

理規定をも置いた。

昭和3年自動車運送行政が内務省から鉄道省に移管されて以来、関係法制の整備を鋭意促進した結果、事業監理法規が分離独立し、自動車交通事業法が6年に制定され、8・10・1から施行された。同年に行われた自動車取締令の改正は、これに対応して事業監理関係規定を削除するとともに、その後における自動車の普及発達に則して保安規定の強化拡充をはかったものである。

太平洋戦争終了後、自動車運送を主軸とする道路運送に課せられた責務の重大性にかんがみ、従来の関係法令における不備を是正する一方、その戦時統制法の色彩を無くする必要が生じた。旧道路運送法(昭和22年法律第191号)はこれに対処して制定されたもので、自動車保安関係をも含めた道路運送の総合法規といえよう。

旧道路運送法の施行後、社会経済の諸情勢における大きな変化に伴ない、道路運送は画期的な発達をみた。これによる自動車両数の加速度的な増加と、多種多岐にわたる車種型式の現出は、一方において、多数の各種車両の高速混合交通による車両事故の累増をもたらし、他方において、自動車実態の複雑化による不真正な登録を招く結果となった。本法はかかる実情に対処して、車両保安行政の民主化を推進しつつ、車両の安全性を確保して車両事故の防止を徹底させるとともに、自動車の登録の真正を確保してその行政目的の達成を期し、あわせて登録に民事的効力を与えることによって自動車を目的とする民事法律関係の安全の確保に資しながら、自動車抵当制度創設の途を開くため、旧道路運送法のうち車両の保安に関する箇条および付属命令を発展的に解消して、これを単行法として一元化したものである。制定について有力な参考とされたのは、米国の統一車両法典であった。なお、その後2回にわたり一部改正をみた。

2 概 要

(1) 自動車の登録

自動車(軽自動車および2輪の小型自動車を除く)は、都道府県知事(陸運事務所が所掌する)の登録を受けたものでなければ、運行の用に供してはならない(第4条)。自動車に関する実態は握および盗難予防という行政目的の達成を期するものである。登録業務は専門職たる自動車登録官が行う(第24条)。登録を受けた自動車の所有権の得喪は、登録を受けなければ第三者に対抗することができない(第5条)。自動車の登録に対し、所有権得喪の対抗力を付与することによって、自動車を目的とする民事法律関係の静的安全を確保しようとするものである。これにより、登録自動車の得喪の対抗要件は、動産としての引渡から不動産および船舶に準ずる登録へと切り換えられたのであって、自動車抵当制度実施の道をも開く画期的な措置が講ぜられたといえる。登録を民事上の公示方法としている例は、ほかにも漁業法、鉱業法、特許法、鉄道抵当法がある。自動車の登録の有する行政上および民事上の効力を真付けるために、本法は幾多の方法を採用している。自動車登録番号の表示制度(第11条)は、車両の安全性とともに所有権の所在を表示する効果をにない、登録の検認(第17条)および異議の申立制度(第37条)は、登録内容の真正を常時確保し、番号標交付代行者の指定制(第25条)は、標板の不正を防止し、車台番号等の打刻および保存に関する規律(第29～32条)は、自動車の同一性の表示手段の真正を確保し、譲渡証明書交付に法的根拠を与えた措置(第33条)は、自動車の流通過程における不正を防止しようとするものである。なお試運転・回送等の場合において臨時運行の許可を受けたときは、登録を受けなくとも、運行の用に供することができる(第

34条)。

(2) 道路運送車両の保安基準

道路運送車両は、構造装置が保安基準に適合したものでなければ、運行の用に供してはならない(第40～44条)ので、保安上必要最小限度の技術基準(保安基準)を設定し、整備および検査の技術基準を明示した。保安基準は、長さ・幅および高さ等の構造と、制動装置・前照灯等装置とについて設定事項が本法に明記されているが、これらの具体的内容については、すべて省令に委任されている。法律に固定しては、規律対象たる自動車その他の道路運送車両の動的発展的性格に即応することができないからである。なお、保安基準は、道路交通取締法による車両の構造・装置の具備および調整義務の基準として援用されている。同法と本法との接点を示すものとして意義が深い。

(3) 自動車の整備

本法にいう整備とは、自動車またはその部分に対する清掃・給油・修理および再生を意味する。自動車の保安は、あくまでも運行者および使用者の自主的整備にまつべきであるとし、車両を保安基準に常時適合させるために、使用者側において確立すべき体制について、幾多の合理的基準を承している。作業点検を強制し(第47条)、整備基準および車庫基準を勧告し(第48・56条)自動車整備士の技能検定を行い(第55条)、自動車整備管理者の選任義務を与えた(第50条)のがこれである。

整備管理者制度は、バス型自動車等高度の保安を要求される自動車の使用者と、1営業所に5両以上保有のハイヤー・タクシー業者等、比較的保有両数の多い使用者とに対して適用し、管理者の技術者としての良心に信頼して、自主的整備についての責任体制の確立と整備施行の能率化をはかろうとしたものである。労働基準法における安全管理者および衛生管理者、鉱山保安法における保安管理者等に類似する。なお自主的整備が不完全のため安全を害する場合には、都道府県知事は整備命令を発することができる(第54条)。

(4) 自動車の検査

自動車(軽自動車を除く)は、その使用者が都道府県知事を行う検査を受け、自動車検査証の交付を受けたものでなければ、運行の用に供することができない(第58条)。自動車の保安のために国が車両検査を行い、当該車両が保安基準に適合しているかどうか、その使用者が正当な使用権を有するかどうかを確認するのである。使用権についての確認は、保安基準励行の責任者たる使用者を明確には握するために行う。検査業務は専門職員たる自動車検査官が行う(第74条)。

自動車検査の有効期間は、バス・ハイヤー・タクシー9箇月、トラック1年、その他2年とされているが、保安上必要あるときは短縮することもできる(第61条)。

車両検査には、新規検査のほか、有効期間更新のために行う継続検査(第62条)、事故のひん発に際して行う臨時検査(第63条)、分解整備(原動機・動力伝達装置・走行装置・操縦装置・制動装置・緩衝装置または連結装置を取りはずして行う自動車の整備または改造で重要なもの)完了に際して行う分解整備検査(第64条)および商品自動車に対する予備検査(第71条)がある。このうち分解整備検査は、自動車分解整備事業者において完成検査に合格したものについては行わない。

自動車の指定制度(第75条)は、新車に対する新規検査を審査によって行おうとするもので、量産による均一性を利用し、使用者の利便をはかっている。

なお二輪の小型自動車に対しては登録制の適用はないが、検査を受け車両番号標を表示しなければならない(第73条)。