

場合の外、事業計画に定めるところに従い、その業務を行わなければならない。

2 運輸大臣は、自動車運送事業者が前項の規定に違反していると認めるとときは、当該自動車運送事業者に対し、事業計画に従い業務を行なへべきことを命ずることができる。

(運輸に関する協定)

第二十条 自動車運送事業者は、他の運送事業者又は通運事業者と設備の共用、連絡運輸又は共同経営に関する契約その他運輸に関する協定をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときは同様とする。

2 運輸大臣は、当該契約又は協定が公衆の利便を増進するものであるときは、前項の認可をしなければならない。

(私的運送禁止法の適用除外)

第二十一条 前条の認可を受けて行なう正当な行為及び第三十三条第一項(他の運送事業者又は通運事業者との設備の共用、連絡運輸、共同経営及び運輸に関する協定に関する部分に限る)の規定による命令によつて行なう正当な行為には、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定は、適用しない。

(郵便物等の運送)

第二十二条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に附隨して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

(路線により運送する貨物の集配及び配達)

事業区域内においてその者が路線により運送する貨物を自動車を使用して集荷し、及び配達することができる。

(事業区域外の運送)

第二十四条 事業区域を定める自動車運送事業者を經營する者は、その事業区域内と事業区域外とを通ずる区間において運送する場合には、その都度運輸大臣の許可を受けなければならない。

(事業区域外の運送)

2 運輸大臣は、前項の許可をしようとするとときは、当該運送が旅客又は荷主の利便を確保するために必要であり、且つ、当該区間において免許を有する自動車運送事業者によることが困難かどうかを審査しなければならない。

(事故の報告)

第二十五条 自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起し、その他の運輸省令で定める重大な事故をひき起したときは、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

(従業員)

(従業員)

第二十六条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、自動車の車掌その他従業員から乗車券の点検又は回収のため乗車券の呈示又は交付を求められたときは、これを拒むことができない。

者が従業員であることを表示されなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

2 前項に規定するもの外、同項の従業員の服務規律は、運輸省令で定める。

(運輸者)

第二十七条 第二条第二項第一号から第三号までの自動車運送事業を經營する者の事業用自動車の運転は、年齢、運転の経験その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、これをすることはならない。但し、当該運転が旅客の運送を目的としない場合は、この限りでない。

(小児の無賃運送)

第二十八条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の同伴する六歳未満の小児については、旅客一人につき少くとも一人まで無賃で運送しなければならない。

(旅客の禁止行為)

第二十九条 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車を利用する旅客は、他の旅客に危害を及ぼすおそれがある物品若しくは他の旅客の迷惑となるおそれがある物品であつて運輸省令で定めるものを自動車内に持ち込み、又は走行中の自動車内でみだりに自動車の運転者に話しかけ、その他運輸省令で定める行為をしてはならない。

(会計)

第三十一条 自動車運送事業者は、その事業年度、勘定科目の分類、帳簿書類の様式その他の会計に関する手続について運輸省令で定めるところに従い、その会計を処理しなければならない。

(会計)

第三十二条 運輸大臣は、自動車運送事業者の事業について公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、自動車運送事業者に対する機会が与えられなければならない。聽聞に際しては、当該自動車運送事業者に対し、あらかじめ、期日及び場所を指定して、聽聞をしなければならない。

3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、前項の規定に違反して乗車券の支払を求めることができる。

(乗車券への委任)

3 この法律に規定するもの以外、自動車運送事業者の交付すべき乗車券又は荷物切符、事業用自動車に掲示すべき事項その他の旅客又は荷主の利便の確保のために自動車運送事業者が運送すべき事項は、運輸省令で定める。

(会計)

第三十三条 運輸大臣は、自動車運送事業者の事業用自動車運送事業者又は荷主に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない。

(公衆の利便を阻害する行為の禁止等)

3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車運送事業者又は荷主に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない。

業者に対して、当該行為の停止又は変更を命ずることができる。

5 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、あらかじめ、期日及び場所を指定して、聽聞をしなければならない。聽聞に際しては、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

6 前項の規定に違反して乗車券の示し又は交付を拒んだ旅客又は対応する運賃及び料金並びにこれと同額の割増料金の支払を求めることができる。

7 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

8 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

9 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

10 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

11 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

12 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

13 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

14 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

15 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

16 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

17 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

18 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

19 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

20 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

21 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

22 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

23 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

24 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

25 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

26 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

27 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

28 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

29 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

30 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

31 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

32 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

33 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

34 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

35 運輸大臣は、前項の命令をしておらずするときは、当該自動車運送事業者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

ときは、運輸大臣は、申請により裁定する。

4 前項の規定による裁定中当事者が「取扱い」、又は負担すべき金額について不服のある者は、その裁定があつたことを知つた日から六箇月以内に、訴をもつてその金額の増減を請求することができる。但し、裁定のあつた日から一年を経過したときは、この限りでない。

5 前項の訴においては、協定の他の当事者を被告とする。

(運送に関する命令)

第三十四条 運輸大臣は、当該運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要であり、且つ、当該運送を行う者がない場合又は著しく不足する場合に限り、自動車運送事業者に対し、運送すべき区段条件を指定して運送を命じ、又は旅客若しくは貨物の運送の順序を定めて、これによるべきことを命ずることができる。

2 前項の規定による命令で次条の規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額をこえない範囲内でこれをしなければならない。

(損失の補償)

第三十五条 前条第一項の規定による命令により損失を受けた者に対しては、その損失を補償する。

2 前項の規定による補償の額は、当該自動車運送事業者がその運送を行つたことにより通常生ずべき損失の額とする。

ときは、運輸大臣は、申請により裁定する。

3 前二項に規定するものの外、損失の補償に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(名義の利用、事業の貸渡等)

第三十六条 自動車運送事業者は、その名義を他人に自動車運送事業のため利用させてはならない。

2 自動車運送事業者は、事業の貸渡その他のいかなる方法をもつてするかを問わず、自動車運送事業を他人にその名において經營させてはならない。

(事業用自動車の貸渡)

第三十七条 事業用自動車の貸渡をしようとするときは、運輸大臣の許可を受ける。

2 運輸大臣は、その貸渡によつて公衆の利便を害することとなるおそれがあると認める場合を除く外、前項の許可をしなければならない。

(事業の管理の委託)

第三十八条 自動車運送事業の管理の委託及び受託については、運輸大臣の許可を受けなければならない。

い。

2

2 運輸大臣は、前項の許可をしようとするときは、左の基準によつて、これをしなければならない。

一 当事業を繼續して運営するた

めに必要であること。

二 受託者が当該事業を管理するのに適している者であること。

(事業の譲渡及び譲受等)

第三十九条 自動車運送事業の譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受

けなければ、その効力を生じない。

2 自動車運送事業者たる法人の合

併は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。但し、自動車運送事業者たる法人と自動車運送事業を經營しない法人が合併する場合において、自動車運送事業者たる法人が存続するときは、この限りでない。

3 第六条の規定は、前二項の認可について準用する。

4 自動車運送事業者たる法人の合併があつたときは、合併後存続する法人又は合併により設立された法人は、免許に基く権利義務を承継する。

(相続)

第四十条 自動車運送事業者が死亡した場合において、相続人(相続人が二人以上ある場合においてその協議により当該自動車運送事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者が被相続人の經營していた自動車運送事業を引き継ぎ經營しようとするときは、被相続人の死後六十日以内に、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人が前項の認可の申請をして、被相続人が前項の認可の申請をしてた場合は、被相続人の死の死亡後六十日以内に、運輸大臣の認可を受けなければならない。

3 自動車運送事業者たる法人又は一部を休止し、又は廃止し

4 自動車運送事業者は、事業の全般は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 前二項の規定は、道路又は橋、一年をこえる期間についてすることができる。

3 第一項の事業の休止の許可是、一年をこえる期間についてすることができる。

4 前二項の規定は、道路又は橋、一年をこえる期間についてすることができない。

5 自動車運送事業者は、事業の全般を除く外、前項の許可をしなければならない。

(事業の休止又は廃止についての措置)

第三十四条 左の場合には、自動車運送事業の免許は、その効力を失う。

2 第七条の期日又は期間内に運輸を開始しないとき。

3 第四条第四項の規定により限られた期間が満了したとき。

4 第四十二条の規定により限定した期間が満了したとき。

(特定自動車運送事業の特則)

第三十五条 特定自動車運送事業には、第十二条から第十六条まで、第四十一条及び前条第二号の規定は、適用しない。

2 特定自動車運送事業を經營する者は、事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 特定自動車運送事業の免許は、事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 第四十三条の規定は、第一項の認可について準用する。

2 前条第二項及び第四項の規定は、前項の認可について準用する。

(事業の停止及び免許の取消)

第三十六条 運輸大臣は、自動車運送事業者が左の各号の一に該当するときは、その効力を失う。

2 特定自動車運送事業の免許は、事業の廃止の届出があつたときは、その効力を失う。

3 (通運事業者の特則)

第三十七条 運輸大臣は、自動車運送事業者が左の各号の一に該当するときは、六箇月以内において期間を定めて事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。

2 この法律若しくはこの法律に基く命令若しくはこれらに基く処分又は免許、許可若しくは認可に附した条件に違反したと

二 正當な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

三 第六条第二項第一号、第三号又は第四号に該当することとなつたとき。

(免許の失効)

第四十四条 左の場合には、自動車運送事業の免許は、その効力を失う。

2 第七条の期日又は期間内に運輸を開始しないとき。

3 第四条第四項の規定により限られた期間が満了したとき。

4 第四十二条の規定により限定した期間が満了したとき。

(特定自動車運送事業の特則)

第三十五条 特定自動車運送事業には、第十二条から第十六条まで、第四十一条及び前条第二号の規定は、適用しない。

2 特定自動車運送事業を經營する者は、事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 特定自動車運送事業の免許は、事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 第四十六条の規定は、第一項の認可を受けた者は、事業を經營することの認可を受けた者は、第

三十条、第三十三条第一項第四号及び第二項から第五項まで、第三十六条、第三十七条及び第四十三条の規定の適用については、運輸大臣の指定する種類及び事業区域について通運事業のためにする貨物自動車運送事業の免許を受けた者とみなす。

第三章 自動車道及び自動車道事業

(免許)

第四十七条 自動車道事業を經營しようとする者は、運輸大臣及び建設大臣の免許を受けなければならぬ。

2 自動車道事業の免許は、路線について行う。

3 自動車道事業の免許は、通行する自動車の範囲を限定して行うことができる。

(免許申請)

第四十八条 自動車道事業の免許を受けようとする者は、左に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。

2 自動車道事業の免許は、通行する自動車道事業の免許は、路線について行う。

3 自動車道事業の免許は、通行する自動車の範囲を限定して行うことができる。

(免許基準)

第四十九条 運輸大臣及び建設大臣は、前条に規定する申請書を受理したときは、その申請が左の各号に適合するかどうかを審査しなければならない。

一 当該事業の開始が公衆の利便を増進するものであること。

二 当該事業の路線の選定が当該事業の経営の目的に適合するものであること。

三 当該一般自動車道の規模が当該地区における交通需要の量及び性質に適合するものであること。

四 免許を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員が前三号の一に該当する者であるとき。

(工事施行)

第五十条 自動車道事業の免許を受けた者(以下「自動車道事業者」という)は、一般自動車道の構造及び設備についての工事方法を定め、運輸大臣及び建設大臣の指定する期間内に、工事施行の認可を申請しなければならない。但し、当該事業の用に供する一般自動車道が工事を必要としない場合は、この限りでない。

2 運輸大臣及び建設大臣は、前項である理由

四 当該事業の開始のための工事の要否

2 前条第三項の規定により通行する自動車の範囲を限定する免許を受けるようとする者は、申請書に前項に掲げる事項の外、通行させようとする自動車の範囲をあわせて記載しなければならない。

3 申請書には、一般自動車道の路線及び事業の施設、事業取扱見積その他省令で定める事項を記載した書類を添附しなければならない。

4 運輸大臣及び建設大臣は、申請者に対し、前項に規定するもの外、商業登記簿の原本その他必要な書類の提出を求めることができる。

二 免許を受けようとする者が自動車道事業の免許の取消を受け、取消の日から二年を経過していない者であるとき。

三 免許を受けようとする者が營業に関し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者である場合において、その法定代理人が前二号の一に該当する者であるとき。

2 一般自動車道は、その幅員、こうぼい、曲線、見とおし距離、通信設備その他の構造及び設備について省令で定める技術上の基準に従わなければならない。

(工事の着手)

第五十二条 自動車道事業者は、工事施行の認可を受けたときは、第五十条第二項の工事の着手の期間内に、一般自動車道の工事に着手しなければならない。

2 第五十一条第三項の規定は、前項の期間について準用する。

3 自動車道事業者は、第一項の工事に着手したときは、運輸大臣及び建設大臣に届け出なければならない。

(路線等の公示)

第五十三条 運輸大臣及び建設大臣は、第五十条第一項の規定により認可を受けたときは、第一項の工事の着手の旨を運輸大臣及び建設大臣に届け出なければならない。

2 第五十四条 自動車道事業者は、工事方法を変更しようとするときより、第一項の期間内に認可を申請することができないときは、運輸大臣及び建設大臣は、運輸大臣及び建設大臣の認可を受けなければならない。

2 第五十五条 運輸大臣及び建設大臣は、工事の施行中第五十条第一項の工事施行の認可の際予測することができなかつたような事態が生じたことにより自動車の通行に支障を生ずるおそれがあると認めるとときは、自動車道事業者に対して、工事方法の変更を命ずることができる。

(工事の完成)

第五十六条 自動車道事業者は、第五十条第二項の工事の完成の期間内に、一般自動車道の工事を完成しなければならない。

2 第五十七条 自動車道事業者は、第一項の規定は、前項の期間について準用する。

(工事の完成検査及び供用開始)

第五十八条 自動車道事業者は、一般自動車道工事の施行の認可をしたときは、路線、幅員その他の省令で定める事項を公示しなければならない。

(工事方法の変更)

第五十九条 自動車道事業者は、第一項の規定は、前項の検査の結果、当該一般自動車道の構造及び設備が、第五十条第一

なければならない。
(土地の立入及び使用)

第六十九条 自動車道事業者は、一般自動車道に関する測量、実地調査又は工事のため必要があるときは、都道府県知事の許可を受け、他人の土地に立ち入り、又はその土地を一時材料置場として使用することができる。

2 自動車道事業者は、前項の規定により立入又は使用をしようとするときは、やむを得ない事由がある場合を除く外、あらかじめ、土地の占有者にその旨を通知しなければならない。

3 第一項の規定による立入又は使用によつて生じた損失は、立入又は使用の後、遅滞なく当該事業者においてこれを補償しなければならない。

4 前項の規定に基づいて補償すべき損失は、第一項の規定による立入又は使用により通常生ずべき損失とする。但し、都道府県知事は、申請により裁定する。

5 第三項の規定による補償について協議がととのわないとき、又は協議することができないときは、都道府県知事は、申請により裁定する。

6 前項の規定による裁定に係る補償金額について不服のある者は、その裁定があつたことを知った日から六箇月以内に、訴をもつてその金額の増減を請求することができる。但し、裁定があつた日から一年を経過したときは、この限りでない。

7 前項の訴においては、当該事業者又は補償を受くべき者を被告とする。

する。
(事業改善の命令)

第七十条 運輸大臣及び建設大臣は、自動車道事業者の事業について公共の福祉を阻害している実態があると認めるときは、自動車道事業者に対し、左に掲げる事項を命ずることができる。

一 事業計画又は第六十二条の供用制限を変更すること。
二 一般自動車道の構造又は設備を改善すること。

2 運輸大臣は、自動車道事業者の事業について公共の福祉を阻害している実態があると認めるときは、自動車道事業者に対し、使用料金又は供用約款の変更を命ずることができる。

(免許の失効)

第七十一条 左の場合には、自動車道事業の免許は、その効力を失う。

一 第五十条第一項及び第三項の期間内に工事施行の認可を申請しないとき。

二 申請に対し不認可の処分を受けたとき。

三 第五十二条第一項の期間内に工事に着手しないとき。

四 第五十八条の規定による検査により不合格の処分を受けたとき。

五 事業の廃止の許可を受けたとき。

(準用規定)

第七十二条 自動車道事業には、第九条、第三十二条、第三十三条から第四条まで、第三十六条から第五十二条までの規定は、第一項及び第二項の場合について、同条第六項及び第七項の規定は、前項の場合について準用する。
(道路等に接続する一般自動車道の設置)

十一条まで、第四十一条第一項、第二項及び第五项、第四十二条並びに第四十三条の規定を準用する。

この場合において、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは、「運輸大臣及び建設大臣」と読み替えるものとする。

(一般自動車道に接続する道路等の造設)

第七十三条 国又は国の許可を受けた者が、一般自動車道に接続し、若しくは近接し、又はこれを横断して道路法による道路、自動車道、河川、運河、鉄道、軌道又は索道を造設しようとするときは、自動車道事業者は、当該一般自動車道の効用が妨げられる場合は除き、これを拒むことができない。

2 運輸大臣及び建設大臣は、前項の場合において、公共の福祉を確保するため必要があると認めるときは、自動車道事業者に対し、構造若しくは設備の変更又は設備の共用を命ずることができる。

3 前項の場合において、その実施及びその方法並びに費用の負担につき協議がととのわないときは、運輸大臣及び建設大臣は、申請により裁定する。自動車道事業者が受けた損失の補償についても同様とする。

2 第四条第二項から第四項まで及び第五条の規定は、前項の承認について準用する。

3 第七十六条 国において自動車運送事業を經營しようとするときは、当該官庁は、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

3 第四十七条第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

2 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

3 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

2 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

第十七条 自動車道事業者は、道路法による道路、河川又は運河の管理者の許可を受けて道路法による道路、河川又は運河に接続し、若しくは近接し、又はこれを横断して一般自動車道を造設することができる。

この場合において、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは、「運輸大臣及び建設大臣」と読み替えるものとする。

(自動車道事業の經營)

第七十八条 国において自動車道事業を經營するときは、当該官庁は、運輸大臣及び建設大臣の承認を受けなければならない。

2 第四十七条第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

3 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

2 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

は、政令で定めるところにより、その自動車運送事業者が受けた損失を補償することができる。その者がその路線を共通にしない部分につき事業を継続して經營することができなくなつたときは同様とする。

この場合において、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは、「運輸大臣及び建設大臣」と読み替えるものとする。

(自動車道事業の經營)

第七十八条 国において自動車道事業を經營するときは、当該官庁は、運輸大臣及び建設大臣の承認を受けなければならない。

2 第四十七条第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

3 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

2 第四十九条 第二項及び第三項並びに第四十八条の規定は、前項の承認について準用する。

る場合について準用する。

(登録のまつ消)

第九十三条 運輸大臣は、第九十一
条第二項、第三項及び第四項の規
定による届出があつたとき、又は

前条の規定により登録の取消をし
たときは、当該自動車運送取扱事
業の登録をまつ消しなければなら
ない。

2 第八十二条第二項の規定は、前
項の規定により登録をまつ消した
場合について準用する。

(附帯業務)

第九十四条 第八十五条から第八十
七条までの規定は、自動車運送取
扱事業者が当該事業に附帯して行
う貨物の荷造及び仕分、代金の取
立及び立替その他通常自動車運送
取扱事業に附帯する業務について
準用する。

(適用規定)

第九十五条 自動車運送取扱事業に
は、第三十二条第一項及び第三項
から第五項まで並びに第三十六条
の規定を準用する。

(事業に関する届出)

第六章 軽車両運送事業

第九十六条 軽車両運送事業を經營
しようとする者は、運輸省令で定
める事項を行政庁に届け出なけれ
ばならない。軽車両運送事業を經營
する者(以下「軽車両運送事業者」と
いふ)が、届出をした事項
を変更しようとするときも同様と
する。

(事業停止の命令)

第九十七条 行政庁は、軽車両運送
事業者がこの法律又はこの法律に
基づ処分に違反したときは、三箇

月以内において期間を定めて事業
の停止を命ずることができる。

(政令が前項の命令をしようとする
場合について準用する。)

(準用規定)

第九十八条 軽車両運送事業には、
第三十二条第一項及び第九十一条
第一項から第四項までの規定を準
用する。この場合において、これら
の規定中「運輸大臣」とあるもの
は、「行政庁」と読み替えるものと
する。

(第七章 自家用自動車の使用
(使用等の届出))

第九十九条 事業用自動車以外の自
動車(以下「自家用自動車」とい
う)を使用しようとする者は、運
輸省令で定める事項を運輸大臣に
届け出なければならない。自家用
自動車を使用する者が、届出をし
た事項を変更しようとするときも
同様とする。

(共同使用の許可)

第一百条 自家用自動車を共同で使用
しようとする者は、運輸大臣の許
可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、自家用自動車の共
同使用の態様が自動車運送事業の
經營に類似していると認める場合

一 第四条の免許を受けないで、
自家用自動車を使用して自動車
運送事業を經營したとき。

2 第百条の許可を受けないで、
自家用自動車を共同の使用に供
したとき。

3 有償で自家用自動車を運送の
用に供したとき(前条第一項但
書の場合を除く。)

4 前条第二項の許可を受けない
で、有償で自家用自動車を貸し
渡したとき。

2 第三十二条第五項の規定は、運
輸大臣が前項の行為をしようとす
る場合について準用する。

(設置)

第一百三条 道路運送審議会は、陸運
局ごとに、これを置く。

(第八章 道路運送審議会)

2 道路運送審議会の名称は、左の
通りとする。
(有償運送の禁止及び賃貸の制限)
第一条 自家用自動車は、有償で
除外され前項の許可をしなけれ
ばならない。

運送の用に供してはならない。但
し、災害のため緊急を要するた
めやむを得ない場合であつて運輸
大臣の許可を受けたときは、この
限りでない。

2 自家用自動車は、運輸大臣の許
可を受けなければ、有償で貸し渡
してはならない。

3 前条第二項の規定は、前項の許
可について準用する。

(使用の制限及び禁止)

第一百二条 運輸大臣は、自家用自動
車を使用する者が左の各号の一に
該当するときは、六箇月以内にお
いて期間を定めて自家用自動車の
使用を制限し、又は禁止すること
ができる。

2 第百条の免許を受けないで、
自家用自動車を使用して自動車
運送事業を經營したとき。

2 第百条の許可を受けないで、
自家用自動車を共同の使用に供
したとき。

3 自家用自動車ににおける基本
的な運賃及び料金に関する認可
前項各号に掲げる事項のうち、
道路運送審議会が輕微なものと認
めたものについて、陸運局長

は、道路運送審議会にはからない
でこれを行なうことができる。

(諮詢)

第一百五条 道路運送審議会は、道路
運送の改善に関する関係行政庁に
建議をなすことができる。

(組織)

第一百六条 東京道路運送審議会は委
員八人、名古屋道路運送審議会及
び福岡道路運送審議会は委員各七
人、大阪道路運送審議会は委員六
人、広島道路運送審議会は委員五
人、高松道路運送審議会、新潟道
路運送審議会、仙台道路運送審議
会及び札幌道路運送審議会は委員
各四人をもつて組織する。

東京道路運送審議会
名古屋道路運送審議会
大阪道路運送審議会
高松道路運送審議会
福岡道路運送審議会
新潟道路運送審議会
仙台道路運送審議会
札幌道路運送審議会

(委員の任命)

第一百七条 委員は、道路運送審議会
が置かれる陸運局の管轄区域をそ
れぞれの区域とする都道府県につ
いて当該都道府県知事が推薦する
候補者のうちから、都府県にあつ
ては一人ずつを、北海道にあつて
は四人を運輸大臣が任命する。

2 各都道府県知事が推薦する候補
者の数は、任命されるべき委員の
数の二倍以上でなければならない
ことができない。

(委員の欠格事由)

第一百八条 国会議員又は地方公共團
体の議員の議員は、委員であるこ
とができる。

(委員の任期)

第一百九条 委員の任期は、三年とす
る。但し、補欠の委員の任期は、
前任者の残任期間とする。

(委員の選任)

第一百十条 委員は、任期中、いかな
る形式においても道路運送に関す
る事業者団体に加入してはなら
ず、且つ、道路運送に関する事業
の役員となり、これらの事業の經
営に参加し、これらの事業から報
酬を受け、又はこれらの事業の經
営に影響を及ぼすおそれがあるほ
どの投資をしてはならない。但
し、これらの事業が当該委員の屬
する道路運送審議会が置かれる陸
運局の管轄区域内において業務を
行わない場合には、これらの事業
から報酬を受け、又はこれらの事
業に投資することを妨げない。

(委員の罷免)

第一百十一条 運輸大臣は、委員が心身の故障のため職務の執行ができるないと認める場合又は委員に職務上の義務違反その他の委員たるに適しない非行があると認める場合においては、当該道路運送審議会の同意を得て、これを罷免することができる。

第一百十二条 道路運送審議会に会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理する。

3 道路運送審議会は、あらかじめ、委員のうちから、会長に事故がある場合に会長の職務を代行する者を定めて置かなければならぬ。

(議決方法)

第一百十三条 道路運送審議会は、委員の過半数の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

2 道路運送審議会の議事は、出席者の過半数をもつて決する。可否同数のときは、会長の決するところによる。

3 特定の事案につき特別の利害關係を有する委員は、当該事案に係る議決に参加することができない。

4 道路運送審議会は、関係行政の職員をその会議に出席させて必要な説明を求めることができる。

(議事の記録)
第一百十四条 道路運送審議会の議事の概要是、これを記録しなければならない。

(公聴会)
第一百十五条 道路運送審議会は、左を置き、委員の互選により選任する。

第一百十五条 道路運送審議会は、左に掲げる事項について必要があると認めるときは、公聴会を開くことができる。

一 第百四条第一項の規定により附議された事項

二 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)第五十五条

第三項の規定により運輸審議会から、情報、資料若しくは意見の提出、報告又は調査を求められた事項

2 道路運送審議会は、前項第一号に掲げる事項につき陸運局長の指示若しくは道路運送審議会の定める和解關係人の申請又は同項第二号に掲げる事項につき運輸審議会の要求があつたときは、公聴会を開かなければならない。

3 公聴会において取り扱われた事項は、できるだけ速記の方法により正確に記録しなければならない。

(記録の閲覧)
第一百十六条 第百十四条及び前条第三項に規定する記録は、一般からの申出があつたときは、その閲覧に供しなければならない。

(調査等)
第一百十七条 道路運送審議会は、その職務を行ふため、必要があると認めるときは、左の各号に掲げる事項を行うことができる。

(訴願)
第一百二十二条 この法律又はこの法律に基く命令の規定により行政庁のした処分に不服のある者は、訴願をすることができる。

(職権の委任等)
第一百二十三条 この法律に規定する運輸大臣又は建設大臣の職権の一部は、政令で定めるところにより、左の各号の区分に従い、各々その号の定める下級の行政庁に委任することができる。

2 前項の規定により出頭を求めるときは、公聴会を開くこととができる。

3 前項の規定により出頭を求めるときは、公聴会を開くこととができる。

2 前項第二号の規定により出頭を求めるときは、公聴会を開くこととができる。

2 前項第二号の規定により出頭を求めるときは、公聴会を開くこととができる。

規定期に規定する行政庁は、左の各号に定める区分による。

一 旅客軽車両運送事業に関する事項については都道府県特別区の区域に限る。又は市町村長。

2 第六章に規定する行政庁は、左の各号に定める区分による。

一 旅客軽車両運送事業に関する事項については都道府県特別区の区域に限る。又は市町村長。

(道路運送に関する団体)
第一百二十五条 道路運送事業者その他の自動車又は軽車両を使用する者が道路運送の振興を図るために組織する団体は、その成立の日から三十日以内に、省令で定める事項について運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣に届け出なければならない。

2 前項の目的を達成するため必要があると認めるときは、道路運送事業者その他の自動車若しくは軽車両を所有し、若しくは使用する者又はこれら者の者の組織する団体に、省令で定める手続に従い、事業又は自動車若しくは軽車両の所有若しくは使用に関し、報告をさせることができる。

規定期に規定する行政庁は、左の各号に定める区分による。

一 旅客軽車両運送事業に関する事項については都道府県特別区の区域に限る。又は市町村長。

2 第二項の規定により出頭を求めるときは、公聴会を開くこととできない。

3 前項の場合は、当該職員は、自身分を示す証票を携帯し、且つ、関係者の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

4 第二項の権限は、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。

(自動車に関する表示)
第一百二十七条 自動車(軽自動車、乗車定員十人以下の乗用の自家用自動車、特殊自

た場合において、認可があつた旨又は認可をしない旨の通知を受けた日まで同様とする。

(現に休止中の自動車運送事業に
関する特例)

第十八条 第十一条の規定により法

第四十一条第一項の事業の休止の許可を受けたものとみなされた者

の当該事業の休止の期間であつて、法施行の日から一年以後の日

にわたるものは、法施行の日から一年の期間について事業の休止の許可を受けたものとみなす。

(供用約款及び保安上の供用制限に関する特例)

第十九条 第十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

その者が、その期間内に法第六十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

その者が、その期間内に法第六十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

その者が、その期間内に法第六十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

その者が、その期間内に法第六十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

その者が、その期間内に法第六十一条の規定により法

第四十七条の自動車道事業の免許を受けたものとみなされた者は、法第六十二条及び法第六十三条の規定にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、供用約款及び供用制限の認可を受けないでもよい。

(自動車運送取扱事業に
関する特例)

第二十三条 法施行の際に自動車運送取扱事業に相当する事業を經營している者は、法施行の日から三箇月間は、法第八十条の規定による登録を受けないでも、自動車運送取扱事業を經營することができる。

その者が、その期間内に法第八十条の登録を申請した場合において、登録の拒否があつた旨の通知を受ける

第七十六条の承認を受けたものとみなされた事業については、当該官庁は、運輸省令で定めるところにより、その事業計画を運輸大臣に届け出なければならない。

第二十条 第十一条の規定により法

第二十三条 法施行の際に自動車運送取扱事業に相当する事業を經營している者は、法施行の日から三箇月間は、法第八十条の規定による登録を受けないでも、自動車運送取扱事業を經營することができる。

その者が、その期間内に法第八十条の登録を申請した場合において、登録の拒否があつた旨の通知を受ける

第七十六条の承認を受けたものとみなされた事業については、当該官庁は、運輸省令で定めるところにより、その事業計画を運輸大臣に届け出なければならない。

第二十一条 第十一条の規定により法

第二十三条 法施行の際に自動車運送取扱事業に相当する事業を經營している者は、法施行の日から三箇月間は、法第八十条の規定による登録を受けないでも、自動車運送取扱事業を經營することができる。

その者が、その期間内に法第八十条の登録を申請した場合において、登録の拒否があつた旨の通知を受ける

第七十六条の承認を受けたものとみなされた事業については、当該官庁は、運輸省令で定めるところにより、その事業計画を運輸大臣に届け出なければならない。

法第七十六条の承認を受けたものとみなされた事業については、当該官庁は、法第八条第一項の規定

にかかわらず、法施行の日から三箇月間は、承認を受けないで運賃若しくは料金を收受してもよい。

当該官庁が、その期間内に法第八条第一項の承認を申請した場合において、承認した旨又は承認しない旨の通知を受ける日までも同様とする。

第十九条 第十一条の規定により法

第四十一条第一項の事業の休止の許可を受けたものとみなされた者

の当該事業の休止の期間であつて、法施行の日から一年以後の日

にわたるものは、法施行の日から一年の期間について事業の休止の許可を受けたものとみなす。

(供用約款及び保安上の供用制限に関する特例)

(道路運送に関する団体の届出)

第二十五条 法施行の際に法第一百二十五条の団体に相当する団体であるものは、法施行の日から三十日以内に、省令で定めるところにより、運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣に届け出なければならない。

第十九条の規定により法第七十六条の承認を受けたものとみなされた事業を含む)について準用する。この場合において、これらの規定中「法第四条の免許」又は「法第四十七条の免許」

とあるのは、「法第七十六条の承認」又は「法第七十八条の承認」と読み替えるものとする。

(自動車運送取扱事業に
関する特例)

この法律は、法施行の日から施行する。但し、第八条の規定は、公布の日から、第九条及び第十条の規定は、昭和二十六年六月三十日から施行する。

第二条 自動車の抵当権の得喪及び変更は、道路運送車両法に規定する自動車登録原簿に登録を受けなければ、第三者に対抗することができない。

第二条 同一の自動車について抵当権及び先取特権が競合する場合には、抵当権は、民法第三百三十条第一項に規定する第一順位の先取特権と同順位とする。

(抵当権の順位)

第二条 数個の債権を担保するため同一の自動車につき抵当権を設定したときは、その抵当権の順位は、登録の前後による。

(対抗要件)

第二条 抵当権は、抵当自動車に附加して一体となつている物に及ぶ。但し、設定行為に別段の定がある場合及び民法(明治二十九年法律第八十九号)第四百二十四条の規定により他の債権者が債務者の行為を取り消すことができる場合は、この限りでない。

第二条 同一の自動車について抵当権及び先取特権が競合する場合には、抵当権は、民法第三百三十条第一項に規定する第一順位の先取特権と同順位とする。

(抵当権の内容)

第二条 抵当権者は、債権の全部の弁済を受けるまでは、抵当自動車の全部につき、その権利行使することができる。

(不可分性)

第二条 抵当権者は、債権の全部の弁済を受けるまでは、抵当自動車の全部につき、その権利行使することができる。

第二条 前項の規定は抵当権者が債務の不履行によつて生じた損害の賠償を請求する権利を有する場合においてその最後の二年分についても適用する。但し、利息その他の定期金を請求する権利を有するときは、その満期となつた最後の二年分についてのみその抵当権を行使することができる。

(代価弁済)

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

(抵当権の目的)

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

第二条 この法律で「自動車」とは道路運送車両法(昭和二十六年法律第一号)による登録を受けた自動車で軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものをいう。

(物上保証人の求償権)

第二条 他人の債務を担保するため

第二条 抵当権は、抵当自動車を譲り受けた第三者が抵当権者の請求に応じてその代価を弁済したときは、抵当権は、その第三者のために消滅することができる。

第二条 抵当権は、抵当自動車を譲り受けた第三者が抵当権者の請求に応じてその代価を弁済したときは、抵当権は、その第三者のために消滅することができる。

第二条 抵当権は、抵当自動車を譲り受けた第三者が抵当権者の請求に応じてその代価を弁済したときは、抵当権は、その第三者のために消滅することができる。

(第三取扱者の費用償還請求権)

第二条 抵当自動車を取得した第三者が抵当自動車につき必要書又

抵当権を設定した者がその債務を弁済し、又は抵当権の実行によつて抵当自動車の所有権を失つたときは、民法に規定する保証債務において、許可があつた旨又は許可をしない旨の通知を受ける日までも同様とする。

第四条 抵当権者は、債務者又は第三者が占有を移さないで債務の担車」という。につき、他の債権者に先づて、自己の債権の弁済を受けることができる。

第五条 自動車の抵当権の得喪及び変更は、道路運送車両法に規定する自動車登録原簿に登録を受けなければ、第三者に対抗することができない。

第六条 抵当権は、抵当自動車に附加して一体となつている物に及ぶ。但し、設定行為に別段の定がある場合及び民法(明治二十九年法律第八十九号)第四百二十四条の規定により他の債権者が債務者の行為を取り消すことができる場合は、この限りでない。

第七条 抵当権者は、債権の全部の弁済を受けるまでは、抵当自動車の全部につき、その権利行使することができる。

第八条 抵当権は、抵当自動車の譲り受けた第三者が抵当権者の請求に応じてその代価を弁済したときは、抵当権は、その第三者のために消滅することができる。

第九条 他人の債務を担保するため

第六条 この法律施行の際、現に登記ある農業動産信用法(昭和八年法律第三十号)による抵当権で自動車を目的とするものは、この法律施行後二箇月間は、なおその効力を有する。但し、次項の規定による登記を受けた場合には、その時からその効力を失う。

前項の期間内に、抵当権者は、自動車の登記簿の謄本を添え、管轄運局長に対し、その自動車が農業動産信用法による抵当権の目的となつている旨の登記の申請をすることができる。

前項の登記は、自動車抵当法(昭和二十六年法律第二号)以下「法」という)の規定に準じ、登記簿の記載事項を自動車登記原簿に記載することによって行う。

第一項の登記を受けたときは、法の規定による登記を受けたものとみなし、その抵当権は、法の規定による抵当権とみなす。

抵当権設定者が、この法律施行の日から二箇月以内に抵当権の目的となつて自動車について道路運送車両法による登記を受けたときは、抵当権者は、直ちに、その権利を実行することができる。

前項の規定により抵当権を実行しようとするときは、抵当権者は、この法律施行の日から四箇月以内に、その手続をしなければならない。

前項の規定により抵当権を実行しようとすることができる期間内及び抵当権の実行の終るまでの間は、抵当権は、なおその効力を有する。

8 数個の債権を担保するため同一の自動車について第四項の規定による登記を受けるものとみなされた抵当権が設定されているときは、これらの抵当権の順位は、第一項の登記の前後による。

9 第四項の規定により法の規定によるものとみなされた抵当権は、第一項の登記の順位は、法の規定による抵当権に優先する。

第七条 法施行の際、現に存する質権で法第二条の自動車を目的とするものは、法施行の日から二箇月以内に自動車登記原簿にその旨の登記を受けたときは、法第二十条の規定にかかわらず、なおその効力を有する。

前項の規定により、なお効力を有する質権は、法の規定による抵当権に優先する。

(登記税法の改正)

第八条 登記税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のよう改正する。

第三条ノ五の次に次の二条を加える。

第一条 総則(第一条—第三条)

第二章 自動車の登録(第四条—第三十九条)

第三章 道路運送車両の保安基準(第四十条—第四十六条)

第四章 道路運送車両の整備(第四十七条—第五十七条)

第五章 道路運送車両の検査(第五十八条—第七十六条)

第六章 自動車の整備事業(第七十七条—第九十六条)

第七章 雜則(第九十七条—第一百零五条)

第八章 罰則(第一百六条—第一百十一条)

附則

第一章 総則(この法律の目的)

第一条 この法律は、道路運送車両に関する所有権についての公証を行い、並びに安全性の確保及び整備についての技術の向上を図り、あわせて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共交通の福祉を増進することを目的とする。

6 この法律で「道路」とは、道路法(大正八年法律第五十八号)による道路、道路運送法(昭和二十六年法律第二号)による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。

7 前項の規定により抵当権の実行の手続をすることができる期間内及び抵当権の実行の終るまでの間は、抵当権は、なおその効力を有する。

(担保付社債信託法の改正)

第九条 担保付社債信託法(明治三十八年法律第五十二号)の一部を

するものとみなす。

8 数個の債権を担保するため同一の自動車について第四項の規定による登記を受けるものとみなされた抵当権が設定されているときは、これらの抵当権の順位は、第一項の登記の前後による。

9 第四項の規定により法の規定によるものとみなされた抵当権は、第一項の登記の順位は、法の規定による抵当権に優先する。

この法律は、法施行の日から施行する。

附則

第一章 自動車抵当

この法律は、法施行の日から施行する。

附則

第一章 自動車の登録

道路運送車両法
道路運送車両法

とは、自動車、原動機付自転車及び軽車両をいう。

2 この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具をいふ。

3 この法律で「原動機付自転車」とは、運輸省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具をいふ。

4 この法律で「軽車両」とは、人力若しくは畜力により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具をいふ。

5 この法律で「軽車両」とは、人力若しくは畜力により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより陸上を移動させることを目的として製作した用具をいふ。

6 この法律で「道路」とは、道路運送車両を當該装置の使い方に従い用いること(道路以外の場所のみにおいて用いること)を除く)をいう。

7 この法律で「道路」とは、道路法(大正八年法律第五十八号)による道路、道路運送法(昭和二十六年法律第二号)による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。

7 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

3 この法律に規定する普通自動車、小型自動車、軽自動車及び特殊自動車の別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準とする。

4 この法律で「自動車の種別」(自動車の種別)

5 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

6 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

7 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

8 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

9 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

10 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

11 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

12 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

13 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

14 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

15 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

16 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

17 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

18 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

19 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

20 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

21 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

22 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

23 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

24 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

25 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

26 この法律で「自動車運送事業者」又は「軽車両運送事業者」とは、道路運送法による自動車運送事業者又は軽車両運送事業者をいう。

明するに足るその他の書面を添えて提出し、且つ、第六十条の規定により交付を受けた自動車検査証及び当該自動車を呈示しなければならない。

- 一 車名、型式及び形状
- 二 自動車検査証番号
- 三 車台番号
- 四 原動機番号

- 五 所有者の氏名又は名称及び住所
- 六 使用の本拠の位置
- 七 取得の原因

- 2 陸運局長は、前項の申請をする者に対し、同項に規定するもの外、車台番号又は原動機番号の打刻に關する証明書その他必要な書面の提出を求めることができる。
- 3 第一項の申請をする場合において、その型式について第七十五条第一項の指定を受けた自動車に基く完成検査終了証(発行後六箇月を経過しないものに限る。)の提出をもつて当該自動車の呈示に代えることができる。

(新規登録の基準)

第八条 陸運局長は、前条の申請書を受理したときは、左の各号に該当する場合を除き、新規登録をしなければならない。

二 呈示した自動車検査証が有効なものでないとき。
三 当該自動車に打刻されている車台番号及び原動機番号が完成検査終了証の提出をもつて当該

自動車の呈示に代えた場合に

は、完成検査終了証に記載されている車台番号及び原動機番号が申請書及び自動車検査証に記載している車台番号及び

原動機番号と同一でないととき。
四 その他の申請に係る事項に虚偽があると認めるとき。

(新規登録事項)

第九条 新規登録は、自動車登録簿に第七条第一項第一号から第六号までに掲げる事項及び新規登録の年月日を記載し、且つ、自動車登録番号を定め、これを自動車登録簿に記載することによつて行う。

(自動車登録番号の通知)

第十条 陸運局長は、新規登録をしたときは、申請者に対し、自動車登録番号を通知しなければならない。

(自動車登録番号標の封印等)

第十一條 自動車の所有者は、前条の規定による自動車登録番号の通知を受けたときは、当該番号を記載した自動車登録番号標を設置する。又は陸運局長の封印の取りつけを受けなければならぬ。

(変更登録)

第十二条 自動車の所有者は、自動車登録原簿に記載されている形狀、自動車検査証番号、車台番号、原動機番号、所有者の氏名若しくは名称若しくは住所又は使用の本拠の位置に変更があつたときは、その事由があつた日以内に、陸運局長の行う変更登録の申請をしなければならない。

但し、次条の規定による移転登録、第十四条の規定による登録換又は第十五条の規定によるまつ消登録の申請をしなければならない。

2 陸運局長は、その型式について第七十五条第一項の指定を受けた自動車であつて新規登録をうけたものについての前項の封印の取りつけを運輸省令で定める者に委託することができる。

3 何人も、陸運局長又は前項の規定による委託を受けた者が封印の

取りつけをした自動車登録番号標

は、これを取りはずしてはならない。但し、整備のため特に必要がある場合その他やむを得ない場合において、陸運局長の許可を受けたときは、この限りでない。

4 自動車の所有者は、自動車登録番号はその封印が滅失し、き損し、その識別が困難となり、又は第二十九条第二項の規定に基づくたときは、陆運局長にこれ

らの取りはずしを受け、第一項の規定に準じて自動車登録番号標を取りつけ、又は陸運局長の封印の取りつけを受けなければならない。

5 第十一条第一項の規定は、自動車の所有者が第三項の規定により自動車登録番号の通知を受けた場合に準用する。

6 乙陸運局長は、第三項の登録換をした場合には、その旨を甲陸運局長に通報しなければならない。

7 甲陸運局長は、前項の通報を受けた場合には、当該自動車登録原簿を閉鎖しなければならない。

(まつ消登録)

第十三条 新規登録を受けた自動車の所有者は、(以下「登録自動車」という。)について所有者の変更があつたときは、新所有者は、その事由があつた日から十五日以内に、甲陸運局長(本条中「甲陸運局」という。)の管轄区域内から他の

陸運局長(本条中「乙陸運局長」という。)の管轄区域内に変更があつたときは、その事由があつた日から十五日以内に、甲陸運局長に登録換の申請をしなければならぬ。

2 甲陸運局長は、前項の申請を受けたときは、当該申請書及び当該自動車登録原簿の謄本を、運輸省にその旨を表示しなければならない。

3 乙陸運局長は、前項の送付を受けた場合において、自動車の所有者が乙陸運局長の交付する自動車登録換を呈示したときは、運輸省にその旨を表示しなければならない。

4 第一項の申請の受理及び前項の登録換をする場合には、第八条第二号及び第四号の規定を準用する。

(移転登録)

第十四条 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用的本拠の位置について、当該自動車登録原簿を設ける陸運局長(本条中「甲陸運局」という。)の管轄区域内から他の

陸運局長(本条中「乙陸運局長」という。)の管轄区域内に変更があつたときは、その事由があつた日から十五日以内に、甲陸運局長に登録換の申請をしなければならぬ。

5 第十一条第一項の規定は、自動車の所有者が第三項の規定により自動車登録番号の通知を受けた場合に準用する。

6 乙陸運局長は、前項の登録換をした場合には、その旨を甲陸運局長に通報しなければならない。

7 甲陸運局長は、前項の通報を受けた場合には、当該自動車登録原簿を閉鎖しなければならない。

(まつ消登録)

第十五条 登録自動車の所有者は、左に掲げる場合には、その事由があつた日から十五日以内に、まつ消登録の申請をしなければならない。

1 登録自動車が滅失し、解体し(整備又は改造のために解体する場合を除く。)又は自動車の用途を廃止したとき。

2 甲陸運局長は、前項の申請を受けた場合は、その事由があつた日から十五日以内に、まつ消登録の申請をしなければならない。

3 乙陸運局長は、前項の送付を受けた場合において、自動車の所有者が乙陸運局長の交付する自動車登録換を呈示したときは、運輸省にその旨を表示しなければならない。

4 第一項の申請の受理及び前項の登録換をする場合には、第八条第二号及び第四号の規定を準用する。

登録番号を通知しなければならない。

4 第一項の申請の受理及び前項の登録換をする場合には、第八条第二号及び第四号の規定を準用する。

5 第十一条第一項の規定は、自動車の所有者が第三項の規定により自動車登録番号の通知を受けた場合に準用する。

6 乙陸運局長は、前項の登録換をした場合には、その旨を甲陸運局長に通報しなければならない。

7 甲陸運局長は、前項の通報を受けた場合には、当該自動車登録原簿を閉鎖しなければならない。

(まつ消登録)

第十六条 登録自動車の所有者は、車の新規登録の際存したものでなくなったときは、又は自動車の所有者が乙陸運局長の交付する自動車登録換を呈示したときは、運輸省にその旨を表示しなければならない。

1 登録自動車が滅失し、解体し(整備又は改造のために解体する場合を除く。)又は自動車の用途を廃止したとき。

2 前項の場合において、登録自動車の所有者が乙陸運局長の交付する自動車登録換を呈示したときは、運輸省にその旨を表示しなければならない。

3 乙陸運局長は、前項の送付を受けた場合において、自動車の所有者が乙陸運局長の交付する自動車登録換を呈示したときは、運輸省にその旨を表示しなければならない。

4 第一項の申請の受理及び前項の登録換をする場合には、第八条第二号及び第四号の規定を準用する。

5 乙陸運局長は、前項の催告を受けた場合において、登録自動車の所有者が正當な理由がないのにまつ消登録の申請をしないときは、まつ

八 接地部及び接地圧
(自動車の装置)

第四十一条 自動車は、左の各号に掲げる装置について、運輸省令で定める保安上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

一 原動機及び車軸、そりその他の走行装置

二 車輪及び車軸、そりその他の走行装置

三 操縦装置

四 制動装置

五 燃料装置

六 車輌及び車体

七 連結装置

八 乗車装置及び物品積載装置

九 前面ガラスその他の窓ガラス

十 乗車装置及び物品積載装置

十一 前面ガラスその他の窓ガラス

十二 煙草、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置

十三 前照燈、番号燈、尾燈、制動燈、車幅燈その他の燈火装置

十四 警音器その他の警報装置

十五 方向指示器その他の指示装置

十六 後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置

十七 速度計、走行距離計その他の計器

十八 消火器その他の防火装置

十九 内圧容器及びその附属装置

二十 その他政令で定める特に必要な自動車の装置
(乗車定員又は最大積載量)

第四十二条 自動車は、乗車定員又は最大積載量について、運輸省令で定める保安上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

するものでなければ、運行の用に供してはならない。

（自動車の保安上の技術基準についての制限の附加）

第四十三条 陸運局長は、こう配、曲折、ぬかるみ、積雪、結氷その他の路面の状況等により保安上危険な道路において主として運行する自動車の使用者に対し、当該自動車につき、第四十条の規定による同条各号についての制限、第四十一条の規定による走行装置、制動装置、燈火装置若しくは警報装置についての制限又は第四十二条の規定による乗車定員若しくは最大積載量についての制限を附加することができる。

陸運局長は、前項の行為をするときは、予め運輸大臣の承認を受けるなければならない。

（原動機付自転車の保安基準）

第四十四条 原動機付自転車は、左の各号に掲げる事項について、運輸省令で定める保安上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

一 長さ、幅及び高さ

二 接地部及び接地圧

三 制動装置

四 車体

五 警音器

六 前照燈及び後部反射器

七 消音器

八 車輪及び車体

九 連結装置

十 乗車装置及び物品積載装置

十一 前面ガラスその他の窓ガラス

十二 煙草、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置

十三 前照燈、番号燈、尾燈、制動燈、車幅燈その他の燈火装置

十四 警音器その他の警報装置

十五 方向指示器その他の指示装置

十六 後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置

十七 速度計、走行距離計その他の計器

十八 消火器その他の防火装置

十九 内圧容器及びその附属装置

二十 その他政令で定める特に必要な自動車の装置
(乗車定員又は最大積載量)

第四十五条 軽車両は、左に掲げる事項について、運輸省令で定める保安上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

一 長さ、幅及び高さ

二 接地部及び接地圧

三 制動装置

四 車体

五 警音器

六 前照燈及び後部反射器

七 消音器

八 車輪及び車体

九 連結装置

十 乗車装置及び物品積載装置

十一 前面ガラスその他の窓ガラス

十二 煙草、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置

十三 前照燈、番号燈、尾燈、制動燈、車幅燈その他の燈火装置

十四 警音器その他の警報装置

十五 方向指示器その他の指示装置

十六 後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置

十七 速度計、走行距離計その他の計器

（自動車整備記録簿）

第四十六条 第四十一条から第四十二

条まで、第四十四条及び前条の規定による保安上の技術基準(以下「保安基準」という。)は、道路運送

車両の構造及び装置が運行に十分

堪え、操縦その他の使用のため

作業に安全であるとともに、通行

人その他の危害を与えないことを確保するものでなければならず、且つ、これにより製作者又は使用者

者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課すこととなるものであつてはならない。

（仕業点検）
第四十七条 自動車を運行する者は、一日一回、その運行の開始前にて、運輸省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。
（整備勧告）
第四十八条 運輸大臣は、自動車の使用者に対し、運輸省令で定める技術上の基準に従い整備をすべきことを勧告することができる。
（自動車整備記録簿）
第四十九条 乗車定員十一人以上の自動車を十両以上使用する者又は自動車運送事業者は、乗車定員十人以上の自動車又は事業の用に供する自動車について分解整備（原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置）

令で定める種類に合格した者

う自動車の整備又は改造であつて運輸省令で定めるものをいう。以

下同じ。したときは、左の各号に掲げる事項を自動車整備記録簿に記載しなければならない。

一 分解整備を完了した年月日

二 分解整備の概要

三 第七十八条の自動車分解整備事業者が分解整備の工事をした場合にあつては、その氏名又は名称及び住所

四 第五十三条の選任（整備管理者の選任）

第五十条 乗車定員十一人以上の自動車の使用者は、自動車の使用の本拠ごとに、乗車定員十人以下の自動車を使用する自動車運送事業者にあつては、五両以上の自動車の使用本拠ごとに、自動車の点検及び整備並びに自動車庫の管理に関する事項を処理させるため、整備管理者を選任しなければならない。

自動車の使用者は、十両以上の自動車の使用本拠ごとに、自動車の点検及び整備並びに自動車庫の管理に関する事項を処理させるため、整備管理者を選任しなければならない。

前項の規定により整備管理者を選任しなければならない者（以下「大型自動車使用者等」という。）は、整備管理者に対し、その職務の執行に必要な権限を与えるべき者となることができない。

（選任届）
第五十二条 大型自動車使用者等は、整備管理者を選任したときは、その日から十五日以内に、陸運局長にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも同様である。

（解任命令）
第五十三条 陸運局長は、整備管理者がこの法律若しくはこの法律に基く命令又はこれらに基く処分に違反したときは、大型自動車使用者等に対し、整備管理者の解任を命ずることができる。

（整備命令）
第五十四条 陸運局長は、整備管理

者と/or がこの法律若しくはこの法律に基く命令又はこれらに基く処分に違反したときは、大型自動車使用者等に対し、整備管理者の解任を命ずることができる。

第五十四条 陸運局長は、自動車が

保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な最小限度の整備を命ずることができる。

2 陸運局長は、自動車の使用者が前項の規定による命令に従わない場合において、当該自動車が保安基準に適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用を停止し、又は当該自動車の使用の方法若しくは経路を制限することができる。

3 陸運局長は、前項の処分に係る自動車が保安基準に適合するに至つたときは、直ちに同項の処分を取り消さなければならない。

(自動車整備士の技能検定)

第五十五条 運輸大臣は、自動車の整備の向上を図るため、申請により、自動車整備士の技能検定を行う。

2 前項の技能検定は、申請者が保安基準その他の自動車の整備に関する知識及び技能を有するかどうかを学科試験及び実技試験により判定することによつて行う。

3 自動車整備士の技能検定の種類、試験科目、受験手続その他技能検定の実施種目は、運輸省令で定める。

(自動車車庫に関する勧告)

第五十六条 運輸大臣は、自動車の使用者に対し、その用に供する自動車車庫に関する勧告

る技術上の基準によるべきことを勧告することができる。

(原動機付自転車等の整備命令)

第五十七条 第五十四条の規定は、原動機付自転車及び旅客軽車両

(軽車両運送事業者が旅客の運送の用に供する軽車両をいう。以下同じ。)について準用する。この場合において、「陸運局長」とあるのは「都知事・特別区の区域に限る。」又は「市町村長」と読み替えるものとする。

(新規検査)

第五章 道路運送車両の検査

第五十八条 自動車は、その使用者が、その使用的本場の位置を管轄する陸運局長の行う検査を受け、自動車検査証の交付を受けたものでなければ、これを運行の用に供してはならない。但し、第三十四

条に規定する臨時運行の許可を受けた自動車については、この限りではない。

(新規検査の申請)

第五十九条 前条の検査を受けようとする者は、陸運局長に対し、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を提出し、且つ、当該自動車を示すしなければならない。

一 第七条第一項第一号及び第二号から第六号までに掲げる事項

二 乗車定員又は最大積載量

三 申請者の氏名又は名称及び住所

四 登録自動車にあつては、自動車登録番号

五 第七条第三項の規定は、前項の場合に準用する。

(自動車検査証の交付)

第六十条 陸運局長は、第五十八条の検査の結果、当該自動車が保安基準に適合し、且つ、申請者が当該自動車を使用する権利を有すると認めるとときは、左の各号に掲げ

る事項を記載した自動車検査証を申請者に交付しなければならない。

一 自動車検査証番号及び登録自動車につては自動車登録番号

二 車台番号及び原動機番号

三 自動車検査証の有効期間

四 使用者及び所有者の氏名又は

名称及び住所

五 使用の本場の位置

六 車名及び型式

七 普通自動車、小型自動車、輕

八 長さ、幅及び高さ

九 車体の形状

十 原動機の型式

十一 動力伝達装置、燃料装置及び連結装置の型式

十二 燃料の種類

十三 原動機の總排氣量及びサイクル又は定格出力

十四 自動車運送事業の用に供するかどうかの別

十五 用途

十六 特殊自動車にあつては、その種類

十七 けん引自動車又はけん引自動車にあつては、けん引自動車又はけん引自動車の自動車登録番号(自動車検査証番号)がない場合には自動車検査証番号がない。

二 前項の規定により自動車検査証の有効期間の更新を受けた自動車

間は、一年とする。

二 陸運局長は、前条、次条第一項又は第六十三条第三項の場合において、当該自動車が一年未満に定められるおそれがあると認めるときは、前項の有効期間を一年未満に定めることができる。

三 第六十七条 第六十八条又は第七十条の規定により自動車検査証の書換又は再交付をする場合においては、新たに交付する自動車検査証の有効期間は、從前の自動車検査証の有効期間の残存期間とする。

4 前条第一項の規定は、前項の規定により自動車検査証の有効期間の更新を受けた自動車について準用する。

(維持検査)

第六十二条 陸運局長は、自動車検査証の有効期間満了後引き続き当該自動車を使用しようとする者が、その有効期間満了前におりて、陸運局長の行う検査を受けた場合において、当該自動車が保安基準に適合し、且つ、申請者が当該自動車を使用する権利を有すると認めるとときは、当該自動車検査証の有効期間を更新し、その旨を自動車検査証に記入しなければならない。

5 陸運局長は、第一項の表示があつた場合においては、検査を行つた場合においては、検査を行つて、当該自動車が保安基準に適合し、且つ、表示をした者が当該自動車を使用する権利を有すると認めるとときは、当該自動車検査証の有効期間を更新し、その旨を自動車検査証に記入しなければならない。

6 前条第一項の規定は、前項の規定により自動車検査証の有効期間の更新を受けた自動車について準用する。

(分解整備検査)

第六十四条 自動車(軽自動車を除く。)の分解整備をしたときは、自動車の使用者は、当該自動車及び自動車検査証を示して陸運局長の検査を受けなければならない。

7 但し、第七十八条の自動車分解整備事業者において分解整備の工事をし、且つ、第九十条の検査をしたときは、この限りでない。

8 前条第三項及び第四項の規定

は、その旨

十九 乗車定員又は最大積載量

二十 車両重量及び車両総重量

(自動車検査証の有効期間)

二十一 有効期間

二十二 有効期間

二十三 有効期間

二十四 有効期間

二十五 有効期間

二十六 有効期間

二十七 有効期間

二十八 有効期間

二十九 有効期間

三十 有効期間

三十一 有効期間

三十二 有効期間

三十三 有効期間

三十四 有効期間

三十五 有効期間

第六十三条 自動車の使用者は、陸運局長が定めて公示し、又は通知する期間内に、第三項の検査を受けるために、当該自動車及び自動車検査証を陸運局長に呈示しなければならない。

2 前項の陸運局長の公示又は通知は、自動車の構造、装置若しくは性能の不良に基く事故又は自動車の不正な使用が著しく多い場合において、運輸大臣が必要と認めてその旨を告示したときに限り、行うこととする。

3 陸運局長は、第一項の表示があつた場合においては、検査を行つて、当該自動車が保安基準に適合し、且つ、表示をした者が当該自動車を使用する権利を有すると認めるとときは、当該自動車検査証の有効期間を更新し、その旨を自動車検査証に記入しなければならない。

4 前条第一項の規定は、前項の規定により自動車検査証の有効期間の更新を受けた自動車について準用する。

(分解整備検査)

第六十四条 自動車(軽自動車を除く。)の分解整備をしたときは、自動車の使用者は、当該自動車及び自動車検査証を示して陸運局長の検査を受けなければならない。

5 但し、第七十八条の自動車分解整備事業者において分解整備の工事をし、且つ、第九十条の検査をしたときは、この限りでない。

6 前条第三項及び第四項の規定

は、前項本文の表示があつた場合及び自動車検査証の有効期間の更

新を受けた自動車について準用する。

(実地審査の委嘱)

第六十五条 第十八条第一項及び第二項の規定は、第五十八条、第六十二条から前条まで又は第六十七条第二項の規定による検査を受けようとする場合に準用する。

2 前項において準用する第十八条

第一条の乙陸運局長は、呈示を受けた自動車が保安基準に適合するかどうかを審査し、その旨を前項において適用する第十八条第一項の甲陸運局長に通報しなければならない。

3 甲陸運局長は、第一項において適用する第十八条の許可に係る自動車の自動車検査証についての有効期間の指定又は更新及びその記入を乙陸運局長に委任することができる。

(自動車検査証付の義務)
第六十六条 自動車は、自動車検査証を備えなければ、運行の用に供してはならない。但し、第三十四条に規定する臨時運行の許可を受けた自動車については、この限りでない。

(記載事項の変更等)
第六十七条 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があつたときは、その事由があつた日から十五日以内に当該事項の変更について、陸運局長が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。但し、次条に規定する書換を受けなければならない場合は、この限りでない。

2 陸運局長は、前項の変更が左の各号の一に該当することにより保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該自動車が保安基準に適合するかどうかについて、検査を受けるべきことを命じなければならない。

各号の一に該当することにより保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該自動車が保安基準に適合するかどうかについて、検査を受けるべきことを

一 自動車の長さ、幅又は高さを変更したとき。

二 原動機の型式を変更したとき。

三 動力伝達装置、操縦装置、制動装置、燃料装置又は連結装置の型式を変更したとき。

四 乗車定員又は最大積載量を変更したとき。

三 第六十三条第一項、第三項及び第四項の規定は、前項の場合及び自動車検査証の有効期間の更新を受けた自動車について準用する。

(自動車検査証の書換)

第六十八条 自動車の使用者は、当該自動車の使用の本拠の位置を当該自動車検査証を交付した陸運局長の管轄区域内から他の陸運局長(本条中「乙陸運局長」という。)の管轄区域内に変更したときは、その日から十五日以内に、乙陸運局长が行う自動車検査証の書換を受けるなければならない。

(記載事項の変更等)

(検査証の返納)

第六十九条 陸運局長は、第六十三条第三項、第六十四条又は第六十七条第二項の検査をした場合において、当該自動車が保安基準に適合しないものであると認めるときは、

2 前項の規定は、自動車検査証の記載事項について変更が左の各号の一に該当することにより保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該自動車が保安基準に適合するかどうかについて、検査を受けるべきことを

2 左の各号の一に該当する者は、運滞なく、当該自動車検査証を陸運局長に返納しなければならない。

一 第五十四条第二項の規定により自動車の使用の停止を命ぜられた者

二 無効な自動車検査証を所持する者

3 陸運局長は、前二項の規定により自動車検査証の返納があつたときは、当該自動車登録原簿に使用停止の旨を表示しなければならない。

3 陸運局長は、第一項の規定により自動車検査証の返納があつたとき、

59条第一項第一号中「第三号から第六号まで」とあるのは「第三号から第五号まで」と読み替える。

4 陸運局長は、第一項の検査の結果、当該自動車が保安基準に適合するに至つたとき、又

59条第一項第一号中「第六号から第十六号まで、第十九号及び第二十号に掲げる事項、当該自動車の所有者の氏名又は名称及び住所並びに当該自動車の所在する位置を記載した自動車予備検査証を申請者に交付しなければならない。

4 陸運局長は、第一号から第三号まで、第六号から第十六号まで、第十九号及び第二十号に掲げる事項、当該自動車の所有者の氏名又は名称及び住所並びに当該自動車の所在する位置を記載した自動車予備検査証を申請者に交付しなければならない。

5 第六十一条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、同条第二項中「前条、次条第一項又は第六十三条第三項」とあるのは「第六十三第三項又は第七十一条第四項」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

第七十二条 陸運局長は、自動車検査証を備え、本章に規定する自動車の検査並びに自動車検査証及び自動車予備検査証の交付、記入、書換、返納及び再交付に関する事項を記載しなければならない。

(原動機付自転車及び旅客軽車両の検査)

第七十三条 原動機付自転車又は旅客軽車両は、保安基準に適合し、且つ、申請者が当該道路運送車両を使用する権利を有するかどうかについて、その使用者が、その使用の本拠の位置を管轄する都知事(特別区の区域に限る。)又は市町村長の検査を受け、原動機付自転車番号又は旅客軽車両番号の指定

の者に対し、第六十条各号に掲げる事項を記載した自動車検査証を交付しなければならない。

2 前項の自動車検査証の交付は、第五十八条の規定により検査をしてなした自動車検査証の交付とみなす。

3 第五十九条第一項の規定は、第一項の検査を受けようとする者に準用する。この場合において、第一項第一号中「第三号から第六号まで」とあるのは「第三号から第五号まで」と読み替える。

4 陸運局長は、第一項の検査の結果、当該自動車が保安基準に適合するに至つたときは、又

59条第一項第一号中「第六号から第十六号まで、第十九号及び第二十号に掲げる事項、当該自動車の所有者の氏名又は名称及び住所並びに当該自動車の所在する位置を記載した自動車予備検査証を申請者に交付しなければならない。

5 第六十一条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、同条第二項中「前条、次条第一項又は第六十三条第三項」とあるのは「第六十三第三項又は第七十一条第四項」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

第七十二条 陸運局長は、自動車検査証を備え、本章に規定する自動車の検査並びに自動車検査証及び自動車予備検査証の交付、記入、書換、返納及び再交付に関する事項を記載しなければならない。

10 前条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

第七十三条 原動機付自転車又は旅客軽車両は、保安基準に適合し、且つ、申請者が当該道路運送車両を使用する権利を有するかどうかについて、その使用者が、その使用の本拠の位置を管轄する都知事(特別区の区域に限る。)又は市町

があつた場合に準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

8 第六十八条の規定は、自動車予備検査証の交付に係る自動車について準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

9 第六十九条第一項及び第二項第

二号の規定は、自動車予備検査証の交付に係る自動車について準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

10 前条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

第七十二条 陸運局長は、自動車検査証を備え、本章に規定する自動車の検査並びに自動車検査証及び自動車予備検査証の交付、記入、書換、返納及び再交付に関する事項を記載しなければならない。

10 前条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

第七十三条 原動機付自転車又は旅客軽車両は、保安基準に適合し、且つ、申請者が当該道路運送車両を使用する権利を有するかどうかについて、その使用者が、その使用の本拠の位置を管轄する都知事(特別区の区域に限る。)又は市町

があつた場合に準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

(自動車検査記録簿)

は受け、原動機付自転車検査証又は旅客駐車両検査証の交付を受けなければ、これを運行の用に供してはならない。

2 原動機付自転車又は旅客駐車両は、原動機付自転車番号又は旅客駐車両番号を記載した原動機付自転車番号標又は旅客駐車両番号標をその後面の見易い位置に表示しなければ、これを運行の用に供してはならない。

3 第六十一一条第一項の規定は、原動機付自転車検査証及び旅客駐車両検査証について準用する。

(自動車検査官)

第七十四条 運輸大臣は、運輸省の職員のうちから自動車検査官を任命し、本章に規定する自動車の検査及び第五十四条の規定による処分に関する事務につき、陸運局長を補助させるものとする。

2 第二十四条第二項の規定は、自動車検査官に準用する。

(自動車の指定)

第七十五条 運輸大臣は、自動車の安全性の増進を図るため、申請により、自動車をその型式について指定する。

2 前項の指定は、申請に係る自動車が保安基準に適合し、且つ、均一性を有するものであるかどうかを判定することによつて行う。

3 第一項の申請をした者は、その型式について指定を受けた自動車を譲渡する場合において、当該自動車が保安基準に適合しているかどうかを検査し、適合すると認めるとときは、完成検査終了証を発行し、これを譲受人に交付しなけれ

4 ばならない。
運輸大臣は、その型式について、
指定を受けた自動車が保安基準に
適合しなくなり、又は均一性を有
するものでなくなつたときは、そ
の指定を取り消すことができる。
この場合において、運輸大臣は、
取消の日までに製作された自動車
について取消の効力の及ぶ範囲を
限定することができる。
(省令への委任)
第七十六条 自動車検査証及び自動
車予備検査証の様式及び再交付の
手続、第七十三条第一項の検査の
手續、原動機付自転車検査証及び
旅客軽両車検査証の記載事項及び
返納に関する事項、前条第三項の
検査の基準、同項の完成検査終了
証の様式その他本章に規定する道
路運送車両の検査の実施細目は、
運輸省令で定める。
第六章 自動車の整備事業
(自動車分解整備事業の種類)
第七十七条 自動車分解整備事業
(軽自動車以外の自動車の分解整
備を行う事業をいう。以下同じ。)の
種類は、左に掲げるものとす
る。
一 普通自動車分解整備事業 電
気自動車(電動機を原動機とす
る自動車をい。以下同じ。)以
外の普通自動車、四輪の小型自
動車及び特殊自動車を対象とす
る自動車分解整備事業)
二 小型自動車分解整備事業(電
気自動車以外の小型自動車を対
象とする自動車分解整備事業)
三 電気自動車分解整備事業(電

(認証)
第七十八条 自動車分解整備事業
経営しようとする者は、自動車分
解整備事業の種類及び第九十条の
検査を行う事業場ごとに、陸運局
長の認証を受けなければならな
い。

2 自動車分解整備事業の認証は、
対象とする自動車の種類を指定
し、その他業務の範囲を限定して
行うことができる。

3 自動車分解整備事業の認証に
は、条件を附し、又はこれを変更
することができる。

4 前項の条件は、自動車分解整備
事業の認証を受けた者(以下「自動
車分解整備事業者」という。)が行
う自動車の分解整備が適切に行わ
れるために必要とする最小限度の
ものに限り、且つ、当該自動車分
解整備事業者に不当な義務を課す
ることとならないものでなければ
ならない。

(申請)

第七十九条 自動車分解整備事業の
認証を受けようとする者は、自動
車分解整備事業の種類及び予定す
る事業場の位置を記載した申請書
に、第八十五条の検査主任者を選
任すること及び次条第一項第二号の
技術上の基準に適合する設備を
備えることを信じさせるに足る書
面を添え、陸運局長に提出しなけ
ればならない。

2 前条第二項の業務の範囲を限定す
る認証を受けようとする者は、
申請書に前項に掲げる事項の外、
自動車の種類その他業務の範囲を

3 陸運局長は、自動車分解整備事業の認証を申請した者に対し、前二項に規定するものの外、商業登記簿の謄本その他必要な書面の提出を求めることができる。

(認証基準)

第八十条 陸運局長は、前条の規定による申請が左の各号に掲げる基準に適合するときは、自動車分解整備事業の認証をしなければならない。

一 申請者が、第八十五条の検査せんに足る理由があるものであること。

二 当該事業場の設備が、運輸省令で定める技術上の基準に適合するものであること。

三 申請者が、左に掲げる者に該当しないものであること。

イ この法律に規定する罪を犯し一年以上の懲役の刑に処せられたれ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

ロ 第九十三条の規定による自動車分解整備事業の認証の取消を受け、その取消の日から二年を経過しない者

ハ 営業に関し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者であつて、その法定代理人がイ又はロのいずれかに該当するもの

ニ 法人であつて、その役員(如何なる名称によるかを問はず、これと同等以上の職務

2 前項第二号の規定による技術上の基準は、自動車分解整備事業の種類別に自動車の分解整備に必要な最低限度のものでなければならぬ。(変更届等)

第八十一条 自動車分解整備事業者は、左の各号に掲げる事項について変更が生じたときは、その事由が生じた日から三十日以内に、陸運局長に届け出なければならぬ。

一 氏名又は名称及び住所

二 事業場の位置

三 事業場の設備のうち運輸省令で定める特に重要なものを

2 自動車分解整備事業者が左の各号の一に該当することとなつた場合には、当該各号に掲げる者は、その事由が生じた日から十日以内に、その旨を陸運局長に届け出なければならない。

一 自動車分解整備事業者が死亡したときは、その相続人

二 自動車分解整備事業者たる法人が合併及び破産以外の事由により解散したときは、その清算人

三 自動車分解整備事業者たる法人が破産により解散したときは、その役員であつた者は、その破産管財人

四 自動車分解整備事業者たる法人が破産により解散したときは、その破産管財人は、その破産管財人

よりした自動車の新規登録とみなす。

第五条 車両規則第三十二条の規定によりした臨時運転の許可は、法

の規定によりした自動車の臨時運

行の許可とみなす。

第六条 旧法第五十四条第一項の規定によりした自動車(原動機付自

転車に相当するものを除く)の検

査(車両規則第二十六条の規定を除く)は、法第五十八条の規定によりした検査とみなす。

第七条 車両規則第二十六条の規定によりした自動車の検査は、法第七十一条の規定によりした検査とみなす。

第八条 旧法第五十四条第一項の規定によりした自動車(原動機付自転車に相当するものに限る)の検査は、法第七十三条の規定によりした原動機付自転車の検査とみなす。

第九条 旧法第五十四条第一項の規定によりした旅客軽車両の検査は、法第七十三条の規定によりした原動機付自転車の検査とみなす。

第十条 自動車整備士技能検定規則の規定による検定に合格した者は、運輸省令で定める種類について、法第五十五条の自動車整備士の技能検定に合格した者とみなす。

第十二条 車両規則第二十六条の規定による認定を受けた者は、法第七十五条の規定によりした自動車の指定とみなす。

第十三条 自動車整備工場認定規則の規定による認定を受けた者は、運輸省令で定める種類について、

法第九十四条の優良自動車整備事業者の認定を受けた者とみなす。

第十三条 車両規則第二十九条の規定により自動車(原動機付自転車

に相当するものを除く)に表示し

た車両番号標及びその封印は、昭

和二十七年三月三十一日までの間、

は、法第十二条の規定により取り

つけた自動車登録番号標及びその

封印とみなす。

第十四条 車両規則第二十九条の規定により自動車(原動機付自転車

に相当するものに限る)に表示し

た車両番号標は、法第七十三条の規定により表示した原動機付自転

車番号標とみなす。

第十五条 車両規則第四十六条の規定により表示した旅客軽車両番号標とみなす。

第十六条 車両規則により交付又は

貸与を受けた臨時運転許可証、臨時車両番号標、自動車(原動機付

自転車に相当するものを除く)の

車両検査証、車両番号の指定され

ていない自動車の車両検査証、自

動車(原動機付自転車に相当する

ものに限る)の車両検査証又は旅

客軽車両の車両検査証は、それぞ

れ、法の規定により交付又は貸与

を受けた臨時運行許可証、臨時運

動車(原動機付自転車)とみなし

た。車両番号標の販売を業

第十七条 法施行の際、現に自動車

(原動機付自転車に相当するもの

を除く)の車両番号標の販売を業

としている者は、法第二十五条の規定にかかるらず、法施行の日から六箇月間は、自動車登録番号標を申請する者に対する、法第二百一十三条の規定による新規登録につい

ては、現在の運輸省告示によるものに相当するものとみなす。その者がそ

の期間内に法第二十五条の指定を申請した場合において、指定があ

つた旨又は指定をしない旨の通知

を受ける日までも同様である。

法第二十七条第一項及び第四項の規定は、前項の規定により自動車登録番号標交付代行者とみなさ

れた者には、適用しない。

第十八条 法第五十条の規定により整備管理者を選任しなければならない者は、法施行の日から一年間に

は、法第五十二条第一項各号の一

に該当しない者を整備管理者に選

任することができる。

第十九条 法施行の際、現に自動車分解整備事業に相当する事業を経営している者は、第七十八条第一項の規定にかかるらず、法施行の日から一年間は、運輸省令で定め

る種類について、自動車分解整備事業の認証を受けた者とみなす。

その者がその期間内に法第七十八

条第一項の認証を申請した場合に

おいて、認証があつた旨又は認証

をしない旨の通知を受ける日まで

も同様である。

第二十条 前条の規定により自動車

分解整備事業者とみなされた者

は、法施行の日から一年間は、第

八十六条第一項各号の一に該当

しない者を検査主任者に選任するこ

とができる。

第二十一条 第二条の規定により法の規定による新規登録を受けたものとみなされておりた自動車につい

て、昭和二十七年三月三十一日までの間に法の規定による新規登録を申請する者に対する、法第二百二十二条の規定による新規登録につい

ての手数料は、徴収しない。

この法律は、法施行の日から施行する。

第二十二条 法第十二条第一項の規定による陸運局長の交付及び法第二十条第一項の規定による陸運局長の購入は、運輸大臣が告示する

日までは、これを行わない。

附 則

この法律は、法施行の日から施行する。

○山崎国務大臣 大だいま上程に相な

りました道路運送法案及び道路運送法

の提出理由を御説明申し上げ

ます。

現行道路運送法の実施以来、三箇年

の経験にかんがみまして、その不備欠

陥を是正して、道路運送事業の適正化

運営と、公正な競争を確保するととも

に、道路運送の秩序を確立して、道路

運送の総合的な発達をはかる目的をも

つて、両法案を提出いたしました。そ

の骨子とするところは次の通りであり

ます。

第一に、自動車運送事業の種類を、

実態に即応するように改めました。現

在は運送契約の形式を基準とする分類

をとつておりますが、貨物自動車事業

につきましては、実態に適合しないう

る、事業の地理的・運営形態による分

類をとりました。このほかに旅客、貨

物とも、自動車の大きさによる分類を併用いたしました。このため一般事

業についての各種の免許、許可、認可等についての基準を、法律に明らかに定めました。なかんずく免許基準については、現在の運輸省告示によるものに相当するものとみなして、必要不可欠のものと定められなければならないこととい

たし、次に貨物自動車運送事業について、運送物品を引渡すまでに、運賃、料金を收受しなければならないこととい

たしました。これらはともに利用者の個々に対する不当な差別的な取扱いを防止し、業者間の不正当な競争を防ぐことを目的としています。

第三には、運賃、料金に関して新しく制度を取り入れたことあります。すなわちまず自動車運送事業全般について、運賃、料金は一定額をもつて明確に定められなければならないこととい

ります。

第四に、從来省令で規定しております。

第三に、從業員の服務、旅客の禁止行為、

その他の事項を、自動車運送事業の公

共的な運営を確保するために、新たに

法律事項としたことあります。が、同

様の趣旨から旅客事業の運転者の資格等、新しい事項をつけ加えて規定いたしました。

第五に、自動車道関係の制度であり

ます。が、高速度交通に対する保安のた

め、検査、管理等の制度を整備するは

か、おむね自動車運送事業に準じて

改正いたしております。

第六には、国の経営する自動車運送

事業につきまして、日本国有鉄道が公

共企業体に転移した事情等を勘案し

て、運賃の認可、重要な事業計画の変更の認可等、民営事業との調整をはかるため必要な事項を、新たに適用することにいたしました。

第七には、自動車運送取扱い事業に関する制度を新たに設けたことであります。これは路線貨物自動車運送事業に付随するあつせん業であります、が、ありますので、一般公衆の利益の保護の見地から、登録制を採用いたしました。

第八は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしております。

第九は、道路運送審議会制度であります。現在の組織や運営は必ずしも適正ではないので、委員定数を現在の九十七名から四十九名に減少いたし、その任命方法も、都道府県知事の倍数推薦の方針をとるほか、委員が道路運送に関する事業の経営に参加したり、報酬を受けたり、投資したりすることを禁止する等、所要の修正を加えております。

第十番目には、車両の整備に関する事項を、別個に道路運送車両法として、本法から独立させたことあります。

以上が道路運送法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を、道路運送法施行法案として規定いたしました。なお現行の道路運送法は、本法案が成立すれば廃止されることになります。

以上で道路運送法案及び道路運送法

施行法案の提出理由の説明を終りますが、道路運送の総合的な発達をはかるため必要な事項を、新たに適用することにいたしました。

第七には、ぜひともこの両法案が必要であるには、ゼひともこの両法案が必要ありますので、何とぞ十分なる御審議の上に、御可決をされるようお願いいたします。

最近における自動車の発達は、きわめて顕著なものがあります。自動車の車両は三十八万両を越え、戦前の最高車両数をはるかに凌駕いたすとともに、その行動は、ますます長距離かつ高速度化して参っておりますが、その反面、車両の老朽化、車両整備の不完全等による車両事故が増大し、また自動車登録においても虚偽の申請が次第に増加している事情であります。

現在道路運送車両の保安につきましては、道路運送法に規定されておりませんが、その詳細は大部分同法に基く省令によつて規定しておりますので、行き届く方針をとるほか、委員が道路運送に参加したり、報酬を受けたり、投資したりすることを禁止する等、所要の修正を加えております。

第五は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしてあります。

第六は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしてあります。

第七は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしてあります。

第八は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしてあります。

第九は、自家用自動車の共同使用、有償運送等の制度に所要の改正を加えまして、自家用車の営業類似行為を取締り、輸送秩序の維持を期待いたしてあります。

第十番目には、車両の整備に関する事項を、別個に道路運送車両法として規定いたしました。なお現行の道路運送法は、本法案が成立すれば廃止されることになります。

以上で道路運送法案及び道路運送法

まして、保安上必要な最低限度の技術基準を設定いたしますとともに、車両検査制度を整備充実しまして、車両の保安を強化することにより、その安全性の確保に資したことあります。

第三に、自動車使用者の自主的な車両整備に必要な体制の確立を期しますとともに、自動車整備事業を認証して、その健全な発達をはかることによりまして、車両検査と相まって、自動車保安の完璧を期したことあります。

なお本法案による検査登録制度を用しまして、自動車の動産抵当制度を実施するため、別に自動車抵当法案を提出いたしました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

以上が道路運送車両法案の大要であります。この法律を施行するための経過措置を規定する必要がありますので、自動車登録においても、車両登録の必須条件を十分に規定しました。

は、自動車を担保に供するためには、所有権留保または譲渡担保の形式によることであります。この弊を除去するためには、現在最も進歩した担保制度として自動車の動産抵当が必要ありますので、自動車抵当法案を同時に提案した次第であります。

以上によりまして、二法案の提出理由につきまして、御説明を終りますが、金融の円滑化を確保し、自動車運送事業の発達及び自動車輸送の振興をはかりますためには、ぜひとも、この両法律の制定を必要とするものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されるよう御願いいたします。

〔大澤委員長代理退席 委員長着席〕

以上によりまして二法案の提出理由につきまして御説明を終りますが、最近の車両事情にかんがみまして、この両法律の制定は、緊急を要するものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されたいといたします。

以上によりまして二法案の提出理由につきまして御説明を終りますが、最近の車両事情にかんがみまして、この両法律の制定は、緊急を要するものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されたいといたします。

から、法律関係はできるだけ簡単にして、本制度の円滑な運用を期しておられます。

以上が自動車抵当法案の大要であります。が、本法施行についての経過措置並びに各種財團制度等との調整について規定する必要がありますので、自動車抵当法案を同時に提案した次第であります。

以上によりまして、二法案の提出理由につきまして、御説明を終りますが、金融の円滑化を確保し、自動車運送事業の発達及び自動車輸送の振興をはかりますためには、ぜひとも、この両法律の制定を必要とするものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されるよう御願いいたします。

〔大澤委員長代理退席 委員長着席〕

以上によりまして、二法案の提出理由につきまして御説明を終りますが、最近の車両事情にかんがみまして、この両法律の制定は、緊急を要するものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されたいといたします。

以上によりまして、二法案の提出理由につきまして御説明を終りますが、最近の車両事情にかんがみまして、この両法律の制定は、緊急を要するものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されたいといたします。

以上によりまして、二法案の提出理由につきまして御説明を終りますが、最近の車両事情にかんがみまして、この両法律の制定は、緊急を要するものと考えますから、何とぞ十分御審議の上、可決されたいといたします。

ける相違点が非常に問題になるると思ひますけれども、政府はどういうふうに考えられるか。

○松平政府委員 ただいまのお尋ねでございますが、質的に違います点は、非常にこまかに問題になりますので、実はお手元に差し上げております職員法改正に伴う参考資料というのがございまして、これの一ページから四、五ページにわたりまして、新旧対照表といふのが添えてございますので、実はこれについてごらん願いたいと思うのあります。大体今回の改正といたしましては、一般甲板部、機関部の職員につきましては資格を上げ、それから定員をふやした点がござります。ただ無線通信士において、ふえたところもござりますが、減つたところもあるわけでございます。この無線通信士の表につきましては五ページに書かれてござります通りで、これで御了承願いまして。

○石野委員 この改正法によります

と、現行のものよりも非常に質的に相違して来るのである。特に通信士に関する件につきましては、別表の改正によりまして、別表第五ないし第七といふ

○松平政府委員 無線通信士の問題につきましては、大体そのものを海上に於ける人命の安全の為の国際条約に基いております。それで大体これを受け

まして、船舶安全法において国内的な規定をいたすわけなのであります。無線通信士に関する限りでは、その安全法から、さらに從来は私設無線電信法

に譲つておつたわけです。ところがこの私設無線電信法が、昨年電波法ができた、電波法にかわつたわけです。それは電波法におきまして、無線通信施設に関する諸規定を規定してございます。

が、その規定におきまして、從来無線電信法できめましたトン数別、あるいは航路別の聽守時間を変更してあります。従つてそれに基きまして、船舶職員法の方の通信士の定員を変更したわけであります。

○石野委員 電波法の施行によつて、

それに関連する変更がこのような形で出て来ておる。こういうように当局は言ふのであるが、電波法の改正と本法の改正に伴う附表の改正との間に

その関連性においては、非常にわれく疑義を持つのであります。電波法の改

正とこの表との間における相違点は、一方はこの電波法の目的とするもの、

それから本法における表は、これ自体が通信士の労働条件に非常に大きな影響を持つて來ておるということが、わ

れわれにてつて重要だと思うのでござります。労働条件ということになつて参りますと、ただいま説明がありま

して、別表第五ないし第七といふたように、聽守時間の問題が変更になつたといふことを、一応われくへは考慮されるのであります。しかしながら実際問題として、乗船中の通信士と

いうものは自己の安全のために、職務上からいしましても、また船舶運用の

安全といふ観点からいたしましても、

これは非常に過重労働になつて來ることは明らかであります。われくへはたとえ国際的な通信協定と申します

か、そういうものによつてわが国がそれを方の何らかのクラスに属して、それ

の聽守時間の間、通信勤務につければよ

ろしいといふようなことは、ただ国際間の問題だけであつて、乗務員のなさなければならぬ実際の仕事は、それとは別個に、當時勤務中の問題として賦課されておるところだと思うのでござります。従つてそういう国際間における勤務時間の問題をそのままこへ、電波法の関係であるからといふことで労働条件を規定する形は、非常に不当だとわれくへは思うのであるが、当局としてはどういう考え方を持っておるか、所信を伺いたい。

○松平政府委員 先ほどの説明で、私

の言葉が少し足りなかつたと思ひます

が、電波法は船舶無線局を操作するに必要な諸規定をきめております。そ

の中には、安全に関する義務、聽守時間を

きめておるのでござります。職員法

は、一般通信のことは実は考えておりません。安全のために必要な定員だけ

をきめておる関係上、義務聽守時間、

義務運用時間だけを目標にしておりま

せん。しかし、その通信士が荒波の上

で、自己の責務において通信業務に從

う場合に、そういう一般通信に対する責務はそれではどのような法的根拠に

ありません。しかしその通信士が荒波の上

で、自己の責務において通信業務に從

う場合に、その安全を確保する上から言つて

は、船の安全を確保する上から言つて

悪化して行く形になつて行くのだと私は思つております。従つて海上安全委員会との約といふものの趣旨は、より一層よくして行こうというが本来の趣旨である。それが遅に低下して行くような形では、私はとてもこれを受けることはできないのでござります。従つてただいま政府当局の言いましたように、それはしかたがないのだというようなことでは、ここに勤務している諸君はとても治まるものではないと思ひます。

○松平政府委員 海上における労働の問題に入りますと、あまり私どもの専門でございませんので、詳しい御説明

はできないのでございますが、たとえば甲板部の職員につきまして三直制をとりましても、一日八時間の労働でございますが、四時間やりまして四時間休んでまた四時間やる。従つてそういうふうに断続しておるわけです。聽守時間も同様に断続しておる。八時間の場合、十六時間の場合——二十四時間

聽守は年中でございますが、それにしても三直制をとります場合に、どの時間とどの時間をどう勤務するかということは、それと各船において大体標準をきめておるわけでございまして、この断続になる点は、先ほど申し上げました通り、海上における職域の特殊な点において、これは陸上のようないわけに行かない、こういふうに申し上げたいと思ひます。

○石野委員 海上におけるところの労働条件は、陸上のそれとは明らかに違つたのであつて、むしろ私は通信士といふ一つの役柄が、海上で、工場労働者として八時間勤務して、家に帰つて行

つて家族と一緒に、業務から離れた生活をするようなわけに行かないわけができないのでござります。従つてただいま政府当局の言いましたように、それはしかたがないのだというようなことでは、ここに勤務している諸君はとても治まるものではないと思ひます。

○松平政府委員 海上における労働の問題に入りますと、あまり私どもの専門でございませんので、詳しい御説明

はできないのでござりますが、たとえば甲板部の職員につきまして三直制を

とりましても、一日八時間の労働でございますが、四時間やりまして四時間休んでまた四時間やる。従つてそういうふうに断続しておるわけです。聽守時間も同様に断続しておる。八時間の場合、十六時間の場合——二十四時間

聽守は年中でございますが、それにしても三直制をとります場合に、どの時間とどの時間をどう勤務するかということは、それと各船において大体標準をきめておるわけでございまして、この断続になる点は、先ほど申し上げました通り、海上における職域の特殊な点において、これは陸上のようないわけに行かない、こういふうに申し上げたいと思ひます。

○石野委員 海上におけるところの労働条件は、陸上のそれとは明らかに違つたのであつて、むしろ私は通信士といふ一つの役柄が、海上で、工場労働者として八時間勤務して、家に帰つて行

つて家族と一緒に、業務から離れた生活をするようなわけに行かないわけができないのでござります。従つてただいま政府当局の言いましたように、それはしかたがないのだというようなことでは、ここに勤務している諸君はとても治まるものではないと思ひます。

○松平政府委員 海上における労働の問題に入りますと、あまり私どもの専門でございませんので、詳しい御説明

はできないのでござりますが、たとえば甲板部の職員につきまして三直制を

とりましても、一日八時間の労働でございますが、四時間やりまして四時間休んでまた四時間やる。従つてそういうふうに断続しておるわけです。聽守時間も同様に断続しておる。八時間の場合、十六時間の場合——二十四時間

聽守は年中でございますが、それにしても三直制をとります場合に、どの時間とどの時間をどう勤務するかということは、それと各船において大体標準をきめておるわけでございまして、この断続になる点は、先ほど申し上げました通り、海上における職域の特殊な点において、これは陸上のようないわけに行かない、こういふうに申し上げたいと思ひます。

○石野委員 海上におけるところの労働条件は、陸上のそれとは明らかに違つたのであつて、むしろ私は通信士といふ一つの役柄が、海上で、工場労働者として八時間勤務して、家に帰つて行

つて家族と一緒に、業務から離れた生活をするようなわけに行かないわけできません。しかしあだんの作業においては起きるものがござりますが、これは必ずしも労働がしらされて来るわけではありません。

○松平政府委員 最初の共助者の問題について船員法において船員保護の措置を講じ、それと適当な考慮があり、船舶という特別職域における特殊性でござります。この点は、いろいろ

の点について船員法において船員保護の措置を講じ、それと適当な考慮があり、船舶という特別職域における特殊性でござります。この点は、いろいろ

通信士の諸君は、非常に過重労働をし、いられる結果として、非常なあやまちを犯す結果となると思うのであります。なぜ航海士及び機関士と同じよう、数の取扱いを旧法で規定されると、改正しないで、通信士を以下に持つて行くかという点が、どうしても理解できないわけであります。電波法によるのだということだけでは、どうしても理解できない。事実上乗組通信士としての業務は、ただ電波法だけで規定されるのであるかどうか、この点はもう一度お聞かせ願いたい。

○松平政府委員 私の方では、電波法にきめました義務聽守時間に基づいております。どうも私の説明がはなはだまずくて御理解頼えないかと思いま

すが、電波法は一般通信をも含めた船舶無線局としての問題を取上げておるだけであります。私どもでは、安全の

点だけをその中から引出して考えておるのであります。しかもそれが船長のもとに甲板部、機関部、他の諸君と一致協力して、航行の安全を確保する職員としての取扱いということだけを考えておりますので、電波法の考え方と船舶職員法の考え方とは、全然その目標を達成するわけであります。この

点を御了解願いたいと思います。

○石野委員 電波法による義務聽守時間だけが、この職員法の別表規定に対

して取上げられておる問題である、こ

ういうような説明ですが、これはどうも私理解できない。日本におきましては、この電波法の義務的な勤務時間と

いうのは、何度も繰返しますけれども、断続する聽守時間のことでありま

す。ところが船は不斷の航行をしてい

るのであって、通信士は不斷の通信業

務をしなければ、その船の安全を期す

ことができないことは言うまでもないところであります。が、通信業務の責

任を、この職員法によつて規定される

通信士は持たなくともよろしいかどうか

ということをお尋ねいたします。電

波法に関する断続する通信時間以外の

通信業務については、この人々は何ら

責任は持たないのかどうか。

○松平政府委員 一応そうお考えいた

だいてさしつかえないと思います。た

だその船に危急の場合が起つた場合

は、先ほど申し上げた通り、寢た者

も起していろいろ処置をし、船長も船

長室から飛び出して来て指揮に当るわ

けであります。危急の場合はこの限

りではありませんが、普通の場合は、

この義務聽守時間以外は、一応責任は

ないということを申し上げておきま

すが考へるわけなんであります。それ

を新たに五年たつてしまふと、その免

状が全然なくなつてしまふといふよう

なことについては、非常に理解ができ

ない、ことにそのときまで現にその仕事に従つている者が、なぜ五年たつ

たときにそれを失わなければならぬか

といふことについて、政府当局はどのような理由をお持ちになつてゐるか、

一応お聞かせ願いたいと思います。

○松平政府委員 この免状を失うとい

う意味は、船に乗れなくなるといふ

ことに解釈してよろしくゆうございますか。

○石野委員 船に乗れなくなるように

といふことですか。

○松平政府委員 や、免状がなくな

るということは、どういう意味を言つ

るといふに限ります。

○松平政府委員 口述試験とか學術試

験はいたしません。体格検査だけは五

年ごとにいたすことになつております。

○石野委員 体格検査だけはやるけれ

ども、その他のものはやらないのだと

いうことになると、だいたいの免許の有効期限の問題について、ある程度私は理解ができるのですが、

しただいまの説明によりますと、免許

は持つておるけれども、ある期間その

仕事についてない者については、そ

の有効期限をはつきり適用するのだと

いうことになると思うのですが、

それが、第一の根本的の理由でございます。それはかにも理由はござります。

これは附帯的な理由でありますが、こ

ういうふうにして一ぺん免状を持つた

場合は別といたしまして、必ずしもそ

ういうことはないだらうと思ひます。

二十万ほどおりますが、実際の数はそ

うです。

○石野委員 私は免状を持たなければ

通航士としての仕事ができなくなるの

ではないかといふように理解しているのです。それが、そうではないでございま

すが、

○松平政府委員 免許の期間が過ぎま

った後は尋ねません。

そこで次の問題をひとつお聞きして

おきたいのであります。それはこの法

案の改正に伴つて、免状の五箇年制と

いうことが規定されているわけがあり

ます。この法案の第八条にそういうふ

うな免状の有効期間が規定されている

わけであります。この五箇年制の規定

をするにあたつて、説明はいろいろ

と、日進月歩の今日の技術界におきま

しては、その必要があるよう言われ

ています。それでありますけれども、しかし

これは非常に不当なもののように、私

は考へるわけであります。この免状は

状といふものは、その個人につきま

しての、自分の財産権のようなものに

なつてゐるのではないかといふように

私は考へるわけなんであります。それ

を新たに五年たつてしまふと、その免

状が全然なくなつてしまふといふよう

なことについては、非常に理解ができ

ない、ことにそのときまで現にその

仕事に従つている者が、なぜ五年たつ

たときにそれを失わなければならぬか

といふことについて、政府当局はどの

ような理由をお持ちになつてゐるか、

一応お聞かせ願いたいと思います。

○松平政府委員 この免状を失うとい

う意味は、船に乗れなくなるといふ

ことに解釈してよろしくゆうございますか。

○石野委員 船に乗れなくなるように

といふことですか。

○松平政府委員 や、免状がなくな

るということは、どういう意味を言つ

るといふに限ります。

○松平政府委員 体格検査だけはやるけれ

ども、その他のものはやらないのだと

いうことになると、だいたいの免許の

有効期限の問題について、ある程度私は

理解ができるのですが、

しただいまの説明によりますと、免許

は持つておるけれども、ある期間その

仕事についてない者については、そ

の有効期限をはつきり適用するのだと

いうことになると思うのですが、

それが、第一の根本的の理由でございま

す。それはかにも理由はござります。

これは附帯的な理由でありますが、こ

ういうふうにして一ぺん免状を持つた

場合は別といたしまして、必ずしもそ

ういうことはないだらうと思ひます。

二十万ほどおりますが、実際の数はそ

うです。

○石野委員 私は免状を持たなければ

通航士としての仕事ができなくなるの

ではないかといふように理解している

のです。それが、そうではないでございま

すが、

○松平政府委員 免許の期間が過ぎま

った後は尋ねません。

そこで次の問題をひとつお聞きして

おきたいのであります。それはこの法

案の改正に伴つて、免状の五箇年制と

いうことが規定されているわけがあり

ます。この法案の第八条にそういうふ

うな免状の有効期間が規定されている

わけであります。この五箇年制の規定

をするにあたつて、説明はいろいろ

と、日進月歩の今日の技術界におきま

しては、その必要があるよう言われ

ています。それでありますけれども、しかし

これは非常に不当なもののように、私

は考へるわけであります。この免状は

状といふものは、その個人につきま

しての、自分の財産権のようなものに

なつてゐるのではないかといふように

私は考へるわけなんであります。それ

を新たに五年たつてしまふと、その免

状が全然なくなつてしまふといふよう

なことについては、非常に理解ができ

ない、ことにそのときまで現にその

仕事に従つている者が、なぜ五年たつ

たときにそれを失わなければならぬか

といふことについて、政府当局はどの

ような理由をお持ちになつてゐるか、

一応お聞かせ願いたいと思います。

○松平政府委員 体格検査だけはやるけれ

ども、その他のものはやらないのだと

いうことになると、だいたいの免許の

有効期限の問題について、ある程度私は

理解ができるのですが、

しただいまの説明によりますと、免許

は持つておるけれども、ある期間その

仕事についてない者については、そ

の有効期限をはつきり適用するのだと

いうことになると思うのですが、

それが、第一の根本的の理由でございま

す。それはかにも理由はござります。

これは附帯的な理由でありますが、こ

ういうふうにして一ぺん免状を持つた

場合は別といたしまして、必ずしもそ

ういうことはないだらうと思ひます。

二十万ほどおりますが、実際の数はそ

うです。

○石野委員 私は免状を持たなければ

通航士としての仕事ができなくなるの

ではないかといふように理解している

のです。それが、そうではないでございま

すが、

○松平政府委員 免許の期間が過ぎま

った後は尋ねません。

そこで次の問題をひとつお聞きして

おきたいのであります。それはこの法

案の改正に伴つて、免状の五箇年制と

いうことが規定されているわけがあり

ます。この法案の第八条にそういうふ

うな免状の有効期間が規定されている

わけであります。この五箇年制の規定

をするにあたつて、説明はいろいろ

と、日進月歩の今日の技術界におきま

しては、その必要があるよう言われ

ています。それでありますけれども、しかし

これは非常に不当なもののように、私

は考へるわけであります。この免状は

状といふものは、その個人につきま

しての、自分の財産権のようなものに

なつてゐるのではないかといふように

私は考へるわけなんであります。それ

を新たに五年たつてしまふと、その免

状が全然なくなつてしまふといふよう

なことについては、非常に理解ができ

ない、ことにそのときまで現にその

仕事に従つている者が、なぜ五年たつ

たときにそれを失わなければならぬか

といふことについて、政府当局はどの

ような理由をお持ちになつてゐるか、

一応お聞かせ願いたいと思います。

○松平政府委員 体格検査だけはやるけれ

ども、その他のものはやらないのだと

いうことになると、だいたいの免許の

有効期限の問題について、ある程度私は

理解ができるのですが、

しただいまの説明によりますと、免許

は持つておるけれども、ある期間その

仕事についてない者については、そ

の有効期限をはつきり適用するのだと

いうことになると思うのですが、

それが、第一の根本的の理由でございま

す。それはかにも理由はござります。

これは附帯的な理由でありますが、こ

ういうふうにして一ぺん免状を持つた

場合は別といたしまして、必ずしもそ

ういうことはないだらうと思ひます。

二十万ほどおりますが、実際の数はそ

うです。

○石野委員 私は免状を持たなければ

通航士としての仕事ができなくなるの

ではないかといふように理解している

のです。それが、そうではないでございま

すが、

○松平政府委員 免許の期間が過ぎま

った後は尋ねません。

そこで次の問題をひとつお聞きして

おきたいのであります。それはこの法

案の改正に伴つて、免状の五箇年制と

の半数だらうと思ひます。そういうものが五年制によりまして、非常にアツブ・ツー・デートに整理され、現在どんづらい船舶職員に適する免許を受け取る人がおるかといふ現状を把握するのに、三ヶ月間努力つかつた。

わけなのであります、これは非常に複雑で困難なので、従米そういうふうに言いならわして来ておりまして、明治二十九年以来船長、機関長、一等航海士、二等航海士ということでお、十分社会通念としても通用するという点から見て、必ずしもこのように見

としては、電波法の通信長というのは、電波法から考えた必要上きめたものである。しかし船舶職員として船舶通信士を考えます場合には、これは船長のもとに一定の技術をもつて、船内で從事する一般乗組員としての見方をいたるべきです。この場合電波法

方については非常に問題があるようだと思ふ。むしろこれは機関長がそれ／＼独自の立場をとつておると同じよう、に、通信業務についてもやはり一つの立場を持つておるのでないかと考えます。が、そういう観点からして、電波法を改めておる段階で、船舶係務員とし

で、何へんも申し上げますように、私はその点をぜひ誤解のないようにお願いいたしたいと思います。

○石野委員 現状を把握する上にこの
ように規定することが、非常に有効だ
という理由のようあります。この点
については、せつかく何年か前にそういう
免許をとつた者が、それらの技術
に対する特殊的な技能について、第三
者の抗弁に対しても主張し得るような
資格をこの法律によつて喪失すること
は、私ども非常に遺憾のように思う
であります。これはなおわれ／＼とし
ては十分検討しなければならぬようだ
思います。

なかつたわけでございますが、商法とか、その他安全条約とか、あるいは労働関係の条約には、一応船長とか機関長とはどんなものかということが、大ざつぱにつかめるようになつております。それで船長、機関長というものは、それだけの理由ではございませんが、出してあるわけであります。その他のものは普通の航海士なり、機関士なり、通信士、こういうふうになつておるわけであります。

波法で通信長をきめたから、職員法でも必ずそれを受入れなければならぬといふには考えておりません。船組員法としては、この問題を一応別個に考えてもよい、こう思つております。

○石野委員 ただいまの御説明によりますと、電波法と職員法との間に、別途の考え方があるというわけですが、ここでもう一つ問題になりますのは、定員であります。断続せる聽守時間と、いうことが、通信士の定員に影響しておるわけであります。しかしながら、従来の表の規定するところによりますと、どういう所見する聽守時間なども必

○松平政府委員 先ほどいわゆる意義をもつたうに考へるのでござりますけれども、これについての御意見をもう一席承りたいと思います。

であるから、この際船舶航行の安全を確保するという意味で、現行職員法を全面的に改正し、新法で行くといふことは、私も結論において賛成であります。ただこの前の委員会でもちよつとお尋ねいたしましたが、この改正法律案の中で、国家試験制度をもつて、今までのいわゆる認定学校の卒業者に對しても、何を標準と認めないといふことは、非常に問題になる点ではないかと思うのであります。従つて現在の法律が施行される 당시に、こういった船舶教育機關に在学中の者は、新たに改正案を業したあかつきに、初めて試験を受け

が、別表を二つと見て参りますと、ど
のデッキ作業についても、機関場作業
につきましても、それぐにみな機関長
あるいは船長というような長とい
うものがあるわけであります。ところが
通信士の場合には、その長というもの
は別にないが、これは従来こうなつて
おるからであろうか、なぜこれには長
といふものがないのであるか、当層
の御説明を承りたいと思ひます。

○松平政府委員 徒来なかつたといふ
のが、一番簡単な理由かとも思ひます
が、機関長とか船長とかいうものにつ
いては、実際別の方面から見ますると
一話が少しそれるかもしません
が、船長とか機関長とか、一等航海士
とか二等航海士といふ職務内容を、主
は法律で定めるべきではないかといふ

に別表の改正については、電波法の章向が多分に盛られておるということを、しばく御説明を承つておるわけあります。電波法によりますと、通信長というものが規定の中に載せられておるわけであります。せつかく電波法を適用なさるならば、こういう点も別表の中にくみ入れられたらいいかがかかると思いますが、その点政府はどうのよろしくお考えになりますか。

いふものは問題でなく他の甲板あるいは機関部に働く諸君と同じように、時航海の業務についておるというようより規定が、私は通信士の規定の中に本つたと思うのであります。不文律の中にはそういうものがあつたと思われるわけであります。しかるにこの別表を規定するにあたつて、電波法の断続する聽守時間といふものが出て参つて、そのために人員の縮減が行われる。これによると通信長といふような問題については、それより通信業務に従う諸君は常に長の制度を確立してくれといふことを要望しておるという、従来の長歴史があると見られるのであります。ただいまの御説明によりますと、通常業務が、船長のもとにおける一船員といふふうに見るようですが、そのま

るわけであります。なるほど二十四時間ならばよいにきまつておると思ひますが、しかし最小限度の安全性を確保するという意味から申しまして、二工四時間聽守と、十六時間と、八時間とそれ／＼わかれたのではないかと思ひております。それでたとえば連続セシス通信時間の間に、他の通信はないからということでも考えられます。当然あることは起り得ると思います。しかしこれは、われ／＼の方ではイメージエンジニアの場合は全然考えておりません。従ってその通信士の義務聽守時間は、八時間でも十六時間の運用を必要とするいう場合も起り得ると思います。しその場合は、私の方では、一人でりなさいというのではございません

るときは、学術試験を免除するといふことが、何か別表に記載されておるとうであります。が、なぜ特定のこういつた認定学校卒業者に、学術試験免除の措置を廃止することになつたのかと、うことにつきましては、この前の委員会でも御答弁がありましたので、大体了承はいたしましたけれども、現実問題として、こういつた特定の学校に入る者は、その学校の特典といふか、卒業したあかつきにはそういう免が無試験でもらえるというような魅があるために学校に入るのであつて、ただでさえ板子一枚下は地獄といふな困難な環境に置かれる船員に対して、ことさらこういう困難な家試験を行うということは、船員にしても重荷ではないかということを

第一類第十二號

どがこういう学校に入学を希望しない
ようになるのではないかということを
考えられるわけであります。そこでこ
の認定制度によって、こういういわゆ
る認定学校の志願者が減退したなら
ば、法律のねらいとするところの船舶
運航の安全をはかるということに対し
て、むしろ逆効果を来すのではないか
というようなことを考えられるのであ
ります。そういう点から勧業して、この
試験を断行したあかつきに、そういう
商船教育機関などの志願者が減つて行
くということになると、これは当然當
事者の責任ではないかと思うのであり
ますが、その点の見解を伺つてみたい
と思います。

縮め、学校におけるいわゆる実修とそれからたまには卒業後船に乗りりますが、その実習期間、この二つを合せまして、一般の実地出身者の履歴とは相当の差が設けられております。この点が学校に行く者には非常に有利だらうと思います。

それから試験のやり方でございますが、たとえば甲種二等航海士の試験を受けまして、それから船に乗つて一定の履歴がついて、それから甲種一等航海士になります。それからまた船に乗つて一定の履歴をつけて、甲種船長の免状をとるというような段階を設けてあるわけですが、甲種二等航海士の試験を受けてその免許をとつて、最後の甲種船長の免状をとるまでには、実際に相当の期間かかります。そうしてそのたびに試験を受けるということになつてゐるわけでござりますが、これは実際船に乗つておる者にとっては、相当の労働であります。特にだん／＼の方になるほど、学術試験がむずかしくなるということになると、だん／＼年をとつて頭がかたくななり、しかも毎日の実務に追われてゐる者にとつては、はなはだむずかしい試験になるばかりだと、いうことになるのでは、だん／＼の方でござります。そこでわれ／＼の方では、甲種ならば甲種、乙種ならば乙種といふ免状の試験を受けますのに、たとえば甲種二等航海士の試験を受けるときに、甲種船長になれるまでの学術試験を、一度にと、いふように受けてしまふといふような方法を考えているわけであります。これによつて、実際に乗組員のそういう非常な過重が十分緩和されるのではないかと考えております。

○岸内大臣 村かお尋ねしたのはその点でもありましたけれども、私がお尋ねした主要なる目的は、大体そういう学校卒業者でも、そういう運用面において、あるいは実施面において、相当手心を加えているのだということはよくわかるけれども、ともかく学校卒業者でもやはり国家試験を受けなければならぬと、いうことになると、いわゆる優秀な子弟が海員を志望しないということになり、こういう商船教育機関というものがだん／＼衰頼して行くのではないか。そういうことについての責任者は皆様方、こういう法律を制定された方にあると思うが、そういうことになるときの責任、これをお尋ねしたわけであります。

さらにもう一点は、最近の国家試験に基いて、こういうような制度でやるのだと、いうお話でありましたが、こういう特定な認定学校には、むしろ特典を認めることがいいのではないかとう考え方もあるわけでござりますけれども、その点をもう一度お尋ねしてみたいと思います。

○松平政府委員 なるほど御説の通りで、学校における者から考えますと、確かにそらなるのでございますが、一方実地出身者から申しますと、学校卒業者にそういう特典を認めるることはけしからぬという強い要望があることは事実であります。従来の日本は、学校出身者を特別扱いいたしておつたのであります。が、諸外国の例にもならないまして、また今申し上げた片一方の方の強い要望もあり、こういう制度にいたしました。ただ問題の、いい者が入るか入らいまして、ないかという問題は、御説ではござりますが、これは私の方では、安全とい

實はあまり深く触れられない問題だと思います。これはむしろ日本の海運の非常に重要な点あるいは海運発展の重要性を意識させ、さらにその方面において日本が立つて行かなければならぬというような点を國民一般にも十分知らせまして、優秀な者が船員になるよう、養成機關なり、あるいは待遇なり、また別の方面で十分考えられる事柄じやないかと思います。これは、そう申してはいけないかもしれませんが、本省船員局の大きな仕事になりはしないかと考えております。

○坪内委員 大分了承いたしましたが、そこで私がお尋ねしたいのは、こういう商船教育機關に優秀な子弟が志願しないようになると、こういう教育機關がだん／＼衰頼して行く、そういう場合に皆さんといったしましては、どういうようなお考えで、将来そういう面を啓蒙して行こうとなさるのか。そういうお答えがあるのかないのか、その点をもう一べんお尋ねいたします。

○松平政府委員 ただいまのお尋ねは、そういう優秀な若い者を、いかにして船員になるように啓蒙して行くか、ということでお話でございますが、決して責任をのがれるわけではございませんけれども、実は私の方でも深い関連はございますが、相当の職務ではないものでございますから、むしろ私の方は、より安全な航行を期するには、いかなる船員を要求した方がいいかと、要求の方ばかりを考えておつたわけであります。もちろんそれの要求を満たすようにする方面もあわせ考えて、それでたらぬむずかしい要求はできなかつたわけでございますが、実際の面を調

午後三時一分休憩

○前田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午後三時一分休憩

○前田委員長 休憩前に引き続き会議を
開きます。

帝都高速度交通営團法の一部を改正す
る法律案を議題といたします。質疑を
を続けます。前出正男君。

○前田(正)委員 本法案に対しましては、われくも十分質疑応答いたしましたのであります。過般の質問のときにお話しいたしました通り、われくいたしましては、これに対しても修正を加えたいと思つておるのであります。大体修正の案文といたしましては、今回新たに設けることになつてあります管理委員会を廢止いたしまして、その管理委員会の議決を経ることになつておりますところの収支計算、事業計画、資金計画及び収支決算は主務大臣の認可を受ける、こういふうな案をつくりまして、現在折衝がな
りますところの時間の予定その他の関連もありまして、今回はこれをしばら

留保することにいたしまして、かかるべき早い機会におきまして本修正を行ふとともに、講和後におきましては、この高速度交通営団 자체の經營そのものについても、營団というものを残すかどうか、こういふことにつきましても再検討いたしまして、根本的な修正をしなければならないと考えております。

次にこれに関連いたしまして、過日私から政府委員にお話したのでありますけれども、かくのととき法案につきましては、当然いろいろ折衝の過程もあると思いますが、十分に国会の意向をくんで、国会の審議権を無視しないようやるべきものであると私は考えるのであります。ことにこういふうな急ぐものにつきましては、十分に事前に連絡をとつて、国会の意向、各党の意向を参照しまして、折衝すべきものであると考えるものであります。私の関係しておりますところのいろいろの部門におきましては、大体從来からやつておりますのを見ますると、法案をつくります場合には要綱をまずつくります。その要綱をもとにいたしまして、折衝に入る前に、大休国会の常任委員会あるいは各党の意向を参照して、そうしてその要綱を訂正します。それからいろいろと折衝に入る。折衝の過程におきましてまたいろいろ問題が起つた場合においては、国会及び各党と連絡をしてやつて行くのが、従来の行き方であります。私もその方法によりまして、いろいろと法律に關係した経験を持つております。またわれくの意向をくんで折衝の結果、いろいろの点においてわれくの意思が十分に反映された例もたくさんある

のであります。御承知の通り民主主義におきましては、議会中心主義の政治あります。従いまして議会の意向を十分にくんで行くべきものと思います。特にこういうふうに急くものは、十分に事前に国会等に連絡されるのが、当然であると思うのであります。特に今後運輸省関係のものは、まず第一に法案の形にならない前に、要綱の段階において国会の意向をくんで、いろいろと相談していただきたい、こういうことを特にこの機会に要望いたしました。日本が講和独立した場合においては、国会は最終決定機関でありますので、そのときには特に必要であります。御承知の通り幸いにいたしまして、われわれの講和独立の機会も近いようあります。国会の審議権といふものを十分に尊重する立場から、政府は今後その点につきましては態度を改められまして、提案の前において、要綱の形においてます。第一に国会に御連絡あつて、各党の意向を聞くようにしていただきたいと思います。これに對しまする政府委員の御答弁を得られれば幸いであると存じます。

案についてはそういう次第でござります。今回の提案を得るまでに、今の御希望のよくな形で進めて参るよういたしたいと申しますが、今お話をうな御要望の点を考慮して、事前に十分に御意見を承り、成案を得るために、今の御希望のよくな形で進めて参るよういたしたいと申します。いろいろお手数をおかけいたしますが、本法案については慎重に御審議、御決定をいただきますように、この際あらためてお願ひしたいと考へます。○岡田參議院議員 私、この法案の提案者に相なつたのでございますが、はなはだぶなれのために、いろいろ手渡しを生じ、皆様方に御迷惑をかけたことを、この機会におわび申し上げます。同時に、今後皆様方の御鞭撻によりまして一層勉強して、今後そういうことのないようになりますから、よろしく御了承を願います。

するものでござります、またこの言葉によりまして、文京区区民は非常な迷惑をこうむるものでございまして、区民一同は絶対反対を唱えておるものでございます。よつて社会党といたしましては、本改正案に反対いたすものでござります。

○前田委員長 大澤嘉平治君

○大澤委員 私は帝都高速度交通團法の一部を改正する法律案について、自由党を代表して賛成の意を表明するものであります。

昭和十六年、特別法に基いて帝都高速度交通團が設立せられ、東京都における交通機関の整備拡充をはかるうとしたのであります。當初設立後間もなく勃発した戦争によつて、この事業も甚大な影響をこうむり、当初計画した路線の建設はまったく頓挫したのであります。終戦後四年間、荒廃した施設の補修、輸送力の増強に力を盡し、地下高速度鉄道としての使命を果し得るまでに復旧したのでありますが、一方都内における交通状況を見るに、穀物的混雑は最近に至りようやく緩和されたとは申しますが、現存する交通機関はすでに飽和状態に達し、円滑なる輸送はとうてい期待し得ない状態なのであります。交通團はこの情勢に対処し、混雑の最もはなはだしい国鉄小石川線池袋から、神田、東京、赤坂見附を経て新宿に至る第四号線の一部、池袋、神田間の地下鉄道建設に着手するため、諸般の手続を進めているのであります。しかしながら地下鉄道の建設には巨額の資金を必要とするのであります。これを民間に求めるることは、これらの資金が長期固定的であり、事業が高収益でないという点から、非常

に困難なのであります。よって所要資金の大部を米国対日援助見返り資金並びに資金運用部資金等の政府資金に依存しようとしますが、事業が公共的性格の強いものであり、かつ工事を可及的すみやかに行う必要があるという点から見て、妥当であると考えるのであります。しかしてこれが受入れ態勢を整えるとともに、公益的運営を確保するため、營団法の一部を改正しようというのが本法律案の趣旨であります。改正すべき各項について、おむね適切と認め、これに賛成するものであります。新たに設置せらるべき管理委員会につきましては、その権限並びに構成等より見て、はたして所期の目的を達し得るかどうか、若干の懸念があるのであります。この点につきましては委員の人選及び委員会の運営につき、遺憾なきを期せられたいという希望条件を付しまして、しばらくその成果を監視したいと存ずるのであります。

を償い、かつ適正な利潤を含むものである、差別待遇をしない、こういう基準に従つて、よろしいといつて御許可にならるのかと思うと、そりではない。もしも異議の申立てがなければ、その料金がいかなるものであろうともそのまま免許になつてしまつ。異議の申立てがあつたときに初めて大臣が放棄しておるものである。これは驚べき規定である。これと同じことがまた先のところにあるが、まずこの点について提案者の御意向を伺つて、さらにまたお伺いしたい。

○鈴木參議院議員 御説のように、これを免許あるいは許可主義にすべきであるというお持持は、私どもにもよくわかるのであります。しかしながら鉄道と陸上の運送との関係と違います。やはり海運の自由な業界におきまする補助的な仕事をしている者も、同様に自由な措置にするというのは、今日までの考え方であることは事実でございます。また諸外国におきましても、港湾運送事業に対しましては、大体自由にしておるのが原則のようございます。しかしながら日本のことく、ことにただいま申し上げましたように、終戦後のこの混乱いたしております業界に対しましては、何とかかぎりますが、この法律を出している主張の一つでございます。これを別な方面から申しますと、海運の一つの沿革とで申しましようか、從来陸上運送に対するものは、日本通運といふような大きな一つの体系のもとに動いておりま

それが結ばれておるのであります。海運におきましては、外國の船も参りますし、また日本の船もたくさん入つて参りますので、今日この登録制をやりましたからといって、そう今混乱するわけではないと私ども考えております。従つて大きな線から申しますと、港湾運送といふものは元来が自由であり、また現に諸外國においては自由なのを、何とか最小限度統制を与えたいたいというのを、私どもの気持でございます。

せんけれども、われくは先般の争いのときに一番困つたのは、わが国の運輸の仕事のネックが、港湾運送事業であつたことである。それは平生頑強が足らぬから、態勢ができるしないなかつた。それをまた終戦後になつて元のもくあみに返して、大勢の人間にやらして設立しておるということは、運輸省の政策の欠如のいたすところで、こういちだらしのない話はない。だからこれはどうしても免許制にすべきものだと私は思う。大体事業の性格からして、公益的性格をあなた方認められるならば、私は当然免許制にすべきだと思う。どうしても登録制度では、本質的に間違つておるという意見を持つておる。今申し上げた通り一定の基準を備えたら、何万人でも許すのだといふやうに建前になると、建前として少し無理じやないか、さらに考えてみますと、やめるときには届出さえすればかつてにやめることができる。第二十条には、三十日以内にその旨を届ければいつでもよいといつている。それではたいへんなことになります。運送業者に荷物を託しておつて、事実引渡して、仕事を頼んだ人、利用者の利益を一体いかにして保護するか。これについて何らの責任を感じておらぬ。これは實に驚くべき規定と言わなければならぬ。

○瀬尾委員 私の伺いましたのは、不¹⁵当なという字を書かなかつた場合との差を同つたわけで、つまり一切の差別待遇はいかぬ、差別待遇を厳格にいかぬという意味が、ある程度以上のものはいかぬといつて逃げられるつもりか。私はこの事業の性格から見ましても、差別待遇は一切いかぬといつのが建前だと思う。それを自分との関係の親疎によつて差別するならば、こういふ仕事をさせてはいかぬ、公平の原則がなくちやいかぬ、その角度から言いますと、受け受けの義務をきめなければならぬ。ある利用者が荷物を持ち込んでも、あなたの荷物はいやですとそつぽを向くような業者があつては私はいかぬと思う。これは運送取扱いの事業としての本質的要件であります。ところがそういうことが書いてない。もちろん何も独占させる必要はないのですが、しかし一定の目途がなくちやいかぬと思ふ。やもみと、觀念上大臣は標準さえ持つておれば拒否することはできないという建前で、法律を出すこと

うに業界の秩序、というものを考え、大臣はその点もつと責任を負わなければいけない。従つて形の上では、出で来さえすれば、一定の欠格条件さえなければみな港湾運送取扱人だというよう、底のないひしやくで水をくむような感じがするのであります。が、これほとんどないことである。

それから先ほどから申し上げましたように、運賃の問題と十一条の運送約款と、両箇条において、しりぬぐいの段階になつて初めて大臣は公平の原則とか、正当な処理とか、りっぱな基準によつて審査する。それ以前には審査しない、という建前が、どう考えてみても奇怪しこくなる規定ではないか。大臣は料金なり運送約款の届出があれば、当然それが正当の基準に立つておるかどうかを審査してこれを許可するという建前で、またそれについて異議があつたら、大いに公聴会を開くなれば、人民の意向を聞かれるのはけつこうだが、人民側のたれかが文句をつけない限り、内容を審査しないでよろしい。文句をつけて初めてそれが正当の立場に立つておるかどうか審査して、あるいは是正することあるべしといふがごとに至つては、どう考へても了解しがたい。もし文句が出なかつたときには、何でもうのみにして、その料金を有効なものとして、三十日経つたら文句をつけられないという規定が書いてある。それをやりになるといふお考へであるかどうか伺いたい。

○鈴木泰蔵院議員 港湾運輸の仕事は、取扱いを公平にするということが大原則であることはお説の通り、私もそう考へておるのでござります。ただ

いろいろ事情がございまして、厳格な差別待遇をしてはいけないということになりますと、非常に問題がむずかしくなるのであります。私どもは商取引上の習慣として考え方でおる許されるような差別ということは、これは事業を営むもののやむを得ない措置と考えておるのでござります。それを越えて不當に差別待遇をするようなことを、ここではさしておるのであります。

なお話は最初にもどりまして、要件を具備したものは、何でもここに許すということはいけないのだ。こういうお説でございますが、その点は前にも申しました通り、この登録制度といふものは、一定の要件を具備したものに仕事を認めるということをございます。言葉をかえて申しますれば、いわゆる行政権というものによつて、その業務を左右させることを極力避け、いわゆる法定されました条件といふものを、行政官庁としては遵守して行くというような考え方でござります。

なお料金につきまして、大臣が全然介入しないではないかということでござりますが、これは条文の中にございまして通り、大臣はみずから不當と認め大場合には、これの変更を命ずることができるようになつております。

○満尾委員 私今日初めて読んだものでない場合に、大臣が最初の届出のあですから、あるいは誤解があるかもしれません。た額金に対し、積極的に変更を命ぜることができないと読んでいるのです。第三項には「前項の請求のあつたとき」と書いてある。従つて業者が

臣は、その場でただちにこれに対しても、そして
変更をすることができない。何人か利害関係者が異議の申訴をして、そして、だれも言わなくて三十日たつてしまつたならば、その料金はそのまま適法になる、そう法律を読んだわけですが、どこか間違つておりましようか。
○鈴木參議院議員 第九条の第三項には「運輸大臣は、前項の請求があつたとき、又は自ら第一項の規定により」となつております。
○渕尾委員 わかりました。その点は私の誤解であります。「又は」とありました。しかしこの法律の建前は、請求のあつたときに干渉することを原則として、大臣が自発的に発動するのではなくて、第二段に書いてありますから、これは例外的な立場だと考へる。そのことと自体がすでにおかしい、賛成いたしました。しかしこの法律の建前は、第二十一条の業者がやめるのに対して、利用者の保護をなぜお考えにならないか、その点を伺いたい。
○鈴木參議院議員 業者がやめます場合に、この法律の体系といたしまして、登録をいたしておりますのであります。届出によりまして、その仕事を廃止することができるのですが、いろいろの関係は、他の民法、商法その他の法規によつて当然そのとの結合は、始末をしなければならないことは当然と心得ております。
○渕尾委員 業者が事業を廃止した場合における善後の救済は、おのずから司法上の処理によつて救済されるのだという建前は、この制度をつくつた大

臣としては不親切だと勧る。大臣が国家の承認した登録運送業者であると看板を掲げて、その看板を信用してご利用者は利用した。その業者が事情によつてやめてしまつて、三十日たつたらその廃止が有効適切なものとなつて、そのあといろいろな司法上の係争については、お前ら当事者がかつてにやつたらいいじやないか、お前が裁判所に持ち出したらいいじやないかといふ行き方は、この制度をつくった精神からいつて、一般公衆に対し不親切だと思う。御意見を伺いたいと思います。

では、法人であろうと個人であろうと、この仕事をやつております。実態にかんがみまして、こういうようにいたしてはいるのであります。従つて事業財団が、そらした業者を認めております以上、当然その事業に対する保護をいたすことは、ただいま申し上げたような意味におきましては、当然だらうと考えております。

○灘尾委員 今の財団は、私人でもさしつかえない、バランスがとれるといふうにお考えになつておるかのようなお口ぶりのように伺つたのであります。が、どうもそれが納得しがたい。さらにもう一つ伺いたいことは、この第五条で私人を認めた場合であります。利用者との間にいろいろ損害賠償の問題が起るような場合が想像されねばならない。これらの場合を予想いたしました場合に、やはり第五条においては法人格を要件にすべきではなかつたかと私は思うのです。現在までの事業者は、あるいは個人でやつているのもあるかもしれない。しかしそれは法人格の組織をとらせればいいのですから、何も第五条を私の個人でもこの事業を認めるというふうにする必要はないからだつた。つまり港湾運送事業の基礎を確かなものにして、天下の信用をかたるものにして、りっぱなものに育てて行くことが私は念願だと思う、そういう角度から見れば、この際は法律で個人の事業としても認めるということは、少し無理である。やはり公益的な仕事、他人の荷物を一時的にも自分の専有に移す仕事でありますから、この事業経営の内容も明らかにする方がよろしい。またその損害賠償の担保力に

の御提案は、現状にありますに妥協するに急にして、何らの理想が入つておらずのように感ずるのであります。その点についての御見解を伺いたい。

○鈴木參議院議員　満尾委員と意見を異にすることを遺憾としたのであります。私が個人であろうと法人であろうと、その内容の堅実さという点におきましては、いささかもかわるところはないと思います。要するにその内容が問題でありまして、その形式を問わない方が、むしろ私は実際に適した措置ではないかと考えております。この点は意見が違つていて、遺憾といたしますが、私はさように考えます。

○満尾委員　まだお伺いしたいことがあります。ほんのかけ足で、はなはだ不勉強で申証ないのでありますけれども、今の個人の議論をもう一べん繰返します。なるほど三井、三菱といふような個人の信用の程度の非常に高いものもあるのですが、しかし実際問題として、千人や五百人も運送事業者がおる場合に、個人のものは概略的に申して信用の程度が低いと思う。個人の事業となりますと、事業運営上の内容が明らかに公表されません。法人であれば最小限度の決算報告書が出るので、その点でやはり信用力が大きいと思います。これらの事業については、荷主、公衆の立場から申しますと、やれ物がなくなつたとか、毀損したとかいうような、取引上の損害賠償という問題が、非常に大きな問題だと思う。こういふ業態を国が監査し、監督する根本の一

○鈴木參議院議員 個人と法人の問題
が出て参つたのでございますが、個人へ法人に対する私の考え方は、前に述べた通りでございます。なおお手元に調書もお配りしたと思うのですが、実際今港湾運送業者は非常に個人が多いのでありますて、もしこの個人をして、法人でなければならぬということになりますと、非常な混乱の生ずることは事実でございます。こういう点だけを考慮して、個人を認めただということでは決してないのであります、実は今度この登録制をしきますと、おそらくブローカー的なものはこれを禁止しておりますので、実際問題といたしましては、各港湾におきまして、小な業者は組合をつくり、あるいは会社となるような形に行くのではないかと思います。と申しますのは、この事業財團をつくりまして、金融の措置も非常に円滑に行くようになると、やはり便いそういうような方向に向つて行くのではないかとわれくとしては考えております。

なお損害賠償の点について、一つ相手方の保護をしておらないのではありませんかというお説でございますが、この法案といたしましてはそういうことは考えておりません。これも先ほど申ましたように、この法律だけで港湾運送事業全体が取締れるものではないの

○満尾委員 私はこの法案の根本の最終目標は、結局この港湾運送事業というものの内容を高めて、信用の程度の高いものにして、りっぱな仕事をしてもらつて、業者自身も健全な発達をしまでもうと同時に、これを利用する公衆が安心して利用ができるような形態にするのがねらいだと思う。ところがその角度から見ますと、今回のこの法律が実に私は不十分だと考える。まことに不満の意を表さざるを得ないのである。それでどうしても信用度を高めるべく、一步前進したお考案が必要である。それはいろいろ、港湾の因縁があります。それを革命的に変更させるのは困難かもしれない。しかしそれは二通りの事業者をおつくりになればいい。たとえば大阪商船なら大阪商船専属の運送業者、その他一般公衆どにでも公平にやるという業者、二段階にえにおつくりになる。専属のものについてはいろいろな条件を少し軽くしてやる。それから広く解放したものにつきましては、きちんとしたものをおつくりになるということも、一つの方策でなかつたかと思います。それらの点についての考慮がやはり足りないかな。たたこれは非常に残念に思います。番最後の附則の中に、自動車抵当法行法云々ということが出でておりますけれども、自動車交通事業團の方はまだ出ておりませんから、この点この法は現段階におきましては、一部御修訂される必要があると考えます。

私も同感でございます。ただ現在の港湾運送事業が、まだその点に至つておらない日本の現状に対しましては、われわれとしてははなはだ遺憾であるのあります。が、これは日本の今日の国情がそろさせておるのでございまして、特にこれにある統制を加え、そして強固なものにするということが、また行政全般の問題の方針にもなつて参りますので、われへといたしましては、登録という制度によりまして、非常に弱体な、またときにプローカー的な港湾の運送を阻害するようなものを排除して行きたい。これを最小限度に考えておるわけでございます。繰返して申しますが、営業自由の原則に基きまして、一定の要件を備えたものにこの港湾の運送をやつてもらう。御説のように大きな会社の専属にして、二つの系統にした考え方ということも、一つの御説であろうと思うのでございますが、ただいまの私としては、御意見として拜聴いたしたいと存じます。なお附則の問題につきましては、法制局の方から御答弁申し上げます。

の方が先に施行になりますて、あとで自動車抵当法施行法が出て、形になりますと、規定といたしましては、全然効力を持たないものが中に入つておるという形になりますて、形としては適当ではございませんが、これによつて害を生ずるというふうなことはないと考えております。

○瀬尾委員 私はもう前後のいきさつのこととはよくわかつております。害とはもちろんないのであります、ただ法律の形式的効果として、その効力に影響はございませんか。その点は私は法律技術的な見解をお尋ね申し上げたい。

○杉山參議院法制局參事 これは形式といたしましては、ない方が非常ににつきりしてされいでございますけれども、あつたからといって別にどうといふことはないと思います。

○瀬尾委員 もう一言提案者にお伺いいたします。三十三条を見ますと、「この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、港湾運送事業者に、はしけの使用その他事業に関し報告をさせることができる。」これが準則の中に入つておる。私は運輸大臣の業者に対する監督といふのは、もつとしつかりしたところに書いてもらいたい。どこかに改善命令を出すことができる、当然いろいろな指導監督ができるような条項を置くべきでなかつか。準則の中でいかにもつけたりとか、「必要があると認めるときは」といふのではおかしいので、本来ならば貨物をおづくりになつて、それによつて定期的に業務上の諸報告を徴せらるべき監督するのが本筋ではないか、それ

○鈴木參議院議員 雜則といふことでお気に触れたようでございますが、この法案の一つの形としてここに入れたのでございますが、三十三条だけのことでは足りないのでないかといたしましては、この程度の報告徵収等で仕事をやつて行くのを適當と考えておる次第であります。

○鷲尾委員 私は運輸大臣の監督が、三十三条によつておる程度では非常に不十分だと考えるが、提案者がこれで十分だとお考えになる、これは見解の相違ですから、いたし方がない。

私は以上におきまして、大体具体的な事項の御質問を一応終りますが、もしこの法案が本日大休質問が終るということです。されば、ぜひ運輸大臣を呼んでいただきたい。私は提案者にお伺いするのはこの程度で終りまして、ぜひ大臣にお伺いいたしたいことがあります。それを保留いたしております。

○玉置(信)委員 この雑則の二十九条の「訴願することができる」ということであります。これは民法上に基く訴願でありますか、訴願すべき相手方などの機関に届するものでありますか。

○杉山參議院法制局參事 二十九条の訴願は、訴願法に規定する訴願と同じであります。行政処分に対する上級官厅への異議の申立てとか、そういうふたような訴願でございます。

○玉置(信)委員 行政官厅に訴願するものと、民法上の訴願とは分離して考へておるわけでござりますか。

○玉置(信)委員 この法案は日本卒然として委員会に付託されたのであります。私が遅れて参りまして説明の内容を詳しくは存じおりませんが、しかし先ほどの御説明を聞くところによりますと、きょう中にでも通してもらいたいような御意向があつたよう拜承いたします。またそのように法案の通過を急ぐ理由の一つとして、一二こうした業者に見返り資金融資の点について考慮されるものがあるからだというようにも聞いたのであります。それはその通りでありますか。

○鈴木參議院議員 実はこの法案は、運輸省におきましても、終戦後非常に混乱いたしております事態にかんがみまして、二年くらいもんでおつた法案でありまして、一日も早くこの法案が成立することは、單に行政厅として考えておるだけではなく、業界としても、またこれに關係いたしております労働者におきましても、期待いたしております。一日も早く成立されたいと考えておつたのであります。なかなかこの港湾運送の業態といふものがつかみにくい特に關係方面との折衝では、日本の現状をつかむに相当の時間がかかつたこともあります。今日に及んでしまつたのであります。現にこの法案も、本国会差迫つてから圓形で、特にこの事業財團をつくりますことによつて、業界は非常にその金融的な措置が譲ぜられますので、一日千秋の思いで待つてゐるよう始末でござ

おいての見返り資金の問題もあることと
は事実でございます。実は私どもとい
たしましては、この見返り資金を得る
ことによりまして、單に一つの業者と
いうようなことを考えるよりも、たと
えば横浜であるとか、あるいは神戸で
あるとか、その港湾の荷役能力を一日
も早く解決してやりたいということを
考えておるのであります。現に横浜あ
たりでも、最近五千トン級のリバティ
を十五日も荷役に費しているというよ
うな始末でござります。そういうことと
は、單に一業者と申しますよりも、そ
の業者の活躍することによつて非常な
利益を得るわけでございます。それで
本年度計画されているところのそうい
う資金がとまることは、これに関係し
てゐる者としては何としても残念に考
えているようでございます。この程度
のことを申し上げて御了解が得られる
かどうかわかりませんが、そういう事
実を申し上げておきます。

置いて、参議院の委員各位が十分審議し得るような時間的余裕を持つものもあつて、審議をいたした経過があるわけあります。ところが伺いますと、これは相当前から、運輸省においてもこの措置をとるべきことを寄り協議され、さらにはまた関係筋にも折衝されたということであればあるだけに、今日卒然として出すというような措置に出でずして、関係方面と折衝する過程において、衆議院側の委員各位に対しても、個人的にでもよろしいが連絡いたして、十分この法律の内容を検討せしめる機会を見たものであるかを、一応提案者にお伺いいたします。

はいろいろ／＼御相談も受けましたし、また公報いろいろ／＼公示いたしまして、皆さんのお集りを願う機会をつくったのであります。そのときに満尾委員からもいろいろ／＼お話をあつたように、登録制と許可制の問題、あるいは財團の問題等、いろいろ／＼意見を述べたのであります。その後いろいろ／＼と関係方面との折衝の経過もあつて、かようなな法案になつたかのように、自由党の政調会の関係者として聞き及んでおるのあります。が、一応自由党の政調会の人間といたしまして、最善の努力をいたしましたという経過だけを——提案者からいろいろ／＼おわびの言葉のような、また弁明的なお言葉がありましたので、開通的に玉置委員の御質問に対し、お答えを申し上げます。

○玉置(信)委員 先ほど提案者の御説明の中に、横浜でしたか、例をとりまして、労働者も困つておるし、荷役の点においておいても非常に進歩しないといお話を承りまして、ごもつともと存じておりますが、荷役の能率の点におきましては、資金に関連して施設が十分できることに基因するとも想像されますが、労働者の点においてお困りにならるということは、具体的に申すとどういうことありますよ。

○鈴木參議院議員 いかなる労働者にいたしましても、やはりその事業が健全なものであることは、私申し上げるまでもないと思うのであります。現に非常にこの事業が零細化いたしておりまして、港湾運送能力がその港において適正な規模を持つて、いるというもののは、今日いろいろ／＼統計等を見ますと、たとえば会社といたしましても、三百万円程度の会社といふものは、そろ

きな会社ではございません。それ以下が七五%もある。それから大体はしきりあります。

他のひき船等におきましても、六百五トントンを持たない程度のものが七〇%、従業員百人以下のものが八八%、なおはしけその他の現状を見ますと、大体はしけといふものは十五年くらいが命数と見られますか、五年以下のものが二三%、十年以下のものが二十四%、十五年以下是三三%、十六年以上が三〇%というわけであります。十五年以上となりますと、実に五四%も命数が来ているというわけでござります。従つて荷役能力等も、非常な労働過重になつて参ります。そういうように機械が減つて参りますに従つて、そういう状態がまた労働力にかかるつて来る。そこで御承知のように各方面で、ときによるとダンピングをやつて、この急場を切り抜けようというような事態も最近出て来る、こういうことで、実際それに従事しております労働者も、不安でたまらないと思うのであります。結局業態がしかりして参りますれば、ときに団体交渉をいたしまして、自分たちの要求の裏づけができるわけであります。そういうような意味合いで、組合もこの仕事を早く法案をつくつて確実な健全なものにしたい、こういう念願であります。

○坪内委員長代理 この法案について質疑をこのくらいにして、暫時休憩いたします。

午後五時二十八分休憩

午後八時三十三分開議

○坪内委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

船舶職員法に対する質疑を續けてます。参議院において政府案を修正してありますので、参議院側よりその修正

部分の説明を求めます。岡本参議院専門員。

船舶職員法案

右の内閣提案は本院において修正議決した。よつて国会法第八十三条によりここに送付する。

昭和二十六年三月三十一日

参議院議長 林譲治殿

衆議院議長 林譲治殿
(小字及び
は參議院修正)

船舶職員法案の一部を次のよう

に修正する。

目次

第一章 総則(第一条 第二条)

第二章 海技従事者の免許及び海技従事者国家試験(第四

第三章 船舶職員(第十七条 第

第四章 雜則(第二十四条 第二

第五章 条 第十六条)

罰則(第三十条 第三十

二十三条)

十九条)

附則

(免許を与えない場合)

第六条 左の各号の一に該当する者には、免許を与えない。

一 小型船舶操縦士の資格につい

ての免許にあつては十八歳に満

たない者 小型船舶操縦士以外

の資格についての免許にあつて

は二十歳に満たない者

の裁決により海技従事者の免許

を取り消された者

三 第十条の規定により免許を

取り消され、取消の日から二年

を経過しない者

(免許の取消等)

第十一条 海上保安庁長官は、海技従

事者が左の各号の一に該当するとおはします。

○坪内委員長代理 この法案について

質疑をこのくらいにして、暫時休憩いたします。

午後五時二十八分休憩

午後八時三十三分開議

○坪内委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

船舶職員法に対する質疑を續けてます。参議院において政府案を修正してありますので、参議院側よりその修正

止を命じ、又はその者を戒告することができる。但し、これらの事由によつて海難審判法第一条の海難が発生したときは、この限りでない。

この法律又はこの法律に基く命令の規定に違反したとき。

2 外国政府の授与した船舶の運航又は機関の運転に関する資格証書を有する者であつて、海上保安庁の海技従事者を乗組ませなければならない。但し、無線電信の施設を有しない船舶にあつては、一等船舶通信士、二等船舶通信士又は三等船舶通信士の職務を行う者を乗組ませることを要しない。

船舶所有者は、海技従事者が第五条第二項の規定によりその免許について船舶の機関の種類についての限定をされた種類の場合は、その限定をされた種類の機関の操作でなければ、別表第一又は別表第二の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として乗り組ませてはならない。

3 甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士の資格についての試験は、第一項の規定による外、運輸省令で定める電波法第四十条の資格について同法第四十一条の免許を受けた者でなければ、受けることができない。

(海上保安庁長官)

第十二条 海上保安庁長官は、前条〇第三項の規定による処分を〇しようとするときは、公開による聴聞を行わなければならぬ。

前項の場合においては、海上保安庁長官は、当該処分に係る者に對し、処分をしようとする事由並びに聴聞の期日及び場所を期日十五日前までに通知し、且つ、聴聞の期日及び場所を公示しなければならない。

安全部長官は、当該処分に係る者に對し、処分をしようとする事由並びに聴聞の期日及び場所を期日十五日前までに通知し、且つ、聴聞の期日及び場所を公示しなければならない。

前項の規定によつては、海上保安庁長官は、当該事案について、意見を聞き、その意見を尊重しなければならない。

第十五条 試験に関する不正の行為があつたときは、海上保安庁長官は、当該不正行為に關係ある者に對して、その試験を停止し、又はその合規を無効とすることができる。(命令への委任)

第十六条 この法律に定めるものの外、免許の申請、登録、海技免状の様式、交付、再交付、提出及び返納その他の免許に関する実施規則並びに試験科目、受験手続、身体検査の合格標準その他の試験に関する実施細目は、運輸省令で定める。

第十七条 船舶所有者は、別表第一(船舶職員として船舶に乗り組ますべき者の資格)によつて船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類においては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

第十八条 前条の規定は、左の各号に掲げる場合には、適用しない。

第十九条 前条の規定は、左の各号に掲げる場合には、適用しない。

2 外国(本邦以外の地をいう。以下同じ。)において所有権を取扱し、又は借り入れた船舶を、外國の港から本邦の港まで回航するとき。

3 本邦の港と外國の港との間を航行する船舶か、本邦外で船舶航行する船舶か、本邦外で船舶航行する船舶に欠員を生じ、その補充が困難であるとき。

4 前二号に定める場合を除く外、船舶が、航行中に船舶職員に欠員を生じ、その補充が困難であるとき。

5 二十号の規定に定める場合を除く外、船舶が、航行中に船舶職員に欠員を生じ、その補充が困難であるとき。

6 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

7 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

8 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

9 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

10 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

11 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

12 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

13 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

14 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

15 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

16 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

17 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

18 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

19 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

20 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

21 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

22 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

23 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

24 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

25 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

26 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

27 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

28 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

29 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

30 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

31 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

32 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

33 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

34 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

35 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

36 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

37 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

38 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

39 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

40 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

41 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

42 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

43 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

44 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

45 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

46 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

47 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

48 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

49 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

50 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

51 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

52 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

53 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

54 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

55 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

56 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

57 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

58 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

59 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

60 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

61 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

62 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

63 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

64 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

65 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

66 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

67 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

68 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

69 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

70 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

71 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

72 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

73 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

74 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

75 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

76 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

77 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

78 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

79 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

80 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

81 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

82 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

83 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

84 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

85 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

86 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

87 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

88 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

89 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

90 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

91 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

92 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

93 同条第二項の規定により免許について船舶の機関の種類についての限定をする場合にあつては、資格別且つ船舶の機関の種類別に定める。

別表第一七

船	船舶職員	資格
総トン数三百トン 未満のもの	船長	丙種航海士
総トン数五百トン 未満のもの	機関長	丙種機関士
総トン数七百トン 未満のもの	船長	乙種二等航海士
総トン数千トン未 満のもの	機関長	乙種二等機関士
総トン數千トン以 上のもの	船長	乙種一等航海士
総トン數五百トン 未満のもの	機関長	乙種一等機関士
未満のもの	船長	乙種一等航海士
未満のもの	機関長	乙種一等機関士
未満のもの	一等航海士	乙種二等航海士
未満のもの	一等機関士	乙種二等機関士
未満のもの	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
未満のもの	船長	乙種二等航海士
未満のもの	一等航海士	丙種航海士
未満のもの	一等機関士	丙種機関士
未満のもの	一等船舶通信士	丙種船舶通信士
未満のもの	船長	乙種一等航海士
未満のもの	機関長	丙種機関士
未満のもの	一等船舶通信士	丙種船舶通信士

沿海区域を航行区域とする船舶
又は第一種の従業制限を有する
漁船（総トン数二十トン未満の
帆船及び漁船を除く。）

総トン数十トン以 上のもの	船長	乙種船長					
	機関長	乙種機関長					
	一等航海士	乙種二等航海士					
	一等機関士	乙種二等機関士					
	一等船舶通信士	乙種船舶通信士					
満のもの	船長	丙種航海士					
総トン数百トン未 満のもの	機関長	丙種機関士					
未満のもの	船長	乙種二等航海士					
総トン数二百トン 未満のもの	機関長	丙種機関士					
未満のもの	一等船舶通信士	丙種船舶通信士					
総トン数三百トン 未満のもの	船長	乙種二等航海士					
未満のもの	一等機関士	丙種機関士					
総トン数四百トン 未満のもの	一等航海士	乙種一等航海士					
総トン数五百トン 未満のもの	機関長	乙種二等機関士					
	一等航海士	丙種機関士					
	一等船舶通信士	丙種船舶通信士					
	船長	乙種一等航海士					
	機関長	乙種二等機関士					
	一等航海士	丙種機関士					
	一等機関士	丙種機関士					
	一等船舶通信士	丙種船舶通信士					
	船長	乙種一等航海士					
	機関長	乙種二等機関士					
	一等航海士	丙種機関士					
	一等船舶通信士	丙種船舶通信士					
	船長	乙種二等航海士					
	機関長	乙種二等機関士					
	一等航海士	丙種機関士					
	一等船舶通信士	丙種船舶通信士					

区若しくは近海区域第三区を航行区域とする船又は第二種若しくは第三種の從業制限を有する漁船で該区域内において從業するもの（総トン数二十トン未満の帆船及び漁船を除く。）

遠洋区域を航行区域とする船舶
又は第二種若しくは第三種の從
業制限を有する漁船で甲区域内
において從業するもの

総トン数三万トン	未満のもの						
総トン数一万トン	未満のもの						
総トン数二千トン	機関長	機関士	機関士	機関士	機関士	機関士	機関士
以上もの	一等航海士	二等航海士	三等航海士	三等航海士	三等航海士	三等航海士	三等航海士
総トン数二千トン	甲種二等航海士						
以上もの	甲種機関長	甲種機関士	甲種機関士	甲種機関士	甲種機関士	甲種機関士	甲種機関士

別表第二六

備考			
乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。			
別表第二			
上	級	下	級
甲種船長	甲種一等航海士	甲種一等航海士	甲種船長
甲種一等航海士		乙種船長	甲種二等航海士
乙種船長		乙種一等航海士	乙種一等航海士
甲種二等航海士		乙種二等航海士	乙種二等航海士
乙種一等航海士		丙種船長	丙種航海士
乙種二等航海士		小型船舶操縦士	甲種二等機関士
丙種船長		甲種二等機関士	乙種機関長
丙種航海士		甲種一等機関士	甲種一等機関士
甲種機関長		乙種一等機関士	乙種機関長
甲種一等機関士		乙種二等機関士	乙種二等機関士
甲種一等機関士		乙種二等機関士	乙種二等機関士
乙種一等機関士		乙種船舶通信士	丙種船舶通信士
乙種二等機関士		丙種機関士	乙種船舶通信士
丙種機関長			丙種船舶通信士
甲種船舶通信士			
乙種船舶通信士			

別表第三
漁船以外の船舶の場合

船	船	船	船	船
船員	職員	職員	資	格
総トン数二十トン未満の帆船又は平水区域を航行区域とする帆船であつて漁船以外のもの（四十馬力以上上の推進機関を有しないものに限る。）	船長		小型船舶操縦士	
総トン数二十トン未満の帆船又は平水区域を航行区域とする帆船であつて漁船以外のもの（四十馬力以上の推進機関を有するものに限る。）	船長	機関長	丙種操縦士	
総トン数百トン未満のもの	船長	機関長	丙種航海士	
総トン数二百トン未満のもの	船長	機関長	丙種機関士	
総トン數五百トン未満のもの	船長	機関長	丙種船長	
総トン數五千トン未満のもの	船長	機関長	丙種二等機関士	
総トン數千トン未満のもの	船長	機関長	乙種二等航海士	
総トン數五千トン以上のもの	船長	機関長	乙種二等機関士	
総トン數五百トン未満のもの	船長	機関長	乙種一等航海士	
総トン數五百トン未満のもの	船長	機関長	乙種一等機関士	
総トン數二百トン未満のもの	船長	機関長	丙種船長	
総トン數二百トン未満のもの	船長	機関長	丙種機関士	
未満のもの	機関長	丙種船長	丙種機関士	

沿海区域を航行区域とする船舶

近海区域第一区を航行区域とする船舶

	二等機関士	丙種機関長
船長	乙種船長	
一等航海士	乙種一等航海士	
二等航海士	乙種二等航海士	
機関長	乙種機関長	
一等機関士	乙種一等機関士	
二等機関士	乙種二等機関士	
総トン数一千トン 未満のもの		
船長	乙種船長	
一等航海士	乙種一等航海士	
二等航海士	乙種二等航海士	
三等航海士	乙種二等航海士	
機関長	乙種機関長	
一等機関士	乙種一等機関士	
二等機関士	乙種二等機関士	
総トン数三千トン 未満のもの		
船長	乙種船長	
一等航海士	乙種一等航海士	
二等航海士	乙種二等航海士	
三等航海士	乙種二等航海士	
機関長	乙種機関長	
一等機関士	乙種一等機関士	
二等機関士	乙種二等機関士	
総トン数五千トン 未満のもの		
船長	甲種船長	
一等航海士	乙種船長	
二等航海士	乙種二等機関士	
三等航海士	乙種二等航海士	
機関長	甲種機関長	
一等機関士	乙種一等機関士	
二等機関士	乙種二等機関士	
総トン数五千トン 以上のもの		
船長	甲種船長	
一等航海士	甲種一等航海士	
二等航海士	乙種一等航海士	
三等航海士	乙種一等航海士	
機関長	甲種機関長	

近海区域第二区、近海区域第三区又は遠洋区域を航行区域とする船舶

	一等機関士	甲種一等機関士
船長	乙等機関士	乙種一等機関士
二等機関士	乙等機関士	乙種一等機関士
三等機関士	乙等機関士	乙種一等機関士
総トン数一万トン 未満のもの		
船長	甲種船長	
一等航海士	甲種一等航海士	
二等航海士	甲種二等航海士	
三等航海士	甲種二等航海士	
機関長	甲種機関長	
一等機関士	甲種一等機関士	
二等機関士	甲種二等機関士	
三等機関士	甲種二等機関士	
総トン数一万トン 以上のもの		
船長	甲種船長	
一等航海士	甲種一等航海士	
二等航海士	甲種二等航海士	
三等航海士	甲種二等航海士	
機関長	甲種機関長	
一等機関士	甲種一等機関士	
二等機関士	甲種二等機関士	
三等機関士	甲種二等機関士	

別表第四

第一種又は第三種の従業制限を有する漁船（総トン数五十トン未満の運搬漁船を除く。）で乙区内において従業するもの

未満のもの								
総トン数五百トン	総トン数五百トン	総トン数五百トン	総トン数三千トン	総トン数三千トン	総トン数三千トン	総トン数三千トン	総トン数三千トン	総トン数三千トン
機関長								
甲種機関長								
甲種一等航海士	甲種一等航海士	甲種一等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士
乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等航海士	乙種二等航海士	乙種二等航海士	乙種二等航海士	乙種二等航海士
甲種二等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士						
甲種一等機関士	乙種一等機関士	乙種一等機関士						
船長	機関長	機関長						
甲種一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士						
乙種二等航海士	甲種二等機関士	甲種二等機関士						
甲種二等機関士	乙種一等機関士	乙種一等機関士						

別表第五

卷

乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十二度の範囲に開まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

船長	甲種機関士	甲種一等機関士
二等航海士	甲種二等機関士	甲種一等機関士
三等航海士	甲種船長	甲種船員
総トン数一万トン 以上のもの	機関長	甲種機関長
乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により 囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。	一等機関士	甲種機関長
未満のもの	二等機関士	甲種一等機関士
未満のもの	三等機関士	甲種二等機関士
総トン数三千トン 以上のもの	船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百トン 未満のもの	一等船舶通信士	甲種船舶通信士
総トン数三千トン 以上のもの	二等船舶通信士	丙種船舶通信士
未満のもの	三等船舶通信士	丙種船舶通信士
近海区域第一区を航行区域とす る旅客船。	一等船舶通信士	乙種船舶通信士
近海区域第一区を航行区域とす る旅客船。	二等船舶通信士	甲種船舶通信士

別表第六

別表第七

近海区域第一区、近海区域第三区又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	総トン数五千五百 トントン未満のもの	一等船舶通信士	甲種船舶通信士
	総トン数一万トン 未満のもの	二等船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数一万トン 以上のもの	二等船舶通信士	二等船舶通信士	乙種船舶通信士
三等船舶通信士	三等船舶通信士	三等船舶通信士	乙種船舶通信士
乙種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士

平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの

第二種又は第三種の従業制限を有する漁船で甲区域内において従業するもの

○岡本參議院運輸事務員 要点を御説明申し上げます。

第一に免許につきまして、原案第五条第二項の規定によりますと、船舶の機関の種類につきまして免許を限定する必要がある場合に、国家試験に合格した者に対する免許の効力を行政処分によって一方的に制限し得ることとなつておりますので、これは適当でないと考えられます。かような場合に、限定せられた資格につきまして試験を行って、それ相当の免許をなすべきであるという見解から、これを明らかにするために、試験の実施に関する第十二条及び受験資格に関する第四条を、お手元に御配付になつておることと思ひますが、修正いたしました。

第二には、免許の取消し等、船員に対する行政処分につきまして、原案第十一条は單に行政官庁のみの判断によつて行われることになつておりますが、行政処分はできるだけ慎重な手続によるべきである。ことに海上保安委員会の制度がござりまするので、その意見を聞き、その意見を尊重してなすべきものであると考えまして、その旨同条に第二項を加えることにいたしました次第でございます。

第三に、試験及び受験資格の基準等は、法律に明定すべき性質のものであるといふ見解に立ちまして、いろいろこの關係法文を研究いたしたのであります。試験制度につきましては、そ

総トン数一万トン	一等船舶通信士	甲種船舶通信士
二等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
三等船舶通信士	乙種船舶通信士	

備考
乙区域とは、東經百八度、南緯十三度、東經九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいいます。

のきめ方ははなはだ複雑でござりますから、法文に盛ることはきわめて困難であります。しかしながら少くともこれを省令で定めます場合に、試験の実施に関する重要な資格につきましては、海上保安審議会の意見を聞くのが妥当であるという結論になります。

第四に、原案第十七条、船舶職員の業務を行得る者を規定する原案第二十条、この两条はいずれも船舶の機関の種類に限定した場合の規定を失しておりますので、それ／＼第二項といつしまして追加し、明らかに規定する必要があるものと考へまして、これを修正したわけになります。またこれに関連しまして、罰則におきまして、原案第三十条に關係を持ちますので、所要の改正を加えたわけでございます。

第五に、原案三十二条でございますが、船舶所有者に対しまして、船内に船舶職員名簿の掲示を命じまして、その違反者に対しては处罚をすることとし、これを第三十二条に規定しておられます。しかし船員法におきまして、船長に対しまして船員名簿の備えつけを命しておりますから、さらに同じ

のきめ方ははなはだ複雑でござりますが、試験制度につきましては、そ

ような種類の名簿の備えつけは不需要であると考えられますので、第二十三条は削除すべきものという結論を得まして、ここに削除することにいたしました次第でございます。

第六に、本法適用の特例につきまして、原案の附則第二項でございますが、これは本法制定の要点の一つとしております新しい資格、定員の制度の実施まで、約三年の準備期間を規定しておりますのであります。準備期間つておきますが、準備期間として加えることにいたしましたのでござります。

第七に、船舶職員として船舶に乗り組ますべき者の資格につきまして、原案第十七条、船舶職員の業務を行得る者を規定する原案第二十条、この两条はいずれも船舶の機関の種類に限定した場合の規定を失しておりますので、それ／＼第二項といつしまして追加し、明らかに規定する必要があるものと考へまして、これを修正したわけになります。またこれに関連しまして、本項及び関係する別表の修正をすることにいたしました次第でございます。

第七に、以上六点の修正に関連しまして、罰則の整理、字句の整理、条文の整理を要するととともに、附則第六項水先法の改正中、ただいままで申し上げました修正に關連する事項について、罰則におきまして、原案第三十条に關係を持つものであるといふ見解からいいたしまして、普通の立法の例のごとく修正の実施まで、約三年の準備期間を規定しておるのでありますが、準備期間の措置はあくまで経過的措置の性質を持つものであるといふ見解からいいたしまして、普普通の立法の例のごとく修正の実施まで、約三年の準備期間を規定しておるのであります。準備期間の措置はあくまで経過的措置の性質を持つものであるといふ見解からいいたしまして、この点に関し参議院における水産委員会からの決議としての御要望もあつたのであります。その申入れに考へられるのであります。すなわちこの制度を適用するためには、なお相手を省令で定めます場合に、試験の実施に関する重要な資格につきましては、海上保安審議会の意見を聞くのが妥当であるという結論になります。

第八に、附則のうちで経過規定がござりますが、そのうちで修正しまして、罰則におきまして、原案第三十条に關係を持つものであるといふ見解からいいたしまして、この点に関し参議院における水産委員会からの決議としての御要望もあつたのであります。その申入れに考へられるのであります。すなわちこの制度を適用するためには、なお相手を省令で定めます場合に、試験の実施に関する重要な資格につきましては、海上保安審議会の意見を聞くのが妥当であるという結論になります。

○江崎(一)委員 こういう委員会で、この法案に對してのみ審議しますときには、大体今の御説明で通るのであります。経過規定の中の第二の点は、原案第十項によりますと、海事関係の学校の卒業者の試験につきまして、学術試験を免除する場合が狹きに失するものと考へられますので、この際わが国の現状に即しまして、船員の需給状況等をも考慮いたしまして、現状に即応するごとく原案を修正いたしました次第でございます。

以上修正の大綱について御説明申し上げました次第であります。なお詳細につきまして、御質問がござりますればお答え申し上げます。

○坪内參議院代理 ただいまの御説明のため全国をずっと見渡しますと、自然発生的にも革命的要素が多分にあります。自分たちの生活を守るために、労働者としての基本的な人の生活が非常に困窮しております。そのため、労働者を守るために、労働争議をやるという場合が出て来ると思います。そういう争議の首謀者と目されるような人たちが、この認定をしてもらいたいといふふうなことを言われるのじやないか。そういう情実がこれに含まれる危険があると思うが、その点はどういうふうにお考えになつております

か。

○岡本參議院運輸事務員 そういう点はたまはあることも予想して、いろいろ審議を重ねたのでござりますけれども、漁業界全般の現在の実態から考へまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 私は別に何でもかんでも試験を全部やらなければ承知せぬと言つておるのはありません。試験修正をしたわけでございます。

○江崎(一)委員 私は別に何でもかんでも試験を全部やらなければ承知せぬと言つておるのはありません。試験修正をしたわけでございます。

○岡本參議院運輸事務員 そういう点は、実は大局的な見地から、かようなくなりました。そのはか実態につきましても、漁業界全般の現在の実態から考へまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 私は別に何でもかんでも試験を全部やらなければ承知せぬと言つておるのはありません。試験修正をしたわけでございます。

うに思いますが、この修正におきましては、履歴書を出すくらいの程度の町長の証明書をつけるということになりますのでございまして、認定はあくまでえまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにはまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 今の点について政府当局の御見解を承りたいと考えます。

○松平政府委員 実際試験の執行に當りますては、この試験そのものが航海のために必要な知識と技能を試験する、こうしたことになっておりますの

で、体格検査もするわけであります。それ以外のことについては触れておりません。従つて御心配の点は、われわれの方では実際には何の試験もいたすまい。試験制度でも、この労働者は好ましからざる労働者というふうに考えておるときには、この試験制度で落すことともできるわけです。特にそういう弊害が、町村長の認定となると、ます／＼はなはだしくなる。この免状といふものは、船員にとりましては死活問題である。そのためこの法律は非常に形だけは合理的である。そして科学的であるように見せかけておるけれども、実は労働者の彈圧の道具になりはせぬか。その点について大きな危険を感ずるわけです。そういう点についてはどう考えられるが。

○岡本參議院運輸事務員 ただいまの御質問によりますと、町村長の認定といふような御解釈をいただいておるよ

うに思いますが、この修正におきましては、履歴書を出すくらいの程度の町長の証明書をつけるということになりますのでございまして、認定はあくまでえまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにはまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 今の点について政府当局の御見解を承りたいと考えます。

○松平政府委員 実際試験の執行に當りますては、この試験そのものが航海

のために必要な知識と技能を試験する、こうしたことになっておりますのであります。従つて御心配の点は、われわれの方では実際には何の試験もいたすまい。試験制度でも、この労働者は好ましからざる労働者というふうに考えておるときには、この試験制度で落すことともできるわけです。特にそういう弊害が、町村長の認定となると、ます／＼はなはだしくなる。この免状といふものは、船員にとりましては死活問題である。そのためこの法律は非常に形だけは合理的である。そして科学的であるように見せかけておるけれども、実は労働者の彈圧の道具になりはせぬか。その点について大きな危険を感ずるわけです。そういう点についてはどう考えられるが。

○岡本參議院運輸事務員 ただいまの御質問によりますと、町村長の認定といふような御解釈をいただいておるよ

うに思いますが、この修正におきましては、履歴書を出すくらいの程度の町長の証明書をつけるということになりますのでございまして、認定はあくまでえまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにはまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 今の点について政府当局の御見解を承りたいと考えます。

○松平政府委員 実際試験の執行に當りますては、この試験そのものが航海のために必要な知識と技能を試験する、こうしたことになっておりますのであります。従つて御心配の点は、われわれの方では実際には何の試験もいたすまい。試験制度でも、この労働者は好ましからざる労働者というふうに考えておるときには、この試験制度で落すことともできるわけです。特にそういう弊害が、町村長の認定となると、ます／＼はなはだしくなる。この免状といふものは、船員にとりましては死活問題である。そのためこの法律は非常に形だけは合理的である。そして科学的であるように見せかけておるけれども、実は労働者の彈圧の道具になりはせぬか。その点について大きな危険を感ずるわけです。そういう点についてはどう考えられるが。

○岡本參議院運輸事務員 ただいまの御質問によりますと、町村長の認定といふような御解釈をいただいておるよ

うに思いますが、この修正におきましては、履歴書を出すくらいの程度の町長の証明書をつけるということになりますのでございまして、認定はあくまでえまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにはまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 今の点について政府当局の御見解を承りたいと考えます。

○松平政府委員 実際試験の執行に當りますては、この試験そのものが航海のために必要な知識と技能を試験する、こうしたことになっておりますのであります。従つて御心配の点は、われわれの方では実際には何の試験もいたすまい。試験制度でも、この労働者は好ましからざる労働者というふうに考えておるときには、この試験制度で落すことともできるわけです。特にそういう弊害が、町村長の認定となると、ます／＼はなはだしくなる。この免状といふものは、船員にとりましては死活問題である。そのためこの法律は非常に形だけは合理的である。そして科学的であるように見せかけておるけれども、実は労働者の弹圧の道具になりはせぬか。その点について大きな危険を感ずるわけです。そういう点についてはどう考えられるが。

○岡本參議院運輸事務員 ただいまの御質問によりますと、町村長の認定といふような御解釈をいただいておるよ

うに思いますが、この修正におきましては、履歴書を出すくらいの程度の町長の証明書をつけるということになりますのでございまして、認定はあくまでえまして、全面的にこの原案を施行いたしまして、きびしい試験をやることから基因するところの、それらに及ぼす経済的な圧迫、さらにはまた実際試験をするという通告をしましても、漁期が来ればすぐそのまま出て行くような実態からいたしまして、不可能である。その方の害が比較にならないくらいのものであるという判定に基きました。江崎(一)委員 今の点について政府当局の御見解を承りたいと考えます。

○松平政府委員 実際試験の執行に當りますては、この試験そのものが航海

上にこれが出て来るのであります。運輸大臣としてはそれに對して、全責任をもつてその正しいことを信じて、法案として提出する次第であります。でありますから、私はこの法律を正しいと信じて国会の議付しておる次第であります。

○玉置(信)委員 議事進行について……。先ほど江崎議員の発言された前提の言葉は、すこぶるわれ／＼議員を侮辱している点があると思つております。私、日ごろ江崎議員は、共産党的議員としてはまれに見る穏健な人だと思つておつき合いを率はしております。昨年も何箇月かずっと旅行と一緒にいたしましても、その感を深くしたのであります。しかるにかかわらず、妙なことを申されたことは、江崎氏のためにも惜しむべきだと思いますが、凹溝に議事を進行するため、ことだけはひとつお取消しを願つた方がよいだろと思ひます。

○舞内委員長代理 ただいまの玉置君の發言ことに私も同感であります。江崎君、さようとりはからつてよろしくうござりますか。

○江崎(一)委員 私の今申し上げたことは本意ではありませんから、玉置委員のおつしやつた通り、前段の發言は取消しましよう。

○川島委員 たゞいま江崎君から質問があつたのですが、この法案の中の問題点の一つは、船舶通信士の定員の削減であります。大臣の言葉によるところ、この法案がここまで来るのには、各般の専門的な人の慎重審議を重ねて來た。従つて大臣はこういうことについてはまつたくのしろうとであるけれども、経験者の審議に信頼をして、間

○松平政府委員 なりません。今申し上げた義務廳守時間が、二十四時間の場合は三人、八時間の場合は一人というようになりますから、一向御心配の点はないと思います。

○江崎(一)委員 今の御説明を聞いてみると、非常に奇異に感ずるのです。暴風雨のある場合などは船員は、特に通信士は、海上における生命及び財産を守る重大な責任が双肩にかかるのである。従いまして通信士が一人の場合、あるいは二人の場合でも、これはフル・ウォッチをやるわけです。そういう場合にあなたの言われるような、委員会で説明されるようなことでは、現場では決して問題は解決しないのであります。その問題をどう考えられますか。答弁のための答弁では何にもならないのです。船員の身になつて考えていただきたい。

○松平政府委員 ただいまの問題につきましては本日午後、この委員会で石野委員から相当詳しい御質問がありました。私の方もそれに対しましては、私の方で考えた点をまるで申し上げたわけでござりますから、ここで重ねて繰返すこともないと思うのでござりますが、ただ私の申し上げたい点は、そのときも申し上げましたが、船が危殆に瀕した場合は、時間外であろうと何であります。しかしこれは船艤といふ一つの特別な職域における労働の常態であります。しかしこれが船艤といふ一つの特別な職域における労働の常態であります。しかしこれが船艤といふ一つの特別な職域における労働の常態であります。

近海は、第三モンスーン地帯であり、秋になるとよつちゅう暴風が荒れ狂つておる。こういう地域に日本の船舶は非常におそまつである。そういう観客条件を考慮しますと、海上における生命、財産の安全を保障するため、一人や二人でフル・ウォッチをさせることなどは、しけが起つたらみなでやるものだ。だからこれはこれでいいのだとう理論は成り立たぬと思うのですが、どうですか。

○松平政府委員 船舶安全法におきましては、実は船の性能に応じて航行区域をきめておりまして、遠洋に行けるものは、普通あり得る海洋の状態に對しては安全に航行ができるということを、検査をした上で証明しております。

それからお尋ねのボロ船のごとき場合は、おのゝ航行区域を選定して決定しております。従つて普通通り得る状態においては、その船は航行し得ると考えております。しかし海上のことではござりますから、不測のしけが参るごとにあります。しかしそれはよつちゅうではございませんし、またそぞろいのものが発生し得るおそれのある提合は、船長は適當な処置を講じまして、出港を見合せるとか、あるいは台風が近づく場合は避難をするとか、そういう処置を当然講ずべきものでござります。ですから普通あり得る海洋において、船舶が航行できなかつたならば、それは役に立たないしろものだと思います。

○江崎(一)委員 実際に船舶通信士がどういう仕事をしておるかという具体的な問題について、よく御承知がないのではないかという感じがするのではあります。通信士は通信するだけではありませんよ。暴風雨の場合などは特別であります。それだけではない、通信したあとまた電池の充電状態を調べるために、電池室に入つて硫酸の比重を測定し、充電のためにスイッチの切り替えをやる、そういう仕事をやらなければならぬ。そうすると二名ぐらいでは、ほとんど十分に休むひまもないのが事情であります。そういうことを考慮しておられるのかどうか、はなはだ疑問に感ずるのであります。どうですか。

○松平政府委員 ただいまの御質問につきましては、前会にも江崎先生の御質問にお答えしておいたわけでござりますが、船舶職員は、最小限度の資格を持つた責任者をきめておるわけでございます。御承知の通り甲板部、機関部とともに普通船員といふものがありますと、大きな船舶ならばかれこれ百人近いものを持つてるのでござりますが、船舶職員で百人の定員をきめたことは一ぺんもございません。すなわち責任を負うだけの資格がある者の最小限度の数をきめるだけで、御説のごとき仕事は当然あり得ると思います。従つてこれには適当なアシスタントがつく場合もございましようし、つかぬ場合もございましようが、必要ならばつけねばいい。これは職員法ではうたわ

○江崎(一)委員 この前の御回答も、やはり今と同じ種類の御回答ではなかつたかと思う。これは言いのがれだ。なぜかと云ふと、船主はこの法案で認められたことで十分であるというふうに査定する。決して余分の船員は乗せません。これが今までの実績あります。そういう点を考えると、軽率にいう定員をきめられるということになります。ついで、非常に不安を持つのであります。

○坪内委員長代理 ほかに質疑はないようでありますから、ここで質疑を終了いたします。

○川島委員 これより討論に入ります。討論の通告があります。これを許します。川島君。

金次君。反対の意思を表明するものであります。

せつから各般にわたつて原案の修正が行われまして、私どもの懸念いたしておりました点がかなり修正をされましたことは、まことに満足な点もあります。しかし私どもは、どうも残る問題としていたしまして、論議いたして参りました定員の削減について、だいぶのところは納得が行かれます。この船員の削減は、不当然なる労働の合理化以外の何ものもないと私どもは信らざるのでござります。従つて他に若干の意見がございますが、重点はこの定員の削減は、不自然なる労働の合理化以外の何ものもないと私どもは信らざるのでござります。従つて他に若干の意見がございますが、重点はこの問題にあります。他の修正され

部分につきましては、私と別に異議はございません。せめてこの問題まで若干の考慮も払われまして修正がされ、通信士の待遇の問題について親切なる配慮が加わったことになりますならば、われくもこの法案にあえて反対いたそうとは思つておらなかつたのであります。残念ながらその点が何ら顧慮されておりませんので、遺憾ながらわが党はこの原案に対しまして反対をいたすものであります。

○坪内委員長代理 次に江崎一治君。

○江崎(一)委員 私は日本共産党を代表いたしまして、この船舶職員法案に對しまして反対するものであります。

これは合理的な科学的な擬裝を持つたところの、労働者彈圧法であると考えるのであります。その点しさか具体的にこれを分析してみようと考える次第であります。

この法案は、吉田内閣の独裁機構の最も強力な網の目の一つであると考えられるところの海上保安庁で、過去二箇年間にわかつて慎重に計画されたところの船舶職員法の改悪法であります。この本質的なねらいは何かといふと、次のようによ約することができると思います。

まず第一点は、これはいかにすれば船舶労働者の基本的な人権を主張しようとする運動を封殺することができるか。第二点は、いかにすれば船舶の労働者を奴隸的な低賃金で使いこなし得るか。この二点について、この課題を解決するためには本法律案が提案されたものだと解釈するものであります。

先ほども言いましたように、一見科學的であり、合理的であるような擬裝

に節られ、その船舶職員の生命とともに、うべき海賊職員の免状の有効期間を五年間に制限し、また航海の安全を保護する船舶通信士の現行定員を削減いたしておりますのであります。すなわち現行五百トン以上三千トン未満二名、三千トン以上三名の通信士の定員が、改訂法によりますと、旅客船、非旅客船の区別を設け、旅客船では千六百トントン未満一名、五千五百トン未満二名と、いうように改悪されております。そのほか二級通信士の就業制限や、われわれが年来主張して来ましたところの通信士の制度、これを無視しておるのであります。また一方二十トン以下の小型船舶に対しても本法案を適用して、船主に対しては莫大な利潤を保障し、船舶労働者がその苦しい生活条件に対する不満をなくして、どしどしこれに革命化して来る現状をおそれてあります。文句を言わなければそれでよろしい。船舶通信士は船主のあてがい扶持に文句を言わなければそれではございません。一言にして言いますと、すなわち船舶労働者は船主のあてがい迫しているのが、この法案であると言えるわけです。そういうわけで、われわれ日本共産党はこういうような擬議された労働者弾圧法案といふものは、徹底的に撲滅しなければならぬ。

〔賛成者起立〕
○坪内委員長代理 起立多数。よつて
原案の通り可決いたしました。
本案に対する委員長報告について
は、委員長に御一任願います。

○坪内委員長代理 さよう決します。

卷之三

○川原委員 議案は採決を経たので、すが、運輸大臣が見ておられますの

機会にお尋ねをしておきたい事柄がございますので、運輸大臣の意向を明らかにしてもらいたいと思います。と申しますのは、先日来この委員会でも開題になつて参りました国鉄輸送の地方議会議員の兼職の問題でございます。大臣も御承知の通り、本委員会及び

議院におきましては、国鉄職員の地方
議会議員の兼職につきましては、町村

会議員に限つてこれを認めるという決定をいたしました。しかるに参議院側

におきましては、市町村会議員までの兼職を認めるということに決定をいた

しまして、両院の意見が異なりましたので、日下両院協議会が行われておこ

のであります。ところが私の承知しておる範囲によりますと、この両院協議

会で両院の意見が一致することは、
わめて困難のような状態にあるのです。

ります。従つてこのままで行きすと、目下の状態から申しますと、両院

の意見が一致せずしてものわかれとなり、両院の決定はそれべ異なつた。

定をなしたまま、この国会の審議が時中止され、来るべき五月の再開議

に持ち越されると、いう可能性が、きわめて明瞭になつて参つたのであります。その場合を考えますと、この委員

案も廢棄されまして、元の整備されないところの法律が残つて来るという形になるのではないかと推察されるのであります。この場合になりますと、法規局におきましても、また選挙管理委員会におきましても問題が残るでありますということを、われくは聞かされておるのであります、それと相呼応いたしましたして、もしさういうことになりますと、国鉄の現場における職員諸君は、問題が残つてそのままになつておりますために、来る三日の告示以後において、それくの全国の都道府県會議員あるいは市町村会議員の選挙に立候補を強行するであろうということは、これまた情勢上きわめて想像にかたくない形になつておるのであります。こういう情勢にもしなつたといたしまして——国鉄当局は、きょう私出席を求めておいたのですが、お見えになりませんので残念であります。そういう場合に国鉄当局がとるべき態度はどういう形になるか。また国鉄を監督する立場にありますする運輸大臣は、そういう現実の問題が起きた場合に、いかなる態度をとられることになるのか。その点について、きわめて重大な事柄でありますので、この機会に大臣としての明快な御見解をひとつ御表示願つておきたい、こういうふうに思うのであります。

の国会において、ことごとく制定され
て定められたる法律によつて動くもの
であります。国民ももちろんその通り
であります。今日のごとく法案にまだ
ならず、提出されずに、政治的に動
く余地のある間は、もちろん私は、大
臣としても、一個の政治家としても動
いたのであります。しかしながら一つ
の法案として、政府提出であれ、議員
提出であれ、院議によつてすでに決定
したる以上は、衆議院といわば、参議
院といわば、これに対するは行政府と
しても、政治家としても、院議尊重で
あります。しかるに衆議院と参議院の
間に、議院の決定についてそこに行違
いがあるのを、これは両院協議会にか
けられたのであります。ただいま両院
協議会は進行中であります。川島君の
おつしやる通りに、あるいは不成立に
なるかもしれないのですが、し
かしまた成立になるかもしれないので
あります。協議会は討論会ではないの
であります。互護安協によつて、そこ
に一つの道を開こうというところに、
両院協議という文字の意味もはつきり
現われておるのであります。せつかく
両院協議会を進行中でありますから、
それから先のことまでいろいろ想像
判断をして、そのときにはどうすると
いうようなことを申し上げることは、
早きに失すると思うのであります。一
言にして申し上げれば、われくは行
政府の一員いたしましても、国有鐵
道の監督省の一員いたしましても、
どこまでも国会においてきめられた法
律に沿うて行動する、これ以外に出る
ことはできないのであります。

あります。私は差迫した問題についてお尋ねしますが、形式論を大臣から承ろうとは思つてしまひません。と申しますのは、三者間の議論が今から三時間前に行われたのであります。それは自由党の益谷幹務会長、佐藤幹事長、議院運営委員の石田君、民主党から竹山君と椎熊君、社会党からは三宅国会対策委員長に不肖私から出席した。そしてこの両院協議会の問題について、いろいろと相談をし合つたのであります。お互いに譲れるものなら譲り、譲れないものは譲れないとして話し合つて、田浦に両院協議会でまとまるような形にしたいめに、お互いに寄り合つた。ところが一例でありますか、国鉄の問題を取上げたくないということが、明確になつたのであります。そうしてわれくは、御承知の通り県会議員までも兼職を認めるという、その筋からのオーケーをもらつて來たのでありますが、一步退きまして、市会議員を認めてくれるならば、その問題については譲歩をいたそろ、こういうことでわれくは譲歩の精神を明らかにいたしたのであります。ところがその譲歩の事柄についても、自由党の諸君にはいれられないところとなつて、この両院協議会はそのまま持ち越されて、今日の事態に入つてしまつたのであります。従つて形式論は別でありますが、実体論としては、この問題はすでに決裂するといふことがきわめて必至の情勢になつております。ということになりますと、せつかく大臣が今日心配され、われくも心配し、また与党の諸君といえども

心配し來たのであります。ところが結果においては、今のところでは、實際問題としては元の改正案以前の整備されない法律が残るという形になるということが必至になつて來ておる。そうなると今私が大臣にお尋ねいたしましたような情勢というものが、これまた必然的に起つて來るのであります。そうなると國鉄當局も重大であろうし、労働組合の諸君も重大な段階になります。それを監督する運輸大臣の立場においても、重大な情勢になつて來るといふことは、必然的事柄なのであります。私は形式論を言つておるのはないのです。そういう問題になつたとき、監督の立場にある運輸大臣はいかなる態度でこれに臨むか。私はこれは非常に重大な問題であると思う。おそらく私の想像いたすところによれば、これが廢案の形になりますれば、反対的に労働組合の諸君は一千名以上の、都道府県会議員を初めとして、市町村会議員に至るまでの立候補を見るであらうといふことでも、これまた必ず情勢にあるのであります。そういう情勢になつて——これは明日、明後日に迫つた問題であるのです。一箇月も三箇月も先の問題ではないのです。それを私は重大なる事柄として、非常に関心を深く持つておりますので、これは何とか大臣においてそういう問題を非常に大きな影響力のあることだと思えていただき、あるいはまたそういう問題が起つたときに、どういう態度をとられるかといふことも、これまた具体的な問題が起つて來るのでですか、お願ひしたいと思います。

昭和二十六年四月十四日印刷

昭和二十六年四月十六日発行

衆議院事務局 印刷者 印刷所

○坪内委員長代理　ただいまの川島金次君の御質問は、川島君にとつてはまことに重大な問題でございましようけれども、先ほどの運輸大臣の答弁について、その質問の内容は完全に盡きておいでまだ結論が出ないで、進行中でありますので、別に大臣の答弁は必要ないと思います。しかも両院協議会においてまだ結論が出ないので、本日はこれをもつて散会いたします。

午後九時四十一分散会

〔参考〕
帝都高速度交通運営團法の一部を改正する法律案(參議院提出)に関する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕
船舶職員法案(内閣提出)に関する報告書