

第十回 参議院運輸・法務連合委員会會議録第二号

昭和二十六年五月十六日(水曜日)午前
十時三十三分開会

本日の會議に付した事件

- 自動車抵当法案(内閣送付)
- 自動車運送車両法案(内閣送付)
- 道路運送車両法案(内閣送付)
- 道路運送車両法施行法案(内閣送付)

○委員長(楠竹春彦君) これより運輸・法務連合委員会を開会いたします。

それでは議題であります自動車抵当法案、道路運送車両法案並びに両法案のそれらの施行法案につきまして質疑応答を開始いたしたいと思ひます。御質疑のあるかたはどうぞ御発言願ひます。

○伊藤修君 委員のかたの御審議の關係上、法務委員から先に質問させていただきます。私のほうの關係事項といたしまして主として質問いたしたいと思ひますが、この法律によつて日本の法律の基本的な考え方、一步前進いたしました、新らしく動産抵当というものをここに創設しようというのであります。これが、これに対するところの英米法系の立法例があるかないか。又我が国において他にどういふ一つの立法体制が過去において認められたかどうか。この点について先ずお伺ひいたしたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 自動車に關しまして、アメリカ等の規定によりまして、やはり自動車の登録制度を利用

いたしましてモーゲージの制度があるようであります。内容は若干違つておるようであります。他には私どももちよつと存じておらんのであります。我が国におきましての動産抵当は、御説明のとき申上げましたように、船舶の二十総トン以上のものについての例、又農業動産信用法によりまして、農業動産についてその動産抵当を認めております。

○伊藤修君 元來抵当権の対象となるところの物件について、今御説明があらまきとき動産の場合においては、いわゆる物の同一性というものが保持されることは當然疑ひ知るところであります。が、本件のごとき動産の場合において、問題は物の同一性というものが果して保持できるかどうか。いわゆる担保権の公示の、いわゆる公示方法という点のみを捉えて、本法において抵当権を創設しようという、こういう考え方であるか。自動車のごとき同一性が果して保たれるかどうかという点にあるのですが、御説明の中にあるところの船舶に対するところの抵当及び農信法によるところの農業資産の抵当、或いは工場抵当法によるところの抵当、こういうものに対しては、包括財産としてその一つの企業体制全体を抵当権の対象とするというところに狙いがあり、且つ容易にそれが分離できないというところにも抵当権の目的物としての適性が認めらるるのであるが、本件の自動車のごとき場合においては、抵当権が果して目的が達せられる

かどうか。例えば自動車の脚を容易に代える、ぼろのタイヤをいれやつと代えた場合において、果して抵当権の同一性が認められるかどうか。また機関についてはナンバーを打つということが書いてありますが、或いは機関の主要の部分についての変更があつた場合、ボデーの変更があつた場合、今日においては脚が非常に高いので脚の変更があつたような場合において、果してこの同一性が保たれるかどうか。いわゆる私の申し上げるところは、いわゆる抵当権の対象としての物に適するかどうかという点について一つ御説明を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) この法案におきましては自動車の同一性を確認する方法といたしましては、自動車のシヤシー、車台にナンバーを打刻いたします。その打刻の、運輸大臣の指定するところから打刻させることにによりまして、同一性を確認して行かうというところでございます。只今お話ありましたように、エンジンを取替へるといふような場合におきましては、債権者の同意を得るよう政令を以て定めるつもりであります。又自動車におきましては、この検査の條項によりまして厳格なる検査を毎年一回以上行うことになつております。その場合におきまして常にその車の実体につきまして検査できますし、又登録におきましては検査の制度を設けまして、その車が実際に登録の实体と合つておるかどうかという点もいたすことにいたしております。

たしておりますので、同一性の確認ということにつきましては間違ひなくやつて行けるつもりでございます。

○伊藤修君 今の御答弁によると、簡単に同一性が確認できるという仰せでありますけれども、それは成るほどボデーについてはそういうマークを打つとか、或いは機関についてもマークを打つとか乃至は一ヶ月ごとに確認によつて云々と言われるけれども、問題は抵当権を実行する場合において果して債務者がそういう善意な債務者のみとすることは限らないのです。多くの場合は債務者はとにかく債権を害することを想像しなぐちやならん。その場合においていわゆる脚のごときものを変更にしようとする場合において、私は今の御説明では納得できんと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 悪意の債務者或いは抵当権設定者におきまして、債権を害するやうなことがございまして、勿論阻害行為といたしまして取消すこともできますし、又抵当権の物權的性質からいたしまして、その妨害の排除なり予防の請求をなし、又不法行為によるところの損害賠償といふことも考えられますので、その点につきましては心配がないのではないかとと思ひます。

○伊藤修君 それはちよつとお説としては乱暴ですね。不法行為によるとか、阻害行為の排除によるという、そういうことはちよつと実情に即さないと思ひます。又そういうことによつて救済されなければ目的が達せられないという、そこに、もう不備があるのじやないですか。それから我々は自動車に對するところの重要措置として、この法律のできることに對しては別に反對するものじやありません。ただ、できるならば完全無欠なものを作りた。又抵当権の本質を明らかにした。將來國民がこれに對して、一休動産抵当といふものに対して、こういうものが一つできれば今後はいろんな面について動産抵当といふものが考えられる。一つの立法傾向として、一つの新しい基礎を作ることになる。示唆することになる。こういうことを考えまして、私は明らかにして置きたい。かように思ひます。本法立案に對して反對する意味じやないのです。それから御説明のような趣旨ではちよつと私は目的が不安ではないかと思ひます。それから私の申し上げることはあなたの御説のように、いわゆる不法行為による損害賠償の訴えとか、妨害行為の行為取消を訴えを起すとか、そういう複雑な手続をしなかつたならば債権者はその權利を保護せられないといふやうな、不安な法律ではないか。どうせ法律を作るならば、いわゆる法律自体によつて債権者の權利を確保されるやうな透徹したものではないかな。その意味において、根本的な同一性の保持ができるかどうかという点をあなたに伺つて置きたいのです。

○政府委員(牛島辰彌君) 自動車の価格から申しますと、シヤシー、車台の

価格というものは非常に大きな部分を占めておりますので、車台が変らなければ同一性を保つておるといふふうに考へて立案をいたしておるような次第でございます。タイヤの交換、或いはタイヤの摩耗ということとは、勿論動産でございます。タイヤの交換、或いはタイヤの摩耗というものは、勿論動産でございます。

○伊藤修君 私はいくら業者ではありませぬけれども、業者のかたが果してそれで納得するか。いわゆる今日の自動車の通念をいたしまして、脚が最も重要なものである。ただ価値において、脚だけでは車台の総価値から比較いたしますと少いという仰せでございますけれども、むしろ業者としては脚を第一に見ることが当然の通念ではないか。ただ価値の比例だけで脚は問題ではないというようなことはちよつと暴言だと思ふ。

○政府委員(佐竹達三君) 脚というのはどういふ意味ですか。
○伊藤修君 いわゆるタイヤのことを言うのです。それは業者で皆言つておるでしょう。
○政府委員(佐竹達三君) ええ、言つております。

それで、この全体の自動車の値段にいたしまして、タイヤの値段というものは大体一割から一割五分ぐらいの見当だと思ひますので、それでこの消耗というものは当然考慮に入れて考へるべきものだと思いますので、自動車の価値というものはシャシーなりエンジン

ンなりに依存しておると考へて然るべきものじやないかと思ひます。
○伊藤修君 あなたがたは結局その仕事をやられるという面だけで考へておるが、我々は法理の面から考へるので

ただ金額の問題を言つておるのではない。金額は重要だと私は思ひます。あなたがたは重要ではない、パーセンテージからいつたら少いというので、それは問題じやないというふうにお考へになるが、一体それでは、これは実行する場合に、外された場合に、それに追求できるかどうか。本法でもつてそれを追求できるかどうか。タイヤを外されておる、その外されたタイヤに対して、古いタイヤを附けられて外されたタイヤにつきましては、本法において追求できますかどうか。抵当権の追求性がこれで認められておりますか、先ずこれを伺つて置きます。

○政府委員(牛島辰彌君) 不動産と同様に抵当権をいたしましては追求いたしません。他の方法によつて救済をいたします。
○伊藤修君 他の方法とはどういふ方法ですか。
○政府委員(牛島辰彌君) それが不法行為によるものでありますれば勿論損害賠償を取るというような方法によりまして救済いたしたいと思ひます。

○伊藤修君 どういう不法行為に基くのか存じませんがそういう場合において、不法行為によつてその救済を求めるといふ行き方はどうですか。一体理事者にお伺ひしますが、この法律はあなたのほうで立案されたのですか。法務府の意見長官の意見でも徴せられて立案されたのですか。

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は私のほうで立案いたしました。法制意見局の審議を経て決定いたしました。○伊藤修君 今の追求権の問題はどうですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 悪意を以て、車を故意に新しいタイヤをはずして、抵当権実行の前にあるものを古いタイヤに換へてしまつたというやうなことがありますれば、或いは阻害行為、不法行為が成立する場合におきましては、不法行為によりまして損害賠償を取ることにいたしたいと思へております。

○伊藤修君 元來抵当権の物権的効力といたしまして、物に対して権利は追従しております。その物の支配によつて債権者は利益を享受するということが本質的に明らかであります。従つてその物が分離されて他に行つた場合には、不法行為の概念とか、或いは阻害行為の概念とかというものは、抵当権の場合においては効用をしないと思へるのです。又そうすることが当然のことです。然るが故に物権として債権以上の効力を與えておるのです。従つて物権の範囲におきましては当然追求権というものを認めておるのです。然るに本法ではそれに対するところの手段がしてないのではないか、いわゆる不動産抵当の場合において追求権を明らかに認め、又農信法においても認めております。或いは船舶の場合でも確かに認めておるのです。そういうものに対して認めてやるのが当然じやないでしょうか。あなたのおつしやるようにただ不法行為である、或いは阻害行為である、それで他の法律

によつて救済を受けなければならぬという脆弱な抵当権というものは果して認めるかどうか。抵当権の本質をそこで以て打切ることになるのではないかと。

○政府委員(牛島辰彌君) お説の通り抵当権は物権でございますから、物権的な請求権によりまして返還を求めるということが抵当権の性質からできるものではないかと考へております。

○伊藤修君 できるものじやないかと仰せになるけれども、それはこの法律の建前として、いわゆる不動産抵当といふものによらずして、特別な抵当権として、ここに動産抵当を新らしく創設するという特別法としての建前であることは仰せの通りであります。して見ますれば、この特別法中に物権的請求権の規定を明らかにしなかつたならば、抵当権者は権利の完璧を期せられないのじやないかということをお尋ねするのです。だから私はそういう欠点を補正なさつたら如何か。こういう意味です。

○政府委員(牛島辰彌君) 私どもが考へておりますのは、この特別の自動車抵当権というものをこの法律によりまして設定いたしました。民法の総則に關する規定につきましては適用があるものと考へておるのであります。物権の請求権として返還を請求するといふことはできる、民法の規定によりましてできるものと考へておるやうな次第であります。殊に自動車のタイヤのごときものは自動車に附加して一体となつておるものでございますから、これにつきましては、不動産の例によりまして特別な規定を置かず、民法の総則の規定によりまして解決をいたし

たいと考へておるのであります。
○伊藤修君 どうも支離滅裂ですね。別にあなたをいじめるというつもりじやないのですけれども、私はあなたにこの法律に対して、お互いによい法律を作りたいと思ふから欠点を指摘しておるのです。ですから欠点は率直にお認めになつて研究をなさるならともかく、ただ言ひのがれようというお考へではちよつとまずいと思ひます。私は改めて御説明申上げるまでもなく、今私が質問していることは抵当権の効力の問題を質問しているのです。あなたのいふやうな御答弁は物権の総則を御説明なさつてゐる。総則によつてはそこに出て来ないのです。物権の本質はそこにある。総則の規定が効力の面に及んで、効力規定がなければ、抵当権の実行について追求権といふものは認められないのです。だから、これは明らかに、私は抵当権者を保護するといふのならば、これは明記すべきものである。こう考へます。

○政府委員(牛島辰彌君) この点につきましては更に私のほうにいたしましても研究いたします。

○伊藤修君 それでは理事者の御研究に待つことにいたしまして、私はその点は強く指摘して置きたいと思ひます。

次に本法において、この抵当権の実行についての規定は、僅かに十七條の第二項、第三項が抵当権の実行についての規定と考へられますが、その他の規定は最高裁判所の規則に譲るといふやうな書き方がしてあるのですが、御承知の通り最高裁判所のルールによるというところは、憲法第七十七條ですか、それに基づいて最高裁判所がルール

を決定する権限を持つておけることは申すまでもありませんが、これは問題が今日なお解決しておらないのですが、少くとも立法院としての考え方は、従来の一貫した立場から、およそ我々の基本人権に影響のない、單なる手続に関する規定、こういうふうに制約した下に今日までその態度を一貫して参つたのです。又最高裁判所もこの点に対しては敢て立法院との紛争を避ける意味において、みづからその点は規則制定というものを狭義に解釈しておつた、こういう今日までの立場であります。で、むやみやたらに最高裁判所のルールに委譲して行くということは、立法院そのものの権限の委譲であることは我々として納得できない、それから殊に本法の場合におきましては、いわゆる権利の得喪変更に関するところのもの、基本人権の基本である財産の得喪変更に関するところの基本人権の事項を定めておる。これを最高裁判所に委ねるということは、みづから立法院の放棄であると考えます。こういうようなことは我々としては承服できない。少くとも不動産抵当法におけるところの執行に関する規定をここで準用なさるか、或いはここに改めて明定なさるか、いずれかの方法をおとりになつた方がいいのじやないかと思ひます。御意見を伺つておきます。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今の御説誠に御尤もなことでございます。私もいろいろ／＼考えたわけでございますが、今回自動車第五條によりまして不動産的な取扱を受けることになりましたので、これらの抵当権の執行につきましても不動産的な取扱をするという必要が生じて来ました。ただ自動車

がその性質上機動性に富んでおる。その他自動車の特質から考えまして、民事訴訟であるとか或いは競売法によるところの不動産に対するところの手続をそのまま適用するところが困難となつて参りましたので、何か適切な調整規定を設けなければならぬと考へておるのでございます。その結果、いろいろ考えました結果、この七十七條の規定によりまして、裁判所の管轄としたしまして、その手続を最高裁判所の規則制定にゆだねました。このことは家事審判法であるとか或いは民事訴訟法等の例もございましたので、又その他民事の調停法案などにおきましてもありましたので、この方法によつたのであります。なお最近いろいろ／＼行政関係の立法等を見ておりますと、こういう例も多々ございますので、最高裁判所規則によりましてやつて参りたいと考へておるのであります。殊に競売法、民事訴訟法を改正をいたしますという事になりますと、非常に時機が遅れるという点も考慮に入れた点を申上げて御了解を得たいと思ひのであります。

○伊藤修君 私の質問の根本に触れていらつしやらないのですが、私の申上げることは、これは便宜最高裁判所のルールにゆだねるという安易な考えかたはいけな。いやしくも立法院としてみづから当然ななければならぬ法律制定、即ち基本人権の保障に関するところの重要事項に對しては、他の機関、行政機関にゆだねるということ、は、我々としては憲法の精神から申しまして不適当じやないか。殊に競売法であるとか民事訴訟法の強制執行手続法というものは、いわゆる基本人権に影響あればこそ法律を以てしておるのです。ただその執行の手続に、單なる手続に関する規定は、これは最高裁判所の定めでよろしいけれども、得喪変更の基本的な基礎というものは法律によらなければ我々は不適当と考へております。ただこれは基本的なものは本法において準用なさるといふ形式をおとりになる、強いて考へるならばです、準用なさる、いわゆるそのまます、準用なさる、或いは移し替へてこで書きになつてもよろしいと思ひますが、そうしてその手続を期日を定めるとか運行を定めとか、そういう手続、ルールに関することは、最高裁判所にゆだねて結構です。そうなるべきが当然だと思ひます。若しあれでしたら御研究になつて御答弁をなさつてもよろしいのですが。

○政府委員(牛島辰彌君) この点につきましては法務府と再三に亘りましていろいろ／＼検討した結果ですので、更に検討いたしました御返事を申上げたいと思ひます。

○伊藤修君 では次に、この抵当権は、ちよつと條文をずつと読みますと、いわゆる抵当権の登録によつて對抗要件にしているように考えられるのですが、若し違つておりますれば御訂正になつてよろしいが、私は、對抗要件とするならば、農信法では確か善意の第三者に対する對抗要件にしておりますが、本法では善意、悪意を問はず對抗要件にしているようですが、むしろ登録というものを基本に考へてこの抵当権を創設されるというならば、これを成立要件にされたほうが益々以て抵当権者に確実な権利の保障になるのではないかと。成立要件にするか。對抗要件にするか。對抗要件にするならば、善意の第三者に對しての對抗要件にするか。或いは善意、悪意を問はずして對抗要件にするか。この点を明らかにして頂きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) この法案におきましては、お説の通り登録を以て對抗要件といたします。又農信用財産の抵当権の對抗力についての特則がございまして、只今おつしやいましたように、悪意の第三者に對しては登記なくしても對抗できるという規定がございまして、實際に善意、悪意というやうな認定の困難、その他法律の錯綜等を考へまして、そういうことなしに全部したわけでございます。

○伊藤修君 成立要件にするかどうかということとは……

○政府委員(牛島辰彌君) 成立要件ということにしませんでしたのは、現在の船舶の抵当につきましても、農信用財産の抵当にいたしましても、登記を以て對抗要件にいたしております例に倣ひまして、今回もしたわけでございます。

○伊藤修君 御研究が足らんじやないですかね。船舶の場合と、農信法によるところの抵当権の場合には、御承知の通り農業企業を構成している農業資産というものがあつて、それを包括して抵当権の目的にする。従つて抵当権設定契約ができて、その農業資産として一体をなしたものに付き、抵当権の目的たる経済価値を認めるところに法的価値がある。本法の場合におきましては、そうじやなくして、初めから登録をするということが、もう基本的にあるのですから、容易にできるのです。

す。できるならば、むしろその登録を創設すると同時に、登録することによつて抵当権の成立を認める。こうしたほうが、債権者に対するところの権利の確保というものの完璧を期するのじやないか。ほかのものがあるからこつしたのだとおつしやるけれども、ほかのものはできない。船舶の場合におきましても、船舶を作りつあつて、作つて初めて抵当権ができて来る。不動産の場合に、不動産の登記の契約ができて、そして初めて不動産財産の登記をして、そこで初めて抵当権を設定する。だから契約の成立と對抗要件とは、二つに分類して二段に行われる、行わざるを得ない。本件の場合におきましても、むしろ同時にこの行ふが、債権者の権利は確保されるじやないか。又それのほうで第三者の権利を害する虞れもなし、殊に本法においては善意、悪意を問はずと、こつしやつておるのですから、我々はむしろ立法的には、悪意の者には對抗を当然できる。こつしたほうがいいと思ひますけれども、これはお考えによつてです。異論はありませんが、どちらでもよろしいが、併し私は本来ならば、悪意の者には何となく登録抵当権の執行の對抗云々ということ、は、これによつてしなくともいいと思ひます。悪意の第三者を保護する必要はない。法律はすべてそういう根本理念の下に作られておるのですから……

○政府委員(牛島辰彌君) 成立要件にするかしないかという点につきましても、いろいろ／＼法務府との間の交渉におきましてもあつたのであります。この点につきましては更に研究いたしまして答弁を申上げたいと思ひます。

すと、「抵当権者は、前條後段の通知

すと、**抵当権者**は、**前條後段の通知**を受けたときは、その自動車に対して、直ちに、その権利を実行することができる。即ち十六條の後段のような事項が生じた場合において、返済期が到来した**抵当権**の実行が直ちにできるということを明らかにしたわけです。そうすると前段の場合には含まれないの

ですが、前段の場合に任意に抹消した場合において果してどうなるのか。それはいわゆる抵当権の実行の時期の到来ということにならないのですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 前段は陸運局長が職権を以て抹消登録をした場合でありまして、この場合には期限の到来ということにはならぬわけでございます。

○伊藤修君 この抹消は、職権を以て

抹消するということは、その用途を廃し或いに解体し、いわゆる自動車所有者において任意にそれを届出ることに

よつて陸運局長がこれを抹消するのでしよう。従つてその抹消の内容は、任意の場合も包含すると考えられるのですが……。

は、先ほど申上げましたように、十五條において言っておりますことは、自動車の同一性をなくすること、更に進んで解体してしまふとか、滅失してしまふ、なくなつてしまふというような意味合から、自動車のエンジンを外してしまふとか、或いは又單なる事務所代用に使つてしまふとかというような意味合の場合なんでありまして、十六條のほうにおいて「運行の用に供する」というのは、自動車が道路上を走らずにそのまま動かない状態に置く、こういうような意味合いで同一性を保つておると、こういう意味合いで規定したのでございます。

○伊藤修君 この條文の書き方から申しますと、解体の場合と用途を廃止するということは別個の問題だと思ふのです。「登録自動車が減失し、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」とあるのです。従つてお説

のようにはこの條文は讀めないのです、又そう讀まぬことが當然です、この條文から言つて……。だからあなた御答弁は條文にもたれていないのです。道路運送車両法の第十五條の第一項の第二号です。

○政府委員(牛島辰彌君) 私共がいろいろこれを書きましたときは、「滅失し、解体し」というのは、自動車の元の姿を全く喪失してしまふ場合を考へ、又「自動車の用途を廃止したとき」という場合は、自動車を輸送手段とし

て使用することを廃止する場合におきまして、その物理的変形を伴いますけれども、元の姿が全然はなくなつてし

まわらない、全面的には喪失しない状態
を用途を廃止すると、こういう観念で

録を取消すという場合が、まあ自動車

これは最高裁判所の判例をとつても当然そう出て来る。あなたのようなお若えには出て来ないです。こんな條文の解釈、そういうふうな御解釈は、それは国民こそ大変迷惑いたします、そんな解釈をとつて頂いては……。して見

第十七條、從つて遡つて又第十六條になるが、その前段の場合の登録を抹消したということにこれが含まれて來る。そうすると、債務者の任意に用途を廢止する、そうして抵当權の抹消を

ここで図つてしまふ。そうすると、**当権は抹消されてしまふ。折角債権者は抵当権を持つておると思つて一生懸命でやるが、債務者の任意によつて抵当権が抹消されるという處れが十分考へられる。これはあなた、面子をお考**

えにならずして、折角これだけの法律をお作りになるといふならば、その点を研究なさつて、そういう穴のないように御考慮を願いたい。いろ／＼当委員会において他の重要法案もありに

なるから、一応この程度にしておきますが、私のこの法律に対して疑義の点を指摘申上げるとは、この業界において、今日の金融状態から考えましても、提案理由の説明のごとく、こうして金融の途を開いてやるということは好ましいことであるということは前提として認めますが、従つてそういう途を開いてやるならば、債権者に対して安心して債権の実行できる権利を確保せしめることである。又債務者はそれによつて誠実に実行し得べく法律によつてよくその点を取締る。いやしくもそれに対して債権者の利益を害するがごとき行為をなさしめないように法律で手当する。あなたの先程の基本的なお考え方は、この法律で抜けておるならばほかの法律でどん／＼取締つたらいいじゃないかというよう

な、そういう不親切なことでは、債権者は安心して金融の途は開きません。又債務者も窮して参りますれば何事をするかわからないですから、これが日常のことですから、そういう点をよく考え併せまして、こゝやつて類例のない助産抵当というものを日本において新しく創設しようというならば、一つ模範的なものをお作り下さい。なお、よく御研究の上、次回に御答弁をお願いすることにいたします。

○委員長(植竹春彦君) 只今の御質問のうち、本日、研究してから答弁をすると言われました部分につきましては、さように取計わるる旨今打合せいたしました。次回におきまして御答弁申上げるように取計らいたいと存じます。

どうぞ次に御質問の方、御発言をお願いいたします。鈴木さん、山田さん、御質問ございませんでしょうか。運輸委員会側如何ですか。若し本日のところはございませなければ、あとは次回に譲りまして、合同審査会としては本日はこれで終ります。

午前十一時三十二分散会
出席者は左の通り

委員

仁田 竹一君
山縣 勝見君
内村 清次君
菊川 孝夫君
小酒井義雄君
前田 穰君
松浦 定義君
鈴木 清一君

法務委員

鈴木 安孝君
伊藤 修君

理事

山田 佐一君
齋 武雄君
岡部 常君

政府委員

運輸省自動車局長 牛島 辰彌君
運輸省自動車局整備部長 佐竹 達二君

昭和二十六年五月三十日印刷

昭和二十六年五月三十一日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所