

第九十六回国会 運輸委員会 議 録 第九号

昭和五十七年四月二日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 越智 伊平君

理事 加藤 六月君

理事 橋本 進君

理事 福岡 義登君

理事 草野 威君

小此木三郎君

小山 長規君

関谷 勝嗣君

近岡理一郎君

浜野 剛君

古屋 亨君

山村新治郎君

小林 恒人君

関 晴正君

小淵 正義君

四ツ谷光子君

出席國務大臣

運輸 大臣 小坂徳三郎君

出席政府委員

運輸省海運局長 永井 浩君

運輸省船舶局長 鈴木 登君

海上保安庁次長 勝目久二郎君

委員外の出席者

大蔵省主計局主 藤井 威君

計官 萩生 敬一君

運輸委員会調査 室長

委員の異動

三月三十一日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

奥田 幹生君

第一類第十号

運輸委員会議録第九号

昭和五十七年四月二日

近岡理一郎君

小林 恒人君

松永 光君

上坂 昇君

同日

奥田 幹生君

松永 光君

上坂 昇君

同日

阿部 文男君

久間 章生君

関谷 勝嗣君

井岡 大治君

伊賀 定盛君

中馬 弘毅君

同日

北川 石松君

泰道 三八君

塚原 俊平君

阿部末喜男君

城地 豊司君

石原健太郎君

同日

久間 章生君

阿部 文男君

関谷 勝嗣君

井岡 大治君

伊賀 定盛君

中馬 弘毅君

同日

北川 石松君

泰道 三八君

塚原 俊平君

阿部末喜男君

城地 豊司君

石原健太郎君

補欠選任

佐藤 文生君

近岡理一郎君

小林 恒人君

同日

阿部 文男君

久間 章生君

関谷 勝嗣君

井岡 大治君

伊賀 定盛君

中馬 弘毅君

同日

北川 石松君

泰道 三八君

塚原 俊平君

阿部末喜男君

城地 豊司君

石原健太郎君

同日

久間 章生君

阿部 文男君

関谷 勝嗣君

井岡 大治君

伊賀 定盛君

中馬 弘毅君

同日

北川 石松君

泰道 三八君

塚原 俊平君

阿部末喜男君

城地 豊司君

石原健太郎君

同日

久間 章生君

阿部 文男君

関谷 勝嗣君

井岡 大治君

伊賀 定盛君

する法律案(内閣提出第七一号)

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第七三三号)

越智委員長

これより会議を開きます。

内閣提出、船舶法及び船舶職員法の一部を改正する法律案及び船舶災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小林恒人君。

○小林(恒)委員 先般の法案審議の過程でも私の方から一部御質問を申し上げていた件について重ねてお尋ねをし、当局側の正確な意味での内容説明を賜っておきたいというぐあいに考えているわけですが。

法律の一部改正に伴って、免許が五年ごとに更新をされていくという形をとることになるわけでありまして、更新事務を含めて、先日の御説明でございまして、小型一級から四級までで約百六十万件、さらに大型四十万件という大変大きな海技免状の更新事務が今後行われていくことになるかと思っております。その意味では、一つは運輸省当局の中における事務体制、これは取り扱いますところの要員あるいは予算を含めて、今後どのような過程をたどりながら一部改正の実施に向けて作業が進められていくのか、具体的に御説明を賜っておきたいと思うのです。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

ただいま先生の御指摘のとおり、STCW条約の批准に伴いまして、現在発行しております約二百万件の海技免状につきましては、現在の免状を新しい免状に引きかえますための引きかえ業務と、それから五年目ごとの更新業務がございま

す。

引きかえ業務につきましては、私ども附則の方で、大型と小型一級から三級につきましては五年で引きかえ業務を完了し、小型の四級につきましては十年で引きかえ業務を完了するべく、現在業務体制を整えつつございます。そういったしますと、来年度から発生いたしますので、五十八年度から六十二年度は二十万件の引きかえ業務、それから六十三年度から六十七年度までが二十万件の引きかえ業務という、引きかえ業務につきましてはそういう事態で発生してまいります。それから、更新業務につきましては五年先、すなわち六十三年から発生いたしますので、六十三年から六十七年の五年間で二十万件、それから、これは引きかえ業務に対応いたしますので、六十七年以降は四十万件の更新業務が出てまいりと思っております。

したがいまして、そういう業務に対しまして、私ども従来からコンピューターの備えつけということを検討してまいりまして、すでにコンピューター関係につきましては、現在までのところ、過去五十一年から五十七年度までに二億一千八百万円程度の費用を計上いたしまして、コンピューター化してまいったわけでございます。ただ、それでも足りないおそれも出てまいりますので、今後ともコンピューターの増強と能力アップということを考えております。

それから、さらにもう一つは、現在それを担当しております私どもの職員、本省職員が二十七名、地方職員七十三名をもって職員関係の仕事に対処してございまして、やはりいま申しました引きかえ業務、それから更新業務がかなりふえてまいりますので、五十八年度以降そういう人員の増強、それからいま申し上げましたコンピューター関係の整備という点について積極的に努

をとつておる次第でございます。

特に巨大船につきましては、今回の近代化に絡む問題でありますけれども、実は十四隻の総合実験船のうち十二隻が二百メートル以上の巨大船でありまして、それに従ひまして、今回の総合実験は、巨大船を中心に実験をしたと申し上げても差し支えないかと思ひます。特にその航行時の緊急事態の訓練とかいふものを中心に実は実験してまいりまして、部員六名を含めまして全員十八名でも大丈夫だといふ提言をしようといひました。それと、今回の法律をつくつた次第でございます。もともと、先生の御指摘のとおり安全問題は一番重要でありますけれども、われわれ、今後ともこういう点に、実験の進展に伴ひまして一番意を用いてやつてまいりたいと思つております。

それから第二番目の点でありますけれども、二級海技士、いわゆる通信員、現在の乙種通信士の点につきまして、現在、法律上は二十歳以上になつておるのを十八歳に低めてゐるのはどういふ理由によるのか、それを高めることができないのかといふ御質問でありますけれども、実はこれは三十八年の法律改正のときに、電波法が年齢制限を全然設けていないといふような事態、それから海技資格取得のために要求されます乗船履歴が非常に短い、六カ月でありますけれども、そういうこと、それから通信士の海上への就業を促進させるというようなこともありまして、実は三十八年の法改正の際に、附則で十八歳というふうに一応低くした次第でございます。その後すでに二十年近くたつておりまして、なお附則で「当分の間」といふふうな書き方をしておるのは、当分の間といふと少なうともやはり四、五年とか、そういう事態を前提にしておるにもかかわらず、すでに二十年間もそういう十八歳年齢を維持してきたといふことから、これはやはりそういう社会的な事情全体を考へてそういう事態になつておるのだといふことから、むしろその十八歳を正常化するべきだといふ考えから、今回、十八歳を法律に格上

げたような次第でございます。法律というものは、社会自体の変化に応じて、それが一つの慣習的になりましたときにそれを実際に法律化するのとがやはり必要でございますので、そういうふうにした次第でございます。三十八年当時の通信士に関する事態と現在とは變つておりませんので、そういうふうにした次第でございます。御了承いただきたいと存じます。

それから最後の問題、実は船員法百十二条に船員の申告の規定がございまして、申告がありましたときには、私も、現在までのところ、一〇〇名労働官を派遣いたしました。その申告内容をチェックさせてございます。ただ、労働官というのは、船員の労働の保護を図ることを至上命題にしておりますので、もちろん、船員の申告がなくても、労働官が立入検査したときに労働保護に欠ける点があればそれをチェックするわけであります。

ただ、船員の申告があつたときにだけ労働官が働けるようにせいといふことになりまして、これはちよつと船員の労働保護に欠ける場合も出てまいりますので、私も、労働官は積極的に船員労働官を船舶に立ち入らせて、労働保護を図つてゐる次第でございます。船員の申告がありましたときにはもちろんそれを優先して、労働保護の業務に今後とも鋭意精勵いたしたいと存じております。

○閣下委員 いまのおしまいのところ、船員の口頭による申し立てについても問題処理に当たるように労働官は積極的に任務として負うてゐるもの、この理解してよろしうございますか。

○鈴木(登)政府委員 そういふふうに御理解いただきたいと存じます。

○閣下委員 船員法の第六十九条による、言うなれば乗員の定員を定める基準、この一つの基準を政令でつくつておく必要があるのじやないかと思ふのだが、その考えはどうですか。

○鈴木(登)政府委員 実は六十九条には、船舶所有者は、労働時間の点を考へて定めました命令の規定を遵守するために必要な海員の定員を定め

て、その員数の海員を乗り組ませなければならぬといふふうな書いておられて、これを船舶所有者のかなり自由な判断に任せてございます。なぜそういうことになつたかと申しますと、先ほども申し上げましたように、実は船舶の種類が非常に多岐あるいは航路が複雑あるいは貨物が複雑といふことで、それぞれ法律で一律になかなか決めたない事情がございまして、船舶所有者にその判断を任せたい次第でございます。

ただ、船舶所有者に判断を任せましても、自由自在に、勝手に船舶所有者が決めるということではございせんので、場合によつては乗組員との団体交渉によつてそれを決めまして、しかも、それを就業規則に明示し、その就業規則を船舶内にはつきりと掲示しておくといふような義務を課してございまして、したがらういふような義務を課してございまして、私も、船員労働官をできるだけ頻繁に立ち入らせて、適正な定員を乗せておるかどうかといふことを就業規則との関連でチェックしてございまして。

ただ、法律上あるいは通達上何名かということ規定せよといふことにつきましては、先ほど申しましたとおり、非常に複雑な形態にございまして、一律に規定することは無理な次第でございます。

○閣下委員 あなたは無理だと言ふけれども、基準を決めないから無理が起こり、危険な結果が起こつてゐると思ふのです。それは船舶所有者に任せられて、船舶所有者が、船主とかく就業規則に基づいてきちんと言つても、そういう就業規則の相手である船員がきちんとした交渉を持つておればいいですよ。交渉の権限はあるかもしれないけれども、交渉能力においては、なかなかむずかしい環境にあるわけですから、それで、やはり六十九条による定員を定めるのに、船主だけに任せるということであつてはならぬじやないか。任せてゐるからこゝろいろいろな事態が発生しておるし、してはならぬことまで起こつておる。

こういう意味で、私は大臣に特にお答えをいた

だきたいと思ふのですが、この六十九条による定員についての基準をやはり船主の方にも示しておく。そうすると、乗組員においても基準といふものがあつて、基準が守られぬようじや困るというお話にもなるでしょう。いろいろ複雑な状態にあるから法律では出せないと言ふなら政令でもいいですよ、やっかいな言ひ方ではないで。これは重大なことであると私は思つております。そういう六十九条といふものの意義のある、効果のあるような法律を生かす意味において、当然指導基準たるべきものがあつてしかるべきだし、なければならぬものだし、そういう意味で、ひとつ大臣のこれに対するお答えをいただきたいと思ふのです。

○小坂国務大臣 閣下委員からのいろいろの御提案でございますけれども、非常にばらばらであるのでなかなか一括してこれを決めていくということには困難な実態にあるようでございます。

しかし、われわれといひましたは、ただいま委員の仰せられた諸点は、やはり船員諸君に對しましても大変大事な点であると思ひますので、十分その点について配慮をしながら行政の運営をしてまいりたいと思ひます。

○閣下委員 船員労働官の職務権能と申しましようが、実際に三十七条、三十八条によつて雇入れの公認をする場合に、この公認の方法——審査をして、それで判を押し返すというだけのようでありましても、私はこの船員労働官の仕事といふものは非常に重大だと思ふ。船員労働官の配属で事を運んだり、あるいはこれは問題だと思ひながらもきちんとなつたならば、大変な結果を招くわけですから。そういう意味では、船員労働官の地位とか責任といふようなものの重大性にかんがみて、これがだれにも支配されることなく、だれにも左右されることなく、諸法律、諸法令の適正な運用なり雇入れが行はれるようチェックする機能をちゃんと持たせなければならぬじやないだろうか。そうでないといふかげんな、と言ふ言葉が悪いけれども、船員労働官がその日暮らしたようなチェックをしておつたのでは、

これはかなわぬと思う。そういう点についてもっと重きを置いて、労務官というものの存在を重視するようにして、地位の向上と言え言葉が適切であるかどうかからぬけれども、もっと独立したようなかつこうでこれを位置づけることが必要ではないだろうか、こう思うのですが、どうでしょう。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、船員労務官というのは、船員の労働条件の改善のために必要不可欠な職務でありますので、私どもの方も、昭和三十三年に船員労務官もかなり充実いたしまして、従来事務官と兼任しておりましたのを専任制にいたしました。いままで賃の向上と同時に人員の増強をかなり図ってきたわけでございます。現在百二十六名を全国主要港に配置してございますが、それでもまだ足りませんので、幸い来年度予算案では二名増員を認めていただきまして、現在御審議をいただいているような事案でございます。

ただ、増員するだけではやはりだめですので、その質の向上というものを非常に図らなければいけないということ、毎年数回にわたり船員労務官の研修を実施しておりますし、特に今後、英語の能力をもっとふやす必要があるだろうということから、これも予算的な措置をしておりますけれども、来年度以降は、労務官の英語能力の向上を図りまして、かなり努力するつもりでございます。今後とも労務官の数の増強、それから質の向上というものにつきまして鋭意努力してまいりますのでございます。

○関委員 労務官の、三十七条、三十八条に基づく一つの扱い方、もとは、雇い入れる人と船員手帳と書類と諸賃金等についても記載されたものと一緒になってチェックして運ばれた。最近では、船員が行くのになくて、書類だけでやって、しかもその書類の中には賃金もきちんと書いていない。こんなことを聞くのですが、そんなことではないのですか。

○鈴木(登)政府委員 地方では、雇い入れ雇いど

めのことは、実は船員労務官ではございませんで、労働基準課という課自体でやっております。それで、昔はその労働基準課の職員が、そういう雇い入れ雇いどめの仕事もやりあるいは船員労務官の仕事もやりという形でやっておったのですけれども、それじゃなかなか労働保護の達成はできないというふうなことから、それを分けまして、船員労務官はもっぱらとにかく船舶に立ち入った

り事業所に立ち入ったりして、労働条件がうまく守られておるかどうかをチェックする仕事をし、それから労働基準課の職員は雇い入れ雇いどめの仕事をする。もちろん先生御指摘のとおり、雇い入れ雇いどめのときにも、法律あるいは通達に基づいた適正なものであるかどうかをチェックさせてございますけれども、できるだけそういうふうな専任労務官を認めまして、労務官にはその職場自体に立入検査させるというふうな制度をとった次第でございます。

私どもは、そういう御指摘のような事案があると思えば、いろいろこれから反省いたしまして、労働基準課の窓口職員、いわゆる雇い入れ雇いどめ職員にもそういう点を十二分に自覚させるとともに、労務官につきましてもさらに一層の精勵を邁進したい、かように考えます。

○関委員 労務官じゃなくて、労働基準官と言いましたか、どちらにしても、雇い入れに当たって労働者の大事な賃金、この賃金なんかきちんと記入の上でチェックすべきものだと思うのですが、その点どうですか。

○鈴木(登)政府委員 御指摘のとおりでございます。十分注意いたします。

○関委員 今後、その点について指導しますか。

○鈴木(登)政府委員 指導いたします。○関委員 今度の法律でわれわれが最も歓迎するものは、配乗主義から旗国主義に方針を変えたということだと思います。私は、おくれればせながら、わが国の海運界もこういういいかげんな方向から、わが国の国際的な地位を高めるための方向に進んだものだ、こう思いますので、この旗国

主義をとったということについては歓迎します。そこで、せっかく旗国主義をとっても、これが運営に当たってその趣旨が生きなければ何の意味もないわけなんです。そういう意味では、この旗国主義をとることによってマルシップやあるいは便宜置籍船というものについての取り締まりも相当厳重に当たらなければならぬのだと思うのですが、その構えについて、これは大臣から聞きたいと思えます。その構えをきちんと持って当たるといふ御意思を大臣はお持ちかどうか。

○小坂國務大臣 旗国主義をとるといふことは、御承知のように、やはり日本の商船隊と申しますか、日本の動脈ともなるべき輸送力をわれわれの手で確実に維持していきたいということでございます。しかしまた一方においては、多少の経済性というものも考えざるを得ない点もござい

ます。基本的には、やはりこうした旗国主義を中心とする運営を在来よりもさらに徹底して運営してまいりたいというふうに考えております。

○関委員 こういう法律をつくる際、やはり官公労使の間の話し合いが十分なされた上で今回の法案が提案されてきているわけなんです。先ほど私の小林君からも御質問があったように、労働者の代表と言ふ場合に、関係労働者、最も関係する労働者の意見というものを聞いた上で臨まなければならぬものだ、私はこう思うのです。特に今度の近代化ということによって波をもろにかぶるのは、船舶部員ということになるかと思

います。そういう船舶部員の方々の組織している団体があるわけなんです。そういう船舶部員の協会の意見というものを当然伺って事を進めるようにしなければ、単に大きな組合の代表だけで話をしておれば事が済むような官僚的なことであつてはならぬじゃないか、私はこう思うのです。そういう意味では、今後船舶部員協会の方々の、波をもろにかぶる、そういう影響を受ける諸君たちの意見というものが伺って当たるのが私は必要だろうと思うのですが、この点についてのお考えはいかがですか。

○鈴木(登)政府委員 近代化の問題につきまして

は特にそうでありますけれども、一般的に船員関係の法令の改正といふのは、私ども従来から、労使の御意見を十二分に拝聴しながらでなければやれないような一つのシステムに法律上はつきりもなつてございます。したがって、私どもこういう法律の改正につきましては、労働側の御意見をいまでも十二分に聞いておりますし、今後ともそういう方々の御意見を十二分に尊重してまいりてござい

ます。○関委員 今度の場合、海員組合だつて何も一から十までよくて賛成しているわけじゃない。海員組合の中にもまたいろいろ意見があつて、まあしかし集約すればやむを得ないだろうということろで出されてきている。その出されているのをい

いこととして、関係労働者と申しましうか、船舶部員の方々に意見を伺うということをおまえたちは反対になるであろうから、あるいはまたおまえたちは反対なのだからということの理由にして、全然受け付けなかったり拒否したりするやうなことはあつてはならぬことだ。反対であればあるほどよけい話を納得をさせる、納得をするということが大事故だと思ふのです。そういう点については、これからのあり方において私はずいぶんうすべきだと思ふので、御見解を聞いておきたいと思ひます。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。もちろん、船員の皆さん方の御意見を伺いますときには、私どもいろいろ反対意見のあることも承知の上で、その意見をできるだけ取り入れるべく努力してございます。ただ、やはり物によりましては多数決で決められるというやうな場合もござい

ことじやなくて、事を運ぶのに、最も局部的にその影響を受けるようなところを抜きにして事を進めるなどということは、非民主的なことなんです。そういう意味においても、この点については大臣からひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○小坂国務大臣 私、話し合いというものは、原則的にいま委員の仰せられたとおりのことだと思っております。

○関委員 それでは、いまとにかくこの近代化の法律がで上がる。これはで上がったからといって直ちに合理化になるわけじゃないし、さらにいろいろ綿密な実験が加えられ、そして了解が得られ、納得の上で事は運ばれていくであらう。

しかし、この法律がまだできておらないのに、現実にもうひどい定員の状態が船が運営されているという実態がここにあります。これは、会社の取締役社長の名前は田窪小二郎という方です。この方の持っている会社で田窪商業株式会社というのがあります。この田窪商業株式会社が持っている将島丸、これは一万四千五百九十トン、それから能島丸、これは一万四千七百八十トン、それから、会社は違いますが社長は同じですね、媛島海運株式会社の媛島丸八千七百トン、これらの船の乗組員はわずかに十六名になっております。この船はマルシップでしょう。十六名しか乗務員がおられないということはどうして認めておられるのでしょうか。これは海運局が了承していることでしょうか。船員労働官が了承したこととでございましょうか。それとも先ほど言えば労働基準官ですか。十六名で船をどんなふうにして操っているのでしょうか。その実態はどういうものですか。こういう事実に対して、あなた方はどんな指導をし、どんな行政措置をとるつもりですか、お答えいただきます。

○鈴木(登)政府委員 ただいま先生御指摘の田窪商業の点につきましては、将島丸、それから能島丸、いずれもマルシップでございます。それから、

ら、そのほかの船につきましては一応日本船になつてございます。ただ、この船につきましても、先生御指摘のとおり十六名ないし十七名あるいは十八名というふうな、いわば、ほかの船に比べましては乗組員定員が少くないという実態がございします。ただ、法律的に申し上げると、先ほど申し上げましたとおり、船舶職員法で必要最小限度の定員を決められておりまして、それから船員法につきましても甲板部員の最小定員を決めております。それを合わせたのが、大体こういう船につきましても十五名ということになりまして、将島丸あるいは能島丸、その辺は一名プラスアルファしか乗ってないじゃないか。一名プラスアルファだけでやれるのかという御質問だろうと思ひます。

この点につきましては、先ほど申し上げましたとおり、船の航路あるいは貨物の種類、いろいろによりまして、乗組員と船舶所有者との間の話し合いに実は任せておられるような事態でございまして、それが具体的にその人数で法律違反じゃないか、危険じゃないかとかどうかということにつきましては、実はなかなかその判断がわれわれの労働官、われわれの方におきましても非常にむずかしいものでございします。そういうものがありますので、法律自体も船舶所有者の判断に六十九条によって任せておるわけでございします。

ただ、具体的に事故が起るとか、そういうこととがございしますと、われわれをよく原因を調べて、その労働時間の点でかなり過重労働があつたのかどうかという点をチェックして、それについて行政指導するつもりではありますけれども、ただ、一般的にそういうものを取り上げて定員をふやせるとかいう点につきましては、非常に困難というふうな事態にございします。

○関委員 冗談じゃないですよ、あなた。じゃ、十六名がどんな配置についてやっているのです。具体的に答えてください。六名が甲板員、あとの十名が機関部員と船長と……。御飯つくる人はど

こにいくんです。事務部員はどこにいくんです。どんな状態でやっているんです。

そこで、こんなものをあなたは、いまの法律ではチェックできないから云々ということでは問題じゃないですか。取り締まりの最も厳格であるべきあなたが手がつけられないんじゃないんじや、船主はどんなことでもしますよ。何を基準としてあなたは船員局長として物を見ているのですか。もうけ主義に立っているのですか、安全主義に立っているのですか。それから、船のあり方において何が大事なんですか。こんなものをチェックもできないような船員局なり運輸省ならば、ない方がよっぽどましじゃないの。わずか十六名ですよ。普通二十二、三名でしょう。それで、近代化に近代化を重ね、装備に装備を重ねていま十八名にしようというところについてわれわれは意見を言っているのです。そういうとき十六名、何のチェックもしない、これじゃあつてなきがごときものじゃないですか。ある法が何らの有効性を示し得ない、効力を持ち得ない法になっているんじゃないですか。それを十分知っているならば、今度の法律改正に当たって、こんなものこそきちんと定員の定めもしておいて、基準も出しておいてわれわれに示すべきじゃなかったですか。提案すべき法律も提案しないで……。

そういう点からいくと、私は、少し間が抜けているように思う。十分これは反省して、法が不備だからそれでいいんだなどということじゃなく、これはあなたたち、直したらいいでしょう。それで直せないなら「アホウ」というものですよ、同じ「アホウ」でも。「アホウ」じゃ困るんです、ちゃんとやってくれないければ。

それから、そういうことについてまで外的、政治家の圧力があつてあなた方が動きがとれなくなっているとするならば、圧力排除に社会党は手伝いしましょう。危険な運営をするようになってい

るものはだめなんです。また、そんなものに味方をする自民党の政治家だつて、あるわけはないと私は思っているんだ、あつちやならないことなん

だから。そういう意味で、この十六名の船がある。しかも、私はここで三隻指摘したけれども、三隻にとどまらない。大体四国の西側の方は大方そうだろうと言われているんです。委員長の地域なものだから遠慮している向きもあるかもしれぬが、何にも遠慮するところはない。「おい、言葉

を慎め」と呼ぶ者あり。言葉の問題じゃないんだ。私は、とにかくこういう問題について、こういうようなものをのうのうとして生かしておくようなことであつちやならぬのだから、嚴重にひとつ当たっていただきたい。そういう点について、大臣からお答えをいただきたいと思ひます。

○鈴木(登)政府委員 先ほど申しましたとおり、船員法及び船舶職員法に基づきまして安全上必要最小限度の定員というものを決めておりまして、いま御指摘の船は、その船舶職員法、船員法上の必要最小限度の安全基準を、定員上は守つてございします。ただ、それ以上どれだけの乗せるかは、これは乗組員の資質とか性格とか、そういうものを全部判断したしまして実は船舶所有者が決め、その判断したものをもとにその乗組員一同に聞いた上で定員を決め、定員を守らしているような次第でございします。その辺につきましても余りわれわれの方が、事故を起こした場合に別でありませうけれども、適正に船舶が安全に運航されている限り、私もがやたらとそれに干渉するということにつきましても、いろいろと民間の創意工夫というものについてかなり支援を発生させる場合もございまして、官権力の行使というものは慎まなければいかぬというふうな事態もございします。その辺がこういう法律の運用につきましても是非にむずかしい点でございまして、ひとつよろしくその辺のことを御理解いただきたいと思ひ次第でございします。

○関委員 局長、いまのところ何の事故もないから何も言わないんだという。事故があれば言うんだと。冗談じゃない。事故があつちや困るから、こういうようなことについて安全運航ができるようにきちんと取り締まりをするものなんです。起

るたびごとに資本金をふやしていく方針をとっているというところは、明らかにそういう意図でしよう。日本の国民の税金なんです。大部分の税金をここに注ぎ込んで船をつくるのを助けてやっているわけですね。利子補給もしてやっているわけですね。しかも、百億も隠しておいて、次年度に払うべきものを払っておいて、次の年度に払うべきものを五十六年度の三月決算期、五十六年度に払うべきものを五十六年度において払ったという事件でしよう。こういう問題が発生して一年間も長々とやっておったんでしよう。何をやっておったのか知らない。しかしながら、こういうようなものについても資本金の一〇％までは利益の場合にはめんどう見ると言ったものを、いつの間にか二〇％にしておる。これじゃ何のためにお金を貸した付たりあるいは利子補給するときの条件というものがあるのかとかなんとか言っているけれども、何のために莫大なお金を貸してやったのかというところ、これは聞きたくもありません。

いづれにしても、日本郵船というのは大手の大手です。相模で言えば横綱クラスでしょう。クラスじゃない、横綱でしよう。横綱が、もうけたからといってこんなみっちりことをしてごまかそうとするなんていうことは許されないうちやないか。しかも一年間、大臣が知ってか知らずか知らぬけれども、そして国税庁、東京の方から指摘をされてこういふことになったというのだが、これは一体外航船舶利子補給制度に当たって、これを利子補給をしていて利子補給を受けている側との間にどういふチェックが行われているのです。ひとり日本郵船のみならず、他の船についてどういふことが問われることなのでございましょうか。理解できないわけですね。

この問題についての経過と、この問題についてのあるべき姿というものをについてきちんとしたお答えをいただきたいと思ひます。

○永井政府委員 今回の国税庁の決定につきまして、私どもが責任あるお答えをする立場にはござ

いませんが、当事者でござりまする日本郵船から事情聴取いたしましたところによりますと、五十六年度の決算におきまして費用の一部、主として借船料でござりますが、借船料の計上時期について従来の会計処理の方法と異なつた処理方法を採用した。これは公認会計士の了承を得、また一般に公開を義務づけられております有価証券報告書にもちゃんとその旨を記載した上でこの決算処理をしたわけでございます。

これは、一般に会計処理につきましてはいろいろな方法が考えられまして、いづれが妥当、合理性があるかという問題については複数の処理方法もあるわけでございまして、郵船はこの方法が妥当であろうという判断のもとに考えた方法と聞いております。これに対して、国税庁の見解と異なりまして国税庁に否認されたということとでございまして、いわゆる所得を隠蔽したとかあるいは虚偽の申告をしたという悪質な脱税という問題とは異なるものと考えております。

税金問題は以上のとおりでございますが、運輸省としては、御指摘のとおり、利子補給法に基づきまして会社の経理を監督しておるわけでございまして、本件については、五十六年度の決算で私どもわかりましたので、こういった会計処理が公正妥当なものであるかどうかについて、昨年の四月に、専門家としての日本公認会計士協会に意見を文書で照会いたしまして、本年三月、先月の五日に回答が来ております。

この回答は、きわめて基本的な考え方でございますが、一つは、こういった郵船の会計処理も合理的なものと考えられる、ただし、こういった会計処理の方法について変更する場合はある程度継続性を持ってしなければならない、一つの方法から次の方法に変更する場合継続性を尊重しなければならぬ、こういった回答が参っております。

私どもとしては、この基本的な考え方に基づきまして今後の監査方針を定めて、郵船の決算について監査をしたい、このように考えております。

「委員長、時間が過ぎておるじゃないか」と呼ぶ者あり。

○越智委員長 大蔵省藤井主計官。簡単に願います。

○藤井説明員 日本郵船の処理につきましては、いま運輸省で御検討中ということとでございまして、その結果をもちまして厳正に対処したいと考えております。

○関委員 まだまだあるけれども、時間ですから、きょうはこれで終わります。

○越智委員長 これにて両案に対する質疑は終了いたしました。

○越智委員長 これより両案を一括して討論に入ります。

討論の申し出がありますので、順次これを許します。橋樫進君。

○橋樫委員 私は、自由民主党を代表いたしました。両法案に対して賛成の討論を行うものであります。

わが国の船員及び船員制度を取り巻く諸情勢は、ここ近年、国際的にも国内的にも大きな変化を見せており、このような事態に対処し、わが国の船員が今後ともそのすぐれた能力を活用していくことができるよう措置することは、目下の緊急の課題であります。このような観点から、今回の両法案の内容は、きわめて妥当なものであり、両法案に対し賛意を表明するものであります。

まず第一は、船員制度の近代化の円滑な推進であります。

わが国の外航海運は、最近外国用船への依存傾向を強めてきており、日本人船員の雇用がますます縮小していく傾向にあります。これに対処するため、船員法及び船舶職員法の一部改正法案では、従来の船員制度を再検討し、技術革新に対応した新しい職務体制の確立を図っており、これにより日本人船員の社会的地位の向上を図っております。その職域が確保されることが期待されるものであります。

第二は、STCW条約の国内実施であります。

本条約は、船員の技能に関する国際基準を設定することにより、人的な面から海上における安全の確保を図ろうとする画期的な条約であり、その発効が間近に迫っているところであります。したがって、主要海運国としてのわが国がこの条約を締結し、その内容を国内で実施することは、きわめて有意義であると考えられるものであります。

なお、この際、船舶職員の乗組員基準、いわゆる配乗表を政令で定めることとしておりますが、乗組員基準はきわめて技術的、専門的事項であり、近年の船舶の技術革新の進展、船舶の多様化等状況の変化に適時適切に対応し、安全を確保していくためには、政令への委任はきわめて妥当なものであると考えます。

第三に、船員災害防止対策の総合的かつ計画的な推進であります。

乗組員の少数精鋭化等、船員を取り巻く労働環境は質的に変化してきており、その変化に適切に対処し、快適な船内環境を形成するための諸施策を樹立することが急務であると考えられるものであります。このため、船員災害防止協会等に関する法律の一部改正法案においては、船舶所有者に総括安全衛生担当者の選任、安全衛生委員会の設置等を行わせることにより安全衛生管理体制の確立を図ることとしており、現下の情勢にかんがみれば、まことに時宜を得たものと考えられるものであります。

最後に、以上のような内容の両法案は、政府において、関係公務使より構成する審議会等における慎重な審議を経たものであり、特に船員制度の近代化については、官公労使が一体となり、船舶の安全運航、船員の快適な労働の確保を最重点に慎重な実験を進めてきた結果を受けたものであります。関係者の御努力を高く評価する次第であります。

今後とも、政府は、わが国船員の職域確保に配慮するとともに、船員災害防止のための諸施策をより一層推進することに努めるよう強く要望いたします。

しまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○越智委員長 辻第一君

○辻第一委員 私は、日本共産党を代表し、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する反対の討論を行います。

第一に、船舶の航行の安全を図ることを目的にして、現在、法律で定めている船舶職員の配乗表を、改正案では政令に全面的に委任しようとしていることである。

近年、船舶の大型化が著しく進み、しかも、これらの巨大タンカーを初めとする大型船が、狭水道や船舶のふくそうする海域を頻りに航行しております。何十万吨という巨大タンカーが一たび事故を起こすならば、船員はもちろん、多くの国民の生命と財産に甚大な被害をもたらす、海洋の環境の保全という点でも取り返しのつかない事態を引き起こすことは火を見るより明らかであります。

船舶職員法の目的に照らすならば、船舶の航行の安全を確保する上で最低限必要な乗組員定員を国会で慎重に審議し、決定するという現行法の定めは、余りにも当然のことです。

現に、いま進めているいわゆる船員制度近代化のための実験についても、ほんの第一段階が済んだところであります。とりわけタンカーについては、肝心なところがすべて今後の検討結果にゆだねられています。狭水道を航行する際の船橋当直体制など、今後引き続き慎重の上にも慎重を重ねた実験を進めてみて初めて本当に安全かどうか確認できるものであります。

ところが、本改正案は、船舶職員の配乗別表を政令に落とし、船舶の航行の安全を確保する最低の基準まで政府に白紙委任せよというもので、断じて容認できるものではありません。

第二に、日本船の国際競争力回復の名のもとに、乗組員定員の削減を進めようとしていることについてであります。

政府は、甲板、機関用部員制度の導入や運航士制度によって、乗組員定員当座十八名体制の

実現を図ろうとしています。しかし、日本人船員の職場を奪っている元凶とも言える仕組み船などの便宜置籍船の利用を野放しにしたままでは、船員の職域拡大が実現する保証は全くありません。むしろ、定員削減による職域の一層の縮小、人減らし合理化による労働条件の切り下げだけが押しつけられることになりかねません。一後に続く若い世代が絶えることのない船員制度であり職場であってほしい。という船員労働者の痛切な願いに本法案はこたえておりません。

そもそも、STCW条約の批准に伴う国内法の改正と、これは目的も内容も全く異なる船員法制度近代化のための法改正とは、それぞれ別個の法案として提出され、慎重に審議されるべきものであります。条約関連の改正は、船舶の安全を確保する上で一定の改善が図られており、賛成できるものであります。二つの法改正が一本化されている本法案は、全体としては政令への白紙委任など大変な悪意となつていて、これを指摘して、反対の討論を終わります。(拍手)

○越智委員長 これにて討論は終局いたしました。

○越智委員長 これより順次採決に入ります。

まず、内閣提出、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○越智委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、内閣提出、船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○越智委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○越智委員長 この際、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、宮崎茂一君外四名から、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、新自由クラブ・民主連合の五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議及び船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案に対し、宮崎茂一君外五名から、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、日本共産党、新自由クラブ・民主連合の六派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議がそれぞれ提出されております。

まず、提出者から順次趣旨の説明を求めます。

宮崎茂一君。

○宮崎委員 ただいま議題となりました船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合及び新自由クラブ・民主連合の五派を代表し、また、船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、日本共産党及び新自由クラブ・民主連合の六派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

両附帯決議の案文はお手元に配付してありますので、その朗読は省略させていただきます。

まず、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案の趣旨について申し上げます。

本附帯決議案の趣旨は、今回、わが国の船員制度における全く新しい試みとして船員制度の近代化が実施されることにかんがみ、

第一に、船員制度の近代化の推進に当たっては、日本人船員の知識と技能を生かし、その職域の確保に配慮すべきであるとの趣旨であります。

第二に、船員制度の近代化に当たっては、今後とも、関係公務使の参加する体制、すなわち従来の船員制度近代化委員会におけるような体制が不可欠であると思われまので、政府は、関係機関

の意見を十分尊重してその推進を図るべきであるとの趣旨であります。

第三に、STCW条約の国内実施及び船員制度の近代化を円滑に推進し得るよう、政府において、すでに船員である者及び新たに船員になろうとする者に対する教育の充実を早急に図るべきであるとの趣旨であります。

次に、船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議案の趣旨について申し上げます。

本附帯決議案の趣旨は、

第一に、今回の改正によりまして、船員の安全衛生に関する法令は一応整備されたことになったのでありますが、このときに当たり、政府は心を新たにしまして、さらに船員災害を絶滅するため、今後とも船員の災害防止対策のより一層の充実を図るべきであるとの趣旨であります。

第二に、船員が陸上の各種資格を容易に取得できるよう、その技能の充実を図るための措置を講じるべきであるとの趣旨であります。

第三に、船員制度の近代化の進展などに対応して、今後は、特に船員の職場環境の改善を目指して災害防止対策の促進を図るよう考慮すべきであるとの趣旨であります。

以上をもって両動議の趣旨の説明を終わります。

何とぞ以上の両動議に御賛成賜りますようお願い申し上げます。

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に際し、次の事項に努めるべきである。

一 船員制度の近代化の推進に当たっては、日本人船員の知識と技能をいかし、その職域の確保に配慮すること。

二 船員制度の近代化に当たっては、今後とも、関係機関の意見を尊重してその推進を図ること。

と。
三「千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」いわゆるSTCW条約の国内実施及び船員制度の近代化を円滑に推進し得るよう既成船員及び新規船員に対する教育の充実を図ること。
右決議する。

船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)
政府は、本法の施行に際し、次の事項に努めるべきである。

- 一 船員災害の実態等を勘案し、今後とも船員の災害防止対策のより一層の充実を図ること。
- 二 資格の海陸互換性等船員の技能の充実を図ること。
- 三 船員の災害防止の促進に当たっては、船員の職場環境の改善を図るよう考慮すること。

右決議する。

○越智委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、動議のごとく附帯決議を付するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○越智委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

次に、船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案に対し、動議のごとく附帯決議を付するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○越智委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、小坂運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。小坂運輸大臣。
○小坂運輸大臣 ただいまは、船員法及び船舶職

員法の一部を改正する法律案及び船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果、御可決をいただきます。また、附帯決議につきましても、政府といたしまして、その趣旨を十分に尊重して努力してまいり所存であります。

○越智委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました両法律案の委員会報告書の作成につきましても、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○越智委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○越智委員長 内閣提出、道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。小坂運輸大臣。
道路運送車両法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○小坂運輸大臣 ただいま議題となりました道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由につきましても御説明申し上げます。

今日、自動車は国民各層に普及し、国民生活に欠くことのできないものとなっておりますが、最近における自動車技術の進歩、使用形態の変化等に伴い、自動車の安全と公害の問題をめぐり少なからぬ状況の変化が生じており、他方、自動車整備の適正化に対する社会的な要請も高まっております。このような状況に対応して、昨年十月と本年一

月に新しい時代に即応した検査、整備制度のあり方等について運輸技術審議会から答申が提出されるところに、本年二月臨時行政調査会からも同趣旨の答申が提出されるに至っております。

本法は、これらの答申の趣旨を踏まえ、検査、整備制度の改善及び自動車分解整備事業者による整備の適正な実施を図るため、これを提出することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、自家用乗用自動車について、初めて自動車検査証の交付を受ける場合の当該検査証の有効期間を現行の二年から三年に延長することとしております。

第二に、自家用乗用自動車であつて、初めて自動車検査証の交付を受けた後継続して使用されているものについては、最初に行うべき定期点検を行うことを要しないこととしております。

第三に、定期点検の助行を確保するため、運輸大臣が自動車の点検及び整備に関する手引きを作成公表するとともに、定期点検を行っていない自動車について、陸運局長が点検を指示することができるとする等所要の規定を整備することとしております。

第四に、自動車分解整備事業者が遵守すべき事項に関する規定等自動車整備事業の業務運営の適正化を図るための規定を整備することとしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○越智委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○越智委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、日時、人選等につきましても

は、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

○越智委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十四分散会

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

道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)の一部を次のように改正する。

第一条中「及び整備」を「及び公害の防止並びに整備」に改める。

第三十六条の二第二項中「及び経路を削り、同条第二項中「一年をこえて」を「二年をこえて」に改め、同条第四項中「経路並びに」を削り、同条第五項中「一月をこえて」を「三月をこえて」に改め、同条第七項中「第一項の許可の下に」を受けた者に

対し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(以下「交付を受けている回送運行許可証等」という。)の全部若しくは一部の返納を命じ、又は同項の許可」を加え、同条第二号中「及び経路」を削り、同条第八項を次のように改める。

8 第一項の許可を受けた者は、前項の規定による命令を受けたときはその命令に応じ交付を受けている回送運行許可証等の全部又は一部を、同項の規定により許可を取り消されたときは交付を受けている回送運行許可証等の全部を、それぞれ、その通知を受けてから三日以内に陸運局長に返納しなければならない。

第三十六条の二に次の二項を加える。

9 陸運局長は、第七項の規定による命令を受けた者に対しては、六月以内の期間を定めて、回送運行許可証の交付及び回送運行許可番号標の貸与を行わないことができる。

10 陸運局長は、第七項の規定により許可を取り消された者に対しては、その取消の日から二年を経過する日までの間は、新たな第一項の許可を行わないものとする。

第四十条中「左の各号に」を「次に」に改め、「保安上」の下に「又は公害防止上」を加える。

第四十一条中「左の各号に」を「次に」に改め、「保安上」の下に「又は公害防止上」を加え、同条第七号中「車わく」を「車輪」に改める。

第四十二条中「保安上」の下に「又は公害防止上」を加える。

第四十四条の見出し中「保安基準」を「構造及び装置」に改め、同条中「左の各号に」を「次に」に改め、「保安上」の下に「又は公害防止上」を加える。

第四十五条の見出し中「保安基準」を「構造及び装置」に改め、同条中「左に」を「次に」に改める。

第四十六条の見出し中「保安上の技術基準」を「保安基準」に改め、同条中「保安上」の下に「又は公害防止上」を加え、「且つ」を「かつ」に改める。

第四十七条の見出しを「（運行前点検）」に改める。

第四十八条第一項中「及び次条」を「次条及び第五十三条の二」に、「運輸省令で」を「点検の時期及び自動車の種類、用途等に応じ運輸省令で」に改め、同条第二項中「前項を」第一項に、「行なつた」を「行つた」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 前項の規定により六月ごとに点検をすべきこととされる自動車のうち、自家用乗用自動車（人の運送の用に供する自家用自動車のうち、運輸省令で定めるものの外のもの）をいう。第六十一条第二項において同じ。であつて、初めて第六十条第一項若しくは第七十一条第四項の規定により自動車検査証の交付を受け、又は第九十七条の三第一項の規定により車両番号の指定を受けた後継続して使用されているものについては、前項の規定により最初に行うべき点検を行うことを要しない。

第四十九条第一項各号列記以外の部分を次のように改める。

自動車の使用者は、定期点検整備記録簿を当該自動車に備え置き、当該自動車について前条の規定により点検又は整備をしたときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載しなければならない。

4 第二項の試験に關し不正の行為があつたときは、運輸大臣は、当該不正行為に關係のある者について、その受験を停止し、又はその合格を無効とすることができ、この場合においては、その者について、三年以内の期間を定めて同項の試験を受けさせないことができる。

第五十七條を次のように改める。

（自動車の点検及び整備に關する手引）

第五十七條 運輸大臣は、自動車を使用し、又は運行する者が、自動車の点検及び整備の実施の方法を容易に理解することができるようにするため、次に掲げる事項を内容とする手引を作成し、これを公表するものとする。

一 第四十七條及び第四十八條第一項の点検の実施の方法

二 点検の結果必要となる整備の実施の方法

三 前二号に掲げるもののほか、点検及び整備に關し必要な事項

第五十九條第三項中「第四十九條の定期点検整備記録簿の呈示」を「点検及び整備に關する記録の提示」に改める。

第六十一條第三項を同条第四項とし、同条第二項中「前項及び同項」を「第一項又は前項」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 前項の規定により自動車検査証の有効期間を二年とされる自動車のうち自家用乗用自動車であるものについて、初めて前条第一項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する場合においては、前項の規定にかかわらず、当該自動車検査証の有効期間は、三年とする。

第七十四條第一項中「本章」を「この章」に、「検査及び」を「検査、第五十三條の二第一項の規定による指示及び」に改める。

第七十五條第一項中「増進」の下に「及び自動車による公害の防止」を加える。

第七十六條の二中「確保する」を「確保し、及び

輕自動車による公害を防止する」に、「行ない」を「行い」に、「行なう」を「行う」に改める。

第七十九條第一項及び第二項を次のように改める。

自動車分解整備事業の認定を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を陸運局長に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その役員の名

二 自動車分解整備事業の種類

三 事業場の所在地

四 前条第二項の規定により業務の範囲を限定する認定を受けようとする者にあつては、対象とする自動車の種類その他業務の範囲

2 前項の申請書には、その申請が次条第一項各号に掲げる要件に適合するものであることを証する書面を添付しなければならない。

第八十條第一項中「左の各号に」を「次に」に改め、同項第一号中「選任することを信じさせるに足る理由がある」を「選任することが確實であると認められる」に改め、同項第三号中「左に」を「次に」に改め、同項イ中「この法律に規定する罪を犯し」を削り、「懲役」の下に「又は禁錮」を加え、「終り」を「終わり」に改め、同項ロ中「取消」を「取消し」に改め、「経過しない者」の下に「当該認定を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しに係る期間の期日及び場所に關する第三百三條第二項の公示の日前六十日以内に当該法人の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有するものを含む。ニにおいて同じ。）であつた者で当該取消しの日から二年を経過しないものを含む。」を加え、同項ニ中「如何なる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む。」を削り、同項を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 当該事業を適確に遂行するために必要と認められる運輸省令で定める基準に適合する経理的基礎を有するものであること。

項第四号ロ」に、「読み替える」を、「当該認証」と

第一類第十号 運輸委員会議録第九号 昭和

に通知し、かつ、聴聞の期日及び場所を公示し

七 第七十六條の四十第一項の規定による検査

布日前に生じた改正前の道路運送車両法（以下

「旧法」という。第三十六條の二第七項各号に掲げる事由に係る処分については、なお従前の例による。

第三條 新法第四十八條第二項の規定は、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）以後に初めて新法第六十條第一項若しくは第七十一條第四項の規定により自動車検査証の交付を受け、又は新法第九十七條の三の規定により車両番号の指定を受けた自動車について適用する。

第四條 新法第六十一條第二項の規定は、施行日以後に初めて新法第六十條第一項又は第七十一條第四項の規定により自動車検査証の交付を受けた自動車について適用する。

第五條 新法第八十條第一項第三号の規定は、施行日以後になされた自動車分解整備事業の認証の申請について適用する。

第六條 新法第八十條第一項第四号イの規定は、施行日以後に同号イに規定する刑に処せられた者について適用し、施行日前に旧法第八十條第一項第三号イに規定する刑に処せられた者については、なお従前の例による。

第七條 新法第八十一條第一項の規定は、施行日以後に生じた同項各号に掲げる事項についての変更について適用し、施行日前に生じた旧法第八十一條第一項各号に掲げる事項についての変更に係る届出については、なお従前の例による。

第八條 新法第九十一條第三項の規定は、施行日以後にされた新法第九十條の検査に係る分解整備記録簿について適用し、施行日前にされた旧法第九十條の検査に係る分解整備記録簿の保存期間については、なお従前の例による。

第九條 新法第九十八條第二号の規定は、施行日前にされた旧法第五十四條第二項の規定による処分（使用の停止に限る。）に係る違反行為については、適用しない。

2 新法第九十九條第六号又は第十号の規定は、施行日前にされた旧法第五十四條第一項又は第九十二條の規定による命令に係る違反行為について

では、適用しない。
第十條 旧法の規定によつてした処分、手続その他の行為は、新法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。

第十一條 この法律（第三十六條の二の改正規定については、当該改正規定）の施行前にした行為並びに附則第七條及び第八條の規定によりなお従前の例によることとされる変更の届出及び分解整備記録簿の保存に係るこの法律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。

第十二條 附則第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定めることができる。

（日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六條に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う道路運送法等の特例に関する法律の一部改正）

第十三條 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六條に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う道路運送法等の特例に関する法律（昭和二十七年法律第二百二十三号）の一部を次のように改正する。

第一条第二項中「第五十條まで」の下に、「第五十三條の二」を加える。

（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改正）

第十四條 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（昭和三十一年法律第九十九号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項中「第五十條まで」の下に、「第五十三條の二」を加える。
（運輸省設置法の一部改正）

第十五條 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。

第四條第一項第四十一号中「自動車の」の下に「点検を指示し、及び」を加える。
第二十八條第一項第十七号及び第五十一條第一項第十四号の三中「もの外」を「もののほか」に改め、「保安」の下に「並びに道路運送車両による公害の防止」を加える。

理由

最近における自動車に関する技術の進歩及び自動車の整備事業に対する業務運営の改善の要請に対応して、自家用乗用車に係る点検の間隔及び自動車検査証の有効期間を延長するとともに、自動車分解整備事業者による整備の適正な実施を図る等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。