

る事が提案されてゐるが、未だ殆んど利用されて居ない。文字の寸法はその文字が記されて居る場所に於て最も多く用ひられる速力によるであらう。

安全地帯はそれが單に鋪裝上の表示によつてのみ示される場合には夜間に於て認め難い事が屢々ある。そして完全に安全ならしめる爲には適當な照明と警告的燈火とを有す

る路面より高めた乗降臺を使用する事が必要の様に思はれる。承認されて居る計畫に於ては是等の灯火は赤色であつて黄色ではない、そして一方の燈火が燃え切つてもその障害物を暗黒の中に放置せぬ様少くとも二個の燈火を用ひねばならない。この記述は交通耳鉤が使用せられる場合にも亦適用する事が出来る。

路面維持費の財源に對する提案

池 本 泰 兒

近時の著しき自動車交通の發達

此頃自動車交通の發達は著しいものがある。寧ろ驚異に値する程である。仙臺で鐵筋を購入入札をした處が東京から直ちに自動車を持つて來たといふ。其の方が汽車で運搬するよりも廉く付いて然かも其の納入者は松島の見物が出

來ただけ得をしたと云つたさうだ。東京でも貨物自動車の箱に『名古屋―静岡―東京』と書いたのに時々出會ふ。きつと定期に貨物輸送をして居るのでないかと思ふ。又、東京、大阪、名古屋、神戸等の大都市に於て消費せられる魚類、蔬菜類其の他の搬入は大概貨物自動車に依る様になつたのではないかとも思はれる。私は東京板橋の附

近に住んで居るが、此處を通じて改修せられた九號國道に
毎朝埼玉縣の方から來る貨物自動車の數は、夥しいものが
ある。

全く國道の如き日本の大幹線道路は今や地方的交通のみ
ではなく、全國的に利用される様になつて來た。汽車のな
かつた徳川時代以前の交通状態に還つて來たのである。尤
も速度の速い交通用具に代つてしまつたのではあるが。

茨城縣と千葉縣との間にある利根川に架せられた六號國
道の大利根橋が開通する様になつてから千葉縣内の六號國
道の交通は茨城の自動車が入つて來るので急に増加
したと云ふことを聞いた。

私は日本の現在の國道は徳川時代以前の交通状態に依つ
て定められたもので、略鐵道に併行して居るのを、何か無
駄に思つた頃もあつた。即ち道路は鐵道の榮養線であれば
いゝのではないかと云ふ考へを持つて居たのである。然し
今になつて見れば、其の考への全然間違ひであることを知
つたのである。即ち、徳川時代以前に出來て居た幹線道路

は、略二千年もの間に完成せられた、日本の地形に最も適
應した交通系統に依つて定められたものであるために、鐵
道が之れに沿ふて敷設せられたのも當然であり、鐵道が敷
設せられても、道路は鐵道の到底及ばざる有利なる機能を
持つて居るし、又自動車の發達にともなつて、益々道路は發
達しなければならなくなつたのである。私はきつと今に、
鐵道以上に道路網の重要になる時代が來るであらうと確信
して居る。

遂に維持し得ざる砂利路面

處で現在一般に日本の道路の路面は砂利道である。元よ
り交通の程度に依つては砂利道で充分な處も多い。だが
國道の様に幹線道路になると到底砂利道では維持が出來な
くなつて來て居る。前述埼玉縣の九號國道の如き、群馬縣
長野縣等から東京に通ふ自動車が一日三千臺にも及ぶと云
はれて居る。私共は一日五百臺程度の自動車交通ならばど
うにか砂利道で維持が出來るものだと思つて居るのに三千

臺ではどうして維持が出来やう。一日雨が降ればもう路面は散々に荒らされてしまふ。夫れをせつせと修理をしたと思へば、又直ちに壞されてしまふのである。砂利が相當豊富であつても砂利道の維持は、熟練せる技術と、熱心なる道路愛護心と、絶えざる努力とがなければ出来ないものである。然るに近年緊縮とか云つて絶對に日本産業のため節減すべからざる路面維持費が不當に削減されてゐる。當然必要なる豫算であるものを削減すると云ふ事は、直ちに現場員の負擔を著しく増大させる事になる。

秋田縣の中央部にある或る工區では六十五里の道路を擔當して居て其の砂利代として年額八千圓しか配當されないと云ふ。一里當り百二十三圓の割合である。夫れで絶えず壞されつゝある道路を維持しなければならぬので砂利の購入には地方の青年團や處女會だのを煽てたり賺かしたりして、一立坪三圓か三圓五十錢位で採取させる様にして僅かに路面を維持して居る。この様な仕事は現場員としては全く餘分の努力である。努力しても其の効果を擧

げ得ないと云ふ事は何と働き甲斐のないことだらう。私は遂には、路面の維持に根負けがして其の努力を放棄する様な時が來はしないかと懼れる。努力の報ひられないといふこと程危険なことではないとも考へられるのである。

路面維持費の財源に對する一案

例へば埼玉縣の九號及四號國道の如き、茨城縣の六號國道の如き、神奈川縣の一號國道の如き、滋賀縣、兵庫縣、佐賀縣の二號國道の如きに於て自分の府縣の自動車よりも隣接府縣の自動車の方が澤山に通る道路に於ては、其の道路面を維持することは、自分の府縣の交通に備へるの爲め、全く自分に關係のない隣接府縣の自動車の爲めに奉公してゐる様なものである。自分の府縣の産物を搬出するとか或は東京、大阪等の如く自分の府縣で消費する品物を搬入して來る他府縣の自動車に對しては當然自分の處で道路を良くして置いて容易に夫れ等が通れる様に備へて置かなければならないのであるが、自分の府縣の産物を搬出

するのでもなく、又自分の處の消費物を搬入するのでもなく、唯通過自動車のために道路が荒されると云ふことは全く割に合はないことである。

自分の府縣内のものなら、一般税金もとつてゐるし、其の他受益者負擔金とか、損傷負擔金とかも割合にたやすく徴收し得るが、他府縣のものだと、現在の道路法の解釋でも徴收出来るには出来るが、實際は甚だ困難で一般にはどこでもとつてゐない。

私の云はんとする路面維持費の財源に關する提案は他府縣の自動車からも、樂に且つ容易に損傷負擔を徴收する様に、又どうしても徴收しなければならぬものだと云ふことにある。

例へば埼玉縣の九號國道に就いて見るに、此の道路の一日の交通量は三千臺であると云ふ。今夫等の自動車の一回の通行に對して十錢宛、適當の位置に關所を設けて料金を徴收する。然らば一日三百圓、月にすれば約一萬圓になり年額十二萬圓を得る事が出来る。之れを財源として路面の鋪

装をするのである。埼玉縣内の九號國道は約二十里あるのだから、之れに坪當り五圓の鋪装をすれば丁度五年間で完成する勘定になる。自動車にしたつて二十里の道路で鋪装したものを通ると、凹凸の多い砂利道を通るとを比較して見たら十錢位の負擔は寧ろ廉過ぎるだらう。鋪装して呉れるものならもつと出したいとも云ふだらう。二十里の道路の鋪装の出來たものと、現在の様な砂利道を通るとでは、自動車は其の破損の割合から、或は速度から云つても其の利益は比較になるまい。

アメリカの自動車協會での調査に依ると鋪装道路と砂利道との自動車運轉費の差は一哩當三錢であるといふ。二十里は約五十哩だから鋪装が出來ると一回通行に一圓五十錢の利益になるのである。

五年後の鋪装の完成を思へば今日一通行十錢の料金など問題にならない。

又將來の維持修繕費にしても東京市の例に依ると砂利道一圓を要するとすれば、簡易鋪装では六十錢、硬質鋪装で

は三十五錢である。之れを考へても舗装しなければ噓だ。

どこの府縣でも現在の様に、府縣道を澤山に持つて居て然かも其の大半が未改修のものである様な時代にどうして隣接府縣の自動車に荒らされる幹線に舗装する費用が出せやう。

私は斯く通行料を徴收しなければ到底吾が國の路面は改善は出來ないと思ふ。

道路法は特別の場合を除いては通行料を徴收してはならない事になつて居る。夫れが道路法の根本になつて居るからである。だが今でこそ廢されたが、ほんの二三年前までは、私達が電車だの汽車だのに、乗つた時には通行税と云ふものをとられた。之れは道路法が出來た後ずつと續いて居たものである。即ち他の法律で認められて居たものである

道路法だけが獨りぎめに通行税をとつてはならぬと決めて居るとすれば少し變だ。其の通行税が黒税だと云ふので夫れを廢したとも云ふであらうが、路面の改善のために、又通行する自動車の利益になる設備をするために二十里の道

を通るのに、僅か十錢程度の料金を徴收し様と云ふのである。現在特に許されてゐる渡船賃、渡橋賃等でも一町にも足らぬ處で自動車は五錢乃至二十錢を徴收されてゐる。然かも尙之れを通行する自動車にとつては喜んで仕拂つて居るのである。即ち交通が備はるからである。

府縣は今や手に負へない位道路を持ち込んで、維持も改善も出來ずに居る。之れは私は道路法の頑固さに依つて自繩自縛におち入つて居るのだと云ひたい。其の昔、静岡の金谷日坂だとか、長崎の日見峠だとかは此の通行料金を徴收することに依つて交通が開けたのである。餘分の話だけれども今少し道路法の通行料に對する頑固さをゆるめさへしたらもつと日本の道路は發達するのぢやないかと思ふのである。

舗装は改築か

今の道路法では通行料は、徴收出來ないことになつて居る。徴收すると三百圓以下の罰金をとられることになつて

居る。然し損傷負擔金なら徴收出来る。處で損傷負擔金で支辨の出来るものは道路の維持修繕に對するものであつて改築、改修には支辨出来ないのである。處で此の『鋪裝』すると云ふことを一般に法律關係者は『改築』であると解釋して居る。私は之れを聞いた時に鋪裝が改築であらうかと不思議に思つた。又世界の道路技術者のなかで鋪裝は改築であると云ひ切れる人があらうかとも疑つて見た。現在の日本でのやり方で道路の鋪裝だけする場合に受益者負擔金を徴收する。即ち受益者負擔金を課するのは新設と改築の場合に限るのであるから、鋪裝が改築であるといふ結論になるのであらうと思ふ。

鋪裝をする時に沿線から財源が徴收出来るし、又鋪裝すれば、當然沿線の者は利益を受けるからといふので、之れに受益者負擔金を徴收することにしたのでないかと思ふ。最初から鋪裝が改築だなどと思つてやつたのであるまいと思ふ。

私は鋪裝と云ふものは路面の維持上必要なものであると

信じて居る。交通量の多寡に依つて路面は土で宜しい場合もあるし、砂利道で宜しい場合もあるし、所謂簡易鋪裝でいゝ場合もあるし、高級鋪裝にしなければならぬ場合もあるので、砂利道で維持が出来なくなつた場合には維持の出来るものに換へなければならぬ。夫れが修繕の方法なのである。

砂利道は夫れが徳川時代の頃の様な交通用具ならば充分であつたが、現在の交通用具に對しては當初から夫れに耐へ得ぬ事が明瞭なのである。即ち夫れに備ふべく適當の鋪裝をしなければならぬので現在の交通用具に對しては少しも改善にならぬものなのである。當然維持修繕の方法として鋪裝しなければならぬものなのである。

東京府の八號國道の砂利路面の維持修繕費は年額坪當り四圓乃至五圓を要して居ると云ふ。之れを今度冬期失業救濟事業として四里半の間混凝土鋪裝をしたのである。其の坪當り工費は八圓であると云ふ。二年足らずの維持費で鋪裝が出来るのである。そして二年位は其の修繕費は要らな

いのである。經濟的でもあり、又自動車交通に適應した路面ともなり、自動車の運轉費を低減せしめる。之れ等から見て、舗装は維持修繕の一方法であると云ふことが明瞭になる筈である。

受益者負擔規程の出來初めたのは都市の街路改良からであらう。街路には其の改築の時に舗装も同時に施工すべきであるが、東京では電車の敷設の時に、一般に街路を擴築して舗装のみが残つて居て夫れを舗装する時に、此の規程をこしらへたのである。實際は擴築の時に舗装もして其の時に受益者負擔を課すべきであつたのを舗装の時に考へつたものだから、遂に他の地方でも舗装に受益者負擔金を課する様になつたのであらう。

之れが私は間違ひの元であるとも考へて居る。勿論東京の如き街路では沿道は舗装に依つて利益を受ける。だが今は舗装は損傷負擔に依つて施工すべきものではないかと考へるのである。即ち舗装は維持修繕の一方法でなければならぬと考ふるからである。

關係規程の條文

之れから道路法、受益者負擔金、損傷負擔金の規程に就て私の論點に關係する條文を擧げて見たい。

道路法第二十六條 管理者ニ非サル者ハ管理者ノ許可又ハ承認ヲ得テ一定ノ期間橋錢又ハ渡錢ヲ徵收スルコトヲ得ル橋梁又ハ渡船場ヲ設クルコトヲ得

前項ノ許可又ハ承認ヲ得タル者ハ徵收期間内橋梁又ハ渡船場ノ維持及修繕ヲ爲スヘシ

第二十七條 管理者ハ特別ノ事由アル場合ニ限り橋錢又ハ渡錢ヲ徵收スル橋梁又ハ渡船場ヲ設クルコトヲ得

第五十六條 左ノ各號ノ一ニ該當スル者ハ三百圓以下ノ罰金又ハ科料ニ處ス

二 許可ヲ得シテ橋梁又ハ渡船場ノ使用ニ對シ橋錢其ノ他ノ財物ノ交付ヲ請求シタル者

道路法のなかでは貸取りの出來るものは橋梁及渡船場だけで道路に就ては何等明文が無い。之れは道路は公用物で

あつて無償で交通に備へるのが管理者の義務で通行税を徴收しないのが原則になつて居るからであらうと思はれる。

道路法第三十九條 道路ニ關スル工事ニ因リ著シク利益ヲ受クル者アルトキハ管理者ハ其ノ者ヲシテ利益ヲ受クル限度ニ於テ道路ニ關スル工事ノ費用ノ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得

第四十條 特ニ道路ヲ損傷スル原因ト爲ルヘキ事業ヲナス者アル場合ニ就テ管理者ハ之ガ爲ニ要スル道路ノ維持又ハ修繕ノ費用ノ一部ヲ其ノ事業者ニ負擔セシムルコトヲ得

第三十九條により更に各府縣に受益者負擔規程が出来、第四十條によつて損傷負擔規程が出来るのである。今出来るる受益者負擔規程では大體受益者の範圍を沿道に決めて居るし、道路に關する工事を新設及改築に決めてしまつてある。私は其の點も少し變でないかとも思ふ。第三十九條の條文を更めて虚心坦懷に讀んで見られれば、受益者には自動車業者が舗装に依つて著しい利益を受けるのに之れが入れて無いことに氣がつかれはしないか。唯神奈川縣の

ものには『道路ノ新設又ハ改築ニ關スル工事ニ依リ特ニ利益ヲ受クル事業ヲ爲ス者ニ對シ受益者負擔金ヲ賦課スルトアルベシ』とあるから自動車業者から舗装工事の負擔を取れないことは無いが、まだ徴收したことは無いさうである。斯く規定し得るものならば、大いに活用すればいいと考へる。

損傷負擔規程に於て負擔金を徴收する者は、滋賀縣のものでは『一、自動車ニ依リ運輸ノ業ヲ營ム者。二、前號ノ外特ニ道路ヲ損傷スル原因ト爲ルベキ事業ヲ爲ス者ニシテ知事ニ於テ負擔セシムル必要アリト認メタル者』となつて居る。又『負擔金ハ自動車ヲ使用スルモノニ在リテハ其ノ自動車ノ走行哩數及左ノ比率ニ依リ其ノ他ノ事業者ニ在リテハ知事ノ認定スル損傷ノ程度ニ依リ之ヲ決定ス

- 八人乗以下乗用車 一、〇〇
- 前號以外ノ乗用車 一、五六
- 一噸以下ノ貨物自動車 一、八〇
- 前號以外ノ貨物自動車 一、二二〇

前項ノ走行哩數ハ一定ノ路線又ハ區間ニ據リ自動車ヲ使用スル場合ニ在リテハ其ノ道路延長及通行回數ニ依リ其ノ他ノ場合ニ在リテハ事業者ノ申告ニ依リ之ヲ定ム其ノ申告ヲ爲サザルトキ又ハ申告ヲ爲スモ不相當ト認ムルトキハ知事ノ認定スル所ニ依ル』とある。之れを見る時は相當の面倒はあるが何處の自動車からでもとれるにはとれる。又維持修繕費の三分一を徴收し得るのである。即ち砂利道を續けるとすれば永久に其の三分一を納めなければならない。だが舗装する費用が一年砂利道維持費の二倍位で出来る程度なれば六年分で舗装が出来て其の後は非常に少ない維持費で宜しいことになるのである。經濟的の見地からしても舗装することは反つて事業者の得になるのではないか。

結 論

或る一定の路線即ち砂利道で維持の出来ない路線には舗装をしなければならぬ。然かも主にも隣接府縣の自動車通過する様な道路は殊に夫で路面が傷められて居る。故

に其の様な道路に關所を設けて其の通過する自動車から通行料を徴收して夫れで舗装したいと考へるのである。關所を設けて通行料を徴收する事が出来なければ關所だけを設けて其の通過を調べて置いて其の度數に依つて舗装の負擔金を事業主から徴收する様にしよう。徴收する金額は數年のうちに其の道路の舗装が出来る金額を計算して一回の通過に對する料金とするのである。現在損傷負擔規程では申告に依らうとするのを自分で調べることになるのである。舗装を修繕と考へれば損傷負擔規程に依るし、改築と考へれば受益者負擔規程に依るのであるが、私は道路法には相當融通性があるのだから夫々負擔規程の方で都合良く活用出来る様にすればいゝと思ふのである。何か現在定められてゐる負擔規程は自分で身動きが出来ない様に決めてしまつて居る様に思はれる。徴收出来る負擔金がとれないし、又隣接府縣のものなどには甚だ徴收が困難である様に思はれる。

私は法律と云ふものは其の活用に妙味があるので夫れに

自ら縛られる様では寧ろ定めない方がいと考へる。

若し私の主張する様に道路法に對する運用を適當に爲すならば日本の國は立派な鋪裝道路を數年ならずして持つことが出来る様になると思ふ。

私は技術者なので法律のことは良く解らないから或は解

釋に間違つて居る處があるのかも知れない。だが私が何を考へて居るか位は御判讀願へないこともあるまいかと僅かに望みつつ本文を書いたのである。各位の御批判を乞ふ次第である。

自動車交通事業法に就て (二)

江 口 巳 年

第三章 共通規定

第一章及第二章に於て夫々規定さるべき事項の中自動車運輸事業及自動車道事業に全く相通するもののみを提出して、共通規定とし本章に一括規定した。申請手續、監督に關するものにして尙本章に統括し得べきものがないでもないがこの點は立法技術上の便宜と難易に従つたに止まる。

第三十三條 同一ノ一般自動車道ニ依ル自動車道事業及自動車運輸事業ノ兼營ノ場合ニ於ケル免許、許可及認可ニ關シテハ勅令ヲ以テ別段ノ定ヲ爲スコトヲ得

一般自動車道は自動車運輸事業の兼營を目的として開設さるゝ場合が大部分を占むる。兩事業を兼營せんとする者は第一章及第二章の規定に依りて各別に手續を履踐すべきであるが内容に於て重複する所ある爲、事務簡捷の趣旨を