

# 研究

## 列國路政の近狀 (七)



細田 徳 壽

### 第六 アルゼンチン

#### 一 序 説

次には方面を變へて南米第二の大國アルゼンチンの路政を瞥見してみやう。

元來、アルゼンチンは、わが國の四倍強に及ぶ相當廣大なる面積を有しつゝ、しかも、人口は一千二百五十六萬人（一九三六年）にして、わが國の九千八百萬人に比すれば僅かに十三パーセントに過ぎざる、密度の極めて小なる國で

ある。従つて、政府の陸運政策はあつから鐵道第一主義に傾き、道路は長く顧みられず、國道法 (National Highway Law No. 11, 658) の實施を見たるも漸く一九三三年のことに屬し、わが國の道路法施行に遅ることまさに十年である。しかのみならず、同國の道路たるや、雨季に於ては泥濘膝を没し、夏季に至れば忽ち紅塵萬丈たる如き劣悪至極の實情なりしにも拘らず、近代文明の利器たる自動車は逐年遞増して、一九二九年には早くも四十三萬臺を

數へ、世界第七位に位するに至つたほどである。然るに、一九三五年の調査に於ては、次の如く著しき減少を見せて居るのは、如何なる理由に基くものであらうか。

家用車輛(タクシーを含む)	二二〇、三九二臺
營業用車輛	七〇、一六一
合 計	二九〇、五五三

次に、道路組織であるが、前述の國道法の制定は著しく各州廳並びに市當局をも刺戟したものと見え、僅かに四箇年にして、四季を通じて自動車の通行可能なる道路延長は一、二四〇哩(二、〇〇〇粍)より六、二一〇哩(一〇〇、〇〇〇粍)に躍進したるのみならず、就中、首都ブエノス・アイレス(Buenos Aires)・ロサリオ(Rosario)・コルドバ(Cordoba)間の如き廻々四六〇哩(七四〇粍)に及ぶ舗装道路が出現して道路交通の一大革新をもたらしたのである。この點に鑑みるときは、その延長に於てブエノス・アイレス、コルドバ間に及ばざること遠く、しかもその重要性に於て決して劣ることなきわが大坂—東京間の全面的改良工事すら、鐵道運送力の過重負擔が朝野眞劍の

問題とされつゝある現在に於て、なほ未だ豫算化するに至らざる實情に對しては、路政に携はる者として到底忸怩たるを禁じ得ないのである。

それは兎も角として、アルゼンチンの道路組織(一九三六年一月)を見るに次の如くである。

國 道	二九、〇一八哩(四六、七〇〇粍)
州道及市道	大約二一七、四八〇(三五〇、〇〇〇)
合 計	二四六、四九八(三九六、七〇〇)

## 二 路政略史

アルゼンチンは、代議制の聯邦共和國である。全國を十州の州(province)と十の準州(territory)に分ち、前者は執行權及び立法權を附與せられて居るが、後者は直接聯邦政府の管理するところである。

一九三二年以前には道路に關する國法は存せず、僅かにブエノス・アイレス(Buenos Aires)・コルドバ(Cordoba)・サンタ・フェ(Santa-Fé)の諸州が財源を揮發油稅地租或は一般豫算に求めつゝ、熱心に道路改良を實施して居たに過ぎなかつた。

聯邦政府は、その豫算法中に、國道の修繕に關する一般の經費の外に一定の建設工事に關する特別の經費をも計上し、その財源はこれを起債に求めたのである。そののみならず、政府は法律五、三一五號に基づいて生じ來る資金をも處分したのであるが、その法律は、政府と鐵道會社との間に締結せられたる契約に基づき、會社は一九〇七年以降四十年間線路用資料の輸入に對して關稅を免除せらるゝ代りに、總收入の三パーセントを政府に納付すべきを規定したものである。而して、この鐵道納付金は、専ら、道路改良就中、停車場への連絡道路の改良に充てられたのであつた。

政府としては、もともと、アルゼンチンの如く、國土廣大にして人口の分散せる國に於ては、現代の交通に適應すべき道路を建設するに非ずんば、國土の開発、國家の發展は到底望むべくもないと云ふことは理解して居つたのであるが、かくの如き綜合的大道路工事は、結局國策に基く統一的計畫が樹立せられて始めてその實現を期待することが出来るのである。かゝる見地に立脚して、一九三二年法律一一、六五八號によつて國道法(National Road Act)が

制定せられ、道路の管理及び財政に關する現行制度が確立するに至つたのである。爾年、一九四七年を完成目標として、國道總延長二萬九千餘哩に亙る全面的改良事業すなはち所謂「進歩的現代化」事業十五箇年計畫が歩武堂々進軍を續けて來たのであるが、その主眼とするところが、雨量特に多きアルゼンチンに於て、季節の如何に拘らず、且つ自動車交通の性質及び密度に適應して、在來の道路をば自動車交通を容易ならしむるに在ることは改めて説明を加ふるの必要もあるまい。而して、一九三五年十二月に行はれた道路交通調査の結果を見れば、國道に關する分は次の如くである。

- イ、一日自動車三百臺以上の區間 一、〇五六哩(三・六%)
- ロ、同上五十臺以上三百臺以下の區間八、七〇〇(三〇%)
- ハ、同上五十臺以下の區間 一九、二六三(六六・四%)

路面工が交通量に應じて差異のあるべきは當然である。前述の十五箇年計畫に於ても、左の如く分類せられて居るが、それは、大體右の交通調査の結果とも符合するのである。

イ、三、一〇七哩——高級鋪裝（一籽當り四五、〇〇〇弗）  
ロ、八、〇七八——中級鋪裝（一籽當り一二、〇〇〇弗）  
ハ、一八、〇二〇——土 道（一籽當り 四、〇〇〇弗）  
自動車専用道路の建設については、未だ考慮せられたこととはない。

### 三 道路管理制度

道路は、法律一一、六五八號國道法によつて次の如く分類せられて居る。

#### (一) 國道 (National highways)

國道は、州及び準州を連結する重要路線、港灣、停車場等に通ずる主要幹線、物資生産中心地帯又は大都市を貫通する道路の外、隣接國との交通上重要な路線をも包含して居る。

國道は、國道局 (Direccion Nacional de Vialidad) によつて管理せられる。すなはち、國道局が、國道の建設、維持並びに所要經費の運營の責に任ずるのである。

國道路基金 (National Road Fund) 中、行政費、公債費、維持費等を差引きたる六十五パーセントが新國道建設費

に充てられるのであるが、その各州、準州、首府間に於ける配分は、(一)二十パーセントを面積の大小により、(二)四十パーセントを人口の多寡により、(三)残り四十パーセントを揮發油消費量の大小によつてなされるのである。

國道建設の工事は、云ふまでもなく、國道局の樹立した計畫に従つて施行せられるのであるが、原則として、入札に附せられ、唯、二萬弗を超えざる工事に限り國道局自ら施行し得ることになつて居る。わが國に於ては、昭和六年國道工事内務省直轄施行の制度を確立して以來、繼續工事は云ふに及ばず、單年度工事に至るまで一切擧げて内務省の直轄を以て進んで來て居るが、時局下技術者の拂底著しき時代でもあり、工事の種類、施行の難易如何によりては必ずしも舊株を墨守するの必要なく、また、これを難しとする時勢に立到つて居るのであるまいか。この點に關し、アルゼンチンの制度はわが國と全然本來顛倒であるだけ、チヨット面白い氣がする。

國道局は、各地方にその出張所を有する。

#### (二) 州道 (Provincial highways)

州道は州廳によつて管理せられる。

州道は、大部分土道であり、これが改良工事は、聯邦政府の補助を以て進められて居るものもあり、州單獨の費用負擔に於て施行せられて居るものもある。

A 州道の新設改良費に對しては、聯邦補助金として、國道路基金の四十パーセントを超えざる限度に於て出捐するのである。この補助金は、(イ)總額の三分の一を各州の人口により、(ロ)三分の一を揮發油消費量により、(ハ)残り三分の一を州の通常豫算に計上せられた道路費の多寡に應じて夫々各州に分配せられる。而して、補助額は州道建設工事費の五十パーセントに達し、一料當りの補助額は三萬弗に及んで居る。

州が聯邦補助金の交付を受けて建設したる道路の維持に關しては州自らが責任を有するは云ふまでもなく、若し、州がこれを怠つた場合に於ては國道局が州に代つてこれを執行しその費用を州より徴收するのである。

聯邦補助工事の計畫並びに工事費が、工事の執行に先立ち、國道局の承認を受けなければならないことも當然である。

る。

聯邦補助工事も、原則として、競争入札に附せられる。なほ、アルゼンチンの補助制度は、北米合衆のそれに倣つて制定せられたものである。

B 聯邦補助工事以外の州道工事は、州土木部 (the Public Works Department of the Provincial Governments) が計畫を設定し、州自らの費用負擔に於てこれを執行するのであるが、州は、その財源として、州揮發油税、土地増併税等を有するの外、公債を發行することも勿論あるのである。

なほ、これらの工事の計畫並びに工事費について國道局の承認を受けるを要すること、また、州道維持費を州自らが負擔しなければならないことは、聯邦補助金の交付を受けて建設したる州道と異なるところはない。

### (三) 市道 (Municipal highways)

市は、その區域内に於ける街路管理の責に任ずるのであるが、その財政に關しては後述する如く、特異の調達方法が講ぜられて居る。而してこれが根據法規は、法律一一、

六五八號國道法とは異なるのである。

#### 四 財 政

##### (一) 經 費

##### A 國 道

##### (a) 新設、工事

法律一一、六五八號の公布後、一九三三年乃至一九三五年の三箇年に亘りて企畫せられた國道新設工事は、路面工こそは交通の性質及び密度に應じ必ずしも高級舗装のみではないが、それにしても、延長實に八、六八一哩（一三、

九七〇籽）——わが國道總延長の一・六倍に相當する——に及び、一九三五年末までに竣功せる區間二、六七五哩（四、

三〇五籽）、工事繼續中の區間六、〇〇六哩（九、六六五籽）だつたのである。この國道新設、工事三箇年の實績のみを以

てするも、なほ、わが國が大正九年道路法施行以來、二十年の長きに亘つて拮据經營漸くにして實現し得たる國道改

良、延長を凌ぐこと遙かに大なるものあるの事實に徴すれば、國情に於て幾多の相違點ありとするも、わが國として

は、他山の石として學ぶべき多くのものがある様に思はれ

る。惟ふに、東亞新秩序の建設を目指して生産力の飛躍的擴充發展に邁進しつゝあるわが國現下の情勢に於て、その基礎的施設たる陸運能力の全般に於て著しき缺陷の存するを痛感せられつゝある原因の一半は、政府從來の陸運政策に何等の協調なく統合なく、鐵道と唇齒輔車兩々相俟つて始めて完全なる陸運能力の昂揚發達を期し得べき道路建設を輕視し過ぎたるに存するのではなからうか。この點に關しては、究明し、檢討すべき幾多の問題が存することを強調せずには居られない。

それは兎も角として、アルゼンチンの國道（橋梁を含む）の新設費は次の如くである。

一九三三年及び一九三四年新設延長一、五五〇哩（二、四九四籽）……………二一、八七一、〇〇〇弗

一九三五年同一、一二五哩（一、八一籽）……………

……………一二、七五四、〇〇〇弗

工事施行中に屬する延長六、〇〇六哩（九、六六五籽）

の工事費推計額……………一〇六、五五三、〇〇〇弗

##### (b) 改良、工事及び維持

改良工事延長(哩) 維持區間 延長(哩) 經費總額(弗)

鋪裝 改良 土道

一九三三年	五三	一〇一九	一〇、五九四	二、九〇〇、〇〇〇
一九三四	五三	一、〇三八	二、五五五	三、四三八、〇〇〇
一九三五	五三	一、〇六九	三、四四三	三、六〇〇、〇〇〇

なほ、一九三三年以降一九四二年に至る十箇年間の國道費は、新設、改良及び維持費を合せ、四億六千七百四十萬弗に及ぶものと推計せられて居る。これが年平均は、わが國の國道改良費の十倍前後に相當するのである。

### B 州道

州道費に關する資料は、聯邦補助金の交付を受けて企畫したる改良及び新設工事に關するもののみである。

先づ、一九三五年に工事完了したる州道延長並びに同年末に於て工事施行中なりし延長は左の如くであつた。

竣功延長	三、四八五哩	(五、五七六軒)
土道	三、一六九	(五、〇七〇)
中級道	二一七	(三四七)
高級道	九九	(一五八)

工事施行中の延長 一二、一一七 (一五、三八七)

次に、一九三五年に於ける聯邦補助金は、一千六百萬弗に及んで居り、一九三三年乃至一九四二年の十箇年間に於ける所要經費は、聯邦補助金二億一千五百萬弗、州負擔金二億一千五百萬弗、合計四億三千萬弗に達するものと推計せられて居る。

### (二) 收入

#### A 國道路基金 (National Road Fund)

國道路基金は、國道建設の計畫及びその實現並びに州道の建設の補助のために設定せられたものであつて、その内六十パーセントまでを國道費、四十パーセントまでを聯邦補助金として支出することになつて居る。

その財源は次の如く各種のものから成立つて居る。

(イ) 聯邦稅たるガソリン稅(一立當り五仙)及び油稅(從價十五パーセント)、一九三二年創設。

(ロ) 鐵道總收入の三パーセントに相當する鐵道負擔金——法律五、三一五號に依る。

(ハ) 聯邦政府豫算からの受入額。

(ニ) 十準州に於ける國道建設工事に基く土地増價——

本税は國道の兩側五料の地帯内に在る土地の増價額に對し少くとも六十五パーセントに相當するものを賦課する。

(ホ) 工事請負人の納付する違約金。

(ヘ) 寄附金、遺産、その他の雑收入。

(ト) 公債——その發行額は二億弗を越ゆることを得ない。

(チ) 國道局の投資に對する利子。

一九三三乃至一九三五年に於ける(イ)乃至(ハ)の收入金額は左の如くである。

	一九三三	一九三四	一九三五
ガソリン税	三九、九〇千弗	四、六〇千弗	四、八〇千弗
鐵道益金繰入	二、六七〇	二、四〇〇	二、二〇〇
前年度繰越金	一〇、二〇〇	六、四〇〇	五、六〇〇
	五、七〇〇	五、八〇〇	五、八〇〇

なほ、公債の發行に關して一言すべきは、玆數年間、道路工事公債は殆ど發行されて居ないことである。

## B 州

州が、聯邦補助金の交付を受けて州道工事を進むる外に

自らの負擔に於て工事を執行することは前にも述べたる如くであり、それに對して、州は左の如き各種の財源を有する。

(イ) 州ガソリン税(一立當り二仙)

(ロ) 州道工事に基く土地増價税

(ハ) 自動車税——課税方法は州によつて異なり、自動車の重量によるもの、價格によるもの、馬力數によるもの等がある。

(ニ) 公債

## C 市

工事は請負に附せられるのが通例である。

工事費の財源は次のいづれかの方法によつて得られる。

(イ) 道路工事請負人の沿道(舗装道路に限る)土地、家屋所有者との間の契約により、土地家屋所有者がその財産を擔保として工事代金を月賦(六十箇月、七十箇月、九十六箇月、場合により百二十箇月)にて支拂ふ方法。

(ロ) 市が公債(舗装公債)を發行し、その利子及び償



還資金は道路工事に因り直接利益を受くる土地所有者より特別税を課徴して充當する方法。

右のいづれの場合たるを問はず、維持の責任は一般に五年間は請負人が負擔し、爾後市に於てこれを繼受するのである。

### 五 財源調達上の主要特色

國內の天然資源を開發し、國民の經濟生活を向上せしめんがためには道路の改良が不可欠の要件であり、そのためには、道路問題を取扱ふべき管理上財政上の組織を結成することが何よりも必要であつた。そこで、前述の法律第一一、六五八號國道法が制定せられ、一九三二年十月から施行せられたことは前にも述べたるが如くである。

この法律によれば、國道局は常に國道について責任を有するのみならず、州道の建設に關しても大なる役割を演ずるのであるから、非常なる中央集權的效果をもたらしたものと云ふことが出来る。

次に、財源としては經常的なる財源を創設することが緊要であり、その主要なるものは、揮發油税であつた。揮發

油税收入は道路基金に拂ひ込まれるのであるから、その限りに於て、本法は所要の經費に對して一定の財源を確保するものである。しかしながら、道路基金には聯邦の通常豫算からの分前もあり、また、道路使用者に賦課する二、三の租税——尤も、その收入は道路費の財源に充當すべく特定して居るものではないが——も入つて來ることを忘れてはならない。國道局の推計によれば、一九三三年に於て國道及び州道の費用として支出したるは八千七百萬弗でありこれに對し、道路使用者の支拂ひたるは左の如き形式により總額九千八百萬弗に及ぶものと見られて居る。

自動車及び同部分品に對する關稅	一三、〇〇〇、〇〇〇弗
自動車税及び免許料	二三、〇〇〇、〇〇〇 "
聯邦及び州ガソリン税	五四、〇〇〇、〇〇〇 "
タイヤに對する内國稅	八、〇〇〇、〇〇〇 "
合計	九八、〇〇〇、〇〇〇 "

換言すれば、道路使用者は、道路費百弗に對し、百十三弗を負擔したることとなるのである。そのみならず、自動車に對する關稅は、經濟界が普通の状態にある場合に於ては、年額千三百萬弗ぐらひではなく、五千萬弗にも上る

のであるから、道路使用者の實質的負擔は遙かに大きいのである。

かくの如く、國道及び州道の工事費の主たる負擔者は道路使用者であるけれども、市街地に於ては市はその必要な財源を土地家屋の所有者に求めることは前にも述べたところである。

更に注意すべきは、道路が特に鐵道停車場への連絡通路を施設すること多き事實に鑑み、鐵道が道路工事費の一部を分擔することである。しかしながら、アルゼンチンに於ても他の諸國に於けると同様に、道路は、一面、鐵道の競争者でもあるから、兩者協調の手段を考究することが必要とされて來たのである。そこで、ブエノス・アイレスの街路交通を統制するために一九三六年九月に一つの法律が制定せられ、更に、全國の陸上交通統制に關する法律も制定せられた筈である。わが國の陸上交通事業の調整に關する法律も、朝野多年の懸案とせられつゝ、漸く昨年その制定を見たとと思ひ合せて興味深きものがあるのである。

社會政策的角度から見たる道路工事は如何と云ふに、元

來、アルゼンチンには失業者が存在しないのであるから、他の諸國に於て見る如き失業救済の目的を以てする道路工事なるものは起されたことがない。

總工事費に對する勞力費の割合は、高級鋪裝道路に於ては十パーセント乃至二十パーセント、中級鋪裝道路に於ては十五パーセント乃至三十五パーセント、土道に於ては四十パーセント乃至七十パーセントとせられて居る。

最後に、汎アメリカ大道路のアルゼンチン内の部分は、着々工事が進められて居る。これは、ブエノス・アイレスからコルドバ、サンティアゴ・デル・エステロ (Santiago del Estero)、トゥクマン (Tucuman)、サルタ (Salta)、デューデニイ (Jujuy) を經由してポリヴィア國に通ずる路線であつて、延長一、三八九哩 (二、二三五呎) に達する國際的大道路である。ブエノス・アイレス、コルドバ間は鐵筋コンクリート、一部は瀝青マカダムから成つて居る。更に、コルドバからラ・キアカ (La Quiaca) 間は目下工事進行中に屬する。而して、この國際的大道路は十箇

年計畫を以て進められて居るのであるが、その現状を要約すれば左の如くである。

竣功部分	五三六哩（八六三軒）
工事中	七五〇（一一〇〇）
基礎工事完了	三二七（五二七）
硬土部分	三二二（五六六）
軟土部分	九九（一五九）

### 第七 ポルトガル

#### 一 序 説

かつては、狭小よく四海の商權を確保して富強並ぶものなかりしことのあるポルトガルも、今は國威既に凋落して本國領土に二十數倍する殖民地の領有に僅かに往年の豪勢を偲ばしむるのみではあるが、近年、國民經濟復興政策の重要なる一環として、自動車交通の需要に適合すべき近代道路の建設に異常の努力を拂つて居るのである。以下の記述は簡潔にして到底よくその全貌を示現すべくもないが、

以てその一斑を窺ふには足りようか。

七十五萬人——わが國の十四分の一に足りず、——面積は三萬四千六百平方哩——わが國の七分の一——に過ぎず、自動車臺數（一九三五年）を見るも、家用二萬六千九百六十臺、營業用一萬三百五十九臺、合計三萬七千三百十九臺にしてその劣勢到底云ふに足りないのである。若し夫れ、道路延長に至りては、次に示すが如く、一萬四千哩にして一平方哩に於ける道路延長〇・四哩に過ぎず、世界第一の道路密度を有するわが國の三哩に比するは論外とするも、獨逸、オランダに比するも、なほ、その三分の一に過ぎざる實情である。

國道	八、八一哩（一四、一八二軒）
一級	三、二六三（五、二五二）
二級	五、五四九（八、九三〇）
市道	五、五九二（九、〇〇〇）
合計	一四、四〇四（二三、一八二）

#### 二 路政略史

ポルトガルに於ける道路管理上重要なるエポックをなすものとしては、一八五二年に創設せられた土木省 (the

Ministry of Public Works) 及び土木會議 (the Council of Public Works) を擧げなくてはならぬ。この二つのものが出来て始めて道路工事に明確なる指針を與へ且つ非常な刺戟となつたことは云ふまでもない。

それより二年前、一八五〇年に道路の建設及び維持の費用を得るために種々の租税が設けられて居つたのであるが、特に面白いのは、停車場へ通ずる道路の建設費は國有鐵道に負擔せしむるの途が一九〇三年に開かれたことである。

一九二〇年商務交通省 (the Ministry of Commerce and Communication) の設置と共に道路旅行總監 (the General Direction of Highways and Travel) なるものを置き、併せて、交通旅行基金 (Traffic and Travel Fund) を特設して新税の收入を以てこれが財源に充てたのである。然るに、この改革は、財源不適當なるがために所期の効果を擧ぐる事が出来なかつたけれども、自動車交通の發達に伴ひ道路の損傷著しく、道路改良事業の財源調達上特段の工夫を凝すの必要は極めて緊切なるものがあ

つたので、一九二四年以降苦心研究の結果、遂に、一九二七年六月二十日の命令によつて、道路委員會 (Junta Autonoma das Estradas) なるものを創設して、これに廣汎なる權限と必要なる財源とを附與したのである。然るに、當座は未だ道路の維持修繕に關する責任は道路旅行總監が保有して居つたために、道路委員會の權限はそれ以外の建設、鋪裝工事等に限られて居たが、行政上支障が少くなかつたので、一九二九年五月の命令によつて維持修繕に關する權限も道路委員會に統合せらるゝに至つた。

### 三 道路管理制度

#### A 國 道

國道工事に關する費用は道路委員會が政府より受け入れて運営するのであるから、道路委員會の豫算は政府の普通豫算の一部を構成するわけである。

#### B 市 道

市道の建設及び維持修繕に關する費用は市の負擔するところであるが、政府は、これに對し所要經費の五十パーセントに相當する金額を補助するのである。而して、この補

助金は所謂改良基金 (Fundo de Melhoramentos Ru-rais da Junta Autonoma das Estradas) より出すものであり、勞力費を補給するを目的とするものである。

市道以外に、都鄙を通じて、道路、廣場、公園等の建設及び修繕の費用に對しても、また、總額の五十パーセントに相當する金額を政府より補助するのであるけれども、この場合に於ける所要の財源は失業基金 (Fundo de Desemprego) に求められるのである。

#### 四 財 政

##### (一) 經 費

##### A、國 道

イ、一九二九年度乃至一九三三年度に於ける國道新設費は次の如くである。

一九二九年度	一五、一七六	コントス	(註)
一九三〇	一九	一九三	"
一九三一	二二	二八〇	"
一九三二	二七	八一	二
一九三三	二一	七二	一
一九三四	三三	七三	二

(註) 一コントス=1,000エスキュード=155、六九圓 (一九三六年平均爲替相場)

##### ロ、同上改良及び維持費

一九二九年度	九三、七二〇	コントス
一九三〇	八三、一二九	"
一九三一	八七、六三七	"
一九三二	八二、六〇二	"
一九三三	七六、八二一	"
一九三四	一四七、八六二	"

前掲表中、純粹の維持費は、年平均二萬八千コントス、すなはち、一籽當りの年平均二コントスと推算せられて居る。

一九三三年度以降一九四三年度に至る八箇年繼續費豫算として、政府は國道の建設、改良のために年額十萬コントス宛の經費を有して居る。一九三六年平均の爲替相場に換算すれば、年額一千五百五十餘萬圓の繼續費である。わが國の面積に比すれば、七分の一、内地の面積に比すれば七分の一にすら及ばざるポルトガル國にして、なほ且つ一千五百萬圓を超える國道繼續費を有するのである。わが國二

十年の本格的道路改良史に於て、國道改良費年額一千萬圓以上を支出せるは、失業救済事業乃至時局匡救事業として道路改良事業の黄金時代を現出した昭和六年度乃至昭和八年度の三箇年度に過ぎないのである。

それは兎も角として、一九三六年度に於ける國道費の配分割合は、大體建設及び修繕費に三分の一、維持費に三分の一と云ふことになつて居る。而して、一九三七年度以降は、年々建設費に於て千コントスづゝ減少し、それだけ維持費が増加する筈である。なほ、建設及び修繕工事費は四十パーセントを建設費に、六十パーセントを修繕費に充てることになつてゐる。

首府リスボン (Lisbon) よりエストリル (Estoril) への自動車専用道路の建設に關しては目下研究中に屬する由であるが、その實施の曉に於ける所要經費は前記の繼續費より支出せらるゝこととならう。

## B、市 道

市道に關する費用としては、政府補助金しか判然たる資料がない。市道費については、勞力費補給の目的を以て工

事總額の五十パーセントに相當する政府補助金が交付せられることは前にも述べたるが如くである。

一九三二年度乃至一九三三年度に於ける、市道及び地方道 (local roads) —— 地方道も、また、市の建設するところであるが、所謂市道の内には包含せられて居ない —— 費は、次の如く推算せられる。

	新設費 (コントス)	改良及び維持費 (同)
一九三二年度	一、〇七二	一、〇五四
一九三三年度	五、四八一	四、〇一一
一九三四年度	九、五六一	九、〇二五

前述の國道繼續費豫算十萬コントスの外に、同一年度内に於て、政府は、また、毎年一萬コントス宛の市道、地方道その他各種工事 (井戸、泉水、共同基地等) に對する補助豫算を有して居る。

## (二) 收 入

### A、租 稅

通行稅は一九二九年十二月三十日の命令によつて廢止せられ、その代り、ガソリン (一立につき〇・八五エスキユ

トド、潤滑油、タイヤ等の關稅を増徴することになつたのである。

石油稅は、一立につき二・〇三エスキュードであり、重油稅は一噸あたり四八・一エスキュードである。一九三五年に於ける自動車用ガソリン、重油、ガソリンの關稅收入は夫々、一億三千七十萬エスキュード、四百六十萬エスキュード、四千六百エスキュードであつた。なほ、同年中に於ける自動車のガソリン消費量は六千五百八十四萬二千キログラムであり、ガソリンのそれは十萬キログラムであつた。

自動車登録手數料は六十エスキュードであり、運轉免許料は百三十エスキュードである。

又、旅客又は貨物運送營業の用に供する事業に對して賦課する運送稅 (transit tax) なるものがある。

ポルトガルには、自動車製造工業はなく、輸入自動車、同部分品等に對しては關稅が賦課せられる。

なほ、沿道に家屋、圍壁等を建築し、また、これらの建築物を改築するの許可を受けたる場合に於ても、沿道建築稅を徵收するのである。

以上列記の租稅收入は、國庫に納付せられ、一方、道路費は政府の普通豫算に組まれて道路委員會に配賦せられるのであるから、道路に關する租稅收入も、別に、道路費に充當せられると云ふ特別の關係があるわけではないのである。

### B、公 債

政府としては、特に、道路工事費調達のために公債を發行したことはないが、市に於てはこの方法に頼ることがしばしばあり、市債發行に際しては政府が保證することが通例になつて居る。

### 五 失業救済と道路工事

ポルトガルに於ては、道路工事費中の勞力費の割合は四十四パーセントと計算せられて居る。市の起業に係る工事に於ては、勞力費の全部を補給するため、五十パーセントまで政府より補助金を交付するのであり、更に、失業救済基金なるものが構成せられて居つて、その資金の一部を道路工事に使用するために道路委員會に支給することになつて居る。なほ、この失業救済基金からは、都鄙を通じて道

路、廣場、公園等の工事に對し總額の五十パーセントまでを補給することについても前に一言したる如くである。

かくて、一九三二年十月十五日より一九三六年三月三十一日までに以上各種の工事に支出したる費用は、總計一萬三千四百コントスに及び、なほ、一九三四・五の兩年度に於て國道の建設及び修繕工事に使用したる一日の勞働者數は夏季に於ける一萬三千八百人が最も多く、冬季に於ける五千四百人が最も少なかつたのである。従つて、ポルトガルに於ては、失業者は殆ど存在しないと云はなければならぬ。

#### 六 財源調達上の主要特色

茲數年間、ポルトガル政府は道路改良事業に非常な努力をして居る。道路費豫算を見れば、そのことは明かに知り得るが、例へば、一九三三年度は例外とするも、爾餘の年度に於ては逐年遞増の一途を辿つて居る。國道の改良及び維持費の如き一九三四年度は倍加して居るのである。

國道の重要性が増大すると共に地方廳への政府補助金も相當巨額となれるに鑑み、道路管理及び財源調達に關する

制度も著しく中央集權化しつつある。ポルトガルに於ては道路委員會が所要の經費を政府の一般豫算中より受け入るが故に、他の諸國に於て見るが如き特別の道路基金なるものは存在しない。

