

# 研究

## 列國路政の近狀 (三)



細田 徳 壽

### 第三 ドイツ

#### 一 序 説

アメリカ合衆國及びグレート・ブリテンの二大民主々義國家を探訪し、その驚くべき多額の資金を擁して堂々綜合的道路改良事業を進めつゝある事實を知り得たわれわれは、ヒットラー總統の指導する盟邦ドイツに於ては、普通道路の改良を進むる外に、更に自動車専用道路の建設計畫を樹立し、着手後未だ五年を出でざるに、既に千三百七十五

哩——これのみにてわが國が大正九年以來拮据經營約二十一年間に漸く完了したる國道改良總延長に匹敵する——を竣功せしめて居ることに唯々感嘆の聲を放たざるを得ず、同國道路總監トツド博士が、「現代交通の需要を充足するに足る完全なる計畫に基づく適當なる道路組織は、強力なる指導者の下に、國民と國家とが平和的建設事業に専念邁進する國家に於て始めて存在することが出来る。道路工事は、政治的指導者がこれを計畫し、民間の技術者が指導者

に獻身奉仕する場合に於ては、まさに、一個の政治的行爲に外ならない。而して、新興ドイツ國の政策は、その建設的諸活動——なかんづく、その自動車専用道路——の宏壯、大膽且つ美麗なる點によく表はれて居る」と揚言して居ることもまた承認せざるを得ないのである。わが國に於ても、また、東亞新秩序の建設に歴史的な大使命達成のために、總親和總努力を以て各方面とも國力の伸暢充實に萬全の方策を講ずるの必要緊切なるの秋、國力培養の根基たる道路組織に關し、眞に完全無缺なる計畫を樹立し、且つ實現するの大政治家出でざるや。その出現を待望して大旱の雲霓を望むが如き感を抱く者必ずしも筆者一人ではあるまいと思はれる。

それは兎も角として、例によりドイツの國勢一斑を紹介すれば、同國の人口は六千七百五十九萬人——わが國の六十八パーセント——、面積は十八萬一千八百平方哩——わが國の七十パーセント、自動車臺數は百三十七萬臺（内、タクシーを含む自家用車輛が百萬臺を越ゆる絶對多數であ

る）——わが國の十倍弱——、而して、道路は普通道路と自動車専用道路とあり、普通道路は十七萬六千六百哩——わが國の三十一パーセント——、自動車専用道路は四千三百五十哩（七千軒）となつて居り、先づ、普通道路の種類別延長を示せば次の如くである。

國道 (Reichstrassen)	二八、一二二哩
一級道路 (Landstrassen I. Ordnung)	五四、六一〇
二級道路 (Landstrassen II. Ordnung)	五六、三六二
市町村道 (Gemeindestrassen)	三七、五〇〇
計	一七六、五九五

尙、以上の數字はいづれも一九三七年のものであり、昨年三月のオーストリア合邦乃至最近のチエツコ併合後の現勢を示すべき資料のないことを遺憾とする次第であるが、面積に於ては一、九三七年當時に比し三十パーセント内外の増大を見た由であるから、その他の事項についても夫々二、三十パーセントの増加を見たべく、自動車専用道路はオーストリア合邦直後千二百五十哩の追加を見たのである。

最後に、この自動車専用道路の建設工事が、現在、普通國道の大部分——四萬軒——に亙つて旺んに施行せられて居る改良工事と密接なる聯繫を保ちつゝ進んで居ることは固より云ふまでもない。

## 二 路 政 略 史

第十世紀の末頃は、鐵道の建設工事が大々的に行はれて居り、道路の問題は、あまり重要視せられなかつた。事實、當時の道路は地方的交通の用に供せられるに過ぎず、その管理制度も、また、これと相表裏するものであつた。

即ち、多くの邦(Länder)に於ては、道路管理權は地方行政廳に存して居り、プロシヤはその最も代表的なるものであつて、一八七五年以降、一萬二千五百哩に達する全道路網を維持すべき責任を、補助金の交付を條件として、擧げてこれを州(Provinzen)廳に移管し、邦は、たゞ、警察上の監督權を留保するに過ぎなかつたのである。そののみならず、若干の州に於ては、邦より附與せられた道路管理權を更に郡或は市町村に委讓して了つた程であるが、この場合

に於ても、州は、自ら工事費の一部を負擔するために相當多額の補助金を交付するのを常としたのである。しかしながら、これとても、相當の交通量を有するに至れば、たゞそれだけの理由によつて、州の管理に移すことも出來たのである。5つれの場合たるを問はず、郡(Kreise)及び市町村(Gemeinde)の如き地方公共團體は必ず維持費の一部を負擔しなければならなかつた。

然るに、この管理權委讓の傾向は後に至つて、また、逆となつた。例へばプロシヤの如きは、一九二九年、再び郡道其の他の地方道に對して責任を負擔することとなつたのである。かくの如く、今日は一つの方向に進んだかと思へば、明日はまた直ぐ他の方向に變はると云ふやうに、種々の變遷を遂げたのであるが、結局、一九三〇年代に於ける道路管理權はかなり地方に分散せられて居たのである。試みに、當時の種類別道路延長を見るに左の如くであり、現在の種類が著しく中央集權的なるに對比し、頗る興味深きものがある。

國道	一七、四〇〇哩
州道	二一、一〇〇〃
郡道	七三、三〇〇〃
町村道	二二、三〇〇〃
計	一三四、一〇〇〃

尙、都市の街路が市の管理に屬して居たことは云ふまでもない。そのみならず、一九三二年までは各種道路の管理及び維持は邦毎に異なる規則によつて支配せられて居たのである。

この均一性なき政策の缺陷は段々表はれて來た。即ち道路管理の極端なる地方分權の結果は、最悪の技術的特徴をいくつも有する道路網を形成するに至れるのみならず、財政的見地よりするも、經費及び收入の計算をかなり複雑なものたらしめた。而して、これらの不利不便が、自動車交通の發達に伴ひ、道路組織のこれに順應するの必要漸く増大すると共に、いよゝ著大となつた。しかも、現代の道路が自動車交通に供與する便益は、總人口が五十有三に達する多數の大都市——それらはいづれも、人口極めて稠密

なる地區であることは勿論、相互間の距離は大體五十軒以下であるか、さもなければ、反對に百軒以上あるを常とする——に分散して居るドイツの如き國に於ては、特に貴重なものであると云ふことが出来る。

従つて、幹線道路の築造に關しては、從來、幾多の研究がなされて居たが、經濟界の實情は必要なる財源を租税に求めることを不可能ならしめて居たし、一方、借入金によることも、また、内國市場に於ける資金不足の故に妨げられて居た。それにも拘らず、ボン、ケルン、デュッセルドルフを連結する自動車専用道路の築造が計畫せられたことがあるのは、特筆に値ひするものと云ふことが出来やう。尤も、その計畫は、主要道路網の設定を目標としてなされたものゝ、その方法たるや、主として既存道路の改良によらんとしたのであり、目下工事中に屬するものゝ如き、全く新規に獨立の自動車専用道路を創造せんとするものではなかつたのである。

ヒットラー總統の率ゆる第三帝國の出現するや、道路築

造の方面に於ても、極めて熱心なる活動と根本的な變革が行はれ始めた。即ち、同總統は、その就任後いくばくもな

き一九三三年二月十一日「ドイツ國家再興の全體事業の一

部として」總延長四千三百五十哩に達する自動車専用道路網の築造を發表したが、他方に於て、從來力強く要求せられ來つた一般行政中央集權化の事業は、おのづから、道路管理權の方面にも擴張されずには居なかつたのである。即ち、一九三四年三月二十六日の法律は、同年四月一日より

主要幹線道路全部を國家の管理とし、唯、その維持の責任を州に屬せしむるに止めたるのみならず、國內の主要地域に於ける道路規格を統一して、從來、動もすれば、道路網に寄木細工の外觀を與へ勝なりし道路工事方法の複雑性を消滅せしめ、更に、同年六月三十日道路總監を任命して、普通道路及び自動車専用道路の兩者を包含する全道路體系の管理權を、交通大臣の權限より離して總監の掌中に移したのである。而して、道路總監は、交通大臣に隸屬せず、直接にヒットラー總統に對して責任を有するのであるか

ら、事實上、最高の道路行政官廳と云つてもよいのである。

### 三、普通道路

#### (一) 管理

一九三三年までは、邦及び州、郡、市町村等の地方公共團體が前述の道路種別に應じて管理の責に任じて來たのであり、政府は自らこれに參與することなく、唯、警察取締上の見地より監督權を行使し、或は種々の租税を創定してその收入を各邦に分配する方法を定むるに過ぎなかつたことは、前にも一言したる如くである。

而して、道路總監の任命により、全道路體系に對して管理權を掌握すると共に、主要道路の規格を統一して道路工事の均一性を確保した政府は、更に、道路の全般に亘り、再分類を企圖したが、これによつて、政府も、自ら國道(Reichstraßen)一萬五千五百哩に對して責任を負ふこととなり、一級道路は、邦及び州に、二級道路は郡及び區(Berike)に、市町村道その他の道路は市町村その他の行政廳によつて夫々管理せらるゝこととなつたのである。



収入	七、三〇五	三〇、四四四	二、四、四七	二、六、四六	二〇、六九二	五五三、四九九
比率	六四・八	六九・三	五四・一	五一・二	三七・四	五二・九
一九三二						
經費	八五、〇〇	二四〇、一九一	一七、四〇三	四六、九七	二、七四八	七四四、五七八
収入	六〇、〇六	二〇七、五八	一〇四、六六	一八五、五四	五、〇〇五	三九五、三三〇
比率	七〇・六	七六・七	五五・九	四四・五	四一・六	五一・〇
一九三三						
經費	七二、七五九	九四、一六五	二三四、五二	三四二、九八二	八〇、五二	六〇一、二九九
収入	四六、七五	八五、二五	八、三五四	一六、九九五	五、一六三	三二一、〇六六
比率	六四・三	九〇・四	六・二	四七・五	六五・四	五二・一
一九三三						
經費	一〇七、〇六	一五五、一七五	一九四、九五	四六五、六九二	一四、五四二	八七九、四一
収入	九四、一〇九	一四六、八〇〇	三三九、三八	二四七、九八	二、〇三四	五八二、三九九
比率	八七・九	九四・六	七・五	五三・二	一四・八	六六・二
一九三三						
經費	一六、一五〇	一、一〇五	一、六二	一、七七一	一、七七一	九六、七六
収入	二〇、五四六	一、八〇〇	二、四七	四、五五	三、九八	五七〇、四三三
比率	七四・二	八七・八	五七・三	四八・五	五七・五	五九・〇

\* 邦及び州の管理に屬し、且つ政府より全額拂戻を受ける國道に關する經費を含む。

研究

次に示す表は、道路工事の種類別經費の内容を示すものである。(單位百萬ライヒス・マルク)

管理種別	維持修繕費	改良及新設費	合計
政 府	一、九三	一、六四	一、九三
州及び縣	一、三六	一、五八	一、五二
郡	七六・七	六四・六	一三九・五
市町村	一五・六	一五・四	三二・〇
合計	三二・八	三〇・〇	六二・八

前掲表中、一九三三年度の數字には、一億三千五百八十八萬ライヒス・マルクに達する公債費(利子及び減債基金)を包含して居る。

一九三三年度及び一九三六年度の經費概算に於ては、普通道路の工事實に對する起債額は大了なものではないが、それでも、一九三六年度に於て地方廳の消費した額は、前年度より増加したに反して、政府及び邦に於ては却つて減少して居る。蓋し、長距離交通に關する限り、ドイツ政府は現在自動車専用道路にその努力を集中して居り、普通道路

は、先づ以て地方的交通の用に供するために維持せられて居るに過ぎぬからであらう。けれども、これは、何も、交通量の特に大なる、邦の管理に屬する道路の工事に相當多額の経費を支出することを妨ぐるものでなかつたことは、前掲の表により知り得るところである。

## B 収入

### a 租 税

#### イ 自動車税

最近まで、収入が道路費の財源に確定せる租税は、自動車税唯一つであつた。(尤も、自動車専用道路工事の開始以來、その財源として、運輸税なるものが長距離自動車輸送に對して賦課せらるゝに至つたが、本道路の使用奨励の意味を以て最近廢止せられた由である)。

自動車税として、最初に創設せられたのは、一九〇六年四月六日の法律による自動車の登録に關する租税であるが、これは、當時贅澤品視せられて居た家用車に對してのみ賦課せられたものである。その後、一九二六年に至つ

て、課税物件は、自動自転車を除くすべての自動車に擴張せられた。

自動車登録税は、最初馬力數によつて計算せられ、トラック及びバスは重量によつた。後、一九二八年に至り、その計算の基礎が變更せられ、或る場合に於ては、シリンドラの容積が考慮せられることになつた。

この自動車税収入は、政府がその行政費として四パーセントを差引いた後、四分の一は人口に、四分の一は本税負擔額に、残り二分の一は面積に應じて、それぞれ各邦に分配せられたが、この方法は決して満足すべきものとは考へられて居なかつた。然るに、一九三三年度以降、政府が自ら國道の財政を司ることになつたので、本税から分前を取るやうになつた。同年度に於ける政府と各邦との分配率は、前者が三分の一、後者が三分の二であつた。而して、一九三三年度及び一九三六年度に於ては、各邦が九千萬ライヒス・マルクの定額を受け、その残りを政府豫算に繰入れたのであつた。



次に、自動車税収入と道路費との比較について一例を舉ぐれば、一九二九年度に於ける本税収入は二億九百四十八萬ライヒス・マルクであつたが、これは恰も全道路費の四十パーセントを補填し得たに止まり、残り六十パーセントは他の租税収入によつて支弁せられたのである。而して、その中には、ガソリン輸入税を含んで居るが、これは後述する如く道路交通にとつては極めて重い負擔となつて居る。

更に、自動車の使用を普遍化し、以て一般産業の復興に資せんがために、政府は、一九三三年以來、自動車税に關する限り、敢然として減税政策を採用した。(註5)その(一)は、同年四月一日以後に始めて登録をなしたる自家用乗用自動車に對する免税であり、その(二)は、それ以前に登録したる車輛にても、その種類に應じ租税年額の一  
倍半乃至三倍を一時拂することに  
より將來の負擔を免かれ得るの選擇權を所有者に附與したることである。尤も、第一の制度は、新車の輸入を獎勵するためのものであつたか

ら、所有者は同年十月一日までに選擇權を行使しなければならなかつた。

(註5) 左に掲ぐるベルリン市内の自動車臺數増加表により、

ほど大勢を窺知することが出来るやうに思ふ。

1 自家用乗用自動車數

一九三五年七月一日現在 七五、六一五臺

一九三六年七月一日 八二、七四二

一九三七年十月一日 一〇二、七七七

2 タクシー數

一九三五年七月一日 七、一六四

一九三六年七月一日 四、五二七

一九三七年十月一日 三、〇〇四

3 自動自轉車數

一九三五年七月一日 五三、一五一

一九三六年七月一日 五七、五七三

一九三七年十月一日 六二、四二三

4 貨物自動車數

一九三五年七月一日 二五、七五二

一九三六年七月一日 二八、三二三

一九三七年十月一日 二九、八七二

自動車税の減税が、税收入に顯著なる影響を及ぼしたことは當然であり、一九三三年度に於て一億九千八百萬ライヒス・マルクであつたものが、一九三四年度に於ては一億三千九百五十萬ライヒス・マルクとなり、一躍三十パーセントの減少を來したのである。この傾向は、その後ますます累加すべきは明であるにも拘らず、更に、一九三五年四月一日以後に、登録せられた自家用電気又は蒸氣乗用自動車及び内燃機關を有し且つシリンダーの最大容積二百立方呎の二輪車又は三輪車に對しても免税方策が採られ、豫備の部分品も、また、免税となつたのである。

□ 燃料輸入税其の他

一方に於て、自動車は、燃料輸入税の實質的負擔者たることにより、政府の通常豫算に對して重要な貢献をなして居る。即ち、これらの税は、自動車税の低減を補ふために増加せられたことも一再ならずあり、この収入は、一九三三四年度に於ては二億四百萬ライヒス・マルク、一九三五年に於ては二億一千八百五十萬ライヒス・マルクに及んで

居る。而して、ガソリン輸入税率の高きことは、左表によりて明かなるが如く世界第一である。

次に、一九三六年十二月一日より、ガソリン、ベンゾールに對する税額は、百キログラムにつき十七ライヒス・マルクから二十一ライヒス・マルクに上つたが、この増税より生ずる収入は、自動車専用道路の財源に充てられることになつて居る。而して、そのことは、自動車が専用道路を運行することによりて生ずる十五パーセントに及ぶ燃料消費節約額が自動車交通に賦課せらるゝ餘分の費用を補ふて餘りあると云ふ事實によつてジャステイファイされるのである。

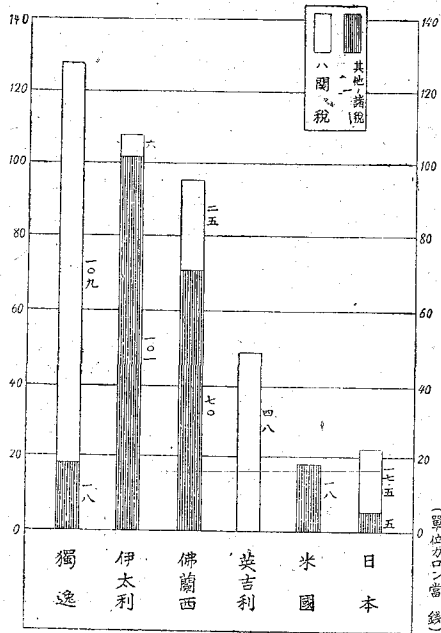
抑々、輸入燃料に高率の課税をすることは、單に國庫財政の考慮のみならず、また、國産合成燃料保護の必要に出づるのである。即ち、原料の供給に關し外國依存を脱して自給自足をなさんことを冀求して居るドイツに於ては、現在、國內にて消費するガソリンの五十パーセントを生産して居り、一九三八年の中頃までには完全にガソリンの輸入

を廢し得るやう、必死の努力を続け來つたのである。而して、國産のガソリンに對しては、百キログラムにつき一ライヒス・マルク、ベンゾールに對しては同じく三・五ライヒス・マルクの税が賦課せられて居るのである。

### ハ 市町村の課税權

なほ、市町村道の新設工事の場合に於ては、市町村は、沿道所在の財産に對して特別の租税を賦課する權限を與へられて居る。事實、この種の工事費の大部分は特別税によつて調達せられて居るのである。

主要列國揮發油稅調



普通道路の工事費支辨のために特別の公債を發行することはなかつたが、工事費として使用した資金の大部分は公債によつて調達せられたのであつて、その額は、一九三三年度に於ては二億三千二百八十萬ライヒス・マルク、一九三四年度に於ては二億四千五百萬ライヒス・マルクに達して居る。

一九三三年度に於ては、資金の大部分はドイツ公共事業會社その他の會社よりの借入金及び國立職業紹介失業保險事務所よりの送金によつて供給せられたのである。

### b 公債

#### c 夫役現品

若干の邦に於ては、現在にても、郡或は市町村が道路工

事に對する勞力の奉仕或は挽用動物の借上を要求することが出来ることになつて居る。

#### 四 自動車専用道路

##### (一) 總 說

一九三三年二月十一日、ヒットラー總統は、ドイツ全土の自動車輸送化計畫を發表した。五月一日、主要路線の公表があり、トツド博士がドイツ道路總監に任命せられた。

この計畫は、ドイツ全土に跨る總延長四千三百五十哩に及ぶ巨大なる自動車専用道路網の建設を内容とするものであり、その目的とするところは、交通機關の不完全なる状態を匡救して産業復興に資すること及び多數の失業者に職を與へて積極的に國運の進張に貢獻せしむることに在るとせられて居る。しかしながら、昨秋に於けるオースリア合邦乃至最近のチェコ併合等が、假令、國際聯盟の偽瞞的民族自決主義の修正てふ歴史的必然の産物であつたにしても、

列強環視の中に在りながら、一兵に暇らず、疾風迅雷、空前の大成功裡に完了し得たるは、最近に於けるその躍進的

國力充實の賜物に外ならぬことは云ふまでもないが、しかも、この間に於て、時速最高百十哩（一八〇浬）、國境より國境へ僅々數時間に於て大軍團を輸送し得ると云はるゝ、自動車専用道路の潜在的威力が偉大なる貢獻をなしたることを誰が否定し得るものぞ。われわれは、第三帝國の創建直後にして、全國の自動車輸送化計畫を樹立著手したるヒットラー總統に對して滿腔の敬意を表せざるを得ない。それは兎も角として、一九三三年六月二十七日、ドイツ國有鐵道會社の附帶事業として、資本金五千萬ライヒス・マルクの國有自動車會社なる特殊企業を設立するの法律が制定せられ、これによつて同會社の誕生を見、同年十一月二十三日のフランクフルト・アン・マインに於ける總統の歛入れにより、この劃期的大工事が華々しくスタートを切つたのである。

第一區間たるフランクフルト・アン・マイン、ダルムシュタット間十四哩は一九三五年五月に竣功し、翌一九三六年十一月には最初の六百二十五哩（一、〇〇〇浬）が完了

し、同年末に於ては、六百七十六哩が既に供用開始せられ、九百九十五哩が工事を繼續し、九百八十二哩に於て準備作業が進められて居たのである。かくて、一九三八年秋までには、千三百七十五哩（二、二〇〇軒）が完成し、爾後毎年六百二十哩——ほゞ東京下關間の距離に匹敵する——宛進捗する見透しが確實についたさうであるから、昨年三月、オーストリア合邦直後に追加したる千二百哩、更に最近追加を見たる二千四百哩を併せ、合計八千二百二十五哩（一三、〇〇〇軒）に互る全工事が一九五〇年頃には竣功する筈である。従來の改良實績に徴し、ほゞ同一割合を以て改良工事を進むるとせば、今後八千六百軒の國道を改良するのみにて、なほ三、四十年を要すと云はるゝわが國と、その懸隔の餘りにも大なるに驚かざるを得ない。

次に、本道路の構造につき概言するに、本道路は、夫々幅員七・五米を有する二條の一方交通路から成り、中央には三・五米乃至五米の空地帯を設け、更に、各交通路の左右兩側には幅員一米の境界がある。また、本道路は、時速

最高百十哩を目標として築造せられて居るから、技術的見地より補助道路から來る交通とは全く隔絶し、以て衝突の危険を除去して居る。従つて、極めて多數の自動車と同時に且つ迅速に通過することが出来るのであつて、ニュールンベルグに通ずる六本の道路について調査したところによれば、一つとして、二千臺の自動車が二秒間隔を以て一時間に六萬人の乗客を運送し得ざるものはないと云ふことが判明して居るのである。

而して、路面は、二十糎の標準的厚さを有するコンクリートで舗裝されて居る部分が九十パーセントを占め、アスファルト舗裝の部分が七パーセント、残り三パーセントが小鋪石と云ふ割合になつて居る。

## （二） 經 營

自動車専用道路の建設經營竝に附帶事業に關する獨占權は國有自動車道會社なる公法人に附與せられて居ることは、前にも一言した如くであるが、特に本事業をドイツ國有鐵道會社の附帶事業として兩者を密接に關聯せしめたる

理由は、一面に於て、鐵道經營多年の經驗によつて新事業の經營を有利ならしむると共に、他面に於て、鐵道をして競争者たる道路輸送の發達に對して關心を有せしめ、以て兩者の合理的發達に遺憾なきを期せんとしたるものに外ならなく。

尙、本道路の經營に關しては、政府はこれに協力し及び監督する權限を留保して居るが、その主要なる項目を列擧すれば、(一)自動車専用道路の路線を選定しその構造を定むること、(二)地方長官の意見を徵して建設計畫を確定すること、(三)自動車専用道路の建設、經營及び交通に關する命令を發すること、(四)道路使用料の徵收を免許すること、(五)本道路より十米以内及び曲線の内部十五米以内に設けらるゝ建設物又は本道路の附帯經營と認めらるべき施設にして都市村落の境界より五百米以内の距離に在るものゝ建設を許可すること等である。これらの權限は(四)の道路使用料の徵收免許が交通大臣の權限に屬する以外は、すべて直接總統に對して責任を有する道路總監

によつて行使せられる。總監は、自動車交通の諸要求並に最新の折衝的進歩に對して慎重なる考慮を拂ひつゝ、工事全般を指揮すると共に、土地收用や換地の方法に關しても最後の決定權を有するのである。なほ、本會社の經營に關しては、その特性に鑑み、國民經濟上の需要を考慮し商業的原则に従つて經營すべきことが命ぜられて居る。

### (三) 財政

#### A 經費

一九三六年末に至るまでの本道路に關する總經費は、十億一千四百萬ライヒス・マルクに達したが、その内譯は、道路敷地買收費七千萬ライヒス・マルク、行政費、運搬費及び利子二億一千萬ライヒス・マルク、建設工事費十一億三千四百萬ライヒス・マルクである。なほ、一九三八年度は七億八千萬ライヒス・マルク、本年度以降毎年度大約十億ライヒス・マルク宛を投資し、總工事費百億ライヒス・マルクに達する豫定であると云はれて居る。従つて、ドイツ國民が本道路を目して同國民の卓越性を世界に誇示すべ

き一大紀念事業となし、政府當局、また、本工事を以て國民精神作興振肅の好資料となすも宜なる哉と云はざるを得ない。

次に、本道路の單位當り工事費を見るに、國有鐵道一桿當りの工事費にして、なほ平均三十二萬ライヒス・マルクなるにも拘らず、本道路は約七十萬ライヒス・マルクに達し、その一年間の負擔は三萬ライヒス・マルク——四分の利子と償却基金が大約二萬八千ライヒス・マルク、維持費二千ライヒス・マルク——と推算せられて居る。更に、定期的に鋪裝工事をし直さなければならず、これには、恐らく、一年一桿當り少くとも六千ライヒス・マルクを要するであらうと云はれて居る。

## B 收 入

本工事は、最初から、その財源を一般歳入に求めることは不可能であつたから、政府當局としては、勢ひ、公債に求めなければならなかつた。國有鐵道會社の拂込資本金は別として、事業資金の大部分は、國有自動車道會社のため

に、國有鐵道會社及び國有自動車道會社に對して中央銀行が貸與した再割引債權であつたのであり、現在まで、租税によつて供給せられた財源は、前にも一言したるが如く、殆ど云ふに足りない少額なのである。

一般に景氣の回復するに伴ひ、將來は、事業財源を一般歳入に求めることが出来るやうになるであらう。そのみならず、一九三七年一月一日から、國有自動車道會社は、自動車道に設置されるガソリン・ポンプの獨占權により自分自身の收入を得ることになつたが、いくばくもなく、この獨占權は、子會社たる國有自動車道用發動機材料會社に讓渡された。更に、政府は、最近に於けるガソリン税及びベンゾール税の増收竝に一九三六年七月二日の法律によつて制定せられた新税——從來、鐵道輸送にのみ賦課せられて居た運輸税が擴張せられて、五十桿以上の距離に及ぶ貨物自動車及び營業用乗用自動車の輸送に對しても賦課せられることになつた——の收入から、必要なる餘分の資金を供給して居るのである。而して、貨物自動車に對する課税

は、同年十月一日より實施せられたが、その税率は、營業用車輛に對しては運輸料金の七パーセント——その代り、從來その二パーセントを課徴して居つた切符賣上税 (Ticket Inover tax) は廢止せられた——、自家用車輛に對しては一噸一籽當り〇・六ライヒス・ペニツヒであり、乗用自動車に對する課税は翌一九三七年三月一日より實施せられたが、その税率は、長距離輸送料金の十二パーセント——この場合に於ても、また、二パーセントの切符賣上税は廢止せられた——である。而して、短距離輸送に關する租税は單に、從來の切符賣上税が同率の運輸税によつて置換へられたに過ぎない。

一般に、ドイツに於ては、自動車専用道路の建設及び維持の費用を通行税或は特別税として使用者にのみ負擔せしむる制度は排斥せられて居るものと云ふことが出來やう。蓋し、全國を通じてこの重要な自動車専用道路網を建設することは、實に、公共の利益となるべき事業であり、且つ産業全般の利益のために計畫せられたものと考えられて

居るからである。而して、この考へ方は、原則として、これらの工事費の財源を政府の通常豫算に求めることをジャスティファイする。

次に長距離自動車輸送に對して一つの特別税を設定すると云ふことは、これらの運送事業が現に自動車専用道路の主要なる使用者であるのみならず、將來益々その利用が増加するであらうと云ふ事實に基づいて居る。而して、前述の運輸税の如きは、全く、現代的道路組織の利用によつて享受する諸利益——それは、主として著しく大なるスピードを出し得ることであるが、更に、燃料の節約及びタイヤ使用年限の増大をも數へなければならぬ——に相應したるものであると考へられて居る。(尤も、最近、運輸税は廢止せられたと聞いて居る。)

#### (四) 大陸道路網の一環としてのドイツ國 自動車専用道路

最後に、この自動車道路網は、それだけにて完全なる組織をなすやうに計畫せられて居るのではなく、隣接諸國の



重要幹線と相互に連結し以て一大國際道路網を確立せんとするものである。即ち、既に五百料の自動車道路を有するイタリーとの間には數次の交渉により兩國間の自動車道路を一九四一年までに連結すべきことを決定して居り、更に、ベルギー及びオランダとの間にも現在交渉が行はれて居るのである。

#### (五) 經營組織の變更

最近聞くところによれば、昨年、自動車専用道路建設事業は、國有自動車道株式會社の經營より官營に移り、ライヒスアウトバーンなる役所が施行機關となり、道路總監の監督を受けつゝ、十七の建設事務所、百の工事事務所を通じて事業を進めて居る由であるが、現在、手許に確實なる資料がないのはつきりしたことは知り得ない。

#### 五 道路工事と失業救済

ドイツの如き産業の高度に發達したる國に於ては、深刻なる經濟界の不況は夥しい失業者を生ぜざるを得ないのである。従つて、失業者に職を與へることが、政府の重大關

心事となつたわけであるが、道路工事は特に多量の勞働を必要とする云ふ理由から、勞働者を吸収するに最もふさはしきものと考へられて居り、道路工事費に於ける勞賃の割合は三十パーセントと見積られて居つた——昭和六年わが國に於て失業救済の目的を以て未曾有の大規模なる土木工事、特に道路工事が起された際、勞賃の事業費に對する割合が五十パーセントを下らなかつたのを見れば、わが國の道路工事が失業救済事業としての適性に於てドイツのそれに比して著しく大なることを知り得るのである。

それは兎も角として、第三帝國の出現以前は、失業救済の必要は十分認められつゝも、未だ喫緊の要務とまでは考へられなかつた。ヒットラー總統の就任後、政府の態度は全く一變し、約十二萬人の勞働者が動員せられ、道路の修繕及び改良に一新紀元が劃された。就中、自動車専用道路について云へば、それは、全く高邁達識なる勞働政策に動機するものであつて、或は直接勞働者を募集することにより、或は間接に先づ道路建設事業及び自動車製造事業に、次

いで一般産業に刺戟を與へ繁榮をもたらすことによつて、極めて有効に失業者を吸収することに成功したのである。

即ち、最初、政府の主要なる關心事は出來得る限り多數の労働者を使用することに在つたがために、事實、道路の地均し作業に機械を使用することすら差控へた程であつた。本工事に直接従事したる失業者の數は十三萬人にのほり、更に、道路工事材料工場に就職したる労働者數を加算すると、實に、二十五萬人の失業者が自動車道建設工事のために職を與へられたことになるのである。若し夫れ、本工事に於て、土壌及び材料運搬のために、三千臺の機關車と五萬二千臺の貨物車とが常時利用せられ、數千臺のセメント混合機その他諸種の機械が使用せられた點にまで思ひ及べば、國民經濟に對する功德の極めて廣大なるを容易に了解することが出来るのである。

なほ、本道路工事費の三十パーセントは、若し本工事なかりせば、政府より失業保險の形に於て支拂はざるべからざる金額なりしのみならず、本工事に因つて喚起せられた

經濟界の好景氣に基づく租稅收入の増大の形に於て政府に回收せられたる金額は、支出總額の二十五パーセント乃至三十パーセントと推算せられて居るが故に、結局、ドイツ政府は、自動車専用道路を建設せざりし場合に比し、實際は僅かに三十五パーセント乃至四十パーセントの費用を餘計に費したるのみにて、かくの如き歴史的大事業を遂行したる勘定となるのである。

#### 六 財源調達上の主要特色

第三帝國は、道路に關するあらゆる問題に對して極めて明瞭なる足跡を印したものと云ふことが出来る。

先づ、前にも述べたるが如く、政府は、普通道路及び自動車専用道路の兩者に對して管理權を取得して道路行政の中央集權化を實現したる結果、直接二萬五千五百哩(四一、〇〇〇)に及ぶ普通道路に對する責任を負ひ、それに要する費用を全部負擔するのであるが、これが財源は従前と變りはなく、道路費財源としての租稅は、自動車稅唯一つあるに過ぎない。而して、ガソリンに對しては、わが國と

異なり、内國税は賦課せられざる代り、輸入税は極めて高率である。かくて、一般に、道路使用者が負擔する金額は相當大なりと云ひ得るも、これを道路費に比較すれば、遙かに少額なりと云はざるを得ず、この點に關しては前號に詳しく紹介したるが如く、グレート・ブリテンに於ける自動車使用者が極めて多額の負擔をなし、例年道路費を支出して尙餘りあると著しくその事情を異にする。

なほ、ドイツに於ては、これまた、グレート・ブリテンその他の諸國と異なり、土地所有者が道路費の分擔を要求せられる程度は極めて低く、即ち、若干の地方に於て要求せられるに過ぎず、全國的の制度となつて居らないのである。かくて、道路費財源調達の方法としては、起債によることが甚だ多いのである。

次に、第三帝國の出現以來、道路行政を極度に中央集權化したる結果、道路費の問題をば國政全般との密接なる關聯に於て考慮することが出来る様になつたことも特に注意しなければならぬ點である。道路行政中央集權化の結果

は、相關聯する行政諸部門を國家の大局より綜合的に觀察して政策を決定することとなるが故に、貨物自動車保有量を必要とするときは、假令直ちに歳入減を招來することありとするも、心ずしもこれに拘泥することなく、敢然として自動車税の減額を斷行するが如きことをもなし得るのである。而して、その結果は、經濟現象の因果循環律により、却つて貨物自動車製造工業の躍進的發達をもたらすと共に一般産業の復興をも促進し、結局國庫も、また、大なる利益を享受することを得るのである。同様に、自動車専用道路の建設費を失業保險に於ける給付の節約額と建設的諸企業に課せらるべき租稅收入の増加額と比較考量することも必ずしも難事に非ず、若し、後二者の利益にして相當大なる限り、斷乎として本道路の如き劃期的大工事に邁進し得るのである。

翻つて、わが國の道路行政を見るに、假令、四面環海と四面環陸との國際的環境に於て顯著なる相違ありとするも、道路の四通八達性、脈路一貫性に對して、從來、果し

ていくばくの明確なる考慮が——政策の具體的顯現に於て——拂はれたであらうか。近時多少喧傳せられる東京下關間自動車専用道路は云はずもがな、一昨年來研究立案せられた關東、關西、中京、北九州四地方の道路改良綜合計畫についてすら、未だ必ずしも關係各方面の十分なる認識を得られざる實狀であり、況んや、道路と自動車税制の整備

乃至自動車保有量の問題、或はガソリン消費節約の問題、人造石油事業の問題等相關聯せる諸事項につき綜合的に研究考慮が加へられ、然る後具體的道路政策の誕生を見ると云ふが如き段階には到底達して居らない。われ／＼は、盟邦ドイツの道路行政を概觀し、採つて以てわが國の範とすべき點の少からざるを痛感せざるを得ないのである。

## 路床用砂—粘度混合物の研究 (下の二)

永 富 勘 四 郎 譯

### 試定度料安に及ぼす含水量の効果

全試験區間のコーアに對する Hubbard-Field 安定度試験結果並に夫に相應する含水量、密度及び空隙率を第 8 表に示した。第 1 類の區間 2 及び 3 並に第 2 類の區間 3, 5 及び 6 は高安定度を示したが、之は夫等の交通下に於ける性状とよく合致してゐる。第 2 類の區間 1, 2 及び 4 のものは安定度低く、之等も亦同様その交通上に於ける時の性状とよく合致して