

第六十二回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和四十四年四月三日(木曜日)
午前十時四十分開会

委員の異動

四月一日

辞任

重政 庸徳君

補欠選任

山崎 五郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

岡本 悟君

金丸 富夫君

菅野 儀作君

谷口 慶吉君

瀬谷 英行君

河野 謙三君

佐田 一郎君

平島 敏夫君

前田佳都男君

山崎 五郎君

渡辺 一太郎君

加瀬 完君

木村美智男君

森中 守義君

三木 忠雄君

原田 憲君

加藤 泰守君

鈴木 珊吉君

澤 雄次君

宮崎 茂一君

事務局側

運輸省航空局長
海上保安庁長官
常任委員会専門員

手塚 良成君
河毛 一郎君
吉田善次郎君

本日の会議に付した案件

○船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出)
(海運及び港湾行政に関する件)

○運輸事情等に関する調査
(宮古島における民間航空訓練飛行場設置に関する件)

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は、順次御発言願います。

○三木忠雄君 整備公団法の一部改正についての問題について、特に内航海運対策の進捗状況について伺いたいわけですが、三月三十一日まで、事業を継続しようとするものに対して、まあ切りかえのための許可申請が行なわれることになつていくわけですが、その状況等について伺いたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) 政府委員から答弁させていただきます。

○政府委員(澤雄次君) 御指摘のとおり、三月末までで許可申請の期限を締め切りまして、今年の九月末までにこれを実施いたすわけですが、このうち大体一万一千の内航業者がござりますが、このうちオペレーターと申していますが、自分の名前前で運送契約を締結します運送業者、これが約八

千ござります。で、今度の内航海運業の集約の主体は、この運送業者の数をなるべく集約することとござりますが、この八千の運送業者が、大体千五百程度にまで減少するようにたまたま指導を行ない、大体うまくそのように集約ができる、このように考えています。

○三木忠雄君 いまどのくらい出ておりますか、三月三十一日現在で。まだわかりませんか。

○政府委員(澤雄次君) 三月三十一日までの申請状況、大体八割申請が出ております。

○三木忠雄君 それから、船舶整備公団で、旅客船あるいは貨物船等の改造希望数ですね、過去三年間、それと希望数に対する許可数ですね、その点について伺いたいと思います。

○政府委員(澤雄次君) ただいまの御質問は、改造でござりますか。

○三木忠雄君 そうです、改造です。

○政府委員(澤雄次君) 改造は、実は旅客船につきましては、従来から公団法で改造のための金を共有の形ですることができたのでござりますが、貨物船につきましては、改造の融資ができなかったのござります。それで、今度の法律改正案で改造ができるようにたまたま御審議をお願いしているわけですが、この法律案あるいは予算を要求いたします前に、一般業者から改造希望をつのりまして五十五億の改造の希望がござりました。

○三木忠雄君 貸し付けの過去三年間の実態の中で、特に最小限度何トン程度までに大体貸し付けを行なっているかどうか。

もう一つは、集約を促進しているわけですがけれども、協力しようと、こういふあれでいろいろ協力の声がかかって実際の集約希望数が出てくる。しかしながら、集約の段取りはできたけれども、

も、實際上希望数が多くてなかなかこの改造資金が回らないと、こういう問題について、まだ取り残されている部分があるのじゃないかと思うのです。この問題については今後どういふうな対策を講じていくかどうか、これをお伺いしたい。

○政府委員(澤雄次君) ただいまの御質問は、改造とおっしゃいましたが、建造のことじゃないかと思ひます。

○三木忠雄君 そうです。

○政府委員(澤雄次君) 先ほど申しました件数は改造の件数でございまして、建造でございまして、この集約のために、集約をする人には船舶整備公団で船をつくることを認めようとして申しましたものが、四十三年度予算で八千総トン予算をとれたわけがござります。これに対して希望者が約一万七千総トン出てまいりました。それで、四十三年度は八千総トンの予算でございまして、八千総トンで打ち切りまして、あと四十四年度予算で、実際上こういう集約の推進のための建造というものを、あと実行で四千総トン程度みより、こういうことになっております。したがって、五千総トン程度のものが希望がかなえられない、こういうことに相なるわけがござります。

○三木忠雄君 それから平水船ですね、これの船舶整備公団からの融資、あるいは共有という問題は考えられていないのですか、また、今後こういう問題に対してどういふうな方法をとっていくか。

○政府委員(澤雄次君) 実は、船舶整備公団の建造対象船は内航船一般でございまして、特に平水であるとか遠海であるとかという区別はやっていないわけがござります。ただ従来は、内航船でもなるべく大型化して採算をよくさせていきたいと

いうので、五百総トン以上のものを、主としてその共有の対象にいたしておたわけでございますが、先ほど先生の御質問がございました集約、協業を促進するための船につきましては五百総トン未満を主として対象といたしましたので、このうちには相当の平水船もあるかと、かように考えております。

○三木忠雄君 それから集約のために廃業する人たちがかなりあるのじゃないかと思うのです、この人たちに對する船腹調整委員会はまあの程度の金額が支給をされているか、あるいはまた、それで十分の補いが行なわれているかどうか、この点について。

○政府委員(澤雄次君) 政府の予算措置といたしまして、特に廃業資金の手当てはいたさなかつたのでございますが、廃業する人が、自分の持つてゐる船を、今度新しく船をつくらうとする人に売るわけでございます。それによつて実質的に廃業資金というものが獲得できるように、行政指導をしてまいつたわけでございます。従来は、内航海運組合法に基づきます全国の海運組合を総合いたしました内航海運組合の総連合というところで船腹調整を実施いたしまして、スクラップをその総連合が一括して全国の海運業者から買ひ、それにつきましては一トン当たり三万円を支払ひ、こういう制度をとつておたわけでございます。したがいまして、一ぱいの船を売れば相当の資金が、一ぱいの船を売れば三百万円というように相当の資金が実質上の廃業の資金として手に入る、こういう行政指導を行なつております。

○三木忠雄君 現在も三万円でございますか。

○政府委員(澤雄次君) この金が三万円というところは非常に高いわけでございます、内航船の建造合理化のためにこれを順次下げていきたいというところで、この四月からこれを一万五千元にするように指導いたしました。

○三木忠雄君 ちょっと関連でありますけれども、沿海船と平水船ですね、これで荷物の輸送面で非常な競争が最近行なわれているという実態

をよく耳にするわけでありまふけれども、この実態について海運局としてどういうふうな対策を今後講じられていくかという問題について。

○政府委員(澤雄次君) 先生のおっしゃいましたことは非常に重大な問題でございます、われわれといたしまして、内航海運の秩序を保ちますために、主として地方の海運局長を通じて行政指導を実施いたしておりますが、種々の地方の組合ができておりますが、その組合にもたびたび地方海運局のほうから連絡いたしまして、各企業がそれぞれの分野において合理的な営業活動をするように、こういう指導をいたしております。

○三木忠雄君 それで、実際に沿海船のほうから平水船の中に食い込んでまゐりまして、行政指導は行なうという話にはなつてゐるのですけれども、現実にはたゞ三重県なら三重県の島羽市周辺においては、ああいう平水船が、あるいは瀬戸内海等においても相当あると思うのですが、こういう問題で、沿海船が平水船の中に食い込んでまゐり、水船の業者は非常に悲鳴を上げてゐる。できれば、この問題で行政指導ということはあるのですけれども、現実的にこれは理想かどうかかわかりませんが、現実的に、職務分担というか、沿海船と平水船の任務区分というか、こういうふうな程度の問題は海運局として、あるいは運輸省として今後どう考えていくかどうか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 実は法律的には、これは外航と内航になりますと、びしと法律上その外航を実施している業者は内航に入れない、入る場合にはそれぞれの手続をとりまして、地方海運局長の許可を受けて内航に就航するということになっておりますので混乱は生じないのでございませう。先生のおっしゃいました平水と沿海は、実は法律上は区分がございせんので法律上の措置がとれない、こういうことでございませう。ただ、実際に湾内だけで仕事をしておられる方と、内航とはいへ相当広範囲にやつてゐる人とは資力、信用、規模は相当違つたわけでございますので、この

営業、内航海運業法に基づきます届け出に對しましては、それらの事業計画というものの一々申請書の中に書いていたございまして、それを受け付けの際に、なるべく平水と沿海が衝突しないように、そういう指導を今後九月までの間に実施していきたい、このように考えます。

○三木忠雄君 それから内航海運対策として過剰船舶の処理ですね、これは非常に進められてきたわけですが、これも、自家用船舶の許可、三十九年の内航海運業法の二十五条の三ですか、これで認められてゐるわけでありまふけれども、実際に沿海船あるいはまた平水船ですけれども、彼らは非常に過剰になつてきてゐる。その中であつてまた自家用船舶の許可が認められてゐる。こういう現状においては内航海運業者が非常に困惑をしておるのじゃないかと思うのです。この自家用船舶の実際の今日まで許可した実態についてこれをお示し願ひたいと思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 自家用船舶の隻数は、これは法律施行前からのものと施行後のものとを別が実は手元にはございせんませんが、全体で七百二十四はい、十三万総トン自家用船がございませう。

それで、自家用船につきましては、これを建造するときに事前の届け出をされるわけでございますが、これは陸上の自家用トラックと同じでございます、法律上これを規制する権限が実は運輸大臣にはないわけでございます。ただ、十三万トンでございませうので、全体の内航船腹に占めます比率が約五割でございまして、陸上のトラックの場合のような大きなパーセントを占めておるわけではございせん。

それからこの内容を見ますと、砂利船であるとか、あるいは給油船、油を供給する給油船、あるいは石油会社がつけております自家用船等でございます、その弊害と申しますか、一般の営業用の船舶に對します影響は、陸上等の場合に比べましては非常に小さい、このように考えております。

ただ、最高限度量を指示しております期間にお

きましては、先生御指摘のように第二十五条の三で、運輸大臣は、内航船が非常に過剰な場合には、その船を内航運送の用に供しないことを求めることができる、こういう規定がございませうので、この規定そのものを発動したわけではございせんが、この規定をバックにいたしまして、その自家用船をつくりたいという業者の方に対して、それをやめていただきたい、こういう行政指導をした事例は若干ございませう。

○三木忠雄君 今後の問題としてどの程度まで許可していくか、あるいはまた、海運業者には実際につくれないけれども、自家用あるいは専用船等についてはスクラップなしでつくれる、非常に現在の過剰船腹処理の問題とこの自家用船の問題とはずいぶん矛盾しているのじゃないか、これも考えられるのです。自家用船はほとんどつくられない。いろいろな形で、法の目をくぐつていろいろな形をやる。そういう問題で現実的には海運業者、特に内航海運業者、零細規模等で行なつてゐる業者は非常に圧迫を感じてゐるのじゃないか、こういう問題に對する具体的な指針をはつきり示しておかなければならぬのじゃないかと、この思ふわけでありまふが、どうですか。

○政府委員(澤雄次君) 自家用船をつくつてはいけないという法律構成は、これはなかなか政府部内におきまして、また法律的にも、こういう法律をつくることは非常に困難なわけでございます。それで、ただ、自家用船と称してつくりました船が営業行為をする場合には、これは明らかに法律違反でございませう。これは陸上の場合なんかと比較しまして、相当取り締まりが簡単である。隻数がやはり少ないから簡単でございませうので、そういうことは絶対にないやうに厳重に取り締まりをいたしております。

それから先ほどの先生のおっしゃいました内航海運業法第二十五条の三によりまして、この法律そのものを発動したわけではございせんが、この法律をバックにいたしまして、そういう自家用船はいまつくつていただきたくないということ

で、實際上自家用船の建造をやめていた例は相当にございます。こういう行政指導を通じて、自家用船が一般の内航海運業者を圧迫することのないように、これは厳重に指導をしてまいりたい。また、指導いたしております。

○三木忠雄君 具体的に指導した例を言ってくれませんか。

○政府委員(澤雄次君) 具体的な事例はちょっと、名前を申し上げるのはかんべんしていただきたいのでございますが、ある大きな石油業者が、自分のところの精製した油を国内輸送するため、内航としては相当大きなタンカーを建造するということを申し出てまいりました。これは当該石油業者とも、また、通産省とも私のほうで話し合いをいたしまして、その船舶を自家用船として建造することはやめてもらいました。

○三木忠雄君 これは海運局長さんにもう一ぺんお伺いしたいわけでありまして、外航海運に対しては非常に国の手厚い保護を受けているわけでありまして、内航海運に対してはちょっと手が甘いような感じを受けるわけです。この問題に対して、内航海運に対しても少し力を入れたほうがいいじゃないか、こう思うわけでありまして、どうでしょう。

○政府委員(澤雄次君) おっしゃいますように、従来から外航海運に比較いたしまして、内航海運に対する国の助成というものはきわめて薄かったことは事実でございます。ただ、昭和四十一年に内航海運対策というものを政府部内で閣議決定をしていただきまして、それから、スクラップビルドの政策を強力に推進していただく、それから、係船を実施し、これに対して係船の利子補給金を支給するというようなことで、この三年間にこの対策の結果、内航海運は相当に立ち直ってまいったと思っております。それからまた、船腹の需給関係も同時に比較しまして、相当に需給のバランスがとれてきつてございます。この内航海運対策が四十三年度で終わりますので、四十四年度からはいわゆる企業の救済という対策から少し脱

皮いたしまして、今後、内航海運のため合理化された船をつくってコストを下げていく。こういうために新しく四十四年度から合理化した船舶を大量に建造する金を船舶公団が出すという予算、それから、現在御審議をお願いしております四、五年前につくった船もその後の非常な技術の進歩で、船員の乗り組み員数を、自動化することによって非常に少なくできるというような船には、改造する改造資金を貸す。そういうような対策をいままお願いしているわけでございます。

○三木忠雄君 それでは、たびたび問題になるのは、中核六社が特に傍系あるいは小会社等で近海船にまで相当手を出してきていますね。こういう問題に対して海運局はどうお考えになつていますか。

○政府委員(澤雄次君) 今度の船舶公団の資金によりまして、近海船を建造することができるようでございますが、集約参加会社、いわゆる外航の集約参加会社に対しては、船舶公団によりまして資金の貸し付けは行なわない。これははっきりいたしております。船舶公団法では、資金の獲得の困難な者に対して金を貸す、あるいは共有をする、こういうように公団法でうたわれておりますので、その趣旨に従いまして中小企業、特に資金獲得の困難な者に対して金を貸すあるいは共有をする、こういう措置を厳重に実施してまいりたいと考えております。

○三木忠雄君 船の貨物運賃のことで、ちょっと聞きたいと思うのですけれども、この間北海道のほうで、いままで船で運んでおった荷物を、実は国鉄のほうに荷物が回るといふことで一時いろいろな問題があったさうでありますけれども、実際内航海運の貨物運賃の問題、これについて国鉄とのからみ合いがあると思えます。将来のこの貨物輸送について、国鉄の貨物運賃と内航海運の貨物運賃との関係、こういう問題についてどういうふううに海運局として指導していくか。

○政府委員(澤雄次君) 国鉄運賃と内航海運とどういうバランスで見るといふことは、これは運

輸省としても非常に大事な政策の一つであると思えます。それで、現在のところ内航海運法の十六条によりまして、運輸大臣は、航路及び貨物を指定して、内航海運業者のための標準運賃を設定して告示するということに相なっております。その標準運賃は、能率的な経営のもとにおける適正な原価、コストを債い、かつ、適正な利潤を——これは四〇程度と考えておりますが、含むものでなければならぬということ、この標準運賃を設定いたしておるわけでございます。

ただ、これは標準運賃という制度は、認可運賃あるいは許可運賃と違いまして、運輸大臣は、適正運賃はこう思うという告示だけでございまして、実際は海運業者が荷主と交渉して取っております。ですから、運賃はそこまでいっていいというものが実情でございます。これはやはり荷主の力のほうが船会社より強いということであるかと思えます。それで、たとえば北海道と京浜との間の物資を陸で運ぶほうが有利であるか、海で運ぶほうが経済的であるかというところは、これは個々の品物によって非常に違うわけでございますが、概略申し上げますと、バラ物、石炭でございますとか、大量のジャガイモでございますとか、こういうものは船で運んだほうが現在のところ安い。だが、非常に高価品あるいは雑貨というふうなものは、大部分が鉄道で運ばれている。船のほうにもこういうものを対象にしました定期航路が実は北海道と京浜の間にできていますのでございまして、なかなかそういう雑貨というものにつきましたは、やはり鉄道のほうが強いというのが実情でございます。

○三木忠雄君 最後に、船員局でもいろいろ対策を講じられておられると思うのですが、船員問題について、私また別の機会に船員局長さんにいろいろ問題を提起したいと思つておるわけでありまして、海運局のほうから、船員の需給問題、この問題については十分考慮が払われているかどうか。この問題については運輸大臣どうですか、船員の問題については。

○国務大臣(原田憲君) これは、いま三木さんがお尋ねの問題は、私は、これから非常に大きな問題になってくると思うのであります。内航の海運の船員需給という点をとらえてみますと、船員の移動が激しく、離職率も高く、船員需要は活発であります。一般的に労働力が不足し、それから外航海運における大量採用の影響を受けて船員不足を生じております。内航海運における船員不足に対処するために、先ほどから話が出ております近代的な経済船の整備によりまして省力化をはかるとともに、海員学校の強化を行なつておるわけでございます。また、海技試験の簡素化、それからまた経験主義による委嘱、昇進の促進等、これは船舶職員制度の改正を検討いたしております。船員不足は特に中小企業において著しくございまして、これは、先ほどこれも話が出ておりましたように、内航海運業者の適正規模化をはかり、内航船の労働条件の改善等をはかつて対処していかなければならぬ、このように考えております。

○三木忠雄君 以上で終わります。

○委員長(岡本悟君) ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記つけて。

○委員長(岡本悟君) 速記つけて。

○委員長(岡本悟君) 速記つけて。

○委員長(岡本悟君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

海運及び港湾行政に関する件について質疑を行います。

○三木忠雄君 質疑のある方は順次御発言願います。

が、東京湾の入り口に第三海堡、これがまあ撤去はできず事故が続出をしております、こういうふうな新聞にも報道されているわけでありまして、運輸省も、この問題をいろいろ説明していくと、運輸省の海堡の撤去計画とそれから東京湾の横断橋のプランを進める建設省との間に話し合いがつかない、いろいろ話し合いを続けられているのでしよ

うけれども、なかなか決着がついてない、こういう問題について、その経過について運輸大臣のほうから答弁願いたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) いまの問題は、海上交通問題について非常に重要な問題の中の一つの具体的な問題でございまして、この経過について政府委員から答弁させます。

○政府委員(宮崎茂一君) ただいま、東京湾の入り口にございまして第三海堡の撤去の経緯について御説明いたします。

港務局といたしましては、昭和三十四年ごろでございまして、海難防止協会その他からの要望がございましたので、三カ年ほど第三海堡の撤去につきまして地質調査その他の技術的な調査をいたしたわけでございまして。その後三十七年、三十八年と二カ年にわたりましてさらに調査をする必要がある、これは実施設計調査、ケーソンがどういうふうな爆破できるかどうかという第二の調査と申しまして、三十八年までにやりまして、あと計画をつくりましてこれを実施するような方向で実は考えておったわけでございまして。たまたま昭和三十九年に私どもの出先のほうから、これは本省のほうで協議をしてもらいたい——と申しまして、ちょうどそのころ建設省の横断橋と申しますか、東京湾口を横断いたしますところの、東京湾岸道路の一環として、橋をかけたという要望がありましたので、その当時私どものほうから、昭和三十九年でございまして、建設省に書類を出しまして正式照会をしたわけでございまして、そのときの建設省の御意向は、ちょうど第三海堡の付近に橋梁のメインタワーと申しますか、そういうのを立てたほうが有利であるというふうに考えられる。しかし、この海堡を撤去して橋梁がどうなるか、架橋がどうなるかという問題についてはまだ調査して見ないとわからない。したがって、港湾のほうにおきましてもいろいろ航路の計画案等あるだろう、発表をしてもらいたいということとでその打ち合わせをしておりまして。最近、昭和四十二年の九月に、東京湾の計画の基本構想とい

うのができております。これは港務審議会で建設省とも十分打ち合わせをしておりますが、その際には、その第三海堡の撤去はあらかじめ、第一海堡と第二海堡との間に航路を新たに掘き出すという方向でやっております。とりあえず、これは水深七メートル程度の航路を掘き出したしまして、小型船の通行に寄与させるようにする。そのかわり、メイン航路はそれだけ小型の船が減るわけでございまして案になる。こういう観点で、そういうふうな切りかえまして、ただいまの五カ年計画ではこのほうの、新しい航路を掘るほうの計画を研究しております。また、ことしもその地質調査その他を実施しております。まあざっと申しましていまのような経緯でございまして。

○三木忠雄君 そうしますと撤去はしないわけですね。そうしますと、現在まで座礁やあるいは衝突事故が、海難事故ですね、どの程度ありましたですか、わかりますか。

○政府委員(河毛一郎君) 浦賀水道におきまして事故でございまして、昭和四十三年におきまして十九件の海難が発生いたしております。その内訳は、衝突が六件、乗り上げが六件、その他が七件、こういうことになっております。

○三木忠雄君 そうしますと海運局長さんですね、これは客船に対しては特に注意を払っていかねければいけないと思うのです。こういう問題についてはどういうふうに考えられますか。

○政府委員(澤雄次君) 客船はもうろんでございまして、それから、東京湾は非常に大型タンカーの入港がふえております。浦賀水道の通行は非常に危険になっております。これを何とか改善することを考えてもらいたいということで、海上保安庁と協議を重ねておるところでございまして。

○三木忠雄君 海上保安庁、対策は。○政府委員(河毛一郎君) 浦賀水道は、ただいま御指摘がございましたように、約一日八百隻程度の船が通過するわけでございまして、私どもの措置といたしましては、まずここに五つのブイを入れております。このブイを航路のほぼセンターに

入れまして、船がこの水道を安全に航行する非常に大きな目安になっております。それから、巡視船をここに大体常時一隻パトロールさせてまして、いろいろ事故防止の現場指導を行なわせるということとでございまして。ただ、将来あるいは今後の非常に必要な研究課題といたしましては、浦賀水道につきましては通行分離制その他を早急に整備を整えて検討することが必要であらう、こういうふうに考えております。

○三木忠雄君 運輸大臣に、最後に伺いますが、防衛庁の海上作戦輸送教範草案によりまして、有事の際には民間船のチャーターを行なうと、こういうふうな発表をしておりますけれども、具体的に運輸省としてはどのような対策を考えているかどうか、これについて伺いたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) 海運局長からお答えいたします。

○政府委員(澤雄次君) そのようなことが一部、新聞に載りましたので、私のほうでも調査をいたしました。防衛庁としてはまだ民間船をチャーターするというふうな教範を正式にきめたわけではないのでございまして。それから、運輸省にも、したがってまして、まだ一度も、正式にも、非公式にもそのような相談は防衛庁のほうからま

いっておりません。

○三木忠雄君 以上でございまして。

○委員長(岡本悟君) ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記つけて。

午後零時三十分再開することとし、休憩いたします。

午前十一時二十分休憩

午後零時三十分再開

入れました、船がこの水道を安全に航行する非常に大きな目安になっております。それから、巡視船をここに大体常時一隻パトロールさせてまして、いろいろ事故防止の現場指導を行なわせるということとでございまして。ただ、将来あるいは今後の非常に必要な研究課題といたしましては、浦賀水道につきましては通行分離制その他を早急に整備を整えて検討することが必要であらう、こういうふうに考えております。

○三木忠雄君 運輸大臣に、最後に伺いますが、防衛庁の海上作戦輸送教範草案によりまして、有事の際には民間船のチャーターを行なうと、こういうふうな発表をしておりますけれども、具体的に運輸省としてはどのような対策を考えているかどうか、これについて伺いたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) 海運局長からお答えいたします。

○政府委員(澤雄次君) そのようなことが一部、新聞に載りましたので、私のほうでも調査をいたしました。防衛庁としてはまだ民間船をチャーターするというふうな教範を正式にきめたわけではないのでございまして。それから、運輸省にも、したがってまして、まだ一度も、正式にも、非公式にもそのような相談は防衛庁のほうからま

いっておりません。

○三木忠雄君 以上でございまして。

○委員長(岡本悟君) ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記つけて。

午後零時三十分再開することとし、休憩いたします。

午前十一時二十分休憩

午後零時三十分再開

午後零時三十分再開

事実について質問をしたわけであり。そのうち、那覇空港の整備計画があるので、その目的のために沖縄へ行つてついでに調査をして下見をしてきたのだ、こういう意味の御答弁があつたわけでございます。したがって、じゃ那覇空港の整備計画というのは、一体どのようなものか、予算的にどうなっているのかというようなこととあわせて那覇空港の整備計画についての資料を今回提示してほしいということを注文をしておきます。その整備計画等について説明していただきますか。

○国務大臣(原田憲君) 那覇空港の拡張計画問題につきましては、本委員会でごさいますか、衆議院の委員会でごさいますか一度お尋ねを受けたことがございます。これは米軍の計画いたしておきますものよりも、私どもはもつとほかの方法がよからうではないかというような考えを持っておりまして、先方へ出向きましてそのことについての検討を進めてきて、那覇空港拡張計画というものは、こちらで言っている方向に進むというように私は事務局から報告を受けております。その経過につきまして、政府委員から答弁をいただきます。

○政府委員(手塚良成君) 那覇空港自体の調査を行ないました経緯については、先般ある程度御説明を申し上げたところでございますが、この整備計画のそのものにつきましては、実は現在のところ関係方面というところの検討中でございます。その検討過程にございます関係もございまして、詳細に御説明をいたしかねる面もございまして、概略の説明をさせていただきます。

那覇空港の民航エリアというものが最近の航空の需要の増、それに伴う機数、離発着の増加に伴ひまして非常に狭隘になっておる。現在は米軍が使用しております一エリアをわがほうが、わがほうといふか、民間エリアとして約五千坪ばかり離発着の使用を認めてもらふ。それでは非常に狭くなりまして、実は現在の飛行場の北側に埋め立てを行ないまして、その埋め立て地域に純然

たる民航だけのエリアをとる。もちろんターミナルもそこにつくる。そしてタクシーウェーをつくりまして滑走路につなぐというものでございまして、この埋め立て計画も、実は第一期、第二期二つの期間に分けて行なうようなことが検討をされております。埋め立ての範囲等につきましても、実はいろいろ先般の調査によつて問題が出てまいりましたので、いま具体的にどの程度というところを申し上げにくいのですが、概略でいいますと、第一期といつたしましては、大体六、七万坪ぐらいの面積の埋め立てを地をつつて、そこを民航エリアにしたい、こういうような考え方でござい

ます。個々の場所につきましては、実は塩害といふますか、塩が飛行機に当たつていろいろ被害をもたらすという問題が先般の調査で大きくクローズアップされて、そういうのを防止するというようなのにとりうて、その面積などとの関連において問題として起こつております。本件をやりましますところでは、四十三年度として百万ドル、三億六千万、四十四年度で予定されておりますのも同額といふことを聞いております。これは日本政府だけのものと、これに對して、米軍サイドのものが四十三年度では百五十万ドルというふう聞いております。

○瀬谷英行君 いま検討中であるので、詳細は説明したいという御答弁があつたのですけれども、どこと検討をされているのかといふこと、米軍と検討しているのか、琉球政府なのか、いろいろ場所が場所だからめんどうな関係があるのだからうと思ふけれども、その点はどういふことになつてゐるのですか。

○政府委員(手塚良成君) わがほうが本件の計画に協力をしたようになります経緯は、先般もお話し申し上げましたように、この主体となりますのが琉球政府であります。琉球政府の本件に関する自主能力等から考えまして、米民政府と共

同でやつておる。そして、ここに日米琉球委員会からの勧告等もございまして、日本政府への援助を要請をしてきた、こういうことで出ていつたわけでございます。したがって、実質的には米軍といふいろいろな調整、話し合いを進めておりますが、工事の実態自体は琉球政府でございまして、琉球政府といふことになりましたが、実際は米軍の計画担当官といふのがおりまして、それとの打ち合わせをやつておるという次第でござい

ます。○瀬谷英行君 大臣にお伺いしたいのですけれども、問題は二つあるわけですね。一つは、日本航空の専用にするのかどうか、具体的なことはよくわかりませんが、要するに、乗員の訓練用飛行場がいまアメリカにある。アメリカまで行つて訓練をしなければならぬので、まあこれは外貨の点から考へてもあまり得ないのではないか。日本に、国内に適當な空港がないからやむを得ないのだというところなんです。それならばどこかあまり人の住んでいないような島があれば、その島でもつて訓練できるようなすれば、そのほうがいいのじやないかといふことは一応はうすするのです。だから、そういう純粹に民間航空の乗員訓練の目的だけに限定をして考へた場合には、琉球だろつとどこだろつと、あまりはた迷惑にならないような島に目を付けて、そこを空港として整備をするという考へ方は理解できると思ふ。しかし、場所が内地であれば、内地のどこかの島であれば別ですけども、琉球といふことになる、まあ、なかなかいろいろな問題があると思ふわけですね。沖縄返還といふ問題と関係してくると思ふ。まだ沖縄の返還といふことは、総理大臣の答弁ではよくわからぬわけですね。おおむね白紙であるとか、白紙に筆をおろしたとかおろさないとか禅問答みたいなことばかり繰り返して、いつどういふ形で沖縄が返還されるかわからないわけですね。その返還されるという目当てがはっきりしないうちに、琉球列島のどこかの島に日本の政府の手でもつて飛行場をつくるということが可能であるか

どうか、もしそれをやるとするならば、米軍との間に少なくとも話し合いが行なわれて了解がつかなければできないことではないか。それから、将来、沖縄返還にあつたつていろいろなアメリカ側のひもがつかないような配慮というところも、これまた必要ではないかという点が考えられるわけですね。これは那覇空港の問題とは別に、運輸省として、そういう民間パイロット養成のための空港、訓練用空港といふものを琉球列島の中にもつたにつくるという気持ちがあるならあるように、単にひやかしてやなくて、あるならあるようにちゃんとした青写真といふものを明らかにして、少なくとも琉球政府との間に合意に達している必要があるのじやないかと私は思ふ。ところが、前回の質問でお聞きしたところによると、どうも琉球政府に何か相談なしに出かけていつてちやうと調べたといふたうに聞き取れた。ところが、現地の琉球新聞といふのを見ますと、もうすでに大々的に載つてゐるわけですね、現地の新聞には、しかも、それぞれの島が島ぐるみで誘致運動なんかやつたり、あるいははたしてこれは全く民間航空のためのものとして受け入れていいものか、軍用に転換をされる必要があるのじやないかといふふうな意味での賛否両論も起こつておる。これだけの波乱を巻き起こしているのだから、政府としても、事のついでに立ち寄つたなどという逃げ口上では済まないと思ふ。だから、大臣の口からこの問題について明確な方針といふものを明らかにしてもう必要があるのではないかと申すのであります。その点を大臣にお伺いしたい。

○国務大臣(原田憲君) 問題が二つございまして、一つは、沖縄の現在の飛行場の拡張計画の問題、もう一つは、訓練飛行場の問題。後者の問題についての、いまお尋ねであらうと思ひますが、私は、これは考へ方として、検討を進めていきたいといふ考へを持っております。ただ、いまおっしゃいますように、この場合、いま沖縄の場合には、現在いまの沖縄の問題と切り離して、純然た

る日本の航空行政の中で考えてみますときに、御指摘のように、いま乗員訓練をアメリカでやっておる、こういう状況でございまして、国内に適當な地域があれば国内でやれるものを、適當な地域がないためにアメリカまで行ってやっておる。これが沖縄に適當な地域があるならば、沖縄でやるという事は、本土一体と、こういう考えから、当然私はよい運輸行政としてとるべき方向じゃないか、このように考えるわけでございしますが、さて、現実の問題になりますと、いまも御指摘のように、琉球のいまの民政府との間に意見の調整を持って、一致した考え方に立って、それから、現在の行政機構は、わがほうでは総理府の特連局があらゆる問題について連絡をしてやっておりますので、これらとも連絡をして調査を進めていくと、こういう方向でとらなければならぬと考えるのでございます。

それから、もとより私どもの考え方は、出発点が民間の航空訓練を外国まで行ってやっているやつを日本でもやるといふ考え方に立つのでありますから、これは民間の訓練というのを主体にした考え方であります。軍事的なものとは全然関係がない。これはもう明らかなこととございまして、これらのことを今後私は検討を加えていき、できれば具体的に進めていきたい、このような考えを持っております。

○瀬谷英行君 運輸省の構想としては全く民間訓練を主体としておって、軍用とは無関係である、こういうことなんですか、しかし、現在のこの問題について、直接関係をしているという特連局ですか、この特連局の関係としては、琉球政府とどういう相談のもとに、どういふ構想のもとにこの飛行場の計画を進めつつあるのか。それから、特連局の予算自体は一体どうなっておるのかというところも伺いたいと思ひます。

○政府委員(加藤泰守君) お尋ねの点につきまして、まあ特連局といたしまして、具体的に本年度どういふことをやるかというところまで、もちろんいっていないわけですが、これはまあ運輸省でい

ろいろいろお考えのことと思ひますが、私のほうにいたしまして、いま運輸省のほうから具体的な計画というものをばっちりお示し願つておるわけじゃないんです、その点で、本年度どういふことをやるかというところは、いまの時点では考へていないわけですが、

ただ、いろいろこういう問題につきましては、住民の経済的な、あるいは社会的な福祉の増進というところまでからんでまいりまして、もし、こういうような計画が沖縄において実行に移った場合には非常にプラスになろうかと、沖縄の経済発展に一つの大きなプラスになろうかというふうに考へますので、そういう点につきましては、できるだけ御協力をいたしたいと、そういうふうに考へております。先ほどお話がございました将来の問題といたしまして、たとえば、米軍との関係がどうかというふうなお話もございましたが、その点につきましては、これは私の考へていたしましては、もし本土政府が具体的にこの予算をつけて実行していくというふうなことがなつた場合に、もちろん本土政府がつくるということになれば、これは本土政府が直接使つて予算ということになりまして、その点に關して、アメリカ軍に使用される、そういう問題は出てまいらないと考へるわけですが、そういう考へ方の場合に、いま琉球政府がつくるということになりますれば、その点に關しまして、沖縄のほうの法制の問題もありませんけれども、かりに琉球政府がつくるのに対して、本土政府が援助していくというふうなことになる場合は、これは援助のしかたにおきまして、アメリカとの間でそういうふうな話し合いをいたしますか、アメリカ側にそういう約束をしない限りにおいては、そういう懸念はない、こういうことになるわけでございまして、軍が将来使つていふようなことは、われわれとしては予想してないわけでありまして、したがって、民間の航空関係が、また、沖縄における民間航空にもプラスになりますし、沖縄の経済の発展にも非常に大きなプラスになるということから、総理府と

しては、運輸省の御計画がもし固まれば、それに積極的に御協力をしていきたいと考へております。

○瀬谷英行君 特連局のほうのいまの答弁だと、運輸省の計画自体が大事である、こういうふうな聞き取りのわけですか。しかし、現地では、この琉球新報等を見ますと、かなり大きな記事でもって誘致運動が起つておたり、あるいは構想についていろいろ憶測が行なわれておるわけですね、琉球新報を見ますと、私も、日本の内地の新聞ではこういう記事があまり出なかつたからよくわからなかつたのでありますが、この琉球新報見せてもらつて、意外にこの問題が沖縄では大きな問題になつてゐることを認識したわけでありまして、しかし、この機会にやはり將來運輸省としてどうするかということも明らかにしておかないと、いたずらに憶測で現地に波紋を巻き起こすという事は罪なことだと思ひます。しかも、いまの特連局のお話では、主体は運輸省であるということなんです、大臣のほうから先ほど、考へ方として検討を進めていきたいというお話でありましたけれども、やるのかやらないのかということですね、はっきりしておく必要があるのではないかと。現にアメリカでどのくらいのお金を使つておるか、それもちょっと聞きしたいと思ひますのでありますけれども、民間航空のパイロットの養成のためにかなり外貨を使わなければならぬという感じがするのです。相当の予算を使つてゐるわけでしょう。一体どれくらい使つてゐるか、それもあわせて聞きたいと思ひますが、そういう点を考へてみると、将来は日本の国内で民間航空の養成というのをやる必要があるのではないかと、これは軍事上の使われるおそれがあるかないかという問題とは別として、考へてみる必要があると思ひます。その点、大臣からはっきりとした方針を打ち出すことができるのか、できないのか。もし打ち出せるものなら、どういふものか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) 実は具体的な計画につきましては、何万坪で、どこでどういふ施設をつくり、どの程度の訓練をやるかというふうなことについては、まだ具体的なほんとうの実施に近い計画というのはいまだないのは事実でございます。ただ、考へる基本といたしまして、いま御承知のアメリカのモーゼスレークでやっております訓練の姿、つまり大型ジェット機に對する訓練というのには御承知のとおり騒音が非常に問題になるということで、内地のあちこちをさがしましてもなかなか適地がないというのが一番問題になるわけですね。そういう点、それから訓練飛行場として必要な気象の関係あるいは用地の入手の難易あるいは管制上の問題、こういった要點で一応概略の調査をいたしました。それから、その調査をもとにして具体的な計画が進められる、こういう段階になつていくわけでございします。前段の調査を先般那覇空港の調査のときにやつてみたというのが現在の調査の実情であるわけですが、それで、ただいまアメリカでやっております訓練は、モーゼスレークという町におきます昔のB52の基地だったものが遊休化されて、そこで日航の一部の施設を借用していま訓練を行なつておる。DC8、ボーイング727というジェットの訓練をそこで行なつております。そこで大体使つております経費は總計で約二十二億、四十四年度で考へております。訓練費全体でいま二十二億と申し上げましたが、モーゼスレーク自体でやつておりますのは七億七千五百万、約八億近くの金をここで使つてやつております。なお、ここでやつております訓練の人間は、相當数ここでやつておりますが、大体、百数十名をこへ集めて訓練を実施してゐるというふうな状態でございます。

○國務大臣(原田憲君) 先ほどもお答へいたしました、特連局並びに私どもの事務当局から、もしやる場合にはどういふ形でやるかということについて、答弁をいたしておるわけでございします。したがって、仮定のことになりますから、私はこのことについての考へ方を先ほど申し上げたので

でございますが、結論的に私は、いわゆる、ことばで言うところの、前向き姿勢、これは慎重に検討を加えていくという問題ではなからうかというように考へておる次第でございます。瀬谷さんのおっしゃっておることに大体同意でございます。どういふ形でそれでは進めていくかということにつきましては、いろいろな説明のような問題がございますので、これらを勘案しながら慎重により前向き姿勢で検討していきたい、このように考えております。

○瀬谷英行君 あまり具体的でないのでも、ちょっと要領を得ませんけれども、しかし、ジェット機のパイロットというのは、日航だけじゃなくて全日空でもいまジェット機を使っているわけだし、そうすると、これはパイロットは、飛行機の会社がどこであろうと、日本の飛行機の日本人の搭乗員、パイロットとして訓練をしなければならぬわけでしょう。これはいま会社ごとでやっておるのであつて、政府として特別にまとめて訓練をするということはやつてないのかどうか。それが私しろとよくわからぬので、その点をちょっとお聞きしたい。

○政府委員(手塚良成君) 操縦士の訓練につきましては、航空大学校というのがホワイトカラーからある一定の程度に達するまでの訓練をやっております。それを卒業しました者を、日本では日航、全日空、この二社、そのほか二、三でございますが、そういったところへ配属をいたしました。その配属された各会社では、それぞれのまた上位の、上位といふか、ジェットならジェット、トヘ向かうための会社向きの訓練を自社で養成をするか、つておられます。飛行機の機種でいいますと、単発、双発機の訓練は航空大学校でやりますが、これをジェットの727あるいはDC8という国際線へ向けてやるのは、これはそれぞれの会社が自社でやる、こういうたてまえになっております。そこで、全日空でも727の訓練をやる、日航でも727の訓練をやる、両方やりますので、現在のところ、この両社で同じ機種に対する訓練と

いうのを別々にやるのは非常に非能率的であるといふので、全日空は自分のところでやるジェット機のパイロットは日航へ委託訓練に出してあります。そこで、先ほど申し上げましたモーゼスレークでやりますやり方は、これは日航が全面的に訓練をしていくわけですが、727クラスに対する訓練については全日空の分も委託を受けて同じ場所です。

○瀬谷英行君 聞いたところによると、航空大学校ではどちらかという基礎的なことをやつて、ジェットの最も最終的なコースは会社が自社でやるというふうに分担されるわけですが、航空大学校では、ジェットを含めて一人前にするまでの責任があるのじゃないかという気がするのですが、一番肝心のところは会社まで基礎だけを航空大学でやるということでは少し責任がないような気がするのです。その点はどうなんですか。

○政府委員(手塚良成君) これは、実は私もかねがね先生のような構想を考えておるわけでございますが、ジェットの訓練をやりますには非常に高額の経費がかかります。特に機材は航空大学校で整えますについては、これはたいへんな機材が必要になります。現在のDC8等には、いまも一機三十数億の機材でございますし、これが今後、ジャンボになつてまいりますと七十数億の飛行機になる。また一方、これらのものの訓練をいたします教官といふものが、やはりこういう機材を常時運航に使つておられるパイロットに求める以外にはない。これらは日航にとつてはまた非常に重要な操縦士でございますし、いまやつておりますのも、人が足りない関係もあつて、外人パイロットまで入れながら運航いたしておる姿でございます。教官に当たる者も、ラインに入りながら、そのかたがまた教官の立場になるというより、そういう機材の面とか、あるいはそういう教官の面とかというふうなものから考えますと、これを全部一手で航大でやるということとは、現実

の問題としてなかなかむずかしいということ、まあ官でやるものも日航でやりますものも、実はこれは官民一体といふか、そういう考え方のもとで、航大としてはそういう基礎ベースの訓練をやる。特に今後大きな飛行機のパイロットになりまると、やはりかつての大きな商船の船長にも当たるような意味合いで、人格の陶冶等も非常に必要になる。そういうような基礎ベースに当たりますところは航大でみっちりやる。そうして、ほんとうの実技に当たりますところは、たゞいま申し上げたような理由から日航なら日航でひとつやる。こういう分担形態を現在とつてやつていくわけでございます。いろいろ機材的な面なり、そういう教官の数なりに十分なるゆとりが日本の航空界全体として生まれました。昨には、おっしゃいますように航大もだんだんレベルアップをしていくべきではなからうかというふうに考へておられますが、現在のところ、現実問題としてなかなかそういうぐあいにやりにくい。航大も実は単発機から双発機に上り、それからYS11という、国内では卒業すればすぐ路線に使へるというふうな段階までは実は順を追つて今日進んでまいりました。当初は単なる単発だけでございまして、現在はYS11というところまではきています。現在、そういう努力は固してはやつておりますが、実際の関係で、ただいま申し上げたような姿になつていくわけでございます。

○瀬谷英行君 将来、たとえばSST時代といふことも考えられるわけですが、そういう場合に備へて、今日の航空大学の規模で間に合うかどうかということになる、相当これは疑問を持たれるのじゃないかという気がする。そこで、一体、そのSSTといふたようなことを具体的に考えなければならぬといふことになつておるのかどうか、運輸省としてそれは考えの中に入れておるのかどうか。

それから、その場合にも、パイロットの養成所といふのは、かなりこれは重要な問題になつてくると思つておられますが、SSTとの関係等もこの機会にあわせてお伺いしたいと思つておられます。

○政府委員(手塚良成君) SSTは、非常に間近に迫つた運航状態になつてきておりました、四十七、八年ごろにはまず小型のほうのコンコルドといふのが日航等にも使われる状態になると思つておられます。また、引き続いてアメリカのいわゆるUS・SSTといふ音速の二・七倍程度のものもできるというふうに進んでおるわけでございます。これらに対します訓練の姿をいたしましては、やはりこのものずばりで一つの航空大学校でやるということとは、先ほど申し上げたと同じような理由によつて非常にむずかしいと思つておられます。しかしながら、これらに対応するよりな基礎的な課程、つまり工学的にも航法的にもやはり相当変わった機器を使う運航の姿になりますので、そういうベースのことにつきましては、やはりこの航空大学校では新しい科目として加えておるわけでございます。

先ほど申しおりましたけれども、航大の規模も、実は一昨年度までは三十名でございましたが、これを九十名に拡大する。それから教員科目も、従来二年でございましたのを四年にする。ただ、最初にございますコースが、最初は短大でございまして、今度はその範囲を広げて、一般高校からとつていって、それで四年にする、こういうふうな考え方を取り入れて、昨年から実施に移していただくわけでございますが、そういうふうな考え方をいたしましたのも、実はこういうたつた将来のSST等に対する工学的なもの、あるいはさつき申し上げた人格的な問題も含めた課程を中に入れて、新しい航大として進もう、こういうことからやつておるわけでございますので、実技の訓練としてSSTそのもので訓練をやるということとは当然むずかしいかと思つておられますが、そういう意味のSSTを含めた基礎訓練、基礎教育というふうなものは、やはり航空大学校でもいますでに実施に移しつつあるわけでございます。

○瀬谷英行君 先ほどの大臣の答弁では、前向きに検討を進めていきたいということなんであります

すが、いろいろ調査をして構想がまとまるならば、来年度予算からでも、運輸省としては予算に計上するという気持ちがあるのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) いまから関係各省よく寄りまして、先ほどお話しのように琉球政府等と連絡をとり、私もこの問題に関しまして来年度予算に具体化するのには、私はなかなか口では簡単に言いますけれども、なかなか具体的な予算というところになってくると、調査費というところが私のいまの――率直に言いました調査費というものが進められたら、いわゆる前向きということも具体化したのではないかと、このように率直に考えております。できるだけ前向きの姿勢で今後臨んでいきたいと思っております。

○瀬谷英行君 事が事ですから、相当むずかしい問題はあると思うのですが、やはり琉球政府との間に十分な連絡をとってやらなければならぬことだらうと思うのです。琉球政府のほうでこの問題はある程度具体的に話をしてくれているのかどうかですね、乗員訓練所の問題ですね。

それと、今度は、那覇空港の問題にも入りますけれども、那覇空港の整備の予算なんです、那覇空港が一体どういうふうに現在使用されているかということ。相当狭隘になってきたので、まあ整備の予算も四十三年度、四十四年度とそれぞれ立てているということなんです、那覇空港というものが、ちよつとアメリカと日本と折半でもって整備計画を立てているということが、ぴんとこない点があるのです。全く日本の民間航空専用にするならば、これは日本政府のほうでやらなきゃならぬことだと思ふのですが、その米軍のほうと折半ということは、半分半分、あるいはそれ以上米軍の用に供せられる率が多いからそういうことになっているのじゃないか、こういう疑念が持たれる、もし、半分以上米軍が使つておる、軍用に行使しているということであれば、それに対して日本国政府から沖縄援助のための予算を用いるということに問題が出てきやしないか、こういう

う気もするのです。その辺のところはどうでしょう。

○政府委員(手塚良成君) 前段でお話しの訓練飛行場について、沖縄政府との具体的な話をしておるかどうかという問題でございますが、これは先ほどもお話し申し上げましたように、訓練飛行場自体の調査というのが、実はまだ公式のものというほどのものではないわけでございます。予算にいたしまして、ただいま大臣の申されましたように、調査費も取つてやつておるわけではないわけでございます。昨年、二回、那覇空港の調査というのを主体に行つたときに、そういった諸般の情勢、いろいろな権限がございまして、まあついでに見るといふような姿で第一段階の、またその前段に当たる程度の調査をしてみたという程度のことでございます。公式に政府対政府というふうな観点からまだ話を進めておるということではございません。しかしながら、やりますことについては、そういった連絡は必要でございますので、公式ではございませんけれども、関係方面にはお話を待ちかけてトラブルのないようやり方で進めたというのが実情でございます。

それから、那覇空港におきます問題でございますが、現在那覇空港を使つておられますのは、もう完全に米空軍の支配下における空港で、そこではゆるランディング・パミッジョン、着陸許可といふのを向こうからもらつて、そして日本の日航、全日空をはじめといたしまして、数社の外国エア・ラインも入つておるという姿であるわけなんです。今度計画されております民航空線の拡張の問題は、これは実はまだ今後若干交渉の余地はあるわけですが、実は純然たる民航空線のエア、この地域に対しては軍用機の使用を認めないというふうなエリアにしていくという計画で進んでおるわけなんです。そういうことに対して、米国のほうから、折半ではございませんが、まあ百五十万ドル年間予定される予算が振り込まれるというふうなことになるわけですが、これは特別のほうからのお答えのほうが正しいし、また

補足されるかと思いますが、私どもの知る限りにおきましては、やはりこれは沖縄自体の地域開発、そういうことがまあ主たる観点ではなからうかと、あわせてまあ米軍自体も民航が、だんだん民間機がふえてきておる現状でございますので、この状態でまいりますと相当まあ米軍機自体のエリアが圧迫をされるという姿になってきておるの、これがいまのような専用のエリアができれば米軍自体でもやはりある種の利便がある、こういうことは考えられて、そういう予算が双方から出ることになるのではないかと思ふのであります。

○政府委員(加藤泰守君) いま航空局長からお話がありました、補足させていただきますと、アメリカは沖縄に対して現在施政権を持つておりまして、その意味で施政権の責任があるわけでございます。したがって、まあ沖縄の経済的な発展に少しでもプラスになる面、そういう面をアメリカにおきまして一端をになうというのが当然のことであらうと思ふ。だから、琉球政府に対してアメリカ側からも援助が行なわれておるわけでございます。この那覇空港におきまして、いま航空局長から言われましたように、いまの民間の設備が、施設が非常に狭いということから、やはり米軍は軍用のほうに割り込むというふうな可能性もありまして、これでは将来の空港使用に対応できないというふうな事態になっておりますので、この点を解消させるために、アメリカ側といたしましてひとつ琉球政府に対する援助をして、この空港整備を拡張しようというふうな計画になつたわけでございます。そういうことでございますので、全く民間一般資金としての資金がアメリカから出されておる、それに対して本土政府からも援助していこうと、こういう両方の援助によつてこの拡充計画が立てられていくわけでございます。その中で、軍との関係におきまして一般の軍用資金の使用という形で拡充計画が進められているわけではございませんので、この計画が実施されました際の業務関係は、純然たる民間航空機の利用、こういうことになることはわれわれ当然のこと

とであると思つております。

○瀬谷英行君 この沖縄の人たちがやはり一番迷惑に思つてゐるのは、米軍の基地の存在と米軍基地を利用されることによるいろいろな公害だらうと思ふのです。だから、日本政府の責任として、一番簡単な問題は、まあ簡単じゃないけれども、大ざっぱに言えば沖縄を返還してもらふ。いろいろ論議されておりますけれども、核基地などというものは全部これはなくしてもらつて、本来の姿で返還してもらふということが一番望ましいことだらうと思ふ。しかし、そう簡単にいかないとしても、少しでも米軍の基地というものをなくしていく、できる限り、なくすという、これはなくしていければいいと思ふ。だから、その意味では那覇の空港の問題も、これは聞きよるに何と何か米軍のほうで多少こつちのほうにその援助費を出してくれるようなふうにも聞き取れる。聞きよるによつて、日本政府の本来使つべき予算を米軍の現に使用しておる空港の整備のために出してやるようにも聞き取れるわけなんです。はなはだこの辺がどうもあいまいになっておる。あいまいになつておるというの、那覇空港の性格がアメリカと日本と込みで使つておるということからくるんじゃないかと思ふのだけれども、大体において、この沖縄のほうに至るところに米軍の基地が置かれておるところで、那覇の空港まで完全に日本の専用にはできないというふうなことは、現地の人たちにしてもおもしろくないだらうし、われわれ日本の国民としてもおもしろくないわけ、だから、とにかくこの那覇空港というものは全く日本の民間航空専用にするというくらいのは取りつける必要があるんじゃないかという気がするところなんです。これは総理府長官あたりに質問したいもの、これは今後推進できるものかどうか、お伺いしたいと思ふのです。

○政府委員(加藤泰守君) 基地の問題は政治的な問題であらうかと思ひます。そういう意味

で、いま私からどうなるかという事は申し上げかねますが、先生の御指摘のように、もちろん、これは那覇空港が完全に民間の使用にできればそれが一番いいことは言うまでもないわけですが、いろいろ問題もございまして、そういう点につきましては、そういう先生の御意見があることを上司にも伝えておきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 どうもあまり自信のないような返事をされては困るんだけれども、それは今度は大臣に聞きたいと思うのですが、本来、総理府長官に答えてもらふべきところを聞いたので遠慮して自信のない返事をしたのかもしれないけれども、那覇空港の使用方法とかあるいは今後の空港のあり方、これは沖縄全体の問題と全く関係してくることなんでしょうけれども、対日講和条約第三条といったようなものが存在しておるといふことをわれわれも否定できませんけれども、高等弁務官の許可を得て使用するといったようなことは不自然な姿である、こう思うわけです。こういう講和条約自体がいつまでも変にのさばって自然な姿をゆがめているという事は、きわめて私は遺憾なことだと思ひます。だから、日本政府の航空行政としても、少なくとも那覇空港というものは、これは日本の民間航空の専用の空港としての地位をまず事実上確立をしていく、という方向でもって今後進めていくべきじゃないかという気がするのですが、その辺いろいろまだ障害がないとは言わないと思うのですが、あつてのことかどうか、それらの障害は話し合いによつて早急に排除できないものかどうか、これは運輸大臣のほうから御見解をお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君) たいへんむずかしい問題で、私は最初から申し上げておきますように、現在の日本の運輸行政の中でとらえたジェット飛行機の訓練という事について、外国にまで行つて訓練をしておるじゃないか、そういうことを考えると、沖縄にひとついいところがあつたらこれを活用するほうがいいという考え方は当然であらう

ということ、ひとつお答えをいたしたのであります。

いまの話は、那覇空港を日本の民間空港として今後使用するようになつて進めばいいじゃないか、こういうお問ひがあらうと、非常に仮定の問題がいろいろ重なると思ひますのであります。たとへば、現在アメリカの航空路がそこへ入つておるものがあります。日本の民間空港という事になつて、沖縄県の中における那覇空港といふものはどういふ形になるのかといふようなことを考へてみますときに、私はなかなかすぐには大臣として、こうだといふ簡単にお答えするやうな問題ではないと思つておるものであります。したが

いまして、これは先ほど言ひましたように、琉球政府といふものが存在をし、ここを中心に政治をやつておる。その上にアメリカといふものがある。日本はこれを早く返してくれ、こういう交渉をいまやつておるのでありますから、それに沿つたルートによつて、この那覇の空港をどう整備していくかといふことで現在やつておることを進めていくのが筋道である。私も、やはり常に、本土と沖縄と一体といふことを申しておるのでありますが、そういうことでよく琉球政府との間に連絡をとつて空港整備といふことにつとめてまいりたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) 他に御発言もなければ、本件に関する質疑はこの程度にとどめます。

午後一時三十五分散会

三月二十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律
(外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部改正)

第一条 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法(昭和二十八年法律第一号)の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法

第一条中「支給し、及び損失補償を行ふ」を「支給する」に改める。

第二条の見出しを「(利子補給金を支給する契約)」に改め、同条中「以外の金融機関で政令で定める範囲のものがその資金を融通するとき

は、政令で定めるところにより、当該融資につき利子補給金を支給し、又は当該融資によつて受けた損失を補償する」を「及び一般金融機関(日本開発銀行以外の金融機関で政令で定める範囲のものをいう。以下同じ)がともにその資金を融通するときは、当該融通された資金のうち運輸省令で定める範囲のもの(以下「対象融資」という。)について利子補給金を支給する」に改める。

第三条中「旨の契約」の下に「(以下「利子補給契約」という。))」を加え、「当該契約」を「当該利子補給契約」に、「十箇年度」を「十一年度」に改める。

第四条から第八条までを次のように改める。

第四条(利子補給金の限度額)

第四条 政府は、毎年度、利子補給契約を結ぶ場合には、各利子補給契約において支給することとする利子補給金の総額の合計額が、当該年度の予算で定める金額をこえることとならないようにしなければならない。

第五条 政府は、利子補給契約を結ぶ場合には、当該利子補給契約において支給することとする利子補給金の総額が、当該利子補給契約において定める当該船舶の予定しゅん工日

の前の期間について運輸省令で定める方法により計算した対象融資の融資残高及び当該予定しゅん工日以後八年間について次に掲げるところにより計算した対象融資の融資残高に、それぞれ次項の規定による利子補給率を乗じて計算した額の合計額をこえることとならないようにしなければならない。

一 日本開発銀行による融資に係る利子補給金については、次に掲げる条件で当該対象融資の総額を償還するものとする。

イ 定期船(もつぱら海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第二条第三項の定期航路事業の用に供することを目的として建造される船舶をいう。以下同じ。)の建造に係る融資の場合 当該融資契約が結ばれた日以後元本三年間償還し十年間半年賦均等償還

ロ 定期船以外の船舶の建造に係る融資の場合 当該融資契約が結ばれた日以後元本三年間償還し十年間半年賦均等償還

二 一般金融機関による融資に係る利子補給金については、当該予定しゅん工日以後八年間半年賦均等償還の条件で当該対象融資の総額を償還するものとする。

2 利子補給率は、日本開発銀行による融資については、当該融資の利率と年利五分五厘との差の範囲内において、一般金融機関による融資については、一般金融機関による設備資金の融資でその償還期限が当該融資と同程度であるものの利率のうち当該融資契約が結ばれた当時において最も低いと認められる利率と年利六分との差の範囲内において、運輸大臣が大蔵大臣と協議して定めるものとする。

(利子補給金を支給すべき融資残高)

第六条 政府は、利子補給契約を結ぶ場合には、最初に対象融資が融通された日から、当該船舶の予定しゅん工日から八年を経過した日の前日までの期間における対象融資の融資

残高を、利子補給金を支給すべき対象融資の融資残高としなければならない。

(利子補給金の支給額)

第七条 政府は、利子補給契約により利子補給金を支給する場合には、当該利子補給契約において定められた利子補給金の総額の範囲内において、運輸省令で定める期間(以下「単位期間」という。)ごとに、当該単位期間における対象融資の実際の融資残高(予定しゅん工日以後の期間については、その融資残高が第五条第一項第一号又は第二号の規定により計算した融資残高をこえるときはその計算した融資残高)に同条第二項の規定による利子補給率を乗じて計算した額を、運輸省令で定めるところにより、支給するものとする。

(利子の減額)

第八条 日本開発銀行及び一般金融機関は、利子補給契約により政府から利子補給金の支給を受けたときは、当該利子補給契約に係る融資契約による利子で当該利子補給金に係る単位期間において生ずるものの額を、当該融資契約に定める利子額から当該利子補給金の額に相当する金額だけ差し引いた金額としなければならない。

第九条から第十一条までを削り、第十二条の見出し中「納付金」を「納付金の納付等」に改め、同条中「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けている会社は、その」を「利子補給契約に係る融資を受けた会社は、その末日が当該利子補給契約が結ばれた日から十五年を経過していない決算期に係る」に、「第十四条第一項第一号」を「次条第一項」に、「総額をいう。以下同じ」を「総額をいう」に、「当該利益に係る決算期に属する期間について金融機関が支給を受ける利子補給金の額に相当する金額」を「そのこえる金額の四分の一以上四分の三以下の金額の範囲内で政令で定める方法により算出した金額」に改め、

同条に次のただし書を加える。

ただし、その額は、当該決算期の末日における国庫納付義務残高(結ばれた日から十五年を経過していない利子補給契約に係る融資ごとに、当該融資について日本開発銀行及び一般金融機関が前条の規定により利子額から差し引いた金額の累計額から、当該会社がこの法律の規定により国庫に納付し、又は納付すべき金額に相当する金額のうち政令で定める方法により割り当てた金額の累計額を控除した金額の合計額をいう。以下同じ。)を限度とする。

第十二条に次の一項を加え、同条を第九条とする。

2 政府は、前項本文の規定により国庫に納付すべきものとして算出された金額が当該会社に係る当該決算期の末日における国庫納付義務残高をこえる場合には、日本開発銀行及び一般金融機関に対し、そのこえる金額の範囲内において、当該会社に対する融資に係る利子補給契約により当該決算期の後最初に支給することとなる利子補給金のうち、当該融資契約による利子で当該決算期の末日までに生ずるものに係る部分の金額を、政令で定めるところにより、支給しないものとする。

第十三条を削り、第十四条第一項を次のように改め、同条を第十条とする。

運輸大臣は、利子補給契約に係る融資を受けた会社であつて、当該利子補給契約により現に政府が日本開発銀行又は一般金融機関に対し利子補給金を支給することとなつていゝるもの又は現に国庫納付義務残高が存するものに對し、不当な経理の是正その他経理の改善若しくは不当な競争の排除について勧告をし、又は業務若しくは経理の監査をすることができ、

第十条の次に次の一条を加える。

(勧告に従わなかつた場合等における納付金)

第十一條 運輸大臣は、利子補給契約に係る融資を受けた会社が次の各号の一に該当したときは、当該会社に対し、国庫納付義務残高の範囲内の金額を国庫に納付すべきことを命ずることができ、

一 前条第一項の規定によりした勧告に従わなかつたとき。

二 第二条の規定により当該会社がした申請における船舶の仕様と異なる仕様により船舶の建造を請け負つたとき。

第十五条を削り、第十六条第一項中「第十二条、第十三条」を「第九条第一項」に改め、同条を第十二条とする。

第十七条を第十三条とし、第十八条第一項中「第十四条第一項第三号」を「第十条第一項」に改め、同条を第十四条とする。

第十九条から第二十一条までを削り、第二十条の見出し中「措置」を「措置等」に改め、同条中「金融機関が、を」日本開発銀行又は一般金融機関が、「第二条の規定による契約」を「利子補給契約」に改め、「補償すべき損失の全部若しくは一部を補償せず」及び「若しくは補償金」を削り、同条に次の一項を加え、同条を第十五条とする。

2 政府は、利子補給契約に係る融資を受けた会社が第十一条各号の一に該当したとき又はこの法律の規定により国庫に納付すべき金額を納付しないときは、日本開発銀行及び一般金融機関に対し、当該会社に対する対象融資について支給すべき利子補給金の全部又は一部を支給しないことができる。

第十五条の次に次の一条を加える。
(政令への委任)
第十六条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項については、政令で定める。

第二十三条中「第十八条第一項」を「第十四条

第一項」に改め、同条を第十七条とする。

附則に次の一項を加える。

4 政府が利子補給契約を結ぶことができるのは、昭和五十年三月三十一日までとする。

(海運業の再建整備に関する臨時措置法の一部改正)

第二条 海運業の再建整備に関する臨時措置法(昭和三十八年法律第百十八号)の一部を次のように改正する。

第九条を次のように改める。

第九条 削除
第十条中「十年」を「五年」に改め、「猶予利子」の下に「(当該決算期の末日の後に第八条の規定により支払うべきこととなつた猶予利子を除く。)」を加える。

第十一条中「及び第九条を削り、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法(昭和二十八年法律第一号)第十二条又は第十三条」を「外航船舶建造融資利子補給臨時措置法(昭和二十八年法律第一号)第九条第一項」に、「これらの規定にかかわらず」を「同項の規定にかかわらず」に、「これらの規定により算出した」を「同項の規定により納付すべき」に、「これらの規定による」を「同項の規定による」に、「これらの差額」を「その差額」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法(昭和三十六年法律第九十六号)以下「旧開銀利子補給法」という。は、廃止する。

3 この法律の施行前に結ばれた改正前の外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法(以下「旧法」という。)第二条又は旧開銀利子補給法第一条の規定による利子補給金を支給する旨の契約(以下「旧利子補給契約」という。)は、外航船舶建造融資利子補給臨時措置法(以下「新法」という。)第二条の規定による利子補給金を支給する

旨の契約とみなして、新法の規定を適用する。
ただし、旧利子補給契約により支給すべき利子補給金の額の計算については、なお従前の例による。

4 旧利子補給契約に係る融資を受けた会社が、その末日がこの法律の施行の前である決算期に係る決算において利益を計上した場合における納付金の納付については、なお従前の例による。

5 この法律の施行の際現に旧法第十五条の規定（旧開銀利子補給法第六条の規定により適用することとされていた場合を含む。）により納付すべきこととなつていた納付金の納付については、なお従前の例による。

6 この法律の施行の日においてその受けた融資に係る旧利子補給契約が結ばれた日から十五年を経過していない会社で、この法律の施行の日までに旧法の規定（旧開銀利子補給法第六条の規定により適用することとされていた場合を含む。）により旧利子補給法若しくは旧法の規定により当該融資につき日本開発銀行及び旧法第二条の日本開発銀行以外の金融機関で政令で定める範囲のもの（以下「日本開発銀行等」という。）が支給を受けた利子補給金の総額に達していないもの又はこの法律の施行後もその受けた融資に係る旧利子補給契約により政府が日本開発銀行等に対して利子補給金を支給することとなつてゐる会社は、この法律の施行の日から起算して二月を経過する日までに、その末日がこの法律の施行の日以後である決算期に係る決算において利益を計上した場合における納付金の納付について旧開銀利子補給法及び旧法の規定の例によるべきことを、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に申し出ることができる。

7 前項の規定による申出をした会社については、新法第九条から第十四条まで、第十五条第二項及び第十七条の規定にかかわらず、旧法第十二条から第十八条まで及び第二十三条の規定（旧開銀利子補給法第六条の規定により適用することとされていた場合を含む。）の例による。海運業の再建整備に關する臨時措置法（以下「再建整備法」という。）の規定による支払猶予を受けた会社（附則第六項の規定による申出をすることができない会社を除く。）は、この法律の施行の日から起算して二月を経過する日までに、当該会社に係る決算期の日から起算して五年を経過した日の属する決算期の末日までに支払わなかつた猶予利子（当該決算期の末日の後に同法第八条の規定により支払うべきこととなつた猶予利子を除く。）の支払ひについて改正前の同法の規定の例によるべきことを、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に申し出ることができる。

12 附則第六項又は第八項の規定による申出をした会社は、新法第二条の規定による申請をする

13 この法律の施行前に日本開発銀行等が旧開銀利子補給法若しくは旧法又は旧利子補給契約に違反した行為に対する措置については、なお従前の例による。

14 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

15 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。
第四条第一項第十五号の五中「利子補給を及ぼす損失補償」を「利子補給」に改める。
第二十三条第一項第六号の二中「及び損失補償」を削る。

道路運送車両法の一部を改正する法律案
道路運送車両法の一部を改正する法律案
第一条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）の一部を次のように改正する。
第七條第一項中「且つ、第六十條の規定により交付を受けた自動車検査証及び」を「かつ」に改め、同条に次の一項を加える。
4 第一項の申請は、新規検査の申請又は第七十一條第四項の交付の申請と同時にしなければならない。
第八條第二号を次のように改める。
二 当該自動車新規格検査を受け、保安基準に適合すると認められたもの又は有効な自動車検査証の交付を受けているものであるものではないとき。
第九條中「且つ、」を「かつ、」運輸省令で定める基準により」に改める。
第十一條第一項中「陸運局長の」を「陸運局長

又は第二十八條の第三項の規定による委託を受けた者の行なう」に改め、同条第二項を次のように改める。
2 前項の規定は、自動車登録番号標が滅失し、き損し、若しくは第三十九條第二項の規定に基づく運輸省令で定める様式に適合しなくなり、又はこれに記載された自動車登録番号の識別が困難となつた場合について準用する。この場合において必要となる自動車登録番号標及び封印の取りはずし並びに封印の取りつけは、陸運局長（政令で定める離島にあつては、陸運局長又は政令で定める市町村の長。次項において同じ。）が行なうものとする。

第十一條第四項を削り、同条第三項中「又は前項」を「第二項の政令で定める市町村の長又は第二十八條の第三項」に改め、「受けた者が」の下に「取りつけをした封印又はこれらの者が」を加え、同項を同条第四項とし、同項の前に次の一項を加える。
3 自動車の所有者は、当該自動車に係る自動車登録番号標に取りつけられた封印が滅失し、又はき損したときは、陸運局長の行なう封印の取りつけを受けなければならない。
第十二條第二項中「前項」を「第一項」に、「第八條第二号から第四号まで」を「第八條（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に、「同条第二号及び第四号」を「同条（第四号に係る部分に限る。）」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。
2 前項の申請をすべき事由により第六十七條第一項の規定による自動車検査証の記入の申請をすべきときは、これらの申請は、同時にしなければならない。
第十三條第二項を次のように改める。
2 陸運局長は、前項の申請を受理したときは、第八條第一号若しくは第四号に該当する場合又は当該自動車に係る自動車検査証が有

ことができない。
13 この法律の施行前に日本開発銀行等が旧開銀利子補給法若しくは旧法又は旧利子補給契約に違反した行為に対する措置については、なお従前の例による。
14 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。
15 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。
第四条第一項第十五号の五中「利子補給を及ぼす損失補償」を「利子補給」に改める。
第二十三条第一項第六号の二中「及び損失補償」を削る。

道路運送車両法の一部を改正する法律案
道路運送車両法の一部を改正する法律案
第一条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）の一部を次のように改正する。
第七條第一項中「且つ、第六十條の規定により交付を受けた自動車検査証及び」を「かつ」に改め、同条に次の一項を加える。
4 第一項の申請は、新規検査の申請又は第七十一條第四項の交付の申請と同時にしなければならない。
第八條第二号を次のように改める。
二 当該自動車新規格検査を受け、保安基準に適合すると認められたもの又は有効な自動車検査証の交付を受けているものであるものではないとき。
第九條中「且つ、」を「かつ、」運輸省令で定める基準により」に改める。
第十一條第一項中「陸運局長の」を「陸運局長

又は第二十八條の第三項の規定による委託を受けた者の行なう」に改め、同条第二項を次のように改める。
2 前項の規定は、自動車登録番号標が滅失し、き損し、若しくは第三十九條第二項の規定に基づく運輸省令で定める様式に適合しなくなり、又はこれに記載された自動車登録番号の識別が困難となつた場合について準用する。この場合において必要となる自動車登録番号標及び封印の取りはずし並びに封印の取りつけは、陸運局長（政令で定める離島にあつては、陸運局長又は政令で定める市町村の長。次項において同じ。）が行なうものとする。
第十一條第四項を削り、同条第三項中「又は前項」を「第二項の政令で定める市町村の長又は第二十八條の第三項」に改め、「受けた者が」の下に「取りつけをした封印又はこれらの者が」を加え、同項を同条第四項とし、同項の前に次の一項を加える。
3 自動車の所有者は、当該自動車に係る自動車登録番号標に取りつけられた封印が滅失し、又はき損したときは、陸運局長の行なう封印の取りつけを受けなければならない。
第十二條第二項中「前項」を「第一項」に、「第八條第二号から第四号まで」を「第八條（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に、「同条第二号及び第四号」を「同条（第四号に係る部分に限る。）」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。
2 前項の申請をすべき事由により第六十七條第一項の規定による自動車検査証の記入の申請をすべきときは、これらの申請は、同時にしなければならない。
第十三條第二項を次のように改める。
2 陸運局長は、前項の申請を受理したときは、第八條第一号若しくは第四号に該当する場合又は当該自動車に係る自動車検査証が有

効なものでない場合を除き、移転登録をしなければならぬ。

第十三条に次の一項を加える。

3 前条第二項の規定は、第一項の申請について準用する。

第十三条の次に次の一条を加える。

(自動車登録番号の変更)

第十三条の二 陸運局長は、前二条の申請があつた場合その他の場合において、登録自動車についてその自動車登録番号が第九条の運輸省令で定める基準に適合しなくなつたと認めるときは、次条に規定する場合を除き、その自動車登録番号を変更するものとする。

2 第九条、第十条及び第十一条第一項の規定は、前項の規定による自動車登録番号の変更について準用する。

第十四条第四項中「第八条第一号及び第四号」を「第八条第四号に係る部分に限る。」に改める。

第十七条第四項中「検認票を」の下に「見やすいように」を加える。

第十九条を次のように改める。

(自動車登録番号標等の表示の義務)

第十九条 自動車は、陸運局長、第十一条第二項の政令で定める市町村の長又は第二十八条の三第一項の規定による委託を受けた者が封印の取りつけをした自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号を見やすいように表示しなければ、運行の用に供してはならない。

第二十条第一項第一号中「第十四条第三項」を「第十三条の二第二項において準用する第十条又は第十四条第三項」に改め、同条第二項中「第六十九条第一項又は第二項」を「当該自動車の使用者が第六十九条第二項」に改め、同条第三項中「領置を受けた者が」を「自動車の使用者が」に改め、「又は有効な自動車検査証を有するに至つたとき」を削る。

第二十六条第一項第一号中「第十一条(第十四条第五項)を」を「第十一条(同条第二項、第十三条の二第二項及び第十四条第五項)」に改める。

第二十八条の二の次に次の一条を加える。

(封印の取りつけの委託)

第二十八条の三 陸運局長は、登録自動車に取りつけた自動車登録番号標への封印の取りつけを運輸省令で定める要件を備える者に委託することができる。

2 第二十六条第一項(同項第一号中第十一

第二項において準用する同条第一項に係る部分を除く)、第二十八条第一項及び前条第一項の規定は、前項の規定による封印の取りつけの委託を受けた者について準用する。この場合において、これらの規定中「自動車登録番号標交付代行者」とあるのは「第二十八条の三第一項の規定による封印の取りつけの委託を受けた者」、「自動車登録番号標」とあるのは「封印」と、「交付」とあるのは「取りつけ」と読み替へるものとする。

第三十四条第一項を次のように改める。
臨時運行の許可を受けた自動車を、当該自動車に係る臨時運行許可証に記載された目的及び経路に従つて運行の用に供するときは、第四、第十九条、第五十八條第一項及び第六十六條第一項の規定は、当該自動車について適用しない。

第三十五条第一項中「第七条第一項及び第五十九條第一項の呈示」を「新規登録、新規検査又は当該自動車検査証が有効でない自動車についての継続検査その他の検査の申請をするために必要な提示」に改める。

第三十六条第一項中「を見易い」を「及びこれに記載された番号を見やすい」に、「携帯する者」を「備え付け」に改め、同条第二項を削り、同条の次に次の一条を加える。
(回送運行の許可)

第三十六条の二 自動車の回送を業とする者でその営業所ごとに陸運局長の許可を受けたものが、当該営業所の業務として回送する自動車(以下「回送自動車」という。)で回送運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、回送運行許可証を備え付けたものを、当該回送運行許可証の有効期間内に、これに記載された目的及び経路に従つて運行の用に供するときは、第四、第十九、第五十八條第一項及び第六十六條第一項の規定は、当該自動車について適用しない。

2 前項の許可の有効期間は、一年をこえてはならない。
3 陸運局長は、第一項の許可を受けた者に対し、その申請に基づき、必要と認められる数の回送運行許可証を交付するとともに、これに対応する数の回送運行許可番号標を貸与するものとする。

4 回送運行許可証には、その有効期間、回送の目的及び経路並びに当該回送運行許可証に係る回送運行許可番号標の番号を記載しなければならぬ。

5 回送運行許可証の有効期間は、一月をこえてはならない。
6 第一項の許可を受けた者は、回送運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から三日以内に、当該回送運行許可証及びこれに係る回送運行許可番号標を陸運局長に返納しなければならない。

7 陸運局長は、次に掲げる場合においては、第一項の許可を取り消すことができる。
一 回送運行許可証又は回送運行許可番号標が回送自動車以外の自動車のために利用されたとき。
二 回送運行許可証に記載された回送の目的及び経路に従わないうで回送自動車を運行の用に供したとき。

三 回送運行許可証に記載された有効期間外に回送自動車を運行の用に供したとき。
四 正当な理由がないのに、前項の規定に違反したとき。

8 第一項の許可を受けた者は、前項の規定によりその許可が取り消されたときは、その日から三日以内に、現に交付を受けている回送運行許可証及び現に貸与を受けている回送運行許可番号標を陸運局長に返納しなければならない。

第三十九条第二項中「及び臨時運行」を「並びに臨時運行及び第三十六条の二第一項」に改める。

第五十五条第三項中「運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣の」を「運輸大臣が申請により」に、「対して」を「ついで」、運輸省令で「に改め、同条第四項中「実施種目」を「実施細目及び前項の養成施設の指定の実施細目」に改める。

第五十八條の見出しを「(自動車の検査及び自動車検査証)」に改め、同条中「本章において同じ。」は、その使用者が「を」この章において同じ。」は、この章に定めるところにより「に」、「自動車検査証の交付を受けた者」有効な自動車検査証の交付を受けている」に改め、同条ただし書を削り、同条に次の一項を加える。
2 自動車検査証に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第五十八條の次に次の一条を加える。
(検査の実施の方法)

第五十八條の二 この章に定めるところにより陸運局長の行なう検査の項目その他の検査の実施の方法は、新規検査その他の検査の種類ごとに運輸省令で定める。
第五十九條の見出し中「の申請」を削り、同条第一項を次のように改める。
登録を受けていない自動車(二輪の小型自動車を除く。)又は次条第一項の規定による車

両番号の指定を受けていない二輪の小型自動車
を運行の用に供しようとするときは、当該
自動車の使用者は、当該自動車を提示して、
陸運局長の行なう新規検査を受けなければな
らない。

第五十九条第三項を同条第四項とし、同条第
二項中「前条の検査」を「新規検査」に改め、同項
を同条第三項とし、同項の前に次の一項を加え
る。

2 新規検査（二輪の小型自動車に係るものを
除く。）の申請は、新規登録の申請と同時にし
なければならない。

第六十条の見出しを削り、同条中「第五十八
条の検査」を「新規検査」に改め、「左の各号に掲
げる事項を記載した」を削り、「申請者」を「当該
自動車の使用者」に改め、各号を削り、同条に
次の一項を加える。

2 二輪の小型自動車以外の自動車に係る前項
の規定による自動車検査証の交付は、当該自
動車について新規登録をした後にしなければならない。

第六十一条第二項中「前条、第六十二条第一
項又は第六十三条第三項（第六十四条第二項及
び第六十七条第三項）を前条第一項、第六十二
条第二項（第六十三条第三項、第六十四条第三
項及び第六十七条第四項）に、「の場合」を「又
は第七十一条第四項の規定により自動車検査証を
交付し、又は返付する場合」に改め、同条第三
項中「第六十七条」を削る。

第六十一条の二第二項中「次条第一項の規定
による検査」を「継続検査」に改める。

第六十二条から第六十四条までを次のように
改める。

（継続検査）

第六十二条 登録自動車又は車両番号の指定を
受けた二輪の小型自動車の使用者は、自動車
検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使
用しようとするときは、当該自動車を提示し

て、陸運局長の行なう継続検査を受けなければ
ならない。この場合において、当該自動車
の使用者は、当該自動車検査証を陸運局長に
提出しなければならない。

2 陸運局長は、継続検査の結果、当該自動車
が保安基準に適合すると認めるときは、当該
自動車検査証に有効期間を記入して、これを
当該自動車の使用者に返付し、当該自動車が
保安基準に適合しないと認めるときは、当該
自動車検査証を当該自動車の使用者に返付し
ないものとする。

3 第五十九条第三項の規定は、継続検査につ
いて準用する。

4 次条第二項の規定により臨時検査を受ける
べき自動車については、臨時検査を受けてい
なければ、継続検査を受けることができな
い。

5 自動車の使用者は、継続検査を申請しよう
とする場合において、分解整備検査を受ける
べき事由があるときは、分解整備検査を申請
しなければならない。

6 自動車の使用者は、継続検査を申請しよう
とする場合において、第六十七条第一項の規
定による自動車検査証の記入の申請をすべき
事由があるときは、あらかじめ、その申請を
しなければならない。
（臨時検査）

第六十三条 運輸大臣は、一定の範囲の自動車
又は軽自動車について、事故が著しく生じて
いる等によりその構造、装置又は性能が保安
基準に適合していないおそれがあると認める
ときは、期間を定めて、これらの自動車又は
軽自動車について次項の規定による臨時検査
を受けるべき旨を公示することができる。

2 前項の公示に係る自動車（登録自動車及び
車両番号の指定を受けた二輪の小型自動車に
限る。以下この条において同じ。）又は軽自動
車の使用者は、当該公示に係る同項の期間内

に、当該自動車又は軽自動車を提示して、陸
運局長の行なう臨時検査を受けなければならない。
ただし、同項の公示に係る自動車であ
るが、当該公示に係る同項の期間の末日の日に有効期
間が満了した自動車検査証の交付を受けてい
るものについて臨時検査を受けるべき時期
は、当該有効期間の満了後これを使用しよう
とする時とすることができる。

3 第五十九条第三項、前条第一項後段及び同
条第二項の規定は、臨時検査について準用す
る。

4 第一項の公示に係る自動車で当該公示に係
る同項の期間内に臨時検査を受けなかつたも
のに係る自動車検査証でその期間の末日に有
効であるものは、その期間の経過後は、その
効力を失う。この場合において、当該自動車
の使用者は、すみやかに、当該自動車検査証
を陸運局長に返納しなければならない。

5 陸運局長は、臨時検査の結果、当該軽自動
車が保安基準に適合すると認めるときは、そ
の使用者に臨時検査合格標準を交付するもの
とする。

6 第一項の公示に係る軽自動車は、当該公示
に係る同項の期間に引き続く運輸省令で定め
る期間内は、運輸省令で定めるところにより
臨時検査合格標準を表示しなければ、運行の
用に供してはならない。

7 第二項及び第四項の規定は、第一項の公示
に係る自動車で当該公示のあつた日以後当該
公示に係る同項の期間の末日までに新規検
査、分解整備検査又は構造等変更検査を受け
たもの及びこれに係る自動車検査証について
は、適用しない。

（分解整備検査）

第六十四条 登録自動車又は車両番号の指定を
受けた二輪の小型自動車の使用者は、当該自
動車が分解整備されたときは、その分解整備
が完了した日から十五日以内に、当該自動車

を提示して、陸運局長の行なう分解整備検査
を受けなければならない。ただし、当該自動
車検査証がその効力を失っている自動車につ
いて分解整備検査を受けるべき時期は、これ
を使用しようとする時とすることができる。

2 前項の規定は、第七十八条第四項の自動車
分解整備事業者が当該分解整備を実施し、か
つ、第九十条の規定による検査をした場合に
ついては、適用しない。

3 第五十九条第三項、第六十二条第一項後段
及び同条第二項の規定は、分解整備検査につ
いて準用する。

第六十五条第一項を次のように改める。
第十八条第一項及び第二項の規定は、新規
検査、継続検査、臨時検査、分解整備検査又
は構造等変更検査を受けようとする場合に
ついて準用する。

第六十五条第二項中「（軽自動車を含む。）を
削り、同条第三項中「自動車（軽自動車を含
む。）につき、軽自動車にあつては保安基準に
適合する旨の証明、その他の自動車にあつては
を「自動車に係る」に、「指定又は更新及びそ
の記入」を「記入及びその返付」に改める。

第六十五条の二第二項中「第六十二条第一
項の規定による検査」を「継続検査」に、「自
動車検査証」を「自動車検査証の提出」に改
め、同条第二項中「前項の」の下に「提出及
び」を加え、同条第三項中「呈示に係る」を
「規定により提出された」に、「更新及びその記
入」を「記入及びその返付」に改める。

第六十六条第一項ただし書を削り、同条第二
項第一号中「第六十条又は第七十一条第一項」
を「第六十条第一項又は第七十一条第四項」に
改め、同条第二号を次のように改める。

二 第六十二条第二項（第六十三条第三項、
第六十四条第三項及び次条第四項において
準用する場合を含む。）の規定により自動車
検査証に有効期間を記入して、これを返付

するとき(第六十五条第三項又は前条第三項の規定による委任に基づいてする場合を含む。)

第六十六条第五項を次のように改める。

5 検査標章は、当該自動車検査証がその効力を失つたとき、又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査の結果、当該自動車検査証の返付を受けることのできなかつたときは、当該自動車に表示してはならない。

第六十七条の見出しを「(自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査)」に改め、同条第一項ただし書を次のように改める。

ただし、その効力を失つてゐる自動車検査証については、これに記入を受けるべき時期は、当該自動車を使用しようとする時とすることが出来る。

第六十七条第三項を削り、同条第二項中「前項の変更が左の各号の一に該当することにより」を「第一項の変更が運輸省令で定める事由に該当する場合において、」に、「検査」を「これを提示して構造等変更検査」に改め、各号を削り、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の規定は、次条に規定する書換えを受けなければならない場合又は行政区画若しくは土地の名称の変更により、自動車の使用者若しくは所有者の住所若しくは自動車の使用の本拠の位置についての自動車検査証の記載事項の変更があつた場合については、適用しない。

第六十七条に次の一項を加える。

4 第五十九条第三項及び第六十二条第二項の規定は、構造等変更検査について準用する。第六十八条中「自動車の使用者」を「有効な自動車検査証の交付を受けている自動車の使用者」に改める。

第六十九条の見出しを「(自動車検査証の返納

等)」に改め、同条第一項及び第二項を次のように改める。

自動車の使用者は、当該自動車について第十五条第一項各号に掲げる事由があつたとき、又は第十六条の申請に基づくまつ消登録があつたときは、その日から十五日以内に、当該自動車検査証を陸運局長に返納しなければならない。

2 第五十四条第二項の規定により自動車の使用の停止を命ぜられた者は、遅滞なく、当該自動車検査証を陸運局長に返納しなければならない。

第六十九条第三項中「第一項の規定による返納の命令に係る自動車」が保安基準に適合するに至つたとき、又は「又は」を削る。

第七十条中「自動車」の下に「又は軽自動車」を加え、「又は検査標章」を「若しくは検査標章又は臨時検査合格標章」に改める。

第七十一条第一項から第五項までを次のように改める。

登録を受けていない自動車(二輪の小型自動車を除く)又は車両番号の指定を受けていない二輪の小型自動車の所有者は、当該自動車を提示して、もよりの陸運局長の行なう予備検査を受けることができる。

2 陸運局長は、予備検査の結果、当該自動車に保安基準に適合すると認めるときは、自動車予備検査証を当該自動車の所有者に交付しなければならない。

3 自動車予備検査証の有効期間は、三月とする。

4 自動車予備検査証の交付を受けた自動車についてその使用の本拠の位置が定められたときは、その使用者は、その使用の本拠の位置を管轄する陸運局長に当該自動車予備検査証を提出して、自動車検査証の交付を受けることができる。

5 第五十九条第二項及び第三項の規定は、前

項の交付の申請について準用する。

第七十一条中第八項を削り、第七項を第八項とし、同条第六項中「第六十三条及び」を「第六十三条第二項本文、同条第三項及び第四項並びに」に改め、「この場合において、」の下に「これらの規定並びに第六十三条第三項及び第六十四条第三項において準用する第六十二条第一項後段及び同条第二項の規定中」を加え、同項を同条第七項とし、同項の前に次の一項を加える。

6 第六十条第二項の規定は、第四項の交付について準用する。

第七十一条中第九項を削り、第十項を第九項とし、同条に次の一項を加える。

10 自動車予備検査証の交付を受けた自動車については、第五十八条第一項の規定の適用については、第一項の陸運局長は、使用の本拠の位置を管轄する陸運局長とみなす。

第七十三条第一項中「第六十条後段の」を「第六十条第一項後段の規定により指定を受けた」に改め、「車両番号」の下に「表示」を加え、その車両番号を見やすいように「を」を加え、同条第二項中「第三十六条」を「第三十六条の二」に、「第三十四条第一項中「第四条」とあるのは「第五十八条本文」と、第三十六条第二項を「第三十四条第一項及び第三十六条の二第一項」に改める。

第七十六条中「自動車検査証」の下に「臨時検査合格標章」を加える。

第八十六条第一項を次のように改める。

検査主任者は、運輸省令で定める自動車の検査に関する業務の経験その他の要件を備える者でなければならない。

第九十一条第一項第一号中「第六十条後段」を「第六十条第一項後段」に改める。

第九十四条の五の見出しを「(保安基準適合証等)」に改め、同条第一項中「自動車」を「自動車(軽自動車を除く。)」に改め、「保安基準適合証」の下に「及び保安基準適合標章」を加え、同項に次のただし書を加える。

ただし、第六十三条第二項の規定により臨時検査を受けるべき自動車については、臨時検査を受けていなければ、これらを交付してはならない。

第九十四条の五第三項中「保安基準適合証」の下に「及び保安基準適合標章」を加え、同条第四項中「第六十二条又は第六十四条の規定による検査」を「継続検査又は分解整備検査」に改め、同条に次の一項を加える。

5 第一項の規定による自動車検査員の証明を受けた自動車は運輸省令で定めるところにより当該証明に係る有効な保安基準適合標章を表示しているときは、第五十八条第一項及び第六十六条第一項の規定は、当該自動車について適用しない。

第九十四条の六第一項中「保安基準適合証」の下に「及び保安基準適合標章」を加え、同条第一号中「第六十条後段又は第九十七条の三第一項の」を「第六十条第一項後段の規定により」に改める。

第九十四条の七、第九十四条の八第一項及び第九十四条の十中「保安基準適合証」の下に「及び保安基準適合標章」を加える。

第九十七条の二中「第六十二条第一項の検査」を「継続検査」に改める。

第九十八条第一項及び第二項中「若しくは検査標章」を「回送運行許可番号標、臨時検査合格標章、検査標章若しくは保安基準適合標章」に改め、同条第三項中「又は検査標章」を「回送運行許可番号標、臨時検査合格標章、検査標章又は保安基準適合標章」に改める。

第一百条第一項中「又は事業」の下に「若しくは業務」を加え、第七号を第十号とし、第四号から第六号までを三号ずつ繰り下げ、第三号を第四号とし、同号の次に次の二号を加える。

五 第三十六条の二第二項の許可を受けた者

六 第五十五条第三項の規定によりその設ける自動車整備士の養成施設について指定を受けた者
三 第二十八条の三第一項の規定により封印の取りつけの委託を受けた者
第二百一条第一項の表を次のように改める。

手数料を納付すべき者	金 額
一 新規登録を申請する者	一両につき三百円
二 変更登録、移転登録又は第十六条のまつ消登録を申請する者	一両につき二百円
二の二 登録換えを申請する者	一両につき二百円
三 陸運局長が行なう臨時運行の許可を申請する者	一両につき二百円
四 回送運行許可証の交付を申請する者	一枚につき五十円
五 自動車登録原簿の贈本又は抄本の交付を請求する者	一枚につき五十円
五の二 自動車登録原簿の閲覧を請求する者	一件につき五十円
六 自動車整備士の技能検定を申請する者	一件につき六十円
七 新規検査、継続検査、分解整備検査、構造等変更検査又は予備検査を申請する者	一両につき七百元
八 自動車検査証、臨時検査合格標章、検査標章又は自動車予備検査証の再交付を申請する者	一件につき百円
九 自動車の型式について指定を申請する者	一件につき一万五千元
十 優良自動車整備事業者の認定を申請する者	一件につき四千元

第二百二条第二項中「の上欄の一から三まで、五、六、八又は九」を「第一号から第二号の二まで、第五号、第五号の二、第七号又は第八号」に改める。
第二百三条第一項中「第二十六条第二項」の下に「第三十六条の二第七項」を加える。
第二百四条を次のように改める。
(経過措置)
第二百四条 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。
第二百七条第一号中「第六十条、第六十二条第一項、第六十三条第三項(第六十四条第二項、第六十七条第三項及び第七十一条第六項)を「第三十六条の二第二項(第七十三条第二項において準用する場合を含む)」、第六十条第一項、第六十二条第二項(第六十三条第三項(第七十一条第七項において準用する場合を含む)」、第六十条第四項第三項(第七十一条第七項において準用する場合を含む)及び第六十七条第四項(第七十一条第八項において準用する場合を含む)」に、

「第七十一条第四項」を「第七十一条第二項若しくは第四項」に改め、同条第四号中「保安基準適合証」の下に「又は保安基準適合標章」を加え、同条第五号中「保安基準適合証」の下に「及び保安基準適合標章」を加える。
第二百八条第一号中「第三十一条第三項」を「第三十一条第四項」に、「第三十六条第一項、第五十一条第八項」を「第三十六条、第三十六条の二第六項(第七十三条第二項において準用する場合を含む)」、第三十六条の二第八項(第七十三条第二項において準用する場合を含む)」、第五十八條第一項」に改め、同条第二号中「若しくは経路の制限又は第六十九条第一項の規定による返納命令」を「又は経路の制限」に改める。
第二百九条第一号中「第三十一条第一項」の下に「(同条第二項、第十三条の二第二項及び第十四条第五項において準用する場合を含む)」、第十一條第三項」を、「第二十條第四項」の下に「第六十三條第六項」を加え、同条第六号中「第六十六條」を「第六十六條第一項」に改める。

第二百十條第一号中「第二十六條第一項」の下に「(第二十八條の三第二項において準用する場合を含む)」を加え、「第六十三條第一項」を「第六十三條第二項(第七十一条第七項において準用する場合を含む)」に改め、「第六十四條第一項」の下に「(第七十一条第七項において準用する場合を含む)」を、「第六十七條第一項」の下に「(第七十一条第八項において準用する場合を含む)」を加え、同条第六号中「第六十七條第二項」を「第六十七條第三項(第七十一条第八項において準用する場合を含む)」に改める。
第二百十二條中「第二十八條第一項」の下に「(第二十八條の三第二項において準用する場合を含む)」、第六十三條第四項後段、第六十九條第一項」を加える。
第二百二條 道路運送車両法の一部を次のように改正

する。

第二章(第六条、第七条第一項、第十四条、第十八条、第二十二條、第二十四條第一項、第三十四條第二項、第三十六條の二、第三十七條及び第三十八條を除く)、第五章(第五十八條、第六十五條、第六十五條の二、第六十八條、第七十一条第一項、第四項及び第十項並びに第七十四條第一項を除く)、第九十四條の五第四項及び第九十七條の二第二項中「陸運局長」を「運輸大臣」に改める。
第四條中「自動車登録原簿」を「自動車登録ファイル」に改める。
第六條を次のように改める。
(自動車登録ファイル等)
第六條 自動車の自動車登録ファイルへの登録は、政令で定めるところにより、電子情報処理組織によつて行なう。
2 自動車登録ファイル及び前項の電子情報処理組織は、運輸大臣が管理する。
第七條第一項中「自動車の使用の本拠の位置を管轄する陸運局長」を「運輸大臣」に、「第二十二條第一項の新規登録用贈本」を「第十六條第二項のまつ消登録証明書」に改める。
第九條中「自動車登録原簿」を「自動車登録ファイル」に、「記載し」を「登録し」に、「記載する」を「登録する」に改める。
第十條の見出しを「(登録事項の通知)」に改め、同条中「自動車登録番号」を「登録事項を畫面により」に改める。
第十一條第一項中「前条の規定による」を「前条の規定により」に改める。
第十二條第一項中「自動車登録原簿に記載されている」を「登録されている」に改め、「第十四條の規定による登録換」を削り、同条に次の一項を加える。
4 第十條の規定は、変更登録をした場合について準用する。
第十三條に次の一項を加える。

4 第十条の規定は、移転登録をした場合について準用する。
第十四条を削り、第十三条の二第一項中「次条に規定する場合を除き」を削り、同条を第十四条とする。

第十六条に次の一項を加える。

2 運輸大臣は、前項の申請に基づきまつ消登録をしたときは、申請者に対し、まつ消登録証明書を交付するものとする。

第十七条第二項中「記載の疑がある者について」を「疑いがある場合において」に改め、同条第三項中「ときは、自動車登録原簿」を「ときは、自動車登録ファイル」に、「表示し、且つ」を「記録し、かつ」に改め、同条第二号及び第三号中「自動車登録原簿に記載されている」を「登録されている」に改める。
第十八条を次のように改める。

第十八条 削除

第二十條第一項第一号中「第十三条の二第二項」を「第十四条第二項」に改め、「又は第十四条第三項」を削り、同条第二号中「第十六条の規定により」を「第十六条第一項の申請に基づき」に改める。

第二十一条から第二十三条までを次のように改める。

(自動車登録ファイルの記録等の保存)

第二十一条 まつ消登録をした自動車に係る自動車登録ファイルの記録は、まつ消登録をした日から五年間保存しなければならない。

2 自動車の登録に係る申請書及び添付書類は、当該申請書を受理した日から五年間保存しなければならない。

(登録事項等証明書)

第二十二條 何人も、運輸大臣に対し、登録事項その他の自動車登録ファイルに記録されている事項を証明した書面(以下「登録事項等証明書」という。)の交付を請求することができる。

2 前項の規定により登録事項等証明書の交付を請求する者は、第二百一条第一項の規定による手数料のほか郵送料を納付して、その送付を請求することができる。
(自動車登録ファイルの登録の回復)
第二十三條 自動車登録ファイルの記録の全部又は一部が滅失した場合における登録の回復に關して必要な事項は、政令で定める。

第二十四條第一項中「事務につき陸運局長を補助させる」を「事務を執行させる」に改める。

第二十六條第一項第一号中「第十三条の二第二項及び第十四条第五項」を「及び第十四条第二項」に改める。

第三十三條第一項中「新規登録用謄本」を「まつ消登録証明書」に改める。

第三十七條を削り、第三十七條の二の見出しを「(異議申立て期間等の特例)」に改め、同条中「前条に規定する」、「及び審査請求」及び「第十四条、第三十七條第六項及び」を削り、同条を第三十七條とする。

第三十八條を次のように改める。

(異議申立てが理由がある場合)
第三十八條 運輸大臣は、登録についての異議申立てが理由があるときは、当該異議申立てに係る登録について更正をし、その旨を当該登録についての利害関係人に通知しなければならない。

2 第十条の規定は、前項の規定により更正をした場合について準用する。

第三十九條第一項中「自動車登録原簿の記載」を削る。

第五十八條第一項中「その使用の本拠の位置を管轄する陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

第六十一條第三項中「第六十八條又は」及び「書換又は」を削る。

第六十五條の前の見出しを削り、同条を次のように改める。

第六十五條 削除
第六十六條第二項第二号中「(第六十五條第三項又は前条第三項の規定による委任に基づいてする場合を含む)」を削る。

第六十七條第二項中「次条に規定する書換えを受けなければならない場合又は行政区域若しくは」を「行政区域又は」に、「住所若しくは」を「住所又は」に改める。

第六十八條を次のように改める。

第六十八條 削除

第六十九條第一項中「第十六條」を「第十六條第一項」に改める。

第七十一條第一項中「もよりの陸運局長」を「運輸大臣」に改め、同条第四項中「その使用の本拠の位置を管轄する陸運局長」を「運輸大臣」に改め、同条第十項を削る。

第七十二條の見出しを「(検査記録)」に改め、同条中「自動車検査記録簿を備え」を削り、「(軽自動車を含む)の検査並びに」を「(検査及び)」に改め、「及び自動車予備検査証及び」を「書換」を削り、「記録しなければならない」を「政令で定めるところにより、第六條第一項の電子情報処理組織によつて、自動車登録ファイル(二輪の小型自動車にあつては、二輪自動車検査ファイル)に記録するものとする」に改め、同条に次の一項を加える。

2 二輪自動車検査ファイルは、運輸大臣が管理する。

第七十四條第一項中「事務につき、陸運局長を補助させる」を「事務を執行させる」に改める。

第九十四條の五第四項中「第六十四條、第六十五條(継続検査又は分解整備検査に係る部分に限る)及び第六十五條の二」を「及び第六十四條」に改める。

第二百一條第一項中「及び地方公共団体が自動車登録原簿の閲覧を請求する場合における当該地方公共団体」を削り、同項の表第二号中「第十六條」を「第十六條第一項」に改め、同表第二号の二を削り、同表第五号を次のように改める。

五 登録事項等証明書の交付 一枚につき五百円
第二百一條第一項の表第五号の二を削り、同条第二項中「から第二号の二まで」を「第二号」に改め、「第五号の二」を削る。

第二百五條第一項中「この法律」を「第二十五條第一項、第二十六條第二項、第二十七條第一項及び第二項、第二十八條の二第二項並びに第四十三條第二項」に改め、同条第三項を削り、同条第二項中「第二章及び第五章並びに第四十三條」を「第三十四條第二項、第三十六條の二第三項、第四十三條第一項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 第二章第六條第二項、第二十四條第一項、第二十五條第一項、第二十六條第二項、第二十七條第一項及び第二項、第二十八條の二第二項、第二十九條並びに第三十條を除く。及び第五章(第六十三條第一項、第七十二條第二項、第七十四條第一項並びに第七十五條第一項及び第四項を除く)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、都道府県知事に行なわせることができる。

第二百五條に次の三項を加える。

4 第二項の規定により自動車の登録に關する運輸大臣の権限に属する事項を都道府県知事に委任した場合において、都道府県知事がした処分について不服がある者は、異議申立てをすることができる。

5 第二項の規定により自動車の登録に關する運輸大臣の権限に属する事項を都道府県知事

に委任した場合における都道府県知事がした処分についての審査請求については、行政不服審査法第十四条及び第三十七条第六項の規定を適用しない。

6 第一項から第三項までの規定により運輸大臣又は陸運局長の権限に属する事項を陸運局長又は都道府県知事に委任した場合においては、政令で、合理的に必要と判断される範囲内において、この法律その他の法令の規定の適用に關し必要な事項を定めることができる。

第百九条第一号中「第十三条の二第二項及び第十四条第五項」を「及び第十四条第二項」に改め、同条第二号中「第十四条第一項」を削る。

第百十条第一号中「第六十八條」を削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律中、第一条、次条、附則第三条及び附則第六条の規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から、第二条、附則第四条及び附則第五条の規定は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(第一条の規定による改正に伴う経過措置)

第二条 第一条の規定の施行の際現に同条の規定による改正前の道路運送車両法（以下この条において「旧法」という。）第十一條第二項の規定により封印の取りつけの委託をしている場合における当該委託は、第一条の規定による改正後の道路運送車両法（以下この条において「新法」という。）第二十八條の三第一項の規定による封印の取りつけの委託とみなす。

2 第一条の規定の施行前に旧法第六十三條第三項の規定による検査を行なうため同条第一項の規定により期間が公示され、又は通知された場合において、当該期間が第一条の規定の施行後にわたるときにおいても、当該検査について

は、なお従前の例による。

3 第一条の規定の施行前に旧法第七十一條第四項の規定により交付された自動車予備検査証の有効期間については、なお従前の例による。

4 第一条の規定の施行の際現に旧法第八十六條第一項各号の一に該当し、かつ、検査主任者に選任されている者で、第一条の規定の施行前に旧法第八十七條の規定による届出があつたものは、新法第八十六條第一項の運輸省令で定める要件を備える者でない場合においても、第一条の規定の施行後引き続き当該事業場の検査主任者に選任されている間は、新法第八十六條第一項の運輸省令で定める要件を備える者とみなす。

(第一条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第三条 印紙をもつてする歳入金納付に關する法律（昭和二十三年法律第百四十二号）の一部を次のように改正する。

第二条第一項第三号中「第四号、第七号、第十号及び第十一号」を「第三号、第四号、第六号、第九号及び第十号」に改める。

2 自動車損害賠償保障法（昭和三十年法律第九十七号）の一部を次のように改正する。

第九条第一項中「第三十四條、第五十八條、第六十二條、第六十三條第三項（第六十四條第二項及び第六十七條第三項）を「第三十四條第一項、第三十六條の二第三項、第六十條第一項、第六十二條第二項（第六十三條第三項、第六十四條第三項及び第六十七條第四項）に、第六十七條第一項」を「第六十七條第四項」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、同法第九十四條の五第四項の規定により保安基準適合証の提出があつた場合において、同法第六十二條第二項（同法第六十四條第三項において準用する場合を含む。）に規定する処分を受けようとするときは、運輸省令で定める方法により作成した自動車損害

賠償責任保険証明書の写しの提出をもつて、自動車損害賠償責任保険証明書の提示に代えることができる。

第九条第二項中「提示がない」を「提示又はその写しの提出がない」に改め、「その提示」の下に「又は提出」を加え、「記載された」を「又はその写しに記載された」に、「その日から当該自動車検査証の」を「当該自動車検査証に記入すべき」に改め、「（有効期間を更新すべき処分の場合にあつては、更新後の有効期間）」を削り、「許可の有効期間」の下に「若しくは回送運行許可証の有効期間」を加え、同条に次の二項を加える。

3 道路運送車両法第九十四條の五第一項の規定により保安基準適合証及び保安基準適合標章の交付を請求しようとする者は、同法第九十四條の三第一項の指定自動車整備事業者に対し、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。

4 指定自動車整備事業者は、前項の規定による提示がないとき、又はその提示があつた自動車損害賠償責任保険証明書に記載された保険期間が、その日から道路運送車両法第九十四條の五第四項の規定により保安基準適合証の提出があつた場合において記入されるべき同法第六十一條第一項に規定する自動車検査証の有効期間が満了する日までの期間の全部と重複するものでないときは、同法第九十四條の五第一項の規定にかかわらず、保安基準適合証及び保安基準適合標章を交付してはならない。

3 道路運送車両法の一部を次のように改正する。

第九十四條の八第一項に次の一号を加える。

五 自動車損害賠償保障法（昭和三十年法律第九十七号）第九条第四項の規定に違反したとき。

4 道路交通に關する条約の実施に伴う道路運送

車両法の特例等に関する法律（昭和三十九年法律第百九号）の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「第六十條後段」を「第六十條第一項後段」に改める。

(第二条の規定による改正に伴う経過措置)

第四条 第二条の規定の施行前に同条の規定による改正前の道路運送車両法（以下「旧法」という。）及びこれに基づく命令の規定によつてした処分、手続その他の行為は、同条の規定による改正後の道路運送車両法（以下「新法」という。）及びこれに基づく命令の相当規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

2 第二条の規定の施行前に旧法の規定により交付された検査票、新規登録用簿本、自動車検査証、臨時検査合格標章、検査標章及び自動車予備検査証は、それぞれ新法の規定により交付された検査票、まつ消登録証明書、自動車検査証、臨時検査合格標章、検査標章及び自動車予備検査証とみなす。

3 第二条の規定の施行前に自動車登録原簿にした登録（他の法令の規定によつてしたものを含む。）は、自動車登録ファイルにした登録とみなす。

4 運輸大臣は、政令で定める日までは、政令で定めるところにより、自動車登録原簿を設け、これに自動車の登録をすることができ。

5 運輸大臣は、当分の間、他の法令の規定により自動車登録ファイルに登録すべき事項について、政令で定めるところにより、自動車登録原簿を設け、これに登録をすることができ。

6 前二項の規定により自動車登録原簿にした登録は、新法及び他の法令の規定の適用については、自動車登録ファイルにした登録とみなす。

7 運輸大臣は、政令で定めるところにより、旧法並びに第四項及び第五項の規定により設けた自動車登録原簿に登録された事項を自動車登録ファイルに移し替えることができる。

8 運輸大臣は、政令で定める日までは、政令で定

めるところにより、自動車検査記録簿を備え、これに新法第七十二条に規定する事項を記録することが出来る。

9 前各項に定めるもののほか第二条の規定の施行に關して必要となる経過措置並びに第四項、第五項及び前二項の規定の施行に伴い必要と認められる権限の委任その他の措置は、政令で定めることができる。

(第二条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第五条 鉄道抵当法(明治三十八年法律第五十三号)の一部を次のように改正する。

第三十六条第一項中「又ハ管轄陸運局長」を「又ハ運輸大臣(第三号ニ掲グル自動車ガ鉄道財団ニ属スルトキニ限ル)」に改め、「ニ、第三号ノ場合ニ於テハ新ナル管轄陸運局長」を削る。

第三十七条第二項中「陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

第六十八条第三項第二号中「管轄陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

2 工場抵当法(明治三十八年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第二十三条第四項中「管轄陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

第二十七条第一号中「登録ニ関スル原簿ノ謄本」の下に「(道路運送車両法第二十二條第一項ノ規定ニ依ル登録事項等証明書ヲ含ム以下同ジ)」を加える。

第二十八条第二項及び第三項並びに第四十四条第四項中「陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

第四十七條第一項中「管轄陸運局長」を「運輸大臣」に改める。

3 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第五百一十一條第三項中「若しくは第十三条」を「第十二条(自動車の使用の本拠の位置が一の道府県から他の道府県に変更された場合に

限る。以下同じ。又は第十三条」に改め、「又は同法第六十八條の規定による自動車検査証の書換えの申請があつた自動車」を削り、同条第四項中「若しくは第十三条」を「第十二条又は第十三条」に改め、「又は同法第六十八條の規定による自動車検査証の書換えの申請」を削る。

第五百五十二條中「若しくは第十三条」を「第十二条又は第十三条」に改め、「又は同法第六十八條の規定による自動車検査証の書換えの申請」を削る。

4 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)の一部を次のように改正する。

第四十三條の二第一項から第三項までの規定中「陸運局長」を「運輸大臣」に改め、同条第四項中「陸運局長」を「運輸大臣」に、「第十二條第一項の新規登録用謄本」を「第十六條第二項のまづ消登録証明書」に改める。

第二百二十二條第二項を削り、第三項を第二項とする。

5 道路運送車両法施行法(昭和二十六年法律第八十六号)の一部を次のように改正する。

第二十二條中「よる陸運局長の」を「より運輸大臣の行なう」に改める。

6 自動車抵当法(昭和二十六年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「自動車登録原簿」を「自動車登録ファイル」に改める。

第十六條中「陸運局長」を「運輸大臣」に、「第十六條」を「第十六條第一項」に改める。

第十七條第三項中「陸運局長」を「運輸大臣」に改め、同条第四項中「第十六條」を「第十六條第一項」に改める。

7 自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和三十一年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項中「第十三条」を「又は第十三条」に改め、「又は第十四条」を削る。

8 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「当該登録又は当該車両番号の指定を受けた陸運局長」を「運輸大臣(軽自動車については、当該車両番号の指定をした陸運局長)」に改める。

第七條中「規定により」の下に「運輸大臣又は」を加える。

9 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(昭和四十二年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第九條第一項から第三項までの規定中「陸運局長」を「運輸大臣」に改め、同条第四項中「陸運局長」を「運輸大臣」に、「第二十二條第一項の新規登録用謄本」を「第十六條第二項のまづ消登録証明書」に改める。

第十七條第二項中「第八條第二項又は第九條」を「又は第八條第二項」に改める。

10 観光施設財団抵当法(昭和四十三年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

第十一條中「管轄陸運局長」とあるのは「管轄陸運局長、運輸大臣」と、「陸運局長」とあるのは「陸運局長、運輸大臣」とを削る。

(罰則に關する経過措置)

第六條 この法律の施行前にした行為及び附則第二條第二項の規定により従前の例によることとされる検査に係る第一條の規定の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

第七号中正誤

ハシ 段行	誤	正
四三八	二年月分	二年分
五	終わり	
四	から	〇・六%
五		〇・六
一五	昭和三十九	昭和二十年
一八	二〇	昭和二十五年
一八	二〇	十日
一八	二〇	一日