

- 業した。
- 3 沿線の観光地 阿寒国立公園(阿寒駅)。
- 4 運輸概況

年度	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	915	960	995
人キロ(千)	20,265	20,096	20,908
貨物輸送トン数(千t)	911	962	956
トンキロ(千)	24,924	25,456	24,600
旅客収入(千円)	36,518	36,606	38,370
貨物収入(〃)	141,309	148,472	146,882
運輸雑収(〃)	17,630	20,549	19,687
収入合計(〃)	195,458	205,627	204,939
営業費(〃)	195,023	185,181	186,296
営業利益(〃)	435	20,446	18,643
営業係数(%)	99	90	91

(志村幹雄)

ゆうばらい 猶予払 自動車の貨物運賃・料金の支払方法の一種であって、貨物託送のつど運賃および料金を支払わず、貨物受託の日から起算して10日間の支払猶予を認める制度である。自動車の貨物運賃および料金は、運送貨物を荷受人に引渡すまでに収受しなければならない(道路運送法第10条第1項)し、荷主の経理上の手続その他やむを得ない事由がある場合は、貨物を引渡した日から20日間猶予を認めている(同法同条第2項および同法施行規則第9条)。また同法第11条では特定の者の需要に応じ、反復的に行う運送に対する運賃および料金の収受については、運輸大臣の承認を得てさらに猶予が認められるのである。この制度は道路運送法第10条第2項および同法施行規則第9条に定める、現払の変則20日間の猶予に該当するものであるが、しかもこの制度は、道路運送法制定前に制定されたものであって、後払は、現金または銀行保証書等による担保(最近6箇月間における1日平均運賃額の65日分相当額以上)の提出を要するが、自動車を利用する大部分の小荷主にとっては、資金面からこの制度の恩恵に浴することはできないので、この点を救済するため設けられたものであって、自動車のみで運送する貨物にかぎり取扱い、鉄道にまたがり運送する貨物には適用しない。取扱条件はつぎのとおりである。

- 1 資力信用十分である荷主であること。
- 2 貨物運賃猶予払特認申請書および1名以上の連帯保証書を提出する者に限ること。
- 3 連帯保証人の資格は、つぎの条件を備える者に限ること。
 - (1) 銀行または信用組合
 - (2) 前号以外の場合は、保証人として資力信用十分と認められる者
- 4 運賃納入は貨物受託の日から起算して10日以内とする。
- 5 車扱貨物にあっては貨物運送状を提出すること。

これらの条件がいずれも具備する場合にかぎり、地方自動車事務所長が承認するものであって、もし荷主が運賃および料金の納入を遅延させるような場合には、いつでも地方自動車事務所長はこの取扱を取消し得るのである。(西山清氏)

ゆうもうせん 湧網線 名寄本線中湧別駅と網走本線網走駅とを結ぶ89.8kmの短絡線。名寄線に属する簡易線である。この線は東西両線に分れ建設が進められ、湧網東線として昭和10・10卯原内まで、昭和11・10常呂まで、昭和27・12下佐呂間までが開通した。湧網西線は中湧別・佐呂間間(旧中佐呂間)とし昭和11・10開通した。昭和28・10佐呂間・下佐呂間間の開通によ

り全線が通じたので、湧網線と改められたもので、線名は中湧別、網走の始終端の地名によったものである。(森 徳寿)

ゆうりょうどうろ 有料道路 有料道路には①道路法の特別措置法として昭和31・3法律第7号で制定された**道路整備特別措置法**による一般有料道路と②道路運送法の規定にもとづく自動車道とがある。有料道路の名称は通常使用されている俗語で別名賃とり道路ともいわれる。

1 特別措置法にもとづく有料道路
この法律は、その通行または利用について料金を徴収することができる道路の新設・改築・維持・修繕その他の管理を行う場合の特別の措置を定め、もって道路の整備を促進し、交通の利便を増進することを目的とするもので、この措置法の制定によって道路の整備は拡充され、自動車の高速交通の用に供される方が講じられることとなった。その後高速自動車国道法(昭和32・4法律第79号)が制定されたので、この法律も昭和32・4法律第80号を以て一部改正が行われた。

この法律のおもな内容を挙げるとつぎのとおりである。

(1) 工事の主体および工事の内容 工事の主体者は日本道路公団ならびに道路管理者(1・2級国道を除く)である。

日本道路公団の工事内容は①建設大臣の命をうけて有料の高速自動車国道の新設または改築を行うこと。②1・2級国道、都道府県道または道路法第7条第3項に規定する指定市の市道はア当該道路の通行者または利用者がその通行または利用によりいちじるしく利益を受けるものであること。イ通常他に道路の通行または利用の方法があって、当該道路の通行または利用が余儀なくされるものでない場合に建設大臣の許可を受けて当該道路の新設または改築を行うことができる。この場合、都道府県道、指定市の市道については、当該道路の新設または改築が国の利害に特に関係があると認められるものに限られる。③前記により新設または改築した道路について料金徴収期間の満了の日まで、当該道路の維持、修繕および道路法第14条第1項に規定する災害復旧を行う。④建設大臣の権限の代行(特別措置法第6条の2)および道路管理者の権限の代行(同法第7条)。ただし前記②および③の許可を受けようとするときは道路管理者との協議または同意を得なければならない。

道路管理者の行う有料の道路の新設または改築については前記②の場合と同一条件を必要とし、かつ道路の新設または改築に要する費用の全部または一部が償還を要するものでなければならない。さらに道路管理者はこの許可を受けようとするときは、あらかじめ道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経た上、設計図その他関係書類および元利償還年次計画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。

(2) 通行料金の基準 通行料金の額は当該許可に係る道路の通行または利用により、通常受ける利益の限度内とされ、その基準は政令で定めるものとなっている。高速自動車国道に係る料金の額は、その新設、改築その他の管理に要する費用で政令で定めるものを償うものであり、かつ公正妥当なものでなければならないことになっている。

(3) 料金徴収の対象 料金徴収の対象は料金の徴収のできる高速自動車国道については、当該高速自動車国道を通行する自動車(この場合の自動車とは道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車をいう)から、その他の許可に係る道路にあっては当該道路を通行し、または利用する道路交通取締法第2条第4項に規定する諸車および同条第7項に規定する無軌条電車から徴収する。ただし同法第10条第3項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については対象から除外される。