

# 研究

## 列國路政の近狀 (六)



細田 徳 壽

### 第五 フランス

#### 一 序 説

ヨーロッパ大陸に於ける二大新興國——その歴史のいとも古くしてしかも世界新秩序の建設に邁進しつゝある防共の盟邦——ドイツ及びイタリーを探訪し、その劃期的大道路事業に夫々チヌス及びフアツシズムの烈々たる氣魄と國民的熱情を感得して、滿腔の共感を禁じ得ざるわれわれはフランスに於ては果して何を發見するであらうか。

順序を顛倒して結語を真先に述べる。同國は、近年國民的團結漸く弛緩して内治外交共に振はず、歴代内閣はいづれも短命に過ぎて抱懐する政策を具現するの暇なく、最近グラヂエ首相の異常なる努力により漸く復活の曙光見えたりと云はるゝとは云へ、外交軍事の如き全くイギリスに追随してその噸使に従ひ、果して不生出の英傑ナポレオンを生み出したる國柄たるの矜持を各國民が具有するや否やを疑はしむるものあるにも拘らず、流石に、ヨーロッパの一

雄邦たるだけのことありて、路政百般とことなく缺點なき均整のとれたる發達を遂げ、矢張り、わが國に取りて先進國の一たるを失はず、われわれとしては就いて學ぶべきものがあるやうに思はれる。

例により、同國の國勢一斑を紹介すれば、人口は四十百九十萬人（一九三六年）——わが國の九千八百萬人に比すれば四十三パーセント強に過ぎず——而して、同國が著名なる人口減少國であり、國家發展の最も重要な要素に一大缺陷の存するは改めて言及するまでもなく、面積は二十一萬二千七百平方哩——わが國の二十六萬六千九百九十平方哩に比すれば八十二パーセント弱——あり、自動車臺數（一九三八年の調査に據る）は、二百十六萬七千臺（内、タクシーを含む自家用車輛が百六十餘萬臺を占めて居る）——わが國の十數倍に當り——にして、世界全數の七十パーセントを擁するアメリカ合衆國は暫らく措くとするも、これに次ぎ、イギリスと拮抗して第二位を窺ふ自動車國なのである。

然らば、道路の狀況は如何と云ふに、その發達は頗る著しく、總延長三十九萬二千餘哩——わが國の七十パーセント弱——にして、アメリカ合衆國、ソヴェート・ロシア及びわが國に次ぎて、世界第四位を占めて居り、その種類別内譯を示せば左の如くである。

國道 (National highways) 四九、八三四哩

縣道 (Departmental highways) 三、四八〇哩

地方道 (District roads)

第一地方道 (Main district roads)

一〇三、五二〇哩

第二地方道 (Roads of common interest)

五〇、七六六哩

第三地方道 (Ordinary district roads)

一八四、五四七哩

合計

三九二、一四七哩

外に、自動車専用道路——未だ供用開始せられず——五十哩がある。

然らば同國に於ける道路發達の原因如何。中央集權化政策を採用すると共に各地方の同化政策に意を用ひし賜物に外ならずと同國人は説示する。先づ、道路管理の組織を見るに、國道については政府が責任を負ひ、各縣 (Departement) はその區域内のアロンデイスマン (Arrondissement) 又はカントン (Canton) の中心城市を連絡する道路について責任を負ひ、市町村 (Commune) はその區域内の道路について責任を負ふのである。(註一)

(註一) デパルトマン (department) は上級の地方團體、コミューヌ (commune) は下級の地方團體である。前者は大體我國の府縣に相當し、後者は我國の市町村に相當する。唯コミューヌは制度上單に一種の地方團體として存在するに過ぎず、この點わが國の市町村制度と異なつて居る。デパルトマンとコミューヌとの中間に存するアロンデイスマンは、地方團體としての外見を有するも制度上は單なる行政區劃に過ぎず、アロンデイスマンとコミューヌとの中間に存するカントンは亦同様である。

次に、財源について述べれば、政府は、通常豫算に所要

の資金を有し、縣は夫々自己の豫算と特殊財源とを有し、市町村は、法律によつて定められた特殊財源を有する外、必要に應じ、普通豫算を組むことも出来る。而して、道路の工事又は維持のためには縣、市町村に於ても年々多額の經費を必要とするから、政府は一定の比率によりこれらの團體に對して補助金を交付するけれども、工事及び維持の費用の主たる負擔者が當該道路の法律上の所有者たることに變りがない。然るに、この原則は、一九三〇年の豫算法によつて一部變更を受け、地方道は市町村の公共用財産たるにも拘らず、第一及び第二地方道の維持費は全額を縣が負擔することになつたのである。

以上述べた道路の管理及び財務に關する制度は一見、政府、縣、市町村の間に稍々極端な地方分權が行はれて居る如き印象を與へるのであるが、法律によつて創定せられ、政府の技術上、管理上並びに財政上の監督の下に補助金を交付する制度は、全道路體系をして調和せる全一體を形成せしむることとなり、道路の發達を促進するは勿論、その

維持を常に良好の状態に置くと共に、多數の公共團體の施行する維持工事に對し均一性を附與することとなるのである。而して、これこそ、まさに、フランスの道路が、國道たるか否かを問はず、全體としてかなり優秀であり、一切の道路を通じて自動車の運行容易——尤も、國道以外の道路には、幅員狭きに過ぎて、數量速度共に著しく増大せる近代交通の需要に適應せざる箇所も少くはないが——なる原因と云ふことが出来るのである。

## 二 路政略史

フランスの道路總延長は、前述の如く、三十九萬二千哩であるが、その國土の面積に對する割合すなはち道路密度に至つては、實に三十九平方哩に付き七十五哩の稠密さを示し、道路網の發達極めて著しき國の一つである。而してこの發達こそは、全く數百年に亘る國民努力の産物であると共に、道路の組織、管理及び財務に關する原則の確立に伴つてその延長が増大し來れることは改めて説明するまでもない。

抑々同國に於ける道路の起源を尋ねれば、ローマ人の建設した——延長二千四百八十五哩に達する——大規模の軍事道路まで遡らなければならないが、眞に道路と呼ぶに値ひする道路が創造せられたのは、實に、十八世紀のことであつた。當時、主要道路の延長は二萬四千八百五十哩（四萬軒）あり、所要經費捻出上採用せられた方策は、主として、通行料の徴收と強制勞働（Corvée）の賦課との二つであつた。フランス大革命後、一七九三年七月十七日の法律は、橋梁を除き、道路通行料の徴收廢止を宣言したが、それが實施せられたのは、一八一〇年のことであつた。通行料を徴收する橋梁の買収に關しては、漸く一八八〇年七月三十日の法律によつて決定せられ、その後十年間に國道上の橋梁については買収を完了し、縣道及地方道上の橋梁の買収に對しては政府よりその資金を貸與するところがあつたのである。而して、現在、縣道上に貸取橋を新設することは出來ないことになつて居るが、道路の公共性に鑑み無償使用の理想をかくも徹底的に實現したるは、前述のア

メリカ合衆國其の他多數の國々と著しくその趣を異にするところである。我國に於ても、道路法には賃取橋の設置に關する規定明かに存するにも拘らず、行政の實際に於ては道路法制定以前のものも努めて整理するは勿論、橋梁改築の場合に於ても通行料の徴收を一切認めざる方針の下に進み、現に、國道上には賃取橋全く存せざるのみならず、道路改修工事の未だ執行せられざる府縣道以下の道路に於て僅かに殘存するに過ぎず、その實情に於て兩國の極めて相近似するものがあることは前にも一言せる如くである。

次に、ルイ十五世の治下に於ける土木學校(Ecole des ponts et Chaussées)の開校は、フランスに確乎たる道路政策と技術者の常任制度とを確立したものと云ふことが出来る。

更に、ナポレオン一世の時代、一八一一年十二月十六日勅令が發布せられ、國道——當時は Imperial roads と稱せられ、後 Royal roads を經じ National highways と呼ばれるに至つた——と縣道の地位格式を定むると共に

政府と縣との間に於ける經費の分割負擔に關して規定するところがあつたのである。而して、地方道に關して同じところが定められたのは、一八二四年七月二十四日の法律に於てであつたが、今日なほ行はれて居る地方道體系の組織は一八三六年五月二十一日の法律に依つて居るのである。最後に、農村道路(Rural roads)の地位は一八八一年八月二十日の法律によつて定められたのである。

かくの如く、フランスは、少しづつ、道路の包括的體系を樹立して行つたのであるが、不幸にして、歐洲大戰は、道路の一部を破壊し去つたのみならず、その殘部についても維持すること頗る困難なるに至らしめたのである。そこで國會は一九二〇年事態收拾のため道路再建設の費用を協賛したが、その事業は年を逐つて擴大せられ、一九二九年度に於て國道に費したる經費は一九一三年度に比し實にその四倍に上つたのである。

超えて、一九三〇年の豫算法は、當時二萬四千八百五十哩なりし國道總延長の倍加に備ふるところあり、更に、第

一及び第二地方道の維持費に關する市町村の分擔割合を著しく減少したのであるが、本法の目的たるや、若干數の縣市町村、就中後者に於ける道路費の徹底的縮減に在つたのである。而して、この地方道及び縣道の國道編入事業は着手以來僅か一年三箇月を費したるのみにて、一九三一年末に完了を告げたが、これぞ、まさしく、本格的道路計畫の出發點であつたのである。

最後に、現在フランスの全道路體系に亘り實施せられて居る道路工事計畫は大様次の如きものであり、一九三六年八月十八日の法律は、失業救済の名目の下にその數路線の大規模なる豫算化を認めて居る。

(イ) 標準幅員九米及び七米を目標とする擴張工事——總延長一萬一千七哩に達し、内、三千三十二哩は既に竣功して居る——、六米を目標とする擴張工事——大多數の路線に於て執行せられて居る——及びすべての路線に就きて行はるゝ彎曲度、屈曲及び視距の改良工事。

(ロ) アルプス路線の繼續建設工事、Prois-de-Molle

より Col d'Ares に至る區間の建設工事其の他 ヴンネー路線、アルプス海岸の Corniche road、フランス本土と Ile de Ré、Ile d'Oléron の連絡線等に於ける新設改良の工事。

(ハ) 國際的大道路計畫(Paris-Strasbourg via Nancy, Calais-Vitry-Le-Francois ; Paris-Lyons via Auxerre and Châlon-sur-Saône ; Paris-Bordeaux) の第一期分たる Paris-Strasbourg 間、Calais-Vitry-Le-Francois 間、Paris-Lyons 間、Paris-Tours 間の工事。

(ニ) 一九三二年五月十四日の法律によるパリの道路開發計畫——現存道路の改良と新道路の建設とを包含し、後者は、恐らく、自動車の専用に使せられることゝならう。

(ホ) 地方道に關する工事は、一八八〇年三月十二日の法律に基き、市町村内の主要都邑及び人口五十以上の部落のために道路施設を創造するために、殊に、従來、道路施設の存せざりし山間部に自動車交通を開拓する目的を以て施行せられて居るのである。

### 三 管理 制度

道路の築造及び維持に對する責任者は次の如くである。

a. 政府——土木大臣 (Minister of Public Works) がこれを代表する。

b. 縣——縣には議決機關として縣會 (Conseil général) 及び縣參事會 (Commission Départementale) がある。縣參事會の委員は同時に縣會の議員であり、縣會議員中より選舉せられた者である。而して、兩機關の議決は、執行機關たる知事 (Prefect) によつて執行せられる。

c. 市町村——議決機關たる市町村會 (Conseil municipal) と執行機關たる市町村長 (Maire) がこれを代表する。

次に、道路の種類に應じて、管理制度の概要を述べる。  
國道 (National highways) は、土木大臣が管理する道路であり、その工事及び維持は、同大臣が、その所屬官吏——橋梁、道路技師及び土木技師——をして執行せしめ

るのである。これらの官吏の管轄權は一定の地域を單位として居り、すべての國道は縣を單位として橋梁道路主任技師の監督におかれて居る。縣なる行政區劃は、更に、前述の如く、アロンディスマンなる小區域に分たれ、アロンディスマンは、また、更に細分せられる。アロンディスマン及びその細分たる行政區劃内に於ける國道は、夫々橋梁道路技師及び土木技師によつて擔當せられて居る。

縣道 (Departmental highways) ——縣の數は、整理せられて著しく減少して、現在は九十あるが、縣道は縣會の權限の下に在るのであつて、縣會のみが縣道諸般の計畫に對して責任を有し、中央政府は二、三の例外的なる場合に干渉するに過ぎない。縣道の工事及び維持は縣の費用を以てなされ、その管理は、橋梁道路技師或は管區擔任技師 (Engineers of the vicinal service) によつてなされる。

次に、地方道 (District roads) に關して述べる。  
先づ、第一地方道及び第二地方道 (Main district roads, roads of Common interest) は、市町村の公共用

財産の一部を構成しては居るが、その管理は、内務大臣 (Ministry of the Interior) の監督の下に、縣知事及び縣會が當該市町村の名に於て、且つそのためにこれをなすのである。

縣道の場合と同じく、縣會は、自ら選任した管區擔任技師に管理權を附與するの自由を有する。また、多くの縣に於て管理權は地方駐在の橋梁道路技師の手に委ねられて居り、三十五の縣に於ては、それは、知事の選任した特別の技術者に與へられて居る。

これらの地方道の維持及び工事の費用は、原則として、市町村の負擔するところである。市町村の利用し得べき財源の性質及び用途は、法律によつて嚴重に制限せられて居り、縣に於ける政府代表機關としての知事は、この點に關して監督權——實際は後見人的役目であるが——を有する。

縣は、これらの道路の工事及び維持の費用に對し補助金を交付するの權能を與へられて居り、事實、所要經費の殆

ど全部を負擔して居る。特に、道路の新設及び交通量特に大なる道路の改築等の場合に於ては、政府が内務省特別委員會の決定に基づいて補助金を交付するのである。

次に、第三地方道 (Ordinary district roads) も亦市町村に屬し、市町村がその費用を負擔する。而して、その管理は、市町村會及び市町村長が、縣の管區擔任技師の援助を得て執行するのである。

市町村に對しては、縣より補助金を交付する場合が少くない。政府は、内務省を通じて、主として政府の補助工事に對してのみ干渉するのである。

都市道路 (Urban roads) —— 都市村落を通じてすべての街道を含み、庭園、公園其の他國道、縣道地方道等の延長部を構成する道路を除く——に關する工事の責任は、専ら市町村の負擔するところである。市町村長は、監督官廳の承認を受くるを要せずして、すべての行政的手段を講じなくてはならない。但し、新道路の供用開始の場合に於て



は知事の許可を受くるを要し、また、土地を収用し、道路の改良、擴張の計畫を樹つる場合に於ては、内務大臣の許可を受けなくてはならない。

小都會の街路の管理權は管區擔任技師に委ねられて居り、大都會に於ては、特別の獨立なる技術者團が有る。パリに於ける、この技術者團は、セイヌ縣知事の命令に服従するのであり、この點に關しては、セイヌ縣知事は他の諸都市の市長と同様に振舞ふわけである。

農村道路 (Rural roads) は、公共の用に供せられつゝ、しかも、地方道として取扱はれざる市町村道であり、市町村がこれを管理して居るのである。

四、財 政

(一) 經 費

一九二八年に於ける道路の維持費及び工事費は次の如くである。

道路の種類	負擔者別 (單位百萬フラン)			合計
	政府	縣	市町村私人	
國道	四九五	四	一	五〇〇
縣道	六〇九	一	二	一一八
第一及び第二地方道	九二七	二八	二六六	一、〇二
其他	一〇	一九	四八八	一五
第三地方道 都市道路 農村道路	六〇三	一、六一	五	三、二五

然るに、道路費の道路種類別及び管理者別の配分關係は前述の如く、國道の延長を倍加たしる一九三〇年四月十六日の豫算法によつてかなりの變更を加へられた等の経緯もあり、一九三一年に於ては、總額三十五億フラン——一九二八年の五五パーセント増——となり、これが内譯は、國道十一億七千四百萬フラン——一九二八年の一三四パーセント増——縣道及び地方道約二十三億フランと推算せられて居る。

更に、一九三〇年度乃至一九三六年度の國道費總額を掲ぐれば次の如くである。(單位千フラン)

年 度	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五	一九三六
道路橋梁普通維持修繕費	六、二〇〇,〇〇〇	六、四〇〇,〇〇〇	六、六〇〇,〇〇〇	六、八〇〇,〇〇〇	七、〇〇〇,〇〇〇	七、二〇〇,〇〇〇	七、四〇〇,〇〇〇
同 新 設 工 事 費	一〇〇,〇〇〇	二〇〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇
パ リ 街 路 維 持 費	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇	一一〇,〇〇〇
國 道 工 事、土 地 收 用、改 良 費	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇
平 面 交 叉 廢 止、改 良 費	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇
橋 梁 工 事、重 要 修 繕 費	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇
道 路 職 員 運 送 自 動 車 費	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇
修 路 工 夫 費、勞 力 費、賠 償 費	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇	七、七〇〇,〇〇〇
合 計	八、四三三、五五五	八、七二二、〇〇〇	九、一三六、〇〇〇	九、三二二、〇〇〇	九、五〇〇,〇〇〇	九、六八七、〇〇〇	九、八七五、〇〇〇

前掲の表を一見すれば、道路維持費が、道路費總額に對し、就中、道路工事費に對し、如何に大なる割合を占めて居るかに喫驚せざるを得ず、道路保持の良好なる所以が直ちに首肯出来るのである。例へば、一九三〇年度を見るに道路費總額八億四千三百萬フラン中、維持修繕費は、實に六億一千百萬フラン（七十二パーセント）の巨額を示し、新設工事費一億フランに比すれば、實に六倍強に當つて居り、一九三六年度を見るも、總額九億四千萬フラン中、維持修繕費はなほ四億一千萬フラン（四十四パーセント）に上り、新設工事費三億四千九百萬フランに比すれば未だ六千萬フランだけ多いのである。然るに、わが國に於ては、最近數箇年間に道路維持修繕費は左表の如く漸く道路費總額の二十パーセント乃至二十六パーセントに過ぎず、しかも、道路費全豫算の少額なるに拘らず、焦燥徒らに改良區間の

延長擴大を希求するの餘り、勢ひ維持修繕費を多額に計上すること難く、その新設改築費に對する比率も、勿論、到底フランズに於けるが如く巨大なるを得ず、精々その二十パーセント乃至三十パーセントを占むるに過ぎざるの實情なのである。

かくの如き状態を以てして如何で常住道路を良好に保持することが出来るであらうか。

維持修繕費 (單位千圓)

昭和九年	十年	十一年	十二年	十三年
三三、一六四	二九、九二五	三〇、三三三	二九、九六八	三〇、二二七

新設改築費 (圓)

昭和九年	十年	十一年	十二年	十三年
四、七三三	二四、九一六	一〇〇、三三六	九九、七〇九	三〇、六四三

A、國道

一九二八年乃至一九三六年の國道費は、次の如くである。

る。

曆年	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五	一九三六
金額	六五、八五一	一七、七四二	二〇、二八二	三、五四一	一〇、三二一	二、四七二	一、三六三	

なほ、國道一軒當り維持費は、舊道に於ては九千フラン乃至一萬五千フランであり、新道に於ては七千フラン乃至一萬二千フランである。

B、縣道及び地方道

次の表は、一九二九年乃至一九三六年の道路新設工事費を示すものである。(一九三六年のフラン價格を單位とす)

縣道	第一	第二	計	市町村負擔	合計 (單位千フラン)
	第一	第二			
地方道	第一	第二	計	市町村負擔	合計 (單位千フラン)
	二〇、七五九	九二四、九六二	一、〇三六、七二一	七、七五七	一、〇四四、四七八

I、縣費

一九二九年及び一九三〇年の數字を掲げれば次の如くである。

一九二九

一九三〇

道路種類	一九二九		一九三〇	
	普通經費	工事費	普通經費	工事費
縣道	二六、七四六	四七、六〇〇	三〇、〇三五	六五、三六三
地方道	一、〇八五、八三三	二五〇、八四六	一、三三六、九三六	四三三、三三三
計	一、一一二、五七一	二九八、七六六	一、四六六、九七一	四九八、七二五
市町村費				
普通の市町村豫算に於ては、道路費は、都市道路、地方道及び農村道路の三項目に分たれて居る。一九二九年に於ける市町村費は十五億三千五百萬フラン——内、都市道路費七億七千八百萬フラン、地方道費六億三千九百萬フラン、農村道路費一億一千八百萬フラン——となつて居る。				

普通の市町村豫算に於ては、道路費は、都市道路、地方道及び農村道路の三項目に分たれて居る。一九二九年に於ける市町村費は十五億三千五百萬フラン——内、都市道路費七億七千八百萬フラン、地方道費六億三千九百萬フラン、農村道路費一億一千八百萬フラン——となつて居る。

あるから、國道工事の資金は、政府豫算から引出されなければならぬ。

(二) 收入

A、租 税

a 國、道

歳入を特殊の事業目的と關聯せしめないことはフランス立法の一原則である。收入は普通豫算に拂ひ込まれるので

b、縣、道

縣道に關する費用も、また、國道と同じく、主として、縣の一般豫算から賄はれるが、別に、夫々金額こそ少なければ、通行料、渡船賃、縣道及び第一地方道に於ける交通取締規則違反の罰金、市町村の寄附金等の補足的特殊財源があり、更に、燃料附加税の一部も縣道費の財源となるのである。

收入は租税及び借入金である。

次に、縣は、政府の自動車税の附加税を課徴する權能が與へられて居る。但し、その税率は本税の八・五パーセン

トを超ゆることを得ない。

c、地方道

イ、第一、地方道及び第二、地方道に對する責任は、原則として、市町村に在るのであるが、市町村の捻出し得る資金は極めて貧弱であるから、實際問題としては、縣がこれらの道路の維持を引受けなければならぬことは前にも一言せる如くである。

これらの道路費の財源としては、次の如く各種のものを數ふことが出来る。

(イ) 市町村の寄附金すなはち市町村の普通歳入——但しこれは元來殆ど市町村の一般經費に支出せられるものであるから、道路工事に對する經費として數へることは出来ない——から、拂ひ込まれる金額及び市町村の賦課する“centime”(註二)と稱する特別附加税。市町村に對して寄附金を要求する場合に於ては、縣會が指定するのである。

(註二) 市町村の特別附加税は、四種の古い直接税——現在に於ては、政府に關する限り既に廢止せられて了つたが——すなはち、土地、動産、家屋及び營業に對する租税の附加

税である。縣の特別附加税は、市町村のそれと同様であるが、多くの縣に於ては四種のもの全部に對して課税するのではなくその一部のものに止まるのである。

次に、特別附加税は、通常と臨時に分れて居り、前者は永久的性質の經費に、後者は臨時のものに充當せられる。

上述の市町村に於て賦課する特別附加税は特殊の性質を有する通常附加税であり、地方道の維持費の財源となるものである。

(ロ) 市町村分擔金は一九三〇年の豫算法によつてかなり減額せられ、現在に於て、市町村は、第三地方道に關して賦課する五種の特別附加税にこれが財源を求めて居るのである。

(ハ) 市町村會の議決したる臨時財源。

(ニ) 一八七一年八月十日の法律により縣の使用し得る特殊財源。

(ホ) 特別附加税——その最高限は毎年豫算法に於て一定せられる——又は一般自動車基金から引出し得る縣補助金。この補助金は、縣道、第一地方道、第二地方道の種類

別延長に依り、また、各縣の道路狀況に應じて各縣に分配せられる。なほ、これに對しては、燃料附加税の收入の一部が加へられる。

(ハ) 主として道路工事のために特に縣より支出する臨時資金。

(ト) 政府補助金(註三)、事業者負擔金、私人寄附金、裁判々決によつて命ぜられたる給付金。

(註三) 政府補助金は縣及び市町村の道路建設工事に對してのみ交付せられる。その分配は、各縣等ではなくして、財力の貧弱な縣に多くの補助金を交付する様な比率を以てせられる。

### (ロ) 第三、地方道

第三地方道費の財源に充當せられた市町村の收入は、原則として、地方道費以外の目的に使用することを得ない。(このことは、また、第一及び第二地方道の費用として決定せられたる費用についても當嵌る)。

右の收入には、市町村の豫算に計上せられたる通常及び

特殊の收入の外、更に、臨時のものもある。

### (イ) 通常、の收入

市町村は、經常收入から他の義務的費用を支出して、なほ殘餘ありたるときは、これを地方道費として使用しなければならぬ。

通常豫算收入には、毎年の豫算法に於て設定せらるゝ通常の特別附加税、道路敷地の占用料使用料、路上泥土除去税、街路掃除税、車馬税の一部等がある外、また、政府の自動車税に對する附加税もある。

なほ以上の財源にして十分ならざる場合に於ては、市町村は地方道の維持のために現品負擔 (Contribution in kind) を課することが出来る。

### (ロ) 特殊、の收入

特殊の收入としては、臨時特別附加税、土地賣買税等を數ぶることが出来る。

### (ハ) 臨時、の收入

その外、なほ、地方道費に充つる目的を以て私人が土地

又は金錢を寄附し、或は小工事を負擔することがあり、これも収入と數へることが出來やう。更に、市町村は、隣接市町村内の第三地方道費に對して寄附することも認められて居る。

その外、第三地方道に關しても、市町村は事業者負擔金——すなはち道路を特に損傷する事業を經營する者よりの損傷の程度に應じて徵收するもの——を徵收することも出來、また、縣及び政府より補助金を交付せらるゝこともあるのである。

d、農村道路

農村道路に關する費用は市町村の必ず負擔しなければならぬものではない。若し經常の財源が十分ならざるときは市町村は農村道路費に充つるために、市町村の住民に對し一日限りの強制労働を命じ、或は特別附加税を賦課することを認められて居る——尤もこの便法は二者その一を選んで行使し得るに過ぎない——し、また、事業者負擔金、私人寄附金、公債、廢道敷地處分代金等幾多財源檢出の途も

ないわけではない。

なほ一八八一年八月二十日の法律によれば、關係土地所有者は一つの組合を作り市町村の代理機關として活動することが出来ることになつて居る。

e、都市道路

都市道路に關する費用は、通常の収入及び特殊の収入を以て賄はれて居る。

先づ、通常の収入としては次の如きものがある。

舗裝税

歩道税

停駐車税

歩道優出税

街路掃除税

市町村有橋梁通行料

次に、特殊の収入としては、土地賣却代金、任意寄附金、府及び縣の補助金、公債、特別税等を擧げることが出来る。

B、公債

最近數年間に於て大規模の工事を調達するために政府はしばしば公債を發行したが、その大部分は、實に、道路の財源に充てられたのである。一九三一年十二月二十八日の法律には、特に「國家的施設」と題する一章が設けられ、それに要する經費は、從來、國道費として定められたるもの以外に、新に相當の金額が（一九三二年に於ては五億七千五百萬フラン）計上せられて居る。

縣及び市町村に起債の權能が與へられて居ることは勿論であり、事實、また、しばしばこの方法を用ひて居る。更に、縣及び市町村は、フランス不動産抵當銀行から借入することも認められて居るのである。

### 五、道路使用者の支拂ふ特別税

道路使用者に對して賦課せらるゝ租税には次の如きものがある。

る。

b、營業用車輛税——營業用車輛税は、一九三四年七月十九日の命令により、同年八月一日限り全く廢止せられたが、營業用車輛は、免許手数料その他二、三の手数料を納めなければならぬ。

c、自轉車税——従前、普通の自轉車は、一年に十二フラン、補助發動機を有するものは七十二フランの税額を納めることになつて居たが、後者は、一九三四年二月一日から廢止せられ、その代り、道路交通の用に使用せられた液體燃料一ヘクトリツトル當り五十フランの附加税（*surtax*）が設けられた。

一九三五年に於ける普通の自轉車に關する税收入は、八千四百七十五萬四千フランに達した。

d、自動車は、一九〇一年七月十日の法律により、現品負擔をしなければならぬ。

e、自動車運輸税——一九二〇年以來（同年六月二十五日の法律により）農業用牽引車を除く五馬力以上の自動車

a、乗用馬車税——本税は、政府に關する限り、一九三六年十二月三十一日の財政改革法第十六條に於て廢止せられたが、市町村税、縣税の形式に於ては未だに残存して居



に對し、運輸税（四分の一年税）が賦課せられたが、その税率は一馬力毎に年七十二フラン乃至百四十四フランであり、その収入は、政府九十パーセント、縣及び市町村十パーセントの割合にて分配せられたのである。

而して、一九三二年に於ける本税の収入は、自動自轉車及び遊覽船を含み、十二億五千三百萬フランの巨額に達するに至つたが、一九三三年十二月二十四日の法律により一九三四年二月一日限り廢止せられ、その代り自動車の使用する液體燃料一ヘクトリツトルに付五十フランの附加税が設けられた。

一九三三年二月二十八日の法律により、營業用車輛は容積及び重量に従ひ課税せらるゝことになり、同時に、牽引車に對して運輸税が新設せられた。これらの税に對し、縣は八・五パーセント、市町村は十七パーセントまで附加税を課することが出来る。而して、容積及び重量による税額は、一九三五年には一億五千五十八萬三千フランに上つた。

f、燃料税——燃料に對する關稅その他の諸税は、當初、使途の特定せられざる間接税として賦課せられて居たのであるから、この點よりすれば、一九二八年十二月三十日の法律が、ガソリン、パラフィン、ベンゾール等に付き一ヘクトリツトルに當り十フランの關稅を徵收することとし、しかも、その使途を道路の維持及び改良の費用に明定したことは、たしかに、一つの新たな出發であるに違ひない。かくて、フランスに於て自動車に賦課せられた最重の税は、燃料税だと云ふことになるが、先づ、その税率は次の如きものである。

燃料種類	課税單位	輸入燃料に對する税率	國內精製燃料に對する税率
普通ガソリン	ヘクトリツトル	一四・三〇	三三・〇〇
重量車輛用ガソリン	〃	〃	三三・〇〇
精製重油	キログラム	一三・五〇	一四・六〇
ガス油	〃	〃	四・一五
その他用（道路交通）	〃	〃	六・一〇
ベンゾール	ヘクトリツトル	一四・七〇	三三・七〇

混用アル 普通ガソリンとの  
 コール 重量車輛用ガソリンとの

備考 ベンゾール税の一三四・七〇フランの内容は、關稅一二・七〇フラン、内國稅一二二フランであり、混用アルコール税は内國稅のみである。

一九二九年乃至一九三五年に至る七年間のガソリンその他の燃料に關する租稅收入（單位千フラン）は次の如くである。

種 類

一、輸入税	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二
(1) ガソリン	一、二四四、三四	一、二九九、五九四	一、四〇九、二四〇	一、四九七、九七五
(2) 重 油	二〇五、八六六	二三六、〇七五	一九六、六二六	一〇〇、四八四
二、右の外税關にて賦課する租稅				
(1) 消費税				
ガソリン	四〇、七五二	五三、三九六	五八、一七七	五三、二三〇
重 油	五、八七五	五九、八三三	五、二四二	五、〇三一
(2) 合成物に對する附加税	二九、一五九	二五七、六六六	三三七、四七〇	三〇、一七七
(3) 液體燃料に對する附加税	—	—	—	—
三、間接税				

種 類

(1) ガソリン	一、九四四	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
(2) 重 油	二六、二七九	三二、二九九	二五、二七六	二一、四三五
(3) 合成物に對する附加税	一一、〇七七	四、四七九	四、四八一	三、〇四二
(4) 液體燃料に對する附加税	—	—	—	—
合 計	二、二三、一七七	二、三三、四〇六	二、五七、五〇六	二、六四、四二七
種 類	一九三三	一九三四	一九三五	

一、輸入税

(1) ガソリン	一、五二、四〇九	一、四四、二三一	一、三三、五六六
(2) 重 油	一九九、二六九	二四三、八五〇	二四三、八三〇

二、右の外税關にて賦課する租稅

(1) 消費税

ガソリン	三三、三九二	六〇、四四八〇	五七、三九二八
重 油	六、二七七	五六、〇四八	二八、〇四七
(2) 合成物に對する附加税	三七、一七八	三四九、〇七九	三三、四六〇
(3) 液體燃料に對する附加税	—	七五九、七四八	八〇、一七九

三、間接税

(1) ガソリン	五二	一〇一	—
(2) 重 油	二、四四六	一〇、二七七	二、八八六
(3) 合成物に對する附加税	三、八〇〇	二、四四四	三、三〇〇

(4) 液體燃料に對する附加税

合計	二、八二六、三三三	三、八六三、三三六	四、〇〇、〇〇〇	四、三六、〇七〇
----	-----------	-----------	----------	----------

液體燃料の八十五パーセント——この比率は最小限度のものであるから、恐らく、實際には九十乃至九十五パーセントに達するであらう——が自動車のみによつて消費されるものとすれば、自動車の支拂つた燃料税額は次の如き數字（單位千フラン）となるのである。

△一九二九年	一九三〇年	一九三一年	一九三二年
一、八二二、〇〇〇	一、九三二、〇〇〇	二、三三〇、〇〇〇	二、三三三、〇〇〇
△一九三三年	一九三四年	一九三五年	
二、三九五、〇〇〇	三、一三〇、〇〇〇	三、一四〇、〇〇〇	

g、その他、運轉免許（七十五フラン）や、運輸許可の際の印紙税、燃料以外の油類、商品としての完成自動車或は車臺、タイヤ、その他の附屬品に對する關稅等。

以上列擧した租稅收入の外に、政府は、國道管理上、種々の收入を得る。例へば、公共用財産の一時使用料、主要通路に於ける交通取締規則違反に對する罰金等これであ

る。更に、道路そのものは一般交通の用に供するものであるにしても、特に當該路線に特殊の利害關係を有する團體又は個人の任意寄附金があることも忘れてはならない。

六、道路工事と失業救済

フランスに於ては、經濟界の不況に基因する失業の狀況は決して深刻なものではなかつたが、政府としては、各種の部面に於ける國家的施設を完成するために重要失業救済工事を起興した。すなはち、一九三六年八月十八日、この目的のために所謂國家的施設に關する法律が制定せられたが、その事業財源は公債その他にこれを求めた外社會保險制度の資金も融通利用せられたのである。

而して、右の事業は大抵道路に關係を有する。フランスに於ては、勞力費は工事費總額の六十パーセント乃至七十パーセントに達し、維持費に對しては四十五パーセント乃至五十五パーセントを占むるのが通例である。

かくて、失業救済に動員せられた資金は、大部分、前述の國際的大道路の建設工事と、パリ市内の道路改良工事に使

用せられたが、この中には次の如き五線の自動車専用道路  
計畫が包含せられてゐる。

イ、西方線——Saint-Cloud を起點として、Mantes、  
Rambouillet を通過する國道と連結するもの。

ロ、「凱旋道路」(Voie Triomphale)——Rond-point  
de la Défense から Saint-Germain の森に至るもの。

ク、Le Bourget 線——パリ市の西部と航空港とを連結  
するもの。

ニ、東方線——Bois de Vincennes から Provins、  
Meaux 道路に至るもの。

ホ、南方線——Porte d'Italie と Fontainebleau、  
Orléans 道路を連結するもの。

これらの、パリから放射する五大動脈とも云ふべき自動  
車専用道路は、いづれも、國道と連結する二本の支線に分  
れてハイ・パスを形成し、以てパリを避けての直通交通を  
可能ならしめて居るのである。

自動車専用道路の工事については慎重に研究せられた結

果、最急勾配は、原則として五パーセントを超えず、屈曲  
半径は千米以上となつて居り、幅員は、有效九米の一方交  
通路を二本相合したるものにするか、一方交通路ならずと  
すればその二倍のものとするがよいと考へられて居る。而  
して、本計畫は、先づ、西方線、南方線及び Le Bourget  
線から着手せられたものである。

かくて、本計畫遂行のために必要な經費は、總計十億フ  
ランを越ゆるであらうと推算せられて居る。

### 七、財源調達上の主要特色

フランスの道路體系は比較的よく整備し、主要動脈網は  
堅牢に構造せられて居るのみならず、補助道路も多數存在  
するが故に、従來、自動車交通の發達を阻害するが如きこ  
とは殆どなかつたので、現代交通の要求に適合する設計工  
法に因る自動車専用道路の必要は、少しも感ぜられなかつ  
た。けれども、このことは必ずしも、フランスに於ける自  
動車交通が種々の點に於て調整を要求しなかつたと云ふこ  
とではないのである。

すなはち、道路建設の技術的方面について云へば、新らしく舗装工事を施行し、交通信號の方法を變革するの必要があつた。而して、現在實行中の改良計畫は、道路の幅員を廣め、大規模の道路を創造すると共に首都附近の混雑緩和を目的とするものである。

次に、管理上の見地からは、中央集權を目標として改革が進められて來たのである。一九三〇年四月十六日の法律によつて、地方道及び縣道の一部を國道に編入すると共に國道の幅員を倍加したのである。現在、國道以下種々の公道體系は、相異なる法律によつて支配せられ、相異なる團體によつて管理せられて居り、中央に於ては土木及び内務の二大臣が管理上の責に任じて居るのである。

更に、財政上の問題としては、重要な公共團體中では、自動車交通の繁劇化に基因する道路維持費の急激なる増大に對し、最早自力を以てしては到底施す術なきものあるに至りし結果、經費配分の方法を再組織するの必要を生じたのである。これがため、一九三〇年の豫算法は國道幅

員の倍加に對應して、政府の負擔部分を增加すると共に第一及び第二地方道の維持費に對する市町村の負擔部分を減縮し、主として、縣の負擔するところとしたことは前述の如くである。

自動車交通の發達は、また、種々なる種類の租稅納付者間に於ける經費の配分を變更するの必要を生ぜしめた。地方稅納付者は、現在、尙、相當多額の租稅を納付して居り、それは縣及び市町村の道路費財源中、かなりの部分を占めて居るのである。然しながら、自動車交通は、道路を損傷するの原因となり、道路を改良するの動機となるが故に、これこそは、新らしい道路費の財源でなければならず、同時に、自動車そのものは、納稅資格十分なる商品となつて居る——尤も、その收入は大部分國庫に歸屬するのではあるが。かくて、自動車交通から引出さるゝ收入には次の如きものがあるのである。

イ、燃料稅

三、二〇五、〇〇〇、〇〇〇フラン

ロ、重量容積による課稅

一五〇、五八三、〇〇〇

ハ、一般自動車基金

一一九、八九七、〇〇〇

ニ、地方税

一七三、四二〇、〇〇〇

以上列擧の財源の外に、絶對に正確を期せんがためには現品負擔や運轉免許手数料收入——一九三六年度の豫算に於ては一七、〇〇〇、〇〇〇フランと見積られて居る——の如きものをも加算しなくてはなるまい。それは兎も角として、自動車交通が一九三五年度中に特別税の形式に於て支拂つた金額は、合計四十億フラン——全國の道路費總額を著しく超過する金額——に達したと推算せられて居る。

かくの如き事態が、利害關係者の側に論議批判の題目とならぬ筈はない。事實、自動車交通に賦課せらるゝ負擔中最も重きものは前にも一言せし如く、燃料税に外らないのであつて、その税率たるや、輸入燃料の原價に比し、餘りにも不釣合である。フランスが、ガソリンの最も高價なる國の一つであることは、人のしばしば指摘するところである。(本誌五月號二十一頁參照)

けれども、この自動車關係の財源は、從來、政府から過大に評價せらるゝ傾向がないでもなかつた。現に、一九三五年度に於ける本税收入は、前年度よりも多少の減少を見せたが、その原因は、税率の引上げが燃料消費を阻止したる點に在つたのである。更に、フランスに於ける燃料政策決定の基調は、他の諸國に於けると同様に、必ずしも、専ら財政的考慮にのみ存するわけではなく、アルコール、ペンゾール其の他の國産品の消費を奨励する意圖をも包藏して居るのである。けれども、アルコール其の他の國産品は、いづれも無税なるか、或はこれに近きが故に、それらの使用量は、税率極めて高きガソリンの犠牲に於てのみ増大することが出来るのであり、こゝに、收入減少の根因が胚胎するものと云はなければならぬ。さればこそ、一九三六年、國立經濟會議は、道路交通に使用さるべき液體燃料に賦課する税率を半減すべきを勧告したなどであつた。

翻つて、わが國の道路費財源に關する制度を見るに、一方に於て一般財源たる國費公費は國家並に公共團體の財政

上必ずしも十分なるを望む能はざる實情であり、しかも、在來の燃料關稅の外に更に昭和十二年度より新に「人造石油事業の振興その他燃料國策の遂行に資する」目的を以つて揮發油稅を創設せられたる際、揮發油の大部分が自動車によりて消費せらるゝのみならず、道路の改良鋪裝により著しくその消費節約を期待し得るの事實に鑑み、本稅收入の一部を道路改良費に充當すべき旨路政當局より相當強硬に主張せられたるに拘らず、一片の租稅體系論或は増徴不可能論により遂にその實現を見なかつたのは、まことに遺憾至極のことと云はなければならぬ。われ／＼は今、フランスに於ける自動車關係課稅の實情を見るにつけても、改めてこの問題に付き検討を加へ、合理的なる道路費財源の制度を確立したいと念願せざるを得ないのである。

× ————— ×  
× ————— ×

當季 混題

野狐禪

雷去つて霞さやぐ窓や舟住居  
迅雷や犬すくみある岩の陰  
夏木埋む草の中なる墓五六  
義仲寺を訪へば新の夏木かな  
河鹿飼ふチコロ／＼水や木深くも  
河鹿鳴く夜頃となりぬ月の下  
撒水に砂玉となつてころげ／＼り  
水を打つ若き女や透垣越し  
露ながら七夕竹や朝の月  
潮風に彩紙散りぬ星祭  
七夕や寺に宿りて句三昧

仙臺の古い七夕行事

暗の擔に七夕線香薫りけり  
風を受けつ星を祭りの輪線香  
小田原海濱で盆の十六日の夜施餓鬼を  
爲すに各戸家族を牽て砂原を占むるべく  
線香を立て、圍む之を線香祭と呼ぶ  
潮鳴りの中に誦經や線香祭