

研究



列國路政の近狀 (五)

細田 徳壽

第四 イタリ (二)

四、自動車専用道路

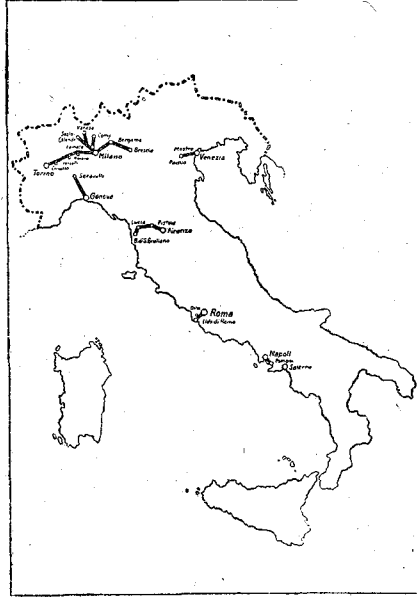
イタリは、實に自動車専用道路 (Autostrade) 網、すなはち、専ら自動車の交通のためにのみ使用せらるゝと共に他種の道路からの交通を流入せしめざる道路網の觀念を取入れ且つ實行したる世界最初の國である。

交通の見地からみて、自動車専用道路の具現し達成した技術上の進歩はすばらしいものである。蓋し、この種の道

路は、緩速交通を排除して自動車の専用に使せられるのであるから、自動車は非常な高速度を以て運行し得るのみならず、殊に平均に高速度を繼續し得るの利益があるのである。そのみならず、他の道路によつて横斷せらるゝことなく、平面交叉が存せざるが故に、交通事故發生の危険率は著しく減少するのである。

現在、自動車専用道路網は總延長三百十哩 (五百軒) あり九本の主要なる路線より成つて居る (圖面参照)。供用開

始の順序に列擧すれば、ミラン——イタリア湖間 (Milan-Italian Lakes)、ミラン——ベルガモ間 (Milan-Bergamo)、ネーブルス——ポンハイ間 (Naples-Pompeii)、ローマ——オステイア間 (Roma-Ostia)、ベルガモ——ブレ



イタリア自動車専用道路網

シノ間 (Bergamo-Brescia)、ツリーノ——シラン間 (Turin-Milan)、ノローレンス——モンテカティニ——ヴィアレンチオ間 (Florence-Montecatini-Viareggio)、パドヴァ——メストレ間 (Padua-Mestre) 及びゼノア——サ

ラヴァン間 (Genoa-Serravalle) である。

以上の道路工事は、主としてピエロ・プリセリ (Piero Puricelli) 氏が指揮監督の任に當り、大體、一九二四年九月から一九三四年の間に供用開始せられたのである。各道路夫々、十米乃至十四米の幅員——その中八米乃至十米が交通の用に供せられる——を有する單一の交通路を成して居る。その勾配は、一つとして、三パーセントを超ゆるものなく、また、屈曲部の半径は千米以上のものが多く、四百米以下のものは一つもなし。

次に、自動車専用道路の舗装は、パデユア——メストレ間を除いては、概ね、最下部に厚さ七時八分の七(二〇)のセメント・コンクリート、次に碎石の層を置き、更にその上部にタールを塗つて砂をまいたものから出来て居る。技術上の見地からすれば、イタリアの自動車専用道路は、かつと遅れて起工せられたドイツのそれとは著しき相違點を有する。イタリアに於ては單一の交通路であるのが、ドイツに於ては二條の交通路となつて居り、これが最も注目

すべき相違點である。而して、それは、水力發電資源に乏しき平坦地のドイツに於ては、電力料金が比較的高價であると云ふ事實によつて説明せられるのであるが、一體、自動車専用道路に照明の必要なるは論を俟たぬところであつて、反對の方向より疾驅し來る運轉者が相手の自動車のヘッドライトの閃光によつて眩惑せざるやうに保護するためには、どうしても、植樹帯によつて交通路を二つに分離する必要があるのである。然るに、電力の豊富なる山國のイタリーに於ては、事情は全く異なり運轉者はヘッド・ライトを使用する必要もなく、また植樹帯の如き遮蔽物によつて交通路を二つに分割するの必要もないのである。

(一) 管理

イタリーの自動車専用道路は、工事の點は勿論、管理及び財政の點からするも、普通道路とは全く別箇の獨立した體系を取つて居る。

先づ管理の點について云へば、政府との契約に基いて各箇の自動車道路につき夫々異別の管理主體が認許せられて

居るのである。而して、これらの契約書には、概ね、自動車専用道路設置許可の期間及び條件、政府の買收權、公共的專業たることの認定、通行料徴收權の特許、鐵道及び國道に匹敵する道路敷地の保護及び經營の保障等の外に、交通取締に關する特別の規定を網羅して居る。更に、大多數の契約書に於ては、設置許可期間内に於ける政府の買收權留保に關する規定と共に、設置許可後五十年を經過したる曉に於ては、當該自動車専用道路は當然公有財産になるべき旨の規定があるのである。

イタリー政府は、前述の如き契約書等の規定に基いて、既にミラン——イタリー湖間の自動車専用道路を買收して道路國家管理局の權限の下においたのみならず、自らの費用を以てゼノア——サラヴァレ間の専用道路を建設したつたのである。

(二) 財政

イタリーの自動車専用道路の建設に要した費用は總計七億リラに上つて居る。一軒當りの費用は、各國の國情並び

に道路の性質によつて著しき相違を生ずることは極めて當然のことであるが、イタリーに於ては、平均百萬乃至二百萬リラと推算せられて居る。

自動車専用道路事業費の財源は、一般に、次の如き方法によつて調達せられたのである。

A、株式による資本の組織——これに對し、所要經費の三分の一程度の補助金を地方行政廳は交付した。

B、契約の有効期間中に、同じく三分の一程度の金額を政府が年金の形式を以て支拂つた。而して、この政府の出捐に對する保證は當該事業の經費より生ずる利益を第一擔保とするの規定を設くることによつてなされたのである。

C、而して、残り三分の一に對しては許可を受けたる會社の側に於て社債を發行し、その利子及び元金償還は當該工事の執行せらるゝ地元の州及び市町村に於て保證をしたのである。

更に、自動車の走行距離、機關馬力及び種類等に應じて

課徴せらるゝ通行料の收入も、また經費の財源を構成することは云ふまでもない。

次に、自動車専用道路經營の實情を見るに、事業經營會社は、従來、一つとして株主に對して配當を行つたものなく、また、ミラン—イタリー湖間の事業を除いては、多額の維持費及び經營費を要するがために、政府の出資金に對し一部の償還すらなすことが出来なかつたのである。それどころか、將來に於て必ず起ることあるべき道路鋪裝のやり直しに備へんがためには、更に、相當多額の資金を豫備するの必要があることが明かとなつたのである。

而して、事業經營の實情かくの如くである以上、假令イタリーの自動車専用道路創造の發意者並びにその效用の宣傳者として事業經營會社の功績はまことに没すべからざるものがあるにもせよ、世上最早何人も、政府が私企業に代つて經營の衝に當るべきものなりとする意見に對しては驚きもせず、また、疑ひも抱かないのである。凡そ道路の經濟的效用なるものは、殆ど大部分、社會が道路から引用した間

接的なる諸利益に歸するものである。従つて、論理上、道路は社會がこれを管理しなければならない。自動車専用道路の場合に於ては、その事業の經營並びにその財源——すなはち、堅實なる基礎の上に立つ事業經營を保障するために不十分なる通行料の收入——を併せ政府に移轉すべきなるは、實に、當初から豫見せられたことであつたのである。

五、失業救済と道路工事

イタリーの自動車専用道路建設工事の主たる目的は、重要な産業上の中心地相互間の連絡をよくするに在つたこととは云ふまでもないが、失業救済の意味を以て促進せられたことも見逃し得ない事實である。

また、普通道路工事の起興に當つても、社會政策的目的は十分に考慮せられたところであつて、直接間接を合すれば、勞力費は實に全事業費の七十八パーセントに達すると推算せられて居るのである。

六、財源調達上の主要特色

イタリーに於ても、他の諸國と同様に、自動車交通の發

達が道路體系の再組織を必要ならしめたと共に、またその間接的影響として道路の管理並びに財源調達の方法に於ても變更の必要を生ぜしめたのである。

(一) 普通道路

先づ普通道路から述べれば、一九二八年の法律によつて道路國家管理局を創設し、國道の大部分に對する管理の責任を負擔せしめて以來、主要道路に關する限り、殆ど大部分その中央集權化を完了したのである。

國道工事費の財源は、大部分、道路使用者の負擔するところである——何となれば、道路使用者の支拂ふ税金は殆ど道路國家管理局の豫算に拂ひ込まれるのであるから——が、それと共に、燃料に關する租稅收入も、また、財源の重要な部分をなして居る。

州道及び市町村道の工事に必要な資金は、勿論、關係地方行政廳の豫算に組まれるわけであるが、その財源の主なるものは財産稅の收入である。而して、州又は市町村の起興する道路工事に對しては、政府が補助金を交付するの

である。

(二) 自動車専用道路

自動車専用道路に關する限り、イタリーが疑ひもなく先驅者であることは前にも一言せる通りである。然るに、多くの自動車専用道路の財源調達方法として最初採用せられたもの——すなはち、會社に對して建設を許可し、民間の資本がこれに協力援助すると云ふ方法——は、將來に於ては殆ど實行不可能に近く、廢棄するの外はないものと思はれる。何となれば、現在に於ては、少くとも、全經費の半額を政府或は地方行政廳より補助するに非ずんば、假令、その自動車専用道路が連絡する諸都市が尨大なる資源を有する場合に於てすら、なほ、その經營を持續することは殆ど不可能の状態だからである。而して、これこそ、まさしくイタリーに於ける自動車専用道路經營の實驗から生じたる結論に外ならない。

しかるに、この點に關して、イタリー政府は、目前幾多の實驗から必要な結論を引出すことに失敗しなかつた。既

に一言したるが如く、政府はゼノア——サラヴァレ間の自動車専用道路を自ら築造したるのみならず、ミラン——イタリー湖間の専用道路を買収したのである。而して現在に於ける有力なる意見は、自動車専用道路の建設は、著しく公共の利益を増進する工事なるが故に、建設工事費の如きは政府に於て負擔するを至當とすと云ふに在るのである。

次に、自動車専用道路を普通道路と連絡することも、恐らく、近き將來に於て實現するであらう。而して、その實現の曉に於ては、自動車専用道路は別箇の範疇に屬することとなり、交通取締に關しても特別の規定を必要とするに至るは勿論のことであらう。

最後に、防共樞軸ローマー——ベルリン間を連絡する自動車道路の工事に關しては、目下考慮中に屬して居り、如何なる地點を經過するかは未だ決定して居ない。唯、最初の計算によれば、その道路のイタリー國內に於ける部分——七四〇軒（約四六〇哩）の工事費は約十六億リラに達するものと見られて居る。