

論 説

道路港灣其他の擴築費に就て

(費用倒れの我が政府)

田川大吉郎

一

明治以來我が國民はいくらか富を増加したそれは顯著な確實な事實の様であるがその半面に我が政府はかなり多額の借金を負ふて居る。

政府が借金をして仕事をしそれに由つて政府は苦んで居るのに人民はそれに由つて儲けて樂をして居るといふのは正當であるまい。政府の仕事は人民の納稅に由つて爲されるのだから(二)若しその納稅額が足らない譯なら政府は遠慮なくもつと取り立てたが可からう。(三)若し人民の資力が



到底その納稅に堪へない譯なら、それは人民の實力以上の仕事であるから政府はその仕事を見合せたら可からう。(三)以上の二點は誰にも異論のあるまいことゝして、しかしながらこゝにはその仕事をしたゝめに困つて居る政府があり、又それに由つて儲けて居る人民があるものである。それは決して公平でない、正當でないからそれをどうするか、どうか仕様はないかといふ問題が起るのである。

二

數年前米國のデトロイト市に高速度鐵道を建設する計畫があつた。その一哩當りの建設費は約四百七十萬圓であつたが、市當局はこれを次の三方法に由り調達することにしたのである。

- 一 二百四十萬圓 卽ち費用の約半分は、高速度鐵道——電車——の建設せらるゝ路の兩側の地主に負擔せしめる方法としては租稅に由るのである、租稅としてこれを割付けて徵收する。
- 二 八十萬圓 これは全額の約六分の一に當るのであるが、軌道費としては四分の一に當る——軌道費は一哩當り三百二十萬圓——それを市民全體に課する、市民に一人残らず人頭稅として課するのでない、普通に申す全市民に課するの、ある無論それは租稅として徵收する。

- 三 百五十萬圓 これは設備費の全體である、軌道建設費と、又車輛その他の設備費とに分つて、その設備費は全部乗客の負擔とする、そこで先づ市債として調達するが、乗客の乗車賃に由つてこれをだんだんに償還することにする。

大凡斯様である。斯様にして彼等の四百七十萬圓はできた。繰返して申せば地主と、市民と、乗客と三者の分擔で若くは共同負擔で、その四百七十萬の高速度電車はでき、市民は全體としてその結果を樂むことができたのである。

それに就て私は思ふ、このやり口は吾等の市や政府のやり口は異なつて居る、驚くべき程大いに異なつて居る、そしてその異つて居る廉は公正なる道理の要求に合つて居ると、それだけ私はこのやり口に賛成する者である。私の思ふ所では、吾等の市も政府も、夙くから斯く爲すべきであつた、それを氣づかずにあるたのである、だからせんでもいゝ借金をして苦しんで居るのである。若し初めから我が政府や市が、この様のやり口をしてゐたなら、政府も市も今日の様な困つたことにならないでもつと氣前好く、新種の事業に邁進し國利を發展せしむることができたのであらうと。

III

以上は單なる一例であるが、一例を推しても斯く思ふた私は、我が政府も市も、その企業の方針を今後に斯く一變せんことを希望する。

それは一と口に申せば次の如くである。政府にせよ、市にせよ、すべての企業は——道路や、港灣や、鐵道や、其の他の公共的施設を含む——その關係人民の直接の負擔に於て計畫することに爲されたい。そのためには政府自ら、市自ら、借金を背負ひ込むことのない様に爲されたい。そのためには或種の

人を不時に不當に富ませることのない様に爲されたいと。

斯様にすることは政府と市の企業はすべて直接人民の特別の負擔に於てする意味かと言はるれば私は大體論としてさうだと答へる。——中には一地方の一階級の利益の進捗若くは損害の防止等に限らない事業もあらうから、それらの事業を一般的に經營するのは別である。しかしながら、その區別は、つとめて厳格に爲されたい——それはすべての事業を、租税でやれといふことかと言はるれば私はそれも大體に於てさうだと答へる。それは租税に由るの外、公債に由つてはならないのかと言はるれば、否公債に由られても差支へないと私は答へる。但その公債に就ても、成るべく直接の負擔者を示定して置かれたいと答へる。

前のデトロイトの例であるが、地主も市民も、租税に由つて割り當て額を徴収せらるゝことになつて、たゞ一般乗客の負擔額のみが、公債に由つて長期に返納せらるゝことになつて居る。私は常にその通りにしたいとは、堅く主張しないまでも、概してその通りに致したい。例へば日本の鐵道である、その建設の費用は概してその様に致したいと思ふ。それだけその地方の地主の負擔が大いに増加せねばならないと思ひ、それは増加してもいい、理由があり、又必要のあることだと思ふ。今日までのやり口から申せば、我が地主は政府と市の盡力に由り勞せずして不當に多大の利益をしてゐた利益し過ぎてゐたと私は思ふのである。

斯くすることはそれは何も新しい方法主張ではない、現に行はれて居る受益者負擔の方法は即ち

それであると申さるゝ方があらう、それは其の通りである。私はその方法、その趣旨に由つて、以上の主張は皆説明し得らるゝもの理解し得らるゝもの實行し得らるゝものと思ふ。

しかし添へて申さねばならないことは、その様の趣旨精神が、我が國民の間には、未だ本當に能く理解されてゐることである。それで西洋には既に能く行はれて居ることでも、日本には未だ能く行はるゝに至つてゐないことが多い。この際尙この方法を主張し、政府や市の方針をこれに一致せしむる様、革面刷新せしむる必要ありとして、これを持ち出すのである。

例へば復興事業區劃整理の時、政府は市民にその所有地の一割を、無償で提供すべき様強制したのであるが、獨逸のアデケス法のそれは三割五分乃至四割になつて居る。能くその精神を理解し、その効果を察知すれば、これは三割五分でも四割でもいいのである。それに甘んじてそれを實行する氣になるべき筈のものである。しかるに實際に於ては、その一割すらがなかなか容易には行はれなかつた。それ位この趣意この方法は、未だ我が國民には理解されてゐないのである。進んでこれを鐵道に施行し、鐵道沿線の地主に命令しその租稅を重課するか若しくはその附近の地面を獻納せしむるか、徵發するかといふ一段になれば、その不満、苦情、反抗、衝突の情は察するに餘りがある。それ位今日の我が國民はこの種の理解に乏しいのである。

理解に乏しいから、それに打ち突かつた當事者としては、苦情もあらう、不満もあらうけれども受益者の負擔である、その理由は冷かに考へたら分るであらう。從來の如く或種の人民は俄に成金長者と

なつて、政府と市は反つてギュートーこの一面に苦しんで居るといふのは、理論上實際上どうしても解することのできない沙汰である。これは何と言つてもその直接する當事者達に、能く得心して貰はねばならない、又必ず得心してくるべきことである。私はこの理解の普及し徹底せんことを祈る。

これを普及し徹底せしむるため、その道の人々の各々努力せられんことを祈る。

四

日本の道路は今も不完全である、大さう良くなつたといふけれど、今も太だ不完全である。別けて自動車の發達以後さうである。これはどうしても自動車に適した様改築しなければならない、擴張しなければならない、或は新道路を建築しなければならない、不景氣といふ時である、失業難といふ時である、道路の新設擴張は、丁度その應急的にいゝ施設計畫であると思ふ。

だが、英國でもこれを考慮して居るが、自由黨が大いに公債を募集してやらうとの主張には、今日の政府は反対して居る、或は躊躇して居る、それ故、未だ大々的に實行せらるゝに至らない——これは道路以外の計畫をも込めて申す——濱口内閣が、公債を發行するといふことはその政策的自殺である、その金融界に及ぼす影響には、濱口内閣は堪へ得ない行きがゝり、因縁情實があらうと私は察して居るが、たがた、この公債に由る大規模の道路計畫は行はれないだらうと私は豫想いたして居る。

しかし、この程、他の雑誌にも答へたことであるが、英國、米國等で、最近國立公園地を目當とし、新自動

車道路を建設する。附近の都會地には寄らないですべてその以外に真っ直ぐに駆け通ることとし、一方に於ては、その都會を、自動車の侵入と、それに由る混雑と噪音騒擾の悩みから救ひ、一面に於ては自動車を、自由自在に面白く駆け廻らせんとする計畫は、私のこれは日本にも行ふたらばと思ふ所である。國立公園を目當てとして居るから、遊散、娛樂を目的として居ると申してはならない、これを以て新道路を作るのである。近代的新道路を作り、それだけ交通力、輸送力、生産力を増進するのである。私は、この種の道路の大なる効用を信じ、大都會内にも亦この種の道路を新設したらば可からうと思ふて居る程である。

要するに自動車道路である、重要な道路を自動車化するのである、その必要がある。それを我が國の重要な政策の一としたい、それには、経費の負擔を、最も公平に適當に分配する必要がある。因て國家を窮地に陥らせない様にし、又、或る人々を不當に利得させぬ様にし、以て一盛一衰、今日の様に急激な不合理な懸隔を生ぜしめぬべく、それらの弊に注意する必要があるのである。因てこの一論をすゝめるのである。