道費の約半額は之れによつて支辨せられてゐる有様である。此額は國道の修理費を優に支辨し得て餘りあり、剩餘は新國道の建設費、道路行政費、及び國道國債費等の支途に向けられてゐる。

最近諸州の立法府において自動車の登録税を減じ其の代りにガソリン消費税を課することにあり、又は新たな財源を求めるときに登録税を高める代りにガソリン消費税を増徴するといふ方針を取るに至つた。ガソリン税は國道の使用程度に應じて公平に其の使用者を課税し得るといふ利益もあり、又納税者たる自動車所有者が一時に纏まりたる税金を拂ふ代りに小出しに何時の間にか之を支拂ふことが出来るといふ利益もある。

ガソリン税は米國四十八州のうち四十六州まで之を施行して居り、其の税率は一ガロンにつき州によつて一仙より五仙まである。而して一九二六年に於ける同税の總額は一億八千七百六十三萬三千二百三十一弗に達し、同年度に於ける自動車登録税と略ぼ同額である。ガソリン税が最初一九一九年に僅か二州によつて創始されたのに、今日米國の殆んゞ凡ての州に施行されてゐるといふ事實は、如何に此税法が好評であるのが、何よりの證據である。

ガソリン税は道路の破損率に對して

一 走行の距離

二 自動車の重量

三 運轉速力

の三要素を考慮に入れてゐるから此上もなく公平なるもの云はなければならぬ。而してガソリン税の徴收費は一九二三年に於て僅かに總稅額の三厘（千分の三）にしか當つてゐなかつた。

自動車税の激増

一方又道路公債によれる國道の建設維持及び改良は益々有效に行はれてゐるため、米國に於ける道路費の稅額は國庫收入總稅額の僅に百分の四にしか當らない。同時に自動車の使用は益々發達する一方であり従つて自動車稅額は年々増加して行くので國家が如何に道路改良に熱中するとしても、其の爲に一般不動產稅を増徴する必要がなくなり、反對に從來隣接地面に課し來れる道路稅を漸減し行くことが出來るやうになつた。加之、自動車稅の増加に伴ひ道路公債發行の必要も次第に少くなり、已に數州に於ては其の道路費を公債又は地方稅によらずして年々の自動車稅によつて支出する方針を取るに至つてゐる。勿論道路改良の稅率は米國の各州に於いても一定して居らぬ、まして各國に於いては夫々違はねばならぬ。即ち其の稅率は（一）道路改良の程度（二）自動車の總數（三）土地の價格（四）人口（五）國土の面積（六）其他の地方的事情によつて適當に定めらるべきもので固より其の率を劃一にすることは不可能である。乍併、過去の經驗に徴し、殊に過ぐる三四年間米國の政府、工業家、銀行家、農民、交通運輸業者其他一般道路改良に利害を有する人々の代

表機關により調査研究を重ねたる結果として、左記の一般的原則は採用されることになつてゐる。

道路改良費の分擔

- 一 國道建設及び維持費は之れによりて利益を受くる程度に比例して公平に分擔せしむべき事。
 - イ 一般社會の受くる利益——即ち教育、健康、娛樂、防火、警察、國防、郵政、日常生活及び富の分配等が國道より受くる利益。
 - ロ 特殊の團體の受くる利益——即ち農業、工業、勞働、鐵道、鑛山、森林、及び水路等が國道より受くる利益。
 - ハ 隣接不動産の受くる利益——即ち道路の開通改良によれる地價の騰貴。
 - ニ 特殊の道路使用者、例へば運轉業者、交通機關等の受くる利益。
- 二 自動車税は形式に於いてなるべく簡單にして而かも自動車の種類により最も公平なる割合に於いて分擔せしむべき事。
- 三 國家は自動車税又は國道使用税を徵收する唯一無二の機關たるべき事。

結 論

之を要するに道路の合理的改良は夫れ自身引合ふ仕事である、即ち惡路の最初の改良より初まり最も完全なる鋪裝國道の建設に終るまで、凡ての改善の過程を通じて、夫れは常に引合ふ投資である。

のである。本論の劈頭に述べた通り「如何に多くの費用が掛つても良い道路を有することは結局引合ふ仕事である。」従つて道路行政の主要なる職責は公衆の利益を増進し社會に對して最大のサービスを提供するにある。而して此職責を盡すためには最初から最も嚴密なる道路維持法を勵行せねばならぬ。理想的なる國道の建設維持に對する投資は如何に鉅額に上ぼつても社會公衆に與へる其の利益は必ず之を償ひ得て餘りあるものである。即ち産業上に於ける原價の低價「土地の繁榮、地下の騰貴、交通の發達、文化の向上、其他のあらゆる利益は必ず之れによつて確保せらるべく、而して之等の大いなる利益は道路問題の解決に於いて健全なる經濟的原理より有效なる技術的統制が活用せらるゝ限り、永久に享有すべき性質のものである。