

## 中華人民共和国道路法に関して〔Ⅱ〕

上 杉 信 敬

はじめに

1. 中国の道路やその法制の概況
2. 行政法の体系中における道路行政法の位置づけ
3. 道路計画とその編成手続
4. 道路建設
  - 1) 道路入札制度
  - 2) 道路建設資金の収集
  - 3) 道路建設基本手続
  - 4) 道路建設の用地確保, 土地収用
  - 5) 道路建設に伴う収用の補償 (以上第60巻第1号)
5. 道路補修費の新動向 (以下本号)
6. 有料道路

資料① 翻訳「中華人民共和国道路法 (草案)」の説明に関して

資料② 翻訳「中華人民共和国道路法」(1999年修正)

### 5 道路補修費の新動向

道路の維持補修に関してはここではその費用についてのみふれるにとどまることとする。道路補修費としては従来は「道路補修費」(「道路养护費」)を徴収していたが、今後は石油税(「燃料附加費」)(日本のガソリン税に相当)を徴収する方向へと移行するとのことである(36条)(現在は両者の並存)。道路補修費の徴収方法に関しては以前の「公路管理条例」およびその実施細則・交通部及び国务院の関係部門が制定した「公路养护費征收管理規

定」や「公路養路费使用管理規定」、さらに各省、自治区、直轄市の道路主管部門が制定し（省級人民政府が承認施工し）た養路费征管規定などがある<sup>35)</sup>。

補修費の徴収体制は各省、自治区、直轄市の道路主管部門が統一して指導し、他のいかなる個人や組織も徴収権や減免権を有しない。補修費の徴収範囲は、①牌証（鑑札）を有する各種の客貨車、特種車、専用車、牽引車、簡易自動車（農用運輸車）、トレーラ付随車、牽引トレーラー、トラックター、モーター車（2輪、3輪を含む）、鑑札を有する道路運輸をする畜力車、②地方の運輸営業に参加し民間の工事や地方の組織や個人を受負う軍、公安、武装警察の車、③軍、公安、武装警察内の企業の車、④外資企業、中外合資企業、中外合作企業の車、⑤中国に駐在する国際組織や外国の事務機構の車、⑥外国人が中国で使用する車、⑦臨時に入国した各種の外国籍の車、である。そして暫定的に補修を免除する範囲は、①県級以上の党政機関、人民団体及び学校が使用し、国家予算内の経費を直接支出した5人乗り以下の小客車、②外国の大公使館、領事館が自ら使用する車、③都市建設部門が修理建設する市区道路の固定路線を走行するバス、電車（タクシーは含まない）、④省級の公路主管部門が査定した固定装置をもうけた都市の環境衛生部門の清掃車、散水車、医療衛生部門の専用救護車、防疫車、採血車、環境保全部門の環境監測車、公安、司法部門のパトロールカー、囚人輸送車（囚人箱を設けている）、消防車、洪水防止部門の洪水防止指揮車、鉄道、交通郵便電信部門の戦備専用短波通信車、⑤国家予算内の国防予算を支出した軍事装備した車輛、⑥道路及び都市道路の補修管理部門の補修専用車輛、⑦県級の道路主管部門が査定した完全に耕作地の作業を行うトラックターや畜力車、⑧鉱山、油田、林場で道路を通行しない採鉱ダンプカー、油田用固定装置付き専用生産車、林場の積材車、である。さらに暫定的に補修費を減免するのは次の範

35) 張知主編、前掲書、56頁以下、70頁。補修費については吉田、前掲論文52頁がすでに道路補修に関して、公路養路费徴収管理規定を訳出して資料として掲載しているものも参考となる。

困である。①国家の正式の編成に従い配備した県級以上の党や政府機関、人民団体及び学校が使用し、かつ国家予算内の経費を直接支出した貨車及び5人を超える客車は半分、②専用の組織が自分で建設し、自分で補修する専用道路（生産作業道路は含まない）で、その単線距離が20km以上の農場、林場、油田等の組織、はその車輛が道路をこえる情況にもとづき、20%～60%減額する、③路面電車、バスで道路を10km以内で運行するものは1/3、道路10km以上、20km以下のもの1/2、道路20km以上のものは全額、徴収する。

次に補修費の徴収方法であるが、費用の率と費用の額の両方法で徴収する。①健全な運輸計画、車輛運行記録、統計資料、営業収入総額を確実に反映できるもので、独立採算の専用道路運輸企業は、営業収入総額と定められた率の基準で計算し徴収する。②他の車輛は積載重量（トン）に照して及び規定された額を基準として計算し徴収する。客車及び同類のトラック貨車は車底に記載された重量（トン）で、重量（トン）の記載のないものは最高載客人10人ごとに1トンと計算して徴収する。貨客両用車は載貨重量（トン）と載客数を重量（トン）に換算して徴収する。自動車引張るトレーラは7割に計算する。トラックターは基準重量で徴収。基準重量がないものは発動機20馬力を重量1トンとして計算し徴収（10馬力以上20馬力未満は20馬力に、10馬力未満は10馬力として計算する）。大型トレーラは積載20トン（以下）（未満）は全額徴収。20トン及び20トン以上の部分は半分として計算。客を載せることのできない、荷物積載の特種車はその重量（その固定装置重量も含む）の半分で計算する。計算して半トンに足りないものは半トン、半トン超で1トン未満は1トンと計算する。

費率で計算する補修費は、運輸営業総収入の12～15%である。具体的基準は省級交通部門がその地の道路技術状況、また徴収する車輛数量にもとづき意見を提出し、同級の物価部門の審査を経て省級人民政府に報告し承認を得て、国家の物価局、交通部、財政部などに報告し、記録する。

外国籍及び台、港、澳地区の車輛は省級以上の人民政府が認定する双方協定にしたがい徴収する。協定がない場合はその土地もしくは先に入った地の

基準額の2倍を徴収する。

その他、道路補修費を払うと補修費受取り標識を発行し、車の目だつところにおかなければならない。道路補修費の使用においては、干線支線を両方配慮し、干線道路を主とし、補修と改築を両方配慮し、補修を主とする、という原則を堅持することが求められている。補修費の使用としては①補修工事費（道路小補修費、道路大中修理工事費、…道路緑化費、…道路補修機械、車輛、設備購置費など11項目）。②補修事業発展費（行政管理費、道路補修機械、部材、材料工場（庫）建設費、…道路補修科研費、…8項目）、③補修その他費用（労働保険、非固定職工福利、奨励…国家が規定する税の納入など8項目）からなる。その内で①の補修工事費は80%以上でなければならず、11項目中で道路小補修費及び大中補修工事費をまず確保しなければならない、とされている。

さらに道路補修のために県や郷の人民政府は支持と協力をしなければならず、その内容として、用地の支持（砂石採取など）、用水支持、用工支持、その他の支持（個人や組織の了解を得るようにし、処理をし、土地補償などについても解決する）が挙げられる。最後に、沿線住民の労力を活用することができる。道路法は「条例」にひきつづき民工建勤の制定を規定している。その内容は①主として県道の改築と補修に限るが、国道、省道の天然砂、石の採取活動にも用いる。②道路沿線農村の成年労働力の義務建勤は、3日を超えてはならず、車や船などの運輸機械は2日を超えてはならず、道具は各自が持参する。③組織の範囲は、原作として道路両側の15km以内に限る。この範囲内で労働能力を有する、満18歳から45歳の男性、満18歳から40歳の女性が建勤義務がある。病気の為労働できないか妊娠期の女性は免除する。④農閑期を利用するよう注意し、生産に影響しないようにしなければならず、義務建勤しない者からは代金を徴収することができ、その額などは各省、市、自治区でそれぞれ状況に応じて定める、となっている<sup>36)</sup>。

次に石油税（「燃油附加費」）の実施のころみについてみると、各国では

36) 張知主編，前掲書，79頁。

ガソリン税がすでに広く実施されており世界の総収入の70%程を占めるとい  
う。中国における実施のころみの状況をみると以下のような<sup>37)</sup>。

80年代末から交通部は石油税について研究を行って来た。1994年1月1日  
に海南省が全国に率先して石油税の改革を実施し、その成果が肯定的に評さ  
れている。1997年8月5日の国務院総理による「統一した交通運輸体系を建  
設しよう」の文章中において、そのような評価とともにこの方法を推進する  
ことが述べられている。その際、道路補修費にかえて石油税とする理由とし  
て次の3点が挙げられている。①公平公正の原則で各社会関係を調整するこ  
とが必要である。現行の補修費では車輛のトン数に従って徴収している。し  
かし、「多く道路を使用するものが多く費用を納付する」の原則を十分に現  
していない。これに対して石油税は「道路使用者が費用を納付し、多く使用  
する者が多く費用を納付する」合理的原則を現している。②多くの交通の発  
達した国の実践により、石油税は道路建設や補修費の安定的な資金源となる  
ことができる。③石油税の徴収は自動車の燃料の節約や自動車の更新にも貢  
献する、というものであった。道路法の制定過程においても若干の学者が同  
様の理由で石油税の徴収を提案した。それが実際に採用されるか否かについ  
ては、今後の税法規定の改定や制定をともない行われるであろうとのこと  
である。道路法はさらに又、「具体的な実施方法や手順は国務院が規定する」  
とも規定している<sup>38)</sup>。

ところで別の意見もあり、次の海南省の試行の結果、大量のガソリン・軽  
油の密輸がなされ、国家税収が大巾に流出したという問題もあるとも指摘さ  
れている。それ故石油税は問題が大きいと、ただ禁止はされていないだけ、

37) 張知主編，前掲書，67頁。

38) 国務院公報2001年1月1号23頁，では「交通及び車輛稅費改革實施法案」(2000年9月  
4日付) 登載しているが，その25頁では石油税についても述べている。そこでは，中  
央と地方で稅收を分けることにしており，軍武警部隊，鐵道，國家備蓄，農懇，等の  
石油及び稅關のそれは全部中央の收入でそれ以外は，中央が40%，地方が60%とと  
している。「車輛購置稅暫行條例」は2001年1月1日から實施するが「石油稅暫行條例」  
がいつできるかは國務院が(まもなく)決めると述べている。

というものである<sup>39)</sup>。

そこで、海南省で実施した石油税のやり方を見てみる<sup>40)</sup>。海南省は1994年1月1日に石油税の徴収を開始し、2年間の実践の後、1996年8月23日、省人大で「海南経済特区機動車輛燃油附加費徴収管理条例」を制定し、同年9月18日に公布施行した。その内容は5点からなるという。第一、費用徴収機構の設置。省交通運輸部門が交通規費徴稽機構（局）を設置し、各市、県、自治県及び港、貯油所等に徴稽派出所を設置し、石油税を徴収する。さらに3つの車輛出島港に交通規費徴稽ステーションで省を越えて出る海南省のガソリン車や他省のディーゼル車で海南省に入るものに30%の税の追加を行う。第二は、燃料を経営する企業への許可証の管理を行う。第一歩は今まで工商行政管理部門の営業許可であったがそれをもとに交通部で石油経営許可をとるようにする。第二歩は、石油経営企業（ガソリンスタンド）の設備などを再度審査し問題があれば許可を取消し、もしくは石油許可証を発行する。第三は、小売り企業に対する管理。小売りの場合は小売価格の60%の税を納入しなければならない。卸から購入する時に購油登記カードを持って当地の規費徴稽所で納め、購油通知書も作成しなければならない。第四、卸企業に対する管理である。卸企業は省外から油を購入するかガソリンをふりわけるときは、油が省に入る3日前に決裁文書や契約領収書などの証明文をそえて当地の徴稽機構に報告し、検査の後に入庫することができる。第五は、運輸管理である。商品燃料を運搬するタンクローリーは石油運輸カード（ガソリン運搬許可証）をもたなければならない。石油卸企業のタンクのところで、石油運輸カード、油購入通知書及び油購入領収書を示して手続しなければならない、というようなものである。

39) 張知主編，前掲書，42頁。

40) 張知主編，前掲書，68頁。

## 6 有料道路

(1) 道路建設には資金が大量に必要であり、資金問題の制約を克服するため、財政支出、専用組織の資金投資以外に、借款、社会の資金収集、BOT方式を代表とする国内外の経済組織の投資、料金徴収権譲渡などの多様な形式での投資を認めて来ている。中国では1984年の国务院の第54回常务会议以降有料道路の政策を開始した<sup>41)</sup>。いくつかの形式で料金徴収を行い、借款もしくは投資を回収することを認めている。(第58条)。道路法は第6章 (§58~68) で新たに有料道路すなわち経営型道路についての章をおいた。その第59条は、有料道路の設立には関係機関の承認の下、法定の条件(一定の技術等級や規模の要求など)への適合と、法定手続を経なければならないこと、さらに設立数量に制限を設けること、を規定している。有料道路には次の3種がある。①県級以上の地方人民政府交通主管部門が借款を利用するかもしくは企業、個人から資金を集め建設した道路、②国内外の経済組織が法にもとづき前の有料道路の料金徴収権を譲受した道路、③国内外の経済組織が法にもとづき投資し建設した道路、である(第59条)。有料道路の設立手続は、①や②の借款もしくは資金収集で建設修築する道路は、省級人民政府の承認を得て、往来車輛の通行料を徴収することができる。③の料金徴収権を外国の商人に譲渡したものは、国家が規定する審査許可権限の区分と審査許可手続に従い、処理する。BOT投資方式(もしくは「特許権投融资方式」)で投資建設した道路は、建設者が当該手続に従い国家計画委に報告し審査許可を得る。重大項目については国家計画委が初審を行った後、国务院に報告し審査許可してもらう、である。

すべての道路網を有料道路にすることはできず、1部分のみをそうすることが可能で、他の大量の道路は料金徴収しない道路である。さらに法にもとづき料金徴収できるのであり、それ以外の道路は徴収不可能で、むやみに料金徴収することは禁止されている(「禁止乱收費」)。

41) 張知主編, 前掲書, 108頁以下。

## (2)、有料道路の技術等級と規模。

有料道路は高等級の道路（すなわち2級及び2級以上の道路）もしくは大型の道路橋梁、トンネルである。有料となるのは、橋梁で300m以上（渡し場を橋に改めたものは200m）、トンネルで500m以上もしくは閉鎖（部分閉鎖を含む）型自動車専用道路（高速道路を含む）、平原で小さな丘の区域は40km超そして山嶺が連なる区域は20km超の一般2級道路、である。

## (3)、国内外の経済組織が投資する方式（いわゆるBOT方式）

BOT方式とは Building Operating Transfer（建設運用管理移転）の略語で中国では「特許権投隔資方式」と言うものである<sup>42)</sup>。これは国家や地方政府の部門が特許協定証を通して、調印した外国の投資企業（中外合資、中外合作、外国独資）に公共的基礎施設の投隔資、建造、経営や維持補修を請負わせることを授権することである。協定証が規定する特許期限内に、その会社は投資建造施設の権利を用いて、施設使用者に適当な料金を徴収し、その建設等の投隔資、経営及び維持の資本を回収し、合理的な報酬を得ることを許可する。特許期間が満期に達すると、会社はその施設を無償で協定を結んだ政府部門に交付する。このBOT方式は現在中国では試行段階のもので、主として国家、省、直轄市、自治区の長期発展計画に入れられた、発電所、交通及び都市の供水等の施設建設に適用されている。その際、交通施設としては30～80kmの高等級道路、1,000m以上の独立の橋、トンネルをさす<sup>43)</sup>。

BOT方式での設立手続は次の通りである<sup>44)</sup>。

①建設項目発起人が責任をもって、建設項目提案書（すなわち実行可能性研究報告）を編制し、競争入札募集文書を規定による審査許可手続きに従い国家計画委に報告し、審査し許可を得る。重大項目は国家計画委が初審を行いその後国务院に報告し、審査し許可を得る。

②建設項目を発起した政府機構は責任をもって入札を組織するか委託する。応札代理機構は入札募集活動を行い、最終的な外資合作人を選択する。国家

42) 張知主編，前掲書，112頁。

計画委は法にもとづき入札評価委員会（「评标委員会」）を組織し、投資者の資格予審と入札書の審査に責任を負う。

③落札者の特許権協定書、実行可能性研究報告及び入札評価委員会の審査評価報告、を国家計画委に報告し審査し許可を得る。重大建設項目は国家計画委が初審を行いその後、国務院に報告し、審査し許可を得る。

④外国の会社の投資と関係する企業法が規定する手続に従い設立した会社は、政府の部門と施設の会社とが正式に特許権協定書に調印する。一旦調印すると即座に効力を生ずる。

BOT方式は中国においては公開競争の入札により行う。一旦建設提案書が承認されるとすぐに入札手続に入る。①資格予審。応札者の法人資格、投資信用状況、建設項目の産業能力（技術、組織、管理、投資、融資等の能力）や従来の経験や業績に公開審査評価を行う。②入札募集。BOTの入札募集文書には次のものが含まれる。入札応募者の注意事項（応札評価の基準と手続）、入札応募書の内容の最終要求、建設項目の最低基準、規格と経済技術の参考数字の規準）、特許権協定書の草本、政府部門が提供する条件。少なくとも以下のことについての説明を付加する。外国為替換算率、通貨膨張率

43) BOT方式に関しては、商事法務研究会編、前掲書、301頁以下において、合作経営企業の部分でも述べられている。その際、福建省における高速道路建設で「福建省の高速道路への外国投資家の投資を奨励する事に関する暫定施行規定」、中国民間航空総局の「民間航空事業への外国投資に関する政策についての通達」、さらに上海、浦東開発区のインフラ整備の加速化のための「浦東新区BOT事業管理条例」、電力工業部の「発電所建設における外資利用に関する暫定規定」などが言及されている。その際、合資企業法によるものもあるが、ほとんどが合作経営企業法を運用しているという。その理由は高速道路のように何百kmもの道路を建設する場合、資金、設備、技術、運営ノウハウなどについて外国企業は有しているても、中国側企業は提供できず、パートナーとなるのは困難であるから、ということである。21世紀に入った現在は合資の形態も考えているのではなかろうか、興味あるところである。なお、1994年にBOT方式で香港の資本により広州—深圳間の高速道路が完成している。商事法務研究会編前掲書、9、32頁。2001年秋の日本の新聞によると、鉄道ではあるが、福建省で福州市を起点とする海岸ぞいの鉄道数百キロを台湾の企業が投資して建設するプロジェクトが報道されている。道路についての新動向についても興味あるところである。

44) 張知主編、前掲書、113頁。

及び割引率、建設期及び建設項目準備期、建設項目経営規準及び料金徴収基準、料金徴収調整基準適用の方式及び参照する指数など。③入札応募。入札応募は一般的には連合体であり、入札応募者は少なくとも入札応募者注意事項に従い以下の文書を提出する。入札応募封書、建設項目可能性研究報告書、建設項目融資案、建設項目工期及び進度安配、入札応募保障金、入札応募文書が要求する他の文書。④入札評価と入札公開。国家計画委が中央、地方の政府の関係部門、建設項目発起人さらに建設項目に熟知した技術、経済、法律の専門家の参加を組織して、公開入札評価を行う。最も資格を備えた入札応募者を選出し、特許権協定書について確認の交渉を行った後に入札公開を行う。入札評価と入札公開には公証機関の監督を行う。

BOT 特許権協定書の主要内容は以下の通りである。①特許権協定書に調印した各当事者の法定名称、住所。②建設項目特許権の内容、方式及び期限。③建設項目工事設計、建造施工、経営と維持補修の基準、④建設項目の組織実施計画と安配、⑤建設資本計画と料金徴収案、⑥調印した双方当事者の権利、義務と責任、⑦建設項目の譲渡、差押え、徴収、中止条項、⑧特許権の満期、建設項目の移転交付の内容、基準及び手続、⑨処罰責任及び仲裁、である。

政府と建設項目会社との権利、義務は主として以下のものである。①政府の部門は建設会社の活動に対して法にもとづき監督、検査及び会計検査を行う。特許権協定書に適合しない行為を発見した時は、修正措置をとることを要求し、受入れを拒んだ場合は、処罰する権限を有する。②建設項目への融資の目的から、建設会社は差押え等の方式を通して特許協定書中の自分が用いる権利及び義務を移転することができる。③現にある特許権項目が需要をすでに満足するときは、調印した政府部門は過度の競争になる別の建設項目という重複建設に再投資しない。④建設会社が組織する入札活動は、同等の時は、国内の設備提供会社、工事請負い会社等を優先し、公平な競争を促進する。⑤特許権の建設項目の工事設計、建造施工、経営及び維持補修の職員は当該地の労働者を雇用し、組織研修を行うことが必要である。⑥政府は法

にもとづき建設会社が収益し所得した人民元を対外的に合法的に支給した外貨に、関係規定に従い兌換することを保証する。

建設会社は自ら請負った融資、建設、運営及び維持補修等商業上の予測できない危険に対しては次の負担原則をとる。①国家の政策、法律法規の変化により建設の会社が受けた実質的影響は、政府の部門が徴収料金の調整、特許期限の延長もしくは他の相応の措置をとり補償する。②自然の不可抗力は建設の会社が保険方式で負担する。③政治上の不可抗力は協議を通して解決することができる。

さらに BOT 政策には罰則条項の規定も含まれる。例えば、規定の権利、義務を履行しない場合、特許権協定書に規定する基準に従い施行建設しない及びむやみに料金徴収する場合、経営管理が良くなく、施設のサービスが低い場合、環境に対して染汚するが改善しようとしめない場合、国家と地方政府が状況が重いか軽いかを見て、警告、罰金、業務停止整理、非法所得の没収、特許権の取消等の処罰である。

BOT 方式は普通、政府と外国の私営企業の契約により基礎施設をつくる方式であるが、政府とその国の企業との協力関係を作ることも許される。しかし、中国では地方政府の財政状況はなかなか厳しく、さらに道路建設などには大規模になれば1,000億円ともさらにその数倍の資金が必要であることもあり、当面は内資による BOT 方式は困難であろうと言われている。さらに外国、特に華僑、華人系が投資するかはその投資の魅力、有望と考える否かであるが、将来において97年アジア経済危機、99年の国際投資信託会社の支払いなどや2001年・米国保守党の政権担当に伴う米中対決、米国など西側諸国の経済の低成長などの状況下では WTO 加盟の経過いかんも加えてその展望は当面は不透明である。ただし中小規模の省レベル以下のものについては又状況は異なるかもしれない。

なお、2000年3月全人代は西部大開発の決議を行い、内需拡大の意図も込めて、西部（もしくは中西部）の開発を提起したが、それとの関連で、中西部のインフラ整備が重要な位置を占めている。例えば2000年6月16日付の国

家経済貿易委、国家発展計画委、対外経済合作部連名の「中西部地区外商投資優勢産業目録」によれば、中西部18省、自治区、直轄市の外資奨励の事業が各省、自治区、直轄市別に別記されているが、各地区10～16項中、最初は農業、原料、軽工業類、後の方に重化、ハイテク工業が挙げられる中ですべての地域で6番目前後に「公路・独立橋梁及びトンネルの建設及び経営（・点は筆者挿入）」の項目が記入されている。中国指導部の思いいれは大きいと言えるのではなかろうか<sup>45)</sup>。

#### (4) 料金徴収の期限と料金徴収権の譲渡及び回収

有料道路の料金徴収期限については<sup>46)</sup>、道路法第60条が規定しており、資金の出所に従いそれぞれ異なる規定をおいている。

①借款もしくは集めた資金で建設修築した道路は、省級の人民政府が料金徴収期限を確定するが、料金徴収期限は一般に借款の償還期限と同じであり、借款を精算した後は料金徴収を停止する。個別の特殊状況があれば料金徴収を継続することを交通部、財政部に報告し決定してもらわなければならない。

②有償で道路徴収権を譲渡した道路は、料金徴収期限を譲渡した方と譲受した方の双方が協定し、料金徴収権譲渡の審査許可機関が審査して承認する。ただし最長でも国務院が規定した年限を超えることはできない。国務院の関係規定によれば料金徴収権譲渡については一般に、20年以内で、最長でも30年を超えることはできない。

料金徴収権譲渡における審査許可機関は譲受する法的地位に従い異なる。

③譲受が外国商人（ないし法人）の場合は、審査許可機関は外国投資企業設立の審査許可機関である。④料金徴収権譲受が国内の非交通管理部門の場合は、中央と地方の投入資金を分けて交通部および省級人民政府もしくは授權部門に報告し審査許可する。この他に道路を譲渡する行政等級が異なれば審査許可機関も異なる。（i）国道の料金徴収権の譲渡は国務院交通主管部門

45) 中華人民共和国国務院公報2001年、第1号43頁以降。

46) 張知主編、前掲書、115頁以下。

が承認する。(ii) 国道以外の道路の料金徴収権の譲渡は、省人民政府が承認し、国務院交通主管部門に報告し記録する。

③国内外の経済組織が投資し建設した道路は国家の関係規定に従い審査許可手続を行う。道路が建設された後に投資者は料金徴収の経営を行う。料金徴収経営期限は投資を回収しかつ合理的な報いの原則に従い、国家もしくは地方政府交通主管部門と投資者が特許経営協定の中で約定し、国家計画委等の審査許可機関に報告し、承認確定する。投資者が道路の料金徴収経営の期限は、国務院の関係規定に従うが、一般には50年以上70年以内である。

料金徴収基準の確定と料金徴収所の設立、については、「三乱」の現象をなくすためになされるものである。料金徴収基準は、料金徴収組織が案を提出し、省級人民政府の交通部門が同級の物価行政主管部門と協議して、審査、承認する、としている。さらに料金所の設立については、道路法第64条が規定するように、省級人民政府に報告し、審査・承認するとしている（この権限は下放できない）。省を越える有料道路の場合は、関係省、自治区、直轄市人民政府が協議して確定する。協議が不調の場合は、国務院交通主管部門が決定する。その際、料金所の数量を少なくするようにして、料金所の乱立、むやみと料金をとることを防ぐようにこころがけることにしている。国務院の規定によると、①「開放式」の料金所は、平原や低い丘の区で40km、山間部で20km以上の間隔をおく、②「封鎖式」の自動車専用道路では、その両端以外は料金所を設置することはできないとしている。

資料①翻訳

「中華人民共和国道路法（草案）」の説明に関して（1997年7月）

交通部部長 黄鎮東

委員長，各副委員長，秘書長，各委員各位，

私は国務院の委託を受け，ここに「中華人民共和国道路法（「公路法」）（草案）」について以下のように説明いたします，

道路は国民経済の重要な基礎施設であります。改革開放以来，我国の道路事業の発展はきわめて急速であります。1995年末までに，全国のすべての県，98%の郷（鎮）及び80%の行政村にはすべて道路が通っており，その長さは115.7万kmに達しています。しかしながら，道路事業は急速な発展をしているのと同時に，いくつかの突出した問題も存在しています，その主要なものは，道路建設資金の不足が大である，道路の長さが短い，技術等級が低い，道路の状況が劣っている。計画が十分科学的，合理的でない，東部西部の道路建設の発展が不均衡である。道路において「むやみに料金を徴収し，むやみに罰金を科し，むやみに料金徴収場を設ける」ということで，道路の円滑な通行に重大な影響を与えている。道路や道路付属施設の破壊，占用で，道路の効能の正常な発揮を不可能とする。などであります。交通基礎施設の遅れはすでに我国の経済発展を制約するネックとなっています。それ故に，道路法を制定して，道路建設，道路補修，道路維持および経営的な道路管理について規範を定め，道路事業の健康な発展を促進することは，きわめて必要であります。

交通部は1990年から開始した，「道路管理条例」の実施以来の経験，特に最近の道路建設，管理上生じた新状況，新問題を統括した基礎の上で，くり返し各省，自治区，直轄市人民政府および国務院の関係部門の意見を聴取し，国外の道路立法の経験を参考として，「中華人民共和国道路法（送審稿）」（以下簡単に送審稿と表わす）を起草し，1995年4月22日に国務院に報告し審査承認を求めました。その後，国務院法制局は交通部といっしょに送審稿に対してくり返し研究，修正を行い，「中華人民共和国道路法（草案）」（以下簡単に草案と表わす）を形成しました。この草案は，すでに国務院常務会議で討論し通過しました。草案は全部で9章100条，道路計画，建設，補修，維持，経営的道路，法的責任等を規定しています。

1. 道路計画に関して

科学的，合理的に道路計画を編制し実施することは，道路事業の健康な発展にとって必要な前提であります。道路事業の発展と国民経済及び社会発展の相互調和を保

護し、異なる運輸方式間の調和した発展を保障するために、草案は次のように規定しています、「道路計画は国民経済及び社会発展さらに国防建設の必要にもとづき編制し、都市建設発展計画及び鉄道運輸、水上運輸、航空運輸、パイプ運輸などの事業発展計画と相調和させ、さらに国民経済及び社会発展計画にくり入れなければならない。」、と。道路が街路化するのを防ぎ、道路の利用効率を高めるため、草案はさらに次のように規定しています、「計画と新たに建設した村や鎮、開発区は、道路両側の対応進行を避けなければならない。新たに建設した村や鎮、開発区の周辺部と道路の側溝の外縁との最も近い距離は、高速道路と1級道路で80m以上、2級道路と3級道路で30m以上、4級道路と等級外道路（「等外公路」）で15m以上である。」、と。

我国の道路建設と管理で地方を主とし、国家を補充とする方針を実行していることに照して、草案は管理権限の差異にもとづき道路を国道、省道、県道及び郷道に分け、技術等級により道路を高速道路、1級道路、2級道路、3級道路、4級道路及び等級外道路に分け、国道、省道、県道、郷道の道路計画の編成、承認権限をそれに応じて規定しています。計画の修正は原則として原審査許可機関が承認しなければならないが、国務院が考慮し承認した国道計画は中長期計画であり、実施過程において個別の技術的調整を行う必要のあるものは、交通部が審査承認することができます。それ故に、草案は「承認を経た道路計画が修正が必要な場合は、原編制機関が修正案を提出し、原承認機関が承認する。国道計画の部局調整は、国務院の交通主管部門が審査承認する。」と規定しています。

道路の使用と管理の便宜のために、道路の命名と番号は統一しなければなりません。それ故に、草案は、「道路の路線の命名と番号は、国務院の部門の関係規定に照応しなければならない。」と規定しています。

## 2. 道路建設に関して

道路は資金密集型の産業に属します。長い間にわたり、計画経済体制下に形成された道路資金の源は完全に政府に依存し、投資主体が単一で、国家の限定された財力は道路建設需要を満足するにははるかに及ばない状況であることから、国民経済の道路に対する急速な増加の要求と道路の展開の相対的遅れの矛盾はますます突出したものとなっています。道路建設の資金投入を高め、資金源を拡大し、道路投資主体の多元化を激励し、道路の発展を市場経済の発展の要求に適應させるために、草案は「中華人民共和国国民経済及び社会発展『九五』計画及び2010年遠景目標綱

要」が確定した「国家投資，地方で集めた資金，社会で配置した資金，外資を利用した建設投融資の体制」にもとづき，次のように規定しています，「道路建設資金の源は，(1)各級人民政府の財政支出，(2)法律もしくは国務院の関係規定に従い徴収する道路建設に用いる費用，(3)国内外の経済組織や個人の投資，(4)法により国内外の金融組織もしくは外国政府からの借款，(5)法により発行する道路建設債券，(6)法によりすでに建設済みの道路の経営権を譲渡した収入，(7)国務院が許可した他の資金源。」，と。

道路工事建設は多くの特殊な技術的要求を有します。現在，道路工事建設市場には管理が混乱し，設計の確定，施工の組織が十分に公開せず，十分公正でなく，工事項目に誰も責任をもたず，有効な監理を欠き，工事の品質がまばらというような多くの問題が存在します。道路建設市場の管理を強化し，道路工事の品質を確保するために，草案は以下のように規定しています，「道路建設は国家が規定する基本建設手続及び関係規定に従い行わなければならない」，「道路建設項目は国家の関係規定に従い法人受請制，競争入札制度及び工事監理制度を行わなければならない」，「道路建設項目を担う設計組織，施工組織及び工事監理組織は，国家の関係規定に従い健全な品質を保証する体系を設立し，担当部門の責任制を実行し，関係法律，法規，規則さらに道路技術基準の要求に従って設計，施工及び監理を行い，工事の品質は国家基準もしくは事業基準に到達しなければならない。」，と。

### 3. 道路補修に関して

道路の効能を十分発展させるために，道路を建設後に，道路の補修を強化し，道路が常に良好で，円滑な状態あることを保証しなければなりません。それ故に，草案は，「道路の管理者，経営者は国家が規定する技術規範及び操作规程に従い道路の補修を行い，道路が常に良好な技術状態にあることを保証しなければならない。」と規定しています。

### 4. 道路の維持に関して

道路は公益性をもつ基礎施設であり，いかなる公民もすべて道路を愛護する義務を有します。しかし，ある人達は法制観念が薄く，道路を破壊，損壊，占用する現象がかなり重大であります。道路の良好で通行に安全であることを保障するために，草案は道路の損壊，破壊及び道路の通行の円滑に影響することを禁止すると同時に，さらに道路建築統制区管理制度を確立し，次のように明確に規定しています，「建

築統制区域内に永久的な建物及び構築物を建設修築することを禁止する、臨時的な建築物もしくは構築物を建設修築することが必要な場合は、事前に県級以上の地方人民政府の交通主管部門の承認を経なければならない。」と。

#### 5. 経営的道路の管理に関して

近年、我国には国内外の経済組織が法により設立した道路開発経営会社が出現して、道路建設に投資し、もしくはすでに建設した道路の経営権を購入し、車輛通行費を徴取する方式で道路経営の新形式を行います。この形式は交通投資体制改革をさらに深めるのに有利なだけでなく、社会主義市場経済の要求及び「90年代国家産業政策綱要」の精神に照応しています。それ故、草案は「経営的道路」の1章をもっぱら設けて、次のように規定しています、「国家は国内外の経済組織が合資、合作もしくは独資の方式を採用すること、国家の関係規定に従い道路の建設経営活動を行うことを奨励する。」と。同時に経営的道路が我国においてやっと歩み始めたことを考慮し、経営的道路の管理を強化し、経営者の行為を規範化し、道路投資者、経営者の合法權益を保護するために、草案は道路開発経営会社の料金徴収基準の制定、料金徴収場の設置原則、道路経営期限さらに経営的道路の保護について規定をおいています。国家財産權益の保護、道路経営権を譲渡する時に国家資産の流出を生ずることを避けるために、草案は次のように規定しています、「国道（国道上の大型橋梁、トンネルを含む）経営権の譲渡は、国務院交通主管部門の承認を経なければならない、省道（省道上の大型橋梁、トンネルを含む）経営権の譲渡は、省、自治区、直轄市の人民政府の承認を経て、さらに国務院交通主管部門に報告し登録しなければならない」、「道路経営権譲渡の最低成約額は、国有資産評価機構の価格にもとづき確定し」、「道路開発経営会社の道路経営の期限は、投資回収に合理的な報酬原則に従い確定しなければならない、ただし最長でも30年を越えることはできない。経営期限が満期となれば、道路は無償で県級以上の地方人民政府の交通主管部門に返却しなければならない。返却した道路は、良好な技術状態になければならない。」と。

私の説明を終わります、御審議ねがいます。

(1997年7月の道路法の審議に際しての提案説明)

## 資料②翻訳

中華人民共和國<sup>(「公路法」)</sup>道路法 (1999年)

中華人民共和國道路法は1997年7月3日に全国人民代表大会常務委員会において制定された(全88条)。これは、すでに定められていた中華人民共和國道路管理条例(1987年10月13日)(全41条)を改めて、はじめて法律として規律したものであった。その後、1999年10月31日に全国人民代表大会常務委員会は1ヶ条を削除し、2ヶ条に修正をほどこす微調整を行った(全87条)。ここに全条を訳出して参考資料とするものである<sup>1)</sup>。

中華人民共和國<sup>(公路)</sup>道路法 (訳)

(1997年7月3日第8期全国人民代表大会常務委員会第26回会議通過 1999年10月31日第9期全国人民代表大会常務委員会第12回会議の「中華人民共和國道路法」の修正に関する決定にもとづき修正)

## 第1章 総則

§ 1 道路の建設及び管理を強化し、道路事業の発展を促進し、社会主義現代化

1) なお、削除されたのは旧第76条であり、それは次のような規定である。

「第76条 国家の関係規定に従い納付しなければならない道路建設、補修費用がまだ納付していない場合は、交通主管部門は期限に納付すること、滞納の日から滞納金を日数に応じて追加徴収する。期限を過ぎても納入しない場合は、滞納額の3倍以下の過料に処しさらに交通主管部門は法にもとづき裁判所に強制執行を申請する。」

修正されたのは21条1項と36条の2ヶ条で、それらは以下のようになっていた。「第21条1項 道路建設資金の調達は、各級人民政府の財政支出以外に、法律もしくは国務院の関連規定に従い道路建設の費用として用いるように徴収を決定することができる。さらに法にもとづき国内外の金融機構もしくは外国政府から資金を借入れることができる。」

「第36条 道路補修費は石油税(「燃油付加費」)を徴収する方法を採用する。車輛を使用する組織や個人は、石油を購入する時、国家の関連規定に従い石油税を納入しなければならない。石油税を徴収する場合は、再度道路補修費を徴収することはできない。具体的実施方法と手順は国務院が規定する。」

石油税の徴収の方法を施行する前に、現行の道路補修費徴収の方法を実行する。道路補修費は道路の補修と改築に用いなければならない。車輛を使用する組織や個人が道路補修費を納入する場合は、交通主管部門は道路補修費領収済みの標識を支給しなければならない。道路補修費領収済み標識は車輛のはっきりわかる位置に置かなければならない。道路補修費領収済み標識を有しない車輛は道路を通行できない。」

建設及び人民生活の需要に適応するために、本法を制定する。

- § 2 中華人民共和國の領土内で道路の計画、建設、補修、経営、使用及び管理を行うのに、本法を適用する。

本法が道路と言うのは、道路の橋梁、道路のトンネル及び道路の渡し場を含む。

- § 3 道路の発展は、全面的計画、合理的配置、品質の確保、通行の円滑さの保障、環境保護、建設改造と補修の両方重視の原則の遵守をしなければならない。

- § 4 各級の人民政府は強力な措置をとり、道路建設を援助、促進しなければならない。道路建設は国民経済と社会発展計画にくみ入れられる。

国家は国内外の経済組織が法にもとづき道路を建設、経営するのに投資することを奨励し、導く。

- § 5 国家は少数民族地区、遠方の辺境の地区及び貧困地区が道路建設を発展させるのを援助する。

- § 6 道路はその道路網における地位に従い国道、省道、県道及び郷道に分けられ、さらに技術等級に照して高速道路、1級道路、2級道路、3級道路及び4級道路に分けられる。具体的な区分基準は國務院の交通部門が規定する。

新しく建設する道路は技術等級の要求に適合しなければならない。当初から最低技術要求に適合しない等外道路には、措置をとり、一步一步技術等級の要求に適合する道路に改造しなければならない。

- § 7 道路は国家の保護を受ける、いかなる組織や個人も道路、道路用地及び道路附属施設を破壊し、損ない及び不法に占有することはできない。

いかなる組織や個人も道路、道路用地及び道路附属施設を愛護する義務を有し、道路、道路用地、道路附属施設を破壊、損壊及び道路の安全に影響する行為を告訴及び告発する権利を有する。

- § 8 國務院の交通主管部門が全国の道路業務を主管する。

県級以上の地方人民政府の交通主管部門がその行政区域内の道路業務を主管する。ただし、県級以上の地方人民政府の交通主管部門の国道、省道に対する管理、監督職責は、省、自治区、直轄市人民政府が確定する。

郷、民族郷、鎮人民政府はその行政区域内の建設及び補修業務に責任を負う。

県級以上の地方人民政府の交通部門は道路管理機構が本法の規定に従い、

道路行政管理職責を行使することを決定することができる。

§ 9 いかなる組織や個人も道路上で違法に検問所を設け、料金や罰金をとり立て柵をして車輛を止めることを禁止する。

§ 10 国家は道路業務における科学技術研究を鼓舞する、道路科学技術研究及び応用の面で顕著な成績の組織及び個人に奨励賞を与える。

§ 11 本法は専用道路に対して規定があれば、専用道路に適用する。

専用道路とは企業もしくは他の組織が建設、補修、管理するもので、もっぱらもしくは主として同企業もしくは同組織に運輸作業を提供する道路を指す。

## 第2章 道路計画

§ 12 道路計画は国民経済と社会発展さらに国防建設の必要にもとづき編成し、都市建設発展計画やその他の方式の交通運輸発展計画と調和しなければならない。

§ 13 道路建設用地計画は土地利用総体計画に適合しなければならず、本年の建設用地は年度建設用地計画にくり入れなければならない。

§ 14 国道計画は国務院の交通主管部門が国務院の関係部門と協議しさらに国道沿線の省、自治区、直轄市人民政府と協議して編成し、国務院に報告し承認を得る。

省道計画は省、自治区、直轄市人民政府の交通主管部門が同級の関係部門と協議して省道沿線の1級下の人民政府と協議して編成し、省、自治区、直轄市人民政府に報告し承認を受け、さらに国務院の主管部門に報告し記録する。

県道計画は県人民政府の交通主管部門と同級の関係部門が協議して編成し、同級の人民政府が審査決定した後、1級上の人民政府に報告して承認を得る。

郷道計画は県級の人民政府の交通主管部門が郷、民族郷、鎮人民政府が編成するのを援助し、県級人民政府に報告し承認を得る。

第3項、第4項の規定により承認した県道、郷道計画は、承認機関の1級上の人民政府の交通主管部門に報告し記録しなければならない。

省道計画は国道計画と調和しなければならない。県道計画は省道計画と調和しなければならない。郷道計画は県道計画と調和しなければならない。

§ 15 専用道路計画は専用道路の主管組織が編成し、その上級主管部門が審査決定の後、県級以上の人民政府の交通主管部門に報告し審議する。

専用道路計画は道路計画と調和しなければならない。県級以上の人民政府の交通主管部門は専用道路計画と国道、省道、県道、郷道計画が調和しない地方を発見した場合は、修正意見を提出しなければならない、専用道路主管部門や組織はしかるべき修正を行わなければならない。

§ 16 国道計画の部局調整は原編成機関が決定する。国道計画に重大な修正が必要な場合は、原編成機関が修正案を提出し、國務院に報告し承認を得る。

承認を得た省道、県道、郷道の道路計画に修正が必要な場合は、原編成機関が修正案を提出し、原承認機関に報告し承認を得る。

§ 17 国道の命名や通し番号は、國務院の交通主管部門が確定する。省道、県道、郷道の命名と通し番号は、省、自治区、直轄市人民政府の交通主管部門が國務院の交通主管部門の関連規定に従って確定する。

§ 18 計画と新しく建設する村や鎮、開発区は、道路と規定された距離を保ち、さらに道路の両側での対面通行を避け、道路が大通りとなり、道路の運行の安全と円滑さに影響することは防止しなければならない。

§ 19 国家は専用道路を社会公共の運輸に用いることを奨励する。専用道路を主として社会公共運輸に用いる時は、専用道路の主管組織が申請するか、もしくは関係部局が申請し、専用道路の主管組織が同意し、さらに省、自治区、直轄市人民政府の交通主管部門が承認する、そして省道、県道もしくは郷道に区分を改めることができる。

### 第3章 道路建設

§ 20 県級以上の人民政府の交通主管部門は職責にもとづき道路の建設秩序を維持し、道路建設の監督、管理を強化しなければならない。

§ 21 道路建設資金の調達は、各級の人民政府の財政支出以外に、法により徴税し調達した道路建設専用資金を転用した財政支出の外に、法により国内外の金融機構もしくは外国政府からの借款を含むことができる。

国家は国の内外の経済組織が道路建設に投資することを奨励する。開発をし、道路を経営する会社は法律、行政法規の規定に従い株式、社債を発行し資金を集めることができる。

本法の規定に従い道路費用徴収権を譲渡したもののからの収入は道路建設に用いなければならない。

企業や個人から資金を集めて道路を建設するときは、需要と可能性にもとづき、自由意志の原則を堅持しなければならず、強制的費用徴収をすることはできず、さらに国務院の関連規定に適合しなければならない。

道路建設資金はさらに法律もしくは国務院が規定するその他の方式に適うように集めることができる。

§ 22 道路建設は国家が規定する基本建設手続と関連規定に従い行わなければならない。

§ 23 道路の建設項目は国家の関連規定に従って法人責任制度、競争入札制度及び工事監理制度を実施する。

§ 24 道路建設業者は道路建設工事の特徴や技術の要求にもとづき、相応の資格を有する調査設計組織、施工組織及び工事監理組織を選び、さらに関連法律、法規、規則や道路工事技術基準の要請に従い、それぞれ契約を締結し、双方の権利義務を明確にする。

道路建設項目の可能性の研究を担当する組織、調査設計組織、施工組織及び工事監理組織は、国家が規定する資格証明書を所持しなければならない。

§ 25 道路建設項目の施工は、国務院の交通主管部門の規定に従い県級以上の地方人民政府の交通主管部門に報告し承認を求めなければならない。

§ 26 道路建設は道路工事技術基準に適合しなければならない。

道路建設項目を担当する設計組織、施工組織及び工事監理組織は、国家の関連規定に従い健全な品質を保証する体系をつくり、持ち場責任制を実行し、さらに又関連法律、法規・規則さらに道路工事技術基準の要請や契約の約定に従い設計、施工及び監理を行い、道路工事の品質を保証しなければならない。

§ 27 道路建設で使用する土地は関連法律、行政法規の規定に従い処理する。

道路建設は確実に耕地を保護し、用地を節約する原則を貫徹しなければならない。

§ 28 道路建設が国有の荒山・荒地を使用することが必要か、もしくは国有の荒山・荒地、河や中洲、干潟で砂をとり、採石し、土を取ることが必要な場合は、関連法律、行政法規の規定に従って処理した後、いかなる組織や個人も妨害したり法にたがえて費用を徴収することはできない。

§ 29 地方各級人民政府は道路建設に法にもとづき土地を使用し及び居住民を移転させる場合は、支持や協力をしなければならない。

§ 30 道路建設項目の設計や施行は、法にもとづき環境を保護し、文物遺跡を保護し及び水土の流出を防止するという要求に適合しなければならない。

道路計画において国防の要求の道路建設項目を貫徹し、厳格に計画に従い建設を進め、国防交通の需要を保障しなければならない。

§ 31 道路建設が原因で鉄道、水利、電力、郵便通信施設やその他の施設の正常使用に影響がある時は、道路建設組織は事前に関係部門の同意を得なければならない。道路建設が原因で関連施設を破損した場合は、道路建設組織は当該施設がもともと有した技術基準より低くならぬように修復し、あるいは相応の経済的補償をしなければならない。

§ 32 道路を改築する時は、施工組織は施工区間の両端に明確な施工標識、安全標識を設置しなければならない。車輛が回り道をする必要がある場合は、回り道の入口に標識を設置しなければならない。回り道が不可能の場合は、臨時の道路をつくり、車輛や人の通行を保証しなければならない。

§ 33 道路建設項目や道路修復項目が竣工した後に、国家の関連規定に従って検収しなければならない。検収を経ないかもしくはそれに不合格の場合は、使用にあてることはできない。

建設した道路は、国务院の交通主管部門の規定に従い明確な標識、目じるし線を設置しなければならない。

§ 34 県級以上の地方人民政府は道路の両側の側溝（庶水溝、道の坂の斜面、以下同じ）の外縁から1 m以上の道路用地を確保しなければならない。

#### 第4章 道路補修

§ 35 道路管理機構は国务院の交通主管部門が規定する技術規範と操作規程に従い道路の補修を行い、道路が常に良好な技術状態にあるよう保証しなければならない。

§ 36 国家は法により徴税する方法を採用し道路補修資金を集める、具体的な実施方法及び手順は国务院が規定する。

法により徴税し集めた道路補修資金は、もっぱら道路の補修と改築に使わなければならない。

§ 37 県、郷級の人民政府は道路補修に必要なための砂、石、土、水の採取に、支持と援助を与えなければならない。

§ 38 県、郷級の人民政府は農村の義務労働の範囲内で、国家の関連規定に従い道路両側の農村住民を組織し道路建設と補修に労働を提供する義務を履行するようにしなければならない。

§ 39 道路補修をする者の人身の安全を保障するために、道路補修をする者は補修作業の時に、統一した安全標識服を着用しなければならない。車輛を利用して補修作業をする時は、道路上で作業する車輛には明らかな作業標識を設置しなければならない。

道路補修車輛が作業する時は、往来する車輛の通行に影響しないという前提の下で、補修車輛の走行する路線や方向は道路標識と線引きによる制限を受けない。往来する車輛は道路補修車輛や職員を注意してよけなければならない。

道路補修工事が車輛や人の通行に影響を与える時は、施工の基礎組織は本法第32条の規定に従い処理しなければならない。

§ 40 重大な災害が原因で国道、省道の交通が中断したときは、道路管理機構はすみやかに修復しなければならない。道路管理機構がすみやかに修復することが困難の時は、県級以上の地方人民政府はすみやかに当地の機関、団体、企業や事業組織、都市農村の住民を組織し応急修理をしなければならず、当地に駐留する軍に支援を要請し、できるだけ早く交通を回復することができる。

§ 41 道路用地の範囲の山復、荒地は、道路管理機構が責任をもって水食と風食の防止をする。

§ 42 道路の緑化作業は、道路管理機構が道路工事技術基準に従い組織し実施する。

道路用地上の樹木は、かってに伐採してはいけない。更新の伐採が必要な場合は、県級以上の地方人民政府の交通主管部門が同意した後に、「中華人民共和国森林法」の規定に従い審査許可の手続を行い、更新の種まきの任務を完成、しなければならない。

## 第5章 道路行政管理

§ 43 各級地方人民政府は措置をとり、道路の保護を強化しなければならない。

県級以上の地方人民政府の交通主管部門は真剣に職責を履行し、法にもとづき道路保護活動を行い、科学的管理方法や先進的技術手段を採用するように努力し、道路管理の水準を高め、一步一步道路服務施設を完全にし、道路の完全さ、安全及び円滑な通行を保障しなければならない。

§ 44 いかなる組織や個人もかつてに道路を占用し、掘削することはできない。

鉄道、飛行場、発電所、通信施設、水利工事の建設修理及びその他の建設工事の必要により道路を占用、掘削するかもしくは道路を引き改める場合は、建設組織はまず関係交通主管部門の同意を得ておかななければならない。交通の安全に影響する場合は、関係公安機関の同意を得ておかななければならない。道路の占用、掘削もしくは道路の引き改めをする場合は、建設組織はその道路の以前有した技術基準よりも低くないように修復するか、建設修理するかもしくは相応の経済的補償を与えなければならない。

§ 45 道路をまたぐか越えて橋梁、水道橋を建設修理するかもしくはパイプ等の施設を架設、埋設する場合、さらに道路用地の範囲内でパイプ、電信ケーブルを架設、埋設する場合は、まず関係交通主管部門の同意を経なければならず、交通の安全に影響する場合は、さらに関係公安機関の同意を求めなければならない。すべての建設修理、架設もしくは埋設する施設は道路の工事技術規準の要求に適合しなければならない。道路に対して損壊をもたらす場合は、損壊の程度に従い補償しなければならない。

§ 46 いかなる基礎組織や個人も道路上や道路用地の範囲内に露店を出し、物品を積上げ、ゴミをすて、障害物を設置し、水路を掘り水を引き、道路の側溝を利用して汚物を排出するかもしくはその他に道路を損壊し、汚染し及び道路の円滑さについての活動に影響を与えることはできない。

§ 47 大中型の道路橋梁及び渡し場の周囲200m、道路のトンネルの上方及びトンネルの出入口の100mの範囲内、及び道路の両側の一定の距離内では、砂を掘り、採石し、土を取り、廃棄物をすてることはできず、爆発作業を行い及びその他の道路、道路の橋梁、道路トンネル、道路の渡し場の安全を危うくする活動をすることはできない。

前項の範囲内において応急対策、洪水防止のために堤防を修築し、河床を

圧縮もしくは広げることが必要な場合は、事前に省、自治区、直轄市人民政府の交通主管部門と水行政部門に報告し、承認を得て、さらに関係する道路、道路の橋梁、道路の渡し場の安全を保護するのに有効な措置をとらなければならない。

§ 48 農業機械が当地の田畑で作業するので道路上を短距離運転することが必要な以外は、鉄製車輪やキャタピラの車輛及びその他道路の路面に損害を与える機械類は、道路上で運転することはできない。運転することがぜひ必要な場合は、県級以上の地方人民政府の交通主管部門の同意を経て、有効な防護措置をとり、さらに公安機関が指定する時間に従い、路線を運転しなければならない。道路を損壊した場合は、損壊の程度に従い補償しなければならない。

§ 49 道路上を運行する車輛の積載量は道路工事技術基準の要求に適合しなければならない。

§ 50 道路、橋梁、トンネルもしくは自動車の渡し場の積載制限、高さ制限、巾制限、長さ制限の基準を超過する車輛は、制限基準を定めた道路、橋梁もしくはトンネル内を通行することはできず、自動車の渡し場を使用することはできない。道路もしくは橋梁の積載制限基準を超過して運行することが必要な場合は、県級以上の地方人民政府の交通主管部門の承認を得、要求に従い有効な防護措置をとらなければならない。交通の安全に影響する場合は、さらに同級の公安機関の承認を経なければならない。解体できない制限超過の物品を搭載する場合は、指定の時間、路線、時速に従い、明らかな標識をつけるさなければならない。

運輸組織が前項の規定に従い防護措置をとることができない場合は、交通主管部門はその防護措置をとる援助をし、その必要な費用は運輸組織が負担する。

§ 51 自動車製造工場やその他の組織は道路を自動車の制動機能を検査する試乗車場にすることはできない。

§ 52 いかなる組織及び個人も道路の付属施設を損壊し、かってに移動し、塗り変えることはできない。

前項の道路付属施設とは、道路の保護、補修及び道路の安全円滑な通行を保障するために設置する道路の保護、排水、補修、管理、服務、安全交通、渡し（「渡運」）、監督統制（「監控」）、通信、料金徴収等の施設、設備さらに

専用建築物，構築物等を，指す。

§ 53 道路を損壊した場合は，責任者はすみやかに道路管理機構に報告し，さらに道路管理機構の現場調査を受けなければならない。

§ 54 いかなる組織及び個人も県級以上の地方人民政府の交通主管部門の承認を経なければ，道路用地の範囲内に道路標識以外の標識を設置することはできない。

§ 55 道路上に平面交叉の踏切を増設するには，国家の関係規定に従い承認を経て，国家规定の技術基準に従い建設しなければならない。

§ 56 道路の防護，補修の必要以外では，道路の両側の建築規制区内での建築物や地面の構築物の建設修理を禁止する。建築規制区内にパイプや通信ケーブル等の施設を埋設することが必要な場合は，事前に県級以上の地方人民政府の交通主管部門の承認を経なければならない。

前項で規定する建築規制区の範囲は，県級以上の地方人民政府が道路の運行の安全と用地の節約の原則に従い，国务院の規定にもとづき画定する。

建築規制区の範囲は県級以上の地方人民政府が前項の規定に従い画定した後，県級以上の地方人民政府の交通主管部門がポール，境界標識を設置する。いかなる組織や個人もポール，境界標識を損壊し，かってに移動させることはできない。

§ 57 本法第47条第2項の規定以外は，本章が交通主管部門が行使すると規定する道路行政管理職責は，本法第8条第4項の規定に従い，道路管理機構が行使する。

## 第6章 有料道路

§ 58 国家は法にもとづき有料道路を設立することを許可し，同時に有料道路の数量を規制する。

本法第59条の規定にもとづき車輛通行費を徴収する道路以外は，いかなる道路も車輛通行費を徴収することを禁止する。

§ 59 国务院の交通主管部門が規定する技術等級と規模に適合する次に列挙する道路は，法にもとづき車輛通行費を徴収することができる。

(1) 県級以上の地方人民政府の交通主管部門が借款を利用しもしくは企業や個人から資金を集めて建設した道路，

(2) 国内外の経済組織が法にもとづき前項の有料道路の料金徴収権を譲受した道路、

(3) 国内外の経済組織が法にもとづき投資し建設した道路。

§ 60 県級以上の地方人民政府の交通主管部門が借款を利用もしくは資金を集めて建設した有料道路の料金徴収期限は、料金徴収で借款、集めた資金を償還することが原則であり、省、自治区、直轄市人民政府が国务院の交通主管部門の規定に従い確定する。

有償で道路の料金徴集権を譲渡した道路は、料金徴集権を譲渡した後は、譲受した側で料金を徴集し経営する。料金徴収権の譲渡期限は譲渡、譲受の双方が約定し定めさらに料金徴収権の譲渡の審査許可機関に報告し審査承認を得る、ただし最長でも国务院が規定する年限を越えることはできない。

国内外の経済組織が道路建設に投資する場合は、国家の関係規定に従い審査許可手続をしなければならない。道路が完成した後は、投資者は料金徴収し経営を行う。料金徴収経営は投資の回収と合理的な報いの原則に従い、関係交通主管部門と投資者が約定して及び国家の関係規定に従い審査許可手続を行う。ただし最長でも国务院が規定した年限を超過することは出来ない。

§ 61 本法第59条第1項第1号が規定する道路の内の国道の料金徴収権の譲渡は、国务院の交通主管部門の承認を得なければならない。国道以外の道路の料金徴収権の譲渡は、省、自治区、直轄市人民政府の承認を得て、国务院交通主管部門に報告し記録しなければならない。

前項が規定する道路徴収権の譲渡の最低の成約価格は、国有資産評価機構が評価する値段を根拠に確定する。

§ 62 道路料金徴収権を譲受し及び道路建設に投資する国内外の経済組織は法にもとづき道路を開発、経営する企業（以下道路経営企業と称す）を設立しなければならない。

§ 63 道路の車輛通行費の徴収基準は、道路料金徴収組織が案を提出し、省、自治区、直轄市人民政府の交通主管部門に報告しそこと同級の物価主管部門が協議して、審査承認する。

§ 64 有料道路で車輛通行費を徴収する料金徴収所を設置するときは、省、自治区、直轄市人民政府に報告し、承認を得なければならない。省、自治区、直轄市を越える有料道路車輛通行費を徴収する料金徴収所を設置するときは、関係する省、自治区、直轄市人民政府が協議して確定する。協議が合意に達

しない場合は、國務院主管部門が決定する。同一の有料道路が異なる交通主管部門が組織建設するかもしくは異なる道路經營企業が經營する場合は、「統一料金徴収、比例的分配」の原則に従い、統一的に計画し、合理的に料金徴収所を設置しなければならない。

2つの料金徴収所間の距離は、國務院の交通主管部門が規定した基準より小さくすることはできない。

§ 65 道路料金徴収権を有償譲渡した道路は、料金徴収権譲渡契約で定めた期限が満期となれば、料金徴収権を譲渡した方が回収する。

国内外組織が本法の規定に従い投資建設し經營する有料道路は、定めた經營期限が満期となれば、その道路は国家が無償で回収し、關係交通主管部門が管理する。

§ 66 本法第59条の規定に従い料金徴収権を譲受したかもしくは国内外の經濟組織が投資建設し經營する道路の補修業務は、各当該道路經營企業が責任を負う。各当該道路經營企業は經營期間中は國務院交通主管部門が規定する技術規範及び操作規程に従い道路の補修業務をりっぱにしなければならない。料金徴収権を譲受した期限が満期になるか、もしくは經營期限が満期となる時は、道路は良好な技術状態になければならない。

前項で規定する道路の緑化及び道路用地範囲内の水土の保持活動は、各当該道路經營企業が責任を負う。

第1項が規定する道路の道路行政管理は、本法第5章の規定を適用する。当該道路の道路行政管理の職責は県級以上の地方人民政府の交通主管部門もしくは道路管理機構から派出した機構や派遣した職員が行使する。

§ 67 有料道路上で本法第44条第2項、第45条、第48条、第50条が列挙する業務を行う場合は、各当該条項の規定に従い処理する以外は、道路經營企業が損失を与えた場合は、相応の補償をしなければならない。

§ 68 有料道路の具体的管理規則は國務院が本法に従い制定する。

## 第7章 監督検査

§ 69 交通主管部門、道路管理機構は法にもとづき道路に關する法律、法規の執行情況の監督検査を行う。

§ 70 交通主管部門、道路管理機構は道路の管理と保護に責任を負い、各種の道

路、道路用地、道路付属施設の占拠、損壊及び他の本規則違反の行為を検査、制止する権限を有する。

§ 71 道路監督検査職員は法にもとづき道路、建築規制区、車輛の駐停車場、車輛の所属する職場等を監督検査する時は、いかなる組織や個人も妨害することはできない。

道路経営者、使用者及びその他の関係組織や個人は、道路監督検査職員が法にもとづき実施する監督検査を受入れ、さらにそれに便宜を提供しなければならない。

道路監督検査職員が公務を執行するときは、標識を身につけ、証明書をもって持ち場に臨まなければならない。

§ 72 交通主管部門、道路管理機構は所属する道路監督検査職員の管理と教育を強化し、道路監督検査職員が国家の関係法律や規定をよく理解し、公正で清廉、情熱をもって服務し、公平に法を執行するように要求しなければならない、道路監督検査職員の法執行行為への監督検査を強化しなければならない、その違法行為はすみやかに正し、法にもとづき処理しなければならない。

§ 73 道路監督検査に用いる専用車輛は、統一した標識と警告灯を設置しなければならない。

## 第8章 法律責任

§ 74 法律もしくは国务院の関連規定に違反し、道路上にかつてに検問所を設けて、料金を徴収した場合は、交通主管部門は違法行為の停止を命令し、違法所得を没収する、違法所得の3倍以下の過料に処すことができ、違法所得がない場合は、2万元以下の過料に処することができる。直接責任を負う主管の職員及びその他の直接責任を負う職員に対しては、法にもとづき行政処分に処す。

§ 75 本法第25条の規定に違反し、関係交通主管部門の承認を経ずにかつてに施行した場合は、交通主管部門は責任をもって施工の停止を命ずることができ、さらに5万元以下の過料に処することができる。

§ 76 以下に列挙する違法行為のいずれかに該当するときは、交通主管部門は違法行為の停止を命じ、3万元以下の過料に処することができる。

(1) 本法第44条第1項の規定に違反し、かつてに占用し、道路を掘削する場

合,

- (2) 本法第45条の規定に違反し、同意を経ずにもしくは道路工事技術基準の要求に従わずに橋梁、水道橋の建設修理を行いもしくはパイプ、通信ケーブル等の施設を埋設する場合、
- (3) 本法第47条の規定に違反して、道路の安全に危害が及ぶ作業をする場合、
- (4) 本法第48条の規定に違反して、鉄製車輪車、キャタピラ車及びその他の路面の施設に損害を与え得るようになって道路上を運行する場合、
- (5) 本法第50条の規定に違反して、車輛が制限を越えて自動車渡し船を使用するもしくは道路上をほしいままに運行する場合、
- (6) 本法第52条、第56条の規定に違反して、道路の付属施設を損壊し、移動させ、塗り替えもしくは建築規制区のポール、境界標識を損壊し、動かし、道路の安全に危害を与え得る場合。

§ 77 本法第46条の規定に違反し、道路の路面を損壊し、汚染もしくは道路の円滑な通行に影響を与える場合、もしくは本法第51条の規定に違反して、道路を試乗車場にする場合は、交通主管部門は違法行為の停止を命じ、5,000元以下の過料に処することができる。

§ 78 本法第53条の規定に違反して、道路を損壊して、報告しない場合は、交通主管部門は1,000元以下の過料に処す。

§ 79 本法第54条の規定に違反して、道路用地の範囲内に道路標識以外の標識を設置した場合は、交通主管部門は期限をもうけてそれを取除くことを命じ、2万元以下の過料に処することができる。期限を越えても取除かない場合は、交通主管部門が取除き、関係費用は設置者が負担する。

§ 80 本法第55条の規定に違反して、道路上に平面交叉する踏切を増設する場合は、交通主管部門は原状回復を命じ、5万元以下の過料に処す。

§ 81 本法第56条の規定に違反して、道路建築規制区内で建築物、地面構築物を建設修理もしくはかつてにパイプ、通信ケーブル等の施設を埋設した場合は、交通主管部門は期限を定めてとり除くことを命じ、さらに5万元以下の過料に処することができる。期間が過ぎても取除かない場合は、交通主管部門が取除き、関係費用は建築者、構築者が負担する。

§ 82 本法第74条、第75条の規定以外に、本章が規定する交通主管部門が行使する行政処罰権及び行政措置は、本法第8条第4項の規定にもとづき道路管理機構が行使することができる。

§ 83 道路建設もしくは道路の応急修理を妨害し、道路建設もしくは応急修理の正常な進行を不可能とし、いまだ重大な損失をもたらしていない場合は、治安管理条例第19条の規定に従い処罰する。

道路を損壊するかもしくは道路標識をかってに移動し、交通の安全に影響を及ぼす可能性があり、いまだ刑事処罰には不足な場合は、治安管理条例第20条の規定に従い処罰する。

道路監督検査職員が法にもとづき職務を執行するのを拒絶、阻害するのに暴力、威力で脅かす方法はまだ使っていない場合は、治安管理条例第19条の規定に従い処罰する。

§ 84 本法の関係規定に違反し、犯罪を構成する場合は、法にもとづき刑事責任を追求する。

§ 85 本法の関係規定に違反して、道路に損害を与える場合は、法にもとづき民事責任を負わなければならない。

道路に対して比較的大きな損害を与える車輛は、ただちに停車し、現場を保護し、道路管理機構に報告し、道路管理機構の調査を受けなければならない、処理の後、離れることができる。

§ 86 交通主管部門は、道路管理機構の職員が職務をおろそかにし、私情にとらわれ悪事をなし、職権を濫用し、犯罪を構成する場合は、法にもとづき刑事責任を追求する。犯罪を構成しない場合は、法にもとづき行政処分に処す。

## 第9章 附則

§ 87 本法は1998年1月1日から施行する。