

## 第二章 道路經濟

道路の經濟的問題に就ては各國共 19 世紀の中頃迄は餘り考慮されなかつたのであるが、其の後道路改良の急激なる進展に依り、之に要する費用も急激に増加する様になつて來たので、道路築造方法の改良と共に其の經濟問題も漸次考究される様になつたのである。

一般商工業上の投資に際しては、投資々金が有力なる財團に依つて保證せらるゝか、或は事業其のものが有利なりと確實に認めらるゝ場合の他は投資を行はないのであるが、此の理論を直ちに道路築造の際の資金に應用することは出来ない。然し大體は同様の考へのもとに實施さるゝのであるが、是等の道路改良後の利益を測定する調査は何れも或る範圍内の交通にのみ行はれ、且つ其の測定的基础に用ひられるものも相當不確實なる數字であるから、如何に精密に算定しても道路改良上の利益を的確に金額を以て示すことは出来ないのである。

### 第一節 道路改良の利益

改良道路が社會全般の福祉に重要な關係を有することは申す迄もないが、道路改良に依つて得らるゝ利益は、其の地方的状態に依つて異なり、又同一道路に於ても一般公衆が同一利益を得る事もあるが、又各々相異なる利便を受くる事もあるので、一々の場合に就て盡く説明することは不可能のことである。今改良によつて生ずる利益の主なる點を次に述ぶる事とする。

(イ) 運搬費の輕減。道路改良による運賃の輕減の程度は季節に依つて異なり、或る時季には甚だ大となり或る時には比較的少となる、運搬費の問題は道路改良の利益中主要なるものであるから更めて次項に述べる。

(ロ) 生産物の市場搬入を容易にす。即ち果實野菜等を遠距離より短時間に容

易に市場に輸送し得る事になるから、市場と生産地とを接近せしめ其の培養面積を擴める事が出来る。此の點は特に大都市附近に於て其の利益が大きいのである。

(ハ) 供給市場を擴大することを。道路が良くなれば短時間に生産物を運ぶことが出来、又地勢等に左右さるゝ事なく廣い範圍に市場を選択することが出来る。従て甲市場に於て供給過剰である場合には、乙、丙市場に搬入することが出来るので供給過剰を防止することを得るのである。此の點は腐敗し易い産物に最も都合のよいのである。

(ニ) 天候状態により生産時期を異にして居ても市場の需要供給を圓滑ならしむ。甲、乙異なつた地方で同一生産物を産出する場合、或は地勢天候の工合で生産時期を異にする場合でも、道路が良ければ生産物を市場に平均に供給することが出来る。其の程度は地方の状況及び交通機關發達の程度により異なるが、鐵道や冷蔵設備のなき地方には此の利益が可なり大いのである。

(ホ) 道路の改良に依り各地方間、並びに都市間の交通を容易にする。之れが爲め地方民と都會人との交際を容易にするので代議政體上最も大きい利益がある。

(ヘ) 地方の通信事務を敏速にすることが出来るから地方民には社會上、教育上改善さるゝことが大きい。

(ト) 道路が良好であれば都市の郊外地區を擴大する。

(チ) 道路が良ければ交通を便利にすると共に、旅行を安易ならしめ且つ之を奨励する。

(リ) 改良道路は之れを使用する者にも又沿道のものにも衛生的である。

(ヌ) 道路が良ければ一面距離が短縮することになるから、邊陲の地方にては學校を合併して完全な設備と良い教師のもとに善い教育を施すことが出来ると共に經費も節約さるゝのである。

(ル) 生産物を市場に搬出する時期の選擇を廣くす。道路の悪いときは運搬が或る季節によつて出来ない地方もあり、又非常に困難する地方もある。或は需要

の時期と生産者の多忙な時と一致して尠からず不便を感じる場合があり、又時期によつては折角作つた生産物が甚だ安い場合がある。斯かる時は市場に出さず貯藏して置き、高い時に迅速に季節に拘はらず出すことも出来る。

(ヲ) 一年中の季節の變化に拘らず鐵道運輸並びに商業を平均ならしむ。鐵道は種々の貨物を運ぶのであるが改良道路によるときは、季節に拘らず運べるのであるから、倉庫貯藏量の調節と相俟つて、鐵道運輸を平均にするのである。又地方に得意を持つてゐる商人には一年中平均に商ひ得ると云ふことは、大切な事であるが、道路がよければ前同様平均ならしむる効果があるのである。

以上道路の改良に依る一般的主要利益に就いて述べたのであるが、是等の外各人各様の利益は不知不識の間に受ける事も少なくない。然し是等の利益は如何程なるかを、金額で明示することは不可能な事である。且つ時日の経過と共に路面も損傷し改良當時の利益も漸次變化して來るものである。

### 1. 運送費

道路改良の主要なる經濟上の利益は運送費を輕減する事である。輸送について大觀するに輸送を專業とする場合と、他の目的を達する爲の附隨的の場合との二つがある。前者は運送業者の場合であり、後者は生産者例へば農夫が自己の生産物を運ぶ様な場合である。而して前者は車輛を貨物の輸送にのみ使用するも、後者は常に之を自己の本業に使用し運搬は使用の一部に止るのである。故に一般には此の輸送費の問題は主として運送業者の點よりのみ考慮されるのであるが、實際は地方道の主なる交通は農事の如き産業に關係多きを以て此の點も研究する必要があるのである。

#### (イ) 生産者自身運送をなす場合

生産者自身自己の生産物を片手間に送送する場合を、壞れ易い又は腐敗し易い産物の生産者(甲)と然らざる場合(乙)との二つに區別する必要がある。甲の場合は牛乳業者、果實栽培者、園庭業者等で乙の場合は穀類、綿、材木業者等で

ある。輸送費は一般に甲の場合は乙の場合より大體高く、甲の場合は品物の價格に比較して輸送費が相當の額に昇るのであるが、乙の場合は比較的品物の價格には其の輸送費の影響少く殊に生産地と鐵道停車場との距離が小なる時に猶一層少くないのである。更に甲の場合は道路の状態の如何に關らず市場迄迅速に運搬することが必要な場合が多いのであるが、乙の場合には比較的良好なる状態になる迄待つ事も出来るし、又前者の如く少量にても搬出せねばならぬ必要もなく常に相當量に達する迄待ち得る場合が多いのである。

#### (ロ) 運搬業者の場合

輸送費は道路の幅員、屈曲、勾配、路面状態、構造等並びに歸途の荷物の有無等に依つて大いに異なるのである。土砂道で路面の維持を良くし多少勾配を改善しただけで約 30% も運賃を減少した例もある。若し遠距離の運搬にて歸途にも荷物を積載することが出来れば 50% を減じ得ると云はれて居る。然し歸途の荷物如何は何等道路改良には関係なき問題である。

### 2. 道路改良費

或る道路の改良に依て得らるゝ運搬費の軽減額に就て一般的結論を與へる事は不可能なるも、若し其の交通が主として前述の運搬業者の運送である様な特殊の道路に對しては次の事を測定して大體の結論を得るのである。

- (1) 交通調査をすること。
- (2) 現在に於ける毎噸料の輸送費を測定すること。
- (3) 道路改良後の毎噸料の輸送費を計算すること。

交通量は季節により、月や日により、又一日のうちでも時により、天候等によつても異なるのである。其の外路面の状況や地方状況に應じて年々變化して來るので將來のものは勿論現在の交通量でも之を的確に測定する事は困難な事である。

交通量の測定も以上の如く易い事でないが、交通の種類も又種々あるのみならず其の積載量に於ても、満載あり、半載あり、空なものもあると云ふ工合に複雑

して居るのみならず、將來は又車輛の形狀種類等にも變化を來すことが豫想されるのであるから之れ亦的確なる調査をなすことは容易でないのである。更に前述の生産者自身運搬をなす場合の如きは使用者の多數なること、車輛の種類多種多様なること、時期により車輛を異にする等の事情より猶一層困難となるのである。

噸料當運賃の算定に於ても、車輛の種類により、季節により、地方の状況により異なるを以て其の算定も可なり複雑するのである。

道路の改良に要する費用は其の道路を改良したが爲めに生ずる利益に應じて掛けられる筈のものであるが、實際には道路の現時の状態、交通の量及び性質、軽減さるべき運搬費、改良道路の築造費、並びに其の維持費等によつて決定されるのである。而し是等は總て地方的問題で、其の場合毎に綿密なる調査をして決定するのであるが、時によつては經驗に依る判断、或は推定にて決定さるゝことも少くはないのである。

### 第二節 道路費の負擔

道路は一般公衆誰でも通り得るのであるから、其の費用も是等を使用する一般公衆の負擔するのが原則である。然し乍ら其の道路を使用する者にも各厚薄があつて利便する程度に薄いものと厚い者とがある。従て其の利益の程度が推定されるならば利益を受ける割合に應じて、道路の費用を負擔せしむるとよいのであるが、利益を受ける割合を公平に負擔せしむることは甚だ複雑にして難事である。然し如何なる方法で負擔せしむるにしても次の事柄は考慮せねばならぬ事である。

- (イ) 道路の改良に依つて増加する利益の性質並びに程度。
- (ロ) 利益を受くる程度により負擔を公平にすること。
- (ハ) 經濟的に於て負擔者の能力によつて負擔に差支へなき程度に其の單位を定むること。

道路改良に依る一般的利益に就ては前に述べた通りであるが利益を受ける程度

に應じて道路費を負担せしむる考へから道路改良の利益を大別して見ると、次の三種となる様である。

(1) 一般的利益。之れは社會一般が交通運輸が便宜となつた爲に受くる利益で、其の詳細に就ては既に述べた通りである。而して之れが道路の改良に際して第一に考慮さるべき點で、即ち一般公衆が均等に受くる利益であるから、一般課税を以て負担するのである。

(2) 其の地方に於ける特殊の利益。道路の改良に依つて其の沿道並びに附近の土地が特殊の利益を受くることは尠くないのである。此の利益を受くる程度は勿論道路改良の性質並に土地の状況に依つて異なるのであるから、一定の率により負担せしむることは不適當と考へらるゝが、利益を受ける程度により負担せしむることは至當のことである。

(3) 直接使用する者の利益。直接使用する者の利益に二種類あつて、一は道路改良により廣く自由に諸所を交通し得る事で、他は運轉費の軽減により商業上の利益を増す事である。故に前者に對しては直接道路を使用する自動車に自動車税として負担せしめ、後者には燃料税を徴集し、使用程度により負担せしむるが公平であると考へられる。

更に此の種の税率の公平を期するには、自動車税は車輛の形狀、價格又は種類に依つて其の税率を更へ、尙燃料税は普通の自動車、貨物自動車並に乗合自動車等其の種類に依つて差異を設くるのが理論的であるが、又一方其の徴收方法が極めて複雑となる不利益がある。

### 第三節 道路の種類

我が國の道路は道路法に依つて國道、府縣道、市道並びに町村道の四種に區別され、大體に於て其の名稱の公共團體に依つて其の費用は負担せられて居る。即ち、府縣道は府縣費、市、町村道は夫々市町村費支辨とする。國道に於ては、道

路法第三十三條に示すが如く、主として軍事の目的を有する國道其の他主務大臣の指定する國道の新設或は改築に要する費用及び道路法第廿條第二項に規定せる、主務大臣が國道の新築又は改築を爲す事を必要と認めたる場合の費用を國庫負擔と定め、其の他の國道に就ては各々其の屬する府縣の負擔と定められて居る。而して國道、府縣道等の選定は道路改築上最も重大なる事であり之に對し道路法に次の如き標準を示して居る。

#### 1. 國道

國道の路線は左の路線に就き主務大臣之を認定す。

(1) 東京市より神宮、府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地又は樞要の開港に達する路線。

(2) 主として軍事の目的を有する路線。

以上の如く國道は帝國の政治上、經濟上の中心地たる東京市を起點として國民崇敬の地伊勢大神宮に達するものを一號國道とし、地方政治經濟の中心地たる各府縣廳の所在地に達する路線、又は軍事上の中心地たる師團司令部或は鎮守府の所在地に至る路線を國道として認定して居り其の總數卅八線に達し我が國の國道網を完成して居る。

更に特殊國道として軍事上の目的を有する路線、即ち一般的には其の效果比較的少くなきも、軍事上重要な道路をも國道として認定し、此の種路線は現在廿七線に達し前者との區別の爲、特何號國道と其の頭に「特」の字を冠して呼稱して居る。

現在我が國の國道延長は合計 8,172 杆である。

#### 2. 府縣道

府縣道の認定は道路法第十一條に依り府縣知事が其の府縣内の路線に就いて内務大臣の認可を得て認定し、其の認定標準は次の様なものである。

(1) 府縣廳所在地より隣接府縣廳所在地に達する路線。

- (2) 府縣廳所在地より府縣内市役所々在地に達する路線。
- (3) 府縣廳所在地より府縣内樞要の地、港津、又は鐵道停車場に達する路線。
- (4) 府縣内樞要の地より之と密接の關係を有する樞要の地、港津、又は鐵道停車場に達する路線。
- (5) 府縣内樞要の港津より之と密接の關係を有する樞要の地、又は鐵道停車場に達する路線。
- (6) 府縣内の樞要の鐵道停車場より之と密接の關係を有する樞要の地、又は港津に達する路線。
- (7) 數市町村を連結する重要なる幹線にして其の沿線地方と密接の關係を有する樞要の地、港津、又は鐵道停車場に達する路線。
- (8) 樞要の港津又は鐵道停車場より之と密接の關係を有する國道、又は府縣道に連絡する路線。
- (9) 地方開發の爲必要にして將來前各號の一に該當すべき路線。

以上の標準に依つて府縣道が一度認められたのであるが郡制廢止の結果、大正十一年法律第三號に依つて道路法を改正して郡道を廢止し、從來郡道に屬したるものゝ一部は新に府縣道として認定せられたのである。之れが爲府縣道中に於て夫等の路線の質に大なる等差を生じ、是等全部を一律に道路法に規定せる府縣道として監督管理するは行政上煩雜を來すのみにて其の効果も少なるを以て、大正十五年九月一日訓令第八三二號を以て是等府縣道中より、次の標準に適合する路線を選択し、之を指定府縣道と稱して特別の取扱ひをして居るのである。其の選擇標準は次の如し。

- (1) 府縣廳所在地より隣接府縣廳所在地に達するもの。
- (2) 府縣内指定樞要地より之と密接の關係を有する指定樞要地、指定港灣又は樞要なる鐵道停車場に達するもの。
- (3) 府縣内指定港灣より之と密接の關係を有する樞要なる鐵道停車場に達す

るもの。

- (4) 國道又は前各號の一に該當する府縣道より分岐し數個の樞要地を連結する重要なる幹線にして、指定樞要地、指定港灣、又は樞要なる鐵道停車場に達するもの。

〔註〕

- (1) 指定樞要地とは市又は 2,000 以上の集團戸數を有する地區を云ふ。
- (2) 指定港灣とは大正十一年内務省訓令第六號第二條に規定するものを云ふ。
- (3) 樞要地とは府縣道の起點、又は終點たるべき樞要の地として既に選擇したるものを謂ふ。

指定府縣道の延長は昭和三年五月現在にて 20,217 軒にして府縣道の總延長は 96,336 軒に達す。

### 3. 市道並びに町村道

市道は道路法第一三條に依て市内の路線に就き市長が之れを認定し、町村道は道路法第一四條に依て町村内の路線に就き町村長が認定したるものを云ふので、其の認定は國道、府縣道の如く規定標準なく全く市町村長の自由認定に依り府縣知事の認可を受くるを要するのである。

大正一三年五月一日現在の市町村道の延長は市道 14,748 軒、町村道 739,492 軒である。