

# 英國に於ける道路費問題

—重量自動車に對する道路費負擔の重課問題—

光岡徹

## 一 緒言

輓近自動車の壓倒的進出に依り、鐵道業者は鐵道萬能の迷夢より醒め之れが對策に腐心してゐるが、特に英國の如く國土が狭く、しかも國內は概して平坦な所が多い國に於ては、道路は國內到處に貫通し、従つて自動車運送業は全國的に發達してゐるために、同國の鐵道運輸は距離の長短を問はず、全國的に甚しい苦境に陥つてゐる。従つて英國に於ては、自動車對鐵道の問題は夙に最も慎重に考究せられ、舊勅命交通委員會に於ても最も重要な議題の一つとなり、一九三一年の初頭に公にされたその最終的報告書も重量自動車に對する道路費負擔の重課を提議してゐる

程である。然る處、一九三二年四月に至り、特に此の問題を最終的に解決し、以て全交通機關の協調統一の實現を期すべく、兩交通事業の代表者を集めた道路鐵道會議 (Road and Rail Conference) が交通大臣によつて設置され、正確なる調査資料に基いて熱心に討議せられ、同年八月中旬全員一致の提案を採擇して一つの報告書が公けにされた。同報告書の具體的根本方策は道路費の自動車全額負擔と自動車運送業の免許制度による統制取締との二要點にして、本問題に關する代表的見解として交通事業界に大いなるセンセーションを起したものである。同會議は鐵道會社側の代表者四名、道路運送業者側の代表者四名及び兩者の何れに

も無關係なる議長 (Sir Arthur Salter) 一名を以つて構成されたものにして、同報告書は通常ソルター報告書と言はれてゐる。此處では同報告書中の道路費の自動車全額負擔問題に就いてのみ述べることにする。

## 二 英國に於ける道路改良の將來

自動車の急激なる發達によりて自動車の軌道とも稱せられるべき道路の改良の必要が痛切に感ぜられるに至つたことは世界共通の現象である。國內到る處に道路ありといはれてゐる英國に於ても同様である。英國に於ける道路改良の將來に就いてソルター報告書は次の如く述べてゐる。

「多少將來に亘つて考慮して見れば極めて明白なることであるが、道路の多くの部分に亘つて著大な改良が行はれなければ或種の交通は或種の道路に於ては禁止されることとなるであらう。否もつと正確に云へば、恐らく之等兩者を併せ考慮した結果になる政策が行はれるであらう、が然し現在に於ては、道路改良の一定段階は今や正に完成に近づきつゝあるかに見える。道路網中殆ど主として重量自動

車の用に供されてゐるやうな道路にあつては、主として戦後のことであるが、此種の用に適當なるやうに改良工事を施されて來てゐる。併し側路の設置、橋梁の強化、鐵道との平面交叉の除去、危險乃至混雜地點の増幅、ドック連絡設備の改良等に今後猶ほ多額の投資が期待されてゐる。特に既に着工された側路の急速に完成されること、弱橋梁の強化に就き勅命交通委員會の諸提案が實行されることは、非常に望ましいことと思ふ。」

即ち英國に於ては道路の築造並に改良は既に大部分完成し、將來の緊縮政策と相俟つて、今後道路工事は大いに減少し、従つて道路に要する經費も激減するであらうとの一般的見解に對して、同會議の報告書は英國の道路は將來に於ても益々多くの資本を要求するものであることを強調してゐる。

## 三 道路費賦課

### (一) 兩當事者の主張

道路費賦課の公正をはかることは同會議の中心的課題で

あつた。而して此の道路費賦課問題を討議するに際しての兩當事者の主張は次の如くであるが、大體に於て妥當である。

鐵道側の代表者は、「自動車運送業者がその軌道として使用する道路の費用の單に公正なる額を負擔すべきことを望むのみであつて、決してそれ以上を要求するものではない。鐵道としては、全交通機關が完全なる統一的體制として合理的に運用された場合に於て占むべき、その機能相應の自然的地位に即して之れに相當した待遇を受くれば足りる。決して之以上の特種待遇を與ふべき法令を要望するものではない」と、主張した。

これに對して道路運送業者の代表者は、「道路費の公正なる割當てを免れようとするものではなく、經濟的に妥當にして公共の利益に合致すべき針路には喜んで従ふものである」と、主張した。

以上の如く兩當事者の主張は大體に於て穩健なりしたため道路費の自動車負擔の原則に就いては完全に意見の一致を

見た。

## (二) 負擔額決定の論理

自動車の發達が特殊の道路構造を必要とするに至り、道路が自動車の軌道化してゐるといふ意味に於ては、自動車が道路費を當然負擔すべきであるといふ理論が生ずるのであるが、然し道路は自動車のみの用に供せられるものではなく、元來一般公共の種々の用に供せられるものである。従つて一般公共も亦、道路費の一半を負擔すべきである。即ち道路費の負擔額を決定するに當つてはこの道路の公共利用 (Community use) としふ事實を考慮し、自動車の負擔額中より然るべく控除すべきである。

従つて同會議は道路費負擔額を決定するに當つて、先づ此の道路の利用といふ要素、即ち歩行者及び自動車以外の車による道路使用に對して慎重なる注意を拂つてゐる。即ち同會議の報告書は次の如く述べてゐる。

「此の公共利用の事實を酌量控除するには如何なる原則に基くべきか? これに就いて一説がある。即ち自動車發生

前の道路費をとつて、その後には於ける物價昂騰額を控除し、道路改良に要したる経費の増加部分だけを自動車に負擔さすべし、と。此の説は自動車業者にとり不當に有利である。何となれば、先づ第一に此の説は、戦前の通りの道路使用様式は今日では多く解消し去つて、全く別種の様相を帯びるに至つてゐる事實を看過するものであり、更らに第二に、之れは誤つて彼等に有利であつた過去を不當に援用して、正當なる道路費分擔額の算定の埒内にまで、公共利用權を踏み込ましてゐるものだからである。

之れに對して更に又一説がある。即ち現在に於ては道路は殆んど全く自動車によつて使用されてゐるといふ事實を立論の出發點としなければならぬ。従つて、小徑の設置等の如く全然別種の目的を有する道路使用によつて生ずる全く特別の費用以外は、自動車にその全費用を負擔さすべきである、と。

此の説も亦別の方面から見て不公正である。何んとなれば、我々は自動車以外の交通による道路使用の方が單に時

間的に先行してゐるといふ事實によつて、自動車業者は特別に自分のために生じた増加経費以外の費用は一切負擔しなくてもいい、といふ風にも考へないし、又現在自動車が壓倒的に優勢だといふだけの理由で、一般公共の用にも供せられてゐる道路の全部の費用を特に公共経費と判然區別出来るだけを除いて一切全部自動車に負擔さすべきでもない。道路の効用によつて生ずる恩惠の價値は道路経費の金額とは比較にならぬ程偉大である。此の恩惠の享受は利用者何人に對しても平等たるべく、或種の利用者のみが特に餘分の利得を享けるといふ事實は許すべからざる所である。

我々の見解によれば『唯一の公正なる原則は、先づ道路の年経費の總額を考慮し、然る後に利用者の種類による利用利率の程度、それに依つて生ずる減損の模様などを公正に判定して、之れに従つて各種利用者別に分割賦課することである。之れは公正なる原則である。併し之を精密に數字化するとは明かに極めて困難である。我々の有し得る資

料は、到底單なる算術的計算によつて問題を解決させ得る程正確ではあり得ない。』

道路費の負擔額を決定するには道路に對する公共利用といふ要素を考慮しなければならないことは明らかであるが、自動車が道路より享ける利益は、單に現在目前に於て公共利用と相並び比較され得る現前日々の利用利率の程度のみには止まらない。自動車は、鐵道の如くやはり特殊の道床を必要とするにもかゝらず、その發生の當初に於て、公共の負擔に於て公共用道路として存在してゐたか乃至は公共の負擔に於て適當に改良された道路を、何等の特別の追償を行ふことなく、そのまま自己の道床として利用し、以て自ら巨額の軌道建設費を支出した結果になる鐵道と競争の地位を得るに至つてゐるのである。即ち自動車運送業は鐵道に比してその當初の道床建設費だけ無料で利得してゐることとなる。これは過去の道路制度をそのまま繼承したるによるものであつて、會議はこれを過去の遺産 (Legacy of the past) の享受と云ふてゐる。即ちこの過去

の遺産だけは、現前日々に行はれる利用利益より以外の特殊のもので、いはゞ道路利用者中自動車にだけ特に偏頗に與へられた一種の不當利得ともいへるのである。従つて自動車の負擔を緩和する要素たる公共利用に對して、反對に過去の遺産は自動車の負擔を加重する要素である。即ちこの兩要素は相對立し、その量は何れも精密に計算することは出来ないが、同會議では大ざつばに之れを略同量と推定して互に相殺して差支へないものと決定したのである。即ち道路の年經費中、公共利用に歸せらるべき部分は、自動車がその年々の利用利益以外に、その誕生當時に享受した過去の遺産による餘剩利得によつて相殺され、従つて道路費の全額を自動車全體に負擔せしめるのが妥當であるといふ結論に達したのである。

以上は鐵道業者對自動車運送業者の爭論を片付けるには大ざつばで頗る明瞭なる結論であるが、自動車が生當時に過去の遺産によつて餘分の利得を受けたといふ事實即ち既定の一定量が、今後永久に續く「公共利用」なる不定量

と相対比せられ、相等置されてゐる點に就いては根本的に議論の餘地がある。更にこの過去の遺産そのものも甚だ怪しいものであつて、過去の道路改良費も實際は大部分自動車税から出てゐるとの説もある。本問題全體に關する最高權威者の一人として最も重きを置かれてゐた、舊勅命交通委員會の委員長アーサー・グリフィス・ボスコワン卿の如きも此の點に相當難色を持つてゐる。

### (三) 負擔額の基準

同會議に於ては、以上の如く道路費の全額は自動車が全部負擔することに決定した。従つて、次に、自動車の負擔額決定の基準として先づ道路費そのものゝ基準額が決定されねばならない。

會議は最近五ヶ年間の會計簿を精査した結果、此の自動車の負擔額決定の基準となる年々の道路費を、最も公平な所、六千萬ポンドと査定した。然し、この査定金額は半端のない都合のよい數字ではあるが、多少大ざつぱであると譏りは免れないのである。

この金額は自動車が全體として負擔すべきものであるが會議は更らにその内部に於ける自動車全體を各種自動車種別による賦課額の決定を考究したのである。

此の決定の第一の基準としては、先づガソリン消費量を考慮した。然し、之は一般に重量及び性質が同一の自動車では道路使用及び道路損傷程度をはかるに優秀な標準となるが、別種の自動車の場合には甚だ不十分である。従つて同會議は第二の基準として各種別の自動車の噸哩數をと、此の兩種の基準によつて得た結果の中間値を用ひることとしたのである。噸哩數とは各種の自動車の種類別平均積載時重量を定め、之に一年間の推定走行哩數を乗じたものである。此の數字の額に應じて六千萬ポンドを各種類別の自動車に割當てようといふのである。

以上の兩基準を合して得た結果によると、營業用貨物自動車と其他の自動車に對する六千萬ポンドの割當額は一應次の如くなる。

- (イ) 營業用貨物自動車…二三、八四七、五四四ポンド

(ロ) 其他の自動車……三六、一五二、四五六ポンド  
 然し、此の結合基準を詳しく審査した結果、多く重量自動車である營業用貨物自動車は特に著しく道路を損傷するものであるが、一方他種の車には高速運轉をなし、道路の無制限使用権を有するものもあるので、此の點多少酌量の餘地があるとして、會議は此の割當額を若干改訂して次の如くに決定した。

(イ) 營業用貨物自動車……三三、五〇〇、〇〇〇ポンド  
 (ロ) 其他の自動車……三六、五〇〇、〇〇〇ポンド  
 即ち、營業用貨物自動車の負擔額は二千三百五十萬ポンドに査定されてゐるが、此の金額は營業用貨物自動車が見在免許料及ガソリン税の形に於て負擔する總課税額に比して約二百五十萬ポンドの増税である。而してそのうちある種の自動車に對しては特に著しい負擔の加重となるのであるが、同會議は各種別毎に道路費負擔の公正を期せんとする以上、之は全く已むを得ない所であるといつてゐる。而して同會議がその課題としてゐるのは單に營業用貨物

自動車のみに限るのであり、従つてその他の自動車に關しては、唯々その總負擔額を新に三千六百五十萬ポンドと判定したのみにして、その總額が内部では實際如何に分割賦課されるべきかに就いては何等觸れる所はないのである。然し、此の決定の結果により、其他の自動車も相當に重大なる影響を蒙ることとなる。

#### (四) 免許料率の改訂

同會議は、此の營業用貨物自動車に對する年額二千三百五十萬ポンドの總課税額を更らにその内部に於て各種別夫々の車輛に具體的に割當て賦課すべきその具體的方式として免許料率の改訂を提議してゐる。

元來本質上道路費の財源たる自動車税は税種としては、免許料 (Licence duties) 及びガソリン税 (Petrol duties) の形態をとつてゐるのであつて、此の兩種を合せると現在でも事實上道路費の大半を負擔して居るが、今回は更に之を以つて全額を負擔させようといふのである。同會議は、ガソリン税はそのまゝにしておいて、免許料率だけを改訂

しようとするのである。

新免許料率は、同會議の性質上重量自動車に重く、輕自動車に軽く、即ち自重三噸以下の自動車では現行率と大體同率であるが、ヨリ重量の自動車、殊にガソリン税を負擔せず、従つて免許料のほか、道路費を納付してゐない自動車にはかなり大なる増加になつてゐる。

即ち免許料率改訂案によると、ガソリン税を現行通りとして免許料とガソリン税とを合せた總額が、各種別各重量毎に適當な割當額となるやうに算定されてゐるのである。

此の結果、同一種別のなかでの個々の自動車は、その種別としての總負擔額からガソリン税を控除した残りの總額を各車實際の走行哩數に應じて比例的に分割負擔するのである。従つて負擔額が同一種別中の平均以上になる自動車は利益し、平均以下になる自動車は損をすることゝなる。

此の免許料率改正案の各種別各重量別の改正免許料率の明細は次表の如くであるが、各種自動車の自重三噸以上より現行率に比して著しき増率を示し始め自重九噸以上に至

つては、普通のガソリン内燃機關を有する自動車では、現行率に比して五倍弱、ガソリン以外の内燃機關を有する自動車では、實に七倍の高率に達してゐる。此れ年々の道路費を六千萬ポンドと査定したる結果になるものである。

#### 四 結 び

同會議は以上の決定を以て當分不變のものとし、將來道路費に著しい變遷があつて、自動車臺數との間に非常な開きが生じてもしない限り、納付率の變更は不必要であると述べてゐる。かくして此の問題に就ては、今後五ヶ年間は改めて何等の考慮をも行はないことゝ決定され、若しかゝる考慮の必要が生じた場合に於ても飽くまでも同會議の報告書の精神を基礎として考究されねばならぬ。即ち、此の道路費の重量自動車重課は、今後五ヶ年間改訂を許さぬといふのである。



現行制及び改正案を對比したる年免許料率表

(空氣入タイヤ裝備車)

車輛種別(自重)		現行率	改正率	ガソリンを使用せざる内燃機關を使用するもの		蒸氣を使用するもの	
内燃機關を使用するもの							
一 二ハンドレッツ	一〇 磅	一〇 磅	一〇 磅	一 二ハンドレッツ	一〇 磅	一 噸半以上	二 噸以下
トウエイト以下				ドヴエイト以下	一七 磅	二 噸半	二 噸半
一 二ハンドレッツトウエイト以上	一五 磅	一四 磅	一四 磅	一 二ハンドレッツトウエイト以上	二七 磅	三 噸半	三 噸
一 噸以下	二〇 磅	二〇 磅	二〇 磅	一 噸	四〇 磅	四 噸	三 噸
一 噸半	二五 磅	二六 磅	二六 磅	一 噸半	四九 磅	五 噸	四 噸
二 噸	二八 磅	三三 磅	三三 磅	二 噸	六四 磅	六 噸	五 噸
二 噸半	三二 磅	三六 磅	三六 磅	二 噸半	七九 磅	七 噸	六 噸
三 噸	三八 磅	四四 磅	四四 磅	三 噸	一〇四 磅	八 噸	七 噸
四 噸	四三 磅	一三四 磅	一三四 磅	四 噸	一三四 磅	九 噸	八 噸
五 噸	四八 磅	一八八 磅	一八八 磅	五 噸	一八八 磅	一〇 噸	九 噸
六 噸	四八 磅	二一四 磅	二一四 磅	六 噸	二一四 磅	一〇 噸以上自重一噸増す毎に増徴	一〇 噸以上自重一噸増す毎に増徴
七 噸	四八 磅	二四五 磅	二四五 磅	七 噸	二四五 磅	附隨車を牽引する場合に増徴	附隨車を牽引する場合に増徴
八 噸	四八 磅	二八二 磅	二八二 磅	八 噸	二八二 磅		
九 噸	四八 磅	三三二 磅	三三二 磅	九 噸	三三二 磅		
一〇 噸以上自重一噸を増すごとに増徴	五四 磅	五四 磅	五四 磅	一〇 噸以上自重一噸を増すごとに増徴	五四 磅		
附隨車を牽引する場合に増徴	一六 磅	一六 磅	一六 磅	附隨車を牽引する場合に増徴	一六 磅		