

す。この事業の実態は、路線トラック事業に対する仲介あつせんを業とするものであります。ちょうど鉄道に対する通運事業のような存在であります。現行法はこの事業についてはまったく触れておりませんが、最近の路線トラック事業の発達に伴いまして、大都市におきまして急速に発達して参つたのであります。現在この種の事業は、道路運送上なか／＼大きな役割を占めていますので、これを利用する一般公衆の利益の保護と、道路運送の総合的な発達改善をはかりますために、どうしてもある程度の監督をいたしましたが、運送事業者が痛感されますので、新たに一章を設けて法規制を加えることにいたしました。

第八十七条におきまして、この事業が登録制であることが定められています。この事業は通運事業と異なります。この事業は、免許制といふような大して、概して小規模の経営のものが多く、しかもこのような末端業務は、トランク事業者が直営する場合も少くあります。この事業は通運事業と異なります。この事業は、免許制といふような大して、概して小規模の経営のものが多く、しかもこのような末端業務は、トランク事業者が直営する場合も少くあります。登録のやり方については第八十三条に定めていますが、一定の欠格事由に該当いたします場合は、登録に必要な最小限度の設備をも有していない場合、それから資力、信用の状態がきわめて不十分なもの以外は、登録しなければならないことといたしてあります。

第八十五条におきましては、運賃、料金が認可制であることを規定しておりますが、これは荷主との関係におきまして、特に重要な事項であります。第八十六条の取扱約款とともに、

認可を要することといたしました。しかししながら自動車運送事業のような高さの公共事業と異なりまして、運賃、料金の定額制、現払い制はその必要もないし、また実態上困難であると考えますので、この規定は設けてありません。

【岡田(五)委員長代理退席、委員長着席】

第八十九條は、禁止行為に関する規定であります。取扱事業者は、自分の相手方として登録してある自動車運送事業者以外の者に対しても、取扱行為をしてはならないことにしております。これは荷主の予想しなかつた運送事業者によつて、貨物が運送されることが防止する必要からであります。

第九十二条は、停止、取消しの規定であります。運反行為があつたときは、それは取消しを行うことができるようになります。

そのほか二、三届出義務などの規定がありますが、特に御説明申し上げる必要もないと存じます。

第六章は軽車両運送事業に関する規定であります。内容としてはほんとどど現行法の通りであります。

第七章は、自家用自動車の使用に関する規定であります。自家用自動車は、道路運送上きわめて重要な地位を占めておりまして、その健全な発達は

業の分野に乗り出すようなことがあります。されば、すでに自家用車の意味を没かしながら自動車運送事業のような高さの公共事業と異なりまして、運賃、料金の定額制、現払い制はその必要もないと、また実態上困難であると考えますので、この規定は設けてあります。【岡田(五)委員長代理退席、委員長着席】

第八十九條は、禁止行為に関する規定であります。取扱事業者は、自分の相手方として登録してある自動車運送の秩序を確立するとともに、自家用車がその本来の分野において健全に発達いたすことを期待しているのであります。

第九十九條の使用の届出は、現在省令によつて実施している事項を法律に引上げたものであります。実態把握の目的を有するものであります。

第一百條の共同使用の制度は、新しい制度であります。許可制といったしておられます。運送事業者による目的を有するものであります。

第一百一一条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十二条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十三条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十四条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十五条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十六条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十七条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十八条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

第一百一十九条の有償運送と賃貸の制限は現行法と軌を一にしておりますが、現行法で有償運送を絶対に禁止する規定であります。

業の分野に乗り出すようなことがあります。されば、すでに自家用車の意味を没かしながら自動車運送事業のような高さの公共事業と異なりまして、運賃、料金の定額制、現払い制はその必要もないと、また実態上困難であると考えますので、この規定は設けてあります。

第八章は、道路運送審議会に関する規定であります。骨子は現行法のものを受継いでおりますが、三箇年間の経験にかんがみまして、若干の修正を加えております。

第九章は、地方公共交通團体に関する規定であります。この法案では任意主義に改めております。

以上がおもな修正点であります。その他の道路運送審議会に関する規定は、ほとんど現在の制度そのままありますので、御説明を省略させていた

りますので、御説明を省略させていた

ります。

この法案では任意主義に改めております。

この法案では任意主義に改めております。

三百二十五條の団体の届出の規定は、まったく新しい規定であります。この法案の目的とするところを実現するためには、関係諸団体の協力を求めることも必要でありますので、その実現を把握するために届出をさせることとしたしました。

第一百一十七條の自動車に使用者の氏名等を表示する制度も新しいものでありまして、実態把握の目的と道路運送秩序の確立に資するために、本條を設けたものであります。その必要のないもの、または表示をすることによつて使用にはなはだしく不便を來すようなものについては、適用しないことにいたしております。

次に第十章は罰則でありますが、罰金の最高額につきまして、貨幣価値の変動を斟酌いたしまして、無免許営業につきましては、一万円であります。ものを三十万円に引上げたほか、行政犯については大体十倍から三十倍程度に引上げ、自動車転覆の罪などの刑事犯につきましては、刑法にならいまして、六十倍程度に引上げております。そのほかには特に申し上げるほどのこともございません。

次に附則であります。この法案は七月一日から施行することといたしております。なお運賃関係の若干の規定を物価統制令による運賃統制の廃止後に適用いたしますことは、先ほど申し上げた通りであります。

なお現行法に規定してあります車両の登録、検査、整備等の規定は、別個に道路運送車両法案といたしましたから、本法案にはまつたく触れておりません。

申上げます。この法案は、道路運送法の廃止を規定し、第二條では、自動車運送取扱事業が、新しく行政の対象となつたことに伴う運輸省設置法の改正を規定しておられます。以下第七條まで關係法令について所要の修正を加えております。

第一條には、現行道路運送法の廃止を規定し、第三條では、自動車運送取扱事業が、新しく行政の対象となつたことに伴う運輸省設置法の改正を規定しておられます。以下第七條まで關係法令について所要の修正を加えております。

道路運送審議会につきましては、本法案の施行の際全部新しく任命する建議をとりまして、現行法によつて委員である者は、本法案施行の前日に免職されるとともに、新しい委員の候補者の推薦は、本法案施行前にも行えることといたしまして、この制度の移りかわりの円滑を期しております。これらは第八條と第九條に規定しております。

第十條には、現行法による特定自動車運送事業の免許であつて、運賃、料金の認可を受けなかつたものは、失効することを規定いたしておりますが、これは從来事業の範囲であつた無償の事業が、事業の範囲外とされることに伴うものでありまして、一般事業については、無償の事業は事实上ありますので、特定事業についてのみ規定しております。

第十一條におきましては、現行法に基いてした免許等の行為は、新法によつてしまるものとみなすことにいたしております。しかしたとえば事業種別などは相当の変更がありますので、具体的な移りかわりの方法は、省令で定めることにしております。

そのほかの各種の規定は、すべて経過措置に対する技術的な規定であります。

して、特に申し上げる必要もないと思いますから、省略させていただきます。
以上で道路運送法案及び道路運送法施行法案の御説明を終ります。
次に道路運送車両法案及び同法施行法案の概要について御説明申し上げます。
一般産業経済の復興、諸資材の緩和等に伴いまして、最近における自動車交通の復興ぶりは目ざましいものがござります。

虚偽の登録申請が次第にふえて参り、
遺憾ながら登録事故が漸増している現
状であります。自動車がふえればふ
えるほど、自動車の実態把握と流通の
安全確保の必要性が増大して参るので
あります。

以上のような実情でござりますか
ら、車両事故及び登録事故を防止し
て、車両の安全性を確保し、日進月歩
する自動車の発達に即応いたしますこ
とは、きわめて緊急を要するものと存
じます。

きわめて庞大になりますので、海上運送法と船舶安全法との関係、並びに米国における州際交通法と統一車両法との関係のよう、事業監理法規と保安法規との二つの法体系に分離した方が妥当であると考えまして、道路運送法の全面改正を機会に、単行法としての道路運送車両法案を提出いたした次第でございます。以下本法案におきまして改正いたしました事項を中心としまして、法案の要点を御説明いたしました存じます。

して、特に申し上げる必要もないときは省略させていただきります。

以上で道路運送法案及び道路運送法施行法案の御説明を終ります。

次に道路運送車両法案及び同法施行法案の概要について御説明申し上げます。

一般産業経済の復興、諸資材の緩和等に伴いまして、最近における自動車交通の復興ぶりは目ざましいものがござります。

自動車の数におきまして、戦前最高の昭和十三年の二十一万七千両に対しまして、昨年十二月末の数は三十八万七千両となつておきまして、毎月一萬両近くが増加いたしておる状況であります。このほか連合軍関係の自動車も多数運行されておりまして、ごらんの通りの自動車交通の輪番ぶりを呈しているのでござります。これらの自動車の中には、バスにおいて最高乗車定員九十人を越え、トラックにおいて最高積載トン数十トンを越えるようなディーゼル車やトレーラー付自動車のような大型のものから、二輪及び三輪の自動車、スクーターのよろな小型のものがありますし、最新式高速自動車に対し車齢十数年の旧式自動車や代燃車が動いているのであります。

車両数が増加し、各種車両が交錯し、スピードが増し、長距離にわたつて行動するようになりますと、勢い車両事故も増加して参るのであります。昭和二十五年中における事業用自動車の重大事故だけでも八百七十件を数えているような状態であります。

自動車登録の面におきましても、現下の社会経済事情等を反映しまして、

虚偽の登録申請が次第にふえて参り、
遭難ながら登録事故が漸増している現
状でありますと、自動車がふえればふ
えるほど、自動車の実態把握と流通の
安全確保の必要性が増大して参るので
あります。

以上のようないま情でござりますか
ら、車両事故及び登録事故を防止し
て、車両の安全性を確保し、日進月歩
する自動車の発達に即応いたしますこ
とは、きわめて緊急を要するものと存
じます。

このため、国の統制的強権力を拡充
強化いたすことは極力避け、きわめて合
理的には法規律のもとに、民主的な行政
の運営によりまして、保安の目的を達
成して行きたいと考えるのであります
て、今回道路運送車両法案を提出いた
しましたのもこの趣旨でございます。

現在道路運送車両の保安に関しまし
ては、道路運送法の第五十四条(車両
の検査)第五十五条(車両の整備)及び
第五十六条(自動車の登録)の三箇條に
おいて原則的に規定され、具体的な詳細
は同法に基く車両規則、自動車整備工
場認定規則、自動車整備士技能検定規
則、自動車の指定に関する省令等の諸
省令に委託しているのであります。

国民の権利を制限し、義務を課しま
す事項等は、極力具体的に法律に規定
することが民主的でありますので、右
の諸省令に規定いたしております事項
を法律事項とする必要がありますの
と、民主的合理的方法によります車両
保安の確保のために、後説明いたしま
すような事項を法律に規定する必要が
ありますので、道路運送法第八章車両
関係規定の改正を要するのであります
。このようにいたしますと、本文が

きわめて廣大になりますので、海上運送法と船舶安全法との關係、並びに米国における州際交通法と統一車両法との關係のように、事業監理法規と保安法規との二つの法体系に分離いたす方が妥当であると考えまして、道路運送法と車両法の全面改正を機会に、単行法としての道路運送車両法案を提出いたしました次第でございます。以下本法案におきまして改正いたしました事項を中心としまして、法案の要点を御説明いたしました存じます。

第一章總則におきましては、本法の目的、本法中に使用される用語の定義及び自動車の種別を規定いたしております。

第一條本法の目的は、道路運送車両の安全を確保いたしまして、公共の福祉を増進することにあるのであります。が、この目的の規定の中に本法の構成及び要點を示しております。すなわち第一に所有権の公証であります。これは自動車を目的とする所有権を第二章に規定いたしております自動車登録原簿に登録することによりまして、行政上(実態把握、盜難予防)及び民事上(所有権の得喪、変更の対抗力付与)の目的を達成いたすということであります。第二に、安全性の確保と申しますのは、車両の構造及び裝置が運行に耐えるために、必要最小限度の安全性能を有することを確保することがあります。第三に、整備についての技術の向上とは、車両の安全性能を増進するため、整備技術の向上を促進することでありまして、第五十五條自動車整備士

の技能検定、第九十四條優良自動車整備事業者の認定、第九十五條自動車整備振興会等において規定されております。第四に、自動車の整備事業の健全な発達を、自動車整備士の技能検定制度(第五十五條)、自動車分解整備事業の認証制度(第七十八條)、優良自動車整備事業者の認定制度(第九十四條)、自動車整備振興会の法規制等によつて期したことがあります。

次に、第二條及び第三條の関係であります。現行法におきまして、原動機付自動車は自動車として取扱われてゐるのですが、それに対する法規制を緩和して実情に即応いたために、自動車の範囲から分離独立させました。従つて本法において道路運送車両は、従来の自動車及び軽車両と原動機付自動に区分されるのであります。

(第二條第一項)

第二章は、自動車の登録制度に関する規定であります。現行法におきましては、道路運送法第五十六條に基きまして、車両規則の第四節第四十條ないし第四十四條に規定されているのであります。これをできるだけ詳細に法律に規定いたしますとともに、従来自動車の登録が、自動車両数、分布状態等の実態把握を主たる目的といたしておりますのに對し、本法におきましては登録に完全な権利の証明及び車両検査合規の証明となるような効力を付与いたしまして、登録制度の役割を拡張したのであります。このため本法におきましては、次のような新しい方法によりまして登録の正確を期し、制度の目的達成をはかつたのであります。

第一に自動車の実態把握、盜難予防、安全性の維持等の行政目的のため

に、第四條非登録自動車の運行禁止、第十二條ないし第十五條の各種登録の強制等に関しまして規定いたしますとともに、登録の手続といたしまして、たとえば第六條の一両一用紙、第二十一條の登録原簿の保存等、第二十二條の登録原簿副本等の記規定を置き、不動産及び船舶の登記手続に準じました。第五條におきまして、自動車登録に対しまして、不動産及び船舶の登記に匹敵する登記内勤力を与えまして、

る新しい制度を加えたのであります。
第五に、第二十九條から第三十二條におきまして、自動車の同一性を表示する手段であります車台番号及び原動機番号の打刻及びその保存につきまして、明確に規定いたしました。自動車登録に登記的効力を与えますために必要となるのは、打刻の厳正は絶対に必要となるのであります。

第六に、第三十七條及び第三十八條におきまして登録に関する訴願の前位

たのは、道路運送車両の安全性確保の目的のみで、それ以外には何ものもないという意味であります。道路運送車両の発達は車両が活発化し、それを便利に使用いたしまして公共の便益を享受することになります。従いまして輸大臣が、運輸省令で定めます保安基準は、不必要的制限を加えて車両の使用による道路運送の発達、及び車両生産者の創意くふうによる車両生産の発達を阻害するものであつてはならぬ

備管理者の制度は、乗車定員十一人
上の自動車、すなわちバス型車両の
使用者、自動車運送事業者または十両
上の自動車使用者に対し、車両整備
行に関する責任者を選任させまして
その技術者としての良心に信頼いたし
て自動車の自主的整備を確保いたし
ものであります。なお整備技能の向
きはかりますため、自動車整備士技
検定規則によつて実施いたしております。

る新しい制度を加えたのであります。第五に、第二十九條から第三十二條におきまして、自動車の同一性を表示する手段であります車台番号及び原動機番号の打刻及びその保存につきまして、明確に規定いたしました。自動車の登録に登記的効力を与えますためには、打刻の厳正は絶対に必要となるのであります。

第六に、第三十七條及び第三十八條におきまして登録に関する訴願の前位手続といたしまして異議の申立て制度を採用し、事務処理の迅速化とその民主化を期した次第であります。

第三章は、道路運送車両の構造、装置及び性能につきまして、保安上必要最小限度の基準を規定したものであります。この基準に適合しなければ、道路運送車両を運行することはできまいとのであります。この基準に従いまして、第四章に規定されております道路運送車両の整備、及び第五章に規定されております道路運送車両の検査が行われることによりまして、車両の安全性が確保されるのであります。現行法におきましては、車両の保安基準を規定は、すべて車両規則に包括的に規定いたし、その第六條ないし第二十二條の三に具体的に規定されているのであります。しかしその内容につきましては、日進月歩いたします道路運送車両の発達に即応するため、法律に固定いたしませぬ、省令に委任することとしております。なお第四十六條の保安の技術基準の原則の規定は、本法において道路運送車両の保安基準を規定

たのは、道路運送車両の安全性確保の目的のみで、それ以外には何ものも無いといふ意味であります。道路運送車両の発達は車両が活潑化し、それを陸大臣が、運輸省令で定めます保安基準は、不必要的制限を加えて車両の使用による道路運送の発達、及び車両生産者の創意くふうによる車両生産の発達を阻害するものであつてはならることは当然でありますので、このことに関しまして注意的に規定いたしました。

備管理者の制度は、乗車定員十一人以上の自動車、すなわちバス型車両の使用者、自動車運送事業者または十両上の自動車使用者に対し、車両整備検定規則によつて実施いたしておられた整備士技能の任意検定制度を第十五條に規定いたしました。

次に第五章について申し上げます。第五章におきましては、道路運送車両の安全性を確保するため國の行う手続として、当該車両が第三項に規定すべき保安基準に適合しているかどうかの使用者が使用の権利を有するかどうかを確認いたすための車両検査について規定いたしております。道路運送車両は、第五十八條及び第七十三号に規定いたしましたように、その使用的本位置を管轄する行政庁の行う検査を受け、その検査証の交付を受けなければ、運行の用に供することはできません。

現行法におきましては、第五十四條に原則を規定いたし、具体的規定は両規則に委任いたしております。本におきましては、第五十八條新規検査、第六十二條総検査、第六十三條臨時検査及び第六十四條において自車を分解整備した場合に受ける分解整備検査についてそれべく規定するとともに、車両の検査証に関するとして第六十一条及び第六十六條において第七十條にきわめて具体的詳細に規定いたしております。しかしその内

は、自動車の分解整備検査を加えたこと及び原動機付自転車を自動車より分離して検査を簡単にしたことのほかは、現行とまつたくかわりがないのであります。

次に、自動車の保安及び使用効率の向上と並びに使用者等の利便の増進を目指的として、自動車の指定に関する省令に基きまして、現在行つております自動車の型式指定制度につきまして第七十五條に規定いたしました。自動車の型式指定制度は、申請の自動車の構成、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ均一性を持つております場合、その型式を指定し、第五十九條第三項規登録の場合の自動車呈示の省略等の効果を与えまして、自動車製作者、自動車使用者等の便利をはかつた制度であります。

第二百二條 おきましては、登録その他に要する経費に対する受益者負担の適正化及び国の財源確保のための手数料に關することを規定いたしております。

第百五條は、職権委任の規定であります。本法に基く行政処分はすべて国務であります。事柄の重要度に応じまして、陸運局長に対し職権を委任し、またはさらに陸運局長の権限を都道府県知事に委任することとしたのであります。現行法の第四條第三項の規定に相当するものであります。現行とほとんどかわりありません。ただ原動機付自転車が自動車より分離されましたが、現行は都道府県以外の区域及び道府県においては市町村長になりましたことと、自動車の臨時運行の許可権限ですが、現行は都道府県知事であります。が、本法におきましては、申請者の便利のため、都道府県知事、市長、特別区の区長及び政令で定める町村長となつたことであります。

第八章の罰則は、前各章の規定の施行を確保いたしましたために、各種の刑罰及び行政罰に關して規定いたしました。第一百十一條はいわゆる両罰規定であります。一般の行政法規にありますように、行為の主体のみならず、その使用主に対しても罰金刑を課しまして、使用主の監督の履行をはかつたふとたいしております。ただ本法におきましては、本法施行の日を規定いたしましたが、本法を一般周知さず期間、法律によつて委任された命令の制定を準備いたす期間等を考慮いたしまして、七月一日を施行期日といたします。

まして、新たに軽自動車及び二輪の小型自動車以外の登録自動車に対しまして、不動産的な取扱いをするようになつたしましたので、登録内容を再確認してその真正を期しますための期間を設け、新しい民事的効力を付与したことと一緒に周知徹底させるための期間等、その円滑な実施のために、相当の準備期間を必要といたしましたので、本件に關する第五條並びに第九十七條第一項及び第三項の規定は、昭和二十七年四月一日から施行することと致しました。

次に道路運送車両法施行法案について申し上げます。これは、本法実施のために関係法令を廃止または改正いたすとともに、現行法に基く処分の経過措置等に関する規定いたしたものであります。

置に関するもので、第三條ないし第十二條の規定がこれに相當いたします。すなわち自動車の登録に関する第三條及び第四條の規定、臨時運転の許可に関する第五條の規定、自動車の検査に関する第六條及び第七條の規定、原動機付自転車に関する第八條の規定、旅客車両の検査に関する第九條の規定、自動車整備士技能検定に関する第十條の規定、自動車の指定に関する第十一條の規定、自動車整備工場の認定に関する第十二條の規定、車両番号等に関する第十五條の規定、臨時運転許可証、十六條の規定であります。それへと並んでその封印に関する第十三條ないし旧法による処分を新法による処分となることと規定したものです。

第四に、新しく規定されました事項について、猶予期間等を規定したものであります。第十七條ないし第二十一条の規定であります。

第二十二條は、予算その他の関係で当分の間、陸運局長の自動車登録番号標の交付及び購入の事務を行わない旨の規定であります。

附則は、法律施行の日を定めております。施行法は、道路運送車両法実施のための法律でありますから、道路運送車両法施行日、すなわち昭和二十六年七月一日を施行の日としたのであります。

以上によりまして、道路運送車両法案及び同法施行法案に關しましてそのおもな点の御説明を終りますが、よろしくお願ひいたします。

○佐竹政府委員 私から自動車抵当法案及び同法施行法案の概略を御説明申上げます。

最近におきます自動車輸送の復興の状態は、きわめて目ざましいものがあるのです。ですが、現下の経済情勢下におきまして、事業資金調達等金融面に

車運送事業者の現状におきましてはほとんど不可能に近いのでありますし、月賦による方法と購入資金借入れの方法とが老えられるのであります。

昨年七月調査によりますと、運送事業用車両はほとんど百パーセント、自家用車両はその過半数が月賦販売によつております。現在の月賦販売制度におきましては、販売業者は、債権の担保として車両の所有権を保留しつつ、現車の使用は買主にゆだね、月賦金を完済したときに初めて所有権を買主に譲る方法をとつてゐるのであります。が、自動車は動産でありますので、所有者はそれを占有しない限り、即時取得、先取特權の効力等によりまして、その所有権を失うおそれがありますから、きわめて不安定であります。この欠陥を除去いたしましたために、現在の最も進歩した担保方法であります抵当権の設定を、自動車に対しても可能にいたしま

たしましたので、第一條はそれらの令を廃止いたしたのであります。
第二に、道路運送車両法におきまして原動機付自転車を自動車から分離いたすとともに、自動車登録番号標交付代行者の指定、自動車の車台番号及び原動機番号の打刻、自動車車庫についての勧告……。

二十二條の規定がこれに当ります。なわち道路運送車両法施行の際、現に自動車の車両番号標の販売を業としている者に関する第十七條の規定、整備管理者の選任に関する第十八條の規定、道路運送車両法施行の際、現に自動車分解整備事業に相当する事業を經營している者に関する第十九條の規定、検査主任者の選任に関する第二十條の規定、手数料の免除に関する第一十一條の規定及び陸運局長の自動車登録番号標の交付及び購入に関する第十二條の規定であります。第十七條においては六箇月、第十八條ないし第二十條においては一箇年の猶予期間を認めております。

関しましては、関係業者は非常な努力を要するのであります。これが救済策として、金融円滑化のための制度を法律化いたしますことは、自動車輸送の健全な発達のために緊急事であるのでございます。

自動車担当制度の創設を必要といいます第一の理由は、車両更新の促進率が大きくなり、物理的耐用年数が短いものでありますから、これを適切に更新していくと、燃費費、整備費等が激増しまして、事業の収支が不健になりますとともに、老朽車両は、往々事故の原因となりますので、安全性の確保が困難となつて参るのであります。しかしながら、新車を購入いたしますときに、その代金を自己資本によりまして即時払いをすることは、自

次に、車両購入資金の借入れの方針といたしまして、現在所有している自動車の使用はそのままとして、その所有権を銀行等、債権者に譲渡し、債務完済後再び所有権をとりもどす方法、いわゆる譲渡担保の形式が用いられております。しかし、この譲渡担保の方法も、自動車が動産であります限り、前月賃販売制度による方法と同様な欠陥があるのであります、自動車抵当制度が必要であるのであります。

卷之三

卷之三

卷之三

ました譲渡担保の方法をとつてゐるの
であります。従いまして確實、迅速か
つ簡単な担保方法といたしまして、自
動車抵当制度が要望されるのであります。
現行法上、動産に抵当権の設定が
認められておりますのは、農業動産信
用法によります農業用動産と、商法の
規定によります船舶のみであります
て、自動車にそれが認められない理由は、適当な公示の方法がなかつた
ためであります。

しかるに、今回の道路運送車両法に
よりまして、自動車抵当制度実施の必
要條件が十分に充足されることになりました。
すなわち、自動車の登録制度
は、二十三年道路運送法の施行と同時
に実施しておりますので、実際の運営
も次第に整備されて参つたのであります
が、道路運送車両法におきましては、
すでに御説明いたしましたように、自
動車の車台番号及び原動機番号の打刻
及び保存につきまして明確に規定し、
自動車の同一性の把握を容易にいたし
ますとともに、自動車登録の手続をさ
らに整備充実することによりまして、
道路運送車両法第五條におきまして自
動車登録に対し、自動車の所有権に
関する公示力を与え、自動車を不動産
的に取扱うようにしたのであります。
この登録制度を抵当権の公示方法とし
て利用することによりまして、動産抵
当として自動車抵当制度の実施が法律
的に可能となつたのでございます。

以下法案の内容につきまして御説明
いたします。

自動車抵当制度を創設いたしまして、車両更新の円滑化及び資金調達の確保をはかること、従つてそれによりまして自動車運送事業の発達と自動車輸送の振興をはかるといふことであります。質であります。自動車抵当権は物権、すなわち一定の物を直接に支配して利益を受ける排他的権利であります。民法に定める物権でなく、民法第百七十五條にいいますところの他の法律、すなわち自動車抵当法により創設せられた物件であります。

抵当権は、民法第三百六十九條第一項に規定いたしておりますように、債務者または第三者が、占有を移さないで債務の担保に供しました目的物に対しまして、債権者が他の債権者に優先して自己の債権の弁済を受ける権利でありますから、本法第四條におきましても、自動車を対象といたします動産抵当権であります自動車抵当権につきまして、民法と同様な内容について規定したのであります。抵当権と質権との根本的な相違は、前者にありますては、目的物を引き続き担保権設定者の占有にとどめるのに反しまして、後者にありますては、目的物を担保権者に現実に引渡しますか、あるいは少くとも第三者に占有せしめまして、担保権設定者がみずからこれを現実に占有し得ないのであります。なお抵当権の不可分性及び物上代位性につきましては、あとで御説明いたします。

第三に、自動車抵当権の設定でござります。第二條及び第三條は自動車抵当権の目的となり得る自動車を規定したものであります。軽自動車及び二輪の小型自動車は物理的に小さく簡単に

過ぎますので、事実と公示との符合を確保することが困難でありますので、これを除いておりますが、これは船舶が二十総トン以上のものに限られるのと同じ理由であります。また抵当権の登録を受けていない自動車は、抵当権の対象となりますから、同法による登録を行なっていなければなりません。

なお法律関係の錯綜を防止いたしましたために、第二十條におきまして抵当権の対象となり得る自動車を質権の目的的とするとはできないことを規定しております。抵当権を設定し得る債権に關しましては、農業動産信用法のごとき制限を設けておりません。自動車抵当権は他の抵当権と同様に契約のこととき意思表示だけで設定することができるのでありまして、これは民法第二百七十六條によるのであります。たとえば質権の設定が目的物を質権者に引渡すこと必要としているのと異なるのであります。第九條に規定いたしておりますが、抵当権の設定は自己の債務ばかりでなく、他人の債務を担保するためにも可能であります。この場合抵当権設定者が債務を弁済し、また抵当権の執行によりまして抵当自動車の所有権を失つたときは、債務者に對し求償することができるのあります。この規定は、民法第三百七十二條におきまして準用する三百五十一條の質権の物上保証人の求償権の規定と同じ趣旨でございます。前に申しましたように自動車抵当権の設定は、意思表示だけが可能であります。抵当権の所有権を失つたときには、債務者に取得、喪失及び変更に関しまして第三に主張いたしますのためには、第五

條に規定しておりますように自動車登録簿に所定の登録を受けなければなりません。

第四は、抵当権の効力についてであります。おおむね條文の順位に従いまして御説明いたしたいと存じます。

第四條の規定によりまして、抵当権者が他の債権者に優先して自己の債権の弁済を受け得ることにつきましては、抵当権の性質として御説明申し上げた通りであります。さらに第十五條によりまして、抵当権者は抵当自動車の代価で弁済を受けられない債権者と同様に、抵当自動車以外の一般財産から弁済を受けることができるのあります。また第十五條第二項は、抵当自動車の代価に先づて一般財産の代価の配当を受けられますときには、抵当債権者は債権全額で配当に加入し得ることを規定しております。しかしこの場合、一般債権者の保護をはかるため、第十五條第三項は、一般債権者は抵当権者に配当すべき金額の供託を請求することができる旨を規定しております。

すなわち抵当権の実行によりまして弁済を受け得ない債権の不足部分につきまして、供託金から弁済を受けるのでありますまして、供託金にお余りがありますと、供託金になお余りがあります場合は、一般債権者に分配されるのであります。第十五條は民法第三百九十四條に相当する規定であります。

次は第六條に規定いたしておりますが、抵当権の効力の及ぶ目的物の範囲であります。これは民法第三百七十條に相当するものでございます。抵当権は、抵当自動車自体とともに、その効力を確保するために附加して一体となつてゐる物、たとえばシートのこときも相当するものでございます。

範物に及ぶという規定であります。しかし同條但書によりまして、抵当権證定行為におきまして別の定めをすることもできますとともに、債務者が抵当の権利を侵害いたすような場合には、自動車抵当権の効力はその附加物には及ばないのであります。

次は第七條に規定いたしております抵当権の不可分性でありますが、これは民法第三百七十二條によります民法第二百九十六條の準用と同じ趣旨のものであります。たとえば債務者が債務の半額を弁済いたしましても、債権者は後の債権のために、抵当自動車の全部の上に抵当権の効力を及ぼすことができる規定でありますとして、債権担保の効力を強固にするためのものであります。

次は第八條に規定いたしております抵当権の物上代位であります。これは民法第三百七十二條によります民法第三百四條の準用と同じ趣旨のものであります。抵当権は抵当自動車の讓渡、貨付、滅失または毀損によりまして、抵当権設定者が受けるべき譲渡対価、賃料及び賃貸借の権利金、保険金及び損害賠償金その他に対します請求権の上にも及ぶのであります。

次は抵当権の順位に関します第十條及び第十一條の規定であります。第十條は民法第三百七十三條に相当する規定であります。同一の自動車に対しまして数個の抵当権が設定されましたときの抵当権の順位は、登録の前後すなわち対抗力を具備した時期によるということであります。なお登録をしていない抵当権者は、第三者に対抗する

効力を持たせんから、他の登録のあります抵当権者に対しまして先順位を主張できないばかりでなく、一般債権者に対しても優先権を主張することはできません。

第十一條は、抵当権者と先取特權の順位を規定したものであります。動産抵当権であります自動車抵当権は、動産質権の同等以上の保護を受けけるべきでありますことは当然でございます。

十條第一項に規定いたします不動産の先取特權でありますところの不動産賃貸、旅客宿泊及び運送の先取特權と同一の順位としたのであります。

次は第十二條に規定いたしております被担保債権の範囲であります。これは民法第三百七十四條に相当するものでございます。抵当権者が約定利息の他の定期金を請求する債権を持った最後の二年分に制限いたしまして、それも抵当権によつて担保されたおります場合に、抵当権実行のとき、抵当権の及び得る範囲を満期となりました。その定期金を請求する債権を持った自動車の第三取扱者の保護の規定であります。

次は抵当自動車の第三取扱者の保護の規定であります。

第十三條は代価弁済であります。民法三百七十七條に相当する規定であります。たとえば六十万円の債権の担保のなつております自動車を五十万円で買う第三者があります場合、抵当

権者が買主に對しましてその代價を請求し、買主がこれに応じて弁済する制度であります。債権残額十万円は無担保債権として存続しますが、抵当権はこれによつて消滅するのであります。

第十四條は民法第三百九十一條に相当する規定であります。抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十四條は民法第三百九十一條に相当する規定であります。抵当自動車の第三取扱者が抵当自動車の価値を維持するため、たとえば日常整備費等の必要費及びたとえば自動車改良費等の有益費を支出いたしましたときは、優先的にその費用の償還を受けることができるのです。

次は抵当権の実行に関する第十六條及び第十七條の規定であります。自動車抵当権の目的とすることができず自動車は、道路運送車両法によります登録自動車で、軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものであります。その対抗力は自動車登録原簿への登録に対する付与されているのであります。その他の登録自動車が減価償却の場合は、抵当権者は債権の弁済期到来前に、ただちに抵当権を実行することができます。第二項によりましてこの実行着手可能な期間は、通知を受けた日から三箇月に限定し、所有者の利益を保護しております。第三項に陸運局長の抹消登録処分の保留を規定いたしましたのは、抵当権の期間は、通知を受けた日から三箇月に限定し、所有者の利益を保護して防止するためであります。さらに第四項は、裁判所の競落を許す決定が確定いたしましたときは、任意抹消登録の申請がなかつたものとみなして、競買人へ移転登録をすればよいことにしたのであります。元来ならば、一旦抹消登録を行い、さらに競買人の新規登録を要するのを簡便したのであります。

第十六條の前段は、抵当自動車につきまして、道路運送車両法第十五條による抹消登録の場合の規定であります。車両法第十五條第一項各号に規定しておりますように、登録自動車が滅失し、解体し、または自動車の用途を廢止したときと、当該自動車の車台がかわつて自動車の同一性がなくなつた場合に對しまして、道路

場合におきましては、抵当権者はさきに御説明いたしました物上代位権を発動することができるのですが、

そのために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十四條後段及び第十七條は、道路運送車両法第十六條によります任意抹消登録の場合の規定であります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條の規定によりますする通知義務を規定したのであります。第十六條後段及び第十七條は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、陸運局長の通知義務を規定し、第十七

條第一項は、右の通知があつた場合に、抵当権者は債権の弁済期到来前に、ただちに抵当権を実行することができます。第二項によりましてこの実行着手可能の期間は、通知を受けた日から三箇月に限定し、所有者の利益を保護して

できるとを規定したのであります。第三項に陸運局長の抹消登録処分の保留を規定いたしましたのは、抵当権の期間は、通知を受けた日から三箇月に限定し、所有者の利益を保護して防止するためであります。さらに第四

項は、裁判所の競落を許す決定が確定いたしましたときは、任意抹消登録の申請がなかつたものとみなして、競買人へ移転登録をすればよいことにしたのであります。元來ならば、一旦抹消登録を行ふと、さらに競買人の新規登録を要するのを簡便したのであります。

第十六條の前段は、抵当自動車につきまして、道路運送車両法第十五條による抹消登録の場合の規定であります。車両法第十五條第一項各号に規定しておりますように、登録自動車が滅失し、解体し、または自動車の用途を廢止したときと、当該自動車の車台がかわつて自動車の同一性がなくなつた場合に對しまして、道路

運送車両法第九十七條に規定いたしてあります。

なお、この新制度の円滑な運用のため、総務省が必要な法律関係以外のものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十四條は、抵当権の消滅であります。第五條及び第三百七十六條の抵当権の処理を規定いたしましたが、たとえば日常整備費等の必要費及びたとえば自動車改良費等の有益費を支出いたしましたときは、優先的にその費用の償還を受けることができるのです。

次は抵当権の実行に関する第十六條及び第十七條の規定であります。自動車抵当権の目的とすることができず自動車は、道路運送車両法によります登録自動車で、軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものであります。その対抗力は自動車登録原簿への登録に対する付与されているのであります。その他の登録自動車が滅失し、解体し、または自動車の用途を廢止したときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條の規定によりますする通知義務を規定したのであります。第十六條後段及び第十七條は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

路運送車両法第六條によります任意抹消登録を申請いたしましたときと同様にその同一性はそのままありますから、第八條によります物上代位権の発動は不可能でありますので、特に抵当権者の保護を規定したのであります。第十六條後段は、道

十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

第十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

十九條は、取得時効によります自動車抵当権の消滅を規定いたしたものであります。民法第六十二條第一項の規定によりまして、二十年間占有の

ために必要な差押えを確実にいたすために、陸運局長の抵当権者に對しまして、この制度は抵当権者と第三取扱者とのともにこの結果を欲した場合のものでありますから、抵当権者も第三取扱者も好都合であるわけです。

献したこととは特筆に値するところであ
ります。右建造には船船公團との共有
を認められたが、これは政府において
もその建造を緊急措置とせられたため
であると存じます。

は、本船はわが国港湾の地理的事情並びに石炭その他の積荷ロットより見て、荷主側にとり最も手ごろなる内航輪運機関として重要度の大なることは、衆目の見るところであります。現在内航船腹の大半を占める職標改E型船は、その建造事情よりして、早晚相前後して使用不能となると思ひます。

内航船腹の急激なる減少到来を予想せられる必然の趨勢にあり、わが国唯一の新造内航船腹としての本船の必要本

可欠なることは、容易に考えられるところであります。そこで現船価も今後の新造船価に比較すれば、低船価となるとの見方も失当ではないのであって、当面あが国造船能力はあげて外輪船建造に充當せられている現状にかんがみ、海運政策の大局的見地からいたしまして、本船の温存維持は絶対に必要であると信ずるのであります。

次にF型船運賃採算の特殊性について申し上げると、内航運賃は日本の地形からして、海岸線に並行する国鉄運賃と競合状態にあるため、勢い国鉄運賃が基本になり、しかも國鉄運賃は公称独立採算とはいふものの、私企業の採算とはまつたく類を異にする特殊な採算であつて、投下資本に対する金利、償却等は一切認められていない。かかる特殊採算の国鉄運賃に、内航運賃は追随せざるを得ない点に無理があると思われる所以であります。しかも國鉄船は中共、朝鮮等に進出する調節

が失われてゐる一方、外航にも出られ

を取上げて、これの教説方を講じてや

の点、一応提案者の御説明を願いたいと思ひます。

があつた場合には、薄輪大臣は港湾運送業者に対して、運賃、料金の変更を

F型船は戦後国策の要請に沿つて、当
然年中不換算が内航市場などとされ
られている事情にあるのであります。

われは考へたわけであります、委員
諸君の御賛同を得まして、これが協力

○鈴木參議院議員 お答えいたしま
す。十五條におきましては、特定の利
用者に対する、賃物の多寡その他の理

命じ、または勧告するという方途を難
すべきではないかと考えるのであります
が、この点につきまして提案者の御

時の特殊事情により不採算をも顧みず、急造せられたるため、その建造船価、船員費、運航費、保険料等翻高に従事し、経営困難となり、赤字採算を続けて来てるのであります。本船は現状においては採算を割り、かりに経営者をかえ、これを運営するとしても、このままでは弊船のはかなき運命にあり、何人といえども本船を保有希望する者なく、不稼働船腹となり、近海軍需物資輸送に支障を来すこととなるので、この際本船の更生活用をはかるこ

方の申合せをしていただきたいといふのが、私の発言、動議の内容でござりますので、よろしく委員諸君の御賛同を願いたいわけであります。

○前田委員長 ただいま坪内委員より、P型船に対しまず借り入れ問題その他のについての、当委員会の協力方の申請をしたいということであります。が、もちろん協力に対する問題に対しでは、どなたも異議のないことと思ひますが、皆さんただいまの坪内君の申出に対し御異議はございませんか。

由によって不适当な差別待遇をしてはならない。ここに不适当と申しておるのであります。これは客観的に見ましても、また商取引の現状から見まして、不适当であるということを申しておるのです。従つてお話をよろしくお聞きになりたい、あるいは継続的にあるいは定期的に大口のものを、実際の取扱として、今日割引登録をいたしております。これが現在の商取引において認められます場合におきましては、わざわざ

○鈴木夢謙議院議員　一旦決定を見まし
た運賃及び料金が、その後の経済事情の
変化によりまして、第九條の第四項
のこの二つの基準から著しく離れてお
ります。すなはち適正な原価を償わむとい
い、かつ適正な利潤を含むという、そこ
適正が、非常な差をもつて適正でな
といふふうな事情に立ち至るといふふう
につきましては、昨日もいろいろお
話がございましたがまさにお話のよ
り、最初の決定に対しましては、こ

○前田委員長 それではさよう決定いたします。

○前田委員長 次に、港湾運送事業法案を議題といたします。質疑を続けます。

す。岡田五郎君。

ましたので、あと二、三點だけ簡単に質問させていただきまして、私の質問

を打切りたいと思うのであります。
湾運送事業法の第十五條によります

と一港湾運送事業者は特定の利用者に対し貨物の多寡その他の理由によらず不當な差別的取扱をしてはならぬ。

不适当な差別的取扱いをして居たにあつては、かような條項になつておるのであります
が、たとえば石炭だとあるいは

材だとかいうような、相当長期にわたりまして、しかも定期的に、相当大き

に入るような品物に対しまして、いふ
ゆる「貨物の多寡」というこの文句を

適用いたしまして、割引その他特殊扱いができないものであるかどうか。

があつた場合には、運輸大臣は准許を命じ、または勧告するという方途をとるべきではないかと考えるのであります。この点につきまして提案者の御説明を願いたいのであります。

○鈴木參議院議員 一旦決定を見ました運賃及び料金が、その後の経済事情の変化によりまして、第九條の第四項のこの二つの基準から著しく離れております。すなわち適正な原価を償わなければなりません。かかる適正な利潤を含むといふ、かつ適正な利潤を含むといふ、その適正が、非常な差をもつて適正でないといふふうな事情に立ち至るといふにつきましては、昨日もいろいろお話をございましたがまさにお話をござり、最初の決定に対しましては、この基準でいたしております。その後は本法といたしましては、実際の取引事情等から見まして、経済事情が著しく変化いたしました場合におきましては、業者の方から、自由競争の建前とつておりますこの事業におきましては、必ず料金並びに運賃の訂正が行われるだろとうということを予定しております。大体それでよろしいのではいかということを、私昨日答弁いたのでござります。重ねてお話をございますが、われく提案者といたしましても、その事情はよくわかるのであります。確かに最初に一定の基準を決出したものが、未來水劫それではなればならないとは考えておりません。御意見の筋はよくわかるのであります。たゞ現在の運事法におきましても、同様な運送法でありますとか、あるいは路運送法でありますとか、あるいは

可いたしております。その後運輸大臣
といだしましては、事情の変化により
ましてこれを引下げるというふうなこ
とは、積極的にはいたした規定がござ
いません。言葉をかえて申しますと、
御趣旨はよくわかるのでありますから、
運輸省としての運輸料金の政策の根本
にも触れる問題でもござりますので、
もし政府においてその基準を変更して
もよろしいということになりますならば、
提案者としては異存はないのでござ
ります。この点一言提案者としてお
返事申し上げます。

係の方面ともいろいろ交渉してみたのでございますが、本法案の一項も早く審議通過を要する客観的な事情もあり、また関係方面的意向もあるのであります。修正の手続をとることを差控えたのでありますが、できるだけ最近の機会におきまして、議員立法による修正かあるいはまた政府において私の趣旨に賛同せられるならば、政府提案において修正の措置を講ぜられることを私は希望し、また私の意思を表明いたしまして、政府のこれに対する考え方をさらにお尋ね申し上げたいのであります。

の法律を改正するということにいたしました。坪内委員 提案者に罰則の件でお尋ねいたしたいと思います。第五章の罰則のところに、第三十四条の一、いわゆる第四條の規定に違反した場合、大臣の登録を受けなかつた場合、それから港湾運送事業者が自分の名義を他人に貸したとか利用させたという場合には、五万円以下の罰金だということになつておりますが、罰金を加える前に、何か行政処分で違反者を捕えるといふようなことはしないのですか。この点をお尋ねしたいと思います。

○鈴木参議院議員 第一の場合におきましては、これは無登録なのであります。して、これは別に経過規定のないことには当然と申しますか、やむを得ないことであります。あるいは登録を取消すなわち他人の名義貸しつきましては、その前に二十二條で当該事業の停止を命じます。あるいは登録を取消すという手続をとつて参つております。

○坪内委員 その点は私もわかるのであります。が、いわゆる大臣の登録を受けない者が、こういつた港湾運送事業を営んだ場合に、ただちにこれが司法処分で罰金だということになると、罰金を受けるまでの間は仕事をしていない、あるいは仕事をされる方がある。司法処分に付すには、裁判の判決の結果司法処分に付すということになるので、その間相当の期間があるのでないかということを考えるので、罰金に処する前に適切な行政処分が必要であると考えるのでありますが、その点はどうお考えになりますか。

事業等におきましては、別にその前に処分というふるなものは考へないのが通例のように考へておるのであります。が、いかがでございましよう。

○坪内委員 大体われくの考え方からすると、こういつた司法処分に付するということは、理想でないと思うのでありますけれども、現実の問題としては、たとえば道路を使用してそこに材木なり何か物件を置きたいという場合に、罰金なりあるいは料金なりを科せられるまでは使用していいのだからというので、当然そういう道路を使用したり、あるいはこういつた営業をして、裁判上の判断があるまではやつてもいいのだというようなことで、世上々そういうことが行われておるので、そういうことがないようお尋ねしております。従つて五万円の罰金だということになると、おそらく本人が罰金に不服であつて控訴したというような場合でも、相当半年なり一年以上の期間がかかる。その間どんなん金がとれないのだということで、行政処分がないということになると、こういつた大臣の登録を受けない者が仕事をして行くおそれがあるということを考えるので、私は質問をしたわけであります。

○鈴木參議院議員 実際にはあるいはそういうふるな悪質な者がおるかもしませんが、現在のこうした免許体系におきましては、やはりそういうことをやむを得ないといったておるがどうかわかりませんが、事實上そうした悪質な者が存在するということを拒否するわけには行かないと思います。

○坪内委員 そこでこの法律はその点に久陥があると思うのですが、

五万円以下の司法処分をする前に、そういう行政規定をうたつておくことが、私は実際の法の運営、あるいは取締りとしては理想じゃないかと、これを考えておりますので、この点はもう少し政府の方とも御研究なさつて考慮する余地があるのではないか、かよう思います。

○瀬尾委員 先ほど鈴木さんから、鈴木委員に対する御答弁で、第五十一条の罰差別取扱いの禁止の点で、岡田委員がからは多分相当長期の割引の問題なんかについてお尋ねがあつたようになりますが、その御答弁によりますと、ある程度社会の常識に反しない限りにおいては、割引してもいいのだというような御答弁のように私伺つたのですが、それは少し法律の考え方方が違つているのではないかと思う。第十條に運賃及び料金の遵守ということが書いてあつて、收受した運賃の割りもどしをしてはいかぬと書いてある。またきめたものも高くても安くてもいかぬと書いてあるから、特定のお客さんのみに対し割引することは、第十條で禁止してある。十五條の差別の取扱いの禁止などだけもう一度お尋ねしておきたい。

○鈴木参議院議員 先ほど私御答弁申し上げたのは、要するに料金の幅の問題でありまして、長期あるいは大量のものの、継続的なものに対して、それが一般の商取引において認められるような場合におきまして、料金決定の際にそのものは認めるというのであります。従つて認めました以上は、その料金は定額制を維持して、それより下ま

わつたり、あるいは一部上まわつたり、あるいは一部上まわつたりしてはならないことは当然であります。ただ料金のきめ方の幅としては、相当客觀的な事務を考慮に入れるということを申し上げたのであります。

○鷲尾委員 それは大臣の許可をとられますときに、そういう大口のものを特別にとられば合法的になると思ひますけれども、十條の運賃のきめ方といふものは、やはり定額制でなければ、料金よりも高額もしくは低額といふことの表現はほとんど意味をなさない。これにすでに幅のあるもので、何から何田までよろしいというようなことを予想しておられるのであるから。そういたしますと一般公衆の利用に供する事業の料金としては、業者は非常にこれを自由にすることができますが、十條の意味は、私は必ずや定額運賃と解釈いたしますが、その点いかがでありますか。

十分、公衆の取扱い原則の公平を期する面において不十分、また万一間違いました場合に損害賠償の確保をいたしました点においても不十分、どうも不十分ごとのお詫び申立てによく申立て、つま

たいと私としては考えております。以上お答え申し上げます。

○山崎國務大臣 私もお尋ねに対して
いうふうにお考えでありますか。
即答いたしかねます。十分研究して、
具体的のものをもつてお答えすべきだ
と考えますが、ただいま満尾委員にお

○岡田(五)委員　港湾運送事業法案
一部を、次のように修正いたしました。
存するのであります。

附則中の第五項を削りまして、
以下の項を一項ずつ繰上げることと
ります。それから一項ずつ繰上げて
た結果、今までの九項が八項にな
る。つづきりますが、二つ(五)

われましたように、自動車抵当施行法の方にこれの裏になる條項を追加される、かよな手續をとる予定になつておる次第であります。

○前田委員長 本案及び修正案に対する討論は、これを省略することに御異議ありませんか。

出しになるお考えがあるかどうかということを伺つて、私のお尋ねを終りた
う思ひます。

いたしたいと思います。先ほども提案者にお尋ねしたのであります、はつきりした回答を得られなかつたのであ

行くというふうに考えておる次第であります。
○坪内委員 それでは提案者にちょっと尋ねたいと思いますが、こういつた罰項」ということに修正いたしたいのです。この修正の理由を簡単に御説明下さい。

○前田委員長 それではさよう決定いたします。

申し上げるまでもなく海上と陸上とおのずから異なるところがあり、さらに生・調査的影響の考察に入らなければ

許可を得た者でなければできないといふことになつておることは御承知の通りであります。ところがこれは、許可

業者の良心的の面を勘案して、さうやうな不正行為をやる者はほほおるまいといふような見込みでやつておるのかどうか、その点を承りたい。

○鈴木参議院議員 大体ただいま仰内

の第五項で自動車抵当法施行法の改正するように規定されてあります。御承知通り自動車抵当法施設は目下審議中であります。いふと申しますと、この問題は、いわば公表されておりません。従いまして

○前田泰賀景 総員起立。よつて修正案は可決いたしました。

なにればからぬ点がありすすし 植指
摘のよう御批判の点もあるかもしがれ
ません。しかしこれはもちろん立法院

るまで営業を続ける者が出て来ることと、それから五万円以下ということになつておるから、この商売をやるとあるいは何百万というような利益があが

委員の申された通りで、この質問によつてそういう業者はできないだらうといふ見通しであります。

○前田委員長　ほかに御質疑の方はございませんか。

○鷹尾委員　この問題につきましては、私が三月三十一日に質問したので、本修正案を提出したようなでござります。

○前田委員長　起立・絶賛。よつて修正部分を除く原案は可決いたしました。よつて港湾運送事業法案は修正議決いたしました。

欠陥、あるいはそれ以上の想像し得ざりし欠陥も現われて来るかもしけない。

かということで、現実の問題としては罰金をとられてもよいからということである。あるいは無登録のままやる者が出

委員長の手元に、本案に対し岡田委員より修正案が提出されておりますので、その趣旨説明を求めます。岡田五郎君。

ではない方が非常にきれいでございますけれども、あつたからといつて別にどうということはないというふうをしておりますが、法律技術的な点で、やはり修正しなければいけ

たしました。
この際お詰りいたします。ただいま
修正議決いたしました本案に対する委
員長報告については、委員長に御一仕
を願いたいと存じますが、御異議はござ
いませんか。

いはすた根本的に改憲もいたさなければならぬことがあるかもしません。それらは一応どうぞ御審議、御決定の

う登録を得なくて営業を営んだ者は、行政処分で禁止するということでおいのじやないかということを考えておるのであります。この点は政府側もあま

港湾運送事業法案に対する修正案を提出する。この問題につきましては、休会前の国会におきまして、いろいろ議論したのですがございまして、議院の方の法制局の見解では、どうに修正する。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○前田委員長 それではさよう決定いたします。

御審議願つた法をたてにとつて、やがてさかな考えは持たないつもりであります。終三十六年、文治二年、十一月

りますか。これを罰金にするというて
とよりも——司法処分にするということ
よりも、登録を得ないでやつた者は

す修正であれ 改廃であれ その必要に応じて時宜に適したる態度をとり

事に御一任を願いたいと存じますが、
御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○前田委員長 それではさよう決定いたします。なお公聴会は来週月曜日、二十一日午前十時より開会いたしますので、念のためお知らせいたします。

○前田委員長 次に観光小委員長畠山鶴吉君が去る三月三十一日小委員長を辞任されましたので、観光小委員長が欠けておりますので、この際小委員長の補欠選任を行いたいと存じますが、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○前田委員長 それでは畠山鶴吉君を観光小委員長に選任いたします。明日はこれにて散会いたします。明日午後一時より開会いたします。

午後四時十二分散会

〔参照〕

港湾運送事業法案(参議院提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

第十四回 家議院運輸委員会議録第二
国 会 号中正誤

二頁一段二三行 自動車に対する道路損傷負担金撤廃に関する請願(満尾亮君紹介)(第三八二号)を削除

昭和二十六年五月十九日印刷

昭和二十六年五月二十一日發行

衆議院事務局

印刷者 印 刷 厅