

に運転者の疲労が軽減されると思うし、また、濃霧や夜間の走行には殊に大きな効果があると思うかどうかどうであろう。関係者の勇断を期待したい。

高速道路財政の問題点

近藤 謙三郎**

●はじめに

日本道路公団が生れて9年になる。次いで首都高速道路公団と阪神高速道路公団が生れるにおよんで日本も高速道路の建設に本腰が入ったかに見える。しかし、その財政のあり方については、検討を要する幾多の問題がある。適正妥当な財政に基づかなければ、高速道路の健全な発達は期し難いので、この点はきわめて大切であると思う。

●無料公開制と賃取制

従来日本の高速道路（自動車専用道路を含めて）の財政方式としては、もっぱら賃取制が採られてきた。すなわち所要の道路費は起債（一部出資金）で賄われ、その元利金の全額を賃取料金でなし崩しに償還するという方式である。道路は古来、そして世界のいずれの国でも、税収入で賄い、無料で公開するのが通則であるのに、高速道路に限り賃取制をとるのは、一体いかなる理由によるであろうか？ 昔、自動車が特殊な交通物であった当時には「特殊な車の専用だから」という理由で正当づけられたであろうが、今日、国民の誰もが自動車を利用し、交通量の多い路線では当然高速道路が必要となった時代には、これは通用し難い理由である。

高速道路に賃取制をとっている目ぼしい国としては日本のほかにイタリアがあるが、西ドイツ、イギリス、オランダ、デンマーク、ベルギー、オーストラリアなどいずれも無料公開制に徹している。彼らは高速道路政策を一般道路政策の延長と見て、両者の間に何らの差別を設けないのである。

私はかつて西ドイツのマッケンロート氏に「西ドイツは賃取方式で高速道路をやる気があるか無いか」と確かめたが、彼の答は「およそ道路ほど普遍的で公共性の強い施設は外にない。その道路にこそ税収を使わずして、一体何のために税金を徴するのか」と、痛烈きわまるものであった。

フランスはあたかも取捨に迷うごとく、双方の方式を併用している。アメリカはかつて州管賃取高速道路が全盛を示したが、アイゼンハウアーがインターステート・ハイウェイの建設を国策として取り上げるにおよんで、賃

取高速道路の建設には実質上終止符が打たれた。今日アメリカ中央政府はインターステート・ハイウェイの建設費の90%におよぶ補助を、州政府に与えている。

日本とイタリアがなにゆえ賃取制をとるかについては、理論的根拠は何一つとして存じない。「一般道路の整備にすら不足する公共事業費の財源を高速道路に喰われてはたまらん」という政治的都合によるだけである。財務当局が「賃取採算で行くならば、高速道路を認める」といったから始めただけのことである。

国民の生活向上のために、交通戦争を終息させるために、真に高速道路が必要であるとする限りにおいて、その資金を賄うに足る公共事業財源を捻出しないのは、財務当局の怠慢であると思えるのが正しいと思う。

●起債政策の利点

しかしながら、賃取制には重要な利点がある。それは所要の財源を起債に求めるのであるから、国民は税金の前払いを強要されることがなく、実際に道路を使用する当って、応分の料金を支払えばよいからである。賃取制度が“Pay as you go system”と呼ばれる所以である。

日本の高速道路は、他の国々のそれに比べて高い料金を徴られるのにかかわらず国民が歓迎するのは、交通利便の外に、この「そのとき払いですむ」ことによるからであろう。

よく考えて見ると、この起債政策は何も高速道路だけについての問題ではなくて、一般道路についても考えねばならない問題である。一般道路の場合には起債の償還には税収入があてられるわけである。

今日の日本は未曾有の道路の大建設に当面していて、道路年費の約80%は建設・改良に向けられている。建設・改良費は設備投資であって、経常費ではない。良い交通の成果を生み出すための設備投資であって、しかもその恩恵は永く後代に引継がれる性質のものである。それはあたかも優れた製品を産出するための必要な工場建設投資と同じである。工場建設に起債を嫌っては良い製品は生れようがない。

これはまた鉄道の新設・改良と同じである。仮りに、もし鉄道新線の建設に当り、政府が国民に税金、または、乗車賃の“前払い”を要求したとしたら、国民は怒るに決っている。しかるに池田首相も財務当局も道路公債の発行を極力嫌っているのは誤りである。

●道路費と一般財源

道路が鉄道と同じではない重要な理由が一つある。すなわち鉄道は採算に乗難い路線は敷設をしないという手があるのに対して、道路はすべての家々に通じなければならないという本質から、交通量の少ない路線だからとて取止めたというわけには行かない。全国97万kmの道路の大部分は、この採算では割切ることのできない道

** 正会員 日本道路協会 理事

路である。採算で割切れない道路の整備を、賃取方式で経営することはもとより不可能であると同様に、燃料税その他の自動車特別負担で賄うことも、また不可能であるから、その分は一般財源で賄わなければならない。

しかるに政府は力をきわめて一般財源を道路に出し惜しむ。これまた道路財政上の重大な誤りである。

道路公債を発行しない上に、一般財源を出し惜しむから、道路費は常に需要に不足する。この道路費不足のシワ寄せが高速道路に寄せられた結果「高速道路費は全額を賃取りで賄え」ということになったのである。

●二重負担の強要

高速道路の賃取制は以上のごとく、正しい道路政策に添わないと思われるが、当面の政治情勢として止むを得ないでしょう。それにしても、そこに見逃がし難い重大な欠陥がある。それは外ではない、つぎのように利用者の二重負担が行なわれているからである。

現行制度では高速道路の経費の100%は道路使用料金で賄われる。したがって高速道路利用者は使用料金の支払いで負担の義務を完了しているはずである。しかるに、利用者は高速道路上の走行のために高率の燃料税をかぶっている。燃料税は現行法のもとで道路目的税であるから、これは明かに道路費の二重負担である。

財務当局はこの余分の税収を「道路に使う」ことに間違いはないのだから、二重負担には当らぬと弁解しているけれども、それは良くない。元来、自動車負担以外の一般財源を注ぎ込むべきで、一般道路費の不足を、高速道路に板の間稼ぎをやらせてごまかそうとするインチキ財政である。

この二重負担は決して私だけのコジ付け論ではない。道路目的税の明文を持たない外国においてすら、二重負担として指摘されているところである。

この不合理を排除く実際方法としては「当該高速道路上の走行からあがる燃料税相当額を徴税者（政府、または地方公共団体）から道路経営者へ年費として交付し、経営者をしてそれだけ道路使用料金を低下せしめればよい。

かくするならば、二重負担の不合理は解消するばかりではなくて、高速道路の採算が容易となるから、その普及、発達に大きく寄与する。これは直ちに実行して欲しいと思う。私の試算ではこの方法によって現行道路使用料金はおおむね20~30%方低廉となる。

●民間企業道路の可否

高速道路は日本道路公団ができたので始まったわけのものではない。従来民間に委ねられた自動車専用道路を、高規格のものとして重要路線に適用すれば、それが立派な高速道路というものである。

しかるに従来政府当局が民間自動車道路の哺育発達に

はなはだ冷淡であったのは道路政策上はなはだ残念であった。民間企業道路については現行制度では無料公開への切替えが考えられていないから、永久賃取りの建前である。これに対して日本道路公団の道路では起債完済後は無料公開に切替えるものとし、完済期限を概ね15~30年と予定している。

政府筋はこのゆえをもって「公団道路制は民営制に優る良い制度である」かにいいふらしているが、これははなはだおかし。なぜならば、公団道路は15~30年で元利金を回収しつくすのに対し、民営では永久のなし崩しであるから使用料金は民営の方が安くつく条理である。国民の望むのは元利金の短期完済ではなくて、格安な使用料金であろうから、その意味において民営制がより優れた制度であるとせねばならない。

ところが民営道路の使用料金はおおむね公団道路に比べて格高、つぎのような経営上のあい路があるからである。すなわち融資の低金利に恵まれないこと、法人税、固定資産税、固定資産取得税などが、例えばパチンコ営業と同列に課せられていること、交通量が多く採算に乗易い重要路線は、道路当局が民間企業を認可したがないこと等々である。

道路は重要な公共施設であって、公共事業費を充当すべきものであるから、民営に委ねないというのであれば筋は通る。しかし、その公共事業予算が思うに委せないで、高速道路は賃取りで行くとするからには、民間企業を毛嫌いする理由はほとんど全くない。むしろ進んで民間経営のあい路を打開して、その哺育奨励をはかることこそ今日採るべき政策であろう。当局の考え方を改めて欲しいと思う。

●四国・本土連絡架橋は実現の見込みがあるか

国土開発縦貫高速自動車道（議員提案立法による）と高速自動車国道（政府提案による）とが入り交って、随分多くの高速路線計画が設定せられたほかに、各地では横断高速道路の建設を求める声が強。その上に原口神戸市長の提唱が口火となって、四国・本土連絡架橋には三路線が名乗りを上げてシノギを削っている。

九州・本土の連絡にはすでに関門トンネルが開通しているの、四国・本土の連絡も当然実現して欲しいと思う。しかし、これらの高速道路が現行の財政方針のもとで実現の見込みがあり得るであろうか。

関門トンネルは軍事上の政策から着手されたので、建設費の大半は戦前の公共事業費で賄われた。戦後賃取制のもとに工事が続けられたのであるが、戦後は起債だけが料金制定の元金となっている。それなのに地元では料金が高過ぎるから負けてくれといっている。

四国・本土連絡架橋をやるとして、現行制度では投資の全額を長くして30年の賃取りだけで賄わねばならない。

表-1

国 別	一人当り国民所得(千円)	現有高速道路(1963)					将来高速道路計画					目標年次		
		総延長(km)	50米	100	150	200	250	総延長(km)	50米	100	150		200	250
アメリカ	820	46600						9000						1970
スエーデン	570	226						?						?
スイス	519							566						1978
イギリス	408	360						1909						1970
西ドイツ	397	4700						5030						1970
フランス	370	350						3644						1975
ベルギー	369	305						1100						1922
オランダ	307	1200						1500						?
オーストリア	252	324						?						?
イタリア	200	2150						5500						1970
日本	144	133						6800						1980

その採算は恐らく成立しないであろう。地元国民はいうであろう「かかる国策の大事業にはすべからず賃取りの外に大きく国費を投入すべし」と。しかし、四国・本土

連絡なるがゆえに国費を投入するが、他の高速道路は知らんという理由は全くない。それでは北海道や東北の国民は納まるはずがない。要するに現行財政制度にメスを入れない限り、四国・連絡架橋はもちろんのこと、その他諸々の高速道路線は実現の可能性ははなはだ薄いであろう。道路当局は建設技術的調査に劣らず、根本的財政の方策の研究と確立に努力して欲しいと思う。

●高速道路普及の目標

ついでのこと、どの程度に高速道路を普及させたら、世界の大勢に則応するかについて私の見解を表-1に記しておく。

表-1 によれば向う 16 年間に約 7 000 km、ひと口に云えば、一級国道の 3/4 を高速化することになる。その建設のピッチは年間約 430 km である。

Albert Love, Jr. 氏帰国

名神高速道路の設計・工事に関する consultant として功績の多かった Love 氏が 9 月 17 日帰国された。昭和 35 年 4 月 18 日來日以來実に 4 年半を日本道路公団の京都試験所で技術業務にたずさわっていたことになる。その間、連絡のため 1 回の帰米と年末休暇に香港に遊んだだけで、もっぱら京都の生活を愛した代表的な親日家であった。日本の風物を愛し、日本の食物をよしとし、東洋的なセンスを体得した Love 氏は、政府本来の仕事だけでなく公団職員との私的交際も広く、Mr. Love と呼ばれるよりも“ラブ”さんという愛称を好んだ人でもあった。

ラブさんは、1904 年生れというから現在 58 才であ

る。Texas 大学の土木科を卒業してすぐ、Texas 州道路局に 14 年間、U.S. Corps of Engineers に 10 年間、その後 New Jersey, New York 州などの consulting engineer として主として道路舗装の分野で大いに活躍なさった生粋の技術屋である。日本道路公団へは、Miller-Warden-Western の resident engineer の資格でこられ、名神の土工・舗装の設計・工事および仕様書の改訂に関して、その豊富な経験に基づく有益なアドバイスをいただいたわけである。その内容は、またわが国の道路技術の発展に寄与するところ少なからざるものがあつたと思われる。

帰国後は道路公団への最終報告書を完成したあと、スペインへ resident engineer として赴任されると聞いているが、愛すべきラブさんの大いなる活躍と健康を切に願うものである。(日本道路公団 近藤 茂夫・記)

●特集メモ・高速道路と美観

高速道路では特に美観が重視されている。それは道路上を走行する人の精神的な安定に役立つとともに、その国、その地方の特色を美しい道路線形とマッチさせて旅行者に紹介するという目的をもっている。構造物、特にオーバブリッジの形に工夫をこらし、その地方特有の材料を用い、色彩を景色にあわせ、のり肩をまるめてやわらかい感じを出し、芝生、植樹を効果的に用いる等いろいろの苦心を払っている。日本道路公団では斯界の権威者よりなる審美委員会をつくり、各種橋梁、構造物の形式、色彩、細部設計等についてはかり、大きな成果をあげている。

●特集メモ・舗装の平坦さ

高速道路にとって舗装の平坦さが大事なことはいうまでもない。この平坦さは、路床、路盤、表層と一貫した厳密な施工によって得られるものであり、大型で精巧な舗設機械を必要とする。舗装仕上げ面の平坦さについては、高速自動車国道ではつぎのように規定している。「バインダーおよびサーフェースの仕上げ面は、3 m 定規を舗装中心線に平行または直角に当てたとき、最凹部が 3 mm 以上であってはならない」。名神高速道路の実績からいえば、この規定はよく守られており、すべるような流れるような走行の平滑性が得られている。しかし、橋台、カルバートの背面橋梁の伸縮継手などで、相当の苦心にもかかわらず、多少凹凸が見られ、各方面でこの対策に苦心している。