

参議院運輸委員会會議録第二十二号

昭和二十七年五月二十日(火曜日)午前
十時四十九分開会

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小泉 秀吉君

委員

植竹 春彦君
仁田 竹一君
高木 正夫君
小野 若君
小酒井義男君
齋 武雄君
前之園喜一郎君

衆議院議員

岡田 五郎君

政府委員

運輸省港務局長

黒田 静夫君

航空庁長官

大庭 哲夫君

航空庁次長

栗澤 一男君

事務局側

常任委員

岡本 忠雄君

会専門員

古谷 善亮君

法制局側

参事(第二部長)

岸田 實君

説明員

運輸大臣官

谷 倍平君

第十二部

運輸委員会會議録第二十二号 昭和二十七年五月二十日【参議院】

○道路運送事業抵当法案(植竹春彦君)

本日の會議に付した事件

外十三名参議
○航空法案(内閣送付)
○港灣法の一部を改正する法律案(衆議院送付)

○委員長(山縣勝見君) それでは只今より運輸委員会を開会いたします。先ず道路運送事業抵当法案を議題といたします。発議者植竹議員より提案理由の御説明をお願いします。

○植竹春彦君 それでは只今より道路運送事業抵当法案提出の理由を御説明申し上げます。

最近におきます道路運送事業及び通運事業の発達は、極めて顯著でございます。これに伴ひまして、企業経営の維持及び拡充を図りますため、金融の円滑化に対する業界の要望も強く、このため個々の自動車に対しては、昨年六月、当時当委員会の御審議も経まして、自動車抵当法が制定せられました。短期資金調達の方法が開かれた次第であります。更に設備資金等の長期資金調達の円滑化を図るため、企業を一体として担保に供する財団抵当制度を確立する必要があるもので、この法律を制定したいと存じて提案した次第であります。

さて道路運送事業に對しましては、すでに旧自動車交通事業法において、その財団抵当制度が設けられていたものであります。旧法は昭和二十三年一月一日に廃止せられました次第ですが、本法案におきましても、大体旧法の線を辿つておるのでありますが、本

法案が旧法と異ります点は、第一に、財団を設定し得る事業の中に、新たに通運事業を加えることにいたしました。

第二には、旧法では、財団を一個の物とみなして、鉄道抵当法にならつて制度が構成されておりましたが、本法案では、登記その他の手続上の簡便を図りますために、財団を一個の不動産とみなして、工場抵当法にならつた法体系をとつております。従つて、財団の登記に關しましては、不動産登記法の規定が適用せられておりますが、財団の抵当權に關しましては、民法上の抵当權の規定が適用され、更に又財団の抵當權の執行に關しては、民事訴訟法及び競売法の規定が、それ／＼適用されることとなりますが、そのほか、事業財団の特殊性及び事業に對する監督行政上の必要から若干の特則が加えられておるのであります。

なお、財団の担保価値を高め、且つ又事業監督行政の必要から、財団に屬する事業の一体性を確保することは是非とも必要でありまして、この点に關して、第一に事業用の物件が財団に當然所屬すること、第二には原則として財団組成物件の個々の処分を禁止すること、第三に競落人は、免許に關する權利義務を當然承継すること等の規定は、旧法とおおむね同様設けておるのであります。

長期金融の円滑化を確保し、道路運送事業及び通運事業の健全な発達を図りますためには、是非とも、この法律

の制定を必要と存じます。何とぞ十分御審議の上、可決頂きますように御願ひ申し上げます。

○委員長(山縣勝見君) 引續いて本案の大綱の御説明をお願いいたします。

○植竹春彦君 この大綱につきましては、この法律案作成の途上に非常なる御盡力を賜りました法制局から御説明をさして頂きたく存じます。

○法制局参事(岸田實君) 只今植竹議員から御説明のありました道路運送事業抵当法案につきまして、私から主として法制的立場から若干の補足説明をいたしたいと存じます。

道路運送事業につきましては、御承知のようにすでに昭和六年に制定されました旧自動車交通事業法によつてその財団抵当制度が確立されたのであります。当初年間三十件の財団設定を数えましたこの旧制度も、その後の客觀情勢として自動車交通事業に對し企業統合の政策がとられ、車輛の増加が行われず、従つて資金の需要が減少いたしましたために、その利用率も年々低下いたしました。遂に旧道路運送法制定に當りまして、一応この財団制度が廃止されたのであります。その後道路運送事業及び通運事業に對する根本的政策をいたしまして、免許の複數制がとられ、戦後經濟の復興と軌を一にいたしました。これらの事業が著しい発達を遂げ、それに伴ひまして一応廃止された旧財団抵当制度を復活いたし、資金調達の途を開くということ

に對する業者の要望が強く起るに至つたのであります。これらの要望に應へまして、昨年六月自動車抵当法が制定されたのであります。この法律は個々の自動車の抵當權を目的としたしまして、短期資金調達の途を開くことを主眼として制定したのであります。そこで企業の新設や擴張に伴う多額の長期資金を賄ふというのにはやや不十分でございます。ここに事業を一体的にいたしまして財団を作り、これを担保に供することが出来る制度を設けますときは、その担保価値は單に物的な財産的な価値以上に企業の収益力乃至は免許に關する權利が一體となることによりまして一層高められ、多額の長期資金を得ることが出来るわけでございます。このように自動車抵当法とこの財団抵当法とはそれ／＼短期及び長期資金の途を開くものとしたしまして兩々相待ち、おの／＼の効用を発揮することによりまして、我が國の自動車界の發達に資するといふようにいたしたいというのがこの法律の根本的な構想でございます。

以下法案の内容につきまして御説明いたします。

第一は本法の目的でございます。第一條に規定されております通り、この法律は道路運送事業及び通運事業を對象として財団抵当制度を確立し、これらの事業に對する資金調達の途を開くことによりまして、事業のより一層の健全な発達を図ることをその目的とするのであります。第二に事業財

団の設定でございます。財団抵当制度を作るにはどのような事業を対象として、その事業の如何なる範圍に對して財団設定を認めるかということが第一に問題でございます。これにつきまして第三條で事業者は一又は二以上の事業單位について財団を設定することができると規定いたしました。この事業者及び事業單位につきましては第二條にそれらの定義を明示してあります。即ち事業者とは道路運送法による一般自動車運送事業者若しくは通運事業法による通運事業者を指しております。従つて特定自動車運送事業者と免許限定を受けた通運事業者とは設定の対象から除外されておるわけでありませう。

次に第二條の定義でございます。事業單位という言葉について御説明申し上げます。財団を設定することにより事業の全部のみでなく、一部についても設定を認めることは金融の上からは非とも必要でございます。併しながら無制限にこれを認めますときは、免許事業の細分化を招来するといふ好ましくない結果をもたらすのでございます。又後に御説明申し上げます通り本法では財団組成物件について當然所屬主義という建前をとつておりますが、この趣旨を貫く上で財団の組成物件の所屬が不明確となる虞れがございます。又本法では競落がありましたが、競落人は事業の免許を當然承継することになつておりますが、このためには財団に屬する事業が独立性、一体性を持つ必要がございます。これらの理由によりまして、事業財団を設定するに當つては、財団設定の最小の單位を定める必要があるわけでございます。ところでこのような事業單位は事業財団の設定

者によつて客観的に判断されることは困難であり、又形式的書面審査主義の建前をとつております登記管理に委ねることも無理でございますので、そこでこの事業單位をきめますのに事業の監督官庁たる主務大臣の認定に待つということにいたしておるのでございます。そこで事業單位の認定を受けましたと、この認定書を添へまして登記所に事業財団の登記の申請をいたし、登記をするにすることになるのでございます。本法第六條第一項に規定いたします通り、事業財団の設定は登記所に備へ付けられた道路交通事業財団登記簿に所屬保存の登記をすることによつて行われませう。これは事業財団の所有権の成立要件が登記にあるということを示しておるのでございます。この事業財団の設定に當りましては、本法の趣旨を一貫させるために手続上若干の制限を課せざるを得ないものでございませう。即ち第五條に規定されておる通り、自動車運送事業については一般自動車道の敷地又はその他の事業につきましては不動産と事業用自動車とが存しないときは事業者は事業財団を設定することができないことになつております。これらの物件が存しないような事業はおおむねその経営規模、従つて又その担保価値が小さくて、事業財団の設定を認める必要がないからであります。なお不動産が存することを要するのは、事業財団の不動産の登記は不動産所在地を管轄する登記所といたしたもので、不動産がないことはこの点においても支障を生ずるのでございませう。

次に第七條では事業單位に屬する土地、建物又は自動車は、事業財団の所有権保存の登記申請前にそれ／＼個々

のもののつきまして、登記又は登録を受けなければならぬということにいたしております。これは登記又は登録制度がある物件については、事業財団設定の際あらかじめそれ／＼の登記簿又は登録簿を照合することによりまして、それらが他人の権利の目的となつていないかを確かめる必要がございます。又事業財団が設定されたと、事業財団にそのものが所屬したというところをそれ／＼の登記簿又は登録簿に記載することにによりまして、第三者にこれを公示し、事業財団の組成物件について個々の処分が行われないうようにするために便宜があるからであります。

第三は事業財団の組成物件についてであります。組成物件の要件といたしましては、先づ第一に第四條の各号に掲げられておるものであること、第二にそれが同一の事業者に屬し、且つ財団に含まれておる事業單位に關するものであること、第三に第六條第二項の但書によりまして、現に他人の権利の目的になつていないものであることがこれでありませう。第四條各号には事業経営に必要な不動産、動産、地上権、地役権、賃借権というような物件及び債権を包含させております。但し事業の免許に關する権利或いは俗に營業權といわれておりますものは、元來これは物件ではないのでございまして、これを單独に取引の対象とするというところはできないようなものでありますので、事業財団の組成物件の中には含まれておりません。併しながら免許に關する権利は、後に述べますごとく財団の競落人に當然承継さ

せることにいたしておりますし、又かくすることによりまして、いわゆる營業權的な要素も實質的には財団の価値の中に含まれることになりませうから、事業財団としての担保価値を落す心配は全くないわけでありませう。次に本法では法律構成上組成物件につきまして當然所屬主義といわれる建前をとつておりますが、この点について御説明申し上げます。第六條の第二項で、事業財団登記簿に所有権保存の登記をいたしたときは、第四條で規定した物件は當然事業財団に所屬するものと規定しておるのがこれでありませう。この意味は、事業財団の登記が行われなかつたか、事業財団目録の記載があるなにかにかかわらず、前に述べました組成物件としての要件を満たしておるものは當然事業財団に所屬するということでございます。なぜこのような建前をとるか申しますと、工場抵当法のようには事業財団の要件を構成いたしておりませう。個々の物件を任意に取捨選択いたしますと、財団を作るといふ建前をとりますと、財団が競落されまじ、又事業が將來道路運送事業として公共的機能を果たすには不完全な状態に競落人に移されることが起り得まじやう。従つて又財団の競落人に免許を當然承継させる建前もとれなくなつて、これは財団の担保価値を著しく減少させる結果になるのであります。なお道路運送事業は日々發展向上をいたして變遷して參るものでありますので、その發展に應じてその実体が自動的に財団の中に取入れられるような建前をとることが適當と認められるので

あります。このような意味におきまして組成物件の當然所屬主義ということをしてこの法案ではとつておるのであります。但しこの當然所屬主義につきましても、一般の取引の安全を図る見地から次のような例外を設けてあります。即ち第一に第六條第二項の但書によりまして、現に他人の権利の目的などになつておるものは組成物件となることができませう。これは権利關係を明確にいたしまして、第三者の権利に對する不當の侵害がないようにするためであります。又第六條第二項の規定の解決をいたしまして、事業財団の組成物件たることの對抗力を事業財団目録に記載されることを必要とする。記載されなかった場合に、對抗力があるといふうに解釈されなければならぬことである。これは物件の公示制度の原則を尊重したものでございませう。右の事情からこのような例外を設けますことによつて、抵当権者がこうむる虞れのある権利侵害に對しましては、その権利確保の手段として、若し債務者が故意に物件について目録に記載しないという場合がございませうときは、抵当権者は債権者代理によつて目録に記載することができるとすることになつております。又原則として組成物件を個々の処分することを禁止し、殊に動産の処分につきましては罰則を設けてこれを禁止しておるのであります。

第四は、事業財団の性質についてであります。第八條の規定によつて事業財団は一個の不動産とみなすことになつております。これは工場抵当法による工場財団と同様であります。従つて民法、民事訴訟法、競落法、不動産登記法等の法律の不動産に關する規定は當

すが、その後所管の問題につきま
て、御承知のようにいろいろ複雑な問
題が派生いたしましたして、漸次機が遷延
いたしました今日に及んだのでありま
すが、両省の所管の意見の対立上、閣
議におきましてその所管の線を示明さ
れたのでありまして、その閣議決定の
線に従ひまして航空法案の一部を訂正
いたしましたして、今日このように提出
いたして、通産省
としたして、今日このように提出いたして
航空機製造法を本国会に提出いたして

いる次第であります。

その両省の提出の根本となつてゐる線と申しますのは、お手許にお配りいたしてあります「航空機生産の所管等に関する件」というのが閣議の決定線でありまして、第一番に、航空機の型式証明は、運輸大臣の所管とするというように、航空機の型式につきましても、運輸大臣の全面的な所管でありまして、必要に応じては生産関係の重要事項については通産大臣の意見を徴するということとなつていまして、これに従ひまして航空法の第十二條の三項の訂正、それから十三條の全面的な訂正というものをいたしたわけでありま

す。次に二項になつていまして航空機生産工場の生産施設に関する証明は、通産大臣がこれを行ふ、いわゆる工場の生産施設というものの関係はそれらのいか悪いか、不適であるか適当であるかという問題についての検査というものは通産大臣がこれをやり、その証明を発行するということになつてゐるわけでありまして、訂正前の航空法には生産施設証明というものを提出してゐたわけでありまして、その生産施設証明と申しますのは、工場が或る程度マ

スプロ化された段階におきましては過程検査というものを省いて、工場の責任においてそれを施行する、そういう場合には工場の施設を或る程度検査し、それがよければ生産施設証明というものを発行して、途中の過程検査を省こうというのが運輸省の意見でありましたけれども、その点は訂正いたして全面的に削除したわけでありま

す。ここに書いてあります生産施設証明と申しますのは通産大臣がやるというの、そういう根本趣旨が少々違ひまして、航空機製造事業が届出になつておりまして、その届出に應じましてその工場の施設を審査をして、それに合格すれば証明書を運輸省が発行しようというふうなものであつて、運輸省が計画いたしてありまして過程検査の省略というものは趣旨が違つてゐるわけでありまして、その点は御了承願ひたいと思ひます。

次に第五の航空機修理というもののについては運輸大臣の所管とする。これは明らかに運輸大臣の全面的な責任において所管するということになりましたのであります。

次に六項の航空機の修理については二つありまして、一つは、航空運送事業者又は航空機使用事業者の行う自家修理及びこれに準ずるものについて、運輸大臣の所管とする。併し(四)のほうで、航空機生産工場において行うものは製造の場合に準ずる、で、(四)の項目は、三乃至四項の項目に従つて製造の場合と同じような両省の分野において行うということにきめられたわけでありまして、この項目につきましても第十六條の三項というものの一項を設けたわけでありま

す。次に七項の予備品証明は、製造の場合に準ずる。併し一度それを使つてその後には又それを修理して予備品とするような場合には運輸大臣の所管とする。従ひまして二回以上は運輸大臣の全面的な所管だということになるわけでありまして、この項目は十七條の三項を新しく作つたわけでありま

す。以上が大體航空法につきましまして閣議決定の線に沿ひまして最初に作りまして航空法案というものの一部訂正をいたしまして上程いたした次第であります。それでは追加して、今の對しまし、通産省が現在上程いたしてあります航空機製造法案というものにつきましてはどうなつてゐるのかにつきましては、一応衆議院政府委員のほうから詳細に御説明願ひます。

○政府委員(栗澤一男君) 只今の補足説明を申し上げます。

先ほど閣議決定の三項につきまして生産過程における検査について生産技術検査は通産省、安全性の検査は運輸大臣という分け方と、その前の第二項に工場の生産施設に関する証明は通産大臣、こういう二つの條項がございますが、大體航空機製造法はその二項に基いてきて来た法律であるというふうに私も考へるわけでありま

す。航空機製造法の内容を簡単に申し上げますと、大體航空機及び航空機の機械部品等につきましまして製造、改造、或いは修理等の事業を行うものについて規定してあるわけでございますが、それらの事業を行うものが第一点といたしまして通産大臣に届出なければならぬ。それから第二点としまして、それらの事業を行うものはその設備の検査を受けなければならぬ。検査を受けませんと飛行機或いは機械部品等を製造してはいけません、こういう制限規定になつております。條文で申し上げますと製造法の第六條、製造設備等の検査、第十一條の航空機用機器の製造設備等の検査、それがこの條文に該当するわけでございます。先ほど長官から御説明ありましたように、航空法では大體アメリカその他各国の例にならひまして、生産施設証明というものは航空性の検査をする場合の一つのマス・プロ段階における検査省略と申しますか、マス・プロに對するそういう一つの制度として取上げたわけでございます。生産施設証明というものは業者のほうから任意に申請をいたしまして、自分のところの工場が証明を受ける自信があるという場合には運輸省に申請をいたしまして、その設備の証明を受けた場合には一機一機の検査の省略をしてもらへる。こういう狙ひであつたわけでありま

す。各国ともそういう例になつております。この航空機製造法におきましてはそれと建前が違ひまして、設備については必ず検査を受けなければならぬ。検査を受けなければならぬのは航空機を造つてはいかぬという制限規定になつてゐるわけでございます。

それからその次のポイントが航空機及び航空機用機器につきましまして工場製造をし修理をし、或いは改造をした場合には必ず通産省の検査を受けなければならぬ。検査を受けなければならぬのは人に渡してはいかぬ、使つてもはいかぬ。航空機用機器の場合は製造修理に用いてもはいかぬ、こういう制限規定が第三点になつております。この点は恐らく先ほど申し上げました閣議決定の生産技術検査というものはそういう個々の製品の検査であるという建前から條文として規定されたものと考へるのであります。私どもとしましては航空機というものは安全性の検査がぎり／＼の最後のポイントでありまして、その検査をしますればそれ以上になお技術検査というものがどの程度必要であるかという点は多少疑問に思ふのであります。ああいう閣議決定ができましたために却つて通産省のその上にプラス・アルファの検査をしなければならぬというふうな気が出て参りました。この製造法において航空機或いは航空機用機器の製造をし或いは修理をする場合に必ず検査を受ける。検査を受けなければその航空機を人に渡してもはいかぬ、航空機用機器を製造修理してもはいかぬといふ規定になつたものであるかと考へま

す。それらの点は立案省である通産省からお聞き頂いたほうが適當かと思ひます。私も法務府その他につきまして協力いたしましたので、只今御説明申し上げたわけでありま。

なお閣議決定の第六項になります。が、航空機の修理につきまして閣議決定の書き方は、一応修理に対する検査の分界をきめたというふうな読めるのでありまして、実はこれで或る程度所管も定められたという結果になつております。航空運送事業者、航空機使用事業者の行う自家修理或いはそれに準ずるものは運輸大臣が定めるところで、これは検査も事業の所管も運輸大臣、それから生産工場で行うものは事業の所管も通産大臣でありまして、その検査を行う場合は当然航空機の製造検査と同じように、通産省の職員或いは工場の従業員に検査をさせるのが建前である。こういうことになつております。ただここで自家修理或いはこれに準ずるものでもなく生産工場で行うものでもない、例えば先日参りましたダグラス調査団が軍の修理工場を至急作つてほしいというふうなものがございまして、修理専門工場というふうなものになりますと、このいづれに入るのか疑問でございまして、只今のところでは両省の間でどちらにも確定しておらないのだというふうな解釈になつております。この点は早晩問題になる点ではないかと考えております。大体以上で説明を終ります。

○委員長(山縣勝見君) 本件に関連いたしまして御審議を願う上について必要だと思ひますので、この際当局から航空行政が米軍との関係でどういふふうな運用されておるか、説明を受け

ておいたほうがいいと思ひますが、それじやその点御説明願ひます。なお本件に關して御質疑を願ひたいと思ひますのでありますが、その前に一言だけちよつと委員長からお聞きしたいのは、本案については閣議決定は今御説明を願つた点であります。今御説明を願つた点でも、例えば生産技術検査とか或いは安全性の検査とか、或いは修理専門工場がどういふ所管になるかどうか、これは非常に説明を聞いただけでも、所管の紛糾、手続の煩雜いろいろあります。この委員会では今後これは慎重に審議して行きたいと思ひます。衆議院の委員会でもいろいろやつておりますが、果して政府の責任当局はこういふふうな閣議決定でやり得る自信があるかどうか、基本的などういふふうにお考えになつておるか、皆さんの質疑の前に委員長として御質疑しておきたいと思ひます。

○政府委員(大庭哲夫君) いろいろ両省の意見の対立から閣議の決定の線が今御説明申したように出て来たわけでありまして、運輸省当局といたしまして、又私自身といたしまして、できる限りこの線に沿ひまして全面的に努力して、航空の安全を図つて行きたいと存じているものであります。けれども、安全性の検査という面につきましては、これが他省の職員にこれを委託して行わしめる場合に、文草上或いは法規上ではどういふようになつていすけれども、実体面としまして、又過去の経験からこれを推察いたしまして、果してその安全性が確保できるかどうか、或いは航空機の安全に対して全面的に運輸省が責任をとつて行けるかどうか

ということにつきましては、私自身としましては又大臣といたしましては幾多の杞憂を持つてゐるものでありますけれども、できる限り今後これらのきめられた線に従ひまして努力して行きたいと現在では存じておるような次第であります。

○委員長(山縣勝見君) 航空機の修理専門工場に対してはこれは閣議決定になつていないのですが、どうお考えになつておりますか。

○政府委員(大庭哲夫君) 修理につきましてはこの閣議で定められた線は大體航空運送事業者或いは航空機使用事業者の行う自家修理、これはおわかりになると思ひますが、これに準ずるものというものの範圍といたしまして、現在想定又計画されつたあります。日本航空会社とノース・ウエストの間に航空機の修理事業会社を設立して、航空機の修理をやつて行こうというものはこの内に含まれるという想定になつてゐるわけでありまして、戦前ありました航空機製造事業会社というものが、今後航空機の製造というものは近き将来に起きる可能性が相当薄弱である現段階といたしましては、極東空軍の駐留軍の航空機の修理を引受けて、それによつて先づ工場の整備をいたしまして、その後日本独自の航空機の製造というものが開始されるではないかというふうな想定ができてゐるわけでありまして、それらに對してどこに移るかという問題につきましては、現段階として閣議の線では未だに明確になつていない線でありまして、今後それらにつきまして両省の間、或いは閣議におきまして決定を見た以後その所管

が明確になるということになつてゐるような次第であります。

○委員長(山縣勝見君) これらの点についてはまだ我々納得の行かない点が多いのだが、次回に又大臣に質疑をいたすとして、今日長官が見えておりますから各位から本件に對して御質疑を願ひます。

○高木正夫君 参考までに各国の行政に關する例と言ひますか、それを一つ御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(大庭哲夫君) アメリカにおきましては全面的に航空局が航空機の製造から運輸面、製造行政から運輸行政、全面的な行政を一貫してやつてゐるわけでありまして。ただ先ほど申しましたように漸次御承知のようにアメリカの製造事業というものがマスプロ形態に移つて来ていますし、その工場の検査機構というものは確実な政府が検査するまでもなく、工場の検査において十分その安全性が保たれるというふうな工場の設備になつてゐるものにつぎましては、生産施設証明というものを発行しまして、その工場の検査員に検査を委託いたしました検査を実施してゐるというふうな一面がありまして、総体的に航空局で全面的に生産行政、或いは運輸行政を一貫してやつてゐる。生産行政は勿論素材、部品にまで及んでおるわけでありまして、イギリスにおきましては航空省の中に民間航空局がございまして、そこでやつておるわけでありまして、生産という面につきましてはサブライド・デパートメントというものがございまして、そのほかに検査を委託しておるのであります。それらの航空機の生産工程において検査というものにつ

きましては一貫してやはり航空局が実行しておるわけでありまして。安全性の検査というものにつきましてはどこまでも航空局が一本で、併しその検査はサブライド・デパートメントのほうに委託して実施せしめておる。あそこは一応国営になつておるわけでありまして、そういうふうな前提を取つておるようであります。

フランスにおきましては運輸建設省の中に民間航空局というものがございましてそこでやつておりますが、航空証明というものになつておるようでありまして。ビュロー・ヴェリタスで航空証明について実施してゐる。従ひまして航空局の中には飛行場部門とそれから航空運送部門と国立氣象台という三部門になつておるようであります。保安施設、それから運輸面、氣象面というものを取扱つておりますが、航空証明につきましては商船省のほうで所管しておるようであります。

次にカナダにおきましては、運輸省の中に航空局がありまして、これが全面的にアメリカと同様に一元的に検査面と運輸面と両方の行政をいたしておるような次第であります。

大體現在主だつた各国の状態は以上のような次第になつております。

○高木正夫君 もう一つこの飛行機の生産の監督行政のほうは通産省でやらなければならぬという理由が何かあるのございませうか。

○政府委員(大庭哲夫君) その件につきましてはむしろ通産省にお聞き下さつたほうが結構じやないかと思ひますが、運輸省としましてはそういうことではないと確信を持つて今日まで争つて

来た次第であります。生産の面につきましては生産技術検査と安全検査に分けられましたが、生産技術検査というものが、安全検査を除いて、製品について果して生産技術検査が安全検査以外のものがあるかどうかということにつきましては甚だ疑問とするところでありまして、生産施設というもののつきまじり検査であれば十分納得が行くわけでありまして、個々の製品につきまして安全検査以外に生産技術検査というものが果してあるかどうか、技術官として甚だ疑問に存する次第であります。

○前之團長（山縣勝見君） これは何と考へてもどうも私は不可解千万な所管の分け方と思ひます。これは政府内部においていろいろの綱張り争ひと言ひますか、何とかというやうなことでございような事態になつておるかと思ひますが、それで次の機会にこの閣議決定に至りますまでの経過並びにこの閣議で決定をされた責任者の御出席を求めたいと、こう考へます。

○委員（山縣勝見君） そうすると運輸大臣の出席を求めますか。

○前之團長（山縣勝見君） 目標は総理大臣です。総理大臣が都合が悪ければ官房長官、通産大臣その他の当面の責任者の出席を求めます。

○委員（山縣勝見君） ちよつと速記をとめて下さい。

午前十一時四十九分速記中止

午後零時一分速記開始

○委員（山縣勝見君） 速記を始めて下さい。港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のあるかたは御質疑を願ひます。提案者が見えておりますから……。それでは専門員のはうで調査いたしました疑問のある点の質問を一応専門員から被覆いたして、それによつて提案者から御答弁を願ふことにいたします。

○専門員（岡本忠雄君） これは先般提案理由の御説明のときに相当詳しく御説明になりましたので、その御説明に基いて港灣法をいろいろ研究しました結果、ここに書き添ましたように五點について一応明らかにして頂いたならば結構だということでございます。

第一には港灣区域の認可についての改正が四條六項但書であります。港灣法は港則法の施行範囲、開港の区域等を定めておるのであります。この港灣法に定める区域は当然経済的に一体として運営せらるべき港灣区域をその中に含むものでなくてはならない。つまり港灣区域が港則法の施行範囲、開港の区域等に含まれなくてはならないというように考へられるのであります。従ひましてこの但書によりまして港灣区域の認可についての例外を認めたというよりは、むしろ港灣法を改正したほうが妥当ではないかという一つの疑問でございます。

それから第二には、港務局の委員の定数の規定の改正が十六條に關連してあります。これは第十回会におきまして衆議院議員提案にかゝる港灣法の一部改正におきまして、開港の認可と二項六市が港務局を組織する場合を予想して、港務局の委員の定数規定の改正をしたのであります。ところが又開港の場合を予想しましてこの規定を改正しようとしておられるものと解

釈するのであります。一体開港に於いての港務局の設立というものが、果してどうなるかという見通しをやはり検討をしてみても審議をして頂いたほうが便宜かと思ひましてここに列記したわけでありまして。

次に第三点として、港灣管理者の工事制限等の規制権と私権との調査、三十七條であります。港灣管理者の工事制限等の規制権が港灣区域外百メートル以内の陸域に及ぶこととなるのであります。この陸域内に存在する私権との調整は如何に措置されることになるのかという疑問があるわけでありまして。

第四は港灣工事費用の受益者負担の問題であります。これは四十三條の四であります。港灣管理者による本件に關する違法な処分に関する争ひについては、行政事件訴訟特例法の適用があることを規定してあります。この行政事件訴訟特例法を改正するほうがむしろ妥当ではないかという一つの疑問があるわけでありまして。

それから最後に、本年度途中で設立されました港灣管理者に対する港灣工事費用の負担及び補助の問題であります。これは附則8、9であります。港灣管理者であるといふことによつて補助負担率に差別を設けてあるのかないのかという問題が一つあるわけでありまして。

そのほか問題はないようでございますが、以上数点について御研究を願ひましたらば、この法案がはつきりして来るだらうと思ひます。

○衆議院議員（岡田五郎君） 御質問の第一の港灣区域につきまして、大体御質問の要點は、港則法による港域と同じにしたいという点か、若し必要があれば港域法を改正すればいいやないか、こういう御質問のようでございます。いまが、御承知のように港域法の区域というのは、大体この立法の趣旨は港則法で規定されておりますが、港域内、港域外というものが主眼点で、大体港域法の港域というものがきまつておると私は考へておるのであります。勿論港灣関係の各種の法案によつて港灣区域が違つていくことは誠に好ましくないことなるとは思ひますが、おのずから法律の目的とするとこのに従つて最小限度に区域をきめなければならぬと又考へられるのであります。殊に港灣法に言うところの港灣区域というものは、将来の港灣の修築計画といふものを勘案いたしました、少くともその港灣が一体として経済的活動の基地として港灣がでべきであるようにこの港灣区域を考へるべきで、従ひまして答弁の要點は、港域法に言ういわゆる港灣区域は港内取締を主としてきめられた区域である。港灣区域法に言うところの港灣区域は経済的一体としての活動をする港灣、又その経済的一体として活動する港灣の将来の改修、修築といふものを基礎にして区域といふものをきめなければならぬ、こういうふうに実は考へたのであります。こういふように港灣区域を経済的一体として活動するのに便宜だからといつて無制限に港灣区域を拡張すること、これ又非常に支障を来すところでございますので、万止むを得ざる場合は港域法に定める港灣区域を超えて港灣区域をきめることができる、こういう條件を附けまして、最小限度経済

的一体として活動できるように実はきめたやうなわけでありまして。それからもう一つは、港務局の委員の定数について、第十回会の港灣法の改正のときに開港を予想して委員の数を七人にした、なぜ又このたび開港を予想して十一人に増やしたのか、こういう御質問のようでございます。

その当時開港を予想して定員をきめたかどうか、私事聞かして存じておりませんが、このたびの改正の主眼点は、この現行法におきましては七人の委員のうち、一人だけ關係地方公共団体の議会の議員を入れる、こういうことになつておりました。残りの六人が港灣に關して広く知識と経験を有せらるる中立委員を以て任ずる、こういうことになつておるのであります。ところが提案理由でも御説明申し上げましたように、日本の現在の港灣事情からいひますと、今後相当大規模な港灣修築、拡張計画を進めなければならぬ。そういういたしますと相当多額の費用が嵩むのであります。従ひまして多額の費用が嵩みますと、關係地方公共団体との關係も又非常に密接を要するのであります。かような趣旨からいたしまして、關係公共団体の議員をそれぞれ

の公共団体からおの／＼一人ずつ選出でき、そしてこの港務局と關係地方公共団体の關係を密接にいたしました。港灣の組織の何といふか、進捗を期したい、こういうことで実は一部改正をいたしましたのであります。そういういたしますと先ほど申されました現在話が進行いたしました。山口市と福岡県、下関市と門司市、それから戸畑市、二県三市でございます。即ち二県

三市でございまして、五つの関係地方公共団体がございまして。そういたしますと一人ずつ出しますと五人になるわけでありまして。これを七人にしておきますと、七人のうち五人が関係地方公共団体の議会の議員に占められ、たつた二人しか中立的な人が占める余地がないということになるのでござい

ます。御承知のように港務局は成るべくこの政治的色彩を離れて、純然たる経済的見地に立ちまして港務の修築計画を進めなければならぬことは万々御承知の通りであります。かような港務局委員の政治性の優越性を除去するといふ言葉は悪いのでございまして、排除いたします意味におきまして、而も地方公共団体との連絡を密にする

と、こういう考えをも合せまして、中立委員六人ということにいたしました。これは十一名と、こういうことにはいたしましたのであります。御質問の二果六市と、こういうお話がありました。多分この考えの中には洞海湾、若松市、戸畑市、八幡市、この三市が入つての意味の関門港をお考えになつての御質問ではないかと思ふのであります。御承知のように八幡、若松、戸畑と洞海湾の港の性質と関門港の港の性質というものはおのずから経済的に又その意義が異つておるのであります。現在関門港といたしまして、これら八幡、若松、戸畑の三市が合併してやろうという話が起つておりませんし、又先ほど申し上げました経済的性質も違つておりますので、洞海湾を含めてのいわゆる関門港ということ、関門港としての港務局の設立は、私たちは近き将来においてないと、かように考えておりまして、本法案の改正にはかよう

な洞海湾を含む関門港というものは念頭においてないようなわけであります。

それから先ほど御質問がありました、それではこの二果三市の、狭い意味といふは、いわゆる関門港の港務局の場合の進捗の状況はどうかという見通しの問題につきまして御質問がありました。これはもう過般来山口県及び福岡県二県におきましてより御相談が進められておられまして、殆んどこの法案が通過いたしますと至急に港務局の設立が取運ばれる順序になつておる次第であります。恐らく今月中に本法案が通過いたしますと、六月早々又は中旬近くに港務局が設立されることと私は固く信じまして、そのような見通しを持つておる次第であります。

それから第三の質問でございましたが、港務管理者の工事制限、即ち百米以内の陸域内にある私権との調整はどうするか、というお話のようでお話のようでございますが、先ず百米以内には私権、即ち占有権、或いは所有権とまでは、言葉はちよつと強いのであります。占有権を設定するやうな場合は、とにかく港務の公共性を害しないといふことを眼目にいたしまして私権の設定を認めるわけであります。これは申上げるまでもなく、港務は公共的、一般的にこれが利益の均霑或いはこれの利用をすべきものであります。一個人の独占的使用、又利益を與えるべきものでないことはもう万々御承知の通りであります。万止むを得ずかような一人に占有権、或いはその他の私権を設定せらるる場合には、條件をいたしましては港務の公共性を阻害しないという限度において設定せられる

のであります。又或いは御質問の中にも含まれておるのかとも御推察申し上げるのであります。すでにこの百米以内にある私権と、その権利との規定との調整はどうするか、というように

も或いは質問の中に入つておるのかとも私は御推察申し上げるのであります。これは御承知のように、今百米以内にある私権をこの法律によつて排除するといふことはもう予想だにしないのであります。又現在あることそれ自体が港務の、港務として活動するに何ら支障ないといふ事実を以て反証いたしておることも私は考えるのであります。かようなすでにある私権との調整の問題は、提案者といひましては想像、想定はいたしてはなかつたのであります。

次に第四の御質問でございましたが、工事費用の受益者負担に關しまして、行政事件訴訟特例法を適用するのが当然ではないかと、こういう御質問のようであります。成るほどさういふも考えられるのであります。が、実は現行法によりまして港務施設に著しく損害を與えたものはその損害の一部を負担しなければならぬという規定があるものであります。この規定は御承知のように行行政事件訴訟特例法を適用しないことによりまして、その半面の港務工事によつて非常に利益を受けた場合、その受けたというものから利益の限度において費用の一部徴収すると、こういう半面の受益者負担、この規定につきましても実は行政事件訴訟特例法を適用せざるを得ないといふことに突はいたしたのであります。もう一つの御尋ねの港務管理者に対する工事費の負担及び補助の問題でござい

ますが、この港務管理者に対する補助は、御承知のように港務法に定められた率によりまして補助を與えておるやうなわけであります。港務管理者の立てない重要港務、その他指定港務に對しましては、御承知のように予算措置を以ちまして年度当初にそれぞれ補助をいたしておるのであります。現実の状態をいたしましては、港務法に定められた管理者のある港務に對する補助率と、予算措置によつて補助いたしておる港務に對する補助とは率は同様でございまして、ただ補助を受ける対象が、港務法に基く補助を受けておるものは申すまでもなく市、町、村或いは府県といふことになつておりまして、ただ対象が違つておるといふことで、補助率は全然同様であるといふことを御承知おき願ひたいのであります。

○委員長(山縣勝見君) 只今答弁がありました。これらに關連いたして御質問ございましたらどうぞ。その他御質問ございましたら……

別に御質問がなければ、本審査であります。それから、おありでありましたら又次回に願ひすることにして御研究願ひます。(次回に願ひますか)と呼ぶ者あり) それでは委員会は今日はこれで閉じます。午後零時二十一分散會

の請願(第二〇六七号) 一、大宮、仙台南駅間鉄道電化促進に關する請願(第二〇八〇号)

一、茨城県長倉村、太子町間鉄道敷設促進に關する請願(第二〇八一号) 一、大阪、篠山口間駅間にディセルカー運行の請願(第二〇八二号) 一、明石、姫路間駅間因鉄電車延長運転促進に關する請願(第二〇八三号) 一、陶石耐火粘土の鉄道貨物運賃等級引下げに關する陳情(第一〇三五号) 第二〇四〇号 昭和二十七年四月三十日受理 岡崎、多治見両駅間鉄道敷設に關する請願

請願者 愛知県岡崎市明大寺町字下郷中三一 加藤和 作外七万四千二百三十三名 紹介議員 竹中七郎君 前之園喜一郎君 岡田信次君 草葉露園君 工業都市として躍進しつつある岡崎、挙母、瀬戸、多治見の四市を連絡する岡多線は、沿線の豊富な生産物地下埋藏資源、乗客等の輸送に非常に重要度が高い上に工事部面より見ると施工費用は極めて安く、従つて経済効果の大きいことは他に類のないものであるから、すみやかに同線の敷設を実現されたいとの請願。 第二〇六七号 昭和二十七年五月六日受理 岡崎、安城南駅間に停車場設置の請願

請願者 愛知県碧海郡矢作町長

紹介議員 小酒井義男君

愛知県矢作町を中心とする近接市町村の一部を包括する一帯の地方民は、都市に職を持つ通勤者が多いにもかかわらず適当な停車場がないため目前を通過する列車をながめながら、不便を忍んで遠く国鉄安城駅または名鉄の各駅に降乗する現状であるから、国鉄東海道線の電化実施を機会に、多数地元民の利便のため、地方開発文化向上のため、矢作町大字西牧地内に停車場を設置せられたいとの請願。

第二〇八〇号 昭和二十七年五月八日受理

大宮、仙台南駅間鉄道電化促進に関する請願

請願者 栃木県知事 小平重吉

紹介議員 植竹春彦君
東北本線は、北関東から東北、北海道の広地域を縦貫する重要幹線であるが、地形上急こう配と急カーブが多いため、沿線の持つ経済的社会的な重要性にもかかわらず、開通当時のままの状態にあるから、豊富な農、林、畜、鉱等の諸物資を産し、京浜その他の大消費地の需要を充足し、わが国経済の自立に大きな役割を果たしている同線中大宮仙台間三百二十二キロの電化を促進せられたいとの請願。

第二〇八一号 昭和二十七年五月八日受理

茨城県長倉村、大子町間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 栃木県那須郡馬頭町長 中山佳三郎外二十名

紹介議員 植竹春彦君

茨城県那須郡長倉村より栃木県茂木町に至るいづゆる長大線建設については、昭和三年以来両県沿線住民の終意をもつてこれが実現についても既に本線の建設において、当局においても既に本線の重要性を認め現場各段の調査も済んでいることであるから、地方経済発展のため、すみやかにこれが実現を期せられたいとの請願。

第二〇八二号 昭和二十七年五月八日受理

大阪、篠山口両駅間にデイズルカー運行の請願

請願者 兵庫県多紀郡篠山町多紀郡村会内 畑貞一 外一名

紹介議員 山縣勝見君
福知山線篠山口駅より福住にいたる国鉄篠山線および篠山、園部間の省営バス開通後は、郡の東西を一貫する運輸機関の完備によつて郡内の産業、交通に一段の活況を加え、篠山口駅は福知山線と山陰線を直結する重要駅となり、従つて乗客、貨物の増加幅をうはちこじるしく、このため地方人のこのむる不利不便、産業開発上多大の困難をきたしているから、大阪、篠山口間にデイズルカーを運転増発してこの不便を除去せられたいとの請願。

第二〇八三号 昭和二十七年五月八日受理

明石、姫路間鉄道国鉄電車延長運転促進に関する請願

請願者 兵庫県姫路市長 石見元秀外六名

紹介議員 山縣勝見君 岡崎眞一 君 横尾龍君 岡田信次君

山陽線明石、姫路間は、産業、経済、文化等あらゆる面において播州地方の心臓部をなしており、とくに海岸地域は、本邦屈指の大工業地帯を形成し、さらにその背後には、豊富な農林産業の宝庫を控えている。加うるに最近における富士製鉄広畑製鉄所の再開拡充と、大日本セメント工場の拡張を始めとする各種工場の新設および国營予備線姫路部線の設置等は、同地方の交通機関の整備拡充を必要としているから、明石、姫路間に国鉄電車を延長運転せられたいとの請願。

第一〇三五号 昭和二十七年五月二日受理

陶石耐火粘土の鉄道貨物運賃等級引下げに関する陳情(二通)

陳情者 岐阜県多治見市長 金子義一外十九名
陶磁器産業は、わが国輸出貨品として重要な地位を占め、岐阜県の陶磁器産額は、内外地向け併せて年額五十億円に達している。しかるにその主要原料たる陶石粘土は遠く九州東北その他の諸地域から移入しているが、この運賃等級が他物資に比して上位にあるため、業界に重大な影響を與えているから、現行六級の陶石粘土運賃等級を八級ないし九級に引き下げられたいとの陳情。

五月十九日本委員会に左の事件を付託された。
一、道路交通事業抵当法案(植竹春彦君外十三名発議)

道路交通事業抵当法案

道路交通事業抵当法

(この法律の目的)

第一條 この法律は、道路運送事業及び通運事業に関する信用の増進により、これらの事業の健全な発達を図ることを目的とする。
(定義)

第二條 この法律で「事業単位」とは、道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)による一般自動車運送事業若しくは自動車道事業又は通運事業法(昭和二十四年法律第二百四十一号)による通運事業(同法第四條第三項の規定により荷主の指定のある免許に係るものを除く)に係る業務が独立して運営され、且つ、適当な事業規模を有すると運輸大臣(自動車道事業に係るものにあつては、運輸大臣及び建設大臣(以下「主務大臣」という)が認定したものを用い、「事業者」とは、これらの事業を営む者をいう。

(財団の設定)
第三條 事業者は、抵当権の目的とするため、一又は二以上の事業単位につき、道路交通事業財団(以下「事業財団」という)を設定することができる。

(財団の組織)
第四條 事業財団は、左に掲げるもので、同一の事業者に属し、且つ、当該事業単位に関するものをもつて組織する。
一 土地及び工作物

二 自動車及びその附属品
三 地上権、賃貸人の承諾があるときは物の賃借権及び第一号に掲げる土地のために存する地役権
四 機械及び器具
五 軽車両、はしけ、牛馬その他の運搬具
(財団設定の制限)
第五條 自動車運送事業及び通運事業にあつては、前條第一号に掲げる不動産及び事業用自動車、自動車道事業にあつては、一般自動車道の敷地が存しないときは、事業者は、事業財団を設定することができない。
(所有権保存の登記)
第六條 事業財団の設定は、道路交通事業財団登記簿に所有権保存の登記をすることによつて行ふ。
2 前項の登記をしたときは、第四條に規定するものは、当然事業財団に属する。但し、他人の権利の目的であるもの又は差押、仮差押若しくは仮処分目的であるものは、この限りでない。
3 第四條に規定するもので、事業財団の設定後新たに当該事業単位に属したものは、当然事業財団に属する。この場合においては、前項但書の規定を準用する。
第七條 事業単位に属する土地、建物又は道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)による自動車、軽自動車及び二輪の小型自動車以外のものであつて、未登記又は未登録のものがあるときは、事業財団の所有権保存の登記を申請する前に、登記又は登録を受け

なければならぬ。

2 前項の規定は、同項の土地、建物又は自動車、事業財団の設置後新たに当該事業単位に属した場合には、前項の第十三條の道路交通事業財団目録の記載の変更の登記の申請に準用する。

(事業財団の性質)

第八條 事業財団は、一箇の不動産とみなす。

(事業財団を目的とする権利)

第九條 事業財団は、所有権及び抵当権以外の権利の目的とすることができない。

(管轄登記所)

第十條 事業財団の登記に関する事務は、不動産の所在地を管轄する法務局若しくは地方方法務局又はこれらの支局若しくは出張所が、管轄登記所としてつかさどる。

2 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)第八條第二項の規定は、不動産が数個の登記所の管轄区域にまたがり、又は数個の不動産が数個の登記所の管轄区域内にある場合について準用する。

(主務大臣に対する通知)

第十一條 左の場合においては、登記所は、直ちにその旨を主務大臣に通知しなければならない。

一 事業財団について第一順位

の抵当権の設定を登記したとき。
二 事業財団について道路交通事業財団登記簿の用紙を閉鎖したとき。

(登記の申請)

第十二條 登記の申請書には、不動産登記法第三十六條第三号から第八号までに掲げる事項の外、左に

掲げる事項を記載しなければならない。

一 事業単位に係る事業についての道路運送法第三條第二項各号の事業、自動車道事業又は通運事業の別

二 路線を定める自動車運送事業又は自動車道事業の事業単位にあつては、その路線

三 事業区域を定める自動車運送事業の事業単位にあつては、その事業区域

四 通運事業の事業単位にあつては、その取扱駅

五 道路運送法第四條第三項又は通運事業法第四條第三項の規定により業務の範囲を限定して行つた免許に係る事業単位にあつては、その業務の範囲

六 道路運送法第四條第四項の規定により期間を限定して行つた免許に係る事業単位にあつては、その期間

(道路交通事業財団目録)

第十三條 事業財団につき所有権保存の登記を申請する場合においては、不動産登記法第三十五條第一項に掲げる書面の外、道路交通事業財団目録を提出しなければならない。

(免許の取消及び失効)

第十四條 免許の取消又は事業単位に属する路線若しくは事業区域の全部について免許の失効があつたときは、主務大臣は、直ちにその旨を抵当権者に通知しなければならない。

2 前項の場合には、抵当権者は、その権利を実行することができる。

3 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、第一項の通知を受けた日から六箇月以内に、その手続をしなければならない。

4 免許は、第一項の取消又は失効の日から、前項の期間が終了し又はは抵当権の実行が終了する日まで、は、抵当権の実行の目的の範囲内において、なお、存続するものとみなす。

5 事業財団の競落代金の全部の支払があつたときは、前項の規定により存続するものとみなされた免許についての取消又は失効(期間を限定して行つた免許についての当該期間の満了による失効を除く)は、なかつたものとみなす。

第十五條 事業財団に対する抵当権の実行のための競売手続又は事業財団に対する強制競売手続の開始決定の時以後において、事業財団に関する免許の取消又は失効があつたときは、免許は、事業財団の競落代金の全部の支払があるまでは、競売の目的の範囲内において、なお、存続するものとみなす。

2 事業財団の競落代金の全部の支払があつたときは、その競売手続の開始決定の時以後における免許の取消又は失効(期間を限定して行つた免許についての当該期間の満了による失効を除く)は、なかつたものとみなす。

(事業財団の差押等の管轄)

第十六條 事業財団の差押、仮差押又は仮処分は、事業財団に属する不動産の所在地の地方裁判所の管轄とする。

2 民事訴訟法(明治二十三年法律第二十九号)第二十四條の規定は、事業財団に属する不動産が数個の地方裁判所の管轄区域にまたがり、又は事業財団に属する数個の不動産が数個の地方裁判所の管轄区域内にある場合について準用する。

(競落代金の支払の通知)

第十七條 裁判所は、事業財団の競落代金の全部の支払があつたときは、直ちにその旨を主務大臣に通知しなければならない。

(免許に基づく権利義務の承継)

第十八條 前條の競落代金の支払があつたときは、競落人は、その時において免許に基づく権利義務を承継する。但し、競落人が道路運送法第六條第二項各号、同法第四十九條第二項各号又は通運事業法第六條第二項各号の一に該当する者であるときは、主務大臣は、当該免許を取り消すことができる。

2 主務大臣は、前項の免許に基づく権利義務を承継した者に対し、事業を休止することができる期間を指定することができる。

(準用規定)

第十九條 事業財団については、工場抵当法(明治三十八年法律第五十四号)第八條第二項及び第三項、第十條、第十三條第二項、第十五條、第十六條第一項(民法第三百八十八條及び第三百八十九條の準用に関する部分に限る。)及び第三項、第十七條ノ二から第二十條まで、第二十二條第二項及び第三項、第二十三條から第四十四條ノ三まで並びに第四十六條から第

四十八條までの規定を準用する。

この場合において、「工場財団登記簿」とあるのは、「道路交通事業財団登記簿」と、「工場財団目録」とあるのは、「道路交通事業財団目録」と、第十七條ノ二及び第十七條ノ三中「工場」とあるのは「不動産」と、その他の規定中「工場」とあるのは「事業単位」と読み替へるものとする。

(職権の委任)

第二十條 この法律に規定する運輸大臣の職権の一部は、政令で定めるところにより、陸運局長に委任することができる。

(罰則)

第二十一條 事業者が、譲渡又は買入の目的をもつて、この法律の規定により抵当権の目的となつてい事業財団に属する不動産を第三者に引き渡したときは、一年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務又は財産に関し前項の違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に對し、同項の罰金刑を科する。

第二十二條 前條の罪は、告訴を待つて論ずる。

附 則

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して二箇月を経過した日とする。

2 道路運送法施行法(昭和二十六年法律第八十四号)の一部を次のように改正する。

第十二條に次の但書を加える。

但し、旧法附則第五條の規定のうち、旧自動車交通事業法（昭和六年法律第五十二号）第四十五條に関する部分については、この限りでない。

3 登録税法（明治二十九年法律第二十七号）の一部を次のように改正する。

第三條ノ四中「自動車交通事業財団登記簿」を「自動車交通事業財団登記簿、道路交通事業財団登記簿」に改める。

4 担保附社債信託法（明治三十八年法律第五十二号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十一号の次に次の一号を加える。
十一ノ二 道路交通事業抵当