

# 研究

## 列國路政の近狀 (四)

細田 徳 壽



### 第四 イタリー (一)

#### 一 序 説

英佛のドイツ包圍體勢確立の策動に對應して、敢然大軍をアルバニアに進駐せしむるや、電光石火、これをその保護領に編入し、更に、獨伊政治軍事協定の締結によつて二國樞軸の強化を圖り、以て歩武堂々世界新文化、新秩序の建設に邁進しつゝある南歐の盟邦イタリーの路政は如何。

同國は、長靴の奇形を以て中部地中海に突出し、その制

海權の確保を以て生命線とする國であることは改めて説明するまでもないが、人口は本國四千三百萬人（一九二四年末）、わが國の四十四パーセント、面積は十一萬九千七百平方哩——わが國の四十六パーセント、自動車臺數（一九三五年末）は三十九萬七千七百餘臺（内、家用二十八萬二千百臺、營業用十一萬五千六百臺）——わが國の三倍弱——であり、道路は普通道路十萬五千八百哩、自動車専用道路三百十哩となつて居り、普通道路の内譯を示せば次

の如くである。

國道 一三、〇四九哩

州道 二二、四〇八哩

市町村道 六六、三六二哩

計 一〇五、八一九哩

里道 延長不詳

道路の延長は右の如くであるが、道路國家管理局 (The Ajenda Autonoma Statale della Strada) の管理する (註1) 國道一萬三千餘哩——内、六千八百三十餘哩は完全に近代のなる舗装工事を施して居り、殘餘の部分と雖もその維持修繕は極めて優秀になされて居る——及び自動車専用道路三百十哩の現状こそは、近代的道路建設工事の分野に於てファツシスト・イタリーの示した異常なる努力の結晶に外ならぬ。

(註1) 通例 A、A、S、S と略稱し、土木省に屬する大なる

外局にして、職務の遂行は會議制度に依り、議長は土木大臣

又は次官がこれを兼ね、副議長は局長級の者が就任し、委員

は十八名にして主として民間有力者を以てこれに充て、外に軍人、大臣級の者、技術權威者、代議士等を以て組織する特殊の官署である。

ファツシスト黨が政權を掌握したる當時に於ける道路の狀態は、誇張を用ひず、全く憐れむべきものであつた。けれども、古代ローマ人の道路建設工事に對する熱情を享け繼げる偉大なる指導者ムツソリニ首相は、直ちに、主要道路の修繕改良に關する根本的計畫を作成したが、これこそイタリー道路網の綜合的完成計畫への第一段階だつたのである。

政府直營の自動車専用道路工事は未だその緒に就いたばかりであるから暫らく措くとするも、同國國道網の革新は、まことに、絶へざる努力の勝利であり、ファツシズムの全體主義精神並に創造的意欲の表現であると云ふことが出来る。蓋し、ファツシズムの特色は、問題のあるところ、直ちにこれを攻撃研究して、迅速に根本的なる解決方策を樹立斷行するに在るのであるから。

先づ、近代交通の要求に順應して、道路及びその管理者の分類が再編成せられ、ついで、一、九二八年、この革新的道路政策遂行の衝に當らしむるために特に道路國家管理局なる特別の官署を設置して、従來、政府と地方廳との間に分配せられて居り、従つて、必然に努力も分散せらるゝのみならず、工事計畫にもまたその施行の結果にも連絡性の缺けて居つた仕事を引受けしむることとなつたのである。

而して、この新機構運営の所要財源は、

- 一、自動車に賦課せらるゝ通行税及び道路改良税
- 二、道路の占用料及び使用料
- 三、政府補助金

等であるが、一、九二八年以降一、九三六年に至る九箇年の主要經費は次の如くである。

- 一、建設工事費 一、七五一、〇二二、三四一リラ
  - 二、維持費 一、六〇五、四一六、八九二リラ
  - 三、特別修繕費 三三六、七五〇、三七七リラ
- 計 三、六九三、一八九、五一〇リラ

かくて既に完成したる部分の工事費は、總計三十七億リラの巨額に達するのであるが、これこそ、道路國家管理局の驚嘆すべき努力を證明するものであり、かつて、ローマ帝國時代に於て四海に誇りし所謂ローマン・ロードの名譽を恢復せるものと云ふことが出來やう。

## 二、路 政 略 史

イタリーの道路は、一八六五年三月二十日の土木工事に關する基本法によつて、國道、州道、市町村道、里道に分類せられて居る。この法律は、政府の州に對する補助に關しても規定せず、また、政府或は州の市町村に對する補助等のごとも何等規定して居らない。一、八六八年八月三十日の法律は、若干の市町村道工事を義務的ならしむると共に政府の本工事に關し直接參與すべき旨を規定した。更に一、八六九年六月二十七日、一、八七五年五月三十日、一、八八一年七月二十三日の諸法律は、多數の州道工事に關して規定するところがあつたが、これらの工事に對する責任は州或は政府をして負擔せしめ、若し州の負擔する場合に於

ては、政府より當該工事及びその施行地域の重要性に従つて工費の三分の一乃至四分の三を州に補助することになつて居つた。一方、その執行の義務的であつた市町村道工事に於ては、その地方的財源餘りにも乏しかつたがために、一、八九四年八月十八日の法律によつてその義務性は廢止せらるゝに至つた。

然るに、二十世紀に入るや、一、九〇三年七月八日、一、九〇六年七月八日の各法律竝にこれらの法律に基く命令は交通の發達を期する目的を以て政府、州、市町村等の間に補助金その他の財政的協力に關する制度を設くるに至つたが、これらは、いづれも、前述の一、八六五年三月二十日の法律の規定せる原則——すなはち、道路工事費負擔の責任は、單に當該道路の種類、従つてまたその道路の所屬する團體によつて決せらるべきものとする原則——に對して一の例外をなすものである。

更に、一、九二五年十一月十五日の勅令によつて、道路の分類方法が變更せられ、五種類に分けらるゝことになつた。

すなはち、第一は、從來の國道に相應するものであるが、從來の國道が僅かに五千百五十七哩の延長——それも殆ど全部山間部に於ける——に過ぎざりしに反し、新分類に於ては、すべての主要なる路線を一萬二千四百二十七哩の中に類集し、その責任を政府及び州の間に平等に分割したものである。第二及び第三の種類は、從來の州道に相應するものであつて、前者の費用は州に於て四分の三、政府に於て四分の一を負擔するに反し、後者の費用は州及び市町村に於て夫々二分の一宛等分に負擔するのである。第四種の道路に關する費用は全額市町村の負擔するところであり、第五種の道路は公共の使用に開放せる戰略的路線にして、市町村の補給によつて軍當局の維持するところであつた。けれども、この改革は、僅かに一部分實行せられたに過ぎぬ。何となれば、第二種及び第三種の道路について、それを強行することは不可能なることが判明したからである。而して、第一種道路に關しては、維持費の負擔割合を州と市町村との間に於ける協議により一定して問題を落着

したのである。

この協議によるやり方は、一、九二八年五月十七日の法律によつて構成せられた道路國家管理局の活動開始によつて、同年七月一日以降廢止せられた。而して、この法律の目的とするところは、國道の管理及び財務を再組織するに在つたのである。

國道以外の道路については如何かと云へば、前述の法律の施行せらるゝまでは、特に緊急の場合に於ては政府の補助金を受けて居たのであるが、一、九二八年七月一日以後は、それすらなくなつた。そこで、州及び市町村に對して必要缺くべからざる財源を供與する目的を以て、それらの道路の再組織が現在考へられて居るのである。

自動車専用道路は、一、九二三年三月二十六日、ミラノ、イタリー湖間を連結するために起工されたのを嚆矢とし、ミラノ、ヴァレゼ間は、翌二四年九月二十一日着手せられた。而して、これらの道路が供用開始せられたときは、他の普通道路が未だ在來の状態のまゝであつたから、その交

通上の價値は特に高く評價せられたのである。

### 三、普通道路

#### (一) 管理

##### A. 國道 (National highways)

國道管理の責任は既に述べたる如く、道路國家管理局に在る。同局は、その權限の下に在る道路に關しては完全なる管理の責任を有するのであつて單なる維持作業のみならず必要なる改良並びに變形の工事を實施する。けれども、新道路の建設工事は、その權限内には在らずして、土木省 (The Ministry of Public Works) の所管に屬して居る。

B. 州道及び市町村道 (Provincial highways, Communal roads)

州道及び市町村道は、夫々州及び市町村の管理するところであるが、多くの場合に於て、政府の補助金を受けて居る。而して、この政府補助金は、道路が自然の災害によつて破壊毀損せられた場合に於ては、必ず交付せられる。南部イタリー並びに島嶼に於ては、橋架の架換の場合に於ての

み工事費の五十パーセントを補助せられて居つたが、後その新設に對しても同率の補助が交付せらるゝ事になつた。

C. 里道 (Local roads)

イタリーに於ける「里道」の意味は、必ずしもフランス等と同じくない。一、八六五年の法律に於ては、前掲種類以外の道路にして一般公衆が通行權を有する一切の道路を指稱する消極的意義を有するに過ぎない。

(二) 財政

道路に關して責任を有する者が、道路の種類に應じて、政府、州或は市町村と云ふ如くに變るのみならず、所謂道路費或は道路費に對應する収入も各別に與へられて居るので、道路の建設並びに維持に關する費用を正確に算出することはなかなかむづかしいことである。

A. 國道及び自動車専用道路は道路國家管理局によつて管理せられる。

イタリーには、道路基金は存しない。けれども、道路國家管理局の豫算は或る程度自治的 (autonomous) であると

云ふことが出来る。何となれば、同局の豫算は、政府豫算の一部を構成して居ることは事實であるが、なほ、若干の税其の他の収入を有するのであるから。

道路國家管理局の豫算内容は、云ふまでもなく、大體に於て、その管理に屬する國道及び自動車専用道路に關するものであり、一、九三四年度乃至一、九三六年度の收支合計を掲ぐれば次の如くである。

|         | 一九三四年度      | 一九三五年度      | 一九三六年度      |
|---------|-------------|-------------|-------------|
| 經費      | 四三〇,〇〇〇,〇〇〇 | 三九七,〇〇〇,〇〇〇 | 三九七,〇〇〇,〇〇〇 |
| 収入      | 三七〇,〇〇〇,〇〇〇 | 二六七,〇〇〇,〇〇〇 | 三三〇,〇〇〇,〇〇〇 |
| 内譯      | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一一〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一四〇,〇〇〇,〇〇〇 |
| 租税、手数料等 | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 |
| 政府補助金   | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 | 一六〇,〇〇〇,〇〇〇 |

次に、道路國家管理局の經費の財源を見れば、次に掲ぐる如く各種のものがある。

イ、政府補助金——最初は年額一億八千萬リラであつたが一、九三一年度には一億五千五百萬リラ、三二年度には一億三千萬リラに減額せられ、更に三四年度以降は、後に掲ぐる表によつて明かなるが如く、また増額せられ

た。

ロ、自動車税

ハ、一、九二七年十二月二十九日の命令によつて、官公署用を除く一切の自動車に對して賦課せらるゝ道路改良分擔金—自動車税の四十パーセントを賦課する附加税  
 ニ、道路交通取締法規違反に對する罰金並びに道路及びその附屬物の占用料  
 ホ、道路及びその附近に於ける、道路を對象とする廣告料—沿道廣告の特許權は、道路國家管理局の獨占するところである。

ヘ、著しく道路を損傷する商工業に對して賦課せらるゝ特別税—本税の率は、噸軒當り年分一千リラ乃至三萬リラである。

ト、政府執行の土木工事に基く私有財産の價值増大に對して賦課する租税(財産増價税)

而して、これら各種の財源より入り來る収入は、大體次の如き數額である。(單位リラ)

|                     | 一九三三年度      | 一九三四年度     | 一九三五年度     | 一九三六年度     |
|---------------------|-------------|------------|------------|------------|
| 政府補助金               | 一八〇,〇〇〇,〇〇〇 | 二六,〇〇〇,〇〇〇 | 三〇,〇〇〇,〇〇〇 | 三〇,〇〇〇,〇〇〇 |
| 自動車に賦課する通行税及道路改良分擔金 | 一八,〇〇〇,〇〇〇  | 一八,〇〇〇,〇〇〇 | 一八,〇〇〇,〇〇〇 | 一八,〇〇〇,〇〇〇 |
| 道路占用料               | 二,〇〇〇,〇〇〇   | 二,〇〇〇,〇〇〇  | 二,〇〇〇,〇〇〇  | 二,〇〇〇,〇〇〇  |
| 罰金                  | 二,〇〇〇,〇〇〇   | 二,〇〇〇,〇〇〇  | 二,〇〇〇,〇〇〇  | 二,〇〇〇,〇〇〇  |
| 國道沿線廣告料             | 八,〇〇〇,〇〇〇   | 八,〇〇〇,〇〇〇  | 八,〇〇〇,〇〇〇  | 八,〇〇〇,〇〇〇  |
| 道路損傷税               | 五,〇〇〇,〇〇〇   | 五,〇〇〇,〇〇〇  | 五,〇〇〇,〇〇〇  | 五,〇〇〇,〇〇〇  |
| 財産増價税               | 一,〇〇〇,〇〇〇   | 一,〇〇〇,〇〇〇  | 一,〇〇〇,〇〇〇  | 一,〇〇〇,〇〇〇  |

政府は、道路國家管理局に起債の權能を附與して居るが、その償還期限は十五年と定められて居る。なほ、同局は、すべての公共土木工事に對する許可權を與へられて居る。

更に、自動車交通に關して賦課せらるゝ税が次に掲ぐる如く二、三あるが、それらは、道路國家管理局の豫算に繰入れられずに一般の政府豫算に組入れられるのである。

イ、登録手数料—六四リラ

ロ、運轉免許税—年二二リラ

ハ、貨物車輛税—噸軒當り營業用〇・一二リラ、自家用

〇・〇八リラ

ニ、發動機燃料税

(イ) 關稅—ガソリンの稅率は佛噸一噸當り二二〇リ  
ラであり、茲數年間變更せられないが、重油—  
九三五年創設—の稅率は一九三六年一噸當り二五  
リラから一五リラに下つた。

(ロ) 販賣稅—は次の如き變遷を経て居る。

|              | ガソリン | 重油  |
|--------------|------|-----|
| 一九三五年以前      | 一六〇  | 四五  |
| 一九三五年命令一五三六號 | 二六一  | 七三  |
| 同一七一五號       | —    | 一一〇 |
| 同一八五七號       | 三六一  | 一七五 |
| 一九三六年命令一三六一號 | 二四〇  | 一一五 |
| 同一六四六號       | 一六一  | 六〇  |
| 同一〇九九號       | 一七〇  | —   |

燃料關稅その他の諸稅收入合計額は發表せられて居らな  
いが、大體五億リラ見當と推算せられて居る。

### B、州道及び市町村道

州道及び市町村道の經費を確實に知る方法は、數千に及  
ぶ多數の公共團體について調査を進める外はない。

従前は、州も市町村も、自動車稅收入の一部を配當せら

れて居つたが、既に廢止せられたので、現在に於ては、こ  
れらの團體は、道路工事に關する經費をその普通豫算から  
捻出しなければならぬ。唯、或場合に於て、政府より補  
助金を受けることのあるのは前にも述べた如くである。

州や市町村に對する政府補助金の支拂が遅延したり、又  
は補助額が少ない場合には、起債をしなければならぬ  
が、かかる場合に於ては、國立銀行 (The National Loan  
and Deposit Bank) 又は貯蓄銀行等から融通を受けるこ  
とが多し。

現品寄附のあつた場合に於ては、市町村道或は里道の維  
持工事に使用せられる。

所謂道錢 (toim) の徵收に付ては、一八六五年の法律に  
よつて國道に關しては全く廢止せられ、州道及び里道につ  
いては例外的なる場合に於てのみ許容せられて居る。而し  
てこの法律以前に設定せられたる道錢徵收權は、出來得る  
限り、政府より補助金を地方團體に交付してその買収に努  
めしめて居るのである。(未完)