

論説

英國道路改良の近狀に就て

(一)

檜 崎 敏 雄



目次

- 一、草分時代
- 二、基礎確立時代
- 三、政治の犠牲となつた道路改良
- 四、自動車は道路改良費の中の何割を負担すべきか
- 五、一九三三年「道路及鐵道運輸條令」
- 六、鐵道の支配を受ける英國道路政策
- 七、今後の改良方策は如何

一、草分時代

何時も云ふ事であるが道路の改良には特別の熱心な支持者が無いと云ふことが改良事業そのものを遅らせることになる。外の問題なら切實の利害關係を感じる連中が團體を作り眼の色を變へて陳情と出掛けることにもなるが、道路の改良に就て我國に百姓一揆のあつたと云ふ様な話は寡聞にして之を聞かない。つまり一般民衆は道路に就ては割合に従順であつて、現狀道路の儘でも先づ仕方が無い、良くなれば便利だと云ふ位に考へて居る。此事は英國なども同様の嘆を發する人がある。だが現在の英國道路を論ずるに先立つて先づ英國の道路史を簡單に覗はう。

天下統一の際は道路は良好となり、群雄割據となれば道路は悪くなる。良好道路は中央集權の程度に正比例するが、地方分權と云ふことになれば、良好道路は禁物である。成るべく交通を不便にして敵をして近づき難き様せねばならぬ。之は何處の國でも同様である。我國の戰國時代、現在の支那などは其一例である。英國にしても羅馬人の支配に屬して居る頃は道路も良かつたが、紀元五世紀の初頭に彼等が英國を去つて以來は、道路も退化した。長距離道路などは極めて稀な存在となつて、人々は自分の生れ故郷から遠く離れ様などは思はなかつた。そして冬籠りの貯へに忙がしかつた旅行は費用構ひなしの貴族か職務上巡廻の必要な僧族に限られて居た。

斯くして十世紀の歲月は空しく過ぎた。漸く一五五五年に最初の道路法令が制定され、人民に對

し道路修築に關する強制勞働を課し、之を「成文法上の義務」(Statute Duty)と稱した。同時に道路檢察官も任命されたが、之等の者は無給であり、又道路築造に就ては何等の知識のない連中であつた。そんな次第で道路改良と云ふことは、一六六三年の「税道條令」(Turnpike Act)が發布されるまでは事實上無かつたと稱してよい。此條令に依り當時存して居た幹線道路は「通行税道路」(Turnpike roads)として扱はれることになり、税道財團(Turnpike Trusts)の手に移され、關門を設けて通行人から通行税を徴收することとなつた。但し一方に於て英國普通法は、教區内の道路修築の義務を教區の人々に命じた。然し此義務は一八三五年の道路條令(Highway Act)の制定に依つて免ぜられ、教區税(Parishes)に依り道路修築義務を賄ふこととなつた。だが此條令も亦失敗に終り、何等道路改良に資するところなく、加ふるに鐵道の出現(一八三〇年)は税道の維持を困難ならしめた。越えて一八六二年には新道路條令の制定あり、道路檢察官の任務は道路局(Highway Boards)に移され、有給道路官吏を任命する事となつた。更に一八七〇年末日以來は「税道」たらざる一切の道路は總て「主要道路」(Main roads)として取扱はれ、原則として郡會(County council)が之を維持することとなつたのである。

二、基礎確立時代

以上は草分の時代である。英國の道路改良も漸く本格的になつたのは、二十世紀に入つてからである。一九〇九年に「道路改良資金條令」(Roads Improvement Fund Act)が制定され、道路局(Road Board)の

組織が成つた。ガツリン税も新設され、自動車税及び自動車登録税と共に、道路改良の財源として道路局の管理の下に、各道路係へ分配された。

次で運輸省 (Ministry Transport) 新設され、新道路局の事務は本省の道路部へ移管された。一九二〇年には新道路條令 (Roads Act) が發布され、總ゆる路上の器械力に依る推進車輛は課税され、輕車は馬力を基礎とし、重車は坐席又は重量を基礎として、各課税された。そして道路の等級は三階級に分れた。即ち次の如くである。

1. 主要道路 (Main roads)
2. 地方道路又は市域道路 (district roads or Borough roads)
3. 特殊無級道路 (Selected unclassified roads) 田園地方道路を指す

そして國庫補助の程度は、第一級道路は公認費用の五割、第二級道路は二割五分、第三級道路は二割とし、特別改良工事幹線道路改良大橋梁工事に就ては、場合に應じ十割までの補助を爲すこととなつて居る。それでも地方道路當局は補助不足なりとして増額を運輸省に訴へ、他方道路の競争相手たる鐵道當局は道路改良事業の進捗著しきを指摘して其必要な旨を述べて居る。英國の輿論は道路と鐵道と雙方に理屈あることを認めて居る。兎まれ、一九三二年末の調査では、英國の現在私用自動車約百萬臺モウタア、サイクル六十二萬七千臺、トラック三十六萬四千臺、待自動車八萬七千臺ありと報告されて居る。之は國土面積との比較に於ては他に類例ない程に多い數字であり、道路改良

の必要を暗示するものである。

三、政治の犠牲となつた道路改良

一九二八年四月廿四日時の大藏大臣ウインストンチャーチルは述べて云ふ様道路と鐵道との均衡を保つことは國家の義務であると。斯くて藏相は道路資金——道路使用者の拂つた金——を國庫の一般收入に繰入るる暴舉を敢てしたのである。

斯くてソウルタア委員會 (Saler Committee) なるものは年々の道路改良及維持費を六千萬磅と見積り、此中で二千三百五十萬磅はトラツクに、三千六百五十萬磅は他の總ての路上に於ける器械力推進車に課することとなつた。然るに大藏當局は、此中僅かに二千二百萬磅だけを道路資金に振向けたので、道路當局は殘餘三千八百萬磅を別に求めねばならなかつた。之は道路關係者の憤激を買つたけれども、藏相は選舉得票の關係上、恬として斯る抗議を顧みず、道路資金は随分豊富なりと説明した。然り道路改良必要額との關係を顧みないとすれば、二千二百萬磅も随分巨額には相違ないのである。

四、自動車は道路改良費の中の何割を負擔すべきか

自動車の出現以前即ち一九〇〇年の頃は、道路築造及改良費として千五百三十萬磅が計上されて居る。して見ると、前記のソウルタア委員會の最近道路費見積りは六千萬磅であるから、自動車出現

の爲めに増した道路費用は、約四千五百萬磅であつて、極めて大體の議論として、自動車は之だけ負擔すればよいわけだ。あとの費用は一般道路使用者に負擔させなければならぬ。然るに六千萬磅全部自動車の負擔させるのは酷いぢやないかと自動車側は論ずる。實際一九三二年にはガソリン税三千百萬磅、自動車税二千八百萬磅に上つて居たのである。然し鐵道側は主張して云ふ様鐵道會社が線路を償却する如く、自動車は最初の道路築造費を償却する義務も有する筈だと。だが鐵道側の主張には缺點がある。第一に英國鐵道會社は線路償却は行つて居ない、寧ろ新線路築造費の利子支拂に汲々として居る。第二には自動車側の前記負擔金を適當に振りあつれば、償却金も之から計上し得るわけであるし、又第三には自動車のみが償却を負擔する理由はなく、一般道路使用者も其義務を分たねばならぬことは當然と思はれる。

一九三〇年の道路運輸條令(Road Traffic Act)に依れば、車輛の最大重量、容積、速度を制限し、又運轉手の勤務時間も制限された。其他の規定條項としては、公衆の安全、運轉手の年齢、第三者の爲の強制保險がある。然し該條令は道路及び鐵道間の統制に就ては規定するところが無かつたのである。

五、一九三三年「道路及鐵道運輸條令」

商業階級からの痛烈な反對にも係らず、一九三三年には、道路及鐵道運輸條令(Road and Rail Traffic Act)が成立した。該條令は三部より成り、第一部は道路貨物輸送に關するものであつて、運輸委員會

議長(Chairman of the Traffic Commissioner)の發行する免狀を受けねばならぬ。免狀に三種あつて、A免狀は二年の期限とし、第三者の爲に貨物を輸送する輸送業者に對するものである。B免狀は一年の期限であつて、自家又は報酬を受けて貨物を輸送する車に應用され、免狀は三年の期限とし、自家用に供する工業家、企業家に適用される。そして免狀發行に關する訴訟を聽く爲に、三人より成る訟廷が設けられた。該條令の第二部は主として鐵道業者の協定賃率に關するものであり、第三部は運輸勸告委員會(Transport Advisory Council)の設定に關するものである。其任務は運輸協力の問題に就て運輸大臣に建白する點に在る。

一體に該條令は重量貨物自動車の課税其他取締を嚴重にした點に特色がある。速度制限の如きも二噸半積以下の貨物自動車は時速三十哩とし、夫れ以上の重量車は時速二十哩と規定されて居り、輕量車の速度増大を認め其使用を奨勵した結果交通混雜を増した點があつた。

六、鐵道の支配を受くる英國道路政策

英國道路關係者の云ふところに依れば英國政府の道路政策は完全に英國四大鐵道會社の支配人の手中に在りと。果して然るか、尠くとも内閣々僚が鐵道の保護を云々することは事實であり、運輸大臣は此ところ稍ロポツトに類するものありと云はるるも辯解の辭なき立場に在る。試みに道路關係者が如何に無視され、其懷中の金を強制的に他に融通せしめられて居るかを、一九三三——四年

の豫算に依り證明することとしやう。

一、道路收入

1 自動車税及登録税

三〇、七〇〇、〇〇〇 磅

2 ガソリン税

三六、五〇〇、〇〇〇

計

六七、二〇〇、〇〇〇

二、道路支出

1 維持、修繕改良

三八、六〇六、〇〇〇

2 新築造、行政費

一二、一五三、〇〇〇

計

五〇、七五九、〇〇〇

三、收入超過

一六、五五九、〇〇〇

然し以上の數字のみでは説明不充分である。道路收入六千七百二十萬磅中で、僅々二千五百五十萬磅だけが、道路資金に繰り入れられた。そして其中千三百萬磅は直接支出六百五十萬磅は地方道路當局へ、百五十萬磅は道路行政費に支出されたので、合計二千百萬磅の支出に過ぎない。結局四千五百萬磅は政府が他の用途の費用として猫婆をきめたのである。

ところで該年度の道路費は五千七十五萬五千磅の豫算となつて居るので、差引二千九百七十五萬九千磅は、地方道路税に俟たねばならぬ。だから結局英國政府は、道路費として此年度に九千七百萬

磅の巨額を、民間から捲き上げ、其中僅か五千百萬磅を道路費に投じて、四千六百萬磅は他に投じて居る次第である。要之道路諸税一磅中で十志は當初の目的以外のものに費消されて居るのである。

七、今後の改良方策は如何

要するに現在の英國道路は未だ改良すべき幾多の點を残して居る。先づ重量且つ快速の自動車走行に差し支え無き様、主要道路乃至橋梁を改善すると共に交通混雑區域の道路改築を念とせねばならぬ。英國道路總延長十七萬八千哩の全部改善は未だしとしても、尠くも第一級道路二萬六千哩の改良は焦眉の急とされて居る。ところで道路關係者は議會又は政府に於ける鐵道の勢力を氣に病んで居る。

昨年一九三五年正月運輸大臣は、バアミンガム寶石商及銀細工商組合の宴席で道路五年計劃の演説を試みたけれども、さしたる新味も無かつた様である。演説の内容は橋梁の改造、二重車道の築造、道路の凹凸改善、曲り角の改良其他である。そして新道路の建設を否定し、新道路の改善で間に合ふであらうことを力説して居る。但し之等生溫き道路改善意見は、一九三〇年以來の經濟恐慌に原因することも尠くは無い。兎まれ英國道路の現状は運輸の發達に副はない點が甚だ多いのである。

英國道路改良會々長リース・ジェフレイス (Ross Jeffreys) 氏は道路改良は前以て行はねばならぬのに、道路當局は後から追つかけて居るに過ぎないと嘆じて居る。換言すれば道路改良は金よりも頭腦

の問題であるが實際は地方的利害關係や政治的勢力が之を妨げて居ると云ふ次第である。

道路關係者側では可なり良いプランを持つて居るが政府側は前記の様な事情で之を實行しやうとはしない。例へば其プランの一つに倫敦——ブリストル (Bristol)——カアデイフ (Cardiff) 道路がある。之は倫敦とウエールスのカアデイフ(殆んど倫敦の眞西に當る)とを連絡する道路であつて、途中のセバアン (Swansea) 河に大鐵橋を架すれば倫敦カアデイフ間は三十哩短縮となり、又ブリストルとカアデイフ間は六十哩短縮となる。費用は約五百萬磅の見積であるが、之を五年計劃とし毎年の支出は百萬磅である。そして其中九割は、常傭労働者五千人の賃銀として支拂はれるのであるが、之で失業手當二十五萬磅は浮ぶ筈だと稱して居る。

英國の道路改良上注意すべき點の一つは路面を改造して重量車に堪ゆる様にすることである。實際今日の器械物は非常に嵩張つた又重量物もあるのであるが、之は鐵道でばかり輸送するとは限らぬ。英國道路關係は他國の鐵道は軌間も廣く従つて鐵道で此種の品物を輸送も出来るが、英國鐵道は夫れが出来ぬ。従つて工場と商港間の道路を改良して貰はねば英國の此種商品は海外市場で外國品と競争出来ぬと云ふ。現在では輸送業者や車輛製造者は、何とか工夫して重量を路面に分散して輸送を可能ならしめて居る例へば九十八噸の重量ある。大鐵材を輸送するのに五十六噸重量の車輛を使用し之に三十個の護謨輪の車輪を附すれば路面への壓力は方吋當り三・八五 *Over* にしか當らぬと云ふ。

道路輸送は英國で如何なる程度に鐵道と競争して居るであらうか。一九三三年度の運輸省報告は次の數字をあらわしてある。

一、鐵道旅客收入	五二、〇〇〇、〇〇〇
二、倫敦地下鐵收入	六、七〇〇、〇〇〇
三、道路旅客收入	八一、一〇〇、〇〇〇
1. 電車收入	二二、九〇〇、〇〇〇
2. バス收入	五一、三〇〇、〇〇〇
3. 定期發着バス收入	二、六〇〇、〇〇〇
4. 遊覽バス收入	一、八〇〇、〇〇〇
5. 契約バス收入	二、五〇〇、〇〇〇

此中で鐵道と競争關係にある。定期發着バスの一部分と見られて居る。然るに政府は此競争を過大視して道路を虐待して自動車を重ねに依り痛め付けて居るのが現状だと云ふわけである。