

第十三回国会
衆議院

建設委員会・運輸委員会連合審査会議録第一号

昭和二十七年四月二十三日(水曜日)

午後一時四十八分開議

出席委員

建設委員会

委員長 松本 一郎君

理事 鈴木 仙八君 理事 田中 角榮君

理事 三朗君 西村 英一君

中島 茂喜君

運輸委員会

理事 満尾 君亮君 理事 山崎 岩男君

大澤 嘉平治君 關谷 勝利君

玉置 信二君 坪内 八郎君

熊本 虎三君 江崎 一治君

出席政府委員

建設技官(道路局長) 菊池 明君

委員外の出席者

建設委員会専門員 西畑 正倫君

建設委員会専門員 田中 義一君

運輸委員会専門員 岩村 勝君

本日の会議に付した事件

道路法案(田中角榮君外二名提出、衆法第二十七号)

道路法施行法案(田中角榮君外二名提出、衆法第二十八号)

○松本委員長 これより建設委員会、運輸委員会連合審査会を開会いたします。私が議案の付託を受けた建設委員会の委員長でありますので、前例によりまして委員長の職務を行います。

ただいまより道路法案、田中角榮君外二名提出、衆法第二十七号及び道路法施行法案、田中角榮君外二名提出、衆法第二十八号を一括して議題といたします。

す。まず提出者より提案理由の説明を聴取いたしますこととします。田中角榮君。

道路法案

目次

第一章 総則(第一条―第三条)

第二章 道路の種類並びに路線の指定及び認定(第四条―

第十一条)

第三章 道路の管理

第一節 道路管理者(第十二条―第二十八号)

第二節 道路の構造(第二十九

条―第三十一条)

第三節 道路の占用(第三十二

条―第四十一条)

第四節 道路の保全(第四十二

条―第四十八号)

第四章 道路に関する費用、収入及び公用負担(第四十九

条―第七十一条)

第五章 監督(第七十二条―第七

十九号)

第六章 道路審議会(第八十号―

第八十五号)

第七章 雑則(第八十六号―第九

十九号)

第八章 罰則(第九十号―第九十七号)

附則

第一章 総則

(この法律の目的)

第一条 この法律は、道路網の整備

を図るため、道路に関して、路線

の指定及び認定、管理、構造、保

全、費用の負担区分等に関する事

項を定め、もつて交通の発達に密

與し、公共の福祉を増進すること

を目的とする。

(用語の定義)

第二条 この法律において「道路」

とは、一般交通の用に供する道で

第四号各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全且つ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、左の各号の一に掲げるものをいう。

一 道路上のさく又は駒止

二 道路上の並木又は街燈で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

三 道路標識、道路元標又は里程標

四 道路に接する道路修理用材料の常置場

五 道路に接する自動車駐車場で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

六 前各号に掲げるものを除く外政令で定めるもの

(私権の制限)

第三条 道路を構成する敷地、支壁

その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又抵当権を設定し、若しくは移転することを妨けない。

第二章 道路の種類並びに路線の指定及び認定

(道路の種類)

第四条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

一 一級国道

二 二級国道

三 都道府県道

四 市町村道

(一級国道の意義及びその路線の指定)

第五条 前条第一号の一級国道とは国土を縦断し、横断し、又は循環して全国的な幹線道路網の主要部分を構成し、且つ、都道府県庁所在地(北海道にあつては、支庁所在地。以下同じ。)その他政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。

2 前項の規定による政令においては、路線名、起点、終点、重要な経過地その他路線について必要な事項を明らかにしなければならない。

(二級国道の意義及びその路線の指定)

第六条 第四条第二号の二級国道とは、一級国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、且つ、左の

各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。

一 都道府県庁所在地及び人口十

万以上の市(以下これを「重要都市」という。)を相互に連絡する道路

二 重要都市と一級国道とを連絡する道路

三 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第四十二条第二項に規定する特定重要港湾、同法附則第五項に規定する港湾又は建設大臣の指定する重要な飛行場若しくは国際観光上重要な地と一級国道とを連絡する道路

四 二以上の市を連絡して一級国道に達する道路

2 前条第二項の規定は、前項の場合について準用する。

(都道府県道の意義及びその路線の認定)

第七条 第四条第三号の都道府県道とは、地方的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものをいう。

一 市又は人口五千以上の町(以下これを「主要地」という。)

とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港法(昭和二十五年法律

第百三十七号) 第六条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場(以下これらを「主要港」という。)、日本国有鉄道、地方鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場(以下これらを「主要停車場」という。又は主要な観光地とを連絡する道路

二 主要港とこれと密接な關係にある主要停車場又は主要な觀光地とを連絡する道路

三 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路

四 二以上の市町村を經由する幹線で、これらの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路

五 主要地、主要港、主要停車場

又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある一級国道、二級国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路

六 前各号に掲げるものを除く外地方開発のため特に必要な道路

都道府県知事が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該都道府県の議会の議決を経なければならぬ。

2 都道府県知事が前項の規定によ
り路線を認定しようとする場合に
おいては、あらかじめ当該都道府
県の議会の議決を経なければなら
ない。

3 第一項の規定により都道府県知事が認定しようとする路線が地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第百五十五條第二項に規定する市（以下「指定市」という。）の区域内に存する場合においては、都道府県知事は、当該指定市の長

の意見を聞かなければならない。この場合において、当該指定市の長は、意見を提出しようとするときは、当該指定市の議会の議決を経なければならない。

4 二以上の都道府県の区域にわた

る道路については、関係都道府県知事は、協議の上それぞれ議会の議決を経て、当該都道府県の区域内に存する部分について、路線を認定しなければならない。

5 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係都道府県知事は、建設大臣に裁定を申請することができる。

6 建設大臣は、前項の規定による申請に基いて裁定をしようとする場合においては、関係都道府県知事の意見を聞かなければならぬ。この場合において、関係都道

府県知事は、意見を提出しようとする

7 建設大臣が第五項の規定により路線を認定すべき旨の裁定をした場合においては、関係都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する部分について、それぞれ路線を認定しなければならない。この場合においては、第四項の規定による当該都道府県の議会の議決を経ることを要しない。

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第四条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2 市町村長が前項の規定により路

線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならない。

3 市町村長は、特に必要があると認める場合においては、当該市町村の区域をこえて、市町村道の路線を認定することができる。この場合においては、当該市町村長は、関係市町村長の承諾を得なければならない。

4 前項後段の場合においては、関
係市町村長は、当該市町村の議会
の議決を経なければ承諾をするこ
とができない。

5 前項の承諾があつた場合におい

ては、地方自治法第二百十條第一項の規定の適用については、同項に規定する協議が成立したものとみなす。

(路線の認定の公示)

第九條 都道府県知事又は市町村長

は、第七條又は前條の規定により路線を認定した場合においては、その路線名、起点、終点、重要な経過地その他必要な事項を、建設省令で定めるところにより、公示

しななければならない。
(路線の廃止又は変更)
第十条 都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要

がなくたつたと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。

2 都道府県知事又は市町村長は、
路線の全部又は一部を廃止し、こ
れに代るべき路線を認定しようと

- 3 前二項の規定により路線を廃止し、又は変更しようとする場合の手続は、路線の認定の手続に準じて行われなければならない。
- (路線が重複する場合の措置)
- 第十一条 一級国道の路線と二級国道、都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、一級国道に関する規定を適用する。
- 2 二級国道の路線と都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、二級国道に関する規定を適用する。
- 3 都道府県道の路線と市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、都道府県道に関する規定を適用する。
- 4 他の道路の路線と重複するように路線を指定し、認定し、若しくは変更しようとする者又は他の道路の路線と重複している路線について路線を廃止し、若しくは変更しようとする者は、現に当該道路の路線を認定している者に、あらかじめその旨を通知しなければならない。

第三章 道路の管理

第一節 道路管理者

(一級国道の新設又は改築)

第十二条 一級国道の新設又は改築は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施

3 前二項の規定により路線を廃止し、又は変更しようとする場合の手続は、路線の認定の手続に準じることができる。

（路線が重複する場合の措置）
 第十一条 一級国道の路線と二級国道、都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、

その重複する道路の部分については、一級国道に関する規定を適用する。

3 都道府県道の路線と市町村道の路線とが重複する場合においては、二級国道に関する規定を適用する。

4 他の道路の路線と重複するように路線を指定し、認定し、若しくは、都道府県道に関する規定を適用する。

は變更しようとする者又は他の道路の路線と重複している路線について路線を廃止し、若しくは變更しようとする者は、現に当該道路の路線を認定している者に、あら

かじめその旨を通知しなければならぬ。

第三章 道路の管理

第一節 道路管理者

(一級国道の新設又は改築)

第十二条 一級国道の新設又は改築は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施

- 区域の境界に係る場合、工事の規模が著しく大である場合等であつて、建設大臣が当該一級国道の路線の存する都道府県の知事がその工事を施行することが困難又は不適当と認める場合においては建設大臣が自ら行ひ、その他の場合においては都道府県知事がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行ふ。
- (二級国道の新設又は改築)
- 第十三条 二級国道の新設又は改築は、都道府県知事がそれぞれその路線が当該都道府県の区域内に存する部分について行ふ。
- 2 建設大臣は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適當であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都道府県知事に代つて自ら二級国道の新設又は改築を行うことができる。この場合においては、建設大臣は、あらかじめその旨を当該都道府県知事に通知しなければならぬ。
- 3 第一項の規定により都道府県知事が行おうとする二級国道の新設又は改築に関する工事が都道府県の区域の境界に係る場合においては、關係都道府県知事は、あらかじめ新設又は改築に関する工事の設計及び実施計画について協議しなければならぬ。
- 4 第七条第五項及び第六項前段の規定は、前項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

て、建設大臣が当該一級国道の路線の存する都道府県の知事がその工事を施行することが困難又は不適当と認める場合においては建設

大臣が自ら行い、その他の場合においては都道府県知事がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

第十三条 二級国道の新設又は改築は、都道府県知事がそれぞれその路線が当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2. 建設大臣は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適當であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都

道府県知事に代つて自ら二級国道の新設又は改築を行うことができる。この場合においては、建設大臣は、あらかじめその旨を当該都道府県知事に通知しなければならない。

3 第一項の規定により都道府県知事が行おうとする二級国道の新設又は改築に関する工事が都道府県の区域の境界に係る場合において

4 第七條第五項及び第六項前段の
はじめ新設又は改築に関する工事の
設計及び実施計画について協議し
なければならぬ。

規定は、前項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

5 前項において準用する第七條第五項及び第六項前段の規定により建設大臣が裁定をした場合においては、第三項の規定による協議が成立したものとみなす。

(一級国道又は二級国道の維持、修繕その他の管理)

第十四條 前二條に規定するものを除く外、一級国道又は二級国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二條第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、都道府県知事がそれぞれその路線が当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2 前條第二項の規定は、一級国道又は二級国道の災害復旧に関する工事について準用する。この場合において、同項中「二級国道の新設又は改築」とあるのは、「一級国道又は二級国道の災害復旧に関する工事」と読み替えるものとする。

3 前條第三項の規定は、都道府県知事が行うとする一級国道又は二級国道の修繕又は災害復旧に関する工事について準用する。この場合において、同項中「新設又は改築に関する工事」とあるのは、「修繕又は災害復旧に関する工事」と読み替えるものとする。

4 第七條第五項及び第六項前段の規定は、前項において準用する前條第三項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

5 前項において準用する第七條第五項及び第六項前段の規定により

建設大臣が裁定をした場合においては、第三項において準用する前條第三項の規定による協議が成立したものとみなす。

(都道府県道の管理)

第十五條 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

(市町村道の管理)

第十六條 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

3 第八條第三項の規定により市町村長が当該市町村の区域をこえて市町村道の路線を認定した場合においては、その道路の管理は、当該路線を認定した市町村長の統轄する市町村が行う。但し、当該路線が他の市町村の市町村道の路線と重複する場合においては、その重複する部分の道路の方法については、関係市町村長がそれぞれ議会の議決を経て協議しなければならぬ。

3 第七條第五項及び第六項の規定は、前項但書の規定による協議が成立しない場合について準用する。この場合において、これらの規定中「関係都道府県知事」とあるのは「関係市町村長」と、「建設大臣」とあるのは「都道府県知事」と、同條第六項中「当該市町村の議会」とあるのは「当該市町村の議会」と読み替えるものとする。

4 前項において準用する第七條第五項及び第六項の規定により都道府県知事が裁定をした場合においては、第二項但書の規定の適用については、関係市町村長の協議が成立したものとみなす。

5 第二項但書の規定による関係市

町村長の協議が成立した場合(前項の規定により関係市町村長の協議が成立したものとみなされる場合を含む。)においては、関係市町村長は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(管理の特例)

第十七條 指定市の区域内に存する一級国道及び二級国道の管理(建設大臣が行う一級国道又は二級国道の新設、改築又は災害復旧に関する工事に係るものを除く)は、第十二條、第十三條第一項及び第十四條第一項の規定にかかわらず、当該指定市の長が行い、指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十五條の規定にかかわらず、当該指定市が行う。

2 指定市以外の市の長は、第十三條第一項及び第十四條第一項の規定にかかわらず、都道府県知事と協議して、当該市の区域内に存する二級国道の管理(建設大臣が行う二級国道の新設、改築又は災害復旧に関する工事に係るものを除く)を行い、当該市は、第十五條の規定にかかわらず、都道府県と協議して、当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 前二項の場合におけるこの法律の規定の適用についての必要な技術的統轄は、政令で定める。

第十八條 第十二條から前条までの規定によつて道路を管理する者(一級国道又は二級国道にあつては、都道府県知事。以下「道路管理

理者」という。)は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、建設省令で定めるところにより、これを公示しなければならない。

道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

2 道路管理者は、道路の供用を開始し、又は廃止しようとする場合においては、建設省令で定めるところにより、その旨を公示し、且つ、これを表示した図面を都道府県又は市町村の事務所において一般の縦覧に供しなければならない。但し、既存の道路については、その路線と重複して路線が指定され、認定され、又は変更された場合においては、その重複する道路の部分については、既に供用の開始があつたものとみなし、供用開始の公示をすることを要しない。

(境界地の道路の管理)

第十九條 地方公共団体の区域の境界に係る道路については、関係道路管理者は、第十四條から第十七條までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

場合について準用する。この場合において、第七條第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理に於てはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理に於ては道路管理業者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない」と読み替えるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第七條第六項の規定により建設大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、関係道路管理業者の協議が成立したものとみなす。

5 第一項の規定による協議が成立した場合(前項の規定により関係道路管理業者の協議が成立したものとみなされる場合を含む)においては、関係道路管理業者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(兼用工作物の管理)

第二十條 道路と堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道用の橋、踏切道(道路と日本国有鉄道の鉄道若しくは地方鉄道又は軌道法(大正十年法律第七十六号)による新設軌道との交差部分をいう。)、駅前広場の他公共の用に供する工作物又は施設(以下これを「他の工作物」と総称する。)とが相互に効用を兼ねる場合においては、当該道路の

道路管理者及び他の工作物の管理者は、当該道路及び他の工作物の管理については、第十四条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。但し、他の工作物の管理者が私人である場合においては、道路については、道路の新設、改築又は修繕に関する工事をいう。以下同じ。及び維持以外の管理を行わせることができない。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者は、そのいずれかが国又は都道府県知事若しくは都道府県であるときは建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に、その他のときは都道府県知事(他の工作物に関する主務大臣の事務を分掌する地方支分部局の長があるときは、都道府県知事及び当該支分部局の長。以下本条並びに第五十五条第四項及び第五項において同じ。)に裁定を申請することができる。

3 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替へるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第七条第六項の規定により建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとする。

5 第一項の規定による協議が成立した場合(前項の規定により道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとなされる場合を含む。)においては、当該道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(他の工作物の管理者に対する工事施行命令等)

第二十一条 道路と他の工作物とが相互に効用を兼ねる場合において、他の工作物の管理者に当該道路の道路に関する工事を施行させ、又は維持をさせることが適当であると認められるときは、前条及び第三十一条の規定によつて協議をした場合を除く外、道路管理者は、他の工作物の管理者に当該道路に関する工事を施行させ、又は当該道路の維持をさせることができる。

2 前項の場合において、他の工作物が河川法(明治二十九年法律第七十一号)第四条第二項に規定す

ある道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替へるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第七条第六項の規定により建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとする。

5 第一項の規定による協議が成立した場合(前項の規定により道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとなされる場合を含む。)においては、当該道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(他の工作物の管理者に対する工事施行命令等)

第二十一条 道路と他の工作物とが相互に効用を兼ねる場合において、他の工作物の管理者に当該道路の道路に関する工事を施行させ、又は維持をさせることが適当であると認められるときは、前条及び第三十一条の規定によつて協議をした場合を除く外、道路管理者は、他の工作物の管理者に当該道路に関する工事を施行させ、又は当該道路の維持をさせることができる。

2 前項の場合において、他の工作物が河川法(明治二十九年法律第七十一号)第四条第二項に規定す

る河川の附属物(以下「河川の附属物」という。)であるときは、当該工作物に関する工事の施行又は維持については、同法第十条第一項の規定を適用するものとし、同条第二項の規定は、適用しない。(工事原因者に対する工事施行命令)

第二十二條 道路管理者は、道路に関する工事以外の工事(以下「他の工事」という。)に因り必要を生じた道路に関する工事又は道路を損傷した行為若しくは道路の補強、拡張その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為(以下「他の行為」という。)に因り必要を生じた道路に関する工事を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる。

2 前項の場合において、他の工事が河川法が適用され、又は準用される河川に関する工事(以下「河川に関する工事」という。)であるときは、当該道路に関する工事については、同法第十一条第二項の規定は、適用しない。

(附帯工事の施行)

第二十三條 道路管理者は、道路に関する工事に因り必要を生じた他の工事又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた他の工事を道路に関する工事とあわせて施行することができる。

2 前項の場合において、他の工事が河川に関する工事又は砂防工事であるときは、当該他の工事の施行については、河川法第十一条第一項及び砂防法(明治三十年法律第二十九号)第八条の規定は、適

用しない。

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四條 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第二項(第十四条第二項において準用する場合を含む。)、若しくは第三項(第十四条第三項において準用する場合を含む。)、又は第十九条から第二十二条までの規定による場合の外、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができ。但し、道路の維持で政令で定める軽易なものについては、道路管理者の承認を受けることを要しない。

(有料の橋又は渡船施設)

第二十五條 都道府県又は市町村である道路管理者は、都道府県道又は市町村道について建設大臣の許可を受けて、橋又は渡船施設の建設又は改築に要する費用の全部又は一部を償還するために、一定の期間を限り、当該橋の通行者又は当該渡船施設の利用者から、その通行者又は利用者が受ける利益をこえない範囲内において、条例で定めるところにより、料金を徴収することができる。

2 前項に規定する橋又は渡船施設は、左の各号に該当するものでなければならない。

一 その通行又は利用の範囲が地域的に限定されたものであること。

二 その通行者又は利用者がその通行又は利用に因り著しく利益を受けるものであること。

3 その新設又は改築に要する費用の全額を地方債以外の財源をもつて支弁することが著しく困難なものであること。

3 第一項の規定による許可を受けようとする道路管理者は、設計図その他必要な図面を添附して左に掲げる事項を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

一 工事方法

二 工事予算

三 工事の着手及び完成の予定年月日

四 収支予算の明細

五 料金

六 料金徴収期間

七 元利償還年次計画

建設大臣は、前項の規定による申請書を受理した場合において、申請に係る橋又は渡船施設の建設又は改築が第二項各号に該当し、且つ、申請に係る前項各号に掲げる事項が適正であると認められるときに限り、第一項の許可を與えることができる。

5 道路管理者は、第三項第一号又は第五号から第七号までに掲げる事項を変更しようとする場合においては、建設大臣の許可を受けなければならない。

6 道路管理者は、第三項第二号から第四号までに掲げる事項のみを変更しようとする場合においては、建設大臣に届け出ることをもつて足りる。

(許可を受けた道路管理者の義務)

第二十六條 前条第一項の規定による許可を受けた道路管理者は、工

事の途中において、建設省令で定めるところにより、都道府県である道路管理者にあつては建設大臣の、市町村である道路管理者にあつては都道府県知事の検査を受けなければならない。工事が完了した場合においても、同様とする。

2 建設大臣又は都道府県知事は、前項の規定による検査の結果当該橋又は渡船施設の構造が第三十条第一項又は第二項の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合しないと認める場合においては、工事方法の変更その他必要な措置をとるべきことを許可を受けた道路管理者に命ずることができる。

3 許可を受けた道路管理者は、第一項後段の規定による検査に合格した後でなければ、当該橋又は渡船施設の供用を開始してはならない。

(道路管理者の権限の代行)

第二十七条 建設大臣は、第十二条の規定により一級国道の新設若しくは改築を行う場合、第十三条第二項の規定により二級国道の新設若しくは改築を行う場合又は第十四条第二項において準用する第十三条第二項の規定により一級国道若しくは二級国道の災害復旧に関する工事を行う場合においては、政令で定めるところにより、道路管理者に代つてその権限を行うものとする。

2 第十九条の規定による協議に基づき一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたつて道路を管理する場合又は第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理

者が道路を管理する場合においては、これらの者は、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代つてその権限を行うものとする。

(道路台帳)

第二十八条 道路管理者は、その管理する道路の台帳(以下本条において「道路台帳」という。)を調製し、これを保管しなければならない。

2 道路台帳の記載事項その他その調製及び保管に關し必要な事項は建設省令で定める。

3 道路管理者は、道路台帳の閲覧を求められた場合においては、これを拒むことができない。

第二節 道路の構造

第二十九条 道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであり、且つ、円滑な交通を確保することができなければならない。

(道路の構造の基準)

- 第三十条 道路の構造の技術的基準は、道路の種類ごとに左の各号に掲げる事項について政令で定める。
- 一 幅員
 - 二 建築限界
 - 三 線形
 - 四 視距
 - 五 こう配
 - 六 路面
 - 七 排水施設
 - 八 交さ又は接続

九 待避所

十 前各号に掲げるものを除く外道路の構造について必要な事項

2 橋その他政令で定める主要な工作物については、前項の規定による外、その構造強度について必要な技術的基準を政令で定めることができる。

3 前項に規定する工作物の新設又は改築に當つては、必要な構造計算又は試験によつてその構造が安全であることを確かめなければならない。

4 道路の附属物の構造について必要な技術的基準は、政令で定めることができる。

(道路と鉄道との交さ)

第三十一条 道路と日本国有鉄道の鉄道又は地方鉄道とが相互に交さする場合において、当該道路が一級国道又は二級国道であり、且つ、建設大臣が自らその新設又は改築を行うときは建設大臣が、その他のときは当該道路の道路管理者が日本国有鉄道又は当該地方鉄道業者と当該交さの方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議しなければならない。但し、当該道路の交通量又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除く外当該交さの方式は、立休交さとしなければならない。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、当該道路の道路管理者、日本国有鉄道又は地方鉄道業者は、建設大臣及び運輸大臣に裁定を申請することができる。

るものとし、建設大臣と日本国有鉄道又は地方鉄道業者との協議が成立しない場合においては、建設大臣は、運輸大臣とあらためて協議するものとする。

3 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び運輸大臣」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者、日本国有鉄道又は当該地方鉄道業者の意見」と、関係都道府県知事は、「とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、

「当該都道府県の議会の議決を経なければならない。」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者にあつては当該道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替へるものとする。

4 第二項の規定により建設大臣及び運輸大臣が裁定をした場合又は同項の規定により建設大臣と運輸大臣との協議が成立した場合においては、第一項の規定の適用については、建設大臣又は当該道路の道路管理者と日本国有鉄道又は当該地方鉄道業者との協議が成立したもののみとする。

第三節 道路の占用

(道路の占用の許可)

第三十二条 道路に左の各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者

の許可を受けなければならない。

一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物

二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件

三 鉄道、軌道その他これらに類する施設

四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設

五 地下街、地下室、通路その他これらに類する施設

六 露店、商品置場その他これらに類する施設

七 前各号に掲げるものを除く外道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

一 道路の占用(道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。)の目的

二 道路の占用の期間

三 道路の占用の場所

四 工作物、物件又は施設の構造

五 工事実施の方法

六 工事の時期

七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者(以下「道路占用者」という。)は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる

軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

(道路の占用の許可基準)

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号の一に該当するものであつて道路の敷地以外に余地がないためにやむを得ないものであり、且つ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を與えることができる。

(工事の調整のための条件)

第三十四条 道路管理者は、第三十二條第一項又は第三項の規定による許可を與えようとする場合において、道路を不経済に損傷し、又は道路の交通に著しい支障を及ぼさないために必要があると認めるときは、当該申請に係る道路の占用に関する工事と他の申請に係る道路の占用に関する工事若しくは他の道路の占有者の道路の占有又は道路に関する工事とを相互に調整するために当該許可に対して必要な条件を附することができ、この場合において、道路管理者は、あらかじめ当該申請に係る道路の占用に関する工事を行おうとする者又は他の道路の占有者の意見を聞かなければならない。

(国等の行う道路の占用の特例)

第三十五条 郵便、電気通信その他の国の行う事業又は日本国有鉄道若しくは日本専売公社の行う事業のための道路の占用については、第

三十二條第一項及び第三項の規定にかかわらず、これらの事業を行う者が道路管理者と協議すれば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九條に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

(水道、電気、ガス事業等のための道路の占用の特例)

第三十六条 水道条例(明治二十三年法律第九号)、下水道法(明治三十三年法律第三十二号)、地方飲道法(大正八年法律第五十二号)又は公益事業令(昭和二十五年政令第三百四十三号)の規定に基づき、水管、下水道管、公衆の用に供する地方飲道、ガス管、電柱又は電線道路に設けようとする者は、第三十二條第一項又は第三項の規定による許可を受けようとする場合においては、これらの工事を実施しようとする日の一月前までにあらかじめ当該工事の計画書を道路管理者に提出して置かなければならない。但し、災害に因る復旧工事その他緊急を要する工事又は政令で定める軽易な工事を行う必要が生じた場合においては、この限りでない。

2 道路管理者は、前項の計画書に

基づく工事(前項但書の規定による工事を含む。)のための道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占有が第三十三條の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、第三十二條第一項又は第三項の規定による許可を與えなければならない。

い。

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

第三十七條 道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合においては、第三十三條、第三十五條及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占有を禁止し、又は制限することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により

道路の占有を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめ当該区域を管轄する警察署長に、当該道路の占有を禁止し、又は制限しようとする理由及び区域について協議しなければならぬ。当該道路の占有の禁止又は制限の区域の指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

3 道路管理者は、前二項の規定に

基いて道路の占有を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめその旨を公示しなければならない。(道路管理者の道路の占有に関する工事の施行)

第三十八條 道路管理者は、道路の

構造を保全するために必要がある場合又は道路の占有者の委託があつた場合においては、道路の占有に関する工事で道路の構造に關係のあるものを自ら行うことができる。

2 前項の場合において、道路の構造

を保全するために必要があるとき

認めて道路管理者が自ら工事を行おうとするときは、当該道路管理者は、道路の占有者に対して、あらかじめ自ら当該工事を行うべき旨及び当該工事を行うべき時期を通知しなければならない。

(占用料の徴収)

第三十九條 道路管理者(一級国道又は二級国道にあつては、道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ。)は道路の占有につき占用料を徴収することができる。但し、道路の占有が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法(昭和二十三年法律第九号)第六條第一項に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 前項の規定による占用料の額及び

徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例で定める。但し、第三十五條に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

(原状回復)

第四十條 道路占有者は、道路の占用の期間が満了した場合又は道路の占有を廃止した場合においては道路の占有をしてゐる工作物、物件又は施設(以下これを「占有物件」という。)を除却し、道路を原状に回復しなければならない。但し、原状に回復することが不適当な場合においては、この限りでない。

2 道路管理者は、道路占有者に対

して、前項の規定による原状の回復又は原状に回復することが不適当な場合の措置について必要な指示をすることができる。

(添加物件に関する適用)

第四十一條 道路管理者以外の者が占有物件に關し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為は、本節の規定の適用については、新たな道路の占有とみなす。

第四節 道路の保全

(道路の維持又は修繕)

第四十二條 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2 道路の維持又は修繕に関する技

術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

(道路に関する禁止行為)

第四十三條 何人も道路に關し、左に掲げる行為をしてはならない。

一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。

二 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。

(沿道区域における土地等の管理

者の損害予防義務)

第四十四條 道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例で定める基準に従ひ、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側

について幅二十メートルをこえる区域を沿道区域として指定することとはできない。

2 前項の規定により沿道区域を指定した場合においては、道路管理者は、遅滞なくその区域を公示しなければならない。

3 沿道区域内にある土地、竹木又は工作物の管理者は、その土地、竹木又は工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼす虞があると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。

4 道路管理者は、前項に規定する損害又は危険を防止するためには、当該土地、竹木又は工作物の管理者に対して、前項に規定する施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(道路標識の設置)
第四十五条 道路管理者は、道路の構造の保全又は交通の円滑を図るため、必要な場所に道路標識を設けなければならない。

2 前項の道路標識の種類、様式及び設置場所その他道路標識に關し必要な事項は、総理府令・建設省令で定める。

(通行の禁止又は制限)
第四十六条 道路管理者は、左の各号の一に掲げる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の

危険を防止するため、区間を定め、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。

一 道路の破損、欠損その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合、

二 道路に關する工事のためやむを得ないと認められる場合、

2 道路管理者は、橋については、構造計算又は試験によつて安全であると認められる限度をこえる重量の車両(無軌条電車以外の軌道車を除く。以下同じ)の通行を禁止することができる。

(車両の通行に關する措置)
第四十七条 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との關係において必要とされる車両に關する制限に關する基準は、政令で定める。

2 道路管理者は、道路に關して前項に規定する政令で定める基準をこえる車両を通行させている者に対して、当該車両の通行の中止、総重量の軽減、徐行その他通行の方法に關して、道路の構造の保全又は交通の危険防止のための必要な措置をすることを命ずることができる。

3 道路管理者は、路線を定めて道路を自動車運送事業のために使用しようとする者又は反覆して同一の道路に車両を通行せしめようとする者に対して、当該車両が第一項に規定する政令で定める基準に適合しない場合においては、当該基準に適合するように、道路に關して必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(通行の禁止又は制限の場合における道路標識等)
第四十八条 道路管理者は、第四十六条の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合においては、禁止又は制限の對象区間、期間及び理由を明りように記載した道路標識を設けなければならない。この場合において、道路管理者は、必要があると認めるときは、適當なまわり道を道路標識をもつて明示し、一般の交通に支障のないようにしなければならない。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による政令で定める基準を特に明示する必要があると認められる場所には、道路標識を設けなければならない。

3 道路管理者は、第四十六条の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合においては、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に禁止又は制限の對象区間、期間及び理由を通知しなければならない。緊急を要する場合で、あらかじめ警察署長に通知するいとまがなかつたときは、事後において、すみやかにこれらの事項を通知しなければならない。

第四章 道路に關する費用、収入及び公用負担
(道路の管理に關する費用負担の原則)
第四十九条 道路の管理に關する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除く外、当該道路の道路管理者

(一級国道又は二級国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体をいう。以下第五十七条、第六十条、第六十三条、第六十七條及び第六十九條を除き、本章中同じ)の負担とする。

(一級国道の管理に關する費用)
第五十条 一級国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては、国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県知事が当該新設又は改築を行う場合においては、国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとし、維持、修繕その他の管理に要する費用は、都道府県の負担とする。但し、建設大臣が一級国道の新設又は改築を行う場合においては、当該新設又は改築が長大橋、トンネル等の特に大規模な工事であつて、政令で定める基準をこえるものに係るときは、国の負担率を四分の三とすることができる。

2 前項の場合において、一級国道の新設又は改築に因つて他の都道府県も著しく利益を受けるときは、建設大臣は、政令で定める基準により、その利益を受ける限度において、当該一級国道の所在する都道府県の負担すべき負担金の一部を著しく利益を受ける他の都道府県に分担させることができる。

3 前項の規定により建設大臣が著しく利益を受ける他の都道府県に一級国道の所在する都道府県の負担すべき負担金の一部を分担させようとする場合には、建設大臣は、關係都道府県の意見を聞かなければならない。

(二級国道の管理に關する費用)
第五十一条 二級国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては、国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県知事が当該新設又は改築を行う場合においては、国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとし、維持、修繕その他の管理に要する費用は、都道府県の負担とする。

2 前条第二項及び第三項の規定は前項の場合について準用する。

(市町村の分担金)
第五十二条 前三條の規定により都道府県の負担する費用のうち、その工事又は維持に當該都道府県の区域内の市町村を利用するものについては、当該工事又は維持による受益の限度において、当該市町村に對し、その工事又は維持に要する費用の一部を負担させることができる。

2 前項の費用について同項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聞いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。

(負担金の納付又は支出)
第五十三条 建設大臣が一級国道又は二級国道の新設又は改築を行う場合においては、まず全額を国費をもつてこれを行つた後、都道府県は、政令で定めるところにより

第五十条第一項若しくは第二項又は第五十一条の規定に基く負担金を国庫に納付しなければならぬ。

2 都道府県知事が一級国道又は二級国道の新設又は改築を行う場合においては、国は第五十条第一項又は第五十一条第一項の規定に基く負担金を、第五十条第二項(第五十一条第二項)の規定により分担を命ぜられた他の都道府県はこれらの規定による分担金を、政令で定めるところにより、当該都道府県に對して支出しなければならない。

3 前条第一項の規定による市町村の分担金は、政令で定めるところにより、都道府県に納付しなければならない。

(境界地の道路の管理に関する費用)
第五十四条 第四十九条から第五十一条までの規定により地方公共団体の負担すべき道路の管理に関する費用で地方公共団体の区域の境界に係る道路に関するものについては、関係道路管理者は、協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2 第十九条第二項の規定は、前項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県

の議会」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替へるものとする。

4 第二項において準用する第十九条第二項の規定により建設大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、関係道路管理者の協議が成立したものとなす。

(兼用工作物の費用)
第五十五条 第四十九条から第五十一条までの規定により国又は地方公共団体の負担すべき道路の管理に関する費用で、当該道路が他の工作物と効用を兼ねるものに関するものについては、建設大臣又は当該道路の道路管理者は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2 前項の場合において、他の工作物が河川の附屬物であるときは、河川法第三十条の規定を適用する。

3 第二十条第二項の規定は、建設大臣と他の工作物の管理者との協議が成立しない場合を除き、第一項の規定による協議が成立しない場合について準用する。建設大臣と他の工作物の管理者との協議が成立しない場合においては、建設大臣は、当該他の工作物に関する主務大臣とあらためて協議することができ。

4 第七条第六項の規定は、前項前段において準用する第二十条第二項の規定による建設大臣及び当該

他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、「当該都道府県知事」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替へるものとする。

5 第三項において準用する第二十条第二項の規定により建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣若しくは都道府県知事が裁定をした場合又は第三項後段の規定により建設大臣と当該他の工作物に関する主務大臣と協議が成立した場合には、第一項の規定の適用については、建設大臣又は当該道路の道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとなす。

(道路に関する費用の補助)
第五十六条 国は、建設大臣の指定する主要な都道府県若しくは市道を整備するために必要がある場合第七十八条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、産業の振興観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があると認められる

場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用についてはその二分の一以内を、道路に関する調査又は一級国道若しくは二級国道の修繕に要する費用についてはその三分の一以内を道路管理者に對して、補助することができる。

(道路管理者以外の者の行う工事に要する費用)
第五十七条 第二十四条の規定により道路管理者以外の者の行う道路に関する工事又は道路の維持に要する費用は、同条の規定により道路管理者の承認を受けた者又は道路の維持を行う者が負担しなければならない。

(原因者負担金)
第五十八条 道路管理者は、他の工事又は他の行為に因り必要を生じた道路に関する工事の費用については、その必要を生じた限度において、他の工事又は他の行為につき費用を負担する者にその全部又は一部を負担させるものとする。

2 前項の場合において、他の工事が河川に関する工事であるときは、道路に関する工事の費用については、河川法第三十二条第二項の規定は、適用しない。

(附帯工事に要する費用)
第五十九条 道路に関する工事に因り必要を生じた他の工事又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた他の工事に要する費用は、第三十二条第一項及び第三項の規定による許可に附した条件に特別の定がある場合並びに第三十

五条の規定による協議による場合を除く外、その必要を生じた限度において、この法律の規定に基いて道路に関する工事について費用を負担すべき者がその全部又は一部を負担しなければならない。

2 前項の場合において、他の工事が河川に関する工事であるときは、他の工事に要する費用については、河川法第三十二条第一項の規定は適用しない。

3 道路管理者は、第一項の道路に関する工事が他の工事又は他の行為のために必要となつたものである場合においては、同項の他の工事に要する費用の全部又は一部をその必要を生じた限度において、その原因となつた工事又は行為につき費用を負担する者に負担させることができる。

(他の工作物の管理者の行う道路に関する工事に要する費用)
第六十条 第二十一条第一項の規定によつて道路管理者が他の工作物の管理者に施行させた道路に関する工事に要する費用は、この法律の規定に基いて当該道路に関する工事について費用を負担すべき者が負担しなければならない。但し当該他の工作物の管理者が当該道路に関する工事に因り利益を受けた場合には、当該他の工作物の管理者に對し、その受けた利益の限度において、当該工事に要する費用の一部を負担させることができる。

(受益者負担金)
第六十一条 道路管理者は、道路に関する工事(修繕に関する工事を

除く。)に因つて著しく利益を受ける者がある場合においては、その利益を受ける限度において、当該工事に要する費用の一部を負担させることができる。

2 前項の場合において、負担金の徴収を受ける者の範囲及びその徴収方法については、道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

3 地方自治法第二百七条第三項及び第四項の規定は、前項の規定による条例を制定し、又は改正する場合について準用する。

(特別負担金)

第六十二条 道路管理者は、一定の路線を定めて車両を通行させ、又は反覆して同一の道路に車両を通行させることによつて特に当該道路を利用して当該道路の維持又は修繕を要する原因を生じさせる者に対して、政令で定めるところにより、その維持又は修繕に要する費用の一部を負担させることができる。

2 前条第二項並びに地方自治法第二百七条第三項及び第四項の規定は、前項の規定により徴収する負担金について準用する。

(道路の占用に関する工事の費用)

第六十三条 道路の占用に関する工事に要する費用は、第五十九条の規定の適用がある場合を除き、道路の占用につき道路管理者の許可を受けた者が負担しなければならない。第三十八条第一項の規定により道路管理者が自ら道路の占用に関する工事を行う場合も、同様とする。

(負担金の通知及び納入手続等)

第六十四条 前六条の規定による負担金の額の通知及び納入手続その他負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

(収入の帰属)

第六十五条 第二十五条の規定に基づく料金、第三十九条の規定に基づく占用料並びに第五十八条から第六十二条まで及び第六十三条後段の規定に基づく負担金は、道路管理者の収入とする。

(義務履行のために要する費用)

第六十六条 この法律、この法律に基く命令若しくは条例又はこれらによつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、この法律に特別の規定がある場合を除く外、当該義務者が負担しなければならない。

(他人の土地の立入又は一時使用)

第六十七条 道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受けた者は、道路に関する調査、測量若しくは工事又は道路の維持のためやむを得ない必要がある場合においては、他人の土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を材料置場若しくは作業場として一時使用することができる。

2 前項の規定により他人の土地に立ち入らうとする場合においては、あらかじめ当該土地の占有者にその旨を通知しなければならない。但し、あらかじめ通知することが困難である場合においては、この限りでない。

3 前項の規定により宅地又はかき、さく等で囲まれた土地に立ち入らうとする場合においては、立入の際あらかじめその旨を当該土地の占有者に告げなければならない。

4 日出前及び日没後においては、占有者の承諾があつた場合を除き、前項に規定する土地に立ち入つてはならない。

5 第一項の規定により他人の土地に立ち入らうとする者は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつた場合においては、これを呈示しなければならない。

6 第一項の規定により特別の用途のない他人の土地を材料置場又は作業場として一時使用しようとする場合においては、あらかじめ当該土地の占有者及び所有者に通知して、その者の意見を聞かなければならない。

7 第五項の規定による証票の様式その他必要な事項は、建設省令で定める。

(立入又は一時使用の受忍)

第六十八条 土地の占有者又は所有者は、正当な事由がない限り、前条第一項の規定による立入又は一時使用を拒み、又は妨げてはならない。

(非常災害時における土地の一時使用等)

第六十九条 道路管理者は、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合においては、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる。

道路の構造又は交通に対する危険を防止するためやむを得ないと認められる場合においては、災害の現場に在る者又はその附近に居住する者を防ぎ、上に従事させることができる。

(損失の補償)

第七十条 道路管理者は、第六十七条又は前条の規定による処分により損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

2 前項の規定による損失の補償については、道路管理者と損失を受けた者とが協議しなければならない。

3 前項の規定による協議が成立しない場合においては、道路管理者は、自己の見積つた金額を損失を受けた者に支払わなければならない。この場合においては、当該金額について不服がある者は、政令で定めるところにより、補償金額の支払を受けた日から一月以内に収用委員会に土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)第九十四条の規定による裁決を申請することができる。

(道路の新設又は改築に伴う損失の補償)

第七十一条 土地収用法第九十三条第一項の規定による場合の外、道路を新設し、又は改築したことに因り、当該道路に面する土地について、道路、みぞ、かき、さくその他の工作物を新築し、増築し、修繕し若しくは移転し、又は切土若しくは盛土をするやむを得ない必要があると認められる場合においては、

道路管理者は、これらの工事をすることを必要とする者(以下「損失を受けた者」という。)の請求により、これに要する費用の全部又は一部を補償しなければならない。この場合においては、道路管理者又は損失を受けた者は、補償金の全部又は一部に代えて、道路管理者が当該工事を行うことを要求することができる。

2 前項の規定による損失の補償は、道路に関する工事の完了の日から一年を経過した後においては、請求することができない。

3 第一項の規定による損失の補償については、道路管理者と損失を受けた者とが協議しなければならない。

4 前項の規定による協議が成立しない場合においては、道路管理者又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法第九十四条の規定による裁決を申請することができる。

第五章 監督

(道路管理者等の監督処分)

第七十二条 道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基く命令の規定によつて與えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に因り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

る。

- 一 この法律若しくはこの法律に基く命令の規定又はこれらの規定に基く処分違反している者
- 二 この法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者
- 三 詐偽その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認を受けた者
- 2 道路管理者は、左の各号の一に該当する場合においては、この法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認を受けた者に対し、前項に規定する処分をし、又は措置を命ずることができ
- 一 道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合
- 二 道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合
- 三 前二号に掲げる場合の外、道路の管理上の事由以外の事由に基く公益上やむを得ない必要が生じた場合
- 3 道路管理者は、前二項の規定により処分をし、又は必要な措置をすることを命じようとする場合においては、あらかじめ当該処分又は措置に係る者について聴聞を行わなければならない。但し、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため緊急やむを得ない場合においては、この限りでない。
- 4 道路管理者は、その吏員のうちから道路監視員を命じ、第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第三十七条、第四十条、第

- 四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条若しくは第四十七条の規定又はこれらの規定に基く処分違反している者
- (第一項又は第二項の規定による道路管理者の処分違反している者を含む。)
- この法律、この法律に基く命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により負担を命ぜられた負担金、占用料又は料金(以下これらを「負担金等」という)を納付しない者がある場合においては、道路管理者(一級国道又は二級国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ)は、督促によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならぬ。
- 2 前項の場合においては、道路管理者は、条例で定めるところにより、手数料及び延滞金を徴収することができ。但し、手数料は二十円を、延滞金は百円につき一日四銭の割合を乗じて計算した額をこえない範囲内で定めなければならない。
- 3 第一項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合においては、道路管理者は、国税滞納処分の例により、前二項に規定する負担金等並びに手数料及び延滞金を徴収することができる。この場合における、負担金並びに手数料及び延滞金の先取特権は、地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第一条第一項第十四号に規定する地方公共団体の徴収金以外の地方公共団体の徴収金と同順位とする。
- 4 手数料及び延滞金は、負担金等に

- は、当該補償金額を当該事由を生じさせた者に負担させることができる。
- (負担金等の強制徴収)
- 第七十四条 この法律、この法律に基く命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により負担を命ぜられた負担金、占用料又は料金(以下これらを「負担金等」という)を納付しない者がある場合においては、道路管理者(一級国道又は二級国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ)は、督促によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならぬ。
- 2 前項の場合においては、道路管理者は、条例で定めるところにより、手数料及び延滞金を徴収することができ。但し、手数料は二十円を、延滞金は百円につき一日四銭の割合を乗じて計算した額をこえない範囲内で定めなければならない。
- 3 第一項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合においては、道路管理者は、国税滞納処分の例により、前二項に規定する負担金等並びに手数料及び延滞金を徴収することができる。この場合における、負担金並びに手数料及び延滞金の先取特権は、地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第一条第一項第十四号に規定する地方公共団体の徴収金以外の地方公共団体の徴収金と同順位とする。
- 4 手数料及び延滞金は、負担金等に

- に先だつものとする。
- 5 負担金等並びに手数料及び延滞金を徴収する権利は、五年間行わない場合においては、特効に因り消滅する。
- (建設大臣の認可)
- 第七十五条 都道府県知事又は都道府県知事である道路管理者は、それぞれ左の各号の一に該当する場合においては、建設省令で定めるところにより、建設大臣の認可を受けなければならない。但し、建設省令で定める軽易なものについては、この限りでない。
- 一 都道府県道の路線を認定し、変更し、又は廃止しようとする場合(第七条第五項から第七項までの規定により路線の認定に於いて建設大臣が認定をした場合及び第十條第三項の規定により第七條第五項から第七項までの規定する手続に準じて路線の変更又は廃止について建設大臣が認定をした場合を除く。)
- 二 一級国道又は二級国道を新設し、又は改築しようとする場合(法令違反等に関する監督)
- 第七十六条 左の各号の一に該当する場合においては、建設大臣は一級国道、二級国道、都道府県道及び指定市の市道に關し、都道府県知事は指定市の市道以外の市町村道に關し、それぞれ当該道路管理者に対して、その処分の取消、変更その他必要な処分を命じ、又はその工事の中止、変更、施行若しくは道路の維持のため必要な措置をすることを命ずることができ

- 一 道路管理者のした処分又は工事がこの法律、この法律に基く命令若しくは地方自治法第十四条第三項の規定による条例又はこれらに基いて建設大臣若しくは都道府県知事がした処分に違反すると認められる場合
- 二 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため特に必要があると思われる場合
- 2 前項の規定による建設大臣又は都道府県知事の処分により道路管理者が自己の処分を取り消し、又は変更したことに因り、損失を受けた者がある場合においては、道路管理者は、損失を受けた者に対し通常生ずべき損失を補償しなければならない。
- 3 第七十條第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。
- (報告の提出)
- 第七十七條 道路管理者は、建設省令で定めるところにより、左に掲げる事項を都道府県知事又は都道府県である場合にあつては建設大臣に、市町村である場合にあつては都道府県知事に報告しなければならない。
- 一 道路整備計画
- 二 道路に關する工事の施行実績
- 三 第三十一條第一項の規定による協議の内容
- 四 第三十九條第二項又は第六十條第二項(第六十二條第二項において準用する場合を含む)の規定により定めた条例
- 五 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二百二十四條

の規定により提出した意見

(道路に関する調査)

第七十八條 建設大臣は、道路の交通量、道路の構造その他道路に関する必要な調査をその職員又は当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員に行わせることができる。

2 前項の規定により道路の交通量を調査するため特に必要があると認める場合においては、当該調査を行うおととする者は、道路を通行する車両を一時停止させ、当該車両の長さ、幅、高さ、総重量その他調査に必要な事項について質問することができる。この場合においては、当該調査を行うおととする者は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

3 前項に規定する権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

4 前各項に規定するものを除く外、第二項後段の規定による証票の様式その他道路の調査に関して必要な事項は、建設省令で定める。

(道路の行政又は技術に対する勸告等)

第七十九條 建設大臣は都道府県又は市町村に対し、都道府県知事は市町村に対し、道路を保全し、その他道路の整備を促進するため、道路の行政又は技術に関する必要な勸告、助言又は援助をすることができる。

第六章 道路審議会

(道路審議会の設置及び所掌事務)

第八十條 建設大臣の諮問に應じ、

道路整備計画、一級国道若しくは二級国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査し、又は審議させるため、建設省の附属機関として道路審議会を置く。

2 道路審議会は、前項に規定する事項について、関係行政機関に建議することができる。

(道路審議会の組織)

第八十一條 道路審議会は、委員二十人以内で組織する。

2 委員は、道路に関し学識経験を有する者並びに関係行政機関及び地方公共団体の職員のうちから建設大臣が任命する。但し、関係行政機関及び地方公共団体の職員のうちから任命される委員の数は、委員の総数の二分の一以下でなければならない。

(委員の任期)

第八十二條 関係行政機関及び地方公共団体の職員のうちから任命される委員を除く他の委員の任期は、二年とする。但し、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができ
る。

3 委員は、非常勤とする。

(会長)

第八十三條 道路審議会に会長を置く。会長は、委員が互選する。

2 会長は、会務を総理し、道路審議会を代表する。

(道路審議会の庶務)

第八十四條 道路審議会の庶務は、建設省道路局において行う。

第八十五條 この章に規定するものを除く外、道路審議会の議事及び運営に關し必要な事項は、政令で定める。

第七章 雜則

(道路の附属物の新設又は改築)

第八十六條 一級国道又は二級国道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、建設大臣が自ら行う一級国道又は二級国道の新設又は改築に伴う場合を除き、当該一級国道又は二級国道の道路管理者が行う。

2 都道府県道又は市町村道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者が行う。

3 道路の附属物の新設又は改築に要する費用は、道路の附属物の新設又は改築が一級国道又は二級国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該一級国道又は二級国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者(都道府県知事が道路管理者である場合においては、その統轄する都道府県)が負担する。

(国の行う事業等に対する負担金の徴収)

第八十七條 第三十五條に規定する事業に対する第五十八條から第六十二條まで及び第六十三條後段の規定による負担金並びに道路の占用に伴う道路に関する工事の費用の負担金の額の決定並びにその徴収方法については、これらの基準を政令で定めることができる。

2 道路管理者は、第三十五條に規定する事業について第五十八條の規定により負担金を徴収しようとする場合又は第六十一條第二項(第六十二條第二項において準用する場合を含む。)の規定による条例を制定し、若しくは改正しようとする場合においては、前項に規定する政令で定める基準の範囲内においてしなければならない。

(許可等の条件)

第八十八條 建設大臣及び道路管理者は、この法律の規定によつてする許可、認可又は承認には、第三十四條の規定による場合の外、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができ。

2 前項の規定による条件は、当該許可、認可又は承認を受けた者に本当な義務を課することとならないものでなければならない。

(道の特例)

第八十九條 国は、道の区域内の道路については、政令で定めるところにより、道路に関する費用の全額を負担し、若しくはこの法律に規定する負担割合若しくは補助率以上の負担若しくは補助を行い、又はこの法律に規定する以外の補助を行うことができる。

2 建設大臣は、前項の規定により国が道路に関する費用の全額を負担する場合においては、国の利害に特に關係があるときは、政令で定めるところにより、道路管理者の権限を行うことができる。

(都の特例)

第九十條 都の特別区の存する区域内においては、都知事は、第七條第一項各号に掲げる基準によらないで、議会の議決を経て、都道の路線を認定し、変更し、又は廃止することができる。この場合においては、第七十五條の規定による建設大臣の認可を受けることを要しない。

2 都知事は、前項の規定により都道の路線を認定し、変更し、又は廃止しようとする場合においては、あらかじめ当該路線の存する特別区の長の意見を聞かなければならない。

(道路の敷地等の帰属)

第九十一條 一級国道又は二級国道の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壓その他の物件(以下これを「敷地等」という。)は、国に、都道府県道又は市町村道の新設又は改築のために取得した敷地等は、それら当該新設又は改築をした都道府県又は市町村に帰属する。

2 普通財産である国有財産は、都道府県道又は市町村道の用に供する場合においては、国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第二十二條又は第二十八條の規定にかかわらず、当該道路の道路管理者である地方公共団体に無償で貸し付け、又は譲與することができ。

(道路予定地)

第九十二條 第十八條第一項の規定により道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間は、何人も、道路管理者(建設大

臣が自ら道路の新設又は改築を行
う場合における建設大臣を含む。
以下本条中同じ。)が当該区域内
にある土地について権原を取得す
る前においても、道路管理者の許
可を受けなければ、当該土地の形
質を變更し、工作物を新設し、改
築し、増築し、若しくは大修繕し
又は物件を附加増置してはならな
い。

2 道路の区域が決定された後道路
の供用が開始されるまでの間にお
いても、道路管理者が当該区域内
にある土地について権原を取得し
た後においては、当該土地又は当
該土地に設置された道路の附属物
となるべきもの(以下「道路予定
地」という。)については、第三章、
第三節第三條、第四十三條、第四
十四條、第七十二條から第七十四
條まで、第七十六條、第八十八條
及び次条から第九十六條までの規
定を準用する。

3 第一項の規定による制限に因り
損失を受ける者がある場合におい
ては、道路管理者は、その者に対
して通常受けるべき損失を補償し
なければならない。

4 第七十條第二項及び第三項の規
定は、前項の規定による損失の補
償について準用する。

(不用物件の管理又は交換)

第九十三條 道路の供用の廃止又は
道路の区域の變更があつた場合に
おいては、当該道路を構成してい
た不用となつた敷地、支壁その他
の物件(以下「不用物件」という。)
は、従前当該道路を管理していた
者が一年をこえない範囲内におい

て政令で定める期間、管理しなけ
ればならない。

2 第三條の規定は、前項の期間が
満了するまでは、不用物件につい
て準用する。

3 第一項の不用物件は、土地收用
法第六條の規定の適用について
は、同項に規定する期間内におい
ては、不用物件とならないものと
みなす。

4 道路管理者は、路線の變更又は
区域の變更に因り、新たに道路を
構成する敷地その他の物件を取得
する必要がある場合において、こ
れらの物件及び不用物件の所有者
並びに当該物件について低当権、
賃借権、永小作権その他所有権以
外の権利を有する者の同意がある
ときは、第一項の期間内において
も、不用物件とこれらの物件とを
交換することができる。

(不用物件の使用)

第九十四條 不用物件を他の道路の
新設又は区域の變更のために使用
する必要がある場合であつて、且
つ、当該不用物件が当該道路の区
域内にある場合において、当該道
路の道路管理者がその旨を前条第
一項の期間内に当該不用物件の管
理者に申し出たときは、当該不用
物件の管理者は、これを当該道路
管理者に引き渡さなければならない。
い。

(不用物件の返還又は譲與)

第九十五條 第九十三條第四項及び
前条の規定に該当する場合を除
き、不用物件がその管理者以外の
者の所有に属する場合において
は、当該不用物件の管理者は、第
九十三條第一項の期間満了後、直

ちにこれを所有者に返還しなけれ
ばならない。

2 前項の場合において当該不用物
件が国有財産であるときは、建設
大臣は、当該国有財産の管理者で
ある主務大臣と協議の上、国有財
産として存置する必要があるもの
を除き、国有財産法第二十八條の
規定にかかわらず、当該不用物件
のあつた道路の管理の費用を負担
した地方公共団体にこれを譲與す
ることができる。

3 第一項の場合において、不用物
件の管理者が過失がなく当該不
用物件の所有者を通知することが
できないときは、当該不用物件を
供託することができる。

4 民法(明治二十九年法律第八十
九號)第四百九十五條第二項並び
に非訟事件手続法(明治三十一年
法律第十四號)第八十一條及び第
八十二條の規定は、前項の規定に
よる供託について準用する。

5 第二項の規定により、譲與を受
けることができる地方公共団体が
二以上ある場合においては、その
いづれかが都道府県であるときは
建設大臣が、その他のときは都道
府県知事が譲與の割合を決定する
ものとする。

6 第二項の場合において、土地收
用法第六條又は民法第五百七十
九條の規定による買受又は買戻の
相手方は、譲與を受けた地方公共
団体とする。

(不用物件に関する費用等)

第九十六條 第九十三條第一項の期
間内における不用物件の管理若し
くは同条第四項の規定による不用
物件の交換又は前条の規定による

不用物件の返還に要する費用は不
用物件の管理者の負担とし、不用
物件の管理に伴う収益は不用物件
の管理者の収入とする。

(異議の申立、訴願又は訴訟)

第九十七條 道路管理者がした左
の各号の一に掲げる処分について不
服のある者は、処分のあつた日か
ら三十日以内に、当該処分をした
道路管理者(都道府県道又は市町
村道にあつては、道路管理者であ
る地方公共団体の長をいう。以下
第四項及び第五項において同じ。)
に異議の申立をすることができ
る。

一 第二十一條第一項又は第二十
二條第一項の規定による道路管
理者の命令

二 第二十三條第一項又は第三十
八條第一項(第九十二條第二項
において準用する場合を含む。)
の規定により道路管理者が自ら
工事を施行すること。

三 道路管理者が第二十四條本文
の規定による承認を與えないこ
と。

四 道路管理者が第三十二條第一
項若しくは第三項(第九十二條
第二項において準用する場合を
含む。)の規定による許可を與え
ないこと又は許可の申請書を受
理した日から三月を経過しても
許可に関する処分をしないこ
と。

五 第三十九條第一項(第九十二
條第二項において準用する場合
を含む。)の規定により道路管理
者が徴収する占用料の額の決定

六 第四十條第二項(第九十二條
第二項において準用する場合を

含む。)の規定に基き道路管理者
のした指示

七 第四十四條第四項(第九十二
條第二項において準用する場合
を含む。)の規定に基き道路管理
者のした命令

八 第四十六條又は第四十七條の
規定に基き道路管理者のした通
行の禁止又は制限その他の処分

九 第五十八條から第六十二條ま
で及び第六十三條後段の規定に
より道路管理者が課した負担金
の額の決定

十 第七十二條第一項又は第二項
(第九十二條第二項において準用
する場合を含む。)の規定に基き道
路管理者のした処分

十一 第七十三條第三項(第九十
二條第二項において準用する
場合を含む。)の規定により道路
管理者が補償金の負担を命じた
こと又はその負担額の決定

十二 第七十四條(第九十二條第
二項において準用する場合を含
む。)の規定に基き道路管理者が
した処分

十三 第八十八條第一項(第九十
二條第二項において準用する場
合を含む。)の規定により許可又
は承認に条件を附したこと。

十四 第九十二條第一項の規定に
よる許可を與えないこと又は許
可の申請書を受理した日から三
十日を経過しても許可に関する
処分をしないこと。

2 第二十七條の規定により建設大
臣又は一の地方公共団体の区域を
こえて道路を管理する道路管理者
若しくは道路と相互に効用を兼ね

5 前項の規定による決定に不服のある者は、決定の通知を受けた日から十日以内に、建設大臣又は都道府県知事若しくは都道府県である道路管理者のした決定に対しては建設大臣に、他の工作物の管理者である主務大臣又は地方支分部局の長のした決定に対しては建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に、その他の道路管理者又は他の工作物の管理者のした決定に対しては都道府県知事に訴願

は、道路管理者である地方公共団

者は、六月以下の懲役又は一万円以下の罰金に処する。

第六百六条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の

に新法第五条から第八条までの規定により一級国道、二級国道、都

道府県道又は市町村道のいずれかの路線の指定又は認定をされないものは、新法施行の日に道路の供用の廃止があつたものとみなし、新法第九十三条から第九十六条までの規定を適用する。但し、当該国道の路線が旧法の規定による府県道(北海道にあつては、地方費道又は準地方費道。以下同じ)、市道又は町村道の路線と重複している場合で、当該府県道、市道又は町村道の路線について次条の規定の適用がある場合においては、この限りでない。

第三条 新法施行の際、現に存する旧法の規定による府県道又は市道若しくは町村道で、新法施行の日までに新法第五条から第八条までの規定により一級国道・二級国道、都道府県道又は市町村道のいずれかの路線の指定又は認定をされないものは、それぞれ新法第七条又は第八条の規定により路線を認定された都道府県道又は市町村道とみなす。この場合において、都の特例区の存する区域内に存する市道は、新法第九十条第一項の規定による都道の路線の認定を受けたものとみなす。

第四条 新法施行の日の属する会計年度において施行する道路の新設、改築又は修繕に要する費用に關する国及び地方公共団体の負担又は国の補助については、新法第五十条、第五十一条及び第五十六条の規定にかかわらず、旧法第三十三条及び第三十五条の規定並びに旧道路の修繕に關する法律第一条及び第二条第三項の規定の例による。

第五条 新法施行の際、現に旧法の規定による府県道、市道又は町村道の用に供されている国有に属する土地で、新法の規定により都道府県道又は市町村道(第三条の規定により路線を認定されたものとみなされるものを含む)の用に供されるものは、国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第二十二條の規定にかかわらず、新法施行の際、当該都道府県道又は市町村道の存する都道府県(新法第七条第三項に規定する指定市の区域内の都道府県道に付いては、指定市。以下本条中同じ)又は市町村(新法第八条第三項の規定により路線を認定された市町村道について、これらの管理者である市町村)にそれぞれ無償で貸し付けられたものとみなす。

2 前項の場合において、国有財産の貸付を受けるべき地方公共団体が二以上あるときは、そのいずれかが都道府県であるときは建設大臣が、その他のときは都道府県知事が貸付を受けるべき地方公共団体を定めるものとする。

第六条 新法施行の際、現に旧法第二十六条第一項の規定により管理者の許可又は承認を得ている者は、新法施行後もその許可又は承認により認められた期間内は、なお従前の例により橋銭又は渡銭を徴収することができる。この場合においては、同条第二項の規定は、新法施行後も、なお効力を有する。

2 新法施行の際、現に存する旧法第六十二条第一項に規定する不用に帰した道路及びその附属物を構成していた物件並びに材料、器具機械等の管理及び処分については、新法第九十三条から第九十六条までの規定にかかわらず、なお従前の例による。

第八条 新法施行の際、現に旧法の規定による管理者の有する権利義務は、前四条に規定する場合を除く外、それぞれ新法の規定による当該道路の道路管理者に移転する。

第九条 前七条に規定する場合を除く外、新法施行前に旧法又は旧法に基く命令の規定によつてした処分、手続その他の行為は、新法の適用については、新法中これらの規定に相当する規定がある場合には、新法の規定によつてしたものとみなす。但し、旧法の規定による許可に附した条件で新法第八十八條第二項の規定に違反するものは、違反する限度において、効力を失ふものとする。

第十条 新法施行の際、現に存する道路の構造又は新法第三十一条の規定による交差についてこれらの規定に適合しない部分がある場合においては、これを改築する場合を除き、当該部分に対しては、当該規定は、適用しない。

2 新法施行の際、現に道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第四條第一項の規定による免許を受けて路線を定めて道路を自動車運送事業のために使用している者の車両で新法第四十七條第一項に規定する政令で定める基準に適合しないものについては、当該事業につき道路運送法第十八條第一項

(自動車)の大きさ又は重量の増加を伴う事業計画の変更に限る。)の規定による認可を受けて車両を通行させようとする場合を除き、新法第四十七條の規定は、適用しない。

(罰則の適用)
第十一条 新法施行前にした行為に対する罰則の適用については、新法施行後も、なお従前の例による。(道路交通取締法の一部改正)
第十二条 道路交通取締法(昭和二十二年法律第三十号)の一部を次のように改正する。
第六條第一項の次に次の一項を加える。

公安委員会は、道路法による道路について、継続して前項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとするときは、あらかじめ、当該道路の道路管理者に禁止又は制限の対象、区間、期間及び理由を通知しなければならない。緊急を要する場合であらうかじめ道路管理者に通知するいとまがなかつたときは、事後においてすみやかにこれらの事項を通知しなければならない。

第二十六條第三項の次に次の三項を加える。
警察署長は、道路法による道路

について第二項の許可をしようとする場合において、当該許可に係る行為が道路法第三十二條第一項又は第三項の規定の適用を受けるべきものであるときは、あらかじめ当該道路管理者に協議しなければならない。

道路管理者は、道路法第三十二條第一項又は第三項の許可を與えようとする場合において、当該許可を受けようとする者が第一項各号の一に掲げる者に該当するときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

前二項の規定による協議の手続に關して必要な事項は、総理府令・建設省令で定める。
第二十八條第六号中「第四項」を「第七項」に改める。
第二十九條第四号中「第六條」を「第六條第一項若しくは第三項」に改める。

第三十一條中「又は同条第三項若しくは第四項」を「又は同条第三項若しくは第七項」に改める。(建設官署設置法の一部改正)
第十三條 建設官署設置法(昭和二十三年法律第十三号)の一部を次のように改正する。
第十條第一項の表中

官庁當權審議會	建設大臣の諮問に依じて官庁當權に關する重要事項を調査審議し、当該事項に關する關係国家机关に勸告し、その他官庁當權法に基く権限を行うこと。
---------	--

を

官庁審議 審議会	建設大臣の諮問に依りて官庁審議に関する重要事項を調査審議し、当該事項について関係国家機関に勧告し、その他官庁審議法に基く権限を行うこと。
道路審議 会	建設大臣の諮問に依りて道路整備計画、一級国道若しくは二級国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査し、審議し、又はこれらの事項について関係行政機関に建議すること。

に

改める。

(建築基準法の一部改正)

第十四条 建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。

第四十二条第一項第一号を次のように改める。

一 道路法(昭和二十七年法律

第一号)による道路

(公益事業令の一部改正)

第十五条 公益事業令(昭和二十五年政令第三百四十三号)の一部を次のように改正する。

第七十五条第四項を次のように改める。

4 前三項の規定は、道路法(昭和二十七年法律第

号)の規定による道路並びに同法第十八条第一項の規定により決定された道路の区域内の土地及び当該土地に設置された道路の附属物となるべきものについて適用しない。

第七十五条第五項第二号を次のように改める。

二 公益事業者が電線路又は導管を施設するため前項の道路又は道路となるべき区域内の土地若しくは当該土地に設置された道路の附属物となるべきものを占

用しようとする場合において、道路法第九十七条第五項の規定による訴願の裁決で同条第一項第五号又は第十三号に掲げる処分に係るものをしようとするとき。

(道路運送法の一部改正)

第十六条 道路運送法の一部を次のように改正する。

第二号第七項中「道路法(大正八年法律第五十八号)」を「道路法(昭和二十七年法律第

法(昭和二十七年法律第

号)による道路」に改める。

(道路整備特別措置法の一部改正)

第十九条 道路整備特別措置法(昭和二十七年法律第

号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項を次のように改める。

この法律において「道路」とは、道路法(昭和二十七年法律第

号)による道路をいう。

第二条第二項中「管理者」を「道路管理者(以下「管理者」という。)」に改める。

第三条第一項中「道路法第二十

条第二項の規定にかかわらず、」を「道路法第十二条及び第十三条第二項の規定にかかわらず、」に改める。

第四条第二項中「その統轄する

地方公共団体の議会に諮問しな

ればならない。」を「その議会の議決を経なければならぬ。」に改める。

第六条第一項中「都道府県知事及び市長である場合に限る。」を「都道府県及び市である場合に限る。」に改め、同条第三項、第五項及び第六項中「その統轄する地方公共団体の議会の諮問した上」を「その議会の議決を経た上」に改め、同条第八項中「道路の管理者である都道府県知事又は市長の定める方法」を「道路の管理者である都道府県又は市の長の定める方法」に改める。

第七条及び第十一條中「管理者の統轄する地方公共団体」を「管理者である地方公共団体」に改め

る。

第十三条中「第三十三條第三項及び第三十五條第一項を除く。」を「第五十條及び第五十一條を除く。」に改める。

附則

この法律は、新法施行の日から施行する。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

る。

第十三条中「第三十三條第三項及び第三十五條第一項を除く。」を「第五十條及び第五十一條を除く。」に改める。

附則

この法律は、新法施行の日から施行する。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

道路法を施行するため、必要な経過措置を定め、関係法律の規定を整備する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

路は国の営造物という観念を改めまし

て、一級国道及び二級国道は国の営造物、その他の道路は地方公共団体の営造物という観念に改める必要を生じたのであります。

第三点として、前述の考え方に基き現行法において各地方公共団体の長を道路管理者としていたのを改めまして一級国道及び二級国道については都道府県知事を管理者とし、都道府県道は都道府県を、市町村道については市町村を管理者とする必要を生じたのであります。

第四点として、一級国道の新設または改築に要する費用についての国の負担率を一定の場合において高めることとしてその整備を促進する必要を生じたのであります。

第五点として、近代交通の要請に應じ、道路の機能を十二分に發揮させるために、道路を占有しようとする者または道路上に車両を運行させる者に対する規定を整備いたしまして、道路とこれらの者との利益の調整についての現行法の不備を改正する必要が生じたのであります。

第六点として、現行法に於ける損傷負担金制度が、その全国的な基準がないことと、その負担金が地方公共団体の一般財源に繰入れられて、負担者の利用する道路に直接還元するものでないというところによる不合理を是正いたしまして、これを特別負担金という新たな制度に改める必要を生じたのであります。

第七点として、現行法に道路の新設または改築に関する損失補償の制度がなく、一般民衆はもとより、管理者側においても不都合を生じて来ましたの

第一類第十六号(附属の七)

建設委員会・運輸委員会連合審査会議録第一号

昭和二十七年四月二十三日

一五

で、土地収用法で認める程度の損失補償を行い得る制度を規定する必要があるためであります。

第八点として、道路行政の完備を期するために、新たに建設大臣の諮問機関として、学識経験者、関係行政機関及び地方公共団体の職員で建設大臣の任命した者を委員とする道路審議会を設ける必要が生じたのであります。

以上が道路法案改正の要点であります。この法律を施行するための経過措置並びに関係法令の一部改正を道路法施行法案として規定いたしましたのであります。

道路法施行法案は、改正道路法を施行するための経過措置及び関係法令の一部改正を規定したものでありまして経過措置として、現在の国道でその上に改正法の規定により一級国道二級国道、都道府県道または市町村道のいずれかの路線の指定または認定が行われないものは、新法施行の日以降道となつたものとみなすこととし、現在の府県道、市道、または町村道で、その上に改正法の規定により一級国道二級国道、都道府県道または市町村道のいずれかの路線の指定または認定が行われないものは、新法施行の日においてそれら新法の規定により路線を認定された都道府県道または市町村道とみなすこととして、混乱を避けた次第であります。しかしながら新法の規定する基準に合致しない都道府県道がいつまでも存在することには不適当でありますので、これらについて都道府県において善処すべきであり、必要がある場合には建設大臣が勧告を行うことも考えられるわけであります。

以上をもちまして両法案に対する簡

単なる提案理由の説明を終る次第であります。

○松本委員長 これより本法案の質疑に入ります。通告順によりこれを許します。清見君亮君。

○瀧尾委員 このたび道路法案の提案者から、わが国の道路の近代化を目ざして非常に適切な法案の御提出を見ましたことは喜ばしい次第であります。つきましては二、三のお尋ねをいたしたいと思つてお尋ねいたします。

第一に、第二条に道路とはという定義が書いてあるのでございますが、この基本の概念についてちよつとお伺いをいたしたい。近代文明の国家におきましては、いづれも自動車交通の発達をひびく見えておるのでございませう。従つて道路という概念の中には舗装といふものは当然入つてゐるものとも考えられるのでありますが、提案者はどういふふうにお考えになつておられますか。道路の具体的な形態がすぐである。しかしながらそれを舗装するといふことは、もう一段さらに高度化したものである。特別のものを添加したものと考へになるのか。本法にいわゆる道路という概念には、ことに一級、二級の国道等におきまして道路の概念の中には、舗装された状態、舗装は道路のエッセンシャルな部分をなすといふふうな考へで立案しておられるのかどうかをお伺いいたしたい。

○田中(角)委員 お答えいたします。もちろん道路の舗装は当然道路の中に入るべきだと考へております。新法に入ると第二条で規定いたしました通り橋及び渡船施設等を道路にした概念もそこにあるのでありまして、当然道路の定義の中に入るものと考えます。

○瀧尾委員 ただいまの御説明によりますと、道路ができて、それをさらに今舗装する場合に特別の負担をかけられることはない、当然舗装は道路の建設のインデイスペンサブルな一部分であるという御見解と伺つて、非常に安心したのであります。

さらにもう一言お伺いいたしますが、橋及び渡船施設ということが書いてある。この渡船施設というのは、もちろんこの橋そのものを含んでおると解釈するのか、渡船の船自体を含む施設全体をさしていられるのか、渡船場というふうな施設のお考えであるのか。つまり本法にいわゆる渡船とは、水面を渡る渡船の交通といふですか、そのものもやはり道路交通であるといふような概念をおとりになつておられるかどうか、お伺いいたしたい。

○田中(角)委員 お答えいたします。道路施設の中には渡船及び渡船場を含めて道路施設と考へます。

○瀧尾委員 それは私は非常に拡張された御解釈だといふような気がするものであります。渡船にも渡船の程度がございまして、非常に近距離で目と鼻の間を越えるのは道路の一部でありますけれども、かりに一キロなり二キロなり相当の距離のある水面を渡る渡船があつたとします。そのときに、その一キロ、二キロの水面を交通する状態をこれを道路交通といふふうな御解釈であるとするれば、少し無理なように思われるが、いかがなものでありましようか。

○田中(角)委員 お述べの通りであります。これは常識論から言ひまして、道路の施設とみなされるものに道路法を適用したわけでありまして、二キロ三キロにわたるものは御承知の通り河川法によりかつ海上運送法によつて制限をせられておるのでありまして、これはおのずからわかるものであると考へております。

○瀧尾委員 そうすると、渡船施設のその渡船の程度というものは、きわめて近接して、いる問題であつて、常識的な見解でわかる、こういう御説明と了承しておきます。

その次に道路の指定を予定しておられるようございしますが、第六条で、「政令でその路線を指定したものをいふ。こゝろ書いてある。全国の幹線道路網を形成するのだ。私は結局陸上交通といふものは、一面において鉄道の交通があり、一面において道路交通がある。自動車は道路交通である。これはやはり国の動脈をなす一大幹線でありまして、この幹線道路網というものはやはり国の政策としてよほど慎重に考へてやらねばならぬことと思つてあります。それを政令で御指定にすることとは、少しその意を得ないやうに思ふ。たとえば鉄道建設で申しますとどこに将来わが国の鉄道路網を形成するかといふことは、やはり国会の議を経た建設予定線として、法律によつてこれを定めておるのであります。それで幹線交通網に関する限りは法律によるとお考へになるべきでなかつたかといふ気がするのでありますが、何ゆゑに政令で御指定にすることになつておりますか。

○田中(角)委員 現行法は御承知の通り旧憲法そのまゝの思想でありますので、建設大臣が直接これを認定しておるわけでありまして、ところが新しい憲法の考へ方から行きますと、このよう

な認定の仕方が不合理であるために改正法案を立案したわけでありまして、その意味におきまして、これが経済的文化的なあらゆる要素を検討するため、特に建設大臣が単独でこれを指定することができないやうに關係各省の大臣等の意見も十分入れて政令で決定しよう、こういうふうな考へたわけでありまして、もちろん都道府県道は都道府県議会の議を経るのでありますし、市町村道は市町村議会の議決を経ますので、建設大臣が行ふことに對して新しい憲法がそぐわないという立場から政令に譲るところの国道の認定にあつては、国会の承認を得た方がよいといふことも一應成立立つのであります。これは今の憲法下における内閣と議會の信任の上に立つておる内閣でありまして、内閣そのものが万全の処置を講じて指定できる場合は、國會の議決を経る必要はないのではないかと。現在の状況においてそこまで持つて行くといふのは問題が起きはせぬか。これは賢明な瀧尾委員も十分おわかりのことと思つております。もちろん一級、二級の国道に對しましては、道路審議会をつくりまして、十分これが認定の基準になる状態を調査もし万遺憾なき態勢において政令によつて指定したい。こゝろ考へておるのであります。現行法に比べて数段の進歩を示すものであると考へております。

○瀧尾委員 いかにもお話の通り現在の状態よりは政令をもつて法律的にもお考へいただき、審議会等の議を経ておきめいただくという点において、格段の進歩であると私も承認するわけ

ありますけれども、何分にも交通のほんとうの大宗をきめる問題であり、一たびきめたが最後、これはなか／＼やり直すわけには行かぬ。ところがやり直さなければ、かりに何かの不都合な間違いがある——間違いでなくとも非常に非能率的なことをきめましてならば、これこそほんとうに國家百年の大計を誤るものだと思います。あとでさらに質問いたすつもりであります。が、本法に定める審議会は非常に視野が狭い。大體道路技術屋といった関係あるいは関係官庁の代表だけで構成されておるようでありまして、かように視野の狭い機関できめになるということは、やはり今日の民主政治のもとでは不都合でなからうか。私はこの点についてあるいは二級は除いてもよろしいが、一級道路だけでも、國のほんとうの大動脈はやはり鉄道の建設に類してお考えを願いたい。今までは鉄道が相当大きな幅を持っておりましたけれども、將來のわが國の陸上交通を考えますとき、自動車交通というものが非常なスピードで発達して来て、もう鉄道路線を追い越すのも、あまり遠くないうちにその時代が来るのでありますから、この國を横断する、あるいは主要なる都市を連ねる幹線道路をどう持つて行くかということは、ほんとうに國の運命を決する重大事件だと思ふ。またなか／＼やり直すわけに行かない性格のものでありますから、この手続につきましては慎重過ぎるということはないのであります。従つてこれは政令でおきめになるということば、どうも輕率のそしりを免れないと思ふ。この点はぜひ提案者にもう一ぺんお考え直しになる余地はないかという

希望を申し上げておきます。

〔委員長退席、山崎委員長代理着席〕

○田中(角)委員 お答えいたします。

滿尾さんの言われることは私たちが当初十分考えたことであります。日本復興の根本をなすものは道路の整備であるというところは、本立法の主眼点でありますから、そのようなことも十分考へたのであります。私見を申し上げて恐れ入りますが、この法律案は道路に対する基準法案であると同時に、大體予算を伴うものであります。その意味から申し上げても、いわゆる道路行政として指定を受けるものであつて法律でこれをきめることは行政権限の紛争を来すおそれはないかという問題、これまたもう少し日本が民主化されるとお説のような状態が来ると思ひます。現在のアメリカのあらゆる予算は全部議會において議決を経たものでなければ執行できないが、現在の日本の民主政治の状態におきましては、そういうことを考えた場合、政治力の介入ということも考えられる。もう一つは憲法上の行政権限の紛争にならないかという問題があります。これと同じようにして新規道路の敷設、それから復活鉄道の指定、重要河川の認定、こういうものも一切主管大臣もしくは政令でやつておるのであります。お説は理論論でありまして、立案者も十分考へたのであります。現在の段階においては、諸法令の例にならつて政令に課することが適當ではないか、こう考へたわけでありまして。

○滿尾委員 言葉を返すよりで申訳ないでございすけれども、今の御説の鐵道に關しましては全部法律でい

たしてありますので、これはお考え違ひかと思ひます。これは希望でございすから私あまり追究はいたしません。

今回の法律で大體道路に關する大筋がきまつた。これは政府委員の方にお伺ひいたしますが、この道路法ができましての最近五箇年間くらいについて大體の建設計画について、ごくアウ・ト・ラインだけでよろしゅうございすが、何キロぐらいの程度で費用で一級、二級の道路の建設計画をお考えになつておりますか。別に議會に出ておらなくてもいいが、この構想を聞かしていただきたい。

○菊地政府委員 道路法改正と関連はありますが、今年度の予算を要求いたします際に、一応十五箇年計画を作つておきまして、それで今年度予算の折衝をいたしたわけでございます。そのわけはきつめて大きいのであります。初めの五箇年分中の最初の年度が約五百億でございますので、大體その倍數をおかけ願ひすればわかる程度の數字でございす。ただ數字を申し上げても大きいなというだけに終りはしな

いかと思ひます。ただいまデータを特につけておりませんから申し上げかねますが、その程度のものでなければならぬ。われ／＼が考へておるような改良はできないわけでありまして。

○滿尾委員 今度は第三十条の技術水準についてお伺ひいたします。この技術水準は項目だけ書いてあります。中味は何にもわからない。従つて政令で定める、こう書いてあるのではありませんが、これはぜひ一級國道なり二級國道なり、基本的な性格のものにつきましては大體法律に明記すべきものでは

なからうか。かような重大な問題、しかもこれは恒久的性格の水準である。ほかの具体的な事件の処理と違ひまして、一級國道、二級國道の規格というものは簡単に動かさるべき性格のものではない、短時間のうちにこれを變更すべきものでもない。また變更した日にはほんとうの道路の建設はできない。道路の建設というものは、今お話しのように少くとも五年計画、十五年計画にわたつて着々として遂行しなければならぬのでありますから、一級、二級の技術基準というものは法律の中に明記すべき性格のものであると私は思

ふのであります。どういふふうなお考えでこれを政令に課されたか、またどの程度のものを政令できめようとお考えになつておるのか。そのアウ・ト・ラインだけお答え願ひたい。

○田中(角)委員 道路の構造の技術的基準につきましては政令で定める、この三十条に書いてあります。これは率直に申し上げまして、このような重要なものでありますので、法律で当然規定すべきものであると思ひます。ところが御承知の通り日本は現在過渡的段階にあります。ただ旧憲法下における概念そのままの現行道路法ではもちろんいけな。あらゆる基準が新しい文化の尺度、経済尺度によつてはか

られなければならぬというのであります。が、ようやくにして講和の日を迎える前夜のような現在におきましては、われ／＼の力でもつて日本の経済水準をどう持つて行くか、日本の文化水準をどこまで持つて行くかという問題はこれからまたわれ／＼自体が冷静に考慮して立案しなければならぬ問題であ

つて、もちろん道路の基準もそのような要素の上に立つてきめらるべき問題でありますので、政令に課つたわけでありまして。その場合にただ時をかせいで慎重を期すというだけでなく、非常にこまかい規定でありまして、これを全部法律案にりたうというところは多少技術的にむづかしいのではないかと。もう一つ、われ／＼委員會でもこの種の立法をやりました。相当こまかく規定したものに現在の住宅金融公庫法などがあります。もう一つは本日か明日御提案になる予定である耐火建築促進法

等には非常にこまかい規定があります。が、この道路の基準を完全に法律できめて行くということは、今の段階において多少むづかしいというので、慎重を期しつつも政令に課つた方がよいのではないかと、こう技術的に考へたわけでありまして。ただ一、二級國道の基準というものは、前にも書いてあります。一級國道は國の重要幹線、現在約九千三百キロある國道のうちほとんど大半は一級國道になるものであらうと考へるわけでありまして。二級國道はそれよりも多少重要度の低いもの、現在の指定府県道のうち重要府県道といわれるようなもの、すなわち重要地方道を二級國道に格上げしようというのであります。一、二級國道はおのづからそこに尺度がきまつて基準が明示される、こう考へておるわけであり

ます。

○滿尾委員 それでは政府委員の方に御ねしますが、さしあたり過去の道路規格を漸次改善する必要はあらうと存じますが、今後御建設にならうとする一級國道並びに二級國道に該當する道路につきましては、幅員、勾配、路

面という点ほどの程度をお考えになつておるか。特に私がお尋ね申し上げたいのは、一級国道においては当然舗装をお考えになるだろうと思いますが、その状態においては自動車スピードをどの程度のものとしてお考えになつておるか。自動車の重量及びスピードこれは片一方だけではいけないのであつて、両方の積が問題になります。その点をどの程度に予想するかというところに従つて舗装の強度というものがそこに生まれて来るわけでありますが、そこらの点についてはさしあたりどんなお考えを持つておられるかお伺いをいたしたい。

○菊池政府委員 幅員、勾配の関係等は、標準をいたしまして現在とあまりかわりません。むしろ山間部、平地部あるいは都市部とかの区分によつて制限をはつきりきめようという様な線でありまして、それです。山間部は七メートル五十から六メートルに下げるということもありまして、それからむしろ平地部では四間、七メートルくらいになるということで、現在よりもそう広くするということにはならぬと思ひます。それから勾配も現在の三％でこれは標準の最急勾配くらいを考へます。それから特にスピードの問題ですが、これは普通の混合交通の道路でありますから、やはり五十キロを標準にとることに相なると思ひます。

これは確定いたしておりませんが、そういうことにならうと思ひます。専用道路と違ひまして、そう高いスピードは考へられないと思ひますので、普通の六メートルとか七メートルではやはり五十キロ程度がせいゝで特殊の場合は六十キロで走れる車も認めますけれども、大体五十キロぐらいということになりはしないかと思ひます。

○満尾委員 六メートルないし七メートルというお考えは有効幅員なのか総幅員なのか、それからカーブの半径はどのくらいになつておられるかお伺ひいたします。

○菊池政府委員 今申しました幅員はもちろん有効幅員で、その両側に五センチ以上の余裕があるわけでありまして、ですから今申しましただけの舗装は必ずあります。

それから半径の御質問であります。平地部で四百メートル、山地部で五百メートル、特殊の箇所と申しますか、都市の中では五百メートルという様なことを考へております。

○満尾委員 政府委員のお考えを伺ひまして私の感じますことは、お考えがどうも少しかじかんでおる様に思ひます。せつかくわが国が画期的な道路法を御制定になり、過去のものは漸次直すとして、これから新しくスタートしようという際にあつて、理想とせられるところの道路の構造、規格が、今のお話の程度では非常に悲しいことだと思ひます。かようなことがあるから私は基準というものを国会で御審議に必要があると思ひます。建設省のお役人だけで御心配になりますと、一級国道の規格としてはどうも少し貧弱じやないか。もう少し雄大な構想を持つていただきたい。私は三十条の道路規格は、法律をもつて制定する方が適當だということをしゝ／＼思ひますを得ないといふことを申し上げておきます。

○田中(角)委員 満尾さんに一言だけ申し上げますが、私もこの道路法というものは、日本の立場と経済事情が非

常にかわつて参りますので、今まで道路行政に携つておつた方々だけにゆだねようと思つておられます。そのために議員立法を急いだわけでありまして、われ／＼は議員立法をやつた建前上、本法草案の施行に關しては重大なる関心を有するわけでありまして、但しわれ／＼は審議会の委員ではございせんが、立法者としての立場から建設委員会及び運輸委員会のエキスパートの方々からの意見をお取次ぎいたしまして、古い感覚で一級、二級国道の基準がきめられて、後世に悔いを残すようなことのないように十分に勧告するつもりであります。もちろん行政権限としての立場からいへば／＼介入もし、意見も申し上げて、法律で定めるものと何ら異ならない実効を上げたといふことを申し上げておきます。

○菊池政府委員 先ほどの数字はすべて最低でございまして、あれ以上ということでございします。

○満尾委員 以上ということでは、これは無限大に通ずるので、はなはだ話がむづかしくなるのですが、実際に施行しようと思はれる大体的要素を伺ひたい。以上ではわからぬのであつて、たとえば自動車交通に例をとりました場合に、同時に交通し得るのはアメリカ風に申せばツー・レーンとするか、スリー・レーンとするか、そういう角度から見ればどういふことになりますか。

○菊池政府委員 幅員の問題でたいま申し上げましたのは、すべてツー・レーンを最低といたしまして、そのツリー・レーンを六メートルにとるか七メートルにとるかということの最低の基

準であります。これ以上と申しまして、これは際限がないと言へば際限がないのですが、法の建前としましては、最低何メートル以上という様なとり方をいたしまして、これがフォー・レーンになるか、シックス・レーンになるか、都市内でもつて五十メートルになるか七十メートルになるかはこれはまた道路と見るべきではないのでありまして、おのずから道路としての交通量から考へまして、ファイブ・レーン、シックス・レーンと定められると思うのであります。そこで前もつてかつきりとしたのはフォー・レーンにせよ、シックス・レーンにせよというきめ方をしましても、今までの十五年、二十年くらいの経験によりまして、きめたものが十年も先になつてくてもなにかわりますから、変更しなければならぬと考へまして、建築線の問題もありませんし、建築線の問題もありませんから、かえつて御迷惑をかけようかといふことは幾ら／＼といふふうにあらかじめきめますことは相当困難じやないかと思ひます。最低を押しえて、それから交通量の多いところはどのくらいという様な標準が立てられるわけでございますから、最低を押しければ規定としてはよろしいのじやないかと思ひます。

○満尾委員 私の伺ひしましたのは、最低も必要でございしますが、実際に決定せられようとする大部分のものは、どの程度のことを施行せられようとするかといふことを伺ひしたかつたわけでありまして、もしこれが最低とすれば、たとえば勾配のごとき三％ではぜいたくだ、私はもつときつい勾配もあり得るのではないかという気がす

るのであります。しかし基準の問題はこのくらいにいたしまして、さらにお尋ねしたいことがございますから次に移ります。

今度は少しこまかくなりまして非常に恐縮でございしますが、二十条の問題をお尋ねしたいのであります。この中に鉄道橋とか踏切りとか駅前広場という様な問題が入つておるのでございしますが、いわゆる法律の言葉では兼用工作物と言つておられる。それでまず駅前広場の問題でお尋ねいたしたいことは、鉄道が駅前に土地を所有して広場としてこれを使用している。そうすると道路がそこへやつて来て、これが接合して一般利用者の面ではどこから駅前広場なのか、どこまで道路なのかわからないような状態で事実上使用されている場合が多いと思ひますが、本法にいわゆる兼用工作物という意味はどういう意味でありますか道路敷を延長いたしまして道路と駅前広場とを競合する部分についてどういふお取扱ひをせられるという意味であるかどうか、その点のお考えについてお尋ね申し上げたいのであります。

○田中(角)委員 お答えいたします。二十条によります兼用工作物は、いわゆる管理が二つにまたがるというものでありますので、護岸、ダム、鉄道橋軌道橋、踏切り道という様なものもみな適用されるわけでありまして、いわゆる駅前広場等においては道路としてお互いが併用している地域だけを言つておるのであります。

○満尾委員 その併用という言葉にちよつとあいまいなところがあるので伺ひするわけでございますが、つまり道路敷に該当するところを道路管理者

が管理する、さういふ意味に解釈してよろしうございすまか。

○田中(角)委員 道路敷であるところだけ道路管理者が管理するわけでありす。

○満尾委員 それからこの兼用工作物の中で、さらに踏切りに関するお尋ねでございす、今までできてはいる踏切につきまして、この法案が通りました場合にさらに新しく協議をしていただけるものでございすようか。

○田中(角)委員 もちろん新法において協議をするわけでありす。

○満尾委員 踏切の問題で、鉄道用地内の舗装が道路関係の莫大な交通量によつて相当な損害を今後どん／＼受けるだらうと思ひます。そうすると鉄道の側においてこれを補修しなければなりません。この費用の分担等につきましては、やはり五十五条の規定で道路管理者と御相談がいただけるのでございすようか。

○田中(角)委員 もちろん舗装したところがこれた原因はつきりするわけでありすから、この原因者負担の原則によつて、その負担率は相互が十分協議の上決定するわけでありす。

○満尾委員 道路工事に伴つて踏切りを新しくつくらねばならぬような場合つまり今まで踏切りがなかつた、そこへまた新しい道路ができて踏切りをつくる必要が發生した、もしくは道路の方が非常に拡張になつて、同じ幅員にしなければネットがでるから踏切りの方も広げなければならぬ、さういふ事態が起きましたときには、この五十九条の「道路に関する工事に因り必要を生じた他の工事」云々というものの適用をお願いできるものでございす

ようか。

○田中(角)委員 原則的に、河川法の改正案にもございす通り、原因者負担が建前になつておりますので、お説の通りであります。

○満尾委員 今度は鉄道と道路の立体交叉の問題であります、この問題は非常に影響するところが大きい。しかしながらまた道路交通の能率という点から見ますれば、これは絶対に必要なことと考えられる。しかし何分にも事柄は非常にけつこうでございす、わが国の民度、経済力の点から見まして、これは非常に困難な幾多の問題を含んでいふと思ひます。今回の御立法にあたりまして、立体交叉を原則とすることにおきまなつたことは私も敬意を表してゐるのでございす、しかしながらわが国の経済力においてこの立体交叉を原則通り実行しようとするには、骨の折れる面が非常にあると思ひます。だから概念的に申して、既存の設備についてこれを立体交叉にやり直すことは望ましくいけれども、実行上の困難がある。従つて立案者におかれては、かような事態に対してどういふふうにお考へになつておられますか、今後なるべく立体交叉にしたいという意味で私はこの法案を讀んだのでございす、できてゐるものについてこの原則へなるべくすみやかに立ち返りたいといふお考へであるかどうかお伺ひしたい。

○田中(角)委員 三十一條の規定であります、これは現行法にない新しい規定であります、この法案を出した一つの大きな改正点であると思ひます、これはお説の通り、現在の交通状況から考へてみますと、立体交叉をするのが当然であります。ところがいろいろ／＼な隘路がありまして、現在すでに平面交叉をしてゐるものを立体交叉にするといふことはほとんど不可能なことであらうと思ひます。それによりまして、現在平面交叉してゐるものには適用しないというのが施行法の第十條一項に規定してあります。なお将来の道路と鉄道の立体交叉につきましては、これは交通量の問題もありますので、全部が全部立体交叉するといふことが理想案ではあります、これは事実上不可能な問題が住々に起きて来ると思ひます。ただ、当然現在でも六大都市の都市内における平面交叉といふのはほとんどやつておらないのでありまして、これはなるべく本法立案の精神に沿つて、しかも財政的にお互いが許す限度で立体交叉にして行きたい、さういふことを考へております。

○満尾委員 たいへん現実に則したお考へをしていただいて私も敬服したのでございす、法律によりまして、政令で除外例の場合をお定めになつておられます。この政令でどういふことを御列挙にならうと考へるか、大体政令に關する御内容がほぼ決定して、お考へがまとまつておるとするならば、その政令のアウト・ラインといひますか、考へ方をお漏らし願へれば幸いと思ひます。

○田中(角)委員 この問題は、先ほどの道路の技術的基準を定める問題とひとしく非常に重大な問題であります。もちろん財政的な問題もあります、これは道路は国が行う、府県が行うといふのではなく、知事に関する問題

もたくさんありますので、ことに建設運輸等交通関係の行政機関の間で十分慎重に審議を重ねてこれが政令案の確定を見た、さう考へておるわけでありす。

○満尾委員 なるべくすみやかに政令のきまつたことを希望いたしまして、次へ移ります。この立体交叉の原則は非常にけつこうでありましたが、この三十一條の第一項の適用は正宗の名刀みないなものでございすから、振りまわす人のお考へによつて非常に危険を感じるものであります。たとえさういふことはどういふことになりすか。今度鉄道と道路と交叉しなければならぬ。そのときに、この場合は立体交叉に該当するの、平面交叉でもいいのかといふことまで協議ができるのかどうか。法律に立体交叉が原則になつておつて除外例はきつめて制限されておるのであるから、協議するといふのは立体交叉についての協議であつて、平面交叉にするのか、立体交叉にするのかといふことまでは協議しないのだ。立体交叉といふことで、立体交叉をどういふ条件で立体交叉させるかといふことこの協議であるのだ、さういふことのお考へであるかどうかを伺つておきたい。

○田中(角)委員 この法律案の目的は國家百年の大計をきめておるのでありますから、原則的には立体交叉を要求しておるわけでありす。しかしできない相談はやつてもまつたく悪法になつてゐるものでありまして、これは当然過渡期における現在の状態においては、交通量その他四圍の状況を十分勘案し、立体交叉をしないで平面交叉をするといふことまで協議することは当然であ

ります。もちろんそれに対しては両者が十分納得が行く場合、なるべく立体交叉がよろしいという根本原則だけはお互いが堅持しておるのでありますから、將來財政的に許す場合とかいふゆる交通量がふえた場合とか、新しい事態に対しては立体交叉をするといふような条件がつくかもわかりませんが、これはお互いが協議の上でなすことであつて、民主的に十分意見が協議でき、さういふふうになつておるわけでありす。

○満尾委員 ただいまの御説明によりまして、当然相談する場合には平面交叉にするか立体交叉にするかといふところまで御相談いただく考へであるといふことを聞いて、安心しました。さらに二十三條並びに五十九條に關通するものであります、この立体交叉に伴う工事といふものは、二十三條のいわゆる道路の附帯工事といふふうにお考へてよろしうございすようか。

○田中(角)委員 三十一條の規定によります立体交叉、これは附帯工事といふのではなく、完全に原因者負担という原則でありまして、鉄道が現在の道路の上を通る場合は鉄道がこれを原因者負担をする。現在の鉄道の上を道路が立体交叉する場合は道路がこれを原因者負担をするといふことでありますので、二十三條の附帯工事の場合と違ひます。

○満尾委員 今度は、鉄道が立体交叉に關しまして話が合はぬときには協議をする、さらにその協議がととのわなければ、建設大臣及び運輸大臣が裁定することになつております、私はこのときに非常に奇異の感を抱きますことは、一級、二級の国道の建設者は

おもなる場合は大建設大臣が当事者であらうと思ひます。ところが当事者間の話が合わないのに裁定するときはその当事者である建設大臣がその議にあずかるという事は、普通の常識で考えまして非常におかしい。つまり建設大臣は、道路の建設の当事者たる立場と道路行政の監督官庁である立場と一身に二重人格を兼ねて、この場合は適当にこれを使いわけるのであるというのでありますが、かようなことは私には非常におかしい、この裁定が公正に行われたものでありまして、対外的には十分手下に冠のそしりを免れない。法律としてきめて不明朗である。せつかくここに道路審議会と申しますか、有識者を集めた審議会等を御設置になつておるとするならば、少くとも形式的権限は建設大臣であらうとも、建設大臣はかような裁定に關しては道路審議会に諮問をしなければならぬ。こういうふうな一段まわり道をさせられましたならば、非常に私はこれが明瞭になつたろうと思ふ。どうも大臣の当事者たる監督者たるの二重人格の御規定をおつくりになつたことは画龍点睛を欠くように感ずるのでございますが、どういふふうなお考えでございませうか。

○田中(角)委員 御説に對してお答えいたしますが、結論的には鉄道等の場合は運輸大臣が許可権を持つものである。運輸大臣と建設大臣の間では必ずしも協調がとれるという観念を持つております。それは、道路審議会というものが、一級、二級国道等の基準となるから、いわゆる慎重をきわめるといふ立場でもつて設けられておる

審議会でありまして、これはまつたくの諮問機関であります。そういう意味からいいますと、もちろん法律には規定がありませんが、このような問題に對しては道路審議会といわず、在野の半議経験者の意見も徴するであります。よし、これが許可が紛糾したような場合は聴聞会もやるわけでありまして、十分民意は反映せしめられる、かように考えられます。特に運輸大臣と建設大臣をどちらか一方にしろという御意見ではないやうであります。どうも両方の意見がとれない場合があるが、これはあらゆる場合にこの原則は共管をやめろということになるのであります。道路行政と交通行政が一つになればいいのであります。建設省の道路局は運輸省にあるべきだといふ議論もそこから生れるわけでありまして、この考えでは、今の日本の状態からいって、建設省の多い道路行政は、建設省所管が正しい。もちろん道路の交通行政の所管は運輸大臣が正しい。将来はどうあらうとも、現在の状況において当分現行の官庁体制でやむを得ない。こういう観点から考えますと、究極に行きますとどうし

ばならないといふことになるわけでありまして、これは現在の吉田内閣のものである。これはこの内閣であつたならは、この問題が起るかも知れませんが、今は何といつても政党内閣でありますので、いずれの場合でも両大臣は一つの政党から出られると思ふのでありまして、何とかしてこれは調整して

もらなければならぬし、またさう困難な問題でもない、かように思ひます。

○瀧尾委員 ただいまの提案者の御説明でございしますが、実は私の御尋ねしました要点は少し違ひるのであります。この法案に關連して行政機構の議論をするのはおき道でありまして、さうなことは一切申しません。現在において両大臣の裁定といふことは一応しかたがないことです。ですからこの両大臣の意見の食い違ひを恐れると申し上げておるのではなくて、私の心配しておることは、建設、運輸両大臣が相談することにはなつておるが、その一方の建設大臣が当事者であつて、ただちに裁定をするという点にこの法案の不明朗に感ずるところがある。従つて当事者である建設大臣の方に關しては、やはりこの道路審議会か他の機関にゆだねて、その答申に従ふべきならぬくらいのもう道を一度おさせになつた方が非常にけつこうではないか、この審議会にはほかに目的があるのですから、その職務権限に一項を加えるだけのことでさういふ方法がとれるのじやないか、このために審議会を起すのではなく、すでにりつばな諸機関があるのですし、その諮問機関にはエキスパートが集まりなりつばな人ばかりなのでありますから、さういふ意味では実はお尋ねしたわけであり

件を付せられるようなことはないだらうと思ふのであります。これはいか

○田中(角)委員 後段の御質問に對しては、正誤表でもつて訂正してありますから懸しからず御了承願ひます。

それから前の御意見に對しましては先ほども私が申し上げました通り、立

それからもう一つお伺ひたいのであります。立立交交をいたした

○田中(角)委員 たいだいまの御質問者の意見の通りであります。

○瀧尾委員 それからもう一つ伺ひますが、三十一條の關係におきまして、日本国有鉄道とかあるいは地方鉄道とか書いてありますが、軌道法による実質上の地方鉄道、私鉄があるのをごさいます。ところが形式的に軌道法によるものは、三十一條にきめてある原則及び裁定が適用外になるおそれがある。ところがわが国の地方鉄道の実情を見ますと、ことに大阪方面に多いのでございしますが、免許をとりま

うな形式的区分のために、三十一條の適用がなくおそれがある。この点については形式的に軌道法による会社であつても、實質的に考へて三十一條を適用するのだとお考へはないかどうかお伺いしたいと思ひます。

○田中(角)委員 本件に關しましては昨日建設委員會で西村君からも質問があつたのでありますが、これは當然道路法と一體となるべき軌道法であるのでありまして、できるならば道路法と軌道法を同時に改正したいとお考へておりましたが、この法律案が通過したあかつきには早急に軌道法の改正を議員立法もしくは政府をして提案せしめたいという立案者の意思でありまして、三十一條に規定しておらない軌道法に關しましては、軌道法の改正でこれを適用して行きたいとお考へておるわけでありまして。

○瀧尾委員 今お尋ねいたしましたことは、軌道法を改正するまではこの條文の適用がないということになりますか。

○田中(角)委員 現在は軌道法で行つておりますので、この條文を適用しなくても十分行けるわけでありまして。

○瀧尾委員 それでは業界が非常にかわいそうなのでございますが、軌道法の改正というものは今国会に同時にできなかつた、あるいはいつ出て来るかわからないというならば、その時間的なギャップを補足する附則か何かをおきめになるわけに行きませんか。

○田中(角)委員 それは現行軌道法のままでも行けると考へております。

○瀧尾委員 もう一つお尋ねいたしますが、三十一條であらかじめ立休交叉

のときには当事者間において相談をしなければならぬとなつております。地方鐵道の方は問題はございせんが國の場合においてこの「あらかじめ」という字の意味でございせんが、予算がすつかりきまつておりまして、どんなに相談してみても國の側では予算のわくがきまつてゐるのだから、ないそでは振れないといつてけられたのではどうにもならないのでございせんが、この三十一條の「あらかじめ」という氣持、これについてさうな無理を押しつけることはないとさうな無

な考へえはございせんかどうか、伺いたいと思ひます。

○田中(角)委員 國有鐵道の問題はもちろんなる國家予算を編成するときに大体その内訳が決定するわけでありまして道路は國及び都道府縣であります。立休交叉を要求するといふことは國の機關同士のことでありますから、お互に協議ができるわけでありまして、もちろん法律で規定してある法律基準を無視して予算を要求するわけでは全然ないのでありまして、事實上は御懸念のようない点はないとお考へております。

○瀧尾委員 國有鐵道の場合は確かに國家並びに準國家機關相互のことでございますから問題はございせんけれども、私鉄の場合にこれが問題になつて来る。私鉄の場合に、國に予算がないから、もつともだとは思ふけれども、ないそでは振られぬとおつしやつては困るから、さういふ場合において、事前にほんとうに「あらかじめ」といふ字を生かして御考慮を願うようにお願いしたいという質問であります。

○田中(角)委員 御説の通り國が既設

の私鉄等に対して立休交叉をする場合は、もちろん立休交叉の予算を組むわけでありまして、これが私鉄との間の連絡は用地の問題その他に対して十分連絡をとり得る、またとなればならぬといふ考へております。

○瀧尾委員 今度は三十九條の占用料の徵收の問題についてお伺ひいたしたものでございせんが、軌道法との關係がここに發生して来るのでございせん。軌道法の規定によりまして、占用料はもと原則は書いてある。ところが今のところ実は命令が出ておらないのであります。従つて占用料はとつておらぬのであります。今回の法律によりまして占用料はとるのだ、そしてそのとり方は、都道府縣の條例で定めるのだといふことになつて、とる建前がたいへんりつぱになつてゐる。そして相當たくさんとられるやうなことがありまして、現在の交通機關の公共的使命にかんがみて、急激な變化は非常に困るのであります。法律はさういふふうにお書きになりましたが、これらの交通事業に対する占用料の徵收は、現在よりは負担が重くならないといふふうにお考へたいと思ひますが、さういふやうな考へえはございせんか。

○田中(角)委員 地方軌道及び鐵道に對しては占用料を徵收しないといふ考へであります。

○瀧尾委員 軌道法の改正につきましてはどのような考へえが進行しておるのか、ございせんか。改正はお考へになつておると思ひますが、いつごろさういふことが具体化するであらうかお見通しでもあればお伺ひしてみたいと思ひます。

○田中(角)委員 道路法は建設委員會

の所管でありまして、われ／＼が三年間も努力して今日提案の運びになつたわけでありまして、軌道法は運輸委員會の所管だと思ひますが、この道路法の通過いたしましたら、あなた方に主權をおとりになつていただいて、本法案と十分合致するように御改正をお願いしたいとお考へております。

○瀧尾委員 附帶工事の問題であります。二十三條と五十九條が關係するものでございせんが、道路工事によつて發生する軌道に關する工事費、たとえば道路が広がつたために軌道はまん中に引越せといふやうな問題が起るやうな場合があると思ひます。さういふ場合にさういふ工事費のごときは道路の附帶工事として五十九條を適用していただくように思ひます。ございせんが、どうでございせんか。

○田中(角)委員 これは附帶工事として、本法においては原因者負担でありますので、原因者負担において行いたいとお考へております。

○瀧尾委員 今度は地下鉄の問題であります。地下鉄に対するのが國の法律的な考へ方は非常に区々になつておりまして、ある地下鉄は地方鐵道になり、ある地下鉄は軌道になつておる。まことに困つたことでございせんが、本法が施行されました場合に、道路の占用といふ言葉でございせんけれども、工事中は確かに道路を占用しております。この面で御迷惑をかければ占用料を払うとか、いろ／＼な手續が必要なこととはわかつておると思いますが、できまして道路がすつかり原状に復した場合には、道路の下を地下鉄が走つておるので、これに對しても道路占用といふふうにおとりになるのかどうか。

われ／＼の希望から申せば出入口口とあるいは空氣抜きとかいふものについては、占用料をおとりになるのはかまわぬと思ひますが、本来の軌道敷地そのものは道路の下にあるから考へえにならないと思ひますが、どういふふうにお考へになりますか。

○田中(角)委員 この點に對しまして、道路の下を通るということ自体が占用であるかないかといふ問題にはいろ／＼意見があります。しかし本法律案が施行になつても、路面に出ているもの以外は占用料を徵收しないといふ原則であります。

○瀧尾委員 少し自動車のことに対する關係のことをお尋ねしてみたいと思ひます。ございせんが、その前に四十八條の道路標識について伺ひたい。私は道路の標識は道路管理者がその都度つくろふのだらうと思つております。しかし少くとも道路標識のつくり方といふものは交通法にも關係があると思ひますが、一つの國際的な基準によつて、アメリカの人が日本に來ましては、日本の標識がわかるやうに、なるべく世界共通の道路標識を使つて、一、二級の國道のときにはやはり白線を用ゐるとか、あるいは点線と破線を使いわけをするといふやうな道路標識をとられたい非常によろしいと思ひます。どういふ考へえでございせんか。

○田中(角)委員 これは占領軍が日本に進駐しましてから御承知の通り道路標識は大体世界標準に達した道路標識を使用いたしております。もちろん講和発効後といへども道路の利用は日本人のみではないのでありますから、世界のことも十分研究し、考へた上に世

と書いてありますけれども、これは特定の業者に特定の負担金をかけるという特別の法律でありまして、日本の現状にかんがみましてはなほ負担の過重をしいるような結果に陥るとわれわれは見えておりますが、この点についてこれを御改正になるお考えはありませぬか。

○田中(角)委員 六十二条の特別負担金の問題は、立案當時から相当問題があつたのでありまして、私たちが提出した法律案の前に書いたのはもう少し強いもので、何しろ道路は早急に整備しなければならぬ、しかし国家予算はこれに伴わない、何とかして道路からとれるものとはつて道路に還元したい、そしてお互いが両々相まつて実を上げたという考え方があつたのであります。御説の通り六十二条に對しては、どうも現在の道路も直さずしてただとることだけを考へるという思想はよくない、こういうような意見もありまして、われ／＼自体もそれを考へまして現在のように六十二条を非常に緩和したわけでありまして、六十二条は特別負担金というよりなタイトルをつけて出しましたので、非常にこつと見えますが、これは実際現在やつております現行法と何らかのやりかたは考へております。ただ全国的に基準を設けて、とれるというのではなく、とるという原則でありますから、多少こついかとも思ひますので、場合によつては御相談の結果六十二条の修正案を考へてもよろしいのではないかとこのことを考へておりますが、ただその場合には、どうも法律案をつくつたために六十二条をとつてしまつと、六十二条があつても大体現行通りであります。

で、その六十二条をとつてしまつと今までの道路賠償負担金よりも退歩するといふことも考へられます。その意味において六十二条をとる場合には、六十一條の受益者負担の「道路に關する工事(修繕に關する工事を除く。）」というこの括弧の中だけをとり、六十二條を取り除いてはどうかという私見を持つておりますが、これは提案をいたしました私からは申し上げにくいことでありまして、御審議のうちに御意見をお出し願ひしまして、御修正意見があるならばそれに應ずることもやぶさかでないといふことを考へております。

○瀧尾委員 六十二條について深甚なる御考慮をいたしてあることを感謝いたします。御考へでは、一定反響する業者だけが道路をこわすというくつとくつとに重なる車両で、その車両が特に重なる車兩で、スピードも早く明らかに道路をこわすという証明がなければ別でありますけれども、普通のバスを使つて一日に何回通るか知りませんけれども、ほかの人がもつと重い車で、もつと道をこわしているかもしれせん。特に反覆してある業者がつかまへやすいからといつて特別負担金をかけられるのは、法律として不公平だ。従つて六十二條はぜひ削除したてたきたい箇所でございます。ただ六十一條に關係いたしますと、この修繕に關する費用を除くといふふうに書いてあります。これを、自動車に面して則して考へてみますと、従来各県でとつておりました道路賠償負担金の思想がここに現れておるのだと思ひます。ところがわが国の自動車の關係の業者の事情

を見ますと、実はかつて警察の管下でありました。警察には非常に敬意を表していろ／＼と御下命を仰せつかつておつた。それが今日道路運送法以後運輸省の方の關係にかつて来ておりますけれども、それでもまだ地方々々によりましていろ／＼な現物を給與させられたり、あるいは労力を寄附させられたり、道路賠償負担金も相当おつておる。寄附金といふ名目で実は相当今日まで負担されておる。従つてこの自動車に關する諸負担をまつた統一してもらいたいといふ要望が非常に強いのであります。だん／＼それらのことがよくわかつていただいた果がありまして、全国的に見ますと、今日道路賠償負担金はなくなつたところが相当ある。私はほとんど半分くらいは府県しかとつていないのではないかと考へております。このことは、半分だけの府県がそれだけ事情をわきまえていたのだ、実情を見ていたのだ、御了解をいただいた結果そのようになつたのだと思ひます。今たゞ／＼法律が出ましたときに、現状の収入を確保せんとするのあまり六十二條が入つたりあるのは六十一條の問題が起つたりしてあるのをごいひますが、六十一條に受益者負担の原則をおきめになることは別に異存はないのでございませう。ただこれを自動車の面に則して従来のような道路賠償負担金を復活させるのだ、そつといたしますと、今までせつとくまけてくれた府県もこれによつてとるというところに形勢逆転いたします。

私どもは自動車の關係のものが公正な負担をすることに於いては異存はない。従つて自動車税その他につきましても先般來地方税の改正等についてい

ろい意見があつたのであります。適正な固定資産税としての課税をせられるとか何とかいふ、自動車に対する総合課税の立法をしていただくこと考へて行つて、この道路を利用しておるからお前が払うのだというふうなことは、道路といふものは本来がそういう利用のためにできておるのでありますから、その利用に則して金をとるのだ、もちろん舗装して、その前に店か何かあつて地価が非常に上つたといふことであらば別でございませうけれども、ただ通行しておる事実がこれとてゐるというふうな受益者負担は、これは私は基本的觀念においても納得したいものがある。従つてこれらのものについては、ほかの委員からもあるお話があると思ひますから、私が一人であまりおしやべりをするのは慎みますが、かようなわけをございませうから、ぜひ筋の通つた課税をしていただくといふふうにお考へいたしたい。おそれらくは自動車業者といへども理論的に正しき御課税であるならば、何も申し上げることはないと思ひますけれども、六十二條は全然反對いたしたい負担といふ考へ方は御勘弁を願ひたいと実は考へておるものであります。

○田中(角)委員 非常に強い御要望がありまして、私も實際はバスを兼業しておる業者の一人でありましてから私うちとはなるべくおしやべりなかつた考へておるのであります。改正道路法を提案する場合いゆる道路網を整備しなければならぬといふ一大目標に邁進しておるわけでありませう。その意味において、もちろん道路は国が、都道府県が、市町村がこれを修復しなければならぬのであります。が、いわゆる旧憲法の思想で、現行道路法の不備もそこにあるのであります。どうも国の道路だから国がやればよいのだ、府県道だから府県がやるのだといふこと

で、町村は町村道に關心を持ちますが、府県道、国道に對してはほとんど関心を持たない。だから現在までは、一つの日本の悪習であります。町村道には物を捨てないけれども、府県道まで持つて行つて物を捨てて来る。こういう状態が日本の道路に對する國民觀念であつたやうであります。私たちが新潟県であります。少し修理をすればバス運行が可能なところでありながら、工事ナンバが上らないために何年も／＼これが運行を妨げておるといふやうなところがあります。だからそのやうないわゆる道路の維持、補修、改良に熱意を持つておる業者及び各都道府県のバス網といふものは、相當程度発達しておるわけでありませう。もちろん營業が成り立たないやうな受益者負担を要求せらるる道路の補修等に對しては、これは業者が応じないのであります。これは業者が応じないのであります。普通は、維持修繕工事を行つたために、また一部の木橋の補強等を行つたためにバス運行ができるということになります。實際のバスの免許といふものが非常にむづかしいといふくらいに路線獲得がたいへん現在でありますのでできれば受益者負担は出しようが業者の方の意見のやうであります。私たちが今六十一條、六十二條を考へまして、ある県はとつておる。ある県はとらない。しかもとつた県はこれを一般会計に繰入れて、全部道路補

修に還元せられないということであつたならば道路の整備ができない、このうので一律の率をきめまして、現行の道路損傷負担金を上まわらない限度においてこの法律でもつて徴収をした。そのかわりにこういう法律で規定する徴収は、絶対に現行以上に上まわらないということを考えております。その意味において、なお六十二条が削除になるとすれば六十一条だけでありますから、政令で基準を定めるわけには行きませんが、行きませんが、法律でもつて規定しておりますので、とつておらない県にも一応の通達ぐらいは出した方がいゝのではないかと、このことを考えております。そうして負担も公平であらねばならない。そうしてこの「修理に関する工事を除く」というのは、それよりもなお大きいのは実際は御承知の寄付金で、法律で定めれば一合に対して千円ないし二千円で済むものが、三万円も五万円も、また十万円も、場合によつては二箇年間のバス運行賃金を棒引きにせられるような寄付金を要求せられて、私の箇所などは、一つの路線をやつて約六十万円を橋梁補修にとられております。こういうことが不当であるということで、かえつてこれを法律に規定しまして、それで当然の受益者負担金を出さなければ、府県は、国は当然これを補修すべきだという業者の意見を強力に表に出した方がいゝのではないかと、この考えから本条を規定したのであります。現行の道路損傷負担金制度に対してもいろいろ意見がありますが、当分の間はありますから、新しい観点からこの規定は必要でないか、こう考えてお

るわけでありませう。

○満尾委員 六十二条の関係が削除せられますならば、六十一条で現状を更しない程度の負担ということであれは、これは非常にけつこうだと思つてあります。幸いに提議者は非常に実情に明るくて釈法に説法でありますからあまり申し上げないことにいたしますが、さうに現状を更しない程度の負担ということで六十一条を考へていただくならば、六十二条をとつていただくことは非常にけつこうだと思つております。

○満尾委員 ありがとうございまして。これで私の質問は終わります。○山崎委員代理 次は大澤君。○大澤委員 このたびの道路法案につきましては、私だこまかく条文を検討いたしておりますが、大体私の考えで気のついた点をお伺いしたいと思つております。今回道路法を改正すること、は、三十年來現行道路法が何ら改正を加えられてないので、このたび新しく新日本の建設という意味から道路法の改正を行うというふうな建前になつておるようであります。すなわち道路法の改正にあたりまして、何のために道路法を改正するかといふことならば、先ほどの提案理由の説明にもありましたが、たうに、わが国の経済並びに文化の発達のための原動力である道路の改善をはかるために改正する、すなわち歩人車や自動車を通る人々のためにのみ改正するのではなくて、文化生活に生きるための、つまり文明の利器たる自動車交通のために改正をするのではないかと、自動車交通の便益をはかるために本案が提案されたのではないかと、このふに考えますが、この点における根本の趣旨について一応伺いたいと思つております。

最後に一言申し上げます。第八十一条の道路審議会でございますが、この審議会は「道路に關し學識経験を有する者並びに關係行政機關及び地方公共団体の職員のうちから建設大臣が任命する」ということになつておりますが、私はこの任命の範囲が狭きに失すると思つております。どうしても道路の問題は道路をつくる側の人あるいはその予算なり技術なりの關係の人だけではいけないのであります。これを利用する者の利益がここに反映しなければいけない。この「道路に關し學識経験を有する者」という字句であります。これは利用する者代表といふ感じがどうも普通に通に就んでは出て来ないのであります。この点で利用者の代表をぜひ入れていただきたいと思いますのであります。が、どういふお考えでしようか。

○田中(角)委員 これは關係行政機關及び地方公共団体の職員の中から任命されるものは、委員總数の二分の一、すなわち十名以下であります。このあとの學識経験者十名といふものの中には当然利用者代表を加えたいと考えております。

○田中(角)委員 お答えいたします。本案の改正の要點は、自動車交通の発達のためにいふだけ立案されたものではございません。重要な問題として、道路法は大正八年、約三十五年前に制定してから改正らしい改正はほとんど加えられておりません。その當時は、日本の道路は歩くことが主眼でありました。それから馬車になり、自動車になり、今は重裝備になつてい

る時代でありますから、まづたゞ現行道路法が現状にそぐわないといふことは認識されるわけでありませう。当然本改正案によつて日本の道路は整備される、しかも整備をしなければならぬといふのでありますから、その整備せられる道路は、現在及び将来の日本の交通、特に最も大きな地位を占める自動車交通が主眼になつて道路が整備せられるわけでありませう。結論的には自動車交通の発達に大いに寄與する法律案であると考えておるわけでありませう。

○大澤委員 お話を承りますと、日本の産業開發並びに経済、文化の發展のため自動車交通に大きな関心を持つて改正したといふことは承知できるのであります。自動車の発達並びに將來の發展を目的として本法律の改正がされることをいたしますならば、何らかの方法でこれを助長し、あるいは自動車の便益をはかり、しかもこれが發展で得る外資をこの法案に織り込まなければならぬ。しかるにこの法案を見ますならば、自動車交通のために一応の負担をさせるようになつております。負担を課するに際しまして車両という言葉を使われておりますが、この車両の中には自動車もあるでしょうし、あるいは人力車もあるいは電車も自転車も含まれると思つてますが、どういふものがこの車両の中へ含まれてい

るか、その点をお伺いいたします。○田中(角)委員 大澤さんにお答えいたします。この法律案は究極には道路が整備せられるのでありますから、日本の自動車交通が飛躍的に發展することになります。自動車交通業振興法案ではあります。いわゆる道路の基

○大澤委員 さらば、自動車の発達のために一応の負担をさせるようになつております。負担を課するに際しまして車両という言葉を使われておりますが、この車両の中には自動車もあるでしょうし、あるいは人力車もあるいは電車も自転車も含まれると思つてますが、どういふものがこの車両の中へ含まれてい

○大澤委員 さらば、自動車の発達のために一応の負担をさせるようになつております。負担を課するに際しまして車両という言葉を使われておりますが、この車両の中には自動車もあるでしょうし、あるいは人力車もあるいは電車も自転車も含まれると思つてますが、どういふものがこの車両の中へ含まれてい

○田中(角)委員 大澤さんにお答えいたします。この法律案は究極には道路が整備せられるのでありますから、日本の自動車交通が飛躍的に發展することになります。自動車交通業振興法案ではあります。いわゆる道路の基

○田中(角)委員 東京の都電等は御承

知の通り地方軌道であります。これは道路法によつて規定せらるべきものではなく、軌道法によつて規定せられておるわけでありませう。なお軌道の敷設に對しては、建設、運輸両大臣の共管でありますので、これが調整には万遺憾なきよう軌道法によつて措置がとられておるわけでありませう。

○大澤委員　そうしますと、車両というのはバス、トラックというふうな車両に限るということに解釈する以外にないと思ひますが、そういうことになるとすれば、この法案においては、明文としてはつきり車両でなく自動車ということに改める意思があるかどうかお伺ひしたいと思ひます。

○田中(角)委員　原則として車両の解釈をバス、トラックといつておられますので、バス、トラックその他というよりも、一括車両の字句で表現して置くことが適當だと思ひます。

○大澤委員　この法案によりますと、一級、二級の道路に対する建設は、国費が三分の一、地方公共団体の費用が三分の二で建設する、なお完成した道路の修理は、全部が国でなく地方公共団体にまかせる、また公共団体の費用によつてこれを支弁するということになつておるようであります。せつかく道路を建設いたしましたも、地方公共団体、すなわち県その他の財政のいかによつては、道路が完全に修理できる県もあるし、あるいはできないところもある。国費の大部分をもつてせつかくつた道路が、実際に使ふ面から見ますときには、同じ国道であつても一部の県を通るときは非常にいいし、他の県を通るときには道路の修理が出来ておらないということ

自動車などでわれ／＼が通る場合でも非常に不便を感じ、しかも同じ車両ではその道路の通行ができない、この点まことに矛盾をいたしておるのが現状であると思ひます。この改正法の趣旨からして、国自体がもつと責任を持つてこれを監督するか、あるいは国費をもつて、責任をもつてこれを完全に修理するか、いずれかの方法を考へておられるかどうか伺ひたい。

○田中(角)委員　一、二級国道の新築、補修の問題に對する御質問であります。できるならば一、二級国道は国が補修までやるということが、ある一面からは理想案のように聞えるかもしれませんが、なお私たちがもう意見を持つたこともあるのであります。現在の状況で言つて、新築の場合、合国が三分の二まで出し得るというふうな、現行よりも率を上げたわけでありませう。補修に對しましては、国が全

国の国道網に對して補修をするということは實際上は不可能であります。これはやはり実際に使用するのの非常に多いその都道府県が修理をするということが最も適當である、こういうふうな考へております。なおこれが補修費に對しましては、国が三分の一の補助をするのであります。国道だから国が全部やつた方がよいという理論が成り立つ半面には、それでは府県道だつたら府県が全部やるかというところではないのであります。都道府県道に對しましては、新築、改築の場合には国は補助をいたしておるわけでありませう。

なおこの法律では、道路の修繕に關する法律を廃止することになつておるのであります。今までは町村道にま

で補助金を交付しておつたわけでありませう。私もこの法律案を提案しましてから、どうも少し飛躍的じやないか、現在の状態においては道路を整備するといふ建前上、道路の修繕に關する法律は本法施行後といへどもそのまま残して置いた方がよいのではないかと考へておりました。これは審議の途中において皆様方の意見によつていろいろ調整を願うわけでありませう。そのような状態でありませうので、府県道に對しましては国が補助をする、そのかわりに工事が完成をし、維持をしなければならぬ国道に對しては、利用度の非常に多い、しかも管理、補修に對しては十分目の各都道府県を維持修繕を行はしめるということ考へておるわけでありませう。

○大澤委員　ただいまの御説明によりますと、国道であるが、この修理は府県にまかせる、なおその費用の三分の一は国が出してやるのだというお話であります。国が出してやるにもかかわらずその府県によつては、東京の近くで言へば、かりに東京から中仙道を通つてみましても、埼玉縣などの一部の道路は国道であり、しかもそれがまつたく龐大な国費をかけて完成したものが、現在においてはほとんど通れないで古い道路を通つておる。新しく国費をかけて大きな国道ができて、しかも現在の食糧需給の状態から見ても、あれだけの大きな面積を国道にして、耕地をつぶしているにもかかわらず、その道路が実際に使われていないといふような現状であつて、道路局長にいたしましては政府にいたしましては何らこれに對しての処置がない。五十年

三十年前の古い、狭い道路の方がよほど完全であり、しかも危険がなく通れるといふような現状を見ますときに、本法案の改正においては、いかに府県に對して監督をするか、あるいは国の費用の三分の二をもし払つておるのか、その金をどこに使つておるのか、その修理に何ら使つていないという現状が明らかである場合は、政府においてどういふ処置をとるか、その点政府の考へ方をお伺ひしたいと思ひます。

○田中(角)委員　政府に對する答弁要求がありましたが、私から簡単に一言お答えを申し上げたいと思ひます。今までは国道が確かに悪かつたということ、私は私ばかりでなくだれでも認めております。それが現行道路法を改正しようという主眼点でありました。先ほど満尾君の御質問に對してお答えしました通り、いわゆる国道だから国がやるのだという觀念がありませう。ために、国道といふ、府県道といふ非常に荒れておつたわけでありませう。だからさういふ意味で今度の改正法によりましては、一、二級国道は国の營造物である、それから都道府県道は都道府県の營造物である、市町村道は市町村の營造物であるといふはつきりとした財産觀念を持たしたわけでありませう。そして国も市町村に對して補助をするかわりに、市町村及び県も國家がつくつた重要な道路を使つておるのでありますし、自分の県を走つておる道路に對しては愛護心を大いに高めて、一、二級国道は国の營造物であるから國がやるのだという觀念ではなく、相対的な氣持でもつて国道の維持補修に當つたならば、現在のよりなことはなくなるであらう

といふことが改正の一つの大きな主眼点になつておるわけでありませう。今までも国道に對しては都道府県が負担に應じておつたのであります。特に國の工事に對しては國が負担をするのだ負担金を出してやるのだといふような觀念では道路の維持補修ができなくなるのであります。實際の維持補修工事は各都道府県がやるのであります。その責任は都道府県にあり、國が補助をするといふ建前の方が道路の維持管理に對しては万全であらうといふ意味合いから、かくのごとくはつきりとその責任分野を規定したわけでありませう。

○大澤委員　今私が質問いたしましたように、實際に龐大な國費をかけてきた現在までの、国道が全然使えない。大きな田畑をつぶして、しかも金をかけて道路にしたものが全然使われないで、昔からの狭い道路が完全であるがために、自動車あるいはその他のバス、トラックにしても、その方を實際に使つておるというふうな事情である。これは政府において何らかこれに對しての処置がないと、ただ都道府県の責任であるからといふのではいけない。同じ国道であつても、先ほど申し上げましたように、東京都から埼玉縣を通つて群馬縣に入る道路、きのうも通つて来たばかりであります。古実にその道路を自動車が行き、下の方が高いから走れるかもしれないが、今の新しい自動車では實際通れないといふ道路があるために、一般國民が不便を感じておる。その道路に通行がめづつて引返してまた旧道に入るといふよ

うに、国民に対して大きな迷惑をかける現実にあります。そういうことに対して道路行政を担当する政府としていかに責任を感じておるか、この点をたじたいのです。

○菊池政府委員 たいまいちようど四月で予算の切りかわる時期でありまして、府県の維持修繕費がおそらく切られていく時期ではなからうかと思えます。こういう時期が毎年あるのではなはだ恐縮いたすのでありますが、特に今年度は維持修繕の国の補助が著しく削減されました。また四級国道といえ、昨年までは国直轄でもって維持補修をやつて参つたのでありますが、今年度からはそれができないことになりましたので、これからは全部府県でやる、そういう切りかえの時期のためにおそらく現在はそのようなことになつていくと思ひます。補修費の問題につきましては、これは例のメモランダムで終戦後国が特に維持修繕費に対して補助をする制度が設けられました。当分の間補助できるということになりました。国でも直轄で補修する道が開かれておつたのでありますが、それが今年度からほとんど廃止のかつこうになつて、ごくわずかに寒冷地等の非常に砂利道の維持の困難な地域には補助しようという事で、昨年に比べまして非常に少額の経費のみがこの補助額に認められておる次第であります。われわれといたしましては維持補修に対して国がもう少しめんどうを見るということにいたしたいのでありますが、何しろ経費がありません。ことに国の経費は、なるべく現在交通の困難である狭い所あるいは勾配の急な所等の改良工事、建設工事の方にだん／＼移して行

きたいという方針でありますので、維持の方に国費を投する額が幾らか減つたわけでありまして、そこで維持修繕関係の財源が非常に貧弱であるという点から負担金の問題も始まるのであります。維持修繕といふものは目に見えないで割に金がかかるので、出しにくい経費でありますので、何とかして財源を整えたい、ガソリン税等の問題もそういうところから起るのであります。が、まだわれ／＼の思ひようになりません。できるだけ維持修繕費の方の財源を得たいというのでわれ／＼はいろいろ考へておりますが、現在ではまだ御満足行くようになつておらず、たゞ、この点遺憾に存じております。

たいまいちようど四月で、予算がまわつて来れば地方も悪い所はだん／＼とよ／＼して参るはずでありますから、もう少しばらくお待ち願ひたいと思ひます。

○大津委員 たいまいちようど道路局長の説明を伺いますと、地方の年度末の關係その他の機構のかわり目のために補修ができないで、そういうことがあるというお話であります。しかし、先ほど申しましたように、同じ道路が三県を通る場合に、一つの県だけがそういう結果であつて、しかも同じ県であつても、進駐軍の近くの道路はどうか、道路を創る機械で、県の費用でど／＼道路を直してやる。同じ機械で同じ県の費用でやられるのだから、せつ／＼国費をかけた国道に対して、もう少し其の刻に公平に道路の補修ができないはずはないのであります。同じ県であつて、一部分だけはその機械で直し、先ほど申しました東京に通ずる幹線の国道は実際に自働車が通れない

というような点があるということでありまして、そういう点に対しての、いわゆる監督行政といふか、道路行政をつかさどつておる当局として、現地を見ればはつきりわかるのでありますから、もう少し其の刻に考へていただきたい、かように要望いたします。

○山崎委員代理 坪内委員。

○坪内委員 相当時間も経過いたしましたので、努めて簡単に質問いたしましたと思ひます。私の質問は道路法案の第六章道路審議会の点でございますが、この点につきましては先ほど満尾委員からもちよつと質問がございました。また、また所管の建設委員会でもそれの立場から御質問があつたと思ひますので、私は質問の重複を避ける意味において、この道路審議会の点について、建設委員会と問題になつた点を簡単に要点のみお話しつてそれから質疑に入りたいと思ひます。

○田中(角)委員 第八十一条の道路審議会の件であります。これは實際からいいますと、審議会制度は行政機構改革と行政簡素化によつてなるべくやめて行きたい。前にも道路審議会というものはあつたわけでありまして、その意味で私たちがもう／＼考へたのであります。道路といふものは、新しい観点に立つて非常に大きな仕事をやるのでありますから、これはどうしても道路審議会をつくらなければならぬという結論に達して、道路審議会を設けることにいたしましたわけでありまして、なお委員の二十名といふものも、大体普通は十五名にしたり、十名とかいろいろなことがありますが、これは受益者代表とか、あるいは運輸、建設両省にまたがるものでもありますので、その

他の人々を入れるにしても、特に今までのたゞ現行法による道路の觀念の、師団司令部と師団司令部を結ぶものが国道といふような觀念でなく、新しく相当広いまた深いデータに基いて決定をしなければならぬのであります。特に二十名とし、しかもその二十名の半数の十名以下しか関係各省及び地方公共団体の職員の中から任命できないといふふうにして、なるべくこれが發言に対して大きな地位を占むるものは関係府行政機関及び地方公共団体から選出せられる以外の人たちとし、その發言力を重んじたいという意味で、二十人と規定し、かかる制限を設けたわけでありまして。

○坪内委員 道路審議会の点についてたゞいま提案者より説明がありました。が、大体この法律に盛り込まれておる精神なり、あるいは思想といふものには、私はまつたく賛成であります。しかしながら道路審議会を置くということは、私個人の立場からいいたしても反対であります。そこでこの法律が理想的なもので完全にでき、この完全な法律によつて、その法律の事項を行政機関に執行せよということになります。れば、こゝろいつた道路審議会といううなものには必要でないといふことも、極端かも知れませんが、あるわけでありまして、そこでこゝろいつた道路審議会を置いたといふことは、所管大臣も道路の行政についてはしるうとでもあるし、あるいは道路局なり、あるいはそういう役人においても何か不安である、物足りないといふような観点から、道路審議会を置いたのかといふことをまず第一点としてお尋ねいたします。

○田中(角)委員 第一、段の御質問に対してお答えいたしますが、これは後段の御質問にも関連がありますから一括してお聞きいただきたいと思ひます。私自身も審議会といううな制

第二点は、先ほど提案者から説明がありました通り、わが党においては現在行政機構の改革あるいは出先機関の整理といううな観点から、なるべくそういう機関を置かないといふのがわが党の政策であつて、田中君を初め相当有力なわが党の議員が提案者になつておりますが、こゝろいつた行き方といふのはわが党の政策に逆行するものではないかといふことを私は考へておるものであります。従つて私も、運輸省の一例をとりました。新線建設につきましては運輸審議会というものがあつて、これがあつた意味においては円満に運営されておる点もありませんけれども、国民あるいは国会のわれ／＼の立場から行くと、むしろがんになつておるといふうなきらいもあるもので、この際私は、こゝろいつた審議会というものはつくりたくないで、法律を完全なものにして、そして関係所管の役人を――またさういつた役人の方々も道路行政に關しては学識経験者以上に経験なり知識なりを持つた方がおられるわけだから、さういふ点を十二分に生かして、この法律を円満に執行するといふことが理想ではないかと思ひますが、第二点にお伺ひするわが党の主義、政策と逆行するきらいがあると思ひますが、提案者においては何か信念的にかわつたようなことにもなつたのであります。あなたの信念が曲げられたのであるか。その点もお尋ねいたします。

○田中(角)委員 第一、段の御質問に対してお答えいたしますが、これは後段の御質問にも関連がありますから一括してお聞きいただきたいと思ひます。私自身も審議会といううな制

度には大体反対であります。だから首都建設審議会とか、それから、きつとまご／＼すると特別都市建設審議会もできるでしょう。こういう審議会というものは実際に実効を上げておられます。もちろんこの中には国会議員を委員として任命しておるような審議会であつても、審議委員のメンバーというのは、大体今までのとおりです。経団連の何様であるとか、それから日銀の總裁であるとか、こういう方々ばかりでこの審議会も同じメンバーばかりでありまして、こういう方々は、ほんとうに審議会の仕事をやつておるならばもう全然仕事ができないわけでございます。十の審議会をまわつておると、それで一ぱいになるわけでありまして、これは出ておらない証拠であります。こういう委員を任命する審議会を認めて来たわけ／＼は、深く反省をしなければいかぬ。その意味において委員の選考に十分に慎重を期せようということになります。かつて建設審議会が何かの審議会の委員の選任にあつては、時の建設大臣、時の事務次官等が最も使ひやすいような委員をつくつておる。これは問題にならない。こういうのでわれ／＼自身も機構改革においては審議会の廃止論者であります。ところが審議会というものが行政機構をだんだんと大きくするのだから、そういうことをもつて審議会自体を全然無視するということに出ることは不当だ、こう考へておるわけでありまして、それはなぜかという、いわゆる説くべきものは設けなければならぬ。そして戦後できた委員会、審議会の類はあまりにも濫造せられたのであつて、いろいろなものは整理をせられるべきだ、こ

う考へるわけでありまして。なぜ道路審議会というものを設けるかという、先ほどの満尾君の意見とちやうど正反對の結論になるわけでありまして、この法律案が、一、二級国道の技術基準を法律で規定できるという場合には審議会をつくる必要はありません。もちろん国会で審議をすればいいのであります。現行道路法の根本的な觀念に、あまりにも旧憲法思想がそのまゝ盛られておる。いわゆる師団司令部から師団司令部へ続くものを国道とす、しかもその国道は建設大臣が、昔は内務大臣でありましたが、引続き建設大臣が独自の観点によつて指定をする、こういうことには間違ひがあり、政治的な介入が非常にあると思つて、これには慎重を期し、特にいかに有能な建設大臣であつても、これが一人に全権限をまかすというところは独裁的になるおそれがあると同時に、あらゆるデータをつかむことができない、指定に対して慎重を期し得ないという意味におきまして、法律では現在の状態において規定できない、そのためには、建設大臣にこれの全権をまかすことは最良の策ではないという場合には、過渡的な事柄として建設省に審議会を設けよう、それからいろいろな基礎資料をつくらせよう、そして建設大臣の諮問に應ずる、しかも建設大臣が当然立案するのでありますが、これも関係等の意見を十分に徴して建設大臣の独善に陥らないように、また不当な指定を行わないように政令で定める、こういうふうに現行法があまりに旧憲法式であり、旧憲法の思想そのままであり、独善排他的でありますので、新憲法に沿つた道路法をつくりたい、こういう

立法の趣旨がここに現われまして、特に先ほど満尾君から、もつとこまかく法案で規定すべし、もう少しやわらかく言えば審議会の委員には国会議員も入れるべし、諮問機関ではなく議決機関にしなければならぬ、建設、運輸、両大臣の共管事項であるといへども、裁定に際してお互いの意見がまとまらない場合には、建設大臣が工事の執行者であるだけに、建設大臣と協議をすることは不当である、これは審議会に諮問すべきではないかという御意見がございましたが、私たちは實際現在の状態では現行法規よりも民主的なよいものであり、しかも満尾君が言われたように、建設大臣が立案をする場合には十分新法の精神を生かせるようなものをにつくりたい、その意味で議決機関ではなく完全な諮問機関としてのものをつくつたのでありまして、これは道路の基準が全部確定し、一切のものが大体終つて軌道に乗つて来た場合には道路審議会というものは廃止せられるべきであるかもしれせん。現在の土木研究所のような、こういう建設省でやるものや、あるいは民間にもさうな機関がたくさんあるものでありますから、こういう外郭団体形式のものであつて、しかも国家機構としてではない団体をつくるという方向に行くことはよいと思ひますが、現在の状況においては結局国道を一級国道、二級国道に切りかえる、しかも三十年の長い間のわが国の道路行政の根幹をなす基準法をかえるわけでありまして、少くとも現在の段階においては審議会程度のものは必要であらう、こういうふうに考へて二十人の道路審議会をつくつたわけでありまして。

○坪内委員 時間もあまりございませんので、簡単に答え願つてつこうでございます。そこでこの委員の任期中に、この審議会はおよそ何回ぐらい開かれる予想のものであるかというところが第一点。
それから第二点は、この道路審議会の委員は北は北海道から南は九州というふうに、全国から任命され、そしてこれに対して旅費あるいは日当、手当というふうなものでも出されると思ひますが、その点についての御答弁をひとつ願ひたい。
それから地方公共団体の職員の中からも二分の一以下の委員が任命されるが、これは地方公共団体の職員であるから、その地方公共団体の職員の出張として取扱われて、審議会でもしそういった旅費、日当を支給するということになると、これにはさういふ支給はないものであるかどうか、この三点を簡単にひとつ御答弁願ひたいと思ひます。

○田中(角)委員 二重にはなりませんが、その場合には地方公共団体は支給いたしません。
○坪内委員 そこで私が質問せんとする本論の一番大事な点になるわけですが、先ほど来この審議会を置くことにしている／＼お話をございまして、いろいろ／＼さういつたいききつてもありまして、けれども私はこの審議会の運営という点については幾多の疑問を持つておりますので、私個人としてはこの審議会設置については反対であります。そこでこの審議会はほんとうに厳正公平な立場から、道路行政の完璧を期するという意味におきましてある場合においては所管省の立場に立つ場合もありまして、ある場合においてはこれに關係のあるいわゆる国民側の立場に立つて審議をする場合も当然起つて来ることでありまして、さういつた厳正な運営が行われるべきであると思つておりますけれども、悲しいかなこの審議会というものは、おそろく予算の裏づけはないと思つてあります。従つて審議会に事務局が置かれてその円滑な、強力な運営が行われるのではないと思ひますので、第八十四条にも書いてあります通り「道路審議会の庶務は、建設省道路局において行ふ」ということに相なつておるのでございまして、この運営のための費用というものはおそろく建設省の道路局から予算が出るのではないかと考へております。そうなりますと、やはり従来の考へ方から行くと、どうもさういつた厳正公平な立場に審議会が置かれるのではなくして、この法案におきまして建設省の付属機関とし

て道路審議会を置くということになつておりますけれども、あたかも道路局の出店のような感になり、道路局のいわゆる代弁のごとき性格に陥るような点もなきにしもあらずと思ふのでございます。そういう点とにらみ合せて私は審議会をかりに置くといひますならば、審議会の予算をとつて——こゝに建設省の道路局に庶務をまかせ、そこで運営させるといふことでなくして、道路審議会に事務局を置いてその事務局の予算によつてこれが完全に運営されなければ一方的に傾くきらいがあるという不安もあるわけでございますが、その点についてどういふふうにお考えであるか、御意見をひとつ簡単に伺ひたいと思ひます。

○田中(角)委員 お答えいたします。八十条に規定しております通り、建設大臣の諮問に應ずる機関でありますので、建設省の道路局に庶務を置くということはあながち不当ではないと思ひております。事務局をたくさんつくるのはどこでもそうですが、審議会よりは事務局の方が主になりまして、事務局の給料や何かでもつて審議会の方はさつぱり運営できないのが実情であります。名を捨てて実をとらうという意味でこの審議会の庶務は道路局において行いたいと思ふのであります。しかもこの費用は当然大蔵省の了解を得なければなりません。が、本法案で規定する審議会でありますので、これが費用は行政府、主として建設省の年度予算に当然計上せられると思ひます。なお二十七年の予算に対しては大蔵省との折衝によつて別個に道路審議会に対しての予算が計上できると考

えております。なお道路局でいろいろな事務を取扱つておりますので、各審議会は道路局の付属機関になるのではないかと御心配も一応あります。ここに選任せられる二十名の方々は、率直に申し上げますと局長、次官級以上の人でありまして、わずかな費用や日当、旅費をどの局から世話してもらうからといふ道路局の付属機関になり下るようなことは万々ないと思ひております。しかも相当な方々が建設大臣の諮問に應じて原案をおつくりになると思ひますので、事務費等の関係から、道路局の付属機関のような小さなものに墮するといふ心配はないと思ひております。

○坪内委員 私の知るところによりまして、こゝに道路審議会といふものには予算を出さない建前で大蔵省はおるということを聞いております。各省にそれ／＼の審議会があります。たとえば運輸省なら運輸審議会あるいは近き港湾局には港湾建設審議会というものがございます。これについては予算も人員も必要としないといふことから、そういう審議会を認めようといふことになつておりました。ひと建設省の道路局に關係のある道路法に基く道路審議会のみが、二十七年の予算には計上されておられませんけれども、近く予想される追加予算にそれがとれるというお話であります。が、そういう予算は道路審議会の科目のみによつてとれることではないと思ひますので、その点をもう一度お聞きしておきたいと思ひます。

○田中(角)委員 本法律案立案にあたりましては、大蔵省当局とも十分連絡をとつた上でありまして、大蔵当局は本法案通過のあかつきには予算を計上することを了解済みであります。○坪内委員 それではその点は了解いたしました。そこで提案者のお話によりますと、その庶務、運営ということについては建設省の道路局において行ふといふことでございまして、この運営にあつても、委員が持つたエキスパートであるといふ建前から、毅然たる態度でつづかな運営ができるというふうにお答えでございましたが現在までの運輸審議会の行き方をながめてみますと、もちろん運営に万全を期しておる委員会でございまして、実際問題としては金がない。この委員会をたゞ／＼開くにいたしましたも、その委員会の会場費とか茶菓費とかあるいはいろいろな文書費とか、そういう方面にことごとく支障を生じまして審議会の責任者、この場合は会長というものが生れると思ふのでございまして、そういう人間がどうも庶務を置いておるセクションにあまり頼り過ぎて、意のごとく運営されないというものが現状のようでありまして、その点は十分考慮されて運営していただかなければならぬと思ひますので、この点要望しておきます。まだいろいろと質問したい点がございますが、時間が過ぎましたのでこのくらいにとめておきたいと思ひますが、審議会の点につきましては、先ほど提案者のお話がありまして、先ほど提案者の機能が十分果たしたならば廃止したいといふような意向もございまして、これは上ほど監視をして——監視というよりは、この運営をもう少し再検討を加えて、従来各省にそれ／＼の審議会がございましたが、その審議会がまつたく

理想通りに運営されていないといううな実情もよく勘案されまして、円滑な運営を期していただきたいということを要望いたしましたして私の質問を終ります。

○田中(角)委員 この審議会につきましては、われ／＼自由党の議員でありますので、私もその意見は傾聴するものであります。今までの立法は占領軍の下にあつた立法でありますので、委員会制度、審議会制度がたゞさんできたのでありまして、私たちがこの問題は根本的に再検討を要すると思ひておりました。何分にも先ほど満尾君の言われまして、どうも審議会でもなおいかにねといふような強い御意見もあつて、折衷的にこゝに案をつつたわけでありまして、三十五年にもわたつて日本の道路行政の根幹をなした基準立法でありましたが、今道路再建整備の基準立法とも申すべき法案を立案しておるのでありますから、これが審議会等は、今までの法律でつくられたような有名無実のものではなく、十分その実を上げるべく、法案通過後は所管大臣に厳重に警告を發するつもりであります。

○山崎委員代理 これにて通告のありました質疑は全部終了いたしました。本連合審査会はこのをもつて終了いたしました。本日はこれにて散会いたします。午後四時十六分散会