

# 道路運輸經濟 (十四)

## 山下 定二

### 道路維持問題

新道路運輸方法が發明される毎にこの新道路使用者と道路維持當局の間に爭議の起ることは道路史の研究家は誰でも承知してゐることである。新方法の結果道路修築費の増加を來たし、時としては道路行政の性質が地方的で不完全なるがために地方當局の負擔を過重ならしめることもあるであらうが、さういふ反對は誇大され勝であると言へる。全ての者が優良なる道路のお蔭を非常に蒙つてゐることを忘れてゐるのである。社會の各員は低廉にして適當なる運輸を願ふものである。特に優良なる道路の運輸と著しい利害關係を有してゐる。現代に於ては運輸を除外しては何人

も日常生活を遂行享樂することはできないのである。(尤も道路の重要な機能はあまりに吾々に親しいために常に明瞭であるとは行かないが)吾々は今日では總て道路使用者である。鐵道は限なく行互することは出來ぬ。停車場間の距離は遠い。誠に道路は鐵道を補足するものである。道路無しとすれば鐵道は無用の長物に終るであらう。鐵道、運河、河川は旅客貨物を停車場、波止場までは運搬するが、これを各商店に、家庭に、消費者に運搬するに當つては道路を欠くことはできないのである。

而も、天下の公道は瓦斯管、水道管、下水溝渠、電力線、電話及び電信線を廣く通じてゐるものである。

これよりして道路維持費は萬人の分擔すべきものと言へるのである。アダムスミスも、噸數に比例した通行税の賦課を主張したが、この原理を認めてゐた様である。スミス曰く、「優良道路を維持し、交通の便を圖る經費は全社會の利益のために投ぜらるゝことは疑ふの余地のない所である。従つて 全社會の一般的據出により支拂はれていゝものである」(國富論)

この限りに於ては、賺出額には議論の余地も多いが、街路維持費はすべての人が其の一斑を負擔し賺金すべきものであると言つていゝ。又、直接使用者、即ち、私用自動車所有者、商業用貨物自動車所有者は特別の利益を享受するものなるが故に特別の賺出をなすべきであるとも言へるのである。

道路維持問題には、事實、二つの方面がある。第一に、何人により道路は維持さるべきか、其の負擔は如何に分擔さるべきかといふ問題に對する解答に包含さるゝ維持問題の財政方面に對し公平な解決を求めねばならぬ。第二に、

若し、道路が公共費により社會によつて設備されるとすれば全運輸費の一部は道路使用者の負擔から除去されるのであるから、運輸費を研究する必要がある。若し、或道路使用者が自己が道路に對してなせる損傷により生ずる道路維持費、及び新道路築造に要する資本費用の正當なる割當額を支拂はざるに於ては、同道路使用者は、其の邊の運輸會社に比較して言へば、事實に於ては補助を受けてゐると言へるのである。英本土に於ては、鐵道、運河の運賃は全經費、準備費用、運轉費、及び資本利子を償ふやうに定めねばならず、ために今日では道路運輸と鐵道又は運河運輸間の競走がこの問題を顯著なものにしてゐる。商業用車に適用さるゝ低率なる課税は事實に於て道路上に行はるゝ運輸に一種の補助金を下附することになると言はれてゐる。

私用自動車は其の税も高率であり、道路面を損傷すること少なく、且つ、道路の使用も少ないものであるからこんな問題は起らない。旅客用車は、乗合自動車にせよ、遊覽自動車にせよ、高率の税金を支拂ひ、如何なる場合にも大體

地方の要求に應ずる公共機關である。

一例をあげれば、ウイリアム・アクワース卿は『交通費及び其の相互從屬性』に關する暗示に富んだ論文中に次の如き問題を示し、これを論じてゐるのである。『道路使用機關は單に運轉費の支出を要するに止る時、何故に鐵道は其の全線路使用費の支出を期待されねばならぬのであるか？』と。

かくして、道路使用機關は其の全運轉費を支拂ふことなきために鐵道は其の運轉量の一部を失ふことになるかもしれない、従つて、一九二一年の鐵道法以來、鐵道會社は一九二三年の法令による『標準收入』を獲得し得る様に運賃の變更を認められるのであるから、殘存運轉量に對する運賃を値上げせねばならぬ結果とならぬとも限らぬ。且つ、鐵道は地方税の主要なる納稅者であり、かくして鐵道は其の敵手運輸形式に下附さるゝ補助金を準備するべく課稅されるといふ異常な地位についてゐるのだと論ずるものがある。スエファンソン氏は言ふ『これは或運輸が鐵道によら

ず道路による結果として實際に起つてゐることである。荷主の懷には節約となるものであるが道路による補助金を計算に入れれば費用はより高いものである。かゝる状態は一産業が其の乳兒期にある時にのみ健全なりと言へるに過ぎぬ。英本國に於ける道路自動車運輸は確かにこの乳兒期を過ぎてゐるものだ』と。又、別の所で同氏は言ふ、『二つの運輸機關が競走状態にある時、一に對し他に對するより以上の補助金を公共の金庫から出すべきでないといふ提議は不公平なものではない様だ。此の提議を無視すれば必ず相對的に一機關の運輸を不當に低廉ならしめ、兩者間に於ける運轉量の非經濟的配分を生ぜしめることになる。或派の人々は道路機關は既にこの有利な地位に置かれてゐると言つてゐる。』

然し、スエファンソン氏も次の事は認めてゐる。『道路運輸が他の内國運輸機關に比し多額の公共補助金を受けてゐるといふ事實に依つて道路運輸は獎勵すべきものでないと考へてはならぬ』

數年前、二三の運河を修築し以て内國水運業の改革を圖らんがために政府補助金問題が起り、其の結果同様な議論の起つたことがある。一九〇六年の王室委員の報告に現れた同問題に對する見解は様々であつた。鐵道擁護論者は鐵道に對しては從來其の資本勘定に於ても經常費用に於ても補助金を下附したことがない以上、鐵道の敵手に對し、かゝる政府補助金を下附するは不公平なりと主張したのである。

道路修築財政の二重問題及び各種運輸形體の補助金問題の解決には論理的に三つの、交互的のやり方がある。即ち

(一) 直接的の法令又は重税により新運輸を道路より驅逐すること

(二) 特別な義務即ち税金を課すことなく道路を全べての運輸に開放し、道路運輸以外の運輸形式に要する特別な通路の設備に要する資本費用はこれを補助し以て取扱上の不平等の皆無を期すること。

(三) 道路使用機關をして同機關が道路に與ふる損傷に對

し特別醜金をなさしむること。

第一のものについて言へば、これは歴史的には、完全に成功した例はないが（少なくとも長い間成功を續けたことではないが）最も廣く行はれたものである。初期に於て蒸汽車に對しターンバイクトラストにより課せられた束縛ですら、機械的道路牽引を破滅せしめることはできず、唯、其の發達を今日まで遅延せしめたに過ぎない。特種の運輸を道路より驅逐することは、其の運輸が其の性質上道路面又は基礎に與ふる損害がこれにより與へらるゝ効用と不釣合なる場合に非ざる限り經濟的解決とは思はれないのである。道路は、殊に機械的牽引のために築造された近代的道路は高價な資本部分であるから、若し、運輸が道路の維持費に幾分の寄與をなすならば、其の運輸は寧ろ奨勵すべきである。道路は、この道路上を通過する運輸により損傷されると同様に豪雨、降霜、及び其の他の天候によつても損傷を受けるものであるから、堅く遣る方が利益である。堅牢なる道路、即ち、同道路上を通過する運輸の重量にたへ

る道路を通過する重量運輸は、各車が費用の幾分を負擔するものとすれば、維持費を償却する上に利益のあるものである。現在では如何なる場合にも運輸を道路上より驅逐するは不可能でもあり、又時代に逆行した解決法である。現在では世界何れの國も道路の改良又は築造を行つてゐる。

例へば北米合衆國は巨額の富を費してこの目的に従つてゐる。ノルウエー、チエコスロバキヤ、支那ですら、大道路擴張計畫を實行しつゝある。かゝる驅逐法は英本國の運輸の發達を停滯せしむるものであり、鐵道相互間の競走を除かんとして集結を行つた諸鐵道の能率の増進に對する刺戟劑をなくすものである。又、地方に於ける發達を遲滯せしめ、都市運輸諸問題の解決上の重要なものを失ふことであり、貧民街の整理、住宅建築上の改革に蹉跌を來さしめるものである。

第二のもの、即ち道路運輸以外の運輸形式に對する補助の方法は、實際的提議としては、英國ではあまり結構な方法ではない。鐵道及び運河に投ぜられてゐる資本は莫大な

ものであるから、この費用は政府資金を以てしては堪へられぬ負擔である。ウキリアム、アクワース卿は運輸會社の資本費用補助問題を論ぜる際に次の如く述べた。『實際上には甚だしい困難があるので、若し、使用者が事實上、全費用を負擔することができ、又、負擔する意志があるならば、さうするに越したことはない』と。

勿論、新開國に於ては、何等かの方法で鐵道の整設に補助を與ふことは結構であり、又實際必要なことであつて、この政策は多くの新開國で行はれたものである。

さて、吾々は道路使用者が自己の與へた損傷費の一部又は全部を負擔せしめ様といふ第三の解決法に立ち歸つたのである。全維持費は道路使用者に課せる特税により徴收すべしと言はれてゐるのであるが、誰でも道路を使用するのであるから、さういふ政策は機械車、馬車の課税を含むのみならず、自轉車歩行者に對する課税をも含み、道路に敷設物を有するものに對する課税をも含むではないかとの反對もあるわけである。然しながら、地方税の力によれば

歩行者又は自轉車に課税することは容易である。次の問題はこれらに課する税の割合は機械的的道路運輸に對して何程とすべきや? といふことになるのである。

囊に示せる如く、アダム・スミスは路錢トールの方法を用ひ道路の使用に應じて支拂はしめる方法をよしとしたのである。曰く『街道又は橋梁を車が通過し及び運河を船舶が通過するに際して、其の重量又は噸數に比例して路錢を支拂ふことにすれば、これらの車船は彼等が與ふる損傷に正比例してこれら公共施設の維持費を負擔することになる。これを擱いては他により公平なかゝる公共施設維持法を發明することは不可能の様と思ふ。即ち、これ以上に公平な課税方法は不可能であると思ふ』と。

然しながら、實際上に於て路錢は、長い經驗の結果、不適當であり全然不結果に移り、遂に廢止されてしまつたのである。現在路錢以外の組織の下に行はれてゐる課税は、路錢の主な短所を除いたものであるが、其の詳述は次章に譲ることとする。本章で述べべんとは課税の詳細論

若しくは特種の道路使用者の中の誰が負擔すべきかといふことではなく、維持費齎出のよつて根據とすべき原理如何であるのである。

全社會は直接なり間接なりに甚だしく道路の恩惠に浴し、何等かの方法に於て何人も道路を使用するものであるから、道路建設に要せる資本支出、修築費、維持費の一斑を社會が負ふべきは當然である。然し、道路使用者と全社會との間の割當の根據となる一般的原理を見出すことは實際的には不可能の様である。而して、この困難な道路行政が不統一なるために一層ひどくなつてゐる。一定の割合を根據とする齎出とすることもできるのであつて、一九二〇年の財政條例の審議の際及びこれについて行はれた燃料税の研究のあつた際にも、こんな考への行はれたことがあつた。即ち、自動車は街道費に對して一定額を齎出せしむべしと決定されたのであつた。これに代るべき最も適當な良策は、貨幣價値の變動、大戦時に於けるが如く工事が數年に亘り中止された時を考慮に入れて維持費増加額を新運

輸に負擔せしむることであるともいへるのである。又、一つの考へは資本費用は全社會の負擔として維持費は道路使用者をして負擔せしむべしといふのであるがこの提案は論理的に行けば、上は蒸氣牽引車より下は歩行者を含む全道路使用者をして醸出せしむることになるのである。

モンターゲ卿等は街道建設公債の方法を利用して諸道路を現在必要とさるゝ新標準に改造すべしと言つてゐる。近代的形體の重量運輸を目的として築造してない道路を其の損傷に従つて糊塗的修築を行ひ年々財力を浪費するに比すれば、近代的方法を用ひて重量運輸道路を改築する方が結局は經濟的であると卿等は唱へるのである。資本費を増加して歳費を減少せしめることは經濟的であらう。償却積立金は別とした利子費用が維持費の差額より小なる時は、經濟的である。完全なる基礎を用ひ、コンクリト、ピツトメソ（瀝青）アスファルト瀝滓を使用して道路を新標準に適合せしめて改築する時年々の修築費は著しく減少されるものである。（因に上述の材料はスピニューに開かれた萬國道路

會議に於て近代的自動車道路には最も適せりとされたものである。道路技師等に言はせれば、道路問題の技術的方面は解決されたので、現在では如何なる重量運輸にも耐ふる道路を建設することができるのである。然し、問題は最初の資本費用が大なることである。従つて、特別道路公債により道路を建造せんとする提案が一般を惹きつけたのであるが、財政困窮の時には國債を起すことに反對があり、地方官廳は地方税を擔保とした公債を、例へ其のために將來歳出に於て多少の削減を見やうとも大して利益なりとも考へないかもしれない。困難は更に英國の道路行政の性質が地方的なることによつて起るのである。地方官廳は中央官廳、即ち國家の如く公債の募集に當つては有利な位置に居ないのである。且つ、小地方の場合には俸給が高いために優秀なる技師、測量師を置くことが出来ぬのである。然し難點のあるは認めるにしても、實際の改良に要する資本費と維持費年額との平衡を如何にとるかを正しく研究することは何よりも大切であり、又、浪費することなく道路を最

高標準に達せしめる可能性もこの問題にかゝつてゐるのである。

十九世紀に於て當時著しい難問になつてゐた道路維持問題は道路技師等の努力、殊に多數の道路を改築し新方法を發明したテルフォード、マカダム等により解決されたのである。テルフォード、マカダム兩人の意見の衝突は今日行はれてゐる議論に照して見ると興味のあるものである。即ち、テルフォードは多額に最初の資本費を要する所の堅牢なる基礎の必要を力説し、マカダムは少額の費用によりできる所の優良なる道路面の必要を信じてゐたのである。結果、マカダムの勝利となり、マカダムの方法が廣く採用されたのである。然し、高速力の機械的重量運輸は、より優秀にして堅牢なる道路を必要とするものであるから、今や、吾々はこれと反對の解決法、即ち、テルフォード法に眼を注ぐ時ではないであらうか。

道路建設上の純粹なる専門的、改革以外の方面に於ける發達も道路問題の解決に貢獻するものであることも忘れて

はならぬ。曩に示した解決法の一つは統一的组织による道路行政の革新である。今一つは車自體の技術的改良で路面及び基礎の損傷度を減せしめることである。こゝにいふ改良は法令其の他のあらゆる方法により奨勵しなければならぬ。例へば、多輪車を用ひれば、荷物の重量が多數の車輪に分散され、車軸重量も減じ、幾分道路の損傷を減ずるであらう。又、廣く、彈性タイヤ、大型空氣タイヤの使用により目的の到達に近づくであらう。殊に大型空氣タイヤは従來少數の遊覽自動車又は例外的な乗合自動車に限られてゐたのであるが、最近では著しく發達したのである。大型空氣タイヤ、低壓タイヤが發達すれば次第に廣く採用される様になり其の結果道路損傷の度も軽減されるであらう。車臺發滌スラッシュの改良も亦重量車の損傷度を減ずるであらう。此の點では素人でも猶改革の餘地大なることがわかるのである。道路のない未發達の地方には葡萄酒ウイスキーの使用を主張されることが屢々ある。葡萄酒は道路を損傷することなく小スチムローラーの役を果すものであるといふ。自用車の發



達は歳入を大にするに違ひないし、道路維持費はこれに比例して増大するものでないから、各道路使用者の負擔は軽減されることになるであらう。英本國に於ける自動車使用人口割合は合衆國、カナダに比して著しく小であり、自動車運輸道路も亦小である事實を見逃してはならぬ。合衆國カナダに於て低廉車は職工ですら所有してゐるのであるが、英本國では未だに贅澤品の如く思はれてゐる。

此處數年英本國の道路問題は道路運輸反對論者には無視されてゐることだが事實の示す以上に急迫してゐる様に見える。これは事情が様々に異つてゐることによるのである。

先づ第一に戦時のために遅れた修築を行はねばならぬことである。戦時中は道路の修築を出来るだけ延期し、而も多くの地方では戦時行動のため道路に不適當な運輸を大量に行つたのである。且つ、物價の騰貴と經費の膨脹のために費用の増加が事實以上に劇しく見へ、戦前、戦後の比較をして見ると各目的費用の膨脹が無視され、まことに驚くべきものとなつてゐるのである。最後に、道路修築費、少な

くもその一部は、運輸上の必要によるものでなく失業救済目的に投ぜられてゐるからである。(道路工事はかゝる救済事業として好適だからである。)或場合の如きは通過運輸量の疑問である道路を新設したこともあり、これらは舊道路を改築せるが寧ろ妥當であつたのである。此處に於ても道路行政が運輸上の必要に根據を有せず、同地方に事業を起さんとする地方官廳の必要により行はれてゐることがわかるのである。勿論、現事業の範圍外の廣い考察の結果、さういふ選定をなしたものであらうが、現今の道路費の重い負擔を考へるに當つてはこの事實を忘れてはならぬのである。將來に於ては、かゝる道路の建設も、經濟的、運輸的見地からも正當のものとされるではあらうが。

然し、將來に於ては、改築道路の維持費は軽減されることなくとも軽減されねばならぬものであるから、現在の負擔は一時的のものであることも考へていふことである。目下運輸省が行つてゐる運輸調査事業は道路爲政者に貴重な材料を與へるに違ひなく、この統計的材料により道路

問題を研究すれば最良なる道路維持贖出金の分配法が得られるに違ひない。

然し、最も有望なしるしは道路經費の漸低であり、同時に自動車稅收の増額である。最高年額約五〇、〇〇〇、〇〇〇磅は直ちに低落を開始し、一九二二年には約三七、〇〇〇、〇〇〇磅となり、同年より次第に低落してゐる。車稅收入は一九二〇年の財政條例による新方法の實施以來漸次増加しつつある。即ち、一九二一年に於ける自動車稅收は九、七三五、八三二磅であつたが、一九二二年には一一、〇一三、八六一磅に昇り、一九二三年は一二、七五七、五五〇磅となり、又、一九二四年は初め九ヶ月のみで一三、八九二、八七九磅といふ増加振りである。

◇ × × × × × × × × × × ◇

### ◎ 東京市長國道を失ふ

新東京市長から奇抜な何書を内務大臣に提出したさうだ、自分が法上管理すべく命ぜられてゐる、東京市から千葉縣廳に達する七號國道が何處へ行つたものか、本所區錦糸町邊で消えてゐて判らなくなつたから指示して呉れと言ふのだ、あの大地震に遭つた東京市のことだ、地震で陥没したものと想つてゐたらそうではない道路はあるがどちらが國道か判らないと言ふのだ、

驚いたのは何書を受取つた内務省當局、冗談ぢやない、道路法が施行されてから此歳は恰度十年目だ、夫れに今頃になつて國道の所在を捜査してゐるやうでは、いかに東京市のこととは言へ、餘りぢや無いかと、第一次監督官廳の東京府に照會したら、そんな巫山戯た何書を進達した覺はないと言ふ返事で二度喫驚、ハハ、ハハ、特別市制の見習をやつたものと判明、併し此調子の東京市に特別市制々定の要求があるとは身の程を知らないにも程がある。(た)