

この説も亦所謂保險政策の不備と自動車責任保險の強制とを混同して論じたものに過ぎないと思ふ。國家の保險政策の中保險業者に對する監督干渉につき適當なるものが存在するならば基礎の薄弱な保險業者の進出の機會は全くなかるべき筈であり不廉なる保險料が課し得らるべき筈でもないのである。かくして強制的自動車責任保險の制度に對する反對論には有力なるものを求め難く、自動車事故の發生が根絶せられない限り、萬一の場合に生じ得べき損害に對してこの制度の下に於て被害者に充分の慰藉が與へ得られるとするならば、今日の吾國の自動車業の經營者より觀て多少の困難と苦痛とを伴ふのは免れ得ないとしても、この制度の樹立に躊躇すべきではなからうと思ふ。(一九三三・七・一〇)

道路費の負擔について

野村兼太郎

道路の公共的性質については從來屢々本誌々上に於いて述べて來たところであるから、改めてこ

に論述する必要を認めない。しかし假令道路が公共的なものであるとしてもその修繕維持の負擔は成るべく公平に、かつ又道路の本質に反せざるやうに負擔を歸せしむべきである。従來道路費の負擔が如何なる變遷を経て來たか。又その負擔を決定する上に如何なる點を考慮すべきか。それ等の點につきこゝに簡單に卑見を述べて見ようと思ふのである。

道路の建設が自然發生に依る場合と又古代に於ける奴隸使用の如き強制勞働に依る場合とを問はず、中世になると多くの場合地方的又は個人的負擔に依つて維持されてゐた。勿論中世は全般的に道路の重要性が減退してゐた時代であつた。英國の如き比較的中央集權の強かつたところでさへも十分に道路維持を行ふことは出來なかつたのである。國道を維持することはマナアの領主の義務として法律は命じてゐた。しかし諸侯はこの義務を小作人に一任してしまつた。況んやその他の道路の如きは全く問題とならない。實際の必要なところに道路の發展を見るべき筈がない。事實旅行者も少なかつた。經濟的には孤立的であつた。道路がある個人に一任されて顧られなかつたのは當然である。

かうした個人負擔が如何なる結果を生ずるかは最も明瞭である。一般に道路の改良は無視される。元來道路が公共的なものであるから負擔は常にその義務に忠實な者のみに歸せられる。加ふるに地方的に區々であるから、道路にとつて必要な條件である道路の統一は行はれ得ない。そして、もしかゝる缺點のないやうに、それ等の義務負擔者を監督せんとするならばそれは頗る困難とな

り、監督者と被監督者との間に往々にして不正行爲が營まれがちである。中世末期や近世初期に多くの國に於いてこの監督制度は失敗に歸したのであつた。

近世になつて道路の必要は益々甚しくなつた。地方的自給自足の經濟は破れて經濟學者の所謂交易經濟が發展すると共に、道路の重要性は著しく高められた。この道路の必要は一方道路建造の技術的方面に急促な改善が行はれるやうになつた。他方道路建設の急務なることが一般に認められ、道路に關する多くの法律が發布されるに至つた。この道路の技術的發展に依つて一層道路費の負擔は重要な問題とならざるを得なかつた。

道路の建造修繕維持の費用はその道路の使用者から徴收するのが最も公平であり、自然である。道路使用の程度に應じて税を徴收する、この考へ方は第十九世紀初期の爲政者の頭にも自然浮んで來たところである。今日云ふ所謂受益者負擔の思想がこれに類する。一八三三年の獨逸關稅同盟條約中の規定の如きがそれである。他方例の有名なる徵稅道路 (turn-pike road) の如きも同一精神の現れである。道路の建設維持には費用がかゝる。しかし道路は必要である。そこでこの任に當る者にその道路の使用者から通行税を徴收することを許可する。

道路の使用者から徴收した料金を以つて道路の修繕維持を計ることは確かに最も公平である。殊にその得るところの料金を以つて道路の改善を計ることも出来る。徵稅道路に至つては人類の利己心をも利用せんとしたものである。道路建設者は通行料を徴收することに依つて單に建設費

用を回收し又これが維持費を得るのみならずもしその道路が有用な路線である場合には獨占的利益をも獲得することが出来たのである。かくの如く人の營利心を刺戟し得るものであつたから一時英國に於けるが如く甚しく流行した。又事實これがために道路の改善並びに道路網の發達には大いに役立つたのである。一八三八年英國に於ける徵稅道路の統計を見ると千百十六の道路會社がありその道路の延長は二萬二千哩に及んでゐた。二萬人の徵稅吏等の外に三千五百五十五人の書記監督等を使用してゐた。七千七百九十六の關門で徵收された通行稅は一年に百四十五萬八千磅に上つた。その費用を見ると道路一哩について一年に平均五十一磅を要したと云ふ。

かくの如き徵稅道路は云ふまでもなく道路使用者から料金を徵發することは一見公平であり便利であるが如く思はれるが道路使用の必要と料金支拂能力とは必ずしも一致するものではない。時に眞に通行する必要を感じてゐる者に不當の負擔を歸することが少なくない。そればかりでなくかくの稅關の存することは從來の歴史の證するが如く商業交易の發達を妨害すること頗る大である。かくの如き事情は本來道路の發達して來た根本理由に相反するものである。かつ之に加ふるにかゝる方法は徵稅費に多額の費用を要する。その浪費の大なることは前掲英國の例を見ても略々これを推測するに難くないであらう。

第十九世紀中に於ける各國の急激なる國民的發展、それに伴ふ國內の統一、並びに商業の目覺しき躍進は道路をしてかゝる状態に置くことを許さなくなつた。一國の獨立繁榮を期待する上に、軍事上から見ても、經濟上から見ても、國內の道路統制は絶対に必要であつた。又一々料金を徵收するが如き煩雜な方法に訴へることは事實上不可能になつて來た。況んや營利的事業として、道路會社に一任することは最も危険である。加ふるにこの時代に起つて來た鐵道の發達は最早道路事業をして營利的經營を不可能ならしめたのである。故にこの時代に於いて道路費の負擔は違つた原則に依つて決定されるやうになつた。即ち道路は——従つて橋梁も——一般に無料で何人でも自由に通行し得ることになつたのである。例へば獨逸諸國についてその例を採れば、ウルテムベルグでは一八二八—三三年、バイエルンでは一八四〇年、プロイセンでは一八七五年、ザクセンでは一八八五年に何れも道路を公有財産として、その費用は公團體の負擔するところとなつた。かくして道路費の負擔は公團體の一般財政に繰入れられるやうになつた。國家又は地方自治體がそれぞれ負擔することになつたのである。道路の公共的性質から見て、かくの如き結果を生じたのは最も自然である。何人でも容易に何等の負擔なく道路を使用し得ることが道路の本質に最もよく適ふものである。道路費を使用者が負擔することは公平であるには違ひないが、道路の本來の性質に反するものである。今道路費の負擔を一般財政に繰入れることに依つて多くの利益を見出すことが出来る。

先づ第一に重要道路については國家が全國的立場に立つて十分これを改善することが出来る。よしんば營利的には不可能な道路の改良も容易にこれを行ふことが出来る。すべての點に於いて統制が出来る。又道路法の施行並びに監督も一般行政機關と相俟つて比較的容易に實行し得る。これ等のことが軍事上並びに經濟上頗る重要なことは敢て多言を要しなと思ふ。かつ前述せる如き徵税のために要する多額の浪費を節約することが出来る。要するに國道縣道里道たるを問はず、道路費をそれ等の公共團體に負擔せしめ、これが改善を計ることは多くの利益あることを認めざるを得ない。

勿論この制度とても全然缺點なしとは云へない。その重なるものを舉げれば、道路費の負擔が一般に賦課さるゝ結果として、何等利害關係のない者でもその一部を負擔せざるを得ない。しかしこれは人類の社會生活を營む上に於いて止むを得ざるものである。又この制度に於いては時に不急無用の道路に多額の費用を投ずる弊害が起る。殊に政黨政治の弊が甚しい場合には單なる政黨政略から無用の土木事業を起し、多額の失費をなして、一般國民に多くの負擔を掛けることが往々にして少なくない。しかしこれもこの方法の弊害ではなくして、これを運用する方面の缺陷である。従つてかくの如き缺陷は多くの社會事業に附隨しがちの問題である。そして又道路改良に關してもこれが實行に際し十分慎重な審議を必要とする所以である。

三

以上私は道路費負擔の問題については道路の本質上これを國家もしくはその機關の負擔とすることが妥當である旨を述べた。然るにこれに關聯して二三の問題がある。今それ等について略述して本稿を終りたいと思ふ。

一つは近世になつて盛になつて來た動力交通機關——自動車、トラック、その他と道路費負擔との問題である。從來の如く徒歩又は馬牛車の程度に於いてはその道路を破壊する程度は極めて微弱であつて、問題とするに足りない。然るに今日に於いては一般に動力が使用さるゝため道路を甚しく破壊すること少なくない。従つてこれ等特殊の交通機關に對しその破壊力の程度に準じ特別の税金を賦課するに至る。これは道路を利用する者の中特殊の關係にある者として特殊の税を賦課されるものであつて、止むを得ないものであらう。しかしこの場合にしてもその交通機關を利用する者に不當なるが如く高き税金を課すべきではない。

次にこれと類似せる問題に所謂受益者負擔なるものがある。道路の擴張改良又は布設に際し、その近傍の住民を受益者と見做し、その費用の全部又は一部を負擔せしむるものである。ある道路に對し特殊の關係に立つ者として特殊の負擔を負はせる點に於いて前の場合に類似してゐる。しかし前者は道路維持の上に特殊の損害を與へるものとしてその代償を徵收するものであるが後者

は道路より生ずる利益を、ある一部の者に歸せんとするのである。この點に於いて大いに相違する。勿論かゝる道路の改良に依つてその近隣の者が利益を得ることはあらう。交通が便利となり、地代が高くなり、地價もよくなり、地主は恩恵を受けるかも知れない。一般住民も住み心持がよくなることもあらう。しかし中にはそのために少なからざる迷惑を蒙る者もある。元來ある道路を改良する必要は單にその道路の通過する一部の者のためを以つて計畫さるべきものではない。大にしては國家全體の交通制度上の必要から、又は市全體の必要からなさるべきものである。従つて一地域の利害を無視して行はれることも時に必要なのである。然るに今の受益者負擔の方法は一見公平の如く思はれるが、實際に於いて必ずしも公平でない。ある道路の改良から利益を受けるのは必ずしもその道路に近接せる者のみではない。かつかゝる負擔の轉嫁は前述せる負擔の一般化の原則に相反するものと云はなければならぬ。

以上の外道路費負擔に關しなほ多くの問題があらう。殊に道路費を國家又は市町村の負擔とする時、その財政技術上に多くの問題を生ずる。しかしこゝには單に道路費負擔の一般原則を略述するに止めて置く。(昭和八年七月十七日稿)

×

×

×