

道路損傷負擔金に就て

福井縣土木課 S・H・生

本縣では大正十五年十月以來道路損傷負擔金徵收制度を實施し爾來研究を重ね該制度の運用に付萬憾なきを期してゐるのである。之が設定の事由としては特に述べる迄もなく輓近高速度重量交通機關の普及發達に隨ひ道路を損壊する程著しく之が維持修繕に多額の経費を要し窮迫せる縣財政の到底堪ゆる所に在らざるを以て右損傷の原因となるべき事業者に對し其の費用の一部を負擔せしめ維持修繕を圓滑周密にし以て道路交通の完璧を期せむとするに外ならないのである。

前述の如く負擔金は維持修繕費の一部に限定されてゐるのであるが本縣では之が率は修繕費の三分の二までの範圍

に於て負擔を命じ得ることに規定したるも今日迄に長大物或は重量物運搬業者即ち倉庫業者、山林業者、礦山業者等より負擔金を徵收したる事實なく主として自動車業者に對し其の使用せる道路修繕費の七分の一以内に於て負擔を命じてゐるのである。

以下自動車業者の負擔金徵收の方法に關し項を分けて述べよう。

一 自動車體の比率

各自動車の比率は左に依つて決定したのである。

	乗			用		貨物	
	三人乗以下	四人乗以上 七人乗以下	七人乗以上 十一人乗以下	十二人乗以上	自動自轉車附 りヤガラ	一屯積以下	一屯以上
一臺平均荷重 此ノ比	850 .3	2,724 1.0	3,360 1.2	4,280 1.6	1,600 .6	4,310 2.7	6,500 4.1
構造ノ比	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0
相乗ノ比	.3	1.0	1.2	1.6	.6	5.4	8.2
推定	.3	1.0	1.2	1.6	.6	3.88	5.13
		1.0	1.2	1.6	.6	3.4	5.1

備考 本表比率昭和四年四月一部改正した。

II 負擔金總額

規程制定當時管内自動車の道路使用延長約百六十六里此の修繕費は九五・三一四圓(二ヶ年平均)にして此の七分

一八〇圓余に達し從つて運轉區域内に於ける修繕費一三七・一八〇圓此の七分の一は一九六一一圓なるも自動車の輶數亦著しく増加せるが故に前記一萬圓の金額を増加するも敢て負擔過重に在らざる状況である。

の二を負擔せしむるものとせば一三・六一六圓を徵收し得るを以て從來豫算に一萬圓を計上して毎年此の金額内外を

徵收しつゝありと雖も、現在にありては道路の使用延長一

負擔金算出の根據とも云ふべき自動車の運轉區間、走行

III 走行里程の調査

回数等の調査は一定路線一定回数に依るものを除くの外最も困難なる問題にして從來相互に各自動車業者に付各車體毎に帳簿に依り或は揮發油の使用量、地方の實情、業態等に鑑み其の走行里程を査定したるも正鵠を得るに難く殆んど同一走行の事實、狀態にあるに拘不調査上甲乙其の均衡を失し正確なるもの知ること實際に於て極めて困難にして如何にして各人の負擔を適正且つ平衡ならしむるかと調査に當りて最も苦心を要するのであるが、最近過去の實績統計によりて大體の走行里程標準を設け前記の調査事項と

斟酌して之を決定することにしたのである。
畢竟調査上の正鵠と取扱上の簡便とを期することは今後更に大に研鑽を要する事項で此の規定の運用上重大なる問題と信ずるのである。

四 各人の徵收額

調査の結果得たる走行區間及其の走行回数を基準として各人の負擔額算出の方法は、大體左記の通計算するのである。

走 行 區	修 繕 費	回 數	屯 人	比	回 比 ノ 乘	同上 距 離 ノ 乘	負 擔 金	氏 名
福 井 田 一里 (三十九町)	九五〇	七人	九人	九五〇	一・〇二六	一一・三九	甲	
	二三二	一屯	一屯	二七八	三〇〇	三・三〇	乙	
	八三五	六人	一・四八三	二、八三九	三・〇六六	三三・七三	丙	
		1.0 3.4 1.2 1.0		一・四八三	一・六〇二	一七・六二		

備考

一 里程一里十八町＝一・五〇 里

一里三町＝一・〇八 里

以下之ニ準ス

「負擔率ハ各期徵取金額、走行總里數ニ依リ算出スルカ故ニ徵取期毎ニ之ヲ異ニス、本表ハ一里當一錢一厘ノ課率ニ依ル」

三 算 出 例

$$232 \times 1.2 \times 1.08 \times 11 = 3.30$$

$$835 \times 3.4 \times 1.08 \times 11 = 33.73$$

$$1483 \times 1.0 \times 1.08 \times 11 = 17.62$$

五 調 査 機 關

認むるのである。

六 徵 收 の 實 蹤

特に専任職員を設けず平素道路書記をして普通事務と共に自動車の關係簿冊の異動整理をなし各徵收期前二ヶ月間に11名をして調査に從事せしむ内各自動車業者に付調査の延人員約三十五人計算事務延人員約六十人を要するに過ぎず尤も此の計算事務は徵收金額の多寡に關係せず同一の手数を要するのである。

次に自動車の異動通知並に運轉承認（註一）報告等に關じては警察官吏と聯絡を保ちつゝありと雖も國道筋に於で近來著しく縣外の自動車の往來頻繁なるも實際に於ては其の通行狀況、業者名等を知ること極めて困難なるを以て縣界地の警官と特に聯絡を保ち負擔の衝平を保つ必要ありと

大正十五年十月より昭和四年九月に至る六期間に亘る結果に依るとときは乗用七人乘以下一臺の一里往復當負擔金は一錢四厘貨物一噸以下一臺一里往復の負擔金は四錢九厘に過ぎずして最高一ヶ年一七〇圓（貨物車）最低一ヶ年拾五圓（乗用車）にして乗合自動車の運賃を乗客に轉嫁するが如き虞なきのみならず其の他一般自動車の發達を阻害する程度の負擔過重にもあらず業者が苦痛を訴へる程でないのは明かな事實である。かるが故に本縣の負擔金納入歩合良好にして、現今では殆んど滯納者なく偶にあるも負擔金徵收の有無に不拘元來資產狀態不良のものであつて、本制度

適用上に於て満足なる成績を挙げつゝあると認められるのである。

（註一）（以上）

である。

（註二）自動車取締令施行規則（縣令）拔萃

依是觀是營業免許に當り其の事業の成否に付充分の調査をなし而して適當な限度に課定することは負擔金の徵收比較的容易にして夫れに依つて道路の維持修繕が行き届き却て自動車業者の利益であり將又縣民の負擔を輕減する所以

第一條自動車ハ同一車體ノモノニ二輛以上併行シ得ル道路ニアラザレバ通行スルコトヲ得ズ

但シ土地ノ狀況ニ依リ特ニ許可ヲ受ケ又ハ警察官吏ノ承認ヲ得タル場合ハ此ノ限ニアラス

道路法が實施せらるゝまで

道路改良會囑託　淺香小兵衛

緒言

道路法は、第四十一回帝國議會（註一）の協賛を經て大正八年四月十一日法律第五十八號を以て公布せられ、同年十一月四日勅令第四百五十九號を以て、大正九年四月一日よ

り之を施行せられたのであるが、顧みれば彼の明治二十二年公共道路條例の起案以來本法の制定を見る迄三十有餘年を經漸く其の成立を見たものであつて、之が公布後實施に至る迄の約一ヶ年間、所謂施行準備時代に於ける關係當局の苦心と努力とは想像に餘りある、また其の效績は永久に