

列國路政の近狀

細田 徳壽

はしがき

わが國の道路法の適用を受くる道路の延長は、九十萬キロメートルに及び、アメリカ合衆國の四百八十萬キロメートル、ソヴェート・ロシアの百二十萬キロメートルに次いで、實に、世界第三位を占めて居る。しかも、その國土の面積に對する割合、即ち道路密度に至つては、世界第一とも稱すべく、少くとも、諸列強中、比儔を見ざるところである。

けれども、道路を通行するものが、單に歩行者或は牛馬車、自轉車等に止まつた時代ならば格別、現代の如く、自動車为主要交通物體とする時代に在りては、概ねその交通

の能否或はその難易によつて、道路の價値が批判せられ従つて又その改良の要否が決定せられなければならない。換言すれば、現代の道路交通に於ては、自動車の普及發達が、道路改良事業を必然ならしむると共に、道路改良事業の進展が又自動車の普及發達を推進し、相互に因果の關係を持續しつゝ、辨證法的發展を遂げて行くのである。而して、大正九年道路法が施行せられて以來、二十年の歲月を閲したる現在に於て、なほ、その重要性に於て國有鐵道に比肩すべく、しかも、延長に於てはその半ばにも及ばざる國道に於てすら、改良延長未だ二〇パーセントに達せるに過ぎず、府縣道の如きに至りては、僅に一〇パーセントを出で

ざる實情なのである。東京より伊勢神宮に達する國道一號路線が終始自動車をも以て走行し得るに至りたるは漸く數年前のことに過ぎず、明年度より、わが國の道改良史上劃期的大事業と云はるゝ關門國道隧道工事着手せらるゝとは云へ、東京、大阪二大都市を連結する二號國道の樞要區間の舗裝延長が果してその總延長の半ばに達せるや否や頗る疑はしき状態なるのみならず、大阪、下關間に於ては現に未だ自動車の通行容易ならざる箇所も少しとしないのである。かくの如き状況を以て、果してよく、道路が文化發展の楔機たり、産業振興の推進力たるの使命を完全に達成し來れりとの自信を有ち得るであらうか。路政に携はる身としては、再思三考、寧ろ返つて、道路改良事業の遅々たる歩みが、より高かるべかりし文化の發展を抑制し、より榮ゆべかりし産業の振興を阻止せることなかりしやを恐れざるを得ないのである。かの、五十三萬キロメートルの州道中、實にその八十四パーセントに達する舗裝道路を有するアメリカ合衆國が、全世界の自動車總數四千萬臺の七割、即ち、

二千八百萬臺、人口四・五人當りに一臺を保有するに對し、假令、國情に於て種々の相違ありとするも、わが國が、僅にその二百分の一に近き臺數を保有するに止まり、スウェーデン、スペイン等の諸國にすら及ばざるも亦必ずしも故なきに非ずと云はざるを得ないのである。(註一)

しかも、支那事變の發生を楔機として、軍需工業其の他各種生産力の擴充發展は、まことに、顯著なるものあるのみならず、飛行場其の他軍事的營造物等の建設せらるゝもの枚擧に遑あらず、殊に、事變が武力戰より建設戰の時代に入り、政治、經濟、思想、國防の全面に互り、日滿支渾然一體の協同體を組成し、以て東亞の天地に新秩序を建設せんとする現段階に於ては、生産力の飛躍的擴充發展を必要とすることは極めて明かであり、これと相關聯して、物資輸送の地盤たる道路の改良整備も亦まさに喫緊の要務と云はなければならぬのである。更に、一面事變下に於ける國有鐵道輸送力の顯著なる過重負擔は、さなきだに最近の世界的傾向となり來れる鐵道々路併用論に拍車を加ふる

こととなり、道路の長距離交通機關としての機能に對する世上の認識を昂めつゝあるものと見る事が出来る。國家總動員法は既に制定公布せられ、國政全般に通ずる總動員體制の確立整備こそ刻下の急務とせらるゝところであるけれども、この見地に立脚して、在來の國府縣道路線の選定標準、道路規格及び道路改良事業の施行方法等を再検討するときは、前述の生産力擴充と關聯しての必要上は勿論、軍事輸送上或は航空機の爆撃に對する顧慮等よりして、此際相當思ひ切つたる改變を必要とするのではあるまいか。

更に、現在、僅に十數萬臺に過ぎざる自動車増産問題は、獨り現下の生産力擴充に即應するためのみならず、東亞新秩序建設のためにも、今こそ、萬全の方策を考究して急速解決を要する重大懸案であるのであるが、自動車の使用年限が道路の良否によつて著しき相違を生ずるものなる以上、自動車の増産に力を致すも、これと共に、道路改良事業の進捗に意を用ふることなくんば、そは、全く迂愚の

沙汰と云はなければならぬ。アメリカ合衆國の鋪裝道路の普及率極めて高きを見て、這般の消息は容易に首肯することが出来るのである。最後に、内地生産額極めて少く、國內消費額の大部分を輸入に仰ぎ、その一滴こそ血の一滴と云はるゝ揮發油の増産に關しても、特に、主たる財源を揮發油税の創設並に揮發油關稅の値上に求めて、高價なる人造石油の製造助成に大童の努力が拂はれて居る次第であるが、これとても、單に、石油それ自身の生産方面にのみ注目せず、汎くその消費方面にも考慮を拂ふときは、鋪裝道路の普及發達こそ、揮發油の消費節約上、極めて有效適切の方策たるを知り得ることを指摘しなければならぬ。

かくの如く、道路改良事業は、現下の時局に鑑み、生産力擴充の見地よりするも、軍事國防上の須要より云ふも、將又、自動車増産、燃料國策等との關聯に於て考ふるも、今こそ從來の如き姑息なる應急的方法を排し、現在及び將來に通ずる交通需要の大局的觀察に立脚して、堂々たる綜合的大計畫を樹立實行すべき秋であると斷ぜざるを得な

いのである。しかも、大正八年道路會議の意見を徴して道路改良計畫を樹立してより、昭和八年土木會議に諮問して決定したる第二次道路改良計畫に至るまで、内務省に於ては、産業交通の情勢に對應して常時適當なる道路改良計畫を有するにも拘らず、始終政府の財政方針に拘束せられ、各年度の事業相互間に於て有機的連絡を保持すること必ずしも容易ならざるのみならず、事業執行の分量に於ても、僅にその三分の一程度を施行せるに過ぎず、從來の改良実績を以てすれば、國道八千六百軒のみの改良すら、優に今後四十年を要すと稱せられて居る。而して、その原因たるや、主として道路費財源の不確定性に在るのであるから、その不確定性の打開乃至特殊財源の檢出方策として、近時各方面に於て、道路公債法の活用乃至改正による道路改良計畫及びその財源の恒久化、揮發油稅收入の道路改良鋪裝費充當、橋梁、隧道等特殊構造物の改築の場合に於ける通行稅徵收等に關して、種々活潑なる論議が行はれて居るのも全く當然のことと云はなければならぬ。

「現代に於ける路政界の重要問題は、財源の問題である」とは、一九三〇年ワシントンに於て開催せられた道路會議にロイ・デー・チャピン氏の報告したところであるから、財源の問題こそは恐らく、世界各國共通の悩みであるに相違ない。しかしながら、アメリカ合衆國のガソリン稅或はイギリスの道路基金の如く、年々豊富なる特定財源を確實に掌握して事業の遂行上不必要的苦勞をなすの要なき國々もあり、又或は、ドイツの自動車専用道路一萬軒の開設と云ひ、或は新興滿洲國のハルビン大連間自動車道路一千軒の計畫と云ひ、よく財源檢出の難關を突破して堂々括目すべき大規模の改良計畫を樹立實施しつゝある國家も少くない。従つて、これらの諸國に於ける路政の近狀を探討して、當局苦心の要訣を會得し、以てわが國の路政躍進の參考にするは、必ずしも、徒爾ではあるまい。唯、憾むらくは、手許に存する資料の多くが、各國政府發表の刊行物なるが故に、漸く路政の概要を摘述せるに過ぎず、従つて、本稿の記述も亦自ら隔靴搔痒の感を免れざるべきは豫め讀

者諸彦の御諒恕を乞はなければならぬところである。

(註一)

世界主要國自動車數 (昭和十二年)

國名	臺數	一臺當り人口
アメリカ合衆國	二八、二二一、二九一	四・五
フランス	二、一六七、〇一八	一九
イングランド	一、九一七、二七七	二〇
ドイツ	一、三七〇、三六二	四九
カナダ	一、二三四、〇七一	九
オーストラリア	六九〇、〇〇〇	一〇
イタリヤ	四一五、〇〇〇	一〇三
ロシア	三五六、〇〇〇	四七九
ベルギー	二〇一、七〇〇	四一
スウェーデン	一六八、三七二	三七
スペイン	一五五、三六八	一五六
ブラジル	一四四、〇〇〇	三三二
デンマルク	一三七、二七五	二七
世界總數	四〇、二八六、六〇一	五一

一、アメリカ合衆國

概説

先づ、太平洋を東に進み、國富世界第一を誇る弗の國アメリカ合衆國を尋ねてみよう。同國は、人口一億二千餘萬人、面積二百九十七萬平方哩、道路は州道三十三萬哩、地方道二百六十七萬哩にして、これを疾驅する自動車は、實に二千八百萬臺の多數を有し、人口四・五人に對して一臺を擁する豪勢振りである。

而して、自動車の驚くべき普及發達と道路改良との間には、極めて密接なる因果關係が存するのであるが、その主要なるものとしては、次の二點を強調しなければならぬ。第一には改めて説明するまでもなく、自動車工業の異常なる發達により、自動車の價格が低廉となり、その利用を普遍化し大衆化したるがために、否應なしに、道路改良事業を推進したる點であり、第二には、自動車が、その運行上絶対に必要なる道路の改良費に對し、負擔能力を有したること、而して、その負擔は、一時に重税を賦課せられ

す、自動車の使用の都度、少額宛徴集せらるゝがために、使用者に取り、格別の苦痛と感ぜらるゝことなきが故に、自動車の普及發達に伴ひ、負擔能力著しく増大し、道路改良事業の遂行を容易ならしめた點である。

以上の理由によつて、道路交通は、僅か四分の一世紀の間に、未曾有の發達を遂ぐるに至つた。自動車の出現するまでは、道路は、わづかに地方的交通の用に供せらるゝに過ぎず、それも馬車が砂利道を走りて到達し得る一日行程の距離を限度とし、夏季に於ては砂塵蒙々、冬季に於ては泥濘膝を没する底のものであつたが、現在に於ては、國民の社會生活及び經濟生活の殆ど全部面に互つて、貨客の輸送に支障なきやう多數の自動車と良好なる道路網が配備せられて居るのである。

一九一〇年代に於ては、自動車の臺数は、未だ五十萬を出でず、鋪裝道路の延長二十萬哩に過ぎなかつたが、現在に於ては、夫々二千八百萬臺、百萬哩を超え、産業の振興上、必要不可欠の效用を發揮して居るのみならず、都市及

び農村を通じ、交通費の低減によつて、社會生活乃至娛樂生活の態様は完全に變化して了つたのである。一九三五年中、全國民が自動車を使用了たる總延長は、實に、一千九百二十億車哩に上つたと推算せられて居る。

然らば、かくの如き道路交通の躍進的發達をもたらすについて、政府の採用したる政策如何を検討してみると、それは、前にも一言したる如く、自動車を富豪階級の専用物たることより解放するの努力が成功したること、及び、自動車に關する租稅收入を道路の改良費に充當したることである。これらの政策が如何に嚴重に勵行せられたかは、道路使用者が支拂ひたるガソリン稅、登録手数料その他の特別稅を道路改良以外の目的に流用したる州に於ては、直に道路改良補助費として割當てられた聯邦交付金を全然受領すること能はざるに至ると云ふ、重大なる事態を惹起する一事を以てしても極めて明瞭に知ることが出来る。

州道は、最初、一般歲入、財産稅或はそれらの收入を擔保とする公債によつて賄はれて居たのであるが、道路使用

の増大に伴ひ、漸次、道路使用者に負擔を課することとなり、現在に於ては道路使用者の負擔する税金が、國內の主要道路に關する主要財源となるに至つたのである。

而して、主要道路は、若し、道路使用者より徴收する収入が完全に道路改良のために使用せられ、且つ、その租税負擔が過重でなくして、道路交通の發達を阻害することなき限り、自給自足し得るものであるとの理論は、既に、よく證明せられたところである。

州の道路改良事業に對する聯邦補助金の制度も、重要な影響を持つて居つたのである。一九一六年にこの制度が採用せられたときには、州がこの聯邦特定交付金を使用するの前提條件として、相當なる規模を有する州道路部 (State highway department) を創設することを必要とせられたのであつた。當時は、州道路部を有するものも若干はあつたが、その設けなき州も相當多數あり、また、小規模にして何等の實權もなき部を有するものもあつたのであるから、この聯邦補助道路政策創設最大の理由が、各州殘

らず、州内道路管理のために相當の實力ある道路部を設置せしむるに在つたことは疑ない。而して、この聯邦補助金なるものは、主要道路の改良を推進したること極めて著しきものがあり、また、各州の改良事業相互間の協調連絡及び工事規格の高度化獎勵にも大いに役立つたのである。

二、路 政 略 史

アメリカ合衆國に於ける道路工事の先驅は、新大陸への移住者達が海岸地方に於ける土地を開拓し盡して奥地に入するの必要を生じたときに出現したものであるが、それが殆んど道路と稱し得るものでなかつたことは云ふまでもない。

一八九〇年頃には、鐵道より相當隔りたる土地も開拓せられ、農民は市場に農産物を運搬するために良好なる道路を求め始めたのであるが、恰も、この時代に自轉車が出現して圓滑なる路面が要求せらるゝに至つた。

この時代に於ては、農村の道路は、地方公共團體——大部分は郡 (County) によつて管理せられて居たのである

が、路面の状況は年中不良であつた。そこで、農民及び自
轉車乗用者の間から道路改良運動が起つたが、僅に數年後
に自動車が出現してこの運動に拍車をかくることとなり、
爾後今日に至るまで、繼續して居る譯である。

道路の管理が地方公共團體に委ねられて居ることは道路
改良事業の遂行上にも極めて不適當であるので、これを州
及び聯邦の管理に引上げると共に、主要道路に關する費用
を道路使用者に對する課徴金より支拂ふと云ふことは、終
始一貫したる趨向であつた。

然らば、聯邦が始めて道路問題に參與したのはいつであ
つたかと云へば、一八九〇年に道路問題の研究及び啓發宣
傳のために農務省内に道路調査局 (the Office of Road
Inquiry) を設置してからのことである。そして、この役
所は、後に公共道路局 (the Bureau of Public Roads)
となつた。次に、州が道路問題に參與したのは、一八九四
年にニュー・ジャージー州が州内の郡に對する道路補助費
を掌理せしめるために一つの部局を設けたことを嚆矢とす

るが、同州に倣ふもの相次いで表はれ、最初は、小規模の
州道路部を設け、地方公共團體に對する補助事務を掌理せ
しめるに止まつたが、やがて、州より道路を指定して州費
を以て——時には地方費を追加して——改良事業を進める
に至つた。尤も、道路の維持は依然として地方公共團體
に任されては居たが。而して、最後に、州が、州道の築造
及び維持のすべてを通じ、州の費用を以て、完全なる権限
を掌握するに至つたのである。更に、二三の州が、一八九
四年より一九〇〇年までの間にこの運動を始めたのである
が、一九二〇年頃までも最後の段階を脱却しないものが多
かつた。若し、一九一六年に聯邦が州に對する道路築造聯
邦補助制度 (Federal aid) を開始しなかつたとすれば、
更に、多くの年月を要したことであらう。この補助金は、
一九三三年度及び一九三五年度を除いては、毎年配賦せら
れて來たのであるが、その配當標準は、面積、人口及び農
村郵便道路の延長である。一般に、聯邦補助金は工事費の
半額を以て限度とせられ、且つそれは道路局の管理すると

ところであり、これを受領する條件として、州道路部が存置せられて聯邦補助工事に協力すべきことが必要とせられ、また、工事竣功後の道路維持は州が引受くべきことも要求せられたのである。かくて、この制度は、在來の州道路部の重要性を著しく増大すると共に、未だかゝる機構の設けなかりし諸州に於ては續々設置せらるゝ機運を作つたのである。

一九二一年に至つて、聯邦補助金は必ず聯邦政府により指定せられた道路に關して支出せらるゝを要し、且つその道路延長は地方道路延長の七パーセントを越ゆることを得ずとせられたが、このとき以後、主要道路の工事は急速に進捗するに至つた。而して、聯邦補助金は道路工事を大いに刺戟促進することとなり、聯邦補助とは無關係にどしどし大規模の改良計畫を實施する州も多くなつたのである。

それより十二年を經、一九三三年に至るや、聯邦政府は失業救濟の一方法として、道路改良計畫を擴大し、聯邦補助政策中に、街路及び補助道路の改良をも包含することに

したのであるが、現在、かくの如き道路の工事は經常的な聯邦補助工事として取扱はれて居る。

最近まで、州道路線に非ざるものは、地方公共團體の管理に任されて居り、相當大なる延長に互つて局部的改良が加へられたのであるが、一般に云へば、未だ改良の餘地は極めて多いと云はなければならぬ。これらの道路を改良する方便として、既に十四の州に於ては、地方道の全部又は殆ど全部を州道路部の管理下に置いたのであるが、他の諸州に於ても、いづれはかゝる方向に進むものと思はれる。唯、何分にも、經費不足のために、必ずしも、當初期待された程、管理換が十分に行はれて居ない實情である。

過去三十六年間に回顧して約言すれば、一九〇〇年から世界大戰終了まで、アメリカ合衆國は、道路建設の準備、獎勵及び組織の時代を經過したわけであり、その間に於て、鋪裝道路は十五萬哩から三十萬哩に増大したのである。爾來、鋪裝道路は躍進的に増大して約百萬哩となり、いはゞ

「道路改良の先驅的時代」の終端に到達したものと云ふことが出来やう。今や、殆どすべての主要幹線道路は、何等かの種類の舗装を施さざるはないのであるが、さりとて、今後更に幾多改良すべき餘地もあることは否むべからざる事實である。

三、道路管理制度

アメリカ合衆國の地方道路 (rural road)——都市道路 (urban road) に對す——は、大約三百萬哩に達し、延長の大なること世界第一であり、わが國の道路總延長の五・三倍にあたる。而して、それは、更に州道 (State highway systems) と地方道或は補助道路 (local or secondary roads) に分たれ、前者は、州道路部の管理に屬し、延長三十三萬一千八百六十七哩に及び、わが國の國道總延長の六十倍強にあたつて居り、後者は大部分郡その他の地方公共團體の管理に屬し、延長二百六十六萬九千哩に及び、わが國の府縣道、市道、町村道の總延長に對し、四・七倍にあたつて居る。

州道は、大都會を連結し、一般交通上重要な路線を包合するものであつて、多くの州に於ては法律によつて定められて居るが、州道路部の指定して居る州もある。州道の路線中、重要なものには改良費として聯邦政府より補助金を交付することになつて居るが、その聯邦補助路線の延長は二十二萬四千哩に及んで居る。州道の路線には、更に、合衆國道 (the United States highways) の路線を形成して居るものもあつて、其の延長は、十二萬八千哩に達し、主として、聯邦補助金によつて工事を進められて居る。合衆國道の名稱及び番號は、道路使用者の便宜を重んじ、一定せるものを用ひて居る。合衆國道に對しては、特別の改良基金もなければ、合衆國道たるの理由によつて適用せられる特別の法律もない。又他の諸國に於て、國道 (national highways) と呼ばれて居るもの如き、全く聯邦政府自らの手によつて築造し且つ維持して居る道路は存しなう。

地方道は、大部分郡の管理に屬して居るが、若干の州に

於ては、更に小規模の地方公共團體、即ち、町 (township) (dit) によつて管理せられて居るものもある。合衆國全體にて、約三千の郡があるが、比較的繁榮して居る郡には、優秀なる道路技師を備入れ、工事執行上の準備もよく整ひ、能率的に仕事を進めて居るものが多い。唯、一般に云へば、郡は財源に乏しいので、工事執行上の準備完全でなく、従つて、支出した經費に對して十分効果を擧げ得ざる實情である。

四十八州内、十四の州に於ては、前にも述べたる如く地方道の管理を有效ならしめんがために、州内の地方道の全部又は大部分を州道路部の管理に屬せしめた。その理由は、從來地方道の改良に費された資金は、州道路部に取つては必ずしも有效なるものでなく、州道、地方道の綜合的管理を必要とする場合が多かつたにも拘らず、この州道路部は地方道に對して管理の権限を有して居らなかつたので、地方公共團體に於て基金を補助道路の改良に支出するがために、却つて必要緊切なる主要道路の開設が阻止せられるこ

とが往々あるからである。

州道路部は州道の築造及び維持に關して完全なる権限を有し、これに對し、自ら基金を有する。而して、これは通常、三名乃至五名の委員より成る委員會によつて運営せられるのであるが、その議長、即ち、州道路部の技師長が實權を掌握して居る。州は、更に幾つかの區 (district) に分たれて居り、區に於て、夫々技師者を備入れて、工事及び維持の任に當つて居る。

州道は都市の内部に入り込んで居るので、州道路部の工事が、都市との境界に於て中斷しないのを常として居るが、州によつては、都市以外の道路に局限せられて居るものもない譯ではない。

道路工事に對する聯邦政府の關與は、農務省の公共道路局を通じてなされることは前述の如くのである。而して聯邦補助道路の改良に關して、各州に對してなす聯邦の補助政策は、一九一六年以來、一定して居たのであるが、最近、擴張せられて、平面交叉の除去及び補助道路の改良にも補

助を與へることとなつた。なほ、失業を救済する臨時的手段として、道路改良のための特別基金が設定せられた。また、農務省公共道路局は、他の國々との國際交通上重要な道路の工事を管掌するのである。

正規の聯邦補助金は各州の人口、郵便道路の延長及び面積を標準として交付せられるのである。改良すべき道路の選定は、各省自らするけれども、その路線は、聯邦補助道路でなければならぬ。聯邦補助は、一般に、工費の半額を限度として居る。州は、計畫の設定も、請負契約の締結も、工事の監督も、すべて聯邦の認可を受くるを要する。なほ公共道路局と州との連絡は、十二の區事務所 (district office)、サン・フランシスコにある地方事務所 (regional office) 及び大多數の州に配置せられて居る一人の代表技師 (an engineer representative) 等を通じて保持せられるのである。

前述の正規の聯邦補助基金と同様な平面交叉の除却及び補助道路の改良の基金は、一般的計畫に従つて管理せられ

る——それらの基金の使用が聯邦補助道路に制限せられて居らぬこと及び、平面交叉除却基金が州基金とマツチするを要せぬことを除いては。

一九三三年以來、失業救済の非常手段として、聯邦政府が道路築造工事のために支出した金額は、十二億弗の巨額に上つて居るが、これらの資金は、公共道路局と各州道路部との共同管理に屬し、一切の種類 of 地方道路、街路の改良並に平面交叉の除却に使用せられたのである。

四、財 政

(イ) 經 費

アメリカ合衆國に於ける地方道路費 (道路公債の利子を含む) は、一九二二年以來、今日にいたるまで、一九二三年を除いては、毎年十億弗を超えて居る。而して、その最高額に達したのは、一九三〇年であつて、地方公共團體の支出額七億弗、州道路部の支出額九億八千萬弗、合計實に十六億八千萬弗の巨額に上つたのである。

一九三五年に於ける各州道路部の支出額合計は次の如く

である。

道路橋梁築造費	四一六、四一二、〇〇〇弗
道路橋梁維持費	一八四、四五八、〇〇〇 "
機械器具費	六、八一九、〇〇〇 "
管理費その他雜費	三〇、六五三、〇〇〇 "
州道路警察費	六、八〇六、〇〇〇 "
州道路公債利子	六七、九一八、〇〇〇 "
合 計	七一三、〇六六、〇〇〇 "

上述の金額は、大部分、州道中、地方道路費に充てられたものであつて、州道路部を通じて支出せられた聯邦補助金を含んで居る。大多數の州は、郡道以下の地方道の工事を施行しないが、九つの州に於ては、これを行ひ、同年の工事費合計一千七百七十五萬七千弗に達して居る。なほ、郡道以下の地方道の工事を自ら行つて居る外に、それらの維持費二千九百八十六萬一千弗を支出して居る州も一つある。

州道中、都市道路に關する經費は、必ずしも常に地方道路と分離せられて居る譯ではないが、はつきり分離せられ

て居る分は、築造費四千二百二十一萬弗、維持費四千二百六十二萬弗となつて居る。

かくの如く、州道の經費年額は相當多額に上つて居るが、これを以て現在の交通需要を十分充足し得るかと云へば、必ずしも然らず。勿論、既に州道を構成して居る主要幹線道路は、何等かの種類の鋪裝を以て、殆ど完全に改良せられて居るものゝ、現在の交通量に對應して道路の形狀を更に適當ならしめんがためには、近き將來於て、さらに相當大規模の工事を施行しなければならない。更に、州道以外にも、有效なる補助道路即ち地方交通の用に供せらるゝ道路にして、改良の必要あるものも極めて多い。而して、主要なる道路に於ける改良工事には、線形の改良、勾配の緩和、鐵道との平面交叉の除却等を含むのである。

茲數年來、州道路部に對して、より多くの責任を負擔せしめやうとする傾向が段々強くなつて來た。二、三年前までは州道路部の責任は殆ど主要なる地方道路に限られて居たが、現在に於ては、相當大なる延長を有する都市道路即

ち街路は州直接の管理に屬する州道の路線を構成して居るのである。なほ、十四の州に於ては、前にも述べたる如く、郡道以下の地方道の全部又は大部分をも州道路部の管理に移したのであるが、それにしても、これらの諸州は、一つとして、州の管理に移された地方道に關して從來使用して居た基金を全部州道路部に渡しはしなかつたので、若し、失業救済の手段として道路工事のために聯邦政府が多額の豫算を計上することなく、また、聯邦政府が道路政策を擴張して、種類の如何を問はず、すべての道路の改良を認容することにしなかつたならば、州道路部は、到底道路交通の新事態に適合することは出来なかつたであらう。

州道以外の地方道路に關する經費は、極めて多數にのほる郡その他の小公共團體によつて賄はれて居るのであるが、中央政府に對して何等の報告もしないので、正確なる資料がない。推定額としては、これらの地方公共團體の經費は、一九三〇年に於ける七億弗を最高として、一九三四年には三億六千二百萬弗に減少したものと考へられる。

(口) 收 入

一九二〇年頃までのアメリカ合衆國に於ける道路改良の財源は、殆ど全く財産税 (taxation of property) から捻出せられ、自動車登録手数料から引出された金額は極めて少ないものであつた。ガソリン税が最初に賦課せられたのは一九一九年であつた。一九二〇年以降一九三〇年に至る間に自動車の登録、従つてまた、登録手数料が急激に増加したのであるが、その間に於て、ガソリンに課税する州も次いで表はれ、ガソリンの消費が必然的に多くの収入をもたらすに至つた。

一九三〇年までは、財産税は、州道改良費の財源としての地位まことに微々たるものであり、道路使用者に對する課徴こそ、その重要財源を構成して居たのであり、この情勢は將來に於てもなほ持續さるべきは極めて明かである。しかしながら、財産税の地方道改良費の財産としての地位は現在に於てもなほ主要なるものであるが、一方に於て、地方道が自動車から相當多くの収入を得て居ることもまた否

むことは出来ない事實である。

一九三五年に於ける州道路部の収入合計は次の如くである。

a、經常收入

財産税及び一般歳入から繰入	七、八四三、〇〇〇弗
ガソリン税	三九二、六五八、〇〇〇 "
自動車登録手数料	一八八、四三三、〇〇〇 "
自動車車輛税	五、九五五、〇〇〇 "
州有橋梁等の通行料	二、七七二、〇〇〇 "
雑収入	三四九、〇〇〇 "
計	五九八、〇一〇、〇〇〇 "

b、經常收入以外の収入

聯邦政府補助金	二一九、三八一、〇〇〇弗
地方公共團體納付金	二〇、三六六、〇〇〇 "
公債、手形等	五五、八八三、〇〇〇 "
雑収入	八、三七〇、〇〇〇 "
計	三〇四、〇〇〇、〇〇〇 "
合計	九〇二、〇一〇、〇〇〇 "

前掲の表によつて明かなるが如く、収入の最大項目は、

ガソリン税(註2)である。アメリカ合衆國に於ては、一州としてガソリンに課税せざるものなく、その税率は一ガロソン當り二セント乃至七セント、平均三・八セントである。

各州のガソリン税收入總額は、一九三五年に於ては、六億一千九百八十萬二千弗の巨額に上り、その中、三億四千八百六十五萬二千弗は州道費に指定せられたのである——尤も、この數字は必ずしも各州道路部が同年に於て實際受取つた金額を示しては居らない(表参照)。その外、地方道及び街路のために一億五千五百四十四萬六千弗、特殊地域に於ける道路、公園道路及び林道等のために七十七萬五千弗、道路以外の目的に一億一千四十七萬一千弗、而して、残り五百十三萬六千弗が本税の徴収及び管理のために夫々使用せられたのである。これらの數字を取纏めて表にすれば次の如くである。

一九三五年州ガソリン税收入配分表

收入總額	六一九、八〇二、〇〇〇弗
配分内訳	

州 道 費

三四八、六五二、〇〇〇 弗

地方道及び街路費

一五〇、五四六、〇〇〇 〃

公園道路、林道費等

七七五、〇〇〇 〃

道路費以外の費目

一一〇、四七一、〇〇〇 〃

徴稅費、管理費

五、一三六、〇〇〇 〃

ガソリン税は、州に於て課徵する外に、聯邦政府に於ても、一ガロン當り一セントの税を課し、一般歳入に繰入れ居る。

(註2) 一九三二年アメリカ合衆國の國立産業協議會より發行に係る「自動車交通課稅論」(Taxation of Motor Vehicle Transportation) はガソリン税の利益として次の諸點を擧げて居る。

a. ガソリン税の執行は極めて簡單なるのみならず、徴稅費を殆ど要しない。(平均一パーセントの三分の一を以て足りる)

b. ガソリン税は極めて小額づゝ、しかも便利な方法によつて支拂はれるから、餘り反對を起さしめない。アメリカ合衆國に於けるガソリン税は、特に好都合の環境の下に發達した。と云ふのは、稅率の昂騰もガソリン價格の下落に相

殺せられ、殆どコストに影響しなかつたから。

c. 自動車使用者は、稅負擔の返禮として國家より受くべきサーヴィスがまことに明白であるから、本稅を歓迎する。

即ち、税の上り高は、大部分、良好なる道路の築造維持に使用せられ、その結果として、自動車使用者の負擔する修繕費は安くなり、運轉の安全と速度は増大し、旅行の快適は一層大となる。

d. 合理的なガソリン税の賦課は、税の上り高が大部分道路に使用せられ、それによつて自動車需要も増大すると云ふ明白な理由があるから、自動車事業界からも反對されない。又、石油業界に對しても、今までのところ、何等はつきりした有害の影響も現はれて居ないから、石油業界からも大きな反對は受けて居らない。

e. 消費されるガソリンの數量は、すべての最も重要な使用の尺度に關係する。この理由によつて、ガソリンの消費量は、一般に、道路使用の最上の簡單なる尺度と看做されるのである。

ガソリン税の窮極の對象たる自動車の道路使用に關する種々の標準は、次の如く數へられる。

a. 自動車は先づ、走行哩數に従つて、自動的に課稅せられ

て居る。

b 道路を使用する不在車輛主も、最も有效且つ公平なる方法で課税せられ、しかも、重大な法律的難問を生ずるの虞はない。

c、過度の速力を出す自動車は、多くの税を拂はなければならぬ。適當な速度を以て運轉せられる自動車よりは、多くのガソリンを消費するのであるから。

d、重量大なる自動車を使用するときは、軽い自動車を使用するよりも多くの税を拂はなければならない。

e、交通整理費や維持費を多く要する雑沓地域内を運轉する自動車は、停車、發車に多くのガソリンを要するから、雑沓せざる地域内を運轉する自動車よりも、多くの税を拂ふことにならう。

自動車登録手数料は、一九三五年に於ては、三億一千八百七十四萬七千弗に達する巨額の収入を州にもたらして居る。その中、一億六千七百九十萬五千弗が州道費に、八千六百十五萬七千弗が地方道及び街路費に、三千三百九十萬九千弗が道路以外の目的に、而して、その残りが徴收費その他の雜費に支出されたのである。これらの數字を表示す

れば次の如くである。

一九三五年州自動車登録手数料收入配分表

收入總額	三一八、七四七、〇〇〇弗
配分内訳	
州道費	一六七、九〇五、〇〇〇弗
地方道及び街路費	八六、一五七、〇〇〇〃
道路費以外の費目	三三、九〇九、〇〇〇〃
徴收費、雜費	殘額

一九三二年自動車税に關してなされた一つの研究によれば、各州の自動車税間には大きな相違のあることが知られる。先づ、合衆國乗用自動車一臺當りの各州平均負擔額を見れば、一九三二年中の登録手数料は二〇・二八弗、ガソリン税は一八・〇七弗となり、その中、登録手数料は、最も高き州に於て平均二一・四五弗であり、最も安き州に於て平均二・九四弗を示し、またガソリン税は、最も税率の低き州に於て平均一〇・三二弗であり、最も高き州に於ては四三・六五弗を數へたのである。次に、トラックの登録手数料は、各州平均一臺當り二一・九二弗であり、ガソリン

税は、平均三九・一九弗であつた。

一九三五年中に聯邦政府より各州に交付したる補助金は、二億一千九百三十八萬一千弗に達したが、これは竣功したる工事に對して州に實際支拂つた金額である。この年に於ては、工事費の支拂は、失業救済を目的とする應急的的道路工事の計畫と極めて密接な關係を有して居つた。即ち、一九三三年に於ては、四億弗、一九三四年に於ては二億弗の應急的資金が道路工事に對して各州に配當せられて居たのであるが、一九三五年に於ては、さらに、道路に對して二億弗、平面交叉の除却に對して二億弗の資金が附與せられたのである。而して、これらの資金は、直接補助であつて、各州がそれに相應して經費を支出せねばならぬものではなかつた。なほ、その補助金の支拂は、工事の竣功認定をなした後なされたのである。

一九三六、七の兩年度に於ては、既定聯邦補助計畫の繼續として夫々一億二千五百萬弗が認可せられて居る。また一九三八年及び一九三九年の兩年度に於ても、夫々同額の

補助が認可せられて居る外、補助計畫が擴張せられて、補助的交通の用に供する道路即ち培養路線に對して二千五百萬弗、平面交叉の除却に對して五千萬弗が夫々認可せられて居るが、これらの補助金は、平面交叉の除却工事に對して特に認可を受けたるものを除いては、概して、州に於てもまた同額の經費を支出しなければならぬことになつて居る——尤も、西方諸州の中には聯邦補助金が州負擔額の五〇%を超ゆるを以て足りるものもあるが。

五、道路工事業と失業救済

一九三三年以來、聯邦政府は、失業救済の手段として、特に、道路築造及び平面交叉の除却の工事に對して、十億弗を超ゆる資金を投じて居る。これらの資金を以てなされた仕事は、道路築造工事が、一方に於て公共の利益を著しく増進すると共に、また勞働者に就勞の機會を與へる點に於ても極めて有效であることを證明したのである。事實、政府の失業救済道路事業の開始せられた前年の一九三二年以來、地方道の改良資金が著しく削減せられて居り、又、州

道に於ても、自動車税以外の財源は減少しつゝあつたのである。従つて、聯邦政府より資金を供給して執行した道路築造の工事は、若しこれなかりせば被救済者名簿に記載されねばならなかつたであらう多數の人々に就勞の機會を與へたことになるのである。

而して、その各年度に於ける就勞人口は左の如くである。

會計年度	聯邦資金のみを以て 賄つた道路築造工事 の就勞人員(月平均)	州道及び合衆國道の築 造工事及び維持作業に 於ける就勞人員(同上)
一九三二	八七六、七三六	三、四四一、三五六
一九三三	一、三〇八、六七一	三、八三九、〇九五
一九三四	二、二二〇、七六一	四、四四一、三三一
一九三五	二、一九一、二六四	四、四三四、四五一
一九三六	一、六七三、九三五	三、六八〇、五四三

前掲の數字は道路築造工事の就勞者のみを示して居る。けれども、道路工專材料器具機械の製造事業及びその運輸事業の方面に於ても、多數の就勞者を出して居ることは云ふまでもない。直接道路工事に使用せられた勞働者一人に對し、間接に使用せられた人は一・六人に當つて居ると推定

せられる。

六、道路改良の現状

アメリカ合衆國の地方道路三百萬哩中、百萬哩は何等かの種類の舗装が施してあるものと推定せられて居る。地方道に關する詳細なる調査は未だ出來てないが、一九三五年末に於ける州道の改良種類別延長は次の如くである。

州道改良種類別延長表(一九三五年末)

イ、未 舗 装	五二、〇六〇哩
ロ、低 級 舗 装	一六八、二八二〃
内譯 土冠リ、及砂、粘土道	一七、一三八〃
砂利道、黒珪石道等	一〇四、〇二一〃
水締マカダム道	一九、七五〇〃
瀝青混合道	二七、三七三〃
ハ、高 級 舗 装	一一、五二五〃
内譯 瀝青マカダム道	一四、三六三〃
瀝青混凝土及シート	一四、二六五〃
・アスファルト道	七九、八七二〃
ポートルランド・セメント・混凝土道	二、八七三〃
煉瓦その他の塊舗装道	

近年築造せられた道路は、幅員廣く、勾配及び屈曲緩やかにして、透視距離も相當大きいのである。顧れば、一九三二年までは、二車線以上を有する道路は四千三百哩に過ぎなかつたのであるが、爾來、相當の長距離に亘つて大規

模の改良工事が施行せられて來た。しかしながら、在來道路の多くは、舊時代の車輛の通行用に設計せられたものであるから、必ずしも新時代の交通需要に適應すること難く、現在に於ては改良の必要に迫られて居るもの少からずと云はれて居る。

道路工事の請負に於ける危険負擔に就て

田 口 二 郎

一 は し が き

道路管理者が道路工事を執行するに當り之を請負に付した場合に於て、其の工事が完成したときは請負人は道路管理者の工事竣功検査を受けることを要し（道路工事執行令第十八條）、之に合格したならば其の工事の結果を道路管理者

目 次

- 一 は し が き
- 二 純粹の請負契約
- 三 請負と賣買の混合契約
- 四 假拂金と危険負擔との關係
- 五 む す び

（目次終り）