

第十回国会 運輸委員會 會議錄 第三十号

昭和二十六年五月二十四日(木曜日)
午後一時三十分開議

出席委員

委員長 前田 郁君
理事 大澤嘉平治君 理事 岡田 五郎君
理事 坪内 八郎君
理事 尾崎 直道君 岡村利右衛門君
理事 末吉君 片岡伊三郎君
理事 玉置 信一君 前田 正男君
理事 瀧尾 君亮君 山崎 岩男君
理事 石野 久男君

出席政府委員

運輸政務次官 關谷 勝利君
運輸事務局(自) 牛島 辰彌君
運輸事務局(自) 齋藤 博君
運輸事務局(自) 中村 豊君
運輸事務局(自) 佐竹 達二君
運輸事務局(自) 整部部長

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君
専門員 堤 正威君

五月二十三日

碇石に対する貨物運賃の等級引下げ
に関する請願(有田喜二君紹介)(第
二二八九号)
日本海航船の機雷による損害補
償確立に関する請願(大石ヨシエ君
紹介)(第二二九〇号)
無鰐港の安全宣言に関する請願(大
石ヨシエ君紹介)(第二二九一号)

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第三十号 昭和二十六年五月二十四日

鋼路地区鐵道改良工事計画實施促進
の請願(伊藤郷一君紹介)(第二三二
九号)
鋼路、美幌間鐵道敷設の請願(伊藤
郷一君紹介)(第二三九五号)
荒海、瀧の原間鐵道敷設の請願(菅
谷喜六君紹介)(第二三九六号)
日本国有鐵道法の一部を改正する法
律案反対に関する請願(川島金次君
紹介)(第二三九七号)
桜木町事件關係國鉄職員的身分に關
する請願(川島金次君紹介)(第二三
九八号)

船舶職員法改正法案中無線通信士の
資格及び定員等に関する請願(塚原
俊郎君紹介)(第二三九九号)
の審査を本委員會に付託された。

本日の會議に付した事件

道路運送法案(内閣提出第一三二号)
道路運送法施行法案(内閣提出第一
三三二号)
自動車抵当法案(内閣提出第一三三
号)
自動車抵当法施行法案(内閣提出第
一三四号)
道路運送車両法案(内閣提出第一三
五号)
道路運送車両法施行法案(内閣提出
第一三六号)

○岡田(五)委員長代理 これより會議
を開きます。

委員長が不在でありますので、理事
の私が委員長職務を行います。

道路運送法案、同法施行法案、自動
車抵当法案、同法施行法案、道路運送
車両法案及び同法施行法案を一括して
議題といたします。質疑を続けます。

○中村(豊)政府委員 自動車交通事業
法ができました当初には、大部分の事
業も発達したものでありますが、その後
の模様を見ておきますと、特殊な地域
を除いては、必ずしも十分に採算がと
れておらず、見られないわけでありま
す。従いまして特にこの事業が今後
も、現在のような態勢でどん／＼発達
するという見通しはつけにくいと思
います。しかしながら申請人がこうい
うものでしたという場合に、それを自
由にしていくというわけはいたしません
から、免許事業にしたわけでございます。

○中村(豊)政府委員 自動車道につ
いては、ただいまのところ補助をしてま
で助長する意向は持っておりません。
もし補助をして国の費用で道路を發達
させるとすれば、やはり国道、府県道
という關係で延ばすのが常道だろうと
思います。特殊な地域において、民間
の方が自分で道路を敷設して、運賃、
料金をとつて、それで十分経営できる
という計画のものにされるのが自動車
道でありますから、特にこれについて
補助までするという必要を認めていな
いわけであります。

○中村(豊)政府委員 第四十三條について伺
います。自動車運送事業者が左の各号
の一に該当するときは、事業の停止ま
たは免許の取消しができる。その中の
事業の停止の問題であります。その中
はバスとか定期便の貨物便につきま
しては、何らかの事業の停止を命ずるこ
とができないだろうと思ふ。一体主務
大臣は、バス業者にも罰としての事業
の停止を命ずるお考えがあるのかどう
か。もしさようなことがかえつて公衆
の利益を傷つけることになるならば、
この四十三條の前後の免許の取消しは
別といたしまして、事業の停止とい
う罰則は、定期便の運行者に対しては
自體自縛に陥るおそれがあるが、その
点はどういうふうにお考えになります
か。

○中村(豊)政府委員 取消しというの
は、もちろん最も根本的な制裁方法で
あります。取消しというのはまったく
免許権を根底から奪つてしまふわけ
でありますから、再起不能に陥れるとい
うので、制裁方法としては最も苛酷な
方法であります。しかしながらそのま
で事情が悪くなつて、ある程度の反省
を與えなければいけない、また反省を
促せばあるいは立ち直るであらうとい
うような場合に、取消しに至るまでの
一つの段階として、停止という処分が
考えられるわけであります。もとより
御説のように、定期定路線のような事
業で、停止をしてしまえば利用者から
常にくるというところはもちろん考えら
れるのでありますけれども、利用者が
困るということが一方にありまして
も、それであるからといって停止もせ
ずに、そのような法律違反をして、公
共事業としての責任と義務を盡さない
ような事業を継続させることの方が、
社会的に弊害が多いというような場合
には、やむを得ず一時の利用者の不便
を蒙らえて、停止をするというこ
とが考えられるわけであります。ただ
定期定路線のような場合には、御説の
ようにこの制裁はできませんが、使うこ
とが慎重でなければいけないと思いま
す。もつともなお複数制といひます
か、そういう形のでき上つておるとこ
ろでは、この停止があつてもただちに
不便を來すというわけではございま
せんことはもちろんであります。

○中村(豊)政府委員 四十三條の定期便のもの
に対しては、どうしてもこの角度から
複数制をとらなければならぬというよ
うに結論を伺いましたが、さうに心

○中村(豊)政府委員 取消しというの
は、もちろん最も根本的な制裁方法で
あります。取消しというのはまったく
免許権を根底から奪つてしまふわけ
でありますから、再起不能に陥れるとい
うので、制裁方法としては最も苛酷な
方法であります。しかしながらそのま
で事情が悪くなつて、ある程度の反省
を與えなければいけない、また反省を
促せばあるいは立ち直るであらうとい
うような場合に、取消しに至るまでの
一つの段階として、停止という処分が
考えられるわけであります。もとより
御説のように、定期定路線のような事
業で、停止をしてしまえば利用者から
常にくるというところはもちろん考えら
れるのでありますけれども、利用者が
困るということが一方にありまして
も、それであるからといって停止もせ
ずに、そのような法律違反をして、公
共事業としての責任と義務を盡さない
ような事業を継続させることの方が、
社会的に弊害が多いというような場合
には、やむを得ず一時の利用者の不便
を蒙らえて、停止をするというこ
とが考えられるわけであります。ただ
定期定路線のような場合には、御説の
ようにこの制裁はできませんが、使うこ
とが慎重でなければいけないと思いま
す。もつともなお複数制といひます
か、そういう形のでき上つておるとこ
ろでは、この停止があつてもただちに
不便を來すというわけではございま
せんことはもちろんであります。

○中村(豊)政府委員 取消しというの
は、もちろん最も根本的な制裁方法で
あります。取消しというのはまったく
免許権を根底から奪つてしまふわけ
でありますから、再起不能に陥れるとい
うので、制裁方法としては最も苛酷な
方法であります。しかしながらそのま
で事情が悪くなつて、ある程度の反省
を與えなければいけない、また反省を
促せばあるいは立ち直るであらうとい
うような場合に、取消しに至るまでの
一つの段階として、停止という処分が
考えられるわけであります。もとより
御説のように、定期定路線のような事
業で、停止をしてしまえば利用者から
常にくるというところはもちろん考えら
れるのでありますけれども、利用者が
困るということが一方にありまして
も、それであるからといって停止もせ
ずに、そのような法律違反をして、公
共事業としての責任と義務を盡さない
ような事業を継続させることの方が、
社会的に弊害が多いというような場合
には、やむを得ず一時の利用者の不便
を蒙らえて、停止をするというこ
とが考えられるわけであります。ただ
定期定路線のような場合には、御説の
ようにこの制裁はできませんが、使うこ
とが慎重でなければいけないと思いま
す。もつともなお複数制といひます
か、そういう形のでき上つておるとこ
ろでは、この停止があつてもただちに
不便を來すというわけではございま
せんことはもちろんであります。

○中村(豊)政府委員 四十三條の定期便のもの
に対しては、どうしてもこの角度から
複数制をとらなければならぬというよ
うに結論を伺いましたが、さうに心

得てよろしいかどうか、お伺いしたい。

○中村(豊)政府委員 決してそういう意味ではございません。複教制のところでは、この制裁方法を使つても、それでもだに不便を起すということにはならないということだけを申し上げたわけでございます。

○瀧尾委員 七十七條についてお伺いいたします。国の経営する自動車事業を始めましたときの補償の問題がきめてある。ところが民間の事業の場合には、この七十七條に該当するような事項がない。ところが国営自動車というものを、今後ほとんど民間の事業者と同じ立場、司法的な立場において考えようというのが、今回の御改正の要旨であります。してみると、これは官民を通じて、国営であろうと民営であろうと、七十七條を置くならば、両方に共通する観念ではないかと思われるのであります。この法律は、国営の場合にのみ直接しておられて、民営の場合にはかような必要がないとお考えになつておられるのか、またこの両者のアンバランスはどういうふうにお考えになつておられるのであるか、その点をお伺いしたい。

○中村(豊)政府委員 国営の場合には第六條の免許基準の適用がないわけでありまして、国営には、国営として必要であれば、またそれだけの大きな理由があれば、免許基準にかかわらず免許されることがある得るわけでありまして、従いましてある場合には民営事業者の既存の権益を、国営をやらなければいけないという大きな理由から、侵害するということも起り得るわけなのでありますから、こういう規定

を置いたわけでありまして。民営の免許については、第六條の免許基準によつて、十分その点が考慮されるわけでありまして、その点が事業開始の最初において、根本的に違つておるわけでありまして。

○瀧尾委員 今度は八十三條についてお伺いいたしますが、ここに自動車運送取扱事業者の登録申請者の資格をきめておる條文がございますが、ほかの事業者の申請の場合には二年以上の刑罰になつておるのでありますが、この取扱業者に関する限り、特に三年以上というように資格がかつておるのでございまして。資格が軽くなつたといえども、差別をする必要はないというように私は考えられるのであります。が、一体どういうわけで差別せられたのかお伺いいたします。

それから同條の第五号の「事業に必要な施設」とは、つまり取扱業者に必要なる施設とは、どういふことをお考えになつておられるかということをお伺いいたします。

○中村(豊)政府委員 この登録の場合には三年以上となつておりますが、一般の自動車運送事業の免許の場合には、一年以上になつておるわけでありまして、その辺が違つておりますのは、一般の自動車運送事業は免許という重い手続によるものでありますから、適格性についても相当厳格な條件を考へておるわけでありまして。この自動車運送取扱事業者については、何分にもまだ発達の初期にあるのでありまして、初めて登録という軽い法規制をするのでありますから、自動車運送事業と同じところまで厳格な條件を要求するのは苛酷と思われましますので、相当差をつけ

て三年以上にしたわけでありまして。この点は、事業の重要性の度合いによつて差をつけたというわけでございます。

次に、「必要な施設」というのは、それは厳格なものを要求するものではあられませんが、いやくも取扱事業をやめるのでありますから、それに必要なる最小限度の設備、たとえば貨物の盗難受損を防止できるような設備、あるいははかりというようなものを要求するだけで、その大規模なものを考へておるわけではございません。

○瀧尾委員 八十三條の資格について御答弁は、片方が免許の申請であり、片方が登録の申請であるからというところでありますけれども、利用者の立場から言つて、ひとしく自分の貨物を委託するのでありますから、この差別をするのは私はおかしいと思ふ。

事業の規模とか何とかが違ひますけれども、とにかく自分の荷物の保管を一時その人にゆだねるのでありますから、その角度から實力、信用という点を問題にせられるならば、こういう資格條件はひとしくしてもいいのではなからうかという見解を持つておるのであります。手続の輕重によらず、荷主、公衆の利益の確保という点から言へば、資格を二年にし、三年にするということとは、私はおかしいと考へるのであります。

さらにお伺いいたしますが、八十五條の「運賃及び料金」というのは、自動車事業者の運賃まで含めた料金の認可を要請せられておるのか、あるいは自分のところの取扱手数料のような氣持でおられるのでありますか、運賃及び料金の取扱業者における形態という

ものは、どういう形式を考へておられるかお伺いしたい。

○中村(豊)政府委員 これはトラック事業者の運賃、料金は含んでおりません。取扱業者自体の運賃、料金であります。

○瀧尾委員 今度は第百條についてお伺いいたしますが、「一、家用自動車に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。」ということになつておるのであります。この第百條は、憲法上国民に保障されておる財産権を侵害するものであると考へます。現在のように、燃料に関する統制が行われておりますような段階におきましては、ある程度この規定の精神を了解するに私どももやぶさかでないものでありますけれども、道路運送法のフラットな條文として入るということになりますと、将来燃料がまつたく自由になつた場合に、自動車は自由に購入することができ、自家用自動車を使用することは、國民の基本的な権利の内容として自由にできる。また自動車をもつて所有すること、また自動車を共同で所有すること、また自動車を必要とするという制限を課することは、少し無理ではないかと思ふのです。所有権の制限ではないかといつたとしても、使用権という、所有権のほとんど本質的な部分を制限するのでありますから、實際の効果は所有権の制限に近いものである。従つて統制経済のはずれた際においても、この百條を行わんとすることは、非常に無理があると私は考へる。そこでまずお尋ねしたいことは、共同使用の自家用自動車の件数が、現在全国で何件くらいあるかということですか。かつまたそ

の件数におきまして、役所で裏慮しておられますような弊害が、最近に実績としてどのくらい上つておりますか。その数量をひとつお伺いいたします。

○中村(豊)政府委員 自家用自動車の共有は、現在陸運事務所に申請をして承認を求めようになつておりますが、その件数は全国で二百六十六件になつております。だから相當の利便があるわけでありまして。また共有を認められた、やつてみた上で、害があつたという報告は、今のところ受けておりませんけれども、こういう營業類似行為を起すおそれがあるというので、承認をされていないものが相當あるものであります。その件数は二百六十六といふのは、その承認率は全部に対して七三%でございます。そうしてこの承認されなかつたものは、おの／＼その具体的な理由があるわけでございます。

○瀧尾委員 政府と私と数字のとり方が非常に隔絶しておるのであります。全国で二百二十六件といふことは、私から申せばきつめて少数である。一体日本中に自家用自動車は何台動いておりますか。その数字から見ますと、二百六十六件のごときは、全然言ふに足りない数である。自家用自動車の活動區域、その分野、その数量という角度から見ると、二百六十六件というものは大海の一粟であると思はれる。だから、かような件数をもつていろいろ心配せられるということは、まつたく杞憂に属するものであると考へるのであります。また出願の態様で、やらないうちにやみと拒否せられるということとは非常におかしい。少くと

もこういう種類のものは、一応原則的には国民の権利に属するのであります。が、一応は受けてみる、そうして実際に許可する。そうして悪いところがあるたら許可を取消することもよろしい。しかし事前これを拒否するという建前は、非常におかしなことであります。私は思う。現在の方式におきましても、ほんとうならばこれは法律で定めるべきことを、行政官庁が行政上の通牒をもつて独断専行しておられるのであつて、これは法規上の根拠はきわめて乏しいと思う。われ／＼はその実情を知つておつて、なおかつこれに協力申し上げておるのであるが、現在の態勢で弊害の点を一件もあげないのに、今度百尺一步を進めて法律上の地位を占めるといふことは、非常にこれは無理だと思ふ。特にそれが条件付であつて、燃料の消費規正が継続しておる限りにおいておやりになるならば、私も承認するにやぶさかではないけれども、しかしほんとうに将来燃料の統制がはずれてしまつて、また車が自由に使えるるときになつて、卒然として共同使用だけを許可制に持つて行かれることは、非常な行き過ぎである。私は考えるのであります。政府委員はどういうふうな御見解を持つておられまするか、お伺いいたします。

○中村(豊)政府委員 現在自家用自動車の使用を通過して承認にかけようとお話でございますが、当時そういう通牒にいたしましたのは、全国自家用自動車協会という最も御関係の深い団体とよくお話しをしまして、その辺ならばよろしからうという御同意のもとに、納得すくでやつたわけであり

ますし、その内容についても十分御納得を得ていたわけでありまして、自家用の方々から、そういうような困るというお話は今まで一件も出ておりません。しかしながらそれが法律的に問題であるという点は、われ／＼も考慮する必要があるもので、この際こういうふうな法律的に明らかにしたわけでございます。しかも共有という所有権の根拠にさかのぼつて、それを法律で制限するといふようなことは、あるいは憲法上いふ／＼問題もありまして、それから、その所有権その他の正当な権限から基いて出て来るものの使用の態勢を押えて、使用といふところの、いわば先の形を問題にしたわけでございます。これについて、大体そういうものを、ガソリンの規正のある間ならばとにかく、さうな物調法関係の事態がなくなつたときにまで押し及ぼすことは、おかしじやないかというお話をさせていただきます。これは物調法その他のエマージエンシーの時期だけの問題ではございませんので、いやしくこの法律で輸送秩序といふことを大眼目にしておるおられます以上は、その秩序を保持するためには、秩序を乱すようなおそれのあるものは、許可することができないといふくらいは規制は、当然認められることではないか、それがこの一條の目的に沿つていふのである、かように思つております。

○瀧尾委員 現行の方式について、法規上の根拠を欠いておるのではないかと議論を私は持つておるが、政府委員も御同意であると思ふ。またわれわれがその方式に一応同意いたしましたし、協力しておるのも事実であります。でありますから現段階において、そういう方式で役所が統制して行きたいと言われまから、われ／＼も欣然としてそれに同意して協力いたしておるわけでありまして、だからそのことはかまわない。しかしそれであるからといつて、これは法規上の根拠がないということは事実であるし、それに百尺数歩を進めて、今非常に強い形式においてこれをやられるといふことは、私はその段階についての動きについては、非常に了解したいものがある。實際やつてみてこれ／＼の弊害があつて、今までのようなまぬるいような方式ではやつて行けないのだ、運送秩序が保てないのだ。だからその実証的見地に立つてさらに強化する方式をとられるといふならば、そのことがいい悪いは別といたしまして、思想的な経過においては納得できるのでありますけれども、実行の上ではほとんど実効が上つておられない。実は私は府県別の表をいたしたいのであります。私の知知しておる限り、運輸省のごとき行政官庁といふものは、かつて自家用自動車の共有に關して協力的ではなかつた。おそらく一件も許可しなかつたという県が、少からずあるのではないかと想像しておる。全国の二百六十六件を県で割つてみますと、一県で十件もないわけでありまして、それは突にこそるべき小數であります。具体的な経済活動に従事しておる自動車の数がこんなにたくさんあるのに、一つの県で十件平均にも足らないといふことは、この制度が實際の運用において、いかに民意を抑制しておるかの行政の実績を示しておられるかという証拠であります。さらに数歩を進めてみますと、今日のような乱暴な御提案をなさるといふことは非常におかしい。しかしながらこれにつきましても、今申し上げました通り、統制の續いておるという特殊の環境におきましては、ある程度私も了解できる。しかし将来統制がなくなつたときにまで、この法律で憲法上の国民の権利を制限して行こうといふことはおかしい。制限するならば、少くとも実証的な件数において、過去においてこれだけの間違ひがあつたから、将来においてもどうして心配しなければならぬのだという裏づけがなければならぬ。おそろしく間違ひが起るであらうといふことで、みだりに国民の基本的権利を縛るような、それにわくをはめるようなお考えを持つことは、これはお役人があまりにも親切過ぎまして、国民の方は至つて迷惑をするようなことに相なると思ふのであります。重ねてこの点について、この百條を、統制の段階の續いておる限りにおいておやりになるお考えはないかどうか伺いたい。やつてみて、どうもあの程度では不十分である。こんなに大きな間違ひが起きては、運送秩序の維持が困難であるといふときは、その事実を立脚しての第二段のお考えとして、この百條の御修正があるべきではないかと考えるのであります。政府委員の御答弁をいただきたい。

○中村(豊)政府委員 瀧尾委員のお考えは、非常に物事をきれいにしておられるのであります。われ／＼がそのような気持ちでいふ／＼と申請を見まして、申請の突進をいふ／＼と見しまして、結果は、共有という形に隠れて、事実上は名義貸しとか名義借りとか、まつたく範圍を逸脱したことがはつきりわかるものが非常に多いのであります。そういうものは違反だからお断りしておるのであります。認められたいものが弊害を起さないといふことは、それは弊害を起さないであらうといふことが審査の結果明らかになつたから認めたので、それが弊害を起さないことは当然でありまして、今の弊害がないやないかといふことは承認されたからであつて、弊害が起らないのは承認されなかつたから、弊害が起らないのであります。そういうふうなわれ／＼は考えております。それでこの條文はガソリン配給の問題とは全然關係がなく、輸送秩序の点から考へられた條文でありますから、ガソリン規正という事態がなくなつても、この條文はその時期にかかわらず必要であらうと思ひます。それはひとえに輸送秩序を確保することが公共の福祉に適合するゆゑである、そのためにこういう使用権の制限をすることが認められてゐるわけでありまして。

○瀧尾委員 そうすると、百條を御提案になつた真意が初めてよくわかつたのであります。これはガソリンの統制をやつて、さういふ役所が行政処分における一つのコントロールをやつてゐる段階とは關係がないのだ、輸送秩序のための百條といふことになる、私はます／＼反対しなればならぬ。現在の段階において、燃料を最も有効適切に使つたいといふ考えで、共同使用に對してある程度のコントロールをせられることは私はやむを得ない、御協力して行ける面があると思ひますけれども、そういうことは關係なく、将来運送秩序維持のための第百條といふことになれば、これはまつたく

行き過ぎである。まことにこれは国民の権利に対する重大なる挑発である。一体何のための運送秩序か、運送秩序を維持せんがための秩序という感があつて、この点については政府委員とまったく見解を異にする。私はいづれ百條については大臣に質問をすることにしよう、きようはこの程度で打ち切りま

次に第百一條でありますが、「自家用車は、有償で運送の用に供してはならない。」と書いてある。ここで伺いたいことは、ここに医者がありまして、モーター・スクーターで往診に参ります。そうすると、スクーターは往診のために買った営業上の道具でありまして、慈善事業をしてゐるわけではないので、スクーターの償却費なりガソリンの費用というものが一応あるの

という意味に私はとるのです。今の医者はスクーターの実費をとれないように考へるのであります。政府委員は、そのかわり実費を徴収してもさしつかえないという御解釈でありますか、有償についての御解釈を承りました。

に、給付相互間に相対関係がなければいけませんし、またそれが相対応する価格であるとか、それに近いものであるということが普通考へられる。ところが有償ということになりますと、もとよりそれよりも廣く、そういう契約に基くことではなくても、廣く行為一般について何らかの支給がされる、給付がされる場合をさすわけでありま

のサービスをしてやるというふうな、個人的な人間同士のつき合ひの問題で、この百一條は切込むつもりか。ここにお書きになつたものは、嚴格に金銭給付の問題であつて、しかもそれが営利的觀念の存在を拒否するお考えでお書きになつたものであると思ひますが、そうでなくて何でもこれより廣くをさすということになりますと、この百一條の解釈は非常にむづがしくなり、私どもが慎重に考へなければならぬ問題が多々ありますから、有償の意義について伺ひます。

單なる給付、たとえばかきを一かごもらつたとか、菓子を一折もらつたということは、日常生活の人情の流露の面である、そういう面まで法律が立ち入る必要は毛頭ないので、この点は非常に重大な問題を含んでゐるのであります。有償についてはあらためてお尋ねすることにしまして、もう一言だけ伺ひますが、運送の用に供してはならないということは、他人のためというこ

分のスクーターの費用を往診料の中に含めて患者からとることができないと、私はこの條文で解釈するのであります。もし医者が人力車を呼んで来て、車に乗つて行けば、車代を往診代にプラスしてとれる。ところが自分が自分のスクーターを利用して行つたならば、ガソリン代その他スクーターの運賃費は、実費もとれないように感じますが、どういふ御解釈でありますか。

〇中村(豊)政府委員 それは有償といふところの問題ではありませんが、運送の用に供するといふことは、他人の

金銭上の給付といふことにかかわらず、その他一切の給付を含むつもりであるか、ここに主として、その反対給付としては金銭的な給付をお考へになつてゐるのではありませんか、その点をお伺ひしたい。

たものであれば、当然有償の觀念に入らなければおかしいのであります。金銭といふ單なる一つの名目的なものだけをつかまえて、それだけが有償であるといふことにいたしましたれば、事實上同様な価値のあるものを別な形式でやることになりまして、まづたこの法の精神は没却されるわけでありま

き、私も別に運送秩序を乱すという考へはない。根本的な考へにおいて、運送秩序を尊重したいと思つてゐるのであります。しかしながらこのことは、たとえば自己の販売し、製造し、修理加工したものを、自分のところにたま／＼ストックを持つてゐる者が、自分の広い意味の営業行為の一端として、別に運送の面において、営利的精神を持たないで、運送の面において單なる実費を償ふ程度のものを公定価格でサービスをすることは、私は社会の常識にびつたり合つてゐると思ひます。ところがこの百一條はその常識を拒否してゐると思へるのであります

〇中村(豊)政府委員 そういふ場合は、自分が自分のもので行くのでありますから、これに抵触しないわけであり

〇中村(豊)政府委員 有償といふのは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

〇中村(豊)政府委員 必しも金銭に限る必要はありません。この百一條といふものは非常に問題の條文である。一体この百一條の精神は、察するに先ほどからお話の出ている運送秩序の問題でおきめになつたんだと思ひます。運送秩序の問題として見れば、営業車、自家用車の区別の問題でおきめになつたのだらうと私は察する。そうして見れば、この有償といふものは主として金銭的給付をお考へになれば、それで必要にして十分ではないか。たとえばみやげにかきを一かごもらつたとか、あるいは何とかで、それではほか

〇中村(豊)政府委員 有償がひとり金銭的給付に限らないことは、多くの場合はもちろん金銭でありましようけれども、金銭と同じような価値を持つたものであれば、当然有償の觀念に入らなければおかしいのであります。金銭といふ單なる一つの名目的なものだけをつかまえて、それだけが有償であるといふことにいたしましたれば、事實上同様な価値のあるものを別な形式でやることになりまして、まづたこの法の精神は没却されるわけでありま

〇中村(豊)政府委員 自分のためにする場合に有償といふ言葉は使ひませんし、それから運送の用に供するといふ言葉を使わずに、そういう場合は使用するといふ言葉を使うのが普通だろ

〇中村(豊)政府委員 有償といふことは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

〇中村(豊)政府委員 有償といふのは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

〇中村(豊)政府委員 有償といふのは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

〇中村(豊)政府委員 有償といふのは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

〇中村(豊)政府委員 有償といふのは、読んで字のごとく、ある行為に対して何らかの償いをとるといふことであります。しかしそれは利用といひますか、ある行為の都度、その行為を受けた者から償いをとるといふのが、有償といふわけでありま

なると、いかにもつとらしく聞えるのでありますけれども、しかし法律というものはさうな特殊な場合を考へて規定するほどまか過ぎるものではないとて、一般の場合を共通的に取上げて規定するのが普通だろと思ひます。さうな見地から多少そのくらしいものはというものが、こちらから言つて、それを救済するために範圍をゆるめるといふことになることは、避けなければいけなと思ひわけであります。従ひましてさういふものはさういふもので、別途法律的に救済の制度を考へなければいけなと思ひわけでありまして、その方法としては特定の免許であるとか、あるに條件付の限定免許という方法が、すでに認められてゐるわけでございます。

○中村(豊)政府委員 事業といふのは必ずしも営利を條件にしておりませんから、ただいま三越のような場合に実費をとるのだといふことでも、継続反復してやりになればそれは事業でありまして、利益を含んでいらないといふことは問題にはならないと思ひます。そしてさうな場合には、決してトラック業者に頼めといふことを法は要求するのではなくて、もし自分でやりたければ自分で特定免許とか、あるいは限定免許という、一般免許よりは軽い手続の免許をおとりになればいい。その道が十分あるのだといふことを申し上げてゐるわけであります。

○岡田(五)委員長代理 ちよつと速記をとめてください。
(速記中止)
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。
○岡田(五)委員長代理 速記を始めてください。

い。山間僻地に至るまでトラック営業所をまんべんなく配置しなければ、その地域に住んでおる一般人民は、生活上非常に不便を受ける。この道路運送法という人為的な規則をつくられたために、この不便を受ける責任を大臣はどうしてとられようとするか、こういう意味で、決して取捨つてくれという意味ではない。国民生活の実態において、この百一十條を公布した場合に、不便を感じる人民が相当出て来る。もしこれをやられるならば、この裏づけとして、いかなる山間僻地といえども簡単に営業トラックを頼めるように、営業所の配置が偏在せざる措置をとられる必要があるが、いかにお考えになつておるかというのであります。

○中村(豊)政府委員 山間僻地にまでトラックが配置されてないために、利用者が非常に困るという事実はあろうと思ひます。もしそのような場合に、運輸大臣が責任を持つて配置しなければいけないというのではないと思ひます。やはりそれはトラック事業者の方なり、自己のものを運ぶ自家用車の所有者の方なりが、そういう輸送事情を考へて、みずからの創意によつて配置するのが至当であらうと思ひます。ただそういう配置やそういういろいろの事業の申請を、運輸大臣は受身で判断いたしました、必要なものは認め、弊害のあるものはこれを認めない、こういうことが行政であらうと思ひます。但し申請を審査する場合には、営業所の位置や配置車両の数は、できるだけ交通輸送需要の実態に合うように審査するということはあるわけでありまゝ。なお特殊な場合、緊急の必要が起つたよ

うな場合には、但書で救済する道があるわけでありまゝ。

○瀧尾委員 これは驚くべき御答弁であつて、ちよつと困るのではありません。運輸大臣は受身で消極的に判断をしてよろしいとおつしやいました。法律で一般国民の日常生活について直接損害を與えるような規定をつくつておられる。その損害についての責任を負わないということ、はなはだけしからぬ。なぜならばこれは自然法的な規定ではない。人為的な規定である。従つて立法的にはこの百一十條はどう書こうと自由なのである。従つてわれわれは立法的な立場に立つて、国会で審議しておるのでありますから、こういう無理な法律をつくられることは、多数の山間僻地の国民に対して、法律を遵法せざることを國がみずからわざとひつかけようとするものである。これだけのことをやられる以上は、いかなるところの日本国民も、法律に違反しなくて自分の生活ができるだけの施設を、運輸省はする必要がある。その施設をしないでおいて、善良な人民がみな法律を遵守せざるの民に転落するやうな法律をつくることは、私は無理だと思ひます。従つて私はこの百一十條をつくるならば、全国のトラック営業所の配置圖をひとつお出しを願ひたい。相當の運送秩序の觀念の通り利用できるようになつておられますことを見届けた上で、この百一十條に御賛成申し上げたい。私は原則として私の考へるには、これは原則としては私としても異存はない。有償という表現は反対だけれども、とにかく運送秩序を維持することについては、私は反対する気は毛頭ない。しかし國民の実態生活に合つたようにきめていただかなければならぬ。たま／＼この道路運送法案が出たために、善良な人民が法を遵奉せざるの民に落ちてしまつたのでは困る。そういう意味である。従つて百一十條に原則としてお入れになることは毛頭異存はない。有償の字は問題だけれども、原則としてはよろしい。しかしこうフラットに言い切つてしまつて、これが今の政府委員の御答弁の心境であるとすれば、日本國中の何れかの國民はいやでもおうでも、悪い意思がなくても、道路運送法を守り得ない事態に陥ること、これは無理ではないと思ひます。なお第百條と第百一十條につきましても、他日運輸大臣の所見を直接たしたいと思ひますので、本日はこの程度で打切つておきます。

さうに第百十條について伺ひます。道路運送委員につきましても、いろいろ御心配になる点が第百十條の規定にありましても、なお第百十條の規定を十分でないと思ひます。それである具体的な案件に対して、その特定の委員を忌避するといふ制度をとるお考えはないかどうか。道路運送委員といふものは、その職能からいいますと、陸運に關する特別裁判官の働きを持つてゐる。従つて司法裁判官に対して忌避の申立てを許してしまつて、道路運送委員に對してしまつても、ある場合には忌避の申請をすることができるようにならうかと思ひます。御所見をたしたい。

○中村(豊)政府委員 道路運送委員の選任については、努めて公正適切な人を得るようになつてほしい。それが今度の法律改正の一つの要点でもあるのであります。審査について忌避するといふことまでしなくてもいいのではないかと思ひます。但し議決に關しては、特別の利害關係を有する委員が参加しては、これは不公平なおそれをおこすから、さうな点を排除するために百十三條の第三項が設けられたわけ、これで最後のところを押えればいいのではないと思ひます。

○瀧尾委員 それは今日までの公聴会における実態を無視した御答弁だと私は思ひます。今日までの道路運送委員の公聴会における審議ぶりを見ますと、道路運送委員はもろ／＼専門家でありますから、非常に詳しいもの、ところが事業の申請をいたしましたものは、さうな専門的な知識は持つておりません。役所がいろいろむずかしい標準をこしらえておられるから、いろいろ／＼な人に聞かして、その方式に従つてその／＼な書類を書いておられる。その書類を見て、極端に申せば、ねこがねずみをなぶるやうな調子で、おもちやにしてもみぐちやにしてゐるという傾向さえ私は拜見するのであります。従つてその審議の過程において、特定の利害關係を持つた委員がそんなにもみぐちやにするやうなことをやるには、ほかの委員の判断に対しては、非常な影響力がある。従つて最後の決議に對してだけ拔かれば十分だといふことは毛頭言えない。実は申請人に対して運送委員が質疑応答する、その審議の過程が非常に大事なわけである。その意味で私は忌避の制度を設ける必要があると思ひます。決議のときだけ除いたからといつて、決議はもちろ／＼つたりである。多くの他の

道路運送委員に影響する力は、審議の過程において發生するのでありますから、そのことを私はお尋ねしたわけでありまゝ、さうな御考へをお待ちになりませんか。重ねてお尋ねいたします。

○中村(豊)政府委員 公聴会のいわゆる審議の過程において、いろいろ／＼の影響を及ぼすといふお話でございまして、公聴会はおも／＼も事實の発見ということを目的とするのであります。審議といふことは実態の把握といふことを意味するのでありますから、影響を及ぼすといふようなことは考へられないと思ひます。従ひまして決議の際に抜くといふだけで弊害はない、かように思ひます。

○瀧尾委員 第百十七條について伺ひますが、この中に「道路運送業者若しくはその組織する団体その他の関係者」と書いてありまして、これでは運送業者の意見が偏重して重く聞かれないか。運送業者その他の関係者もいろいろの組織する団体に対し、こういうふうの御趣意でないかと思ひますが、ひとつ伺ひたい。

(岡田委員長代理退席、坪内委員長代理席)

○中村(豊)政府委員 事業者といふのを初めに持つて来たことが、誤解をお招きになつたものやうであります。が、さうな意味ではありませぬので、「事業者若しくはその組織する団体その他の関係者」という中には、その他の関係者が組織する団体も入るわけ、関係者といふのは非常に広いわけでございます。

れた者が、この場合に非常勤の名目重役になつておる場合に、これによつて拒否するということとは、あまりにも実態に沿わないものではないか、あまりにも過酷なきめ方であると解するのでありますが、重ねて政府当局の御所見を聞いておきたいと思ひます。

○中村(魯)政府委員 代表取締役は支配力のあることはもちろんでありまするが、非常勤の不取締役でも、取締役といひ、役員という以上は、商法に認められた役員としての権限を、法律上は当然に持つておるわけでありますから、その商法の役員取締役の権限に従えば、その会社の運営に支配力を有するといふことが言えるわけであります。ですから、實際的にある人がその会社でまつたくな上げになつて、何ら実力を持たないといふことでありまして、その人が取締役である以上は、商法による取締役の権限を持つておるわけでありますから、法律的にはその人は支配力を持つて、さうやう人が関與することは望ましくない、こういう趣旨でございます。なお例をあげろといふことでございますが、たくさんあげるだけのただいま材料を持つておりませんけれども、通運事業法にはもちろんこれと同様の規定がございますし、最近できましたガス、電氣を規制するところの公益事業令の中にも、同様の規定があるはずであります。その他の例は、必要ならばまた調べて申し上げます。

○玉置(信)委員 公益事業令のごとき支配力云々を規定する問題は、当然私も納得できるのであります。これはかつて軍国主義の強い時代の、いわゆる

る戦争経済当時における規定の方向に行つておるようには私は考えられるのでありまして、今日の民主主義の立場からいって、はなはだ行き過ぎるよう考へる。これ以上は見解の相違でしよりからして、私はでき得ることならば、実際に支配力のない——実は私どもかつて会社に十幾つも関係したて、配力どころか、発言もしないような立場をとつて、今日まで数年来ておる事実もあるわけで、かような経験の点からいつても、私は単なる名目による重役にはたして支配力があるかというのと、何か商法上の問題の起つたときにのみ、あるいは取締役という形において責任を問われる場合に、多くその立場を重視せられて、責任を負われない單純經營の面における会社の單なる名目取締役の場合には、そうした責任を全然分担されてないのが常識であります。かような点から申しまして、私はどうしてもこれには納得できないのであります。当局がそういうお考えであるならばやむを得ませんが、もしできることならば再検討をお願いしたいと思ひます。これで私の質問を打切ります。

○大澤委員 私は道路運送車両法について一言伺ひたいと思ひます。道路運送車両法案の登録に、所有権得喪の対抗力を與える論議について伺ひたい。第二に、保安基準の概要を御説明願ひたい。第三は、自動車整備の現状と整備促進方策について御意見を伺ひたい。なお分解整備事業に対して、認証制をとる理由について御意見を伺ひたい。その四点をお伺ひいたします。

○佐竹政府委員 お答えいたします。まず第一の御質問でございますが、従来自動車は動産として扱われておりまして、その所有権の得喪は、民法の規定によりまして占有によるということになつております。しかしながら御承知のごとく、自動車というのは価格におきましても相當高価なものでございまして、單なる品物と同じように扱ひまして十分と申されませんので、これをものと保護するという意味と、またまた抵当法を實施いたしまして、これに抵当権を設定するというものになります。適當なる公示方法を必要とするのであります。従ひまして従来行の政的の目的のためにやつておりましたこの登録を、司法的の觀念を持たせまして、不動産の登記と同じような意味を持たせて行こう、こういう意味合いにおきまして、登記によつて所有権の得喪の対抗力を持たせるようにしたのでございませう。

次に保安基準でございますが、これは大体世界各國のどの国の保安法規にもある問題でございます。自動車は町を歩きます場合に、最低限度の保安條件を備えていなければならぬ、こういう基準でございます。それで私どももいたしましては自動車をお使いになる方々に、この最低限度の基準に合格するような整備をしておいていただかなければ、町を歩いてはいけません、こういうことを申し上げ、かつ車同検査におきましては、これを標準といたしまして検査をして行く、こういうためのものでございませう。この事實は、現在の道路運送法から出ております省令で車両規則というのがございませうが、これに一切含まれております。

これを法律に格上げした次第でございますが、その内容になりますと、数字的の問題が非常に多くなりますし、また技術の進歩その他によつて非常にかわつて来る場合が多いのでございませう。従つてこれをあまりこまかいことまで法律に置きますのはいかかと思ひますので、詳細なことは省令にまかせよう。但し省令をきめる場合に不当な制限を加えるものではない、ほんとうに保安の意味における最小限度のものをきめるのであるということに明らかになっている次第でございます。

その次に整備の現状でございますが、わが国における整備の現状は一口に申しますと遺憾ながら良好とは申すことができないのでございまして、むしろ非常に悪い。さらに言えば大いに憂心すべき状況ではないかと思はれる程度でございます。それで現在のわが国の段階としては、この整備を自由に放任しておくわけには行かない状態ではないかと思ひますので、ここに掲げます一連の整備の方策を盛り込みまして、御審議を願うことにいたしておる次第でございます。それでその大体的考え方といたしましては、一部には相當優秀なる整備業者を免許するとか認可するとかいうことによつて、いいのだけ残して、整備の状況を上げて行かなければならぬというお説も相當強くございませうが、私どもの考え方としては、これはこれによつて商売がでなくなるようなことのないように、できるだけ現状をそのまゝ認めまして、それに輕い意味の法の規制を加え

まして、たとえば記録を整理する義務とか、検査の責任者をつきりさせておいて、それが責任を持つて検査して出すとか、こういう責任体制をそこにとらせることによりまして、その間の自主的な努力によつて整備が向上して行くというような考え方をとつております。さらにそのほかの問題といたしましては、車検の拡充をいたしますとか、それから使用者の整備をしつかりやらせるために、車庫に整備の責任者をつきりさせておく。これも前と同じような趣旨でございます。現在の人たちが失業してしまつたり、新しく人を雇ひ込まなければいけないといつたようなむずかしいことを考へておるわけではございませんので、その資格のごときも非常に低い、むしろ現在やつておる者がそのまゝのものでそれに責任の体制を與える、こういう趣旨のものでやつて行くつもりでおります。さらにそれに一年間の経過規定をもちまして、資格のない者もそのまゝ採用して行けるといつたような考え方をいたしておるのであります。

それからその次の分解整備の認証でございますが、これは私どもは自動車というものは常に保安基準に合格するようには整備して使つていただくことが建前である、国はこれに対してときどき車検によつてチェックするなり、パトロールにかけた大ばらしにばらした場場に入りまして大ばらしにばらした場合、これは当然保安基準に適合するかどうか、わけがわからなくなる状態でございますので、りくつを申しますと、建前としては国がそのときに一べんチェックをするのが本来であるといふ建前をとつておるのでございませう。

が、實際問題としてはこれはできないこととございませうので、その分解整備の工場として認証を受けた工場でそれを實施した場合、そしてそこにおります検査の主任者が検査した場合に国の検査は省略する、こういう建前をとつております。従ひましてこの分解整備をやります工場は、いわば国の検査を代行するようになりまして、その内容を認証し、これを外に向つて証明する、こういう考え方ののでございませう。また實際問題といたしましてその裏の考え方は、先ほども申し上げたように、こういうことによつてその整備工場におけるインスペクター責任制度を明確にいたしました、その工場の技術の振興なり責任の所在をつきりさせる、こういうことが一方の大きな眼目と考へておりますので、この認証の基準といふことにつきましては、私どもはなるべく低く置ましては、現在仕事をしている工場が落第したりなんかすることがあまりないような程度に考へたいといふふうに考へております。

それでこの検査の責任者のごときのも、右から左にあるかというような御心配もありませんかと思ひますが、その点に關しましては、決してこの基準は程度の高いものでなく、この程度のものでございまして普通通にあり得る程度だと思ひますし、また一年間は資格がなくともそのまゝ存続しておいてよろしい、それからその一年間に運輸省がこの法令に基いてやります整備技能者の検定試験を受けてくださればそれをもつて資格ができる、こういう考え方がなつておりますので、まず波瀾はな

○大澤委員 ひとつ中村部長にお伺いしたいと思いますが、道路運送法の第六條の免許基準についてであります。先般も私ちよつとお伺いいたしましたが、この法案によります第六條の免許基準では、一応道路が狭隘で、既免許業者の経営している乗合バス等に対して、再びこの免許基準で行くと、いかに道路が狭隘であつても、第一條の目的を達するがために、免許基準が備われば許可しなければならぬという事になつておりますので、交通保安上危険の生じるおそれが当然あると考えられますが、幅員が六メートル以下の場合等に対しては、このように人命に対しても当然危険だということが考えられますので、この六條に對してはどういう処置をとられるか、もう一言お伺いをいたしたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 幅員六メートル以下のような狭少な道路において、一般乗合自動車運送事業の新規免許の申請がありました場合に、保安上の見地から特に考慮しろということとは、大澤委員を初め他の委員の方々からたびたび御質問があつたわけでありまして、その節にも申しましたように、そういう申請を審議する場合において、その道路に既存の一般乗合旅客自動車運送事業者が存在する場合には、自動車運行の安全を確保するために、特に慎重に取扱つて審議いたしたいと考えております。

○大澤委員 次に運輸大臣が旅客自動車運送事業者並びに貨物自動車運送事業者に対して、命令をもつて運送を命じる場合が定められてゐるようでありますが、こういう場合に對して、国は

国金の決議した予算の範囲内においてのみ損害を支払うというようにできておりますが、これに對しての予算的処置とか、あるいはその予算が事業者に對し損害を與えた分に満たないというふうなことが起きた場合に對しては、どういふ処置をとられるか、この点をお伺いしたいと思います。

○中村(豊)政府委員 第三十四條によりまして、運送事業者に運送命令を發しました場合には、その場合に損失の補償を伴うものは、予算という点で縛られるわけでありまして、しかしながらそれは運輸大臣に對して予算の範囲内でやれということ、いわば一種の便乗をしてゐるだけでありまして、事業者はそういう場合に予算がないからといって、補償を請求する権利を奪われるものではないと思ひます。それは當然請求できるわけでありまして、従ひまして運輸大臣としては、そういうことが予想される場合に、十分な予算を計上する義務と責任があるわけでございます。それにつきましては、遺憾ながらまだいまだにまだ予算が計上されておられませんけれども、今後の機会にできるだけ必要と思はれる予算をいたさしまして、こういう場合にも事業者の方に損害をかけないようにいたしたいと思ひます。

○大澤委員 次に自動車抵当法案についてお伺いしたいと思います。自動車抵当法案の第四條に「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保に供した自動車につき、他の債権者に先だつて、自己の債権の弁済を受けることができる。」というふうに規定されておりますが、道路運送法によりまして自動車の営業免許を有して

いる事業者が、かりに国税並びに地方税の滞納があつた場合に、その業者の自動車に抵当に入つてゐるときは、その四條によつて抵当権者は損害をこうむるかどうかわらないかということについて伺ひたいのであります。

○齋藤(博)政府委員 お答え申し上げます。この問題につきましては、現行の國稅徵收法によりまして、第三條によりまして、国税は原則として抵当権に先立ちまして、ただ抵当権が國稅の納付期限より一箇年以上前に設定されたことが、公正証書によつて證明された場合に對してのみ、國稅より優先することができることになつております。従ひまして國稅等の一般先取特權は、公示方法もないのに相當強度の優先權を認めておりますことは、物權に關する公示及び特定の原則に相反するのであります。その点は現行法によつてやむを得ないと思ひております。

○大澤委員 道路運送法によつて許可を受け認可を受ける業者が、自動車を抵当にして金融をつけるといふような業者であるとすれば、當然金融的にはあまり支障のないことはよくわかるのであります。ところが、そういうものが現在の税法によりまして、法人等によりましては三年間は税金の決定をしないで、三つかえないようになつておられますので、三年前に納めるべき納稅義務者が、更正決定等によつて三年後に應大な税金を課せられる場合に、すでに抵当は一年ではあるが、三年前の法人税が三年後に課せられたときとは、更正決定は今の話の抵当権の設定後ではあるが、すでに納稅義務というものは三年前に発生してゐるという解釈

にもなりますので、こういう場合に對しての抵当権者のこの四條の解釈はどういうふうにかへるか、その点をお伺ひしたいと思います。

○齋藤(博)政府委員 お答え申し上げます。ただいま三年間というものは、納付期限の猶予というふうな解釈をいたしておるのであります。第三條の國稅徵收法の場合には、納付期限より一年前の抵当権である、一箇年前であることが証明されたときのみ優先されるのであります。それではいいのじやないかと思ひます。

○大澤委員 お話によりまして、國稅徵收法によつての御解釈であるやうであります。徵收法はもちろんそういうことになつておりますが、先ほどお伺ひいたしましたのは、法人税の決定が、以前は五箇年間まではさしつかえなかつたのであります。昨年だかこれが三年といふことになりましたので、すでに三年前に業者の〴〵が自發的に納めるように税法はできております。これが稅務署において審査した結果、これを三年前にさかのぼつて更正決定を業者にしてよかつたという場合に對して、業者そのものはすでに何ら納稅積立金等は用意してないもので、納稅ができなかつた、税法上から行けば、すなわち考課課税によつて業者の申請したものを稅務署が否認して、應大な税金を三年前にさかのぼつて課税してよかつたという場合に、一年前に抵当権が設定してあるから、その自動車業者に對して何らの差押え等はできないといふことになるかと解釈してゐるか。あるいは三年前でなくとも、二年前でもさしつかえありませんが、抵当権を設定する前の事業年度が前

の場合に、その事業年度に對して應大なる税金をかけられ、その業者がどうしてその納稅に耐えられないという場合に對して、稅務署が國稅徵收法によつて、その抵当に入つてゐる自動車を差押えをするということが起きた場合をお伺ひしておるわけでありまして。その点も少し掘り下けて御説明願ひたいと思ひます。

○齋藤(博)政府委員 この問題は税法とも関連がありますので、若干研究させていたしたいと思います。

○大澤委員 それでは大蔵省の主税局の方を呼んでいただいて、この点をばつきりした解釈をつけておかなければならないと思ひます。

それでは、ただいまの御説明によりまして、この國稅徵收法によつてもちろん定められておりますが、地方税は、一般の場合には國稅徵收法によるという事になつております。市町村によつてはさういふふうには定められておらない、國稅徵收法によらないものもあつたと思ひますので、税金が必ずしも抵当権に優先するということばかりとも限るまいと思ひます。この点をもう一言お伺ひいたしたいと思ひます。

○齋藤(博)政府委員 地方税法によりまして、さういふ場合におきましては、國稅徵收法の例によつて処分しなければならぬとありますので、これと同じように解釈できると思ひます。

○大澤委員 ただいまの四條の問題は、大蔵省の主税局の者を呼んで検討することにしたしまして、この程度にとめておきたいと思ひます。

次に四點ばかりお伺ひしたいと思ひ

ます。第一に行政目的の登録制度のほかに、一般の民事的登録制度を採用せず、登録を利用したが、行政の複雑または混乱を来すことはいかどにかという事。第二に、抵当権者はなぜ民法を準用しないのか。第三に、抵当権の執行手続を最高裁判所規則に委任した理由。第四に、自動車財団抵当は何ゆえに制定しないのかということをお伺いいたします。

○齋藤(博)政府委員 第一問の行政目的の登録制度のほかに一般の民事的登録制度を採用しなかつたかという御質問に對してお答え申し上げます。これは先ほど車両法について佐竹政府委員から説明されましたように、自動車の登録につきましては、今同一行政目的のために行つておりますところの登録制度を、そつくりそのまま民事的に使つたということでございますが、その民事目的に使うということの主たる理由は、この抵当法を制定したたかつたからでございます。それでその登録の内容が全然同一のものでございまして、行政目的と民事目的と両方にも適用し得ることあります。それから手続的に申しますと、この所有権者あるいは抵当権者あるいはその他関係者が、別々の官庁に行つて見る必要がない。今のところでは自動車の登録は、未端の各府県にございまして陸運事務所という機構で扱つておりましたけれども、そこに行きますならば行政目的の方も、民事的な目的の方も、抵当権も、所有権も、一切がわかるようになっておりますから、その方がよいと思つておるのでございまして、それから第二番目の、抵当権になぜ

民法を準用しないかという御質問にお答え申し上げますが、抵当権というのはなるほど民法にもございまして、しかしこの抵当権は民法の物権でありまして、民法の百七十五條には、「物権ハ本法其他ノ法律ニ定ムルモノノ外之ヲ創設スルコトヲ得ス」と規定しておりますので、その他の法律に定めて、この自動車抵当が創設された次第であります。それで民法にありますが、第十章の抵当権は、不動産に対する抵当権であります。従つて民法に對する規定を、性格的に申しますればそのまゝ使つては参りません。つまり言いかえしますならば、民法の抵当権は不動産に対する抵当権でありまして、今度の自動車抵当は自動車に対する抵当権で、つまり目的物が全然異なつておりますことと、それから不動産と自動車との性格の相違から、若干その効力も異にいたしております關係上、全面的に準用することはできないのであります。しかしながら抵当権そのものの性格から申しますと、大體類似いたしておるわけでありまして、その意味合いにおいて民法の抵当権の條章を必要によつては準用してもさしつかえないのであります。そういたしまして、自動車抵当法だけ読みまして、なか／＼わかりにくい法律になりますので、一応鉄道抵当法あるいは工場抵当法にないしまして、この自動車抵当法を讀めば、大體自動車抵当の概要が把握できるといふような法律にいたしたい。いわゆるわかりやすい法律にいたしたいといふことで、準用を避けまして書き並べたわけでありまして、第三番目に、抵当権の執行手続を最

高裁判所規則に委任した理由につきましてお答えいたします。この問題は車兩法の九十七條に規定しております問題でありまして、自動車抵当法はいわゆる実体的な規定であります。そしてその手続規定は別につくるのが一般の例であります。たとえば民法と民事訴訟法、あるいは競売法といふような關係と類似いたします。しからば自動車抵当法の抵当権の執行につきましては、これを民事訴訟法あるいは競売法に譲つたらという考え方もいたしたものであります。自動車の性格からいたしまして、民事訴訟法あるいは競売法の規定をそのまま列記するわけにも参りませんので、全然別の規定を設けなければならぬと考へた次第であります。しかし憲法の七十七條には、「最高裁判所は、訴訟に關する手続、弁護士、裁判所の内部規律及び司法事務處理に關する事項について、規則を定める権限を有する。」とありますので、この抵当権の執行に關するところの手続は、純然たる訴訟手続あるいは司法事務處理手続でありますので、憲法七十七條によりまして最高裁判所の規則にゆだねたわけでありまして、ただその中でも重要な管轄の問題だけについては、車兩法九十七條に、地方裁判所が執行裁判所として管轄するということの規定をいたしまして、その他は最高裁判所規則に譲つたわけでありまして、四番目の、自動車財団抵当はなぜ制定しなかつたかという御質問に對してお答え申し上げますと、実は抵当法を立案いたしました前に、いろ／＼金融の情勢からしまして、財団抵当を復活いたしたいという考へを持つたのであり

ます。御承知のように自動車交通事業法という法律によりまして、かつて自動車財団抵当が設定されたのでございまして、昭和二十三年の道路運送法によりましては、財団抵当制度を採用いたしておらなかつたのであります。ところが最近の金融事情からいたしまして、この自動車抵当制度と並びまして、財団抵当制度を再興いたしたいといふ／＼研究いたしたのであります。ところが目下日本に行われておりますところのほかに財団抵当制度、たとえば工場財団抵当制度と鉄道財団抵当制度と、二つの制度が主流をなしておりますが、これはそれ／＼、工場財団抵当制度は選挙主義を採用し、あるいは鉄道財団抵当制度は當然所属主義を採用いたしております。現行自動車交通事業法に基く財団抵当は、この中間的な制度を採用いたしておつたのであります。今後どういふふうな財団抵当制度を持つて行くのが、新しい日本の經濟情勢に即應し得るかという問題につきまして、種々検討いたしておりますが、今日までその結論を得ませんので、今度その抵当法にはこれを含めなかつたのであります。しかしこの自動車抵当法が成立いたしました後におきましては、すみやかにこの財団抵当制度につきましても研究いたしまして、一日も早く制定いたし、事業者の金融措置を講じたい、こういふふうに考へております。

○大澤委員 先般本委員会が公聴会を開いた際にも、興銀の総務課長の御意見にありましたが、この自動車抵当法は、自動車そのものに對しては、金融面から見て多少補足するところもあるが、大體いいだらう。しかし先ほどちよつとお伺ひしたように、實際問題として税金その他の面から見れば、すなわち自動車財団抵当法を施行しなれば、自動車だけの抵当法ではとうてい安心した金融措置もできない。

〔坪内委員代理退席、委員長着席〕

同時に自動車業界も、實際問題としてこれは何ら効果がないといふことが言える。私は思つております。現在自動車を買入れ入るにいたしまして、自動車メーカーあるいは販売業者といふものが、金融的措置はすでにとつておる。自動車業者に對しては、何ら不安なくすで行われておるのが現状でありますので、この自動車抵当法ができてみたところで、何ら自動車運送業者に對しての変化はないといふことも言えますので、この自動車財団抵当法ができてからならば、もちろん自動車業者そのものから見て最もけつこうであるし、金融業者の面から見ても、非常にこれを望んでおるといふのであります。ぜひとも自動車財団抵当法を至急つくつていただきたいということをお、私は強く望むものであります。なお現在の自動車運送業者といたしましては、國民生活に直結した事業でありますので、この自動車運送業者が完全に発達し、しかも理想的な経営ができて得るならば、直接國民生活に對して大きなプラスになることは申すまでもないのであります。かかる点からいたしまして現在の自動車運送業者は、先ほど申しましたように、自動車抵当法がなくともすでに何ら不自由なくやつておるのに、ここで新しく抵当法をつくつてみたところで、何らの特典もないという結果になるとしますならば、重ねて申し上げますが、ぜひとも

重ねて申し上げますが、今申しました工場財団法あるいは鉄道財団法というようなものをつくつて、自動車運送業者に対して、もう一歩進んだ経営をさせるように、この機会につけ加えて希望を申し上げておきます。

なおこの抵当法について伺いたいと思うのでありますが、第十二條の一抵当権者が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といふことになつておりますが、その「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といふこと、それから第二項の「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のみ適用する。但し、利息その他の定期金と通算して二年分をこえることができない」といふことになつておりますが、この二年分に限られてゐる理由について伺ひます。

○齋藤(博)政府委員 お答えいたします。これは民法の第三百七十四條にございまして規定と同趣旨でございますが、抵当権の債権額と利率その他は登録されるわけでございまして、この期限を無制限にいたしますと、一般の債権者の保護に欠けることがありまして、一応最後の二年分の返済期が到来した、たとえば元本の返済期から逆算して二年分ということと、一応限定するといふ趣旨で民法は制定されてゐると思ひますので、大体その線に沿つて規定したわけでございまして。

○大澤委員 字句の問題をこまかく申すことは避けたいと思ひますが、もし

そうであれば、民法第何條によるといふことにしても、何ら法文上さしつかえないと思ひます。

なお一般の普通常識で考えまして、質権の設定の禁止ということが最後にきめられておまして、この質権を禁止したのは、自動車抵当法によつて自動車金融はつくから、自動車を質に入れることができないといふことになつておきますが、かりに現在の抵当法ができて、信用のある自動車運送業者でも、これが一応金融的措置はつくかもしませんが、業者によつては、どうして現在の自動車抵当法によつては金融の道がつかないともあり得ると思ひますので、自動車そのものを質に置かなければ金融がつかないといふ場合も、実際問題として相当数が多いのではないかとと思ひます。質に置くことができないといふことは少し酷であるようにも思われる。自分の所有する自動車でありまして、それを質に入れば、それはちに入れば、何も禁止するといふことは——國家が自動車抵当法によつて、全部金融は世話をやいてくれるというならば一応わかりませんが、この法律があつても、金融の措置がつかない業者が相当あるのではないかと思ひますので、この点をお伺ひいたします。

○齋藤(博)政府委員 お答え申し上げます。質権の目的になることができないといふ自動車は、第二條にございまして道路運送車両法によつて登録を受けた自動車は、質権の目的とすることを避けたのであります。と申しますのは、ただいま大澤委員のおしやいまして、第一には抵当権でもつて用が足りるじやないか。第二番目に

は、もしもこれに質権を認めると、抵当権と質権が競合いたしました場合に、その順位をきめなければならぬ。そのので、質権の登録といふことは考えなければならぬ。そうなると思ひます。事務が複雑になつて来ますし、迅速を目的としたしましてその点はやめたわけであります。しかしながら登録を抹消いたしました質に入れることは、これはさしつかえないわけであります。抵当権は自動車を所有者に利用させて、しかも金融させるといふことに目的があるのでございまして、質にいたしますと、所有者はこれが利用できません。そういうような場合には自動車の登録を抹消いたしました、質に入れることは可能であります。

○大澤委員 そういたしますと、第二條による自動車の登録といふことは任意であつて、登録しようがすまいが、要するに自動車抵当法による金融措置の必要でないものは、何ら登録をする必要はないといふ解釈ができますし、してみれば先ほどお伺ひしましたように、この抵当法は、金融できないものには全部登録を抹消して、先ほど申しましたように、質に入れて金融することになると思ひますので、そういたしますと、実際の道路運送法あるいは道路運送車両法等によりまして、日本の輸送行政といふものを運輸当局において登録によつてはつきり把握して、わが国の自動車行政に対しての大きな計画なり、あるいは方針なりを立てる場合に、大きな支障を来すのではないかと考えられますので、この点の解釈をお伺ひいたします。

○齋藤(博)政府委員 お答え申し上げます。まず。車両法によりまして、自動車は自動車登録簿の登録を受けなければ、運行の用に供してはならぬことになるのでございまして、ただいま私が申し上げました質権の目的になるような場合のごときは運行する自動車ではなくなつてしまふ。自動車の定義に入るのでございまして、いわゆる行政の対象となるような自動車とはならぬといわけでありまして。しかもまた別には、抵当権を設定しておきました上で、さらに貸貸車契約を結びますれば、質権を設定したのと同じような効力を発すると考えております。

○前田委員長 それでは暫時休憩いたします。

午後三時五十三分休憩

午後四時九分開議

○大澤委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。満尾委員。

○満尾委員 道路運送車両法案についてお尋ねをいたします。第二條の輕車両の問題でございまして、ここに輕車両の定義のようなものがきめてありますけれども、規格をおきめになる考えはなかつたかどうか。特に私のお尋ねたいところは、金銀製の車輪を使つてゐる輕車輛もあるものであります。これは道路を破壊することが非常に多いので、どうしてもわが國の將來の道路運送車両の質を上げる角度から見ましても、金銀製車輪を禁止した方がよろしいようにも思ふのであります。が、政府委員の御見解を伺ひたい。

○佐竹政府委員 輕車両の規格に關しましては、この法令では第四十五條に、輕車両に關する保安基準がございまして、これで一応のことは規定されて

おります。また、たゞいまのお話のような問題は、この中の接地板及び接地板という中に一部包含されております。しかしながら御説のようなタイヤを使用するというところは、この中には含まれておらないのでございまして。タイヤを使用することはたいへんついででございます。私ども個人的には賛成でございます。現在日本の經濟力といひましては、そこまで急に締めますと、混乱を來すだらうと思ひますので、今回はそういうことを考えておらないのでございまして。

○満尾委員 四十五條の接地板及び接地板の問題で、輕車両が二輪制をとるか四輪制をとるかという問題がある。ところが道路をこわす面から見ると、二輪制の方がよいといふ。だからできるだけ四輪制に規格をきめるお考えがあるかどうかを伺つておきたいと思ひます。

○佐竹政府委員 それは結局、接地板の圧力の問題でございまして、四輪よりも二輪の方が悪いことは確かだろつと思ひます。しかしながら私どももいたしましては、目下そこまで規格をきめてしまふ意思はございません。

○満尾委員 第十四條の登録の問題でございまして、これは使用の本拠が移動しましたときに、甲の局長にだけ届けて、乙の局長には申請者から届けるよりもよろしいのであります。私は乙局長にも届ける必要があるように思ふのであります。どうも御見解になつておりますか。

○佐竹政府委員 これは甲の局長に申請いたしますと、甲の局長から書類が乙へまわります。そうしますと、御本人はまず乙の局長の所に行かれます

て、自動車を呈示して車体検査を受けて、その検査票をもらわないといけないのであります。検査票をもらえば、甲の所から来た書類と合せまして登録を受ける、こういう形になります。

○**源電委員** 甲の局長の方から、いわゆる官僚的職務遂行のために、非常に遅延するような場合がある。すなわち車が先に行つてしまつて、書類は一向甲の局長から乙の局長にまわつて来ないというようなことがあつて、そこに使用上の不便を来すおそれはないか。

本人が同時に乙の方にも申請をして、あとで両方の書類が符合するかどうか調べたら、必要にして十分ではないかと思われる。その点、この甲の局長にだけ出す結果、その書類が乙局長に到達するまでの時間的なものを御考慮に入れておられるかどうか、伺いたい。

○佐竹政府委員　ただいま私、ちよつと間違いましたので訂正いたしますが、乙の陸運局長に車両を呈示するというように申しましたが、車両は呈示しないのでよろしいのであります。自動車検査票だけを呈示して、書きかえてもらつて出すということになります。

それからたいまの末記のようなことは、確かに考えられることではございませうけれども、これは自動車の登録の申請を保持するために、ある程度のことでもやむを得ないと考えますので、私どももいたしましては、事務的にはできるだけ迅速に運ぶようにいたします。

から、そういう不都合のないようには
したいと思ひます。

○**蒲尾委員** 第二十二條に登録原簿の
謄本を申請人に出すことになっており
ますが、第二項におきまして、利害関
係がある部分に限り当該原簿の閲覧を

請求することが出来る。原簿の抄本の交付はだれにでもやるけれども、なぜ利害關係ある部分に限りというふうに限つたのであるか。全部見せてもいいのではないか。これを利害關係ある部

分というふうに限定せられたこと、またその利害關係があるとか何とかという、その有無の判定は、お役所が一方的にやれるものであるかどうか。これを制限する必要があるように思われるが、どういふ趣旨でこれを制限されたか。

○佐竹政府委員　初めの臆本でござい
ますが、臆本は新規登録用の臆本は一
通に限り、あとのそれと同じ臆本でご
ざいますけれども、新規登録用に使う
意味でない臆本は、請求することがで
きるであります。それからあとの、
利害関係ある部分に限りと申しますの

は、これは不動産登記法の例をとつておられますので、これはおそらく濫用することによりまして、事務が阻害されることを防ぐためだろうと考えております。

○満尾委員 利害関係がある部分というのは、どういうぐあいにて判定する

るのか、その点の扱いはどうなりますか、お尋ねしておきたい。——これは後刻、書面をもつて御答弁をいたしたが、ことにいたしまして、次の質問に移ります。

第二十五條の、自動車登録番号票交付代行者というものを、今回お考えに

臣の指定を受けることになつております。この指定せられるのは、多数にやられるつもりなのか、あるいは少数にやられるのか、一人でもやられるつもりかどうか、その点を伺いたい。それ

から事業場と書いておりますが、どう
いう意味ですか。陸運事務所にとよ
うの意味でありますか、お伺いしてお
きたい。

○佐竹政府委員 これは現在自然発生

的、こういう商売が成り立つておりまして、それはある場合には整備業者である場合もありますし、ある場合には組合がやつておる場所もあります、大体一軒が多いのでございますけれども、ところによりましては二軒ぐらいあるところもあります。私どももいた

しましては、今までのナンバー・プレートは、原則的には、車両の番号をもらいまして、その車両番号を標示してあるという意味のものでございますが、今回のものは、登記に類する登録というものを考えまして、登録番号をその車に標示しておる、こういう意味

に考えておりますので、今までのナンバ―とやや観念的に違つたところがある。従いましてこれをむやみなところに取扱はせるといふことはよろしくないのでありまして、原則といたしましては、これはむしろ国が支給するのが建前じやないかと思ひます。それで各

国の例を見ましても、大體政府からこれを支給しておるなり、売り渡しておるなりしておるのが普通だと思ひますが、急にこういう制度をとりますので、予算その他会計制度などの關係でめんどうでございますので、業者を指定いたしましたそれから買わせるといふ

う形をとつたのでございませうが、そういう場合に現状を乱すことをおそれておりますので、大体におきまして特に支障がない限り、現在やつておるものをそのまま認めて行きたいというふうに考えております。従つて「事業場と

とに」というのは、たとえばあちらこちらに各県にまたがつて店を持つておる場合、そういう場合を意味しておるのであります。

○浦尾委員 臨時運行の許可であります。

すが、三十四條の二項におきまして「陸運局長、市及び特別区の長並びに政令で定める町村の長」とあります。が、これは実際の運用におきましては、現在の陸運事務所に局長権限を委任せられるおつもりであるかどうか。実務は一体どういうふうにやられる

か、伺つておきたい。

「大澤委員長代理席、岡田(五)委員長代理席」

○佐竹政府委員 現在はこれは一部審察でやつたり、一部陸運事務所でやつておりますのが実情でございますが、本法におきましては、陸運局長の権限

を陸運事務所に委任することにしております。並びにここに掲げましたような市町村長に委任することになっております。

○酒尾委員 これは市に行つたり、事務所に行つたり、町村に行つたり、いろいろになつて非常に困ると思うので

ありますけれども、一括して事務所長に委任するわけには行かないものなのでありましょうか。実際の取扱いにおいて、ある場合は市役所に行かなければならぬということになりますと、これは相当めんどうなことが起るし、現在の慣行とも著しく違つて来るように

思うのでありますが、市であるとか特別の町村をきめる必要はなかつたように私は思うのであります。御見解を伺いたい。

○佐竹政府委員　これは陸運事務所一本でやりますと、制度としては非常に

すつきりしてよろしいのですが、實際にこれを利用なさる方は、一々陸運事務所まで行かれるのはたいへんでございますので、大体もよりの町村で間に合いうようにという便宜をはかつたつも

りでございます。

○溝尾委員 四十條の保安上の技術基準の問題でございますが、ここには何も技術基準内容は出ておらぬのでありますけれども、これは一体どういうふうにおきめになるおつもりであるか。

結局自動車というものが、非常に進歩

発達の過程にあるものだという感じをわれ／＼持つておるのであります。この技術基準のきめ方を非常に固定的なきめ方をする、新しい進歩発達の実現を阻むような結果になりほしくない、相当の費用をかけて試作をしてみなければならぬのでありますから、モ

デルをつくつてすぐこわすわけにも行かない。つくつたものは相当運行させてみなければならぬだろうし、基準がなければならぬだろうし、基準があるところだろうと思いますが、幅のあるきめ方をされるものであるかどうか、一度伺つておきたい。

○佐竹政府委員 この自動車の保安基準と申しますのは、自動車が道路を歩きます場合に、必ずこの程度以上に整備されていますなければならない。この條件を満足していなければならないといふ、最低限の要求でございます。実際、この車はもと／＼これより範圍が上

と申しますが、程度の高いものでなければならぬといふものでございます。従いまして、これにはむしろ幅とも観念でなく、最低限の線をきめておるといふ観念のものでございます。これはここに長々と項目が書き上げて

ございますので、非常に驚かれる方もおありと思いますが、現在の実情といましては、これは現在の道路運送法から出ております省令で車両規則というものがございまして、これに詳細なる数字を與えてあるのをごさいます。ここに上げてあります項目のうち、三つ四つ新しいのがございます。が、ほとんど大部分というのは、この車両規則の中ですでに定められておるものであります。その数字に關しましては、これは現在の自動車の發達の状況にも多少關係なしといひませんで、これをほんとうにお説のごとく固定してしまふことはどうかと思ひますから、その数字のごときものは省令にゆだねまして、適宜にこれをかえて行くことができるといふようなことにしてございます。

○瀧尾委員 第四十一條の問題でございしますが、この各種の裝置につきましても、實際車を運用する場合のことを考えますと、大都會で車が動いておる場合と、相当山間僻地で人間のあまり通らないような、山道を走るような場合とでは、大分列挙してあります項目の中で輕重の差がある。画一的にこれだけのものを、いなかといわず東京のまん中を走ると同く、同様に認めることは、不必要なことがありはしないかといふ疑がいたしますが、地域的な適合性というもので、取捨かぎにする余地はないかといふことをお伺ひします。

○佐竹政府委員 現在の建前におきましては、自動車はあちこちへ動きましますので、一律に考えております。しかしながらお説のようなことも考えられるのでありまして、たとえば悪臭の

あるガスを放つといつたようなものは、大都會と山間僻地とは確かに程度が異なるのであるが、もしもせんが、これはその場合々の運用にまかせるより仕方がないと思ひまして、規則におきましては、建前としてはこゝろで画一的に考えております。

○瀧尾委員 これは十二号の悪臭の問題もそうでありまして、あるいはその前の防音裝置のごときでも、峠を越して行くようなバスなんかについては防音裝置はいらない、いくらやかましきてもかまわないというものもあると思ひます。ところがこういふふうに向一的にやつて行きますと、取締りの対象になつたときにひつかる。それで私はこの質問をするのでありまして、時と場合によつてかげんしてもいいといふような條項は、そのときに改めてもいいようにして、多少そこに若干の幅をきめておいてはどうか。これを列挙主義でずらつと平面に並べますと、わけのわからぬ取締り官憲は、まつたく同じようなウェイトをもつてこれを取締るおそれがある。だからこれは時と場合によつて、これだけのことは絶対に必要なものである、これは多少当該地方々々によつてしんじやくの余地のあるものであるという場合に、輕重の別をつけられることが必要ではないか。少くとも並べ方だけでもそれをかえたらどうか、かように考える次第であります。政府委員の御見解を伺ひたい。

○佐竹政府委員 お説まことにございとも存じますけれども、これを法文に書きまします際には、どうもこういふものは書きにくいのでありまして、非常

に明確にその意思が現れないのを遺憾に存じますが、その点はあまり画一的になつて大衆に御迷惑を與えないように、私どももいたしましては指導をいたして行くつもりでございます。

○瀧尾委員 四十二條の乗車定員のことについてお伺ひいたします。この貨物車の最大積載量に關しましては、お互いにある疑問はない。しかし最大積載量のリミットを嚴守することは、自他ともに利益であり、公共の利益にも合致することと思ひのであります。しかし乗客の乗車定員というものは、車の保安度と必ずしも密接な關連がない。むしろ私の見解によりますれば、車のメーカーが、商品としての値打から、その車の持つサービスの内容として便宜的にきめたにすぎないものであつて、たとえば五人定員の乗客車に七人かりに乗つたからといつて、これだだちに公共の福祉に影響はない。ところが五人定員の七人乗つたとなんか、おまわりさんがこれをしかりおくぞといふことに必ずなるのであります。従つてこの乗車定員は、貨物車の最大積載量とは全然質が違つて、單なる目安にすぎない。また一面においてバスの方は、だれも乗車定員通り乗つてはいない。してみるとこの四十二條のこの書き方は、私は非常に不適當だと思ふ。だからこれはもう少し彈力のある表現をして、乗車定員に關しては運輸上に支障を來すようなおそれのある場合でなければさしつかえないといふことにお考えにならないかどう

か、御見解を伺つておきたいと思ひます。

○佐竹政府委員 この乗車定員の場合に關しましては、これは一定の規則が

ありまして、御承知のごとくしりの幅とかひざの長さといふことから割出しまして、スペースの關係を、保安上とサービスの意味を含めまして、定員を算出するといふことを考えております。しかしながらただいま御指摘になつてまいりました、それが實際に守られていないことはなほ遺憾に存じますが、主としてバスの話であります。が、わが国の經濟狀態、ことに戦後の異常なる經濟狀態の關係もありまして、遺憾ながらこれを嚴守できないといふことは事實なのであります。しかしそうかといつて、これをきめないこともあまりよいことでもない存じますので、私どももいたしましては、バスのような場合にも乗車定員というものを考へまして、むしろそれがだんだんと守られるような方に持つて行きたいといふことを考えております。乗用車の場合はいろいろ問題もありま

す。ところが、運輸台のごときものはいろいろ御議論もあると思ひますが、運輸操作の支障を來さないといふことが必要なんじやないかと思ひのであります。ですから乗れるから乗るんだといひまして、たとえばチェンジ・レバーをまたいで乗るような狀態では、保安上から見れば必ずしもよいとは言えないのであります。そういう方面から一応考へて行かなければならないのではないかと思ひます。

○瀧尾委員 バスに關しましては、これは良心の命ずるところによりまして、やはり定員超過といふことは相當問題になる場合がある。確かに事故の原因になる場合もあります。しかしそれは程度の差であり、ロンドンのバスのように定員以外に絶対乗せないとい

うことができればよいが、それは當分できないと思ひます。これはお互いにある議論の余地がない。私が今特に問題にしたいのは、乗用車の定員の問題です。これは運輸台の乗車についてはお話を通りです。しかししりの座席の問題になりますと、定員といふものは單なるサービスの内容的便宜なものにすぎない。従つてこれをあまりリミットなものに考えないよう、運輸省令を出されますときに、ひとつそこに幅を持たせてもらいたい。この四十二條の規定の文句そのものもあまり感心しないが、かりにこの文句をそのまま残しておきましても、省令で何かおきめになるようでありまして、その点の価値の置き方、乗用車の乗車定員の考へ方につきまして、運輸上の保安を阻害しない限りにおいて、ある程度の幅のあるものにして、自動車会社のつくつた定員がだだちに取締令の対象の標準になるといふことだけは、避けるような措置を考へていただきたいと思ひますが、この点について政府委員のお考えを伺ひたいと思ひます。

○佐竹政府委員 乗用車の問題に關しましては、省令をつくりまします場合その他について、もう少し考慮をしてみた

ことも考へております。

○瀧尾委員 四十三條の問題でございしますが、この四十三條のねらつてゐるところは、いろいろな各種の制限を加重することにより私には読まれるのであります。これは加重の方だけではなく、加減する必要があるとはいふかと思ひますが、これはどういふふう

に御解釈になつておりますか。

○佐竹政府委員 四十三條は制限を附加するのでありまして、實際の建前よ

りはシイウイアにすることを考えてお
ります。ここではつきりうたつており
ますが、時により緩和する場合があり
ます。この緩和する場合のことは、そ
れだけ案に認めることになりまして
で、省令の方で考えることにいたして
おります。

○瀧尾委員 第四十六條について伺
います。この四十六條の規定は、何を
書いたかまづわけてわからぬと思
う。あたりまえのことをあたりまえに
書いてあるように見える。まるで四十
六條は削除してよいと思ひますが、四
十六條を置かれた真意をひとつ御説明
願ひたいと思ひます。

○佐竹政府委員 おつしやることはご
もつともございまして、確かになく
てもよい規定かもしれません。しかし
ながらこの四十條から四十二條その他
に書いてあります保安基準というもの
は、一方の側から見れば、何か
運輸省が、非常に大きな伝家の宝刀を
握つて、自動車設計内容に關與する
かのごとくに考えられるおそれがある
のであります。私も、私どもといしまし
ては、これはあくまでも保安の基準で
あつて、その限度を出ないものである
というのをつきり確認いたしてや
つておりますので、その旨をここに明
記してある次第であります。

○瀧尾委員 第七十五條に自動車の指
定ということがあります。その第一
項の字句は何を意味しておるのか、こ
の文句を讀んだだけではわからない。
私は大体おぼろげながら意圖せられる
ところはわかるような気がするものであ
りますけれども、この表現は實際何の
ことを申しておられるのか、どうい
うものでございようやうな七十五條の文

章を書かれたかというこの御説明を
お伺ひしておきたい。

○佐竹政府委員 この自動車の指定と
いう内容は、やや條文がわかりにくい
ことは確かでございますが、趣旨とい
たしますところは、たくさん連続し
て長い間出してあります。いわゆるマ
ス・プロのシステムというところに載つ
ております。車は、一々これを使い始め
ますときに、車検場を持つて来て国が
チェックをするというところは、それは
どまにしないでよろかろう。むしろ
それよりも国がどういふ検査を要求す
るかというところを、メーカーの方に
つきりさせまして、メーカーの検査に
おいてその点を十分確認してもらつて
出て来てもらへば、それで十分であ
りませんか。こういう考え方でありま
して、お使いになる方の御便宜をはか
つてやつたシステムでございます。

○瀧尾委員 そういたしますならば
ば、これは單なる自動車の指定ではな
い。新車の車検省略のために自動
車の指定なのであります。だから言葉
を惜しまないでそのようにお書きになつたら
よろしいし、七十五條の第一項は、自
動車の安全の増進をはかるためではな
い。新車のこれ／＼のために特定の業
者側は申請して、申請になつた場合に
は、自動車をその型式について指定す
ることができるといふように、きわめ
て平たく今御説明のありました内容
を、そのまゝ七十五條に書かれたらど
うか。この七十五條の文章は、よく事
情を知らない第三者、一般国民の方が
読みまして、お話のような内容をどう
しても推定することができない。これ
は非常に表現が間違つておる。私は事
柄の内容については、今御説明の趣は

ごもつともだと思ひます。ちつとも反
對する意思はありませんけれども、七
十五條の字句の表現は、明らかにこれ
は手落ちである。間違ひである。さ
うな思想内容は、この表現をもつてし
ては盛られていないと思ひます。これは訂
正する必要があると思ひますが、
政府委員はこれでおかるといふよう
にお考えになつておりますか。

○佐竹政府委員 これは第七條の三項
及び五十九條の二項に出ておしまし
て、その旨はつきりしておるはずと
考えております。

○瀧尾委員 第七條に關連する車の指
定ということ、七十五條に明記すべ
きだと思ひます。この七十五條は卒然とし
てお書きになるから、これは非常に字
句不明瞭であつて、第七條の關連する
自動車の申請というふうにお書きにな
ることが私は必要だと考えますが、意
見にわたりますからこの程度にしてお
きます。

さらに今度は整備事業の認証とい
うことについてお伺ひいたします。認証
という言葉の意味であります。どう
いう意味か。また認証は申請によつて
なされるのでありますから、反面にお
いて許可せられる場合を当然考慮しな
ければならない。それで許可せられた
場合に、その事業者はどういう立場に
なるのであるか、事業が遂行できるの
であるか、できないのであるかそのこ
とをお伺ひしたい。また認証せられる
ときには、全体としての需給の關係の
バランスをお考えになつて認証工場と
いうものをせられるのか、たとえば人
口十萬の都市では、認証工場は二つ以
上あつてはならない。需給のバランス
から考えて、そういう数量的な考慮も

入るものであるか、そういうことはな
くして技術的水準が高ければ、たと
い人口十萬の町に二十軒でもいたし方
ない、御認証になるというお考えであ
るか、その辺をお伺ひいたします。さ
らにまたこの認証制度の運用いかに
よりましたか、非常に現在の業者の
擁護に墮し、現状維持的な運用を見る
おそれがある。国民の營業自由の原則
を非常に阻むおそれを生ずる危険が
あります。その点についての御考慮は
どういふふうになつておるかといふこ
とをお伺ひたい。

○佐竹政府委員 自動車というもの
は、先ほども申し上げましたように保
安基準に適合していなければ運行して
はならない、こういうふうにお考え
おります。それで国はこれを大休年に一
べんくらの割合でチェックして行く
といふふうになつておる。自動車が整備
のために大ばらしをやりました場合、
その間に組み立てて出て来た場合、そ
して組立てて出て来た場合、当然これ
は保安基準に適合するかどうかとい
うことをチェックする場合が考えられ
るのであります。その場合にこれは国
がチェックするのが建前であるとい
うことにはいたしてはおります。けれど
も、實際問題としてこれを国がやるわ
けに参りませんので、この仕事を、認
証を受けた分解整備事業者におい
て仕事をし、検査をして出したもの
は、国はそういうチェックをしないとい
う建前をとつております。そういう
意味でございまして、こういう仕事
をそうむやみなところからやるわけ
に行かないという考え方から、ある基
準をきめて、申請によつてその内
容がその基準に適合しているかどうか

といふことを確認いたしまして、これ
を何かの方法によつて外部に証明する
という考え方、この認証というこ
とでございます。これはまた片方にはも
う一つの考え方がございまして、日本
の現在の整備というものは、非常に程
度が低くてよろしくない、むしろ寒心
にたえないような状態でありまして、
これを自由放任しておくと
ことは望ましくないと思ひます。その
意見もございまして、これを免許とか
認可とかいふことにいたしまして、い
いとろだけ残して、あとは商売がで
きなようにするといふ考え方がある
べきではないと思ひます。私どもと
いたしましては、認証の基準というも
のを非常に低いところから求めまして、
大体普通車とか、小型とか、いろいろ
の業種にわけまして、ほとんど一両を
入れるスペースがあり、適当な技術屋
が一人おり、道具類が一通りあれば、
その程度のものをもつてみな認証して
行きたいといふふうにお考えでありま
す。また申し落しましたが、需給のバ
ランスを考慮するかどうかというお話
がございましたが、現在の私どもの考
え方としては、需給のバランスとい
うことは考えておりません。ある程度
のスタンダードのしかもそれは非常に低
いならば、全部が認められる、こうい
う建前をとつておられますので、現在
やつておられる大部分のものが、これ
に及第してしまふだらうと思ひます。及
第されないものがありまして、商売を
続けることはさしつかえないのであり
ます。それで、ここに検査の主任者と
いふものを置く建前になつております

が、問題は、端的に申しますと、こういうしつかりした人間が一人おれば、大体すべて認められる。こういう考え方でありまして、私どももいたしましては非常に軽い意味の法規制を加えまして、責任体制を備え、仕事の整理、帳簿などをしつかりすることを義務づけることによりまして、自主的にそこから整備の技術の向上ということが生れて来ることを期待しておるのであります。免許とか統制とかいつたようなことを考えておるものではないのであります。

○漏尾委員 以上をもつて私の車両法の質問を終わります。

○岡田(五)委員長代理 それではこれをもちまして会議を閉じます。

午後四時五十二分散会

第十回国会衆議院運輸委員会議録
第二十八号中正誤

頁 段 行 誤 正
一三 一三〇 T V A は T V A
ベンシル は テ V A
ウアニア シレ 1 ヴ

昭和二十六年六月六日印刷

昭和二十六年六月七日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷所