

論 説

道路の發達と道路費の源泉

麻 生 平 八 郎



道路は一般に企業として經營せられ得ない。

特別に自動車専用道路として企業化の対象となり得ても、これを以て一般道路を律する譯には行かない。何故に道路が企業化の対象となり得ないか。その根本的原因は、固定費を以てその主たる建設とし、その費用回収が道路利用者から固別的に行ひ難い點に存する。

殆んど固定費のみから成る事業は獨り道路のみに限らず企業化の対象となり得ないことは周知の事實である。而して道路の利用は獨り經濟的目的の爲に行はれるのみならず、社會的國家的及び軍事的目的の爲にも行はれ且つこれ等の利用は

自由に公開的に行はれることは近代國家及び社會の發展の根本條件であるが故に、國家的施設として經營せらるべき性質を多分に有してゐるものである。この故に一般に人々は國家的施設として經營せられることを以て當然とし何等の疑ひをもさしはさまない状態である。たゞ道路の建設の爲には莫大な費用を必要とし、この建設費を獨り國家が負擔することには若干の考ふべき餘地があらう。國家財政は國民の負擔から成るが故に國家の負擔こそ合理的にして可能であるといつても、周知の如く國家支出は近代政治軍事の發展と共に増大する一方にして國家經營費の爲にも不足勝の状態にあり、國家收入の増加、租稅の引上げには平常は何人も賛成するとはいひ難く、この困難な條件の下に獨り國家のみが當然負擔すべしとすることには考へねばならない點があるであらう。不足勝の財政の下に國營化を行はしめるとすれば完全な道路は完成し得ないことはいふ迄もない。この下には財政増加を承諾すること以外には適當なる方策はあり得ないであらう。而も道路の利用は經濟の發達につれて増加し、經濟的行爲を營むものは道路の利用によつて經濟的價值を獲得しそれによつて得らるべき利益は決して鮮少ではない筈である。この點からは經濟行爲を營むものは交通費の一部として道路費をも負擔すべき當然の理由を有するものである。斯るものから生産費の一部として道路費を支出せしめることは合理的であるとしても、實際問題としてその徵收方法が頗る困難である。

その上道路は原始的道路にしても一定の使用價值を有し况んや加工道路であればある程使用價值は高いのであるから、一旦存在する道路に對しては一般に關心がうすく積極的に進んでその建設の爲に努力を拂ふとはしない結果となる。斯くて道路の建設經營は閉却され、國家的施設としても第二次的に取扱はれることとなる。

その生産的理由をも加味してその費用を公債に仰ぎこの下に建設經營せられざるを得ないこととなるのである。

道路は嚴格な意味では生産的施設であり、生産的機關もある譯である。その社會的國家的性質をも有するが故に、特にその固定費加重の性質の故に、國家的施設として經營せられるのである。斯くてその性質的社會的性質及び國家財政の特殊性からその經費を主に公債に仰ぐのであるが、然らば公債募集は常に可能であり、自由に行はれ得るのであるが。

歴史的に事實的に考察するならば、道路の大規模の建設經營は一般的に不況期に於て國家が着手してゐるところである。好況期には行はれてゐることは實に稀である。勿論特殊道路はこの例外をなすものであるが。不況期には過剰生産設備及び過剰生産品さらに失業群が存在してゐるが故に、國家による道路事業の經營はこの不況の產物を或る程度する經濟的機能と併せて社會政策的な救濟的機能をも兼ね行ふことゝなり、延ひては各種の原料及び機械も使用し購入することゝなるが故に、產業の活動及び發展にも役立ち、好況への景氣轉換をも促進する效果があるから頗る歡迎されるところである。但しこれによつて景氣轉換が行はれるか否かは問題であるが、それへの促進的價値を有することは否定し得ないであらう。ナチス政策にせよニューヨーク政策にせよ極度の恐慌からの景氣轉換への打開策として道路土木事業を第一手段として採擇せるることは周知の事實である。このことは我國の場合にも適確にあてはまる事實であらう。

然らば道路事業の着手は好況期には一般に實行し得ないものであらうか。好況期には過剰生産設備、過剰生産品及び失業群が甚しく多く存在せず、假りに存在するとしても民間一般事業が擴張され勞銀が高まり、商品價格は昂騰する傾向を有するが故に低賃銀の且つ一時的性質しか有しない道路事業には集るもののが少く、概して好況の波に乗る一般事業へと趣

くことは當然でなければならない。その上道路の建設費が公債に源泉を仰いでゐるものとせば利子の概して安いこの公債も百パーーセントに消化されるとは限らないであらう。若しかる遊資を有する人があれば有利な事業へ投資することは當然といはなければならない。この故に好況期に公債に基づいて道路事業を興すことは頗る至難な事となる。好況期には財政收入も多く、反対に道路の利用も多いのであるから多くの收入をはかつて、一般收入の中から支出して道路建設事業を營むことはあり得るであらうが、價格の點から必要資材が入手し得るか否かは疑問といはなければならない。それのみならず、好況期に斯る國家事業を營むことは國民經濟上有害な結果を齎らすことも考へねばならない。

即ち國家の道路建設の爲の經濟的活動が擴大せられたゞけ、それと反比例的に民間經濟活動は消費部面に於て、投資部面に於て壓縮せられざるを得ないであらう。それによつて民間經濟の自律的作用は攪亂せられ、その結果甚しきに至れば經濟上無理が生ずることゝなるであらう。強制的國家信用の形で公債を募集するとせば更に惡影響を與へることゝなるであらう。斯る一般的關係の下に於て考へるに道路事業を公債によつて費用を調達し經營するとすれば不況期に於てしか行ひ得ないことゝなるであらう。この故に歴史的にも不況期に多く道路事業が行はれてゐたのである。獨り道路事業に限らず、殆んど凡ての國家事業は不況期に建設經營せられるのである。この原因は一にかゝつてその費用の源泉が民間經濟に依存さるところにあるものと考へられる。

III

本來國民經濟は民間經濟と國家經濟とからなるものであるが、國家の經濟活動の源泉は國民の所得によつて成立してゐ

る。國民所得は實物所得と貨幣所得との表裏の關係に於て構成されるものであるが、それは更に消費部分と貯蓄部分からなる。貯蓄せられた貨幣部分は投資せられるか退藏せられるかさるものであるが、この二者に對應すべき節約せられた實物所得の一分部分が積つて國富となるものと考へ得る。而して國家は出でるをはかつて入るを制する建前であるからそこに節約し貯蓄し次の活動の源泉なるべきものを有し得ないと一應考へなければならない。この故に國家經濟を含めて國家經濟は民間經濟同體に於ける國民所得を中心として動かざるを得ないこととなる。國家の經濟活動の源泉は殆んど民間所得に求めなければならぬ。

この場合國家が民間所得の一部を徵收する方法に二つある。一は強制的他は任意的であり、前者は租税其他で、後者は公債其他である。この中公債は國家信用で民間所得の一部を國家が任意的に借り上げる方法である。

強制的方法による收入部分は國家の經營費を構成し任意的方法による收入部分は一時的國家活動に充當せられる性質を有してゐる。斯くて公債による收入部分は經常費以外の國家支出へと廻はされることとなる。この故に道路事業の經費として計上せられるものは、特殊のものは別として一般には道路公債の發行の下に獲得せられてゐるものであるから、民間所得の一部の借り上げの上に成立せるものにして、それ丈民間蓄積資本の減少の上に至つてゐるものである。このことは他方より見れば民間蓄積資本として民間事業に投資せらるべきものを國家が代つて道路事業に投下してゐることとなる。この故に民間蓄積資本の過剰であり、使用の途が見出されない場合には民間經濟の爲に好影響を與へることとなるが、民間事業が好況の爲に發展期に向ひ多くの資本を必要とするが如き場合には反対に悪影響を與へざるを得ない。即ち民間經濟を縮少して了ふからである。この時公債消化も順調には行はれないが故に、若し強制的に發行するとせば信用創造の形

で行はれ、インフレーションの危機を創り出すことゝなる。されば好況の場合には公債發行の見込は頗る困難である。不況の場合にはむしろ過剰資本吸收の方策として民間經濟に、國民經濟に好影響を與へ、景氣轉換のチャンスをすぐ與へることゝなる。道路事業の爲に公債を發行するとしても景氣の如何が甚大な關係を有することはいふ迄もない。道路事業を公債を以つて大規模に繼續的に實行して行く事は一般的には困難だと考へねばならない。租稅の形態で費用の調達を行ふにも元よりあり得る事で事實上或程度迄は行つてゐるところであるが、これには一定限界のあることは否定し得ないが故に、それならば結局道路事業は不況期に於てしか行ひ得ないと同様であることゝなる。不況期に大規模に行ふ以外に道路完備の方策はあり得ないことゝなるであらう。今日迄のところこの結論は一應正當である様に考へられる。

四

道路事業は不況期にのみしか起し得ないことは、併し後の條件の下には不合理となるであらう。即ち、第一に道路利用が自動車の如き直接道路條件の完備をのみ絶對的條件としてゐるもののが大童に出現せる場合である。自動車は、不良道路であつては使用價值なく、道路完備に直接の利害關係を有してゐるものである。而も好況期には益々利用せられることゝなるが故に、道路が益々不備の状態に陥つて行くことにはその目的にも反する結果となる。この故に斯る性質を有するものゝ、大量に出現せる場合には道路政策及び費用調達方法は必然的に變更せらるべき結果となるべきであらう。好況期にこそ、これ等の經濟負擔力は大なるが故に、當然好況期にそれに適合せる費用を負担せしむべきものであらう。繼續的に調達さるとすれば自動車税、ガソリン税等の方法が合理的であらう。併し大量の自動車利用が前提となるべきであるか

ら、その前提の缺如せる場合には價値がなくなることは當然である。繰つて我國の關係を見るに、結局はこの自動車の利用が餘りにも尠少であつたのではないか。この故にこの方面の大量収入を期待し得ず、一般收入には更に期待し得ず、必然的に不況期の公債募集といふ事になつたのではないか。この見地からは自動車の普及發展こそ我國道路政策の爲すべき基礎的要件でなければならぬであらう。第一にこの自動車の發達は自動車工業及び一般工業の發達と關係するものであるから、これ等の部分にも考へねばならない點が生ずるであらう。斯くて國產工業化の過程を辿りつゝある我國の現在の行き方は恐らく從來とは異なる自動車の發達、道路の發達を生ぜしめることがなるであらう。すくなくも以上の彼の場合に於ては好況期にこそ道路負擔の最も爲し得るものと考へ得るのであるから、この發展の上に道路建設の新な構想を有すべきものであらう。

其上單に不況期に於ける公債調達方法が供用せられ大規模に發行するとせば道路の發達は期待し得るのではあるまいか。道路の發達は自動車の發達にあり、自動車の發達は自動車工業の發達にあり、自動車工業の發達は一般重工業の發達にあり、従つてこの重工業の發達せざりし我國に道路の發達を見なかつたことは當然であらう。その上不況乃至恐慌でしても大工業國のそれとは異なる多くの點があつた筈である。つまり我國資本主義の特殊性に根ざした恐慌又は不況の特殊性の故にこの対策を直ちに大規模の道路建設へと持つて行き得なかつた點のあることも忌れてはならないであらう。現在の如き我國工業の高度化が行はれる限り、先づ一應自動車の發達、道路の發達を招來さるものと考へ得るであらう。東亞經濟の發達は一層それを助長せしめることがなるであらう。東亞交通、東亞道路も日本の發達につれて異なる形態を示して来るであらう。