



## 有料道路について

浅 村 謙\*

我国の公道即ち道路法が適用される道路（橋梁、隧道、渡船等を含む）に対して諸外国にその例のある有料制度を実施することの是非については種々論議が繰返されて来たのであるが、実際問題として真剣に研究されるに至つたのは極めて最近のことである。道路法上の道路は政治、産業、文化等の基盤をなす公共の施設であつて国民の日常生活に極めて密接に結び付いているものであるから、租税を負担している国民が無料でこれを通行することは当然の権利である。という主張は十分に首肯し得るものであり、反対論の論拠の一も亦この点にあつたのであるが、我々は現在の国家財政乃至地方財政の逼迫した実情に鑑みるときは、道路の整備を促進するためには必ずしもこの原則を貫いてばかりもいられないのであつて、有料制度を実施することが公共の利益に反しないということが明瞭である箇所については、特に有料道路を設けてでも道路網全体の整備を促進することが公共の福祉を増進する所以であるという結論に到達し、今年度から有料道路の工事を進め、早いものは昭和 28 年度から、その他のものについても完成次第通行料金を徴収する予定でその手続を進めている。以下その要点を列挙して若干の説明を試みることにする。

### 1. 如何なる道路を有料とするか

これには2種ある。まづ公共的性格が非常に強いものであるが、工事費が著しく大であるために公共事業費に余り過重な負担がかかるもの（有料道路の施工の計画箇所については後述するが、その中関門トンネル、戸塚国道等はまさにこの例である）、又は重要道路ではあるが公共事業費を投ずるだけの優先順位に達していないものである。これらの何れもが、その完成の際には通行者が現在に比較して著しい利益を受け、少々の通行料金を徴収しても何等痛痒を感じない、換言すれば通行者の負担能力が大なるものであり（勿論通常の場合を考えての意味であるが）、然も原則として他に迂回の方法があつてその通行が余儀なくされるもので

ないことが必要であり、更に進んで有料制度によりその整備を図ることが地元及び一般通行者の世論として支持されるものであることを必要とする。

### 2. 如何なる理由によつて有料とするか

その道路の完成が通行者に著しい利益を齎すものであつて、少々の通行料金の如きものを負担しても何等痛痒を感じないものについては、圧縮を余儀なくされている公共事業費に依存してその完成の遅々たるを嘆ずるよりは寧ろ通行料金によつて償還する計画の下に適当な方法による融資を考慮し、これによつて工事を進めその整備を早める方が公共の福祉を増進する結果となるからである。

### 3. 如何なるものから、どの位の通行料金をとるか

通行料金徴収の対象としては、法律用語をもつてすれば軌道車とか、消防自動車、救急自動車等所謂緊急自動車を除いた車輛を考えているから、一般の自動車のみならず自転車等の如きものもその対象となし得る。通行料金の額は、その通行によつて受ける利益の半額程度を目標としたい。金額にしてどの位になるかということは、個々の箇所についてその工事費、交通量、償還期限等と相関連して定められるべきものであるから一談に述べられないが、何れの箇所にあつても車輛の種類に応じて等級を設けるつもりである。

### 4. 如何なる方法により運用するか

建設大臣の所管の下に『特定道路整備事業特別会計』を設置し、この会計に対し必要額を『資金運用部特別会計』から年6分の利率で貸付ける。本年度予算に於ては、この貸付金額が15億円ということに一応決定した。建設大臣はこの特別会計に貸付けられた15億円の一部を直轄工事に支出し、残部を地方公共団体に年6分5厘の利率で貸付ける予定であり、直轄工事に支出した場合には、その工事完成の際に於て、国自ら通行料金を徴収してこの特別会計に納付し、貸付金として支出した場合には、その貸付を受けた地方公共団体が当該貸付の条件に基づき、一定の償還金及び利子を前記特別会計に納付し、その償還財源として工事完成後当該道路から通行料金を徴収する。建設大臣

\* 建設省道路局庶務課長

はこれらの方法によつて特別会計に納付された金額を按配して、大体 20 年以内に於て『資金運用部特別会計』からこの特別会計に対して支出された貸付金即ち当面の問題としては 15 億円の償還及び利子の支払を行うという仕組みである。この措置により整備しようとする箇所についてはまだ色々議論があるが、目下の計画として採り上げられているものは、直轄施工箇所としては関門トンネル、戸塚国道等であり、地方公共団体の事業として貸付金の対象となるものには江北橋(東京)、上江橋(埼玉)、濃尾大橋(愛知、岐阜)、衣浦橋(愛知)、鳥飼大橋(大阪)、大川橋(福岡、佐賀)、住ノ江橋(佐賀)、伊ノ浦橋(長崎)、愛岐道路(愛知、岐阜) 其の他三浦半島、伊豆半島等に於ける観光的性格を持つ道路等がある。その完成は、一部のものを除いては 3年から5年を要するものであるから、この『資金運用部特別会計』からの融資も少くとも 5ケ年間は継続するものと考えて然るべきであろう。恐らく、予

定箇所の完成に伴つて新規の箇所が採り上げられることにより、当分の間この融資の方法による有料道路制度は継続するであろう。或いはこの運用部資金の融資に代えて公募公債による資金調達の方法が考えられることになるかもしれない。この方が寧ろ本則であるが現在はこの措置を採ることが許されないのである。ただ何れにしてもこの制度は例外的な制度であることを明記し、世論を顧みずに単に管理者側の都合によつて財政措置の補充程度に簡単に利用されてはならないものであることを明確にしておく必要がある。その運用宜しきを得るならば、本制度は我国の道路の整備に関して必ずや新生命を開くことになるであろう。なおこの制度を法制化するために目下建設省に於ては道路法の特別法として『道路整備特別措置法』を、大蔵省に於ては『特定道路整備事業特別会計法』を立案中であり、両者共に近く政府案として国会に提出される筈であることを附記しておく。

UDC 624.131.3.004

## ブルドーザー、キャリオールの施工歩掛りについて

正員 伊丹康夫\*

### 1. 使用機械

表-1 ブルドーザー一覽表

型式及製作会社名	規 格 及 び 性 能					
	自重 kg	最大牽引力 kg	牽引出力 HP	公称馬力	起 動 方 法	変速レバー
ALLIS, CHALMERS HD-7	5900	5521	60.10	71.08	ディーゼル機関 起動電動機	前進 4 段 後進 1 段
同 HD-10	9400	8620	86.63	101.62	"	6 段
同 HD-14	12600	12709	132.19	150.48	"	6 段
CATERPILLAR R-4	4500	3271	35.33	40.83	ガソリン機関	5 段
同 D-4	4600	3562	35.68	41.17	ディーゼル機関 補助ガソリン機関	1 段
同 D-6	7200	4390	45.40	52.60	"	5 段
同 D-7	10700	9684	80.44	92.85	"	5 段
同 D-8	15000	11888	113.14	131.00	"	6 段
INTERNATIONAL- HARVESTER TD-9	3100	4090	38.88	45.91	圧縮を交えてガソリン 起動 起動電動機	1 段
同 TD-14	7000	6090	54.04	64.02	"	6 段
同 TD-18	10000			54.10	"	2 段
東日本重工製 BB III 9 TON	10500	7500	65.00	75.00	起動電動機	4 段
小倉製鋼製 KTC-70	14000			75.00	ディーゼル機関	1 段
小松製作所 T-40	1640	3500	40.00	50.00	ガソリン機関	3 段
同 D-50	6000	5000	50.00	60.00	ディーゼル機関 圧縮を交えてガソリン 起動 起動電動機	1 段
東日本重工製 BF	15000	11200	76.00	95.00	ガソリン機関	6 段
小松製作所 D-80	15750	11200	80.00	95.00	ディーゼル機関 ガソリン機関	6 段
加藤製 民生製	1500				起動電動機	3 段
B-8				90.00	ディーゼル機関	1 段

註：自重欄記載の重量は総て土工板を装備しない重量である。

\* 建設省関東地建、東京機械整備事務所長