



米國道路行政の展望（四）

武井群嗣

第四 貢取橋梁に關する問題

道路は自由交通を原則とする點より見れば、道路を接続する橋梁の使用に對し賃錢を徵收するが如きは交通史上極めて幼稚なる過去の制度に屬し、交通政策上決して良制度と認むることを得ない。然しながら、路政の實際に於ては俄かに此の理想の實現を許さず、先進國と謂はるゝ歐米諸國に於ても今尙多數の國々に貢取橋梁の制度を存する實況である。ところが、米國に於ては最近此の制度の存廢特に之が私營を認むるや否やに付朝野の間に議論が鬪はされ、

其の根本的解決を見る日も近き將來に在りのことであるから、左に其の概況を紹介することとする。

一 河川及橋梁の制度並試験

航行可能なる河川其の他の水流は國民の自然的通路である。鐵道及改良道路の普及しなかつた時代に於ては河川は國內唯一の運輸交通路であつたが、輓近陸上交通機關の發達は河川の效用を蔑視するに至り、河川の利用は舊態を留めざる迄に衰微することとなつた。然しながら、河川による運輸交通は陸上交通機關に依るそれに比して極めて低廉なる運賃を要求するに過ぎざる特長を有するのであるから、今後に於ける工業及經濟の進歩發達を圖る爲には、是非共河川の利用を策する必要があると思ふ。

米國の法制に於て如何なる水流が航行可能なりやは法律上及事實上の問題であるが、多くの河川中には法律上航行可能であるが事實上は不能に屬するものも尠くないので、それが問題となる場合には陸軍省に於て之を決定すること

となつてゐる。然るに、同省に於ては或る河川が現代的方法を以てしては航行不能であつても原始的方法を以てするならば尙能く通商又は旅行の用に供せらるゝに於ては之を可航河川とする例であるから、米國の河川には行政上可航河川に屬するものが多いこととなるのである。而して河川の齎す效用の甚大なるに顧れば、是等法律上の可航河川には現代的需要に應ずる改良を加へて、之を事實上の可航河川と爲すことが急務であると言はねばならない。



河川の齎す效用は極めて大であるから、其の利用特に航行の點から見れば、之を妨ぐる結果を招來する橋梁を河川に横過せしむることは極力避けねばならない。然しながら、一面之を陸上交通の點から見れば、河川の存在は陸上交通を遮断することとなるので、道路交通の進歩發達するに伴ひて橋梁の架設を必要とすべきは特に叙説を俟たぬ所であつて、結局兩者の調和は河川の航行を妨げざる限度に於て可及的多數の橋梁を架設する點に之を求むるの外はない。

である。

聯邦政府は各州間の通商交通を統轄する権限に基き、可航河川に設置することを得べき障礙物、例へば橋梁、堰堤、突堤其の他之に類似する工作物を決定するの權能を有することは一八九九年三月三日の河川港湾法第九條及第十條の規定する所であるから、可航河川を横過する橋梁の建設は總て聯邦政府の統制に服従せねばならない。従つて、爾後米國議會に提出せらるゝ總ての橋梁案には、其の架設地點は勿論、其の様式、長さ高さ幅員及構造に關する事項まで詳具したのであるが、一九〇六年三月二十三日議會は一般橋梁法を可決し、其の第一條及第四條を以て橋梁の建設に關する技術的事項の判断は之を陸軍長官及技術部長に委任することとなつた。此の結果同年以後に於ては、議會は單に或る橋梁を架設する必要の有無を主として政策的に決定するに留まることとなり、議會が或る橋梁の架設に同意すれば、その實施及監督は専ら技術部長の決する所に従はねばならぬこととなつてゐるのである。

以上は米國の河川及橋梁に關する制度の大要であるが、道路局高級建築技師 Albin L. Gemeny 氏の記す所に依れば、米國の橋梁は總延長約二千哩に達し、その長きこと實にニユウ・ファウンド・ランドと英國の間又は南アメリカとアフリカとの間の距離に匹敵する。従つて、此の橋梁に投資した額は恐らく十五億萬弗以上に及ぶであらうし、又現に年々七千五百萬弗より少からざる巨額の費用を投じてゐるのである。固より是等の鉅資は其の大部分を貨客輸送の安全を保障する爲の要素に支辨するのであるから決して無意義の投資ではないけれども、斯かる巨額に上る費用の支出を最も意義あらしめ、可及的節約して而かも能率を大ならしむる爲には、橋梁に關する試験を慎重綿密にすることが肝要である。依つて道路局及其の他の研究所に於ては、常に橋梁用材料の試験及其の改良の研究を怠らず、特に近年に於てはコンクリートの試験及改良に没頭し、以て所期の目的を達成せんと努力してゐることである。(尙、同氏は

米國に於ける橋梁試験の状況を詳述して居るが、紙面の都合上爰にはそれを省略する)。

二 貸取橋梁制度存置意見

イリノイ州選出代議士 Edward E. Danison 氏は橋梁制度研究の權威者で而かも貸取橋梁制度の存置論者であるから、先づ其の意見を聽くこととする。曰く

現代に於ける道路橋架設は高價なる投資事業に屬する。道路の改良には莫大なる費用を要するが、橋梁架設の爲には尙一層多額の費用を要するので、此の財源を何處に求め

何人が負擔するか、橋梁の架設は州に於て爲し其の費用は

國民より徵收する租稅を以て之に充當するか又は個人資本の手に橋梁の架設を特許することとするか、之は現代に於ける重要な問題の一である。

言ふ迄もなく道路に付ては無賃使用が原則である。昔は私營の賃取道路なるものが存在したけれども、現今に於ては其の跡を絶つに至つた。ところが、此の原則から推論し

て、橋梁は道路の一部であるから是亦無賃で通行せしむべしと主張する者がある。然しながら、此の主張の當否は場合を分つて考察することを要する。凡そ州の區域内に於ける州道を接續して小河川に架設する橋梁の如きは、疑もなく其の道路と同様に州に於て其の公費を以て建設すべきである。蓋し斯かる橋梁は其の屬する州道の一部に外ならぬからである。然し、大河川又は入江に架設する國際又は

州際の橋梁に至りては、或る州に於ける道路の一部とは見られないのであるから、是等は州に於て公費を以て架設すべきものではない。



國境又は州界に架設する大規模にして高價なる橋梁に付ては、之を (一) 州の手で架設するか (二) 聯邦政府の手に於てするか或は (三) 議會に於て個人又は私法人に特許して架設せしむるかの三案が考へられる。而して或る論者は第二案を主張してゐるが、其の理由とする所を見るに、「聯邦政府は是等の大河川に付管轄權を有し且州際通商交

通の發達を助成する責務がある。而して是等大橋梁は州の手から聯邦政府に委付されたる國家的設備であつて、道路と自動車との發達は之が架設及改良を要求するが故に、聯邦政府は其職責上自ら之を建設せねばならぬ」と云ふに在るものゝ如くである。

が然し、之に對する答は極めて簡単で済む。曰く。「聯邦政府が之を架設することゝなれば當然に多額の費用を要する。然るに政府は道路改良の爲に毎年七千五百萬弗を支出せねばならないのであるから、此の上に橋梁の爲にも費用を出すとすれば、其の額は遂に米國が世界大戦に使つた金額を超過するに至るであらう。而して、政府の歳出豫算は毎年三四十億弗を算し逐年増加の傾向を示す時、此の上に尙橋梁費を支出することは到底困難なことである」と。果して然らば、如上の大橋梁は之を州若は都市又は個人資本の手で架設するの外はない。此の場合に於て州又は都市は公費で之を架設するであらうが、其の元資を鎖却する爲には之が使用に對して若干の賃錢を徵收する場合があると思

ふし、個人資本の場合には必ずや橋錢の收納を原則とせねばなるまい。

吾人の言を以てすれば、多くの人々の間には賃取橋梁に對して一種の偏見がある。而して政府の官吏や政治家の間には法律を以て之を禁止しやうとするものがある。然し吾人の見る所を以てすれば、橋錢を取ることには相當の理由があると思ふ。蓋し、賃錢 toll なる語は希臘語の tolēstax の義より來たのであつて、或る特權に對して支拂ふべき料金の義と解すべきであるから、安全便利なる橋梁を使用して特殊の便益を得た者より一定の料金を徵收することは敢て不當ではないのである。賃取橋梁の現象は電燈、瓦斯、電車、水道の使用に對して料金を徵收するのと毫も異なる所はないのであつて、橋錢の率が高きに過ぎれば不平や反対が起るから經營者は之を低下しなければならない。是を以て一九〇六年三月二十三日の法律に於ては橋錢は正當且合理的なることを要し、然らざる場合には監督官廳に於て之を正當且合理的に更正することを得る旨を規定してゐるの

である。

◇

賃取橋梁の存在特に私營のそれを是認せんとする如上の主張に對しては反対説があつて「橋梁の如き公用設備は須く公費を以て公共團體の手で施設すべきものなり」と主張し、就中道路局の役人は此の數年間賃取橋梁の設置に反対する輿論の喚起に努め、州道路當局及代議士に對しても、

將來私營の賃取橋梁の架設を特許せざる様勧告し、若し公共團體に於て橋梁架設賃金の乏しい場合には起債も交已むを得ざる旨を力説してゐる。が然し、他面には私營賃取橋梁の設置を是認する者も亦多く「米國民は毎年二十億弗宛海外に投資してゐるのに、何故に國內の公共設備に投資するのが悪いか」と反問し、「國以下の公共團體の經費は年々膨張する許りであるから、此の上に公費を以て橋梁を架設して徒に民衆の負擔を増加することは、慎重に考慮せねばならない」と論じてゐる。

思ふに、賃取橋梁の制度は其の本質に於てガソリン稅や

自動車登録手數料と何等異なる所がないのではあるまいか。若し強いて其の差異ある點を擧ければ、其の稅金又は橋錢を收納する方法が違ふだけであるし、賃取橋が私營に係る場合には之を其の經營者に支拂ふか又は州に收めるかの差だけであつて、利便を享受する人がそれだけの對價を支拂ふと云ふ根本原理に至つては其の何等の差異あるものではない。

又或る人は主張して曰く「橋錢の收納に依つて原價の鎖却が出來た後に於ては、必ず其の橋梁を無賃と爲さねばならぬ。換言すれば、賃取橋梁は原價鎖却主義の下に於てのみ許さるべきである」と。果して然らば、此の主張はガソリン稅や自動車登録手數料に付ても亦同様に論じ得べきであるが、如何なる州と雖未だ是等の稅金や手數料の徵收を廢止したものではなく、事實に於て永久稅となつてゐるのに、賃取橋梁だけは何故に一時的制度としてのみ是認せねばならないのか、吾人は其の理由を判断するに苦しむものである。要するに、賃取橋梁制度は其の本質上道路費の爲にす

る、税收入と何等異なる所なく、唯事實上異なる一點は賃取橋梁の場合に於ては橋錢を支拂ふ爲に寸時の停車を餘儀なくされる不便があると云ふだけのこと過ぎないのである。

三 賃取橋梁制度存置意見（續）

Edward E. Denison 氏の所説は更に續く。
米國の議會では最近賃取橋梁設置の特許に關し次の如き方針を定めた。

(一) 道路橋は出來得る限り公共團體に於て設置することを勧める。依つて、個人又は私法人より賃取橋梁架設の出願があつた場合には、先づ其の所在する州、縣・市に之を設置するの意思なきや否やを確かめ、其の意思なき場合には、非ざれば私人に之を特許せざること。従つて、公共團體の計劃と私人の出願とが競合する場合には公共團體の計畫を認めること。

(二) 議會は可航河川に架設する橋梁に獨占權を與へない。従つて、現に賃取橋梁が存在する場合に於ても有賃又

は無賃の橋梁を架設せんとする出願があれば之を許すし、二以上の出願があつた場合にも皆それを特許すること。

(三) 橋錢は正當且合理的なることを要し、若し然らざる場合には陸軍長官及技術部長は之を検査し適當なる更正を命ずることが出来る。但し、此のことは一九〇六年三月

二十三日の法律に規定する所である爲に、此の規定の適用があるので同日以後に於て議會の同意の下に架設したる橋梁のみであつて、それ以前の橋梁に對しては此の法律の效力は及ばない（然し、それは極めて不可解なことである。）

(四) 議會は一般公衆に於て橋錢の徵收を廢止せしめんと欲する場合には之を廢止せしめ得るものに非ざれば賃取橋梁の設置を特許せざること。従つて、最近議會の同意を與へたる橋梁は孰れも、州、縣又は市に於て之を買收せんとするときは特許を受けたる者は之を拒むべからざる旨の條件を附してゐるのである。

(五) 議會の特許を得たる賃取橋設置者は、工事竣工後九十日以内に陸軍長官及州道路當局に對し、該橋梁建設費

の明細書を提出せねばならぬ。陸軍長官は竣工後三年以内何時にも右明細書の検査を爲し、職權を以て真正と認むる建設費の決定を爲すことを得べく、陸軍長官は州其の他の公共團體に於て賃取橋梁を買収せんとするときは、其の價格を裁定することが出来るのである。



賃取橋梁經營者の不當又は不合理なる橋錢の徵收其の他の特權濫用に對し公衆を保護する爲に議會の立てる方針は概ね上記の通りであるが、それにも拘らず、往々にして方外の利益を收めてゐる賃取橋梁經營者を見ることがあるので「議會は最早や賃取橋梁を特許すべからず、特に公道を接續する私營賃取橋の特許は之を爲すべからず」と主張する者があるし、又最近に至りては「橋梁の建設は公費を以てする方が私營よりも廉價で出來るから、私營賃取橋は最早や特許すべきに非ず」と論ぜられ、特に道路局、州道路當局、自動車協會その他から強く呼ばれる様である。之は一應尤もなことであつて、公費を以て無賃の橋梁を

建設するのは理想的ではあるけれども事實に於て公費を以てしては私營よりも低廉に建設を了することは至難であるし、且公營のみに依ることは公共團體の財政が許さないものであるから、尙當分は賃取橋梁の私營を認めない譯には行かぬと思ふ。尤も立法論として、現在議會の權限に屬する橋梁設置に關する事項を陸軍省其の他の政府當局の權限に委譲することは、道路の改良と自動車運輸發達の情勢に鑑みて緊急を要することであつて、斯の如くに現行法を改正することの必要は予と雖之を是認するが、賃取橋梁制度の全廢に對しては俄かに贊意を表し難いのである、云々。

四 賃取橋梁制度廢止意見

以上は Denison 氏の賃取橋梁制度を是認する理由及米國議會の賃取橋梁に關する方針の概要であるが、同氏の意見中にも散見するが如く、近時米國に於ては賃取橋梁特に私營のそれを全廢せんとする主張漸次強くなり、國會議員にして之を提案するものもあれば、政府當局にして其の方針

を公言するものもあるに至つた。此のことは嘗て本認上にも、其の梗概を紹介した所であるが、尙茲に賃取橋梁制度廢止論の代表意見として其の一を記すこととする。

代議士 Kelly 氏は嘗て一九二八年冬の議會に於て「賃取橋梁の制度は通商交通を妨げ民衆及各州間に於ける相互の理解を阻害すること甚大なるを以て、州際交通の用に供せらるゝ道路に於ては賃取橋梁の設置を認めざる方針を樹立すべし」との提議を爲したが、之に對しては眞面目の討論が行はれ、多數の賛成者があつた模様である。



一方政府の道路局に於ては賃取橋梁制度の存廢に付夙に調査研究する所ありと見え、道路局長 T.H. McDonald 氏は一九二八年度の道路局年報に於て之に關する意見を述べ先づ其の冒頭に於て「道路費聯邦補助基金を重る橋梁の建設工事費に對する補助にも充用するの取扱は今後尙繼續せられんことを望む」旨を力説したる後其の理由を次の如く述べてゐる。曰く

多くの州に於ける道路當局は一方に於ては假令巨資を要するも完全なる橋梁を架設せんとすると共に、他方に於てあつて、此の兩者は財政の關係上必ずしも相兩立することを許されざる願望であるから、此の難局を開闢し州當局の希望を達成せしむるの方途は橋梁に對しても國庫補助を交付するの取扱を繼續するより外に無い。若し之に反して橋梁費の補助を打切るならば、各州道路當局は橋梁の架設を躊躇するに至るし、這般の事情を洞察したる企業者は、公共團體が公費を以て新設又は改築したる道路を接續する絶好の地點を選んで橋梁を架設し、依つて漸次増加すべき旅行者より之が使用に對する橋錢を徵收し、以て自己投資の回収を爲さんとするを常とするに至るであらう。

今一九二七年十月三十一日現在調に依れば、橋錢徵收中又は賃取橋梁の計畫中若は其の工事中に屬する橋梁等合せて四百二十四橋を算するが、此の中二百十七橋は實に聯邦政府より補助金を交付して改良したる道路を接續するもの

である。又前議會には百二十二件の賃取橋梁設置特許案が提出されその中六十七件が承認されたが、而かも其の四分の三は個人企業の下に經營されるのである。事情既に斯の

如くなるを以て、是等の企業者は公共團體が公道を接續する最好適地點に公費を以て有賃又は無賃の橋梁を架設せんとする場合には之を妨害するを常とし、又それに成功した事例も渺くないのである。

元來、法律に於ては聯邦補助基金を橋梁の建設助成の爲に使用することを禁じてゐるのであるが、議會に於ては場合に依り之を緩和する必要ありと認め、公費を以て架設する橋梁に付ては其の工費の二分一を補助し、州の負擔に屬する殘餘の費用は橋錢徵收の收入を以て償還すべき起債に依りて支辨することを認むるに至つた。而して斯の種の起債は私企業に於ける募債よりも遙かに好成績を以て爲し得る實情に在るから、道路局は原則として私企業に屬する賃取橋梁の設置に反対し、須く公費を以て有賃又は無賃の橋梁を架設すべきことを熱望し、從つて橋梁費に對する聯邦

補助の取扱を持續せられんことを切望するものである。
云々。

◇

米國の道路當局が道路を使用する公衆の利益を保護し道路使用的自由を確保する爲に、又橋梁を投資の目的物たるならしめんが爲に、賃取橋梁の私營を根絶せんとする公正なる意見と熱誠なる努力とは漸次傾聽せらるゝの機運に達し、議會に於ても賃取橋梁制度に關する論議は相當の重要性を招來し、之に關する慎重なる調査に對しては立法部も敢て援助を惜まざるの傾向を示すに至つてゐるし、現道路局長 Mac Donald 氏が到る處に於て「今日に於ては最早や公道上に私營の賃取橋梁を存置せしむる餘地なし」と喝破し、一面新立法を提案する資料として賃取橋梁に關する完全なる調査を爲しつゝあるの努力は、纏がて本問題の根本解決を爲し得るの日の近きに在るを暗示するものと見てよからうと思ふ。(未完)