

よつてはかり直してそれによつて税をとるのが建前でありますが、ただ、しかし日本の測度法とイギリスの測度法と非常な似ておられます、実質的にその差がないといふことから、日本の場合は、そのトン数をそのままイギリスで認めまして、そのトン数に依じているいろな税をとる。お互いに、またイギリスの船が日本に入りました場合にも、同様に向うではかつたトン数をそのまま認めて、それをもとにして税をとつていく、こういうふうなことになる、というふうに考へておられます。

○理事(木島虎藏君) 御質疑のおありの方は、順次御発言を願います。

○岡田信次君 この「外車ヲ備フル船舶」といふのは、日本に何そうあるか。また少しく、さきのお話だと、税といふものに関係するのですが、現在外車を備えた船で外国へ行くといふことは考えられないんですが、そういう点から「外車ヲ備フル船舶」といふのは、この法律から取つちやたらどうですか。

○政府委員(甘利昂一君) 現在おそれく一、二は、いしか外車を備える船は日本にないと思ひますが、後刻これは詳細に調査いたしまして御報告いたします。

ただ、一ぱいでもある場合に、この船が新しい測度法を適用したことが有利であるといふことであれば、この新しい測度法によつて測度してもらいたといふ申請を提出することができまゝすので、その場合に、やはり一隻でもある以上は、この法律を適用するためには、こういふものを書いておかなければいけないのじゃないか、こういうふう考へておられます。

それから、先ほど、こういうことによつてどれだけのいるトン税とかそういうものが違ふかというお話ですが、一応計算してみますと、全般において純トン数が減つて参りますので、国内においてとるトン税その他において、大体今の船腹量から見ますと、二百四、五十万トン収入において減ります、日本の船舶が外国へ行ったときにとられる税金は千四、五百万トン少くなりまゝす。従つて、国全体から考えますと、それだけ差引外貨の支払いが少くなりまゝすので有利になる、こういうふう考へておられます。

○岡田信次君 ちょっとごもつものような御答弁ですが、おそれくこれから外車を備えた船舶は今後ないんだらうと思ひますから、付則かなにかにそういうものをつけておいたら、非常にこの法律も簡単になると思ひますが、御再考いただけませんか。

○政府委員(甘利昂一君) これは先ほど申し上げましたように、お互いに互認しておりますし、向うのやはりこういう法律にも外車の項が書いてありますので、従来通り書いてある方が便利じゃないかと思ひますが、しかしお話の趣旨もごもつとも思ひますので、もう一度よく考慮いたしたい、というふう考へておられます。

○仁田竹一君 一応ごもつものように考へられますけれども、一体船を作り出すのに、あの狭い容積のうちで、主としてここに税金だけの関係で機関室を広くする、従つて貨物あるいは客室を狭くすることにもなるというのですが、税といったところで、貨物を積みあるいはお客さんを乗すことによつて得る料金より、その額の少いこ

は当然のことなんです。従つて、主として税金をたくさん払ふことがいやだから、小さく狭くても済む機関室を特に広くする、そうして今の貨物なら貨物、客船ならお客さんを乗せるという主たる目的の方の容積を狭くするといふことは、ちょっと、私も常識では考えられないと思ひうけ……。なおまたイギリスの例がありましたが、あれも、もしイギリスと日本とが同じような事情であるというならば、イギリスと違ふというのなら何だけれども、まあ何というても海運王国たるイギリスが日本と同じような測度法によつてやつておるといふことも、この問題をなせ、そういうふうな改正しなければならぬじゃないかといふ理由には、一対外的には逆の理由になるのじゃないか。なぜ一体日本はイギリスと違つた測度法によらなければならぬかといふことが、むしろ主になつてくると思ひうので、いかにも公正らしくていいやうでありますけれども、そのために客室の中あるいは貨物を収容する容積を狭くするといふことになると思ひうのですが、この点どうでありますか。

○政府委員(甘利昂一君) 今御説明申し上げたように、わざわざトン税を少くするため機関室を大きくして、貨物の容積あるいは旅客の容積を少くするといふようなことは、あり得ないと思ひます。ただ、今御説明申し上げましたように、急に一三%とそれ以下のものと段つておられますので、実際自分の必要な機関室なりをとつた場合に、たまたまその段より下になつていた場合に、今のような規定であります、急にトン数の控除が減つて参りますから、わざわざトン数を減らすために、

機関室そのものはとにかく、機関室の上部の囲ひやなにかを少し大きくして、これをトン数に入れてくれといふようなことで申請される場合がありまゝすから、われわれはむしろそういうトン数を減らして、それによる税金も少くするといふ意味より、むしろ今までのこの規定が不合理であつた、そこにギャップがあるのが不合理であつた、こういうのを直したい、という趣旨であります。

それからもう一つ、イギリスの測度法に従ふ必要はないじゃないかといふお話ですが、これはイギリスに限らず、各海運国ともおのその国で定めた測度法があります。それによつてやつておるわけでありまゝす、大部分の点においては似ておられますが、細部のいろいろなばかり方において幾分違つておることもあるわけなんです。それはおのその国の解釈によつてきめておるわけでありまゝす、従つてイギリスに限らず、オランダであらう、ベルギーであらうと、みんな多少違つておるやうな、大体似たような測度法を持っておりますのであります、特にそういう状況から申しまして、これを世界的に画一的に統一した方が便利じゃないかといふふうな議論が数年前から持ち上りまゝして、現にその画一条約に関する案が北欧四カ国から提案されて、数年前から国際会議にかかつておるものであります、ただなかなか今のうちに既存の船主に対する利害関係があるものですから、イギリスであるとかあるいはアメリカのごとき、主要海運国がなかなかこれに賛成をいたしませんので、まだ締結になつておりません。おそれく、しかし将来はだんだんそ

いう方向に向つていくのじゃないかと思ひます。ですから、今おっしゃつたような御議論は、今後逐次実現する方向に向つておると思ひうのであります。

○仁田竹一君 従来のスチーム・エンジンの膨大な容積をとる機関室、それに伴う石炭の貯蔵所でございますね、それでは困るというので、トン数に対する税金などというものを考へておる船主はいないのではありません、これはディーゼル・エンジンにしますと、場所は狭くて済むし、石炭を入れる所はなくて、重油だけで済む。だから、容積も客室を広くするためにやつておるわけなんです。従つて、今あなたのおっしゃつた理由はどうも納得がいけないわけなんです、大体そういうふうにするのが公正だと言われるならば、これは別だけれども、それを理由に船主がそういうふうなことをするのだ、船主が横着なんだというふうな考へ方、これは逆ですよ。だから、その点はお間違ひのないように……。そんなことは船主から言ひはしませんよ。

それからイギリスの関係も、イギリスは日本と同じような取扱ひができておるもの、要するにそういう問題が起きておるでありまゝしうけれども、もしイギリスがこういうふうになつておるのだから日本の方をイギリスに近づける必要があるといふことなら別だけれども、イギリスがやつておることの逆な方向に、将来はどうか知りませんが、いふけれども、日本の測定法を変えていこうといふことは、どうなんですか。

○政府委員(甘利昂一君) この改正は、むしろイギリスの方からそういう提案がなされて、関係の方面に連絡があつたわけなんです。関係方面でも一々国内の

事情を調査いたしまして、むしろこう
いう方法が合理的であるというふうな
見解に達したために、各海運国ともイ
ギリスに対して同意の旨を答えており
ます。従って、イギリスが最初の提案
者でございます。

○仁田竹一君　そういうふうな機運に
あるのかかわらず、日本が、しかも
今即刻に、それを改正しなければなら
ないというふうな特別の理由があるわ
けですか。

○政府委員(甘利昂一君)　イギリスは
すでに昨年の七月から実施いたしてお
ります。各国とも法律の改正をやって
おりますので、日本としても合理的な
改正であればなるべく早急に改正し
て、今後作る新しい船については、こ
ういう合理的な方法で測度するのが適
当ではないかと考えております。

○仁田竹一君　あなたの説明で、イギ
リスは日本と同じような取扱いになっ
ておるんだとおっしゃったから、私は
そういう話をしたんです。今のあなた
のお話は、イギリスの船は昨年から変
えておるというんですね。どっちがほ
んとおるんですか、あなたの言うのは。
○政府委員(甘利昂一君)　先ほど私ど
ういうふうに申し上げましたか、ある
いは誤解を招くような発言をしたかも
しれませんが、あとから申し上げまし
た、イギリスから提案があつて、すで
にイギリスは変えておるというのがほ
んとでございます。

○理事(木島虎蔵君)　ほかに御質疑ご
さいませんか。
ちよつと速記をとめて下さい。

○速記中止
○理事(木島虎蔵君)　速記を始めて。
それでは、提案理由にいろいろ問題

がありましたから、この次提案理由を
整理して、そして次回に質疑を続行す
ることにいたします。

○理事(木島虎蔵君)　次に、海上運送
法の一部を改正する法律案を議題とい
たします。まず、政府当局の補足説明
を伺うことにいたします。

○政府委員(栗沢一男君)　海上運送法
の一部改正の法律案につきまして、内
容をやや詳細に御説明申し上げます。こ
れを差し上げてあると思います。第
二項の船舶運送事業という定義の中に
「有償で」という三字の字句が入りま
す。これは無償で運送する事業につき
ましては本法の適用を受けないことを
明らかにいたしました。また第四項で、
旅客定期航路事業の定義を特に「人の
運送をするもの」というふうな限定を
いたしました。現行法では、旅客船に
よりする定期航路事業であれば、実
際には人を運送しなくて貨物を運送し
ておる場合でも、旅客定期航路事業の規
制を受けることになっておりました。こ
れはなほ不合理でありまして、この
点を是正することにいたしてございま
す。

次に、第三条から第十九条の三まで
の改正は、旅客定期航路事業の規定を
是正する内容でございます。

改正の第一点といたしましては、一
般の旅客定期航路事業と特定の旅客定
期航路事業とに分離いたしました。特
定旅客定期航路事業とは、特定の者と
の契約で特定の範囲の人の運送をする
旅客定期航路事業でありまして、これ
らの事業は、その性質上、旅客定期航

路事業に関する規定を全面的に適用す
る必要が認められませんでした。運送の
秩序維持の面から必要と認められます
事業の免許と運航計画の変更の認可以
外の規制は、これを行わないことにい
たしたのであります。

第二点といたしましては、第四条の
免許基準について改正を行なったこと
であります。改正案におきましては、
一応条文の全体が書き改められており
ますが、実質的に改正された箇所は、
現行法の第二号と第五号を削りまし
たこと、第七号は別の条文といたし
まして第五号といたしましたこと、及
び新たに第五号及び第六号といたしま
して、事業者の能力に関する基準と事
業開始の公益上から見た妥当性に関す
る基準をつけ加えることにいたしました
こととあります。第二号を削りました
のは、この基準が第一号と第四号の
基準と重複しておりまして不必要と認
められるからでありまして、現行法の
第五号は、事業の経理的基礎に関する
ものであります。旅客定期航路事業は、
強度の公益性を有しております上
多数の人命を預かるものであります
ので、改正案におきましては、第五号と
いたしまして、事業者については、そ
の資産信用力のほかに、旅客運送に関
する知識経験をあわせ事業遂行能力
を審査の対象とすることにいたしました
のであります。第六号といたしまして
「当該事業の開始が公益上支障のない
ものであること」の基準を加えており
ますが、これは、近年遊覧客の増加に
伴ひまして遊覧船が著しく増加する傾
向にありますが、一定の限られた水域
内におきましては、需要に応じて無制
限にこれを認めますと、航行の安全等

の面から支障を生ずることが予想され
ますので、当該事業と利用者との間の
関係のみでなく、一般公益の見地から
もこれを審査しようとするものであり
ます。

第三点といたしましては、第六号の運輸
審議会の公聴会開催に関する規定を削
除いたしましたこととあります。現在運輸
審議会は、本条の規定がありますため、
旅客定期航路事業の免許につきまして
運輸大臣から諮問を受けなければなら
ないということになっていたのでありま
すが、事業の中には、公聴会を開催す
るほどの重要性が認められないものが
ありますので、このような事業につき
ましては、公聴会を開催することなく、
書面審理のみでも答申できるという道
を開く必要があつたので、これを削除
いたしました。しかし本条を削除いた
しまして、運輸審議会は利害関係者の申し出
があつた場合、あるいは運輸大臣の指
示があつた場合、公聴会を開かなけれ
ばならぬという規定がまだ生きており
ますので、その規定に従ひまして公聴
会は開かれるということになるわけで
ございます。

第四点、旅客定期航路事業者がそ
の事業を休止いたしますときは、第十
五条によりまして運輸大臣の許可が必
要なものであります。その事業の休止
の許可は、一年をこえる期間について
はすることができない旨を法文上明定
いたしました。免許を受けた事業者が
空虚な権利のみを保持しつつ情眼をむ
さばるのを排除できるようにいたした
ことであります。

第五点、第十六条を改正いたしま

して、旅客定期航路事業者が船舶安全
法または船舶職員法のごとき安全関係
の法令に違反したとき、正当な理
由がないのに許可または認可を受けた
事項を実施しないとき、及び第五条に
掲げてあります欠格事由に該当するこ
とになりましたときは、事業の停止
を命じ、または免許を取り消すことが
できるようにいたしたことであります。

特に安全関係の法令違反を取り上
げましたのは、旅客定期航路事業者の
ような多数の人命を預かる者につきま
しては、特にその厳重な履行を要求す
る必要があると認められるからであり
ます。

第六点、第十八条第二項及び第三
項におきまして「会社」とありますの
を「法人」と改めることにいたしました
ことであります。この改正は、現行法に
おきましては、旅客定期航路事業を営
む法人の合併及び解散につきまして
は、特に会社の場合についての規定
があるものであります。旅客定期航路
事業者の中には、協同組合その他会社
以外の法人がありますので、その実際
に合致するように改正をいたしましたわ
けであります。

第七点、第十九条の「サービスの
改善に関する命令」の規定を改正いた
しまして、旅客定期航路事業に使用す
る船舶その他の輸送施設が老朽化し、
あるいは補修不十分等のため利用者の
利便を阻害している事実があります場
合には、事業の公益性にかんがみまし
て、その改善を命ずることができるよう
にいたしましたことであります。

以上が旅客定期航路事業に関する規定
の改正であります。

次に、第十九条の四として対外旅客

定期航路事業に関する規定を設けました。この規定は現行法の第二十条の二の規定に改正を加えて移したものであります。改正いたしました点は、現行法におきましては、事業開始の届出が事後届けでありますのを事前の届出制としたことと、旅客及び手荷物物の運賃及び料金その他の運送条件等につきまして、公示し、かつ、実施する前に運輸大臣に届け出なければならぬものとしたこととであります。なお、現行法の第十九条の三及び第十九条の四の規定は貨物定期航路事業の届出並びにその賃率表の公示及び届出に関する規定であります。これらの規定は、改正案におきましては、二条ずつ繰り下げるとともに、現行法が事業の開始または賃率表の設定の際にのみ届出を要求しておりますのを、その変更についても運輸大臣に届出を要するものとしたしております。

第二十条から第二十五条までにつきましては、次のような条文の移動及び改正を行なっております。

改正案におきまして第二十条は現行法の第二十三条と第二十四条を合せて一條文としたものでありまして、その次に、第二十一条から第二十三条の四までとして新たに旅客不定期航路事業に関する六カ条の規定を設けております。

旅客不定期航路事業と申しますのは、不定期航路事業の中で、国内の一定の航路に旅客船を就航させて一般旅客の運送をするものと定義されております。これらの事業は、不特定多数の旅客を運送いたすものでありまして、これを貨物運送を主とするその他の不定期航路事業と同一に取扱うのは不適

当と認められますので、これについては、事業の開始の際に運輸大臣の許可を要することにしたものと、運賃及び料金、運送約款、運航計画等につきましては旅客定期航路事業に関する規定を準用することにしたし、運送の秩序維持と利用者の利益擁護をはかることにしております。

改正案の第二十四条及び第二十五条は、現行法の第二十一条及び第二十二條を移したものであります。

以下第四十四条までにおきましては、若干の改正点がございまして、これらは、条文の移動に伴う整理またはすでに死文化した規定の削除に関するものであります。

第四十五条の二は、職権の委任に関する規定でありまして、現行法におきましては、五トン未満の船舶のみによる旅客定期航路事業に関する職権のみが地方海運局長に委任できることになっておりますが、改正案におきましては、その他の事業に関する職権につきましても一般に広く委任できるようにいたしております。なお、このように職権委任の範囲を拡大いたしますのに伴って、地方海運局長の行う処分を公正を期するため、新たに第四十五条の三の規定を設けまして、重要な事案につきましては、処分に先だつて、聴聞を行なうことにいたしております。

第四十七条以下は、以上の改正に伴って罰則を整備いたしましたものであります。量刑の程度は、いずれも現行法の相当条文と同一に定められております。

付則におきましては、この法律改正に伴う運輸省設置法、港灣運送事業法、及び木船運送法の改正並びに経過措置

について規定しております。

以上がこの改正案の概要であります。

○理事(木島虎藏君) 御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○岡田信次君 船舶運航事業で無償でやるというのはどういう意味ですか。

○政府委員(栗沢一男君) 實際問題としては、私も普通には考えられないのでございまして、法律としましては有償でやるもののみを規定するという意味でございまして、無償のものもあるけれどもそれを特に除いたのだということでは、実はないのであります。

○岡田信次君 そうすると、實際問題では、無償でやるものもあるのですか。

○政府委員(栗沢一男君) 實際よりも、これは——はっきりいたしません。たゞは公益事業で渡船等を経営して、それは公益的な事業であるから無償で渡すというふうなことも、考えれば考えられるのです。

○岡田信次君 どうも、そうすると、いたずらに法律の字句にとらわれたような改正ですね。今までの有償という字が入っていないと、何か不便を感じたのですか。

○政府委員(栗沢一男君) そのため特に不便を感じたというところは聞いておりませんが、今度不定期まで入れますと、そういうものもあるいはあり得るというふうなこともございまして、やはり必要の限度に限定するという点には意味があるかと思ひます。

○岡田信次君 どうも、この問題はあまり納得できませんね。

次に第四條の五の「申請者が当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること」という能力ですが、具体的にいいますと、今の御説明によると、旅客運送に関する知識、経験をもちあわせた事業遂行能力というのですか。

○政府委員(栗沢一男君) 普通申し上げ、要するに財政的な能力、これは事業経営のための財政的な基礎という意味で、やはり一種の能力と考えられるものでございまして。なお、そのほか、相当過去においてこういう事業に関係した経験もあつて、相当な知識もあつて、あるいは経験もあるというふうなものも、一応の能力というふうな考えられるかと思ひます。

○岡田信次君 もう一つ、今の問題は具体的に免許基準ですから、免許を受ける方にとってはなかなか真剣に考えなければならぬのですが、今のお話では漠としてわからないのですが、もう少しははっきりした考えはないのですか。

○政府委員(栗沢一男君) その次の六の「当該事業の開始が公益上支障のないものであること」をいっておられるけれども、先ほどお話をいたしました、乗る方にとっては回数も多く、ほとんどふえれば便利であるが、それがあまり複雑な点というふうな点もあるでしようけれども、その点とにらみ合してなかなかむずかしいのです。が、この二つの事項は、海運局として、実際に免許の基準として出てきた場合に、どういふふうに取り扱われるのでしょうか。

○政府委員(栗沢一男君) 確かに具体的に非常にむずかしいと思つてございしますが、やはりある程度の限度を考へまして、両方の理由を比較検討して、その間の適正な基準を見出すと

いうふうなことになるかと思ひます。

○岡田信次君 今の答弁は、法律として免許基準の中の一つの項目として出しているのは、はっきりした観念がないと、おかしいですね、非常に。

○説明員(岡田京四郎君) 私から補足的に説明いたします。

従来の經理的基礎が確実ということから見まして、広く事業遂行能力ということにいたしましたのは、人的な知識経験と申しますのは、なかなか實際に、判定の基準をどこにおくかということになります。困難な点があるわけではございますが、これは従来のその事業に携わろうとする者の経験その他を、総合的に判断しなければいけないというふうな思ひわけでありまして、實際の運用面におきまして、この面だけを切り離して、他の基準においては該當していないところがある分だけ該當して却下するということはなかなかむずかしい点があるかと思ひますが、他の要素との総合判断と申しますか、そういうものも相当あると思ひわけです。

それから新しい、公益上支障がないものというのを加えますのは、これは具体的に考へておられますのは、たとえば最近横浜港におきまして、いろいろ小さい船が遊覧船事業を行うものが非常にふえています。ところが、そのために、大型船の航行の上に非常に支障を生ずるということが起つて参つております。ところが、従来の免許基準で申しますと、その第一号の需給関係というものが中心になりまして、それ以外の基準に該當しており、また需給

関係が非常に悪いものがあるかと思ひます。その場合には、公益上支障があるというのを加へておられるのは、たゞ最近横浜港におきまして、いろいろ小さい船が遊覧船事業を行うものが非常にふえています。ところが、そのために、大型船の航行の上に非常に支障を生ずるということが起つて参つております。ところが、従来の免許基準で申しますと、その第一号の需給関係というものが中心になりまして、それ以外の基準に該當しており、また需給

関係が非常に悪いものがあるかと思ひます。その場合には、公益上支障があるというのを加へておられるのは、たゞ最近横浜港におきまして、いろいろ小さい船が遊覧船事業を行うものが非常にふえています。ところが、そのために、大型船の航行の上に非常に支障を生ずるということが起つて参つております。ところが、従来の免許基準で申しますと、その第一号の需給関係というものが中心になりまして、それ以外の基準に該當しており、また需給

関係が非常に悪いものがあるかと思ひます。その場合には、公益上支障があるというのを加へておられるのは、たゞ最近横浜港におきまして、いろいろ小さい船が遊覧船事業を行うものが非常にふえています。ところが、そのために、大型船の航行の上に非常に支障を生ずるということが起つて参つております。ところが、従来の免許基準で申しますと、その第一号の需給関係というものが中心になりまして、それ以外の基準に該當しており、また需給

関係が非常に悪いものがあるかと思ひます。その場合には、公益上支障があるというのを加へておられるのは、たゞ最近横浜港におきまして、いろいろ小さい船が遊覧船事業を行うものが非常にふえています。ところが、そのために、大型船の航行の上に非常に支障を生ずるということが起つて参つております。ところが、従来の免許基準で申しますと、その第一号の需給関係というものが中心になりまして、それ以外の基準に該當しており、また需給

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○理事(木島虎藏君) 異議ないと認め
ます。
それでは、これにて散会いたします
午後四時八分散会
五月二十六日予備審査のため、本委員
会に左の案件を付託された。
一、自動車損害賠償保障法案

目次

自動車損害賠償保障法

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 自動車損害賠償責任（第三条・第四条）

第三章 自動車損害賠償責任保険

第一節 自動車損害賠償責任保険契約の締結強制（第五条（第十条））

第二節 自動車損害賠償責任保

險契約（第十二條）
第二十三條
第三節 自動車損害賠償責任保
險事業（第二十四條）
第三十條
第四節 自動車損害賠償責任保
險審議會（第三十一
條）
第三十九條

第五節 政府の自動車損害賠償責任再保險事業（第四十條—第五十四條）

第四章 自動車損害賠償自家保障（第五十五條—第七十條）

第五章 政府の自動車損害賠償保障事業（第七十一條—第八十二條）

第六章 雑則（第八十三条―第八十六条）

第七章 罰則（第八十七条―第九十一条）

附則

第一章 総則

（この法律の目的）

第一条 この法律は、自動車の運行によつて人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第二条第二項に規定する自動車をいう。

2 この法律で「運行」とは、人又は物を運送するとしないうにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い利用することをいう。

3 この法律で「保有者」とは、自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供するものをいう。

4 この法律で「運転者」とは、他人のために自動車の運転又は運転の補助に従事する者をいう。

第二章 自動車損害賠償責任（自動車損害賠償責任）

第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に

関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

（民法の適用）

第四条 自己のために自動車を運行の用に供する者の損害賠償の責任については、前条の規定によるほか、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による。

第三章 自動車損害賠償責任

保険

第一節 自動車損害賠償責任保険契約の締結

（責任保険の契約の締結強制）

第五条 自動車は、これについてこの法律で定める自動車損害賠償責任保険（以下「責任保険」という。）の契約が締結されているものでなければ、運行の用に供してはならない。

（保険者）

第六条 責任保険の保険者（以下「保険会社」という。）は、保険業法（昭和十四年法律第四十一号）又は外国保険事業者に関する法律（昭和二十四年法律第八十四号）に基づき責任保険の事業を営むことができる者とする。

（自動車損害賠償責任保険証明書）

第七条 保険会社は、保険料の支払があつたときは、保険契約者に対して、当該自動車につき自動車損害賠償責任保険証明書を交付しなければならぬ。

2 保険契約者は、当該自動車損害賠償責任保険証明書の記載事項について変更があつたときは、自動車損害賠償責任保険証明書をその変更についての記入を受けなければならない。

3 保険会社は、前項の規定による記入の申出があつたときは、遅滞なく、その記入を行わなければならない。ただし、第二十二條第三項又は第四項の規定による請求をした場合において、その金額の支払がなかつたときは、この限りでない。

4 保険契約者は、自動車損害賠償責任保険証明書を滅失し、損傷し、又はその識別が困難となつたときは、保険会社に対して、その再交付を求めることができる。

5 自動車損害賠償責任保険証明書の記載事項その他自動車損害賠償責任保険証明書に関する細目は、運輸省令で定める。

（自動車損害賠償責任保険証明書の備付）

第八条 自動車は、自動車損害賠償責任保険証明書（前条第二項の規定により変更についての記入を受けた後）を備えなければならない。

（自動車損害賠償責任保険証明書の提示）

第九条 道路運送車両法第四條、第十二條から第十四條まで、第十七條、第三十四條、第五十八條、第六十二條から第六十四條まで、第六十七條、第六十八條、第七十條、第七十一條又は第九十七條の三に規定する処分を受けようとする者は、当該行政庁に対して、自動車損害賠償責任保険証明書を提示しなければならない。

2 当該行政庁は、自動車損害賠償責任保険証明書の提示がないときは、前項の処分をしないものとする。

（適用除外）

第十条 第五條及び第七條から前条までの規定は、国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県その他政令で定める者が運行の用に供する自動車及び道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路、道路運送法（昭和二十六年法律第八十二号）による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。以下同じ。）以外の場所のみにおいて運行の用に供する自動車については、適用しない。

第二節 自動車損害賠償責任保険契約

（責任保険の契約）

第十一条 責任保険の契約は、第三條の規定による保有者の損害賠償の責任が発生した場合において、これによる保有者の損害及び運転者その他の被害者に対して損害賠償の責任を負うべきとき、これによる運転者の損害を保険会社が補することを約し、保険契約者が保険会社に保険料を支払うことを約することによつて、その効力を生ずる。

第十二條 責任保険の契約は、自動車一両ごとに締結しなければならない。

ない。

（保険金額）

第十三條 責任保険の保険金額は、政令で定める。

（免責）

第十四條 保険会社は、保険契約者又は被保険者の悪意によつて生じた損害についてのみ、てん補の責任を免れる。

（保険金の請求）

第十五條 被保険者は、被害者に対する損害賠償額について自己が支払をした限度においてのみ、保険会社に対して保険金の支払を請求することができる。

（保険会社に対する損害賠償額の請求）

第十六條 第三條の規定による保有者の損害賠償の責任が発生したときは、被害者は、政令で定めるところにより、保険会社に対し、保険金額の限度において、損害賠償額の支払をなすべきことを請求することができる。

2 被保険者が被害者に損害の賠償をした場合において、保険会社が被保険者に対してその損害をてん補したときは、保険会社は、そのてん補した金額の限度において、被害者に対する前項の支払の義務を免れる。

3 第一項の規定により保険会社が被害者に対して損害賠償額の支払をしたときは、保険契約者又は被保険者の悪意によつて損害が生じた場合を除き、保険会社が、責任保険の契約に基づき被保険者に対して損害をてん補したものとみなす。

4 保険会社は、保険契約者又は被保険者の悪意によつて損害が生じた場合において、第一項の規定により被害者に対して損害賠償額の支払をしたときは、その支払った金額について、政府に対して補償を求めることができる。

(被害者に対する仮渡金)

第十七条 保有者が、責任保険の契約に係る自動車の運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、被害者は、政令で定めるところにより、保険会社に対し、政令で定める金額を前条第一項の規定による損害賠償額の支払のための仮渡金として支払うべきことを請求することができる。

2 保険会社は、前項の請求があつたときは、遅滞なく、請求に係る金額を支払わなければならない。

3 保険会社は、第一項の仮渡金の金額が支払うべき損害賠償額をこえた場合には、そのこえた金額の返還を請求することができる。

4 保険会社は、保有者の損害賠償の責任が発生しなかつた場合において、第一項の仮渡金を支払つたときは、その支払つた金額について、政府に対して補償を求めることができる。

(差押の禁止)

第十八条 第十六条第一項及び前条第一項の規定による請求権は、差し押えることができない。

(時効)

第十九条 第十六条第一項及び第十七条第一項の規定による請求権は、二年を経過したときは、時効によつて消滅する。

(告知すべき重要な事実等)

第二十条 商法(明治三十二年法律第四十八号)第六百四十四条に規定する重要な事実又は事項は、責任保険の契約にあつては、次のとおりとする。

一 道路運送車両法の規定による自動車登録番号又は車両番号(これらが存しない場合にあつては、車台番号)

二 政令で定める自動車の種別(告知義務違反による契約解除の効力)

第二十一条 商法第六百四十四条の規定により、保険会社が責任保険の契約を解除したときは、その解除は、保険契約者が解除の通知を受けた日から起算して七日の後に、将来に向つてその効力を生ずる。

2 前項の解除の効力が生ずる日前に危険が発生した場合には、商法第六百四十五条第二項の規定にかかわらず、保険会社は、損害をてん補する責に任ずる。この場合において、保険会社が損害をてん補したときは、保険契約者に対し、そのてん補した金額の支払を請求することができる。

(危険の増加又は減少による契約の変更)

第二十二条 保険期間中に危険が増加し、又は減少したときは、責任保険の契約は、新たな危険に対応する責任保険の契約に変更されたものとみなす。

2 保険契約者又は被保険者は、保険期間中に危険が増加したことを知つたときは、遅滞なく、これを

保険会社に通知しなければならない。

3 保険期間中に危険が増加した後、に危険が発生し、保険会社が損害をてん補した場合において、保険契約者又は被保険者が前項の通知を怠つていたときは、保険会社は、保険契約者に対し、そのてん補した金額の支払を請求することができる。

4 保険会社は、第一項の場合において、危険が増加したときは、保険契約者に対し、政令で定めるところにより増加する額の保険料の支払を請求することができる。

5 保険契約者は、第一項の場合において、危険が減少したときは、保険会社に対し、政令で定めるところにより減少する額の保険料の返還を請求することができる。

(商法の適用)

第二十三条 責任保険の契約については、この法律に別段の定めがある場合を除くほか、商法第三編第十章第一節第一款の規定による。

第三節 自動車損害賠償責任保険事業

(責任保険の契約の締結義務)

第二十四条 保険会社は、政令で定める正当な理由がある場合を除き、責任保険の契約の締結を拒絶してはならない。

(保険料率)

第二十五条 大蔵大臣は、責任保険に関し、次の各号に掲げる処分について、次の申請があつた場合において、当該申請に係る保険料率が能率的な経営の下における適正な原価を償うものでなく、又は保険料

率の算定につき官利の目的の介入があるときは、これらの処分をしてはならない。

一 保険業法第一条第一項の規定による免許又は同法第十条第一項の規定による認可

二 損害保険料率算出団体に関する法律(昭和二十三年法律第九十三号)第十条第一項の規定による認可

三 外国保険事業者に関する法律第三条第一項の規定による免許、同法第五条の規定による認可又は同法第十九条において準用する保険業法第十条第一項の規定による認可

第二十六条 責任保険については、損害保険料率算出団体に関する法律第十条の二、第十条の三、第十条の五第二項及び第十条の八から第十条の十二までの規定は、適用しない。

第二十七条 大蔵大臣は、責任保険の保険料が能率的な経営の下における適正な原価をこえたと認めるときは、保険会社又は損害保険料率算出団体に関する法律第二条第二項の規定による損害保険料率算出団体に対して、責任保険の保険料率の変更を命ずることができる。

(同意)

第二十八条 大蔵大臣は、責任保険の保険約款及び保険料率に関し、次の各号に掲げる処分をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の同意を得るものとする。

一 第二十五条各号に掲げる処分

二 前条の規定による変更命令

三 保険業法第十条第二項(外国保険事業者に関する法律第十九条において準用する場合を含む)又は損害保険料率算出団体に関する法律第十条の六の規定による命令

2 大蔵大臣は、保険会社がこの法律若しくはこの法律に基く命令若しくはこれらに基く処分又は責任保険の保険約款若しくは保険料率について保険業法若しくは外国保険事業者に関する法律若しくはこれらに基く命令若しくはこれらに基く処分違反した場合において、保険業法第十二条第一項又は外国保険事業者に関する法律第十二条第一項の規定による処分をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の同意を得るものとする。

(共同行為に関する通知)

第二十九条 大蔵大臣は、保険業法第十二条ノ三の規定による責任保険の事業に関する共同行為に関し、保険業法第十二条ノ六第一項(外国保険事業者に関する法律第十九条において準用する場合を含む)の規定による届出があつたときは、その旨を運輸大臣に通知するものとする。

(代理店契約)

第三十条 保険会社は、自動車運送又は通運事業の振興を図ることを目的として組織する団体その他の者であつて、責任保険の事業の円滑な遂行上適当と認められるものと責任保険に関する代理店契約を締結するものとする。

第四節 自動車損害賠償責任

第四節 自動車損害賠償責任

任保險審議會

(設置)

第三十一条 大蔵省に、自動車損害賠償責任保險審議會(以下「審議會」という。)を置く。

(権限)

第三十二条 審議會は、大蔵大臣の諮問に応じて、責任保險に関する重要事項を調査審議し、及びこれらに關し必要と認める事項を關係大臣に建議する。

(諮問)

第三十三条 大蔵大臣は、第二十八条第一項各号に規定する処分をしようとするときは、審議會にはからなければならぬ。

(組織)

第三十四条 審議會は、委員十一人をもつて組織する。

(委員)

第三十五条 委員のうち四人は、關係行政機關の職員のうちから、大蔵大臣が任命する。

(前項の委員以外の委員は、次に掲げる者につき、大蔵大臣が運輸大臣の同意を得て、任命する。)

一 學識経験のある者 三人
二 自動車運送に關し深い知識及び経験を有する者 二人

(再保險)

第三十六条 審議會に會長を置き、委員の互選によつてこれを定める。

(議長)

第三十七条 審議會は、委員の過半数の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

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

(審議会の庶務)

第三十八条 審議會の庶務は、大蔵省銀行局において処理する。

(省令への委任)

第三十九条 この法律に規定するもののほか、審議會に關し必要な事項は、大蔵省令で定める。

第五節 政府の自動車損害賠償責任再保險事業

(再保險)

第四十条 政府は、保險会社が責任保險の事業によつて負う保險責任を再保險するものとする。

(再保險關係の成立)

第四十一条 政府と保險会社との間の再保險關係は、保險会社と保險契約者との間の責任保險關係の成立により、その成立の時において成立する。

(再保險金額)

第四十二条 再保險金額は、責任保險の保險金額の百分の六十とする。

(再保險料率)

第四十三条 再保險料率は、責任保險の保險料率に政令で定める割合を乗じたものとする。

(政府の支払うべき再保險金の金額)

第四十四条 政府が支払うべき再保險金の金額は、保險会社が支払うべき保險金の金額の百分の六十とする。

2 會長は、會務を總理する。

(議決方法)

第三十七条 審議會は、委員の過半数の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

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

(審議会の庶務)

第三十八条 審議會の庶務は、大蔵省銀行局において処理する。

(省令への委任)

第三十九条 この法律に規定するもののほか、審議會に關し必要な事項は、大蔵省令で定める。

第五節 政府の自動車損害賠償責任再保險事業

(再保險)

第四十条 政府は、保險会社が責任保險の事業によつて負う保險責任を再保險するものとする。

(再保險關係の成立)

第四十一条 政府と保險会社との間の再保險關係は、保險会社と保險契約者との間の責任保險關係の成立により、その成立の時において成立する。

(再保險金額)

第四十二条 再保險金額は、責任保險の保險金額の百分の六十とする。

(再保險料率)

第四十三条 再保險料率は、責任保險の保險料率に政令で定める割合を乗じたものとする。

(政府の支払うべき再保險金の金額)

第四十四条 政府が支払うべき再保險金の金額は、保險会社が支払うべき保險金の金額の百分の六十とする。

べき保險金の金額の百分の六十とする。

(再保險料の払いもどし)

第四十五条 政府は、保險会社が、保險約款で定めるところにより保險料の払いもどしをしたときは、政令で定めるところにより、保險会社に対して再保險料の一部を払いもどすことができる。

(保險代位等の場合の納付)

第四十六条 保險会社は、責任保險に關して代位により取得した權利を行使したときは、その行使によつて得た金額の百分の六十を政府に納付しなければならない。

(再保險事業に關する経費の繰入)

第五十条 政府は、この節に規定する再保險事業(以下「自動車損害賠償責任再保險事業」という。)の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎會計年度、予算で定めるところにより、一般會計から自動車損害賠償責任再保險特別會計に繰り入れるものとする。

(審査の請求)

第五十一条 保險会社は、自動車損害賠償責任再保險事業に關する政府の処分につき不服があるときは、運輸大臣に対し、審査の請求をすることが出来る。

(免責)

第四十八条 次の場合には、政府は、再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。

(再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。)

一 保險会社が、法令又は保險約款に違反して損害をてん補したとき。
二 保險会社が、てん補額を不当に認定して損害をてん補したとき。
三 保險会社が、故意若しくは重大な過失により前条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(時効)

第四十九条 再保險金の支払の義務及び再保險料の払いもどしの義務は二年、再保險料の支払の義務は一年を経過したときは、時効によつて消滅する。

(再保險事業に關する経費の繰入)

第五十条 政府は、この節に規定する再保險事業(以下「自動車損害賠償責任再保險事業」という。)の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎會計年度、予算で定めるところにより、一般會計から自動車損害賠償責任再保險特別會計に繰り入れるものとする。

(審査の請求)

第五十一条 保險会社は、自動車損害賠償責任再保險事業に關する政府の処分につき不服があるときは、運輸大臣に対し、審査の請求をすることが出来る。

(免責)

第四十八条 次の場合には、政府は、再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。

(再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。)

一 保險会社が、法令又は保險約款に違反して損害をてん補したとき。
二 保險会社が、てん補額を不当に認定して損害をてん補したとき。
三 保險会社が、故意若しくは重大な過失により前条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

一 保險会社が、法令又は保險約款に違反して損害をてん補したとき。
二 保險会社が、てん補額を不当に認定して損害をてん補したとき。
三 保險会社が、故意若しくは重大な過失により前条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(時効)

第四十九条 再保險金の支払の義務及び再保險料の払いもどしの義務は二年、再保險料の支払の義務は一年を経過したときは、時効によつて消滅する。

(再保險事業に關する経費の繰入)

第五十条 政府は、この節に規定する再保險事業(以下「自動車損害賠償責任再保險事業」という。)の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎會計年度、予算で定めるところにより、一般會計から自動車損害賠償責任再保險特別會計に繰り入れるものとする。

(審査の請求)

第五十一条 保險会社は、自動車損害賠償責任再保險事業に關する政府の処分につき不服があるときは、運輸大臣に対し、審査の請求をすることが出来る。

(免責)

第四十八条 次の場合には、政府は、再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。

(再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。)

一 保險会社が、法令又は保險約款に違反して損害をてん補したとき。
二 保險会社が、てん補額を不当に認定して損害をてん補したとき。
三 保險会社が、故意若しくは重大な過失により前条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(時効)

第四十九条 再保險金の支払の義務及び再保險料の払いもどしの義務は二年、再保險料の支払の義務は一年を経過したときは、時効によつて消滅する。

(再保險事業に關する経費の繰入)

第五十条 政府は、この節に規定する再保險事業(以下「自動車損害賠償責任再保險事業」という。)の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎會計年度、予算で定めるところにより、一般會計から自動車損害賠償責任再保險特別會計に繰り入れるものとする。

(審査の請求)

第五十一条 保險会社は、自動車損害賠償責任再保險事業に關する政府の処分につき不服があるときは、運輸大臣に対し、審査の請求をすることが出来る。

(免責)

第四十八条 次の場合には、政府は、再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。

(再保險金の全部又は一部につき、支払の責を免れる。)

一 保險会社が、法令又は保險約款に違反して損害をてん補したとき。
二 保險会社が、てん補額を不当に認定して損害をてん補したとき。
三 保險会社が、故意若しくは重大な過失により前条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(時効)

第四十九条 再保險金の支払の義務及び再保險料の払いもどしの義務は二年、再保險料の支払の義務は一年を経過したときは、時効によつて消滅する。

第五十二条 運輸省に、自動車損害賠償責任再保險審査會を置く。

(権限)

2 自動車損害賠償責任再保險審査會は、前条第二項の規定によりその権限に属する事項を処理する。

(組織)

第五十三条 自動車損害賠償責任再保險審査會は、委員五人をもつて組織する。

(委員)

2 委員は、學識経験のある者のうちから、運輸大臣が任命する。

(委員は、非常勤とする。)

3 委員は、非常勤とする。

(前項に規定するもののほか、自動車損害賠償責任再保險審査會の委員及び運営に關し必要な事項は、運輸省令で定める。)

(政令への委任)

第五十四条 この法律に規定するもののほか、再保險に關し必要な事項は、政令で定める。

第四章 自動車損害賠償自家保障

(自動車損害賠償自家保障の許可)

第五十五条 運輸大臣の行う自動車損害賠償自家保障の許可を受けた者(以下「自家保障者」という。)は、第五条の規定にかかわらず、許可に係る自動車を運行の用に供することが出来る。

(許可基準)

第五十六条 運輸大臣は、前条の許可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

(許可を受けようとする者が政令で定める両数以上の両数の自動車に所有する者であること。)

一 許可を受けようとする者が政令で定める両数以上の両数の自動車に所有する者であること。

(許可を受けようとする者が第三条の規定による損害賠償を適

二 許可を受けようとする者が第三条の規定による損害賠償を適

確に行うに足る経理的基礎及び組織を有する者であること。
三 許可を受けようとする者の使用する自動車について、自動車事故をひん発するおそれがないこと。

四 許可を受けようとする者が第六十六条第一項の規定による許可の取消を受け、その取消の日から一年を経過していない者でないこと。
(自動車損害賠償支払準備金の積立)

第五十七条 自家保障者は、毎事業年度、運輸省令で定める金額を、自動車損害賠償支払準備金として積み立てなければならない。
(損害賠償に充てるための資産の管理)

第五十八条 自家保障者は、運輸省令で定める方法により、その使用する自動車に係る第三条の規定による損害賠償に充てるための資産の管理をしなければならない。
(自動車損害賠償支払準備金の使用)

第五十九条 自動車損害賠償支払準備金は、自家保障者が、その使用する自動車に係る第三条の規定による損害賠償に充てる場合を除き、これを使用してはならない。
(先取特権)

第六十条 自家保障者に対し第三条の規定による損害賠償の請求権を有する者は、自家保障者の総財産の上に先取特権を有する。
2 前項の先取特権の順位は、民法第三百六条第一号に掲げる先取特権に次ぎ、商法第二百九十五条第

一項(有限会社法(昭和十三年法律第七十四号)第四十六条第二項において準用する場合を含む)の先取特権に先だつ。
(仮渡金)

第六十一条 自家保障者が、第五十五条の許可に係る自動車の運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、被害者は、政令で定めるところにより、自家保障者に対し、政令で定める金額を損害賠償額の支払のための仮渡金として支払うべきことを請求することができ。
2 第十七条第二項の規定は、自家保障者について、同条第三項及び第四項の規定は、自家保障者が前者の規定により仮渡金を支払つた場合に準用する。
(差押の禁止)

第六十二条 前条第一項の規定による請求権は、差し押えることができない。
(自動車損害賠償自家保障証明書)

第六十三条 運輸大臣は、自家保障者に対し、その使用する自動車一両ごとに、自動車損害賠償自家保障証明書を交付しなければならない。
2 自家保障者は、当該自動車損害賠償自家保障証明書について変更があつたときは、自動車損害賠償自家保障証明書をその変更についての記入を受けなければならない。
3 自家保障者は、自動車損害賠償自家保障証明書を滅失し、損傷し、又はその識別が困難となつたときは、運輸大臣に対して、その再交

付を求めることができる。
4 自動車損害賠償自家保障証明書の記載事項その他自動車損害賠償自家保障証明書に関する細目は、運輸省令で定める。
第六十四条 自動車損害賠償自家保障証明書は、自家保障者から第七十八条第一項の自動車損害賠償保障事業賦課金の納付を受けた後でなければ、交付しないものとする。
第六十五条 自家保障者が運行の用に供する自動車に係る第八条及び第九条の規定の適用については、自動車損害賠償自家保障証明書を自動車損害賠償責任保険証明書とみなす。
(許可の取消)

第六十六条 運輸大臣は、自家保障者が、第五十六条第一号から第三号までに掲げる基準に適合しなくなつたと認めるとき、この法律若しくはこの法律に基く命令に違反したとき、又は引き続き自家保障者であることが被害者の保護に欠けるおそれがあると認めるときは、第五十五条の許可を取り消すことができる。
2 前項の規定により許可を取り消された者は、当該許可に係る自動車損害賠償自家保障証明書を七日以内に運輸大臣に返納しなければならない。
(許可の失効)

第六十七条 自家保障者が、当該自動車について責任保険の契約を締結したときは、第五十五条の許可は、その効力を失う。
2 自家保障者は、前項の規定により第五十五条の許可がその効力を失つたときは、七日以内に、当該自動車損害賠償自家保障証明書を添えて、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。
第六十八条 自家保障者が、死亡し、又は解散したときは、第五十五条の許可は、その効力を失う。
2 前条第二項の規定は、次の各号に掲げる者について準用する。
一 自家保障者が死亡したときは、その相続人
二 自家保障者たる法人が合併及び破産以外の事由により解散したときは、その清算人
三 自家保障者たる法人が合併により解散したときは、その役員であつた者
四 自家保障者たる法人が破産により解散したときは、その破産管財人
(報告徴収及び立入検査)

第六十九条 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要限度において、自家保障者に対して、その自動車の使用、自動車事故の概要若しくは財産の状況に関し、報告をさせ、又はその職員に自家保障者の事業場その他の場所に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。
2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、かつ、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(省令への委任)
第七十条 この法律に規定するもののほか、第五十五条の許可の申請手続及び自家保障者の遵守すべき事項については、運輸省令で定める。
第五章 政府の自動車損害賠償保障事業
(自動車損害賠償保障事業)

第七十一条 政府は、この法律の規定により、自動車損害賠償保障事業を行う。
(業務)
第七十二条 政府は、自動車の運行によつて生命又は身体を害された者がある場合において、その自動車の保有者が明らかでないため被害者が第三条の規定による損害賠償の請求をすることができないときは、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。責任保険の被保険者でない者(国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、第十条の政令で定める者及び自家保障者を除く)が、第三条の規定によつて損害賠償の責に任ずる場合も、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。

2 政府は、第十六条第四項又は第十七条第四項(第六十一条第二項において準用する場合を含む)の規定による請求により、これらの規定による補償を行う。
3 前二項の請求の手続は、運輸省令で定める。
(他の法令による給付との調整等)

第七十条 この法律に規定するもののほか、第五十五条の許可の申請手続及び自家保障者の遵守すべき事項については、運輸省令で定める。
第五章 政府の自動車損害賠償保障事業
(自動車損害賠償保障事業)

第七十一条 政府は、この法律の規定により、自動車損害賠償保障事業を行う。
(業務)
第七十二条 政府は、自動車の運行によつて生命又は身体を害された者がある場合において、その自動車の保有者が明らかでないため被害者が第三条の規定による損害賠償の請求をすることができないときは、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。責任保険の被保険者でない者(国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、第十条の政令で定める者及び自家保障者を除く)が、第三条の規定によつて損害賠償の責に任ずる場合も、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。

2 政府は、第十六条第四項又は第十七条第四項(第六十一条第二項において準用する場合を含む)の規定による請求により、これらの規定による補償を行う。
3 前二項の請求の手続は、運輸省令で定める。
(他の法令による給付との調整等)

第七十三條 被害者が、健康保険法（大正十一年法律第七十号）、労働者災害補償保険法（昭和二十二年法律第五十号）その他政令で定める法令に基いて前条第一項の規定による損害のてん補に相当する給付を受けるべき場合には、政府は、その給付に相当する金額の限度において、同項の規定による損害のてん補をしない。

2 前条第一項後段の場合において、被害者が前条第三項の規定による損害賠償の責に任ずる者から損害の賠償を受けたときは、政府は、その金額の限度において、前条第一項後段の規定による損害のてん補をしない。

（差押の禁止）
第七十四條 第七十二條第一項の規定による請求権は、差し押えることができない。

（時効）
第七十五條 第十六條第四項、第十七條第四項（第六十一條第二項において準用する場合を含む。）又は第七十二條第一項の規定による請求権は、二年を経過したときは、時効によつて消滅する。

（代位等）
第七十六條 政府は、第七十二條第一項の規定による損害のてん補をしたときは、その支払金額の限度において、被害者が損害賠償の責任を有する者に対して有する権利を取得する。

2 政府は、保険契約者又は被保険者の悪意によつて損害が生じた場合において、保険会社が第十六條第一項の規定により被害者に対し

て損害賠償額の支払をしたときは、その支払金額の限度において、被害者が保険契約者又は被保険者に対して有する権利を取得する。

3 政府は、保有者の損害賠償の責任が発生しなかつた場合において、保険会社又は自家保障者が第十七條第一項又は第六十一條第一項の規定により被害者に対して仮渡金の支払をしたときは、被害者に対してその返還を請求することができる。

（業務の委託）
第七十七條 政府は、政令で定めるところにより、第七十二條第一項の規定による業務の一部を保険会社に委託することができる。

2 保険会社は、保険業法第五條（外国保険事業者に関する法律第十九條）において準用する場合を含む。）の規定にかかわらず、前項の規定により委託された業務を行うことができる。

3 運輸大臣は、第一項の規定による委託をしたときは、委託を受けた保険会社の名称その他運輸省令で定める事項を告示しなければならない。

（自動車損害賠償保障事業賦課金）
第七十八條 保険会社及び自家保障者は、運輸省令で定めるところにより、政令で定める金額を、自動車損害賠償保障事業賦課金として政府に納付しなければならない。

（過怠金）
第七十九條 政府は、第七十二條第一項後段の規定による損害のてん補をしたときは、損害賠償の責任を任ずる者に対して、政令で定める金額を過怠金として徴収することができる。

（徴収金の滞納処分）
第八十條 第七十八條第一項の自動車損害賠償保障事業賦課金又は前条の過怠金を納付しない者があるときは、運輸大臣は、期限を定めて督促をする。

2 運輸大臣は、前項の規定による督促をするときは、納付義務者に対して督促状を発する。この場合において、督促状により定めるべき期限は、これを発する日から起算して十日以上経過した日でなければならない。

3 第一項の規定による督促は、民法第五百三十三條の規定にかかわらず、時効中断の効力を有する。

4 運輸大臣は、第一項の規定による督促を受けた者が、同項の期限までに自動車損害賠償保障事業賦課金又は過怠金を納付しないときは、国税滞納処分の例によつて、これを処分する。

（先取特権の順位）
第八十一條 第七十八條第一項の自動車損害賠償保障事業賦課金及び第七十九條の過怠金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぎ、他の公課に先立つ。

（自動車損害賠償保障事業に関する費用の繰入）
第八十二條 政府は、国及び第十條の政令で定める者が運行の用に供する自動車について、第七十八條第二項の自動車損害賠償保障事業賦課金に相当する金額を、毎会計年度、予算で定めるところにより、国の他の会計から自動車損害賠償責任再保険特別会計に繰り入れるものとする。

2 政府は、この法律に規定する自動車損害賠償保障事業の業務の執行に要する経費の一部を、毎会計年度、予算で定めるところにより、一般会計から自動車損害賠償責任再保険特別会計に繰り入れるものとする。

第六章 雑則
（業務の督掌）
第八十三條 第三章第五節及び前章に規定する政府の業務は、運輸大臣が督掌する。

（権限の委任）
第八十四條 第四章、前章及び次条の規定により運輸大臣の権限に属する事項は、政令で定めるところにより、陸運局長に行わせることができる。

（証明書の提示）
第八十五條 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、その職員に、道路その他自動車の所在する場所において、自動車を運転する者に対し、自動車損害賠償責任保険証明書又は自動車損害賠償自家保障証明書の提示を求めさせることができる。

2 第六十九條第二項及び第三項の規定は、前項の場合に準用する。
（運輸大臣の任務）
第八十六條 運輸大臣は、この法律

に規定する職権の行使にあたつては、被害者の保護に欠けることがないように努めなければならない。

第七章 罰則
第八十七條 第五條の規定に違反した者は、三箇月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

第八十八條 第八條の規定に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。

第八十九條 次の各号の一に該当する者は、一万円以下の罰金に処する。

一 第六十六條第二項又は第六十七條第二項（第六十八條第二項において準用する場合を含む。）の規定に違反した者

二 第六十九條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第六十九條第一項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対し虚偽の陳述をした者

四 第八十五條第一項の規定による提示を拒み、又は妨げた者

第九十條 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て、第八十七條から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。

第九十一條 保険会社が第二十四條の規定に違反したときは、保険会社の取締役（外国保険事業者に関する法律に規定する外国保険事業

に関する法律に規定する外国保険事業

者にあつては、その日本における代表者。次項において同じ。は、三十万円以下の過料に処する。

2 保険会社又は損害保険料率算出団体が第二十七条の命令に違反したときは、保険会社の取締役又は損害保険料率算出団体の理事は、三十万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して六箇月をこえない範囲内において政令で定める日とする。

(他の法律の改正)

2 大蔵省設置法(昭和二十四年法律第四十四号)の一部を次のように改正する。

第十七条第一項の表中公認会計士審査会の項の次に次の一項を加える。

自動車損害賠償責任	大蔵大臣の諮問に応じ、自動車損害賠償責任法(昭和三十年法律第三号)の規定による自動車損害賠償責任保険に関する重要事項を調査審議すること。
-----------	--

3 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四十一条第一項第四十二号の二の次に次の四号を加える。

四十二の三 自動車損害賠償責任保険の保険約款及び保険料率に関する処分について同意すること。

四十二の四 自動車損害賠償責任再保険事業を行うこと。

四十二の五 自動車損害賠償自家保障の許可をすること。

四十二の六 自動車損害賠償保障事業を行うこと。

第二十八条第一項第十五号の次に次の五号を加える。

十六 自動車損害賠償責任保険に関すること。

十七 自動車損害賠償責任再保険事業に関すること。

十八 自動車損害賠償保障事業に関すること。

十九 自動車損害賠償責任再保険特別会計の経理を行うこと。

二十 自動車損害賠償自家保障に関すること。

第三十八条第一項の表中鉄道建設審議会の項の次に次の一項を加える。

自動車損害賠償責任	運輸大臣の諮問に応じ、自動車損害賠償責任法(昭和三十年法律第三号)の規定による自動車損害賠償責任に関する重要事項を調査審議すること。
-----------	--

第五十一条第二項第二十号の次に次の三号を加える。

二十の二 自動車損害賠償責任保険に関すること。

二十の三 自動車損害賠償自家保障に関すること。

二十の四 自動車損害賠償保障事業に関すること。

4 保険業法の一部を次のように改正する。

第十二条ノ三第一号中「又、航空保険事業(航空機、航空機ニ依り運送セラルル貨物又ハ航空機ノ管理ニ際シ他人ニ与ヘタル損害ヲ賠償スル責任ヲ保險ノ目的トスル損害保險事業ヲ云ヒ旅行者ノ航空機搭乗中ノ傷害ニ因ル損害ヲ填補スル損害保險事業ヲ含ム以下同じ)」を、「航空保険事業(航空機、航空機ニ依り運送セラルル貨物又ハ航空機ノ管理ニ際シ他人ニ与ヘタル損害ヲ賠償スル責任ヲ保險ノ目的トスル損害保險事業ヲ云ヒ旅行者ノ航空機搭乗中ノ傷害ニ因ル損害ヲ填補スル損害保險事業ヲ含ム以下同じ)」と改める。

5 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第五十九条第九号の八の次に次の一号を加える。

九ノ九 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第三号)ニ規定スル保險会社ノ自動車損害賠償責任保險ニ關シテ保險料受取書及保險契約証券

6 自動車保険の契約(被保険者が自動車の運行によつて他人に加えた損害の賠償責任を負うことにより受けることあるべき損害をてん補することを目的とする保険契約をいう)であつて第五條の規定の

施行の日前に締結されたもの(以下「旧契約」という)の保險契約者は、当該自動車につき責任保險の契約が締結されたときは、旧契約を解除することができ、

7 前項の規定により旧契約が解除されたときは、旧契約の保險者(以下単に「保險者」という)は、保險契約者に対して、政令で定める金額の解約返戻金を支払わなければならない。

8 旧契約の保險金額は、当該自動車につき責任保險の契約が締結されたときは、政令で定める金額まで増加したものとす。

9 旧契約の保險契約者は、当該自動車につき責任保險の契約が締結されたときは、保險者に対して、政令で定める金額の支払を請求することができる。ただし、附則第六項の規定により旧契約を解除したときは、この限りでない。

10 旧契約の保險契約者が、前項本文の規定による請求をしたときは、その時以後、旧契約の保險金額は、附則第八項の規定により増加した時以前の金額に復するものとする。

11 旧契約に係る自動車につき責任保險の契約が締結された場合において、旧契約及び責任保險の契約によりてん補すべき損害が生じたときは、まず責任保險の契約による損害のてん補を行い、そのてん補金額が損害の全部をてん補するに足りないときは、その足りない金額を旧契約によりてん補するものとする。

日本航空株式会社法の一部を改正する法律案

日本航空株式会社法の一部を改正する法律

日本航空株式会社法(昭和二十八年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第四条を次のように改める。

(取締役及び監査役の人数)

第四条 会社の取締役は、十人以内(うち、代表取締役二人)、監査役は、三人以内とする。

(社長及び副社長)

第四条の二 会社に社長一人及び副社長一人を置き、代表取締役をもつてあてる。

2 社長は、取締役会を主宰し、その決議に基づき、会社の業務を総理する。

3 副社長は、社長を補佐し、社長に事故があるときは、その職務を代理し、社長が欠けたときは、その職務を行う。

(取締役及び監査役の選任等の決議)

第四条の三 会社の取締役及び監査役の選任及び解任の決議並びに商法第二百六十一条第一項の規定による会社の代表取締役の決定の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

(取締役の兼職制限)

第四条の四 会社の取締役は、他の報酬のある職務又は営業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を得たときは、この限りでない。

第八条を次のように改める。

(補助金の交付)

第四條を次のように改める。

第八条 政府は、会社に対し、その行う国際路線における定期航空運送事業の維持発展を図るため必要があるとき、予算の範囲内において、補助金を交付することができる。

第十二条中「又は担保に供し」を「若しくは担保に供し、又は有償で取得し」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(事業計画等に関する監督)

第十二条の二 会社は、毎営業年度の開始前に、運輸省令で定めるところにより、当該営業年度の事業計画、資金計画及び収支予算を運輸大臣に提出して、その認可を受けなければならない。これらを変更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、会社に対し、その業務の適正な運営を確保するため特に必要があるときは、事業計画及び資金計画の実施並びに収支予算の執行について、監督上必要な命令をすることができる。

第十三条中「及び前条」を「、第十二条及び前条第一項に」改める。

第十八条第二号中「又は担保に供した」を「若しくは担保に供し、又は取得した」に改め、同条第三号を第五号とし、同条第二号の次に次の二号を加える。

三 第十二条の二第一項前段の規定に違反して、事業計画、資金計画又は収支予算を提出しなかつたとき。

四 第十二条の二第二項の規定に基く命令に違反したとき。

附 則

- 1 この法律は、公布の日から施行する。
- 2 この法律の施行の際現に在任する日本航空株式会社の取締役及び監査役の任期は、この法律の施行後最初の株主総会の終結の時までとする。
- 3 この法律の施行後最初の株主総会の終結の時までは、改正後の日本航空株式会社法第四条、第四条の二及び第四条の四の規定は、適用しない。