

気象に関する事項

について、本会期中調査をいたしたいと存じます。

つきましては、衆議院規則第九十四条により、議長長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○島村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。



○島村委員長 この際、江藤運輸大臣及び森田運輸政務次官からそれぞれ発言を求められておりますので、順次これを許します。江藤運輸大臣。

○江藤運輸大臣 私は、海部内閣の発足に際して運輸大臣を拝命いたしました江藤隆美でございます。

今国会におきまして、運輸委員会の開かれるこの機会に一言就任のごあいさつを申し上げたいと存じます。

運輸は国民生活と密着しており、豊かで活力ある社会を築き上げていくために期待される役割は、まさに大きなものがあります。

私としては、運輸行政の基本であります安全の確保に万全を期しつつ、運輸をめぐる多くの課題に積極的に取り組み、問題の解決に最大限の努力をいたす所存でございます。

特に、国鉄改革の大きな課題である国鉄清算事業団職員の再就職対策や長期債務処理対策には真剣に取り組んでいく必要がありますし、新東京国際空港の完全空港化も一日も早く実現いたさねばなりません。また、物流に関しては、事業の活性化、輸送の安全の確保等を図る必要があり、貨物自動車運送事業法案及び貨物運送取扱事業法案を提出しておりますので、早期成立をお願いいたします。

いずれにせよ、運輸関係諸問題の解決には、何と申ししても本委員会関係各位の御理解と御支援を賜らねばなりません。重ねてよき御指導と御

助言を賜りますようお願いを申し上げます。

私の就任のごあいさつといたします。(拍手)

○島村委員長 次に、森田運輸政務次官。

○森田(一)政府委員 海部内閣発足に際しまして運輸政務次官に再任されました森田一でございます。

ただいま大臣からお話がございましたように、運輸行政には多様な問題が山積をいたしておりますので、御指導、御叱正のほどを心からよろしくお願い申し上げます。(拍手)

私は、大臣を補佐して、これらの問題に真正面から取り組んでまいりたいと考えておりますので、御指導、御叱正のほどを心からよろしくお願い申し上げます。(拍手)

○島村委員長 陸運、海運及び航空に関する件等について調査を進めます。

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。

本日、航空に関する件について、関西国際空港株式会社代表取締役社長竹内良夫君、また、陸運に関する件について、日本道路公団理事廣瀬好宏君、首都高速道路公団理事長浅井新一郎君、同理事星忠行君、同理事佐藤本太郎君、日本国有鉄道清算事業団理事長杉浦喬也君をそれぞれ参考人として出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○島村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

○島村委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。二階俊博君。

○二階委員 国際的にも国内的にも空の玄関口として極めて重要な使命を持っております空港整備に關して、当面問題となっておる点に絞って幾つかお尋ねをしたいと思います。

国際化の進展に伴い、我が国に対しさらに乗り

入れを希望している国が三十数カ国を数えておりますが、残念ながら羽田、成田、大阪の各国際空港も既に満杯の状況であります。諸外国の要望にこたえられないのであります。特に、我が国は二十四時間使用可能な空港がないために、本来当然日本で開催されるはずの国際会議や各種の国際的な催しなどが、日本の周辺の二十四時間空港を有する国、例えばシンガポールのチャンギ空港のようなところへ次々に奪われていく昨今であります。このことは、国際化、情報化の時代に経済の面でも文化の面でも国家的にも極めて大きなマイナスを生じていると思われ、この点をどのように認識されておられるのか、まず国際運輸・観光局長にお尋ねをしたいと思います。

○宮本政府委員 お答えいたします。

まず第一に、我が国との間に航空協定を締結して国際定期航空路を開通することを希望している国、これはお話のとおり三十数カ国、正確に申し上げますと現在三十九カ国に達しております。これらの乗り入れ希望国の中には、我が国との間で定期航空路を開通するに必ずしも十分な需要がないので直ちにこれに應ずる必要がない国もあり、ある程度の需要が見込まれる国であり、また、お話のとおり成田空港及び大阪空港の能力に制約があるために新規乗り入れを受け入れることができない、そういう状況にございます。

それから第二点として、我が国の空港の能力に制約があるために、我が国の近隣諸国に直接航空路が開通されている例が多々あるのではないかと、このお話がございました。これにつきましても、お話のとおり我が国の空港能力の制約等の要因があつて近年、特に米国でございまして、米国とソウル、香港等の間に、日本の周辺諸国の空港との間に直接航空路が開通されているという事例が幾つか見受けられます。これらは、輸送の流れの一部が、日本を経由しないでこれらの地点に直接行くという意味でシフトしているということがあります。得ることは、御指摘のとおりでございます。

国際航空輸送におけるアジアの玄関口という日

本の重要な地位を維持発展させていくためには、先生のおっしゃるとおり輸送需要に的確に対応した国際空港の拡充整備が必要不可欠である、そのように考えております。

○二階委員 外国から日本への乗り入れ希望の国々の期待にこたえるためには、私は、まず成田空港の二期工事の早期着工、これにつきましては当委員会においてもかつて現地調査を行い、問題の把握に努め、現場の人々の大変な御苦労のほども承知しておりますわけですが、成田の二期工事に対する見直し等について航空局長のお考えを承りたいと思ひます。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

新東京国際空港につきましては、最近の航空需要の伸びによりまして現用施設の処理能力は限界に近づきつつある一方、今国際運輸・観光局長の方から御説明申し上げましたように、乗り入れ希望の国が大変な数に上っておりますので、私もといたしましては、早期の完全空港化ということが急務であると考えております。そのため第五次の空港整備五カ年計画に従いまして、来年度概成を目標に成田のBラン、Cラン、その二つの滑走路とエプロン、それから第二旅客ターミナルビルなどの整備を進めておりまして、現在工事可能な地域はほとんどで工事を進めている、こういう現状でございます。

それで、もう先生御承知のとおり完全空港化を早期に完成するためには、残る未買収地、まだ買上っておりません土地の取得というのが今最大の課題だと考えておりますが、この敷地内の農家が今八戸残っておりますが、こういう農家の方々とも今後話し合い解決ということの基本にいたしまして、関係機関とか県とか、そういうたところともよく連絡をとりまして、空港公団、私ども総力を挙げて完全空港化を推進してまいりたい、こういうふうな思ひでございます。

○二階委員 次に、関西国際空港についてお尋ねをしたいと思います。

御承知のとおりこの空港は、昭和四十六年に航

空審議に諮問されて以来二十年近くなるわけであり、当初関係三府県の合意がなければ、つまり一県でも反対があれば着工しないと当時の運輸大臣が三府県知事に文書でもって約束していることと記憶しておりますが、この点はいかがでございますか、航空局長の答弁をお願いします。

○丹羽政府委員 ただいま先生の御指摘のとおり、関西国際空港の計画決定に当たりましては地域社会との合意が基本的な必要であるという考えのもとに進めておりまして、昭和五十一年当時、関西国際空港の計画は大阪府、兵庫県及び和歌山県の合意を得て決定する、そういうことを明らかにしております。

○二階委員 しかし、それは着工の際だけのことであるのか。私は、少なくとも三府県の合意というものは当然着工から完成まで、さらに今後の運営に至るまで地元協力のものと推進を図らなければなりません、次に担当者もかわつております。関係三府県の合意ということの重要性や、あるいはまた衆議院の附帯決議等にもありますように地域と共存共栄を図るという立場で御推進いただいているものと存じますが、なおこのことを特に念頭に置いて仕事を進めていただきたいと思います、何てございと思いますが、航空局長の見解をもう一度伺っておきたいと思ひます。

○丹羽政府委員 私どももいたしましては、先生ただいま御指摘のとおり、関西国際空港が地域社会と調和を図って共存共栄になっていく空港、そういうことが肝要だと考えております。それで、今後の仕事の進め方に關しまして、このような観点から努力してまいりたいと考えております。

○二階委員 特にその点は地元兵庫、大阪、和歌山の期待が高まつておるわけでございますから、特に留意されながら今後の工事等につきましてもお進めいただくようお願いしたいと思います。

次に、私は伊丹空港の存廃についてお尋ねをしておきたいと思ひます。

関西空港が海の中に我が国初の海上埋立空港と

して出発することになったのも、伊丹の騒音公害等で空港は出ていくというところで、やむを得ず引越をするということになったのが実情ではないかと思ひます。最近では中間答申においても、また地元のかつての強硬な廃止論者もこのところはすっかり影を潜めて、今度はぜひとも空港に残つてもらいたい、空港周辺の地域経済も、空港が廃止になると経済の規模も現在の七分の一程度に低下するなどと言われておりますが、十年として十五年の歳月は、全く我が耳を疑いたくなるような気がしてならないのであります。関西空港の関西三府県の一つである和歌山県は、さきの県議会において伊丹空港の廃止を決議し、さらに知事もこのことを正式に表明していることは運輸当局も御承知のとおりであります。

運輸省は伊丹空港の存廃をめぐるこうした一連の動きに対して、ただ調査の結果を待つというだけでは問題は解決されません。今改めてなぜ廃止論が出てくるのか。これは既に御承知のとおり昭和四十九年八月十三日の答申において、「新しい空港は大阪国際空港の廃止を前提として」と、御丁寧に三回もその答申の中に述べておるわけであり、これについては最近、運輸省当局は機会あるごとに現空港の廃止のみを前提としたものではないと繰り返しておりますが、あの答申はどこから読んでも「大阪国際空港の廃止を前提」と明確に書いておるわけで、これについての見解は、むしろ十年、十五年の間に航空事情も大きく変わり、また現空港の周辺の地方団体や住民の間に空港に対する認識に変化が生じてきているのであつて、私は、可能な限り早い機会に大阪国際空港の存廃について結論が出るよう運輸大臣の御努力をお願いしておきたいと思ひますが、運輸大臣の御所見を伺っておきたいと思ひます。

○江藤国務大臣 関西国際空港についてはさまざまな経過がございまして、泉南沖に決まり、その間に各地元、各団体との間で御協力も願ひ、またいろいろな運輸省側の見解も述べてきておることは私も承知いたしております。

この伊丹空港の将来については昭和五十八年から必要な調査を進めておるところでございます。今年度じゅうにはなるべく早い機会にその存廃調査についての結論が出るものと承知をいたしております。時あたかも平成三年度から第六次の空整が始まるわけでありまして、第六次空港整備五カ年計画の策定というものは、これは早急に、年が明けますともうからなかなかならないこととございまして、その調査結果を踏まえ、そして第六次の計画の策定の過程の中でなるべく早く結論を出したい、こう考えます。同時に、関係各地方団体の意見、関係者の意見等も十分聞いて結論を出したい、こう思つておるところでございます。

○二階委員 外国でも例がたくさんありますが、私は大都市にはむしろ複数の空港が存在すべきだと考えております。しかし、さきに述べたとおり、なぜ和歌山県議会等で大阪空港の廃止決議等が行われるのか。これは、関西空港建設に県を挙げて協力してきた、紀ノ川の水も埋め立て用の土砂採取も積極的に関与してきたが、せっかく期待の関西空港の運営に際し国内便が十分に確保されるのかどうか憂慮しているものであります。最終結論は開港近くになって決定されるものと思ひますが、国際空港としてはもちろんのこと、国内航空の就航は極めて当然のこととあります。この際、運輸大臣の御方針をお伺いしておきたいのであります。

○江藤国務大臣 いずれにしましても、関西国際空港は国際航空便、国内航空便のいわゆる基幹空港としてつくろうというところで、私も始めから期待のございました、その間和歌山県側の大きな調査の結果を踏まえて、今後の伊丹空港のあり方、整備の段階で、便数とかあるいはその他の発着等については必要な事項は、当然これは明らかにされなければならぬことでありますから、伊丹空港と関西国際空港との関係というのはおのづからこれは決まってくる。私も、あくまでも国際、国内航空の基幹空港としてこれはつくっていくんだ、この方針は今後も変わりはないものと考えております。

○二階委員 大臣のお話はよくわかるわけであり、特に要望しておきたいことは、基幹空港でありますから、当然国内便もそこから発着することとは私も期待をしておるわけでありまして、そういう点について、地方のそれぞれの県に對してもあらかじめ航空の需要等の調査とあわせて地元の意見も十分聴取してやっていただきたい、このことを特にお願いしておきたいと思ひます。

次に、関西空港の全体構想、つまり二期工事についてお尋ねをしておきたいと思ひます。全体構想というものを最初につくつておいて、少なくとも空港用地だけは一挙に完成させておいて、そのうちの一期計画はとりあえずどうだというふうに進めていくのが本筋だと私は思ひます。でございますが、今のままの滑走路一本だけの空港では、国内はもとより世界各国の期待にこたへられないのであります。運輸大臣はさきの予算委員会においても、さらに関西における一日運輸省におかれまして、極めて明快に全体計画について述べておられますが、平成二年度の予算要求及び先ほどお述べになりました第六次空整等について、大事などころでありますから、いまだ一度当委員会において運輸大臣の御見解を伺つておきたいと思ひます。

○江藤国務大臣 九月二十三日、休日でありましたが、関西国際空港を私も視察をいたしました。現在五百ヘクタールの埋め立てが進んでおるというところ、それから、あと七百ヘクタールの第二期工事が残つて、まだこの漁業補償も実は済ませていないということを知りまして、これはやはり大変なことだな、こう思つております。成田空港の一番の問題点は滑走路が一本しかない

かったというところにあるわけでありまして、私は個人的な見解で言うならば、なるべく早く全体構想は示すべきだと思っております。しかしながら、今後の航空事情ですとかもろもろのその周辺の事情を勘案しつつ、また、関空会社の経営の状況等も一応念頭に置くことであらうと思ひますし、それらを考へて、六十三年度からの調査も進んでおるわけでありまして、今度は第六次の整備計画も策定する段階ですから、できることならば、なるべく早い機会に全体構想を示すことが必要であらう、私はこう考へておるところであります。

○二階委員 関西国際空港の現在の計画では、空港の北側に泉佐野市に向かって一本の架橋の建設が進められております。しかし二期工事の待つまでもなく、南側にもう一本の架橋が必要なのが周辺市町村の調査の結果明らかとなつております。そこで、これについては既に運輸大臣は検討するにやぶさかでないと思ひまして、あらためて、今後いかなる検討をされようとするのか、航空局長の御方針を伺つておきたいと思ひます。

○丹羽政府委員 この十月十三日でございますが、予算委員会での先生の御質問に對しまして、大臣から、先生ただいま御指摘のような答弁をしていただいたというところはそのとおりでございます。その際の大臣の答弁の中では、現在建設している連絡橋、北側のことでございますけれども、それは将来の予想交通量に對しまして十分対応できるものである、そういう前提でのお答えを申し上げたところでございます。

そういうことではございますが、今先生御指摘のように地元でいろいろその調査をしていただき、その御検討をしていただいているというところもございまして、これから検討させていただきますことについてはやぶさかではない、こういう御答弁を申し上げたと記憶しております。私どもの方も大臣のこういう答弁を踏まえまして、事務的にその点をフォローしてまいりたいと思ひております。

○二階委員 きょうは関西空港の竹内社長に御越しを願つておりますが、空港建設の陣頭に立つて御努力をいただいていることに敬意を表したいと思ひます。

さうですが、一時は日米経済摩擦の象徴として、関西空港はアメリカ側から大變過度の期待を寄せられて御苦労されてまいりましたが、これも最近は一応落ち着いて、いよいよ平成五年の春には待望の一番機が飛び立てると承知をいたしておりますが、改めて関西国際空港の責任者として御決意のほどを伺つておきたいと思ひます。

○竹内参考人 関西空港社長の竹内でございます。先生方には、平素私どもの事業に御協力、御支援をいただきましてありがとうございます。

当社におきましては、昭和五十九年十月、会社が発足して以来、平成四年度末開港を目指しまして全社を挙げて事業の推進に努めておるところでございます。現在のところ工事は、おかげをもちまして順調に進んでいるところであります。

空港島につきましては、本年の六月に十一キロメートルの全護岸が、一部穴が有りますけれども完成いたしました。現在は埋め立てを進めております。これも非常にスムーズにいつております。十一月十三日現在で約三十七ヘクタールの土地が既に海上に顔を出しております。

連絡橋につきましては、三十一基の橋脚と橋台をつくるわけでございますけれども、この十二日に新たにトラスなども架設いたしました。橋脚の台数は二十二基据え終わりました。その上のトラスといふのは、千二百二十九メートルの補剛トラス橋の架設を終えておるところでございます。

また、先ほど御指摘ございましたけれども、国際問題にも絡みましたが、旅客ターミナルビルにつきましては国際コンベを行ひまして、現在はバリ空港公団の基本的なコンセプトをもとにいたしまして、国際設計コンペ、競技によりましてデザイン・ピアノ氏を中心としたしまして、共同企業

体に設計を発注いたしました。鋭意設計作業を進めているところでございます。

また、空港連絡鉄道につきましても、その用地取得を大阪府の土地開発公社に委託して進めているわけでございますが、十一月十三日現在では、空港連絡道路用地を含めまして、地権者数で約五四％の契約を終えたところと聞いておるところでございます。今後鋭意用地買収を進めまして、何としまして来年年度からの鉄道の本格着工を目指しているところでございます。

このように、仕事自体は現在順調に推進しておりますが、今後の問題といたしましてはやはりいろいろな難問がございます。その難問を一つ一つ克服いたしまして、何としまして平成四年度末、平成五年の春に開港するように、会社一丸となつてこれに取り組んでまいりたい、それにはいろいろな工夫をしていかなければいけないと思ひておるところでございます。先生方におかれまして、ぜひこの点御協力、御支援のほどをお願いするところでございます。

○二階委員 関西国際空港の全体構想について、竹内社長はかつて運輸省の港湾局長として技術の専門家でございまして、そんな立場から私はお答えを願ひたいと思ひております。

つまり、一期工事が終わつてから二期に入るといふことでは、私はやれないことはないと思ひますが、一期工事の部分が開港して、しかも開港しますと二十四時間空港、年間に十六万回発着というのを横目に見て二期工事に入るといふことは、まるで羽田沖の工事と同じようなことになるのではないかと考へております。一方、政府は多極分散だ、二眼レフだ、国土の均衡ある発展を図る、うたい文句はいいわけですが、事務的には相も変わらず近畿圏の航空需要の予測や長期収支、そうしたものの採算を分析してからというふうな方向にすつかり氣をとられてしまつておるわけでございます。

そこで、私は、竹内社長に技術者の良心に従つて答弁してもらいたいと思ひますが、かつて関

西空港において責任ある立場にあられた方が次のようなことを述べております。少なくとも地盤改良事業だけは、これから開港までの最後の二年間でやつてしまふのが今与えられた条件の中で一番賢明な方法だ、こういう意味のことを述べておられますが、全体計画について竹内社長の御意見を伺つておきたいと思ひます。

○竹内参考人 技術者の良心に従つて申し上げなくてはならないと思ひます。

技術的な面だけから申し上げますと、確かに先生のおっしゃる通りに、一期工事を継続しながら仕事を進めた方がメリットがある、そういう点は確かにあるわけでありまして、例えば、作業システムを解体することなく、あるいは技術者を解散することなく継続していくとか、あるいは船舶、建設機械の遊休化等を避けることができるという点がございまして、しかしながら、技術的な面だけではなく、全体構想につきましましては、やはり将来の輸送需要の問題であるとかあるいは収支、採算等も含めて、トータルとして総合的な判断が必要であると思ひます。

また、例えば現在サンドドレーンという非常に背の高い船を使つていて、サンドドレーンという船で地盤を固めていくわけでありまして、そうすると、飛行機が飛んでいるときには工事がやれないではないかという御疑問もあるかと思ひますが、それにつきましてはいろいろ工夫が必要でございます。航空法に定める水平表面に突出する部分につきまして、定期便の運航に支障のない程度の運航制限等を行ひながら工事を進めるといふことは技術的に可能であるというふうに思つております。いずれにいたしましても、全体計画としては総合的な判断が必要であると思ひております。

○二階委員 この場では竹内社長の御答弁はこれ以上のことではなかなか申しにくいと思ひますので、私どもがそんなくしながらこれから協力をしたいかなくはならないと思ひております。

この際、大臣にお願いをしておきたいと思ひま

すが、諸外国からの航空の需要等は今よりもさらに今後増してくるものと思います。国土開発、国際的な経済摩擦等もろもろの政策課題を考えるならば、そこには先見性に富んだ大胆な政治的な決断というものが必要だと思えます。そういう意味で、実力大臣であられる江藤運輸大臣には速やかな御決断をいただくよう、特にこの際お願いをしておきたいと思えます。

時間も参りましたので最後に一言。

昨日運輸省は、当委員会においても長年の懸案でありました心臓病患者等のいわゆる内部障害者に対して、鉄道、飛行機等の運賃の割引について、江藤運輸大臣の英断によって来年二月から実施と決定されたと同っております。その内容、また必要な予算等について運輸大臣から御説明をお願いしておきたいと思えます。

○江藤運輸大臣 内部障害者の運賃割引につきましては、当委員会でも種々御議論をいただき、御声援をいただきましたことをまずお礼を申し上げたいと存じます。おかげさまで関係先との調整ができましたので、JR、民鉄、それから航空運賃等について、実は今まで行っておりまして外部障害者、いわゆる身体障害者と同様の割引を実施する、こういうことにいたしました。関係各社からの申請があればもう年内にでも認可をしよう。直ちに実行したいわけですが、障害者手帳の書きかえ、あるいは現場の窓口の職員への周知徹底、それらの問題もございまして、二月をめぐってこれを実施しようというふうにいたしました。所要財源はおおよそ十二億円程度かと思えます。実は、昨日の閣議でもってこのことを報告いたしました。さらに残りますのが精神障害者と難病患者で、約五十万近く残るわけでありまして。

それと同時に、これらの既に割引をした方々に對しても、条件緩和に対する要請がたゞさんあるわけでありまして、こうなりますと国の社会福祉政策でやるべきであつて、これを民間にゆだねるということはいかかなものか、だから残つておる方々の問題も含めて、ひとつ厚生大臣において

は、この国の社会福祉政策として体の不自由な人、病める者、それらに対する運賃割引を御検討願うようにということをお願い申し上げたところでございまして。しかしながら、長年にわたつて関係者の皆さん方からせつかくの御要望があり、またいろいろと貴重な御意見を賜りましたことを重ねて厚くお礼を申し上げる次第でございまして。

○二階委員 時間が参りましたので、これで私の質問を終わります。

○島村委員長 武部副君。

○武部委員 私は、空港整備の問題並びに航空運賃の問題について、若干質疑を交わさせていただきますと思ひます。

まず最初に、第五次空港整備計画の進捗状況はどのようになつておるか。また、次期空港整備計画、第六次空港整備五カ年計画の策定のスケジュールあるいは目標等、基本的な考え方について運輸省のお考えを伺つておきたいと思ひます。

○丹羽政府委員 空港整備五カ年計画の第五次は、昭和六十一年度から平成二年度までの計画期間で行われております。その総額は、調整費千二百億円を入れますと、総事業費一兆九千二百億円でございまして。それで、総事業費に對しますと六十三年度末までの実績は一兆一千二百八十九億、進捗率というふうな言い方をいたしますと五八・八%というところでございます。それに現在の今年度予算額、それを含めると、合わせまして一兆五千六百九十億、進捗率にいたしますと八一・七%、そういう状況でございます。先生の御指摘のように、これは来年度までの五カ年計画でございますので、平成三年度からは新しい五カ年計画、先ほど来出ております第六次の空港整備五カ年計画を策定することを考えております。

そのスケジュールをいたしましたのは、今年度末に航空審議会に諮問いたしましたので、それで航空審議会の審議を経て、来年の八月末に、それは平成三年度の概算要求をするときでございまして、そのタイミングに合わせまして、第六次五カ年計画の策定自身につきまして、財政当局の方に

その要求を行う予定でございまして。過去の例からいたしますと、第六次の五カ年計画は、平成三年の後半に最終的に閣議決定されるということになるかと考えております。このため、私も運輸省といたしましては、現在、航空審議会への諮問に向けまして準備作業を鋭意行つてゐるという状況でございまして。

〔委員長退席、久間委員長代理着席〕

○武部委員 実は、先日十日付の新聞にこういう記事が出てゐるんですね。「第六次整備計画 運輸省が検討」、こういうことで、「地方空港建設を抑制」、こういう三段見出しであります。

これによりまして、「関西新空港の三大プロジェクトと、名古屋、福岡、那覇などの幹線空港のターミナル拡張などに重点を置き、地方の新空港建設は原則的に抑制する方向で検討している」とことを運輸省は九日明らかにした、こういう新聞の記事であります。他にも同様の記事が出てゐるわけでありまして、他にも同様の記事が出てゐるわけでありまして、これからさらに地方空港を積極的に整備していただきたい、こういう願いを持つてゐる者にとりましては、この新聞記事は大変ショックでございまして、この点について、その真偽を明らかにしていただきたいと思ひます。

○丹羽政府委員 先生御指摘のとおり、その新聞報道がございました。それで、新聞報道に書いてあること自身は別に正確な話でもございませぬが、エアライン各社に、航空需要を多く望めぬ、そういう地方空港があるならば、そういう地方空港の新設という問題については慎重に對応すべきだという考え方があることは自身は承知しております。これはそのエアラインの問題でございまして、私もどなたもいたしましては、国土の均衡ある発展を目指す交通の基盤整備、そういう一環といつたしまして、国内航空ネットワークの拡充を図るということは大変大事なことだと思つております。それで、地方空港の整備を推進するということ、今の国内航空ネットワークの拡充を図るということを考えております。地方空港の整備につ

きましては、我が国の今の国内航空のネットワークの中心であります大都市圏の東京とか大阪とか、そういう空港整備とあわせて、当該地域におきます航空需要開発計画などに配慮いたしまして計画的に推進したいと考えております。いずれにいたしまして、先ほど御説明いたしましたように、第六次の空港整備五カ年計画をこれから航空審議会でも御検討いただく段階になっておりますので、その審議会の場であるというところを御検討をいただきたいと考えております。

○武部委員 実は江藤大臣は、私が地方議会にいらした時から大変尊敬申し上げておりました。私もいろいろお話を伺つておりました。地方に住む人々がどういふ生活を求めているか、江藤先生も宮崎御出身でありますから十二分に御理解いただいている、このように思ふわけでありまして。

私は、空港整備計画の策定に当たつて、最近とすると、いわゆる航空需要という問題でありまして、これは効率の問題、こういうことがとりわけ大きく取り上げられてゐる嫌いがあるのではないかと、そういう効率だとか需要とかということ、国土の発展計画なりあるいは交通通信体系の確立、整備というものを考えるとするならば、今日、私の出身地の北海道は鉄道もなかったはずでありますし、もちろん飛行機もできなかったのではないかと、こう思ふのです。

やはり四全総でも示しておりますように、これから国土の均衡ある発展、特に今問題になつてゐるのは一極集中ということだろう、こう思ふのです。そこで、多極分散型の国土の発展を進めていくんだということと同時に、我々の地域に住む人の願いは、これから、情報あるいは知識あるいは文化、こういったものも、東京に住んでゐる人やあるいは都市に住んでゐる人と同様のもの、それを享受したい、そういう願いを持つてゐるわけでありまして、そういう願いや地域の発展の原動力になる空港整備については、これは需要だとか効率だとかということになしに、やはり大事

なのは、もっと戦略的な、先導的な投資というよりなことが一番大事ではないか、こう思うのです。そういうことを、私は、次の第六次空港整備計画の検討の段階でぜひしっかりお考えをいただいで進めていただきたい、このように思うわけでありすが、この点についてのお考えを大臣に聞かせたいと思うのです。

○江藤国務大臣 かつて新産都市の指定というのを鳴り物入りでやって、日本じゅうが大騒ぎをした時代があります。今顧みてみると、それは成功したかというところ、成功したところもありますが、必ずしも成功していないところが多い。それは何だといったら、空港がなかったということ、やはり高速道路がなかった、新幹線がなかった、そういうところは全部取り残されておる、私はそういうふうに思っています。

私ごとで恐縮ですが、私の宮崎空港というのは、九州で一番早くジェット化が進んだのです。ところが、滑走路の延長工事がおくれたために、あれほど全国から集まった観光客の足がほとんど遠のいていきまして、今や閑散とした宮崎観光ということになってしまった。いかに空の玄関口というものが、観光行政を進めていき、その地方の産業発展に大事かということを私は身をもって味わっておる一人でもあります。したがって、先ほど航空局長が申し上げましたように、エアライン各社においては、地方空港の開設を抑制するという考えは一応採算上考えたらそういうことも出てくるでしょうが、私どもはやはり政治家でありますし、これはまた行政の立場から考えると、四全総に示されておるような国土の均衡ある発展ということを考えたならば、一番大事なのは、何といつてもやはり空港の開設であると私は思うのです。

それは新幹線をつくるにしてもあるいはまた高速道路をつくるにしても、膨大な予算を必要とする年限を必要とします。それに比べて、用地問題、漁業補償等が片づけば空港というのは早い。ですから地方空港の整備ということとは、運輸省が

これからしかと念頭において第六次整備五カ年計画の中で考えるべき基本的な戦略であろう、こういうふうには私は考えておるところであります。しかしながら、財政的になかなか私どもの要望も通らないことであるから、今後第六次整備五カ年計画の策定等に当たっては、それぞれ皆さん方からまた御建議やら御支援を賜りますようお願いをしたいと思います。私も、局長が申し上げましたように、年が明けましたならば審議会を開きまして早速取りかかるわけでありすが、どうぞよろしく御願いを申し上げる次第であります。

○武部委員 大変心強い大臣の御決意を承りました。非常に安心もいたしましたし、深く敬意を表したい、かように思う次第であります。

ここで余り地元の問題を直接的に取り上げて質疑をするのは甚だ僭越に思うわけでありすが、けれども、たまたま私の出身地が北海道であり、新幹線もまだ不可能という地域でもあり、したがって今後空港整備、航空交通網にすべてを託しているというところでございしますので、あえて質問させていただきます。こう思うわけでありすが、

実は、一般には、北海道を知らない人は北海道というところと他府県と同じように一つの圏域であって皆同じような生活をしている、こう思っている人が多いのではないかと、こう思っている人が、北海道というのは日本列島全国土の二割でござい

ます。ちなみに、私の選挙区、北海道第五区は四国の一・五倍、こういうことなすね。地形的に見ても、我々の先人は石北峠を越えること、あるいは狩勝峠を越えること、この峠を越えるために大変な苦勞をしたわけでありすが、その後鉄道が通り、また港灣ができ、空港が整備されて、かなり全国的なレベルに開発も進んでまいりましたけれども、しかし今我々の道東における最大の政治課題は何だといったら、どこへ行っても空港整備、こういうことなすね。

とりわけ紋別空港は、今三種空港でありますけれども、ここは大臣も御承知のとおり名寄線がさ

きに廃止になったところでありすが、これはこの地方にとりましてはまさに断腸の思いで決断を迫られたわけでありすが、しかし我々政治家の立場で何と言つてみんなを慰めたか、それは紋別空港をジェット化しようじゃないか、そういうことを呼びかけて励ましてきていたわけなんです。しかも、名寄線が廃止になってから、それぞれの周辺の自治体は半分の運賃助成をしまして、昨年と比較いたしますと、運輸省もデータを押さえていると思ひますけれども倍の需要になっているわけですね。私は、こういう地方空港のジェット化ということについて、次の計画では特別配慮すべきではないか、このように考えるわけですが、この点について運輸省の考えをお聞かせいただけますか。

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕

○丹羽政府委員 紋別空港のお話につきましては、私どももいろいろと勉強させていただいております。

紋別空港は、先生のお話のように第三種空港でございまして、当然北海道庁というのですか、北海道がその設置管理者でございしますので、その空港の今後の整備のあり方とか、それからその周辺の観光開発とか、そういった地域振興の方向づけ、そういったようなことを北海道庁が中心になって十分御検討いただく必要があるのではないかと、思っております。

先生の御指摘があるにもかかわらずあえて需要のことを考えて恐縮なものでございますが、そういうことで、その航空需要の開発というののでしょうか、その増強というのでしょうか、そういう方向の御努力を地元でしていただいて、その上で私どもの方としてもできる限りのことをしたい、このように考えております。

○武部委員 まことにハートのある答弁だったと受けとめております。ちなみに、この紋別空港の問題については、これは大臣に大変御指導をいただいたことでありますけれども、高規格道路の認定をするときに、こ

れは旭川から紋別空港までと飛行場が起点になっているわけですね。このときにどうしてそういう路線の認定になったかという一つの背景に、重要な空港及び港灣、当時建設省の認定基準には空港は入っていないのかもしれませんが、これは飛行機の時代に空港がないのはおかしいではないかというふうな議論もあり、そういうことになりまして、きょうは建設省来ているかと思うのですけれども、重要な空港を結ぶ路線を高規格道路の認定基準にしたということは、紋別空港が重要な空港、このように考えた上であるかと私は思うのですけれども、建設省いかがですか。

○藤川説明員 今お話がございました高規格幹線道路網でございすが、私どもは昭和六十二年に、道路審議会の答申に基づきまして、路線選定要件として六項目の要件をいたしまして、そのいづれかに該当するものというところで選定させていただきました。その六項目の路線要件の一つといたしまして、「重要な空港・港灣と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの」というような一項目を入れたせていただいております。この「重要な空港」というのは、私どもの考え方としては、おおむねジェット機が定期的に就航している空港というものを対象とさせていただいたところでございます。

○武部委員 ただいまの御答弁のとおりでありまして、大臣、おおむねジェット機が就航している空港、こうお考えということでございますから、ぜひひとつそのことも深く念頭に置いていただいで、今後の御協力のほどをお願い申し上げます。かように存じます。

○江藤国務大臣 六十一年当時、高規格幹線自動車道路の原案を作成する段階で武部議員から、当初予定になかった旭川からの延長について実は熱烈なる、それこそ耳にたがえるほどお話を聞きました。しかも、この恵まれない地域のいわゆる開発ということについて、そういう大きな計画

等も聞かせていただきました。お互い発展途上国に生を受けた者でありますから、都会の皆さんと比べると、こうした道路交通網という公共事業、公的部門に頼らなければ生きていけない地域の願望というものはお互い身にしみるほどわかるわけであります。

北海道庁に対するいろいろな運輸省の意見もあるようでございまして、今の空港にするのか新しい空港にするのか、それらの問題もまた今後検討すべきことであるかもしれません。しかし、いずれにしても紋別空港についてはしばしば、それこそ顔を見合わせるたびに必ず話の出ることでありますから、しかと受けとめまして、これから私どもも誠意を持って検討させていただきたいと思っております。

○武部委員 まことにありがとうございます。時間の都合もございまして、次の問題に進みたいと思っております。

私はきょうは御答弁を求めませんが、大臣初め釧路へ行こうとした皆さん方が、釧路空港が霧のため欠航というような場面に遭遇したことが何度かあるのではないかと、こう思います。四全総の中では、地方空港の機能を高めることによっておよそ十五カ所くらいの空港をいわゆる国際交通体系の整備の一環として進めていきたい、こういうふういうたっているわけですね。釧路空港の大型化ということなども明記されております。この問題については地元でも相当論議がありますし、中央にありまして今までのままだいのか、ではどうしたらいいのか、新たに作るのか、あるいはもともと国際的な交通体系の長期構想の中で、北海道に千歳空港だけでなくして道東に一つ国際的な空港を整備した方がいいのか、いろいろな要望、意見等もありますので、ぜひ運輸省航空局当局はそういった問題に耳をかしていただいて実情を調査していただきたい、かようにお願いを申し上げます。これは要望にとどめておきたいと思っております。

次に、航空運賃の問題についてお尋ねしたいと

思っています。

まず、我が国の国内運賃は諸外国に比べて高いという意見がありますね。私は余りその辺の実情、実態は詳しくわからないのですけれども、運輸省の御見解はいかがですか。

○丹羽政府委員 航空運賃には基本運賃というのと、それから基本運賃をもとにいたしましたいろいろな割引運賃、大ざっぱに言ってその二つの運賃の体系があると思っております。その基本運賃の比較におきましては、我が国の航空運賃と、それからアメリカとかイギリスというところの航空運賃とは、比較いたしましたして特段我が国の方が高いというようなことではございません。ほぼ同じレベルだと考えております。

しかし、もう一つの割引運賃の方の問題につきましては、我が国の航空運賃は団体、包括旅行割引運賃、それから青少年割引運賃といったもので、最大で三五％の割引、一般的には一〇％から二五％くらいという割引であるのに対して、欧米では五割を上回る割引もございまして、そしてまたその種類も多くございまして、割引運賃を利用する場合に欧米の方が安くなるというところが考えられるわけでございます。

○武部委員 そういったことを国民によくわかっでもらえるようなPRも必要でしようし、あるいは我が国の運賃体系も、季節的なものでありましていろいろと多様な、バラエティーに富んだ考え方もあつてしかるべきではないかと私は思うのでありまして、今後ぜひ今申し上げましたようなことに留意をいただいて御検討願いたいと思っております。

次に、国際航空運賃の方向別格差の是正の問題でありますけれども、これは私はあるところで江藤大臣がこのことについて非常に積極的な発言をされたことを記憶しているわけでありまして、この問題についてその後どうなっておりますのかお聞かせいただけますでしょうか。

○江藤国務大臣 方向別格差の是正については各方向から要望のあったことでありまして、運輸省

でも、昨年の九月からこの問題について航空各社との折衝も続けてまいりました。

実は先般来改定をいたしました、為替変動はありますけれども、ただいま例えばパリと日本の間で一〇〇対一〇二、それからシドニーと東京が一〇三、東京とロスの間が一〇〇に對して一〇四、航空局長が申し上げましたように、基本料金においてはほぼ是正をされてきたと思っております。ただ、割引運賃それからダンピング等については、しばしば報道されてそれが全部のように聞こえる面がありますけれども、それについてはまた別途のことです。

もう一つは東南アジア諸国がありますわけで、ここはなかなか難しく、例えば香港の状況を見ると、十年間で香港ドルが三分の一になつておつりかねたというところがあります。後進地域との運賃の問題でありますので、一挙に下げるといふこともできないものですから、今いいところは一〇〇対九〇、悪いところで一〇〇対七〇、大体一〇〇対七〇から九〇のところまでは是正がされてきた、こういう状況であります。

○武部委員 大臣を初め運輸省当局の御努力に深く敬意を表したいと思います。

さて次に、最後の質問になりますけれども、国内運賃についていわゆる南北格差という問題があります。これも運輸省においても調整に今努力中だ、こういうことではありますけれども、この点についてはどうなっているのか、いつごろまでにめどをつけていただけるのか、これは特に北海道あたりは今か今かと待ち望んでおりますので、その点のお答えをいただきたいと思っております。

○丹羽政府委員 いわゆる南北格差でございますけれども、北海道方面の路線の中には、需要の量が全体的に少ないとか季節的波動が大きいとかというところで個々の路線ごとに事情があることもございまして、比較的運賃が割高になっているの、もやむを得ないという路線もございしますが、一キロ当たりの運賃で比較しますと、他の路線よりも

高いのがあることは事実でございます。それで昭和六十二年の十二月に一度、道東四路線というところにつきまして、千円だったと記憶いたしますが若干の是正もいたしました。しかしまだ格差が残っておりますので、私どもの方としては、今各路線の運賃体系を詳しく精査しておるところでございます。まして、できるだけ早い機会にその是正の方の結論を出していきたいと考えております。

○武部委員 このところはもう少し具体的に回答できませんか。できるだけ早い機会とはいふごろまでどのようになるか、お答えいただければありがたいと思っております。

○江藤国務大臣 私は就任以来このことを強く事務当局に求めてきたわけでありますが、実は事務当局はそれを受けてまして事務次官、航空局長が心配するくらい手を広げて、今徹夜で作業いたしております。したがって、私はできることなら年内くらいには一応の取りまとめができるかな、そして年が明けまして、今度はそれをもとにして航空各社との協議をして運賃是正のための申請を得て、そして今年度中くらいには審議会を開いて決定するように運べたいいな、そういうことを念頭に置きながら今鋭意努力をしておる最中でございます。

○武部委員 本日は運輸大臣に政治家としての極めて大胆な御答弁をいただいた、こう受けとめております。深く敬意を表します。運輸行政は非常に大事なときだ、こう思っておりますし、特に地方の皆さん方から運輸省、とりわけ航空問題というものに大きな期待がある、こう思いますので、一層の御努力をお願いしたいと思います。どうもありがとうございます。

○島村委員長 吉原米治君。

○吉原委員 予定をしておりました質問にちよつと先立ちまして、けさ方の朝日新聞を見て実は驚いておるわけでございます。

昨年の七月、横須賀沖の衝突事故について私は質問に立たせていただきました。以来「なだしお」と釣り船の事故については関心を持っておりまし

たけれども、けさの朝日新聞の一面に随分ショッキングな報道がなされておるわけでございます。御案内のように昨年七月、三十人の犠牲を出した海上自衛隊の潜水艦「なだしお」と大型釣り船第一富士丸との衝突事故直後、当時の山下艦長が航海の公式記録簿である航海日誌に記されていた衝突時間を二分間おくらせる改ざんを命じた。その上に、原紙を処分させていたことが昨日、十一月十四日の海上自衛隊の内部文書で明らかになった、こういう報道がなされておりますが、海上保安庁、この事実があったのですかなかったのですか、この点だけをひとつ確認をしておきたいと思ひます。

○野尻政府委員 たいだいま先生の御指摘にありました事件は昨年の七月二十三日に発生したのであります。当初海上自衛隊の横須賀地方総監部から横須賀海上保安部にあった連絡では、衝突時間は十五時三十八分ということになっておりました。一方、速力通信受信簿及び航海日誌の記載時刻では十五時四十分ということになっておりました。その間二分の違いがあったわけでありまして、私もこの事実は当初から知っておりました。そのために当初からこの点について詳細な調査を行ひまして、初期の段階から航海日誌の修正があったという事実を私も承知しております。

〔委員長退席、武部委員長代理着席〕

○吉原委員 事実を認めていらっしゃるなら、これから海難審判庁でそれに基づいた審議が進められていくだろうと思ひます。少なくともあの衝突事故の直前の二分間というのは相当な長時間であると思ひます。非常に重要な問題が改ざんをされる。しかも艦長の命令によって改ざんをされたという事実は、私は今お認めになった上で、これから正しい審議が進められていくだろうと思ひます。中身については申し上げません。その一点だけ確認できた結構です。

○野尻政府委員 私ども海上保安庁では、この犯罪事実についての衝突時刻につきましては十五時三十九分ごろと認定しております。その認定の根

拠となりましたのは、今先生の御指摘のありました航海日誌の記載だけではなく、乗組員からの供述あるいはほかの船の乗組員からの事情聴取、また当庁の出先機関であります海上交通センターのレーダー映像の解析結果、あるいはまた第一富士丸の船内時計、こういったいろいろな事実から断定したものであります。したがひまして、航海日誌等の修正が当庁の捜査に影響を及ぼしたというところは考えておりません。

○吉原委員 それはこれから海難審判庁で正しい、公平な審議が進められると思ひますから、この場であなたとそれがどうのこうのという論争をする気はございませんので、どうぞお引き取り願ひて結構でございます。

私に与えられました時間は五十分でございますから、ひとつ答弁も簡潔に要点をお答え願ひたいと思ひます。

去る十月三十日に公正取引委員会の研究委託機関、政府規制等と競争政策に関する研究会の報告書が公表されました。その中で特に私は、本日は運輸委員会の席でございますから運輸部門、なかんずくバス、タクシー等の自由化を促す問題を中心にしながら、関連する二、三の課題について質問をしたいと思ひます。

公取がきょうはお見えになっておるはずでございますが、この報告書を、昨年の七月から十三回も審議を重ねられて受け取られた公取の立場から、まことにしかるべき報告書が提出されたという受けとめ方なのか、いや、これは研究機関の意見であつて公取は別の考え方を持っておるのだ、こういう意見なのか、まず、この報告書を受け取ったときの感想を述べていただきたい。

○岩淵説明員 御説明いたします。たいだいま指摘のありました研究会は、政府規制等の見直し及び関連分野におきます競争確保促進政策について幅広く検討するという観点から、公正取引委員会事務局の依頼によりまして設置、開催したものでございます。したがひまして、本報告書は、研究会が競争政策の観点から取りまとめ

たものでございます。したがひまして、公正取引委員会としての見解ではございませんが、公正取引委員会といたしましては、この報告書の内容を尊重し、今後の競争政策の運営に生かしていきたい、かように考えているところでございます。

○吉原委員 研究会の意見をまとめたものであつて、公取の直接の意見とは違ふかのようにもあつて、公取の意見を聞いておつたのですが、少なくとも、公取の委託機関であるはずでございますから、私は公取の意向が一切この報告書に反映されてないという解釈は当たらないのじやないかと思ひます。ですからこういう報告書を、競争原理を導入する立場でまとめられた意見は即刻公取の意見というふうに受けとめてよろしいかどうか、その点が確認したかったのです。

○岩淵説明員 御説明いたします。

御案内のとおり、政府規制について、今回の報告書はその緩和を提言しているわけでございまして、政府規制は、御案内のとおり各省庁におかれましては競争政策の観点も含められた種々の観点から行つていらっしゃるわけでございまして、したがひまして、その緩和につきましても、関係各省庁において種々の観点から検討していただくべきものであると考えております。

公正取引委員会といたしましても、この報告書を公表すると同時に、関係省庁にも送付してございまして、各省庁において政府規制の実施や、また鋭意規制の弾力化等を行われているやに承知しておりますけれども、そういうような実施の参考に資していただきたいというのが公正取引委員会の政府規制に関する第一の考え方でございます。

さらに、公正取引委員会としては、今後具体的にどのようにしていくのかという点につきましましては、この報告書の内容等を尊重しつつ、行政調整や法令調整という立場で、公正取引委員会としては、できる限り競争の余地を残した方がいいのではないかとという観点から御意見を申し上げてまいりたいと思ひます。関係省庁の施策に参考にしてもらい

たい、そうは言いながら、公取としてはこの報告書を尊重したい、一体公取の意向はどこにあるのか。この研究会を隠れみのにしながら、公取の考え方は別にあつて、研究会の報告書を前面に出して何かその陰に隠れようという、私はそんな気がしてならぬわけでございます。きょうは農水問題なんか触れませんが、運輸委員会ですから、運輸行政に、この報告書の中身を施策にどう具体化しようというのか、その手前はどうかですか。皆さんの方から運輸省にこれをやりなさいという命令をする立場なのか、どうぞやってください、お願いをしますという立場なのか、どっちのお立場ですか。

○岩淵説明員 先ほど御説明いたしましたように、競争政策の観点も含め、種々の観点から政府規制を行つておられます運輸省におかれまして、今後政府規制の緩和等を実施していくに際して参考に資していただきたい、こういう立場でございます。

○吉原委員 あくまでも参考にしてほしいということをはっきり言われました。したがひまして、皆さんの競争原理を導入するということについて、運輸省側がそれは実は迷惑な話だ、こう言つてしまえばそれまでのことになってしまうのですが、そういうこともあり得るというお考えですか、どうですか。

○岩淵説明員 繰り返して恐縮でございますが、政府規制は主管官庁において責任を持って規制または規制の緩和を図るべきものであると考えておりますので、そのようなことがあろうかと思ひます。

○吉原委員 そうしますと、具体的な問題についてお尋ねをしたいわけでございます。一般的に言われております経済的規制、それと社会的規制というものを別の次元にとらまえてこの考え方が述べられておるわけでございます。つまり、経済的規制は緩和しても、その矛盾と

○岩瀬説明員 御説明いたします

そしてこの報告書におきましては、環境の保全や安全等の確保を目的とした規制、いわゆる社会的規制につきましては、適正かつ十分に行うことが必要であることは言うまでもないとしておりまして、しかしながら、これは競争制限的な方法によつてこういうような環境保全や安全性の確保をよつていくというのではなく、直接的な環境基準や安全基準というような競争制限的な効果の生じないような規制によるべきであるというのが報告書の見解でございます。

公正取引委員会といったしましても、規制につきましては、それぞれの状況におきまして当然必要があつてでているわけでございますが、その中でもできる限り競争が働く余地を残すような方法をとれないだろうかという観点から、特に経済的規制につきましては、できるだけ競争は残すべきではないかという観点から御意見を、法令調整

○吉原委員　後で大臣にもお尋ねをしますので、しばらく公取と運輸省側のやりとりをじっと大臣聞いておいていただきたいと思います。

ればだれでもタクシー事業というのが営めるのか。言ってみれば、もう一つの経済的規制に、報告書の中で触れられておりますように価格の規制というのがある。参入の規制を緩和する、価格の規制も緩和する、これがタクシー部門に持ち込まれた場合に、受け取る運賃も自由だ、参入も一定の条件を具備しておればだれでもやれる。こんなことになってきますと、昔よくありました神風タクシー、効率が悪いから乗車拒否がそこで起こる、こんなことになりかねない私は思うのである。いとも簡単に運輸部門のこういう規制を緩和するというのが、一体運輸行政上なじむものなのかどうなのか。これはちょっとさっきから公取ばかり聞いておりますから、運輸省側の見解をただしておきたいと思ひます。

○早川政府委員　ただいま先生、タクシー、ハイヤー、特にタクシーのことを中心に御質問でございますので、タクシーを例に挙げながらお答えいたします。たしと思うのでございます。

公正取引委員会の依頼を受けた研究会のお立場
というの、タクシーにつきましては、普通の車
業者、バスとかあるいはトラックとかあるいは
空であるとか、そういう非常に事業者そのもの
表面に出てくる形の事業者としてタクシーを
考えているように理解するわけでございます。
私どもの理解におきましては、タクシーとい
もののポイント、結局運転手さんがその周辺

そういう意味で、この研究会がタクシーとかバスとかそれぞれ具体的に抱えております問題、あるいはその事業の特性というものを余り御考慮なく競争原理の導入は正しいのだという形で提言されてくること、こういうことについては、具体的にいろいろな問題を申し上げれば今申し上げたような運転手さんの売り上げの低下、あるいはその結果として無謀な運転に走るとか、長時間の労働に走るとか、そういうさまざまな弊害が出てくる、ということふうに理解をいたしております。

また運賃につきましても、運輸省は、タクシ
につきましては特に同一地域同一運賃ということ
の方が利用者の便利、あるいはいわゆる単純明切
な運賃ということで利用者の利便に資しているも
のだ、こういう理解をいたしておりますして、その
刃が非常に乱れた形でそれぞれの運転手さんと客
との取引で運賃が決まるとか、あるいは遠距離
はこのタクシが安くて近距離はこのタクシが
安いというようないろいろな実態が出てくること
は決して好ましいことではない、こういうふうな
理解をいたしておりますので、そういう観点で、
現在安定的に推移しております各地域のタクシ
の、言ってみますとお客さんとの関係、あるいは
事業者の安定的な運営、安全の確保、こういった
ものについて大きな影響なしとしない、こういう
理解でございます。

○吉原委員 お聞きのとおり、公取の岩渕調査長、今運輸省の考え方を聞かれたと思いますが、

我々が長年運輸省との間でやりとりをしながら、同一地域は同一運賃でいかなければ、同一事業区域の中で二種類の運賃制度というのは利用者の立場からいうと非常に混乱をする。安かろう悪かろうということに結果的にはなってしまうのではない。運賃が安いということは、当たり前の人件費を払い、当たり前前の車を買い、そして当たり前前の燃料費を払って運営する限り、その原価が極端に違うものではない。にもかかわらず、同一地域の中で安いタクシーと高いタクシー、高いタク

クシーというよりも認可を受けた料金でまじめにやっておる業者との間に大きな混乱が生まれてゐる。お客の方は選別する立場ですから安い方を好むでしょう。しかし、安いからといって乗つてゐたけれども車の質が悪い、運転手の対応ぶりが悪い、安いものだから速く長く長距離を飛ばなければ効率が悪いというふうなことで、至つて気分が悪い乗り方になつてしまふ。こんなことが容易に考えられるのですが、そういう現場の実情を見ながら一体学者先生方は検討されたのかどうなのか、また報告を受けた公取の立場は、自由化だから、競争だから価格でもって競争させることにまつてタクシー事業は活性化するなどというふうな

ことを本気で考えていらつしやるのかどうか、公取の方からも一回お答えを願いたい。

〔武部委員長代理退席、委員長着席〕
○岩淵説明員 御説明いたします。

まず、最後の点につきましてですが、この報告書をまとめるに当たりまして、学者先生を中心に研究会をつくっているわけでございまして、いろいろな分野につきまして検討している関係から、必ずしも皆さん運輸行政について精通しているわけではございません。しかしながら、運輸関係について詳しい先生も含まれております。また、これを取りまとめるに当たりまして、事業者からヒアリングを行うほか、団体からもヒアリングを行っておりますし、事業者百五十社、消費者等に對しましてアンケート調査等を行ひまして取りまとめたものでございます。

それから、先ほど言っております運賃の問題でございまして、研究会での議論及び報告におきましては、現行のような同一地域同一運賃制では消費者にとつていわゆる競争によるメリットが享受できない、逆に事業者にとつても、経営努力や創意工夫を発揮して生産性を向上させ業容拡大を図るといふようなインセンティブを失わせているという側面があるのではないかとこの観点から問題にしているものでございまして、長期的には自主的な運賃といふことをうたつておりますけれども、当面の改善といひましては、割引チケットとか閑散割引等、少しでも競争を導入するような余地はないのかといふような指摘も含んでいられるものでございます。

さらに、御指摘がございました、競争が行われた場合には安全性の問題が起るのではないかと、乗車拒否等の問題が起るのではないかと等々の懸念があるわけでございますが、先ほど御説明いたしましたように、報告書ではその手段といたしましては、いわゆる経済的な規制、競争をなくすることによつてそういうものを確保していくということではなく、労働時間の規制とか、安全性は安全性で競争制限的な効果を持たないような別の規

制の方法があるのではないかとこのことを提言しているものでございます。

○吉原委員 どうもあなたの認識は、私は当初から経済的規制と社会的規制というのがある意味で車の両輪だ、密接不可分だ、あなたの答えを聞いておりますと、この報告書の精神すばりて別の次元で問題をとらえていらつしやる。競争の原理、私も、今の自由社会の体制の中では一〇〇%否定しません。むだなことをやれと私は言っているわけではない。ところが、同一地域同一運賃の精神というのは、それだけで競争の原理が作用できなくなるかといふたら、私はそれは思っていない。むしろ同じ料金であつても、あの会社の車は質がいい、運転手もきちっと応対してくれる、気持ちよく乗れる、そういうことで競争の原理が動いてくるのではないか。しかも今の状況の中でも乗り合いタクシーだとかワゴンタクシー、あるいはナイトタクシー、救急タクシー、福祉タクシー、それぞれ同一地域同一運賃という規制の枠の中で精いっぱい各業者は競争しておるわけだ。わざわざ参入規制を緩和しなければ競争の原理が動いてこないなどという発想がなぜ出てくるのか、私は不可解でございます。

そこで、横道に入りますが、一週間前の十一月六日に、大阪のステーションMを調査に行つてまいりました。京都に本社がございましてMといふタクシー会社、事業区域外で営業するといふことで、大阪地域では大変社会問題化しました。近畿運輸局長にお会いしましたら、近畿運輸局もそれなりに努力をされておつて、当初問題になったほど大がかりなこととはほとんどやつていない。そういう意味では運輸局の努力は多とするわけでございまして、この大阪のステーションMに入りますと、入り口に待合所はございまして、待合室といつたつて、通常のカウンターがありまして、お酒でも飲めるような仕組みになっておる。入りがけに女性が何と云うかといふと、お車ですか、車は予約されておりますかと。六日、先週の月曜日ですよ。普通の喫茶店なら何にしましよ

かというのが普通なんです、車の御予約はお済みになりましたかです。

これはまるっきりタクシーの受注をする一種の区域外における営業所、こういう印象を強く私は受けたわけでございまして、いすに座つてカウンターにいますと、こういう「タクシーご利用のお客様へ」といふメモ書きがカウンターの前に全部置いてある。これはききう質問通告と同時にコピーして差し上げましたから大臣も今読んでいたいただきたいわけですが、当店は、運輸局よりのご指導によりご予約済みのお客様にかぎり待合所としての運営を許可されております。したがしまして、ご予約がお済みでないお客様は、店外の公衆電話等で、ご予約の上、ご入店下さいませ、お願い致します。喫茶店一杯飲み屋かわかりませんが、少なくとも、運輸局の指導によつてこんなことがなされておつたのか。

昼間私は運輸局の局長室でいろいろ事情を聞いた。大変御努力をされておつて私も意を強くしたので、それが終わつて、夜の十時から現地、大阪駅の裏側になりますけれども、その待合室なるものに行つてみた。そうしたら入りがけにそういう調子でしよう。カウンターに座つたらこういうものが置いてある。運輸局はこんな指導をしておつたのかな。昼間の運輸局長の話とちよつと違うな、こういう気がしましたので、確認しようがないものですから、運輸局側で確認をしてもらつたはずですのでお答え願ひたい。

○早川政府委員 お答えいたします。先生御承知のとおり、今の道路運送法上は、京都から大阪に実車が入ってきた車が、京都の営業所であつたまま運送引き受けをした、大阪から京都へ戻る、こういうお客さんを輸送するといふこと、そのために待合室みたいなものがあればそこを利用することについては、法的に特段問題はな

か、その種のそういう形での指導、そういうことを指導したということでは全くございませんで、そういうこともいろいろ問題があるから、決してそういうことのないようにしてほしいといふことを指導したというのが実態でございます。先生のお話のとおり、運輸当局からの御指導で、御予約がお済みでないお客様は、店外の公衆電話等で御予約してください、そういうことをするように指導したということは全くの誤りでございまして、その点申し上げさせていただきます。

○吉原委員 誤りだと言われただけではまずいので、誤りなら誤りで、そういう指導は今後しないように本省の局長名で、あるいは大臣名の方が重みがあつて結構でございますが、こういう紛らわしい指導をしてはまずい、以後その間違つた指導は改めるべきだといふ通達などを出していただければいいですか。これはちよつと大臣に聞こうかな、いいですか。

○江藤国務大臣 誤つたことは正させるのが至極当然のことであると思ひますから、直ちに処置させます。

○吉原委員 そこでもう一つ、私はこの規制緩和の報告書に関連をしてお尋ねしたいことがあるのです。

一昨日北海道の札幌局に行つてまいりました。ところが、北海道ではタクシーの運転手、嘱託、パート、こういう身分のままで雇用しておるケースが非常に多いのです。

札幌のSKグループと言われております二つの会社にも行つてまいりました。おたくの会社は、嘱託とかパートとかいふ身分の乗務員を雇用されておるようですが、一体全体の何割ぐらい採用していらつしやいますか、会社の専務ではございませぬ業務部長でしたか、尋ねますと、私のところは約三〇%おります、三人に一人はパートとか嘱託とかいった正規の乗務員でない。もう一つの会社へ行つたら、私のところは四十数%になりますかな、こんな話をしておりました、いささかも

か、その種のそういう形での指導、そういうことを指導したということでは全くございませんで、そういうこともいろいろ問題があるから、決してそういうことのないようにしてほしいといふことを指導したというのが実態でございます。先生のお話のとおり、運輸当局からの御指導で、御予約がお済みでないお客様は、店外の公衆電話等で御予約してください、そういうことをするように指導したということは全くの誤りでございまして、その点申し上げさせていただきます。

○吉原委員 誤りだと言われただけではまずいので、誤りなら誤りで、そういう指導は今後しないように本省の局長名で、あるいは大臣名の方が重みがあつて結構でございますが、こういう紛らわしい指導をしてはまずい、以後その間違つた指導は改めるべきだといふ通達などを出していただければいいですか。これはちよつと大臣に聞こうかな、いいですか。

疑問に感じないというのですか、それが何が悪いんですかと言わなければならぬ対応ぶり。

ところで運輸規則二十五条の六、七「運転者の選任」という条項があるわけですが、この運輸規則二十五条の六、七というものは、運輸省は一体何をねらいとして決められた規則なのか、ここら辺をまず尋ねたい。

○早川政府委員 ハイタク事業という事業につきましては、良質な資質を持った労働力とお客さんとの対応その他でございまして、その良質な資質を持った労働力を確保するということが事業の基本であるというふうに我々認識いたしておりますので、一時的、部分的にこれらを補完するというような場合はパートの対応ということもあると思いますが、基本的には長期的かつ安定的な労働力等の確保が必要だというふうに理解をいたしております。

またその趣旨が、先ほど先生御指摘の自動車運送事業等運輸規則二十五条の六及び七、運転者の選任に際しまして、パート等、ある期間限定等をやることのないような形で進めるといふ趣旨の条文になっているものと理解をいたしております。

○吉原委員 わざわざ運輸規則二十五条の六、七で運転者の選任事項が設けられたというのは、今地域交通局長がおっしゃった趣旨だろうと思えます。つまり、本雇の乗務員を常時採用しておかなくてはならぬ。しかも、社内教育も徹底をし、安全対策あるいは乗客との接客態度等々それぞれの会社独自で教育をする必要もあるでしょう。ところが、きのうまでトラックなり炭鉱で働いていた人が、突然パートで結構でございまして、嘱託で結構でございまして、こういう形でどんどん雇用されるようなことになりました。この二十五条の六、七の運輸規則は空文化してしまふ。二ヵ月更新はけしからぬが、三ヵ月更新ならいいじゃないか、あるいは半年更新ならいいじゃないか、こういうことに実はエスカレートしていくわけではございません。

北海道という特殊な地域、最近炭鉱の閉山等等で大変な地域だと私は思っておりますがゆえに、定年退職をして、第二の人生で六十から六十五ぐらいまで運転手ぐらいはできるからタクシーをやりたい、こういう方が嘱託でお勤めになることは私は大賛成です。ところが、二種免許を持った二十代、三十代、四十代の働き盛りの人が、嘱託——パートという名前はさすがに、私どもが現地に行つて会社の首脳部に会いましたら、パートはおりません、嘱託は今言いましたような数字で三〇％、四〇％のウエートを占める、そういう乗務員がたくさんおる、こういうことでございまして、その上に、労働基準局にきようは来てもらつていふと思ひますが、賃金がオール歩合給制だ。売り上げの四〇％、あるいは四五％のところもあるでしようが、それが本人の収入になる。深夜労働も時間外も休日出勤も何もない。言つてみれば労働基準法で決められておる賃金の計算がどんぶり勘定で本人に支給されておる。現地で労働基準局長に会いまして、好ましい賃金体系とは言えませんが、また運輸局も、刺激的賃金はだめだということでも再三にわたつて行政指導をしてきた今日までの経過があります。

これは最初に労働省労働基準局の方から、オール歩合給に対する考え、好ましいことではないけれどももしやがないなという考え、方なのかどうなのか、ちよつとお答え願ひたい。

○鹿毛説明員 お答えいたします。自動車運転手につきましても賃金体系につきましては、業務の態様から歩合給制をとる事業所が非常に多いというところは先生の御指摘のあったとおりでございまして、それで、歩合給の関係についての基準の指導なり考え方がどうなつていのか、こういうことでございまして、私どもの方では「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」という改善通達でございまして、その中で賃金制度の関係についても一定の改善を図るような指導を行う、こういうことにして

ているわけではございません。その改善基準の中では、歩合給制度がすべてまづいというところではなく、歩合給制度の中にはその形態によつては無理な運転を誘発し交通事故の原因等になる、こういうようなこともございまして、歩合制の中での累進歩合制というものについてはこれを廃止するというところでございまして、指導してきています、こういうことでございまして。

それから先ほど、法定外の残業の関係あるいは深夜に働く場合の割り増し賃金の関係がどんぶり勘定になつていふではないか、このような観点の御指摘がございました。これにつきましては当然ながら、法定労働時間を超えた所定外の労働時間あるいは深夜に労働させた場合には、給与支払いの中でその部分がきちつと法定の二割五分以上を支払われるような体系にシステムとなつていなければ法律に違反するわけではございませんので、その点につきましては、どのような賃金体系をとつておられまかつと指導をしていくということをやつていられるところでございまして。

○吉原委員 法違反があれば厳格に処罰をする。現実には現地の労働基準局の次長さんの話によりまして、職員の不足ということもあるでしようけれども、職員の不足と監査が徹底されていらない。一定の固定給部分、上乗せするところの歩合給、二階建てになつていけば私も問題にしませんけれども、固定給部分が全然ないわけでは、売り上げで幾ら、走つて幾ら、もうけて幾らという形がオール歩合給、B型賃金と言つておるようではございまして。今私が申し上げた事例は、固定給部分を一定程度支払ひながらその上に一生懸命に稼いだ者はそれなりの報酬が得られる、こういう制度でないわけですね。しかも身分は嘱託だ、半年更新で気に入らぬ者はいつでも退社、退職してもらつて結構です、こういう状況の中で、出先の基準局なり監督署はもっと厳しく法の番人という立場から監査を徹底すべきではないか。私はそういう意味で、現地局に、とかううわさのある企業、会社等については監査を厳重にやるべきだ、こういう通達ぐらいは

出してほしいと思ひますが、いかがですか。

○鹿毛説明員 賃金の問題、労働時間の問題も含めまして、ことしの三月一日付で「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」という新しい改善基準を作成したところでございまして、この基準に基づきまして、自動車運転者あるいは事業所に対する今後の労働時間等の周知徹底というところを現在やつていられるところでございまして、それぞれの局では関係の事業主あるいは団体等を集めてそういった点での周知徹底を現在やつていられる、こういう状況でございまして。今後ともこの基準に基づきまして、さらにそういった点での周知徹底なり指導に努めてまいりたい、こういうぐあいに考えております。

○吉原委員 私は一週間の間に二ヵ所現地調査に行つてまいりましたので、それに基づいて質問をいたしました。あるいは、要請すべき点は要請をさせていたいただきました。

ところで、質問の本题に戻りたいと思ひます。公取の方の報告書によりますと、個人タクシーは三十五歳以上と現在年齢制限が加えられておる、これを今度、二種免許という制限があるのに、何もそれにさらに三十五歳以上なんという年齢制限は要らない、これはもう取つたえ、こういう指摘が出されておられますが、これはどういふ趣旨に基づいて取つたえということに論議になるのか、その理由はわかつていらつしやと思ひますか、お答え願ひたい。もう時間が来ましたから簡潔にお願いしたい。

○岩淵説明員 御説明いたします。

報告書におきましては、タクシー業におきまして免許基準のうちの需給要件についてはこれを撤廃すべきではないかというものが報告の中身でございまして、その一つとして、個人タクシーにつきましても現在三十五歳以上でなければいけない等々の制限が課されていられる、これも一面では需給調整的な側面を持ていられるのではないかと、ことから、不合理ではないかという指摘をしていられるものでございまして。

○吉原委員 公取はああい見解に立っていらっしやるようですが、運輸省側はどうですか。

○早川政府委員 先ほども別な御質問でお答えいたしましたとおり、タクシー事業につきましては、運輸省の資質の確保ということが行政の一つのポイントでございます。そういう意味で、法人タクシーにつきましては、事業者たる法人を指導監督することを通じて適正な運輸者の確保を行っている、大都市、東京及び大阪におきましては近代化センターという別のチェックの仕組みもつくっている、こういうことでございます。

それに対して、個人タクシーを免許する際には、その個人、その方がタクシー事業を行うことがストリートに認められる形になりますので、私どもといたしましては、言ってみますと、その個人の方が運輸者としてお客さんに対応するのに十分な資質があるということを行行政側で担保していく必要がある、こういう見解に立ちまして、二種免許とかタクシー等運転手としての経験年数、さらに三十五歳という年齢要件ということがある方が、その方がその後、生涯を通じてタクシー運転手として利用者に対面していく資質の担保がとれていくのではないかと、こういう観点でやっている行為でございます。

○吉原委員 公取の岩淵課長の考え方と運輸省側の考え方はどうも真反対の考え方に立っていらっしやるようでございます。

そこで、最後に大臣の見解をただしたいと思いますが、参入の規制を緩和する、つまり、一定の条件を具備しておればだれでもやらせる、これはタクシーに限りませんよ、バスだってそうだしトラックだってそう。参入の規制を緩和する。運賃は運賃で最高運賃だけ決めておいてあとは野放しでやらせたい、価格の規制も緩和する、こういうことが公取の方から運輸省側に、競争の原理をもっと導入したらどうかという、私は命令をするのかお願いをするのかどちらかと言ったけれども、仮に運輸省側として御相談された場合に、これだけ一定の規制を加えて公正な競争をさせ

る、運輸者にも社会的に認められた賃金を払いがら、余分な砂利トラとか神風タクシーとかいう、走って幾ら、物を積んで幾らというような形で競争を激化させていくということが一体運輸行政の中でなじむ考え方のかな、私はこういう方向については絶対反対の立場でございます。

そこで、この報告書が発表された翌日の記者会見で運輸大臣は「素人が勝手なことをいって人心を惑わしている。迷惑千万だ」という報道がされておるのを読みました。「迷惑千万だ」という意味は、一体どういうことを大臣は頭の中に描かれて記者会見で言われたのか、そこら辺をもう一つ聞いておきたいと思っております。

○江藤国務大臣 今たまたま個人タクシーのお話がありました、あれで私は思ひ出しますのは、昭和五十四年か五年ごろだと思いますが、年をとっていつまでもタクシーの運転手で勤めておるといのはかわいそうじゃないか、無事故、無欠勤で非常に優秀な人で、もう独立して自分で車を持って、無理をしないで収入を確保しながらぼちぼち余生を安全にやっていこうという人にはひとつ個人タクシーの道を開いて、いつまでもタクシーの運転手というそれから独立させてやたらどうかというところから始まったと私は思っております。例えばそういう歴史を踏まえて今日まで三十五歳になっていたというような歴史を公取は御存じないと私は思うのです。

ですから、今回の発表が公取の事務局から来まして、私はそれを見たときに、これは公取の仕事かな、こう思ったのです。公取の使命というのはほかにあるのではないかと。公取の業務を行うのに、内部において諸般の勉強をされ、検討をされるということには至極当然のこと、なさなければならぬことだと思えます。政府全体としては、臨調、行革審に始まってさまざまな規制緩和を行い、合理化を図ろうとしておる。また、この委員会においても物流二法を提案して、皆様の御審議を煩わせようと努力もしておる。そういうこと

を、たまたま先ほど答弁がありました、必ずしも専門家がなくて、中には専門家がいらっしやるというお話でありまして、そういう人たちが原局である運輸省に対して何の意見を求めることもなく、現況の調査をされることなく、バス、トラック、ハイヤー、タクシーから航空に至るまでそういう提言をなさるといふのはいかなものか。これが民間からの提案であるならば、私はそれは一つの提案として受けとめるにやぶさかではないと思っております。政府内部においてももろの改革を進めようというさなかに、関係のないと言っている大変恐縮であります、いささか権限を越えるがとき行為を行われることは、行政全体の立場からして人心を惑わすことになるのではないかと、私はこういうことを思いましたから迷惑千万、こう言っておるわけですね。

しかも、私は着任以来言っておりますことは、少なくとも運輸行政というものは許認可行政の上に立って進める役所であつてはならない、あくまでも陸海空にわたって国民万般の安全と利便を図りながらサービスの万全を期していくのが運輸行政だ、私はこう思っておりますから、いやしくも許認可行政の上にあぐらをかいたと言われるような行政官庁であつては断じてならぬ、あくまでも利用者、事業者のことを考えてこの行政は行わなければならない、こういうふうに私は常かね申し上げてきたところであります。

したがって、重ねて申し上げますが、公取が内部においていかなる検討、勉強をされようとそれは御自由であります。しかし、公取は行政官庁ではないはずでありますから、事をされるときには周囲の関係する省庁の意見も十分聞き、そして政府全体としての足並みを乱すことなく行動されることが正しいことであらう、こう考えておりましたので、あのような発言を申し上げたという次第でございます。

○吉原委員 最後に大臣の高邁な御信念を披露していただきまして、大変心強く思っております。どうかひとつその高邁な理論に立つ

て運輸行政に御努力されるように強く御要請申し上げて、質問を終わります。

○島村委員長 緒方克陽君。

○緒方委員 お昼の時間にもなりましたので、できるだけ簡単に済むように、時間をオーバーしないように努力したいと思います。

交通事故死一万人という状況の中で、当運輸委員会でも交通事故防止の問題、いろいろ重要な問題であります、その中でも事故後の紛争の処理の問題について対策が立てられなければならないわけがあります。その一つの機関として交通事故紛争処理センターというのがあるわけでございますが、これは総務庁の方にお尋ねするわけですが、これがせっかくできていくわけでございますが、全国で高等裁判所が設置されているところだけにセンターがあるということ、距離的な関係あるいは日時的な関係で有効に機能していないという面があるのではないかと、このことで質問をいたします。

そこで、この交通事故紛争処理センターが設置されているわけですが、今日の全国的な紛争処理の申し込み、それから処理をされている現状あるいは未解決で裁判に行ったような問題、そういう問題の現状について総務庁にお知らせを願いたいと思ひます。

○堀説明員 お答えいたします。

交通事故紛争処理センターにおける過去五年間の相談の延べ件数でございますが、昭和五十九年度九千七百八十六件、昭和六十年一万五千四百五十五件、昭和六十一年度一万一千六百五十三件、昭和六十二年一万二千六百六十四件、昭和六十三年度一万二千四百四十五件と増加傾向にございます。

また、相談を受けたものの処理につきましては、昭和六十三年で見ますと、示談の成立が千九百三十四件で約四四％でございます。それから審査会申し立てでございますが、二百九件で五％でございます。その他二千二百六十四件、約五一

%となつておる状況でございます。

○緒方委員 それで、時間の関係で私の方で数字を言いますからそのことについて間違いないかどうかということ、昭和六十三年度福岡支部、福岡にあるこの処理センターでは、持ち込まれたのが福岡が四十一件で、継続が三百五十三件、熊本が一件、宮崎が一件それから山口が一件であります、その他のところは六十三年度ではゼロであるということ、沖繩に至つてはいわゆる継続の部分も一つもないということになっているわけですね。

そういったしますと、この交通事故紛争処理センターの目的で、手続、審理費用や期間の關係に非常にいろいろかかるので、そのために設けましたというふうになっているけれども、遠隔地である鹿児島とか、あるいは沖繩に至つては来るだけで飛行機代も含めて大変な問題がある、実効が果たされていないということが出てくるわけですね。

したがって、私が申し上げたいのは、今の数字が間違いないかどうかということ、もう一つはそんな状況であればあるだけ、いろいろな予算的な關係もありますが、遠距離のところにつくとか、あるいは出張してでもやるとか、各県につくとか、そういったことが検討されなければ、これは結局福岡の人たちだけの紛争処理センターになつていてはならないかというふうに思うのですが、その辺についてお答えを願いたいと思ひます。

○堀説明員 お答えいたします。

昭和六十三年度の九州各県の相談件数でございますが、福岡が三百五十三件、佐賀が十五件、大分が十四件、熊本が十六件、宮崎が七件、長崎が三件、鹿児島が二件、山口が四件でございます。過去五年間で見ますと福岡県が九割程度を占めておるといふところでございます。

先生御指摘の遠隔地への支部の設置につきましては、やはり多数の弁護士及び法律家の協力が必要でございます。そういう点とか、それからセン

ター運営のための財政的、人的な手当てができるか等多くの問題を検討、解決しなければならぬものと存じておるところでございます。他方、政府におきましては、昭和四十二年以来被害者救済のために交通事故相談所というものを都道府県と政令指定都市に設けておりまして、こちらの方で交通事故相談活動を鋭意やっておりますので、その辺もよろしくお願いしたいと思ひ次第でございます。

○緒方委員 それで、具体的に各県に交通事故相談所を設けているという話ですが、そこでなかなか解決をしないもので、より難しい問題を解決するためにということ、わざわざこういう処理センターの業務案内までされて、時間と金がかかりません、来てくださいという宣伝をしているわけですね。しかし沖繩などでは飛行機で来るということ、時間などで実際にはそれが活用できないという現実があるのか、それは一切放置するというのはいかがなものか。そういう率直な声についてやはりこたえるべきじゃないかというふうに思うのです。例えば出張してやるということもできないのかどうかということについてお尋ねいたします。

○堀説明員 先生御指摘のように交通事故紛争処理センターから出張して、これは嘱託弁護士が大体和解のあつせんをやつておるわけでございますが、和解のあつせんを済まない場合には、審査会に嘱託弁護士とそれから審査員が三人入りまして審査をいたしておるという状況でございます。今の段階では沖繩への出張とか、その辺はまだ考えておらないところでございますが、御指摘の点、私も今後いろいろ検討してまいりたいと存じております。

○緒方委員 それでは、御検討いただくということとすから次の項目に移ります。

次はCO₂、二酸化炭素などによる地球の温暖化と運輸産業のかかわりについてお尋ねをしたいと思います。フロン問題もいろいろ議論されておりますけれども、地球温暖化が近い将来の問題として非常に議論をされるようになってきました。つい先日オランダにおいて開催された環境大臣の会議で、炭酸ガス排出量の規制目標については、多くのいろいろな議論がありましたけれども、先進工業国が二〇〇〇年までに一定の水準に凍結するというところで、数字は明確ではありませんが、そんな方向で歴史的な会議の幕を閉じたわけでありまして、世界の中でもアメリカ、ソ連、中国に続いて日本は第四位ということになっておるわけでありまして、私も二〇〇〇年に向けた対応が急がなければいけないと思つておるわけでありまして、総論賛成、各論反対ではない問題ではないかという意味で、積極的に先取りをして対策、検討、研究をすべきじゃないかと思つております。

そこで環境庁にお尋ねをしたいと思います、我が国の各種の経済活動から広く発生をしております二酸化炭素の発生総量と運輸産業の排出量、これは推計というところで出てくるようでありまして、どれぐらいの数字になっているかということについてお知らせを願いたいと思ひます。

○廣沢説明員 お答え申し上げます。

化石燃料の燃焼に伴います二酸化炭素の排出量の把握の問題でございますが、これにつきましては今後とも精密な分析が必要であるというふうに考えられるわけでございます。私どもが現在入手しております我が国の最新の総合エネルギー統計を用ひまして私どもが試算いたしました結果について御紹介いたしますと、昭和六十三年度の二酸化炭素排出量でございますが、全体として約二億五千九百二十万トン、それから運輸部門からの排出でございますが、これが約五千三百六十万トンというふうな推計を私どもがいたしておりますが、これはこの運輸部門のウェイトでございますが、これは約二一〇〇程度というふうな、これはあくまでもまだ推計の結果でございますが、こういう結果を現時点で得ているところでございます。

なお、今申し上げました数字は、いずれも炭素換算量というふうなことで推計した結果でございます。

○緒方委員 二一とか二二とか二三とかいう数字がいろいろあるようでありまして、いずれにしても四分の一に近い数字であります。

そこで、大臣にお尋ねしたいわけでありまして、政府は今年の九月に各国の専門家を招いて地球環境保全東京会議というものを開催いたしました、海部総理みづからが演壇に立たれて、世界に貢献する日本、地球環境への積極的な取り組みを表明をされております。しかし、その後のいろいろな行動は、今度のノールドベイク宣言における日本政府の発言、動きあるいはワシントン条約などについても、評判ははつきり言つて余りよくないというのが現状のように私は認識しております。

日本全体の四分の一まで行かないけれども、それに近い量を排出している運輸産業というのは、まあ確かに日本の産業を支える重要な基盤ではありますけれども、やはり排ガス規制の強化とか、あるいはリゾット開発で自然を守るというふうなことにしても一定の歯止めをすべきだし、省エネルギーの推進という立場でノールドベイク宣言の先取りをするというふうなことも必要ではないか、これはことしの通常会の大臣の所信表明の中にもそういう姿勢が言われているわけでありまして、けれども、そんな意味で、困難はあらうともやはり積極的に取り組むべきではないかというふうに思うのでありますが、その辺について大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○江藤閣僚大臣 環境保全というのは世界的な今日の課題でありまして、仰せのとおり国際会議もございましたし、また閣内においても環境保全にかかわる関係閣僚会議も持たれて、それぞれの方針で進んでおるわけでございます。

申し上げるまでもありませんが、日本は排出ガスの規制でもあるいはエネルギー効率の面でも世界最高水準にある、こう言われますけれども、土地が狭隘である、道路の整備はまだまだであるとい

うことで渋滞が年々続いていくわけでありまして、特に物流の主体が大型トラックに移行してきたということ等を考えますと、これからのやはりこういう排出ガスの規制ということについては、ほとんど慎重に取り組んでいきたいと思います、悪くはなってもよくはなる方向は出てこないと思っております。

したがって、これから代替エネルギーの開発あるいはまた鉄道による大量輸送というものをもう一度見直したかどうか。それから、これは自動車産業というのを管轄しておられるわけでありまして、やはり排ガスの少ない効率のいいそういう車をつくるための努力をやっていく、あらゆることをして、そして運輸が直面しておりますそういう二〇％以上、四分の一近くのその責任を負わされておるといことは大変残念なことでありまして、運輸省の一つの大きな課題としてこれから取り組んでまいりたい、こう考えておるところでございます。

○緒方委員 大臣の積極的な発言をお聞きしまして、ぜひ取り組んでいただきたいと思っております。

そこで、いま一つ進めたいと思うのであります。が、そういうことで運輸省としても今年度からですか、「地球温暖化防止等に資する運輸部門のエネルギー対策推進方策の検討調査について」というのを運輸省からいただいたわけですが、今年度、平成元年度が六百万、そして来年度が一千万四百万程度の予算で調査をされるということになっておるわけでございます。

これを見ますと、エネルギー対策を省エネルギー対策と代替エネルギー対策ということで、言うなればそこで絞っていくのだということになっております。その中で、(C)の中に「温室効果ガスの負荷の小さい輸送機関への需要転換」ということが言われているわけでありまして、省エネルギー対策というのをやるだけで、一生懸命やっても実際は二酸化炭素の排出量は制限できないといううような壁に、それでいく限りではやはり壁を破れないのじゃないか、もっと大きな発想というものが

が必要じゃないかというふうに思うわけですが。

そういう意味で言いますと、この調査の「内燃機関の熱効率改善」などということの中に何かそんなことも入っているのだというふうな話のようですが、もっと先取りをした調査というものをやるべきではないか。量的規制とか大型車の問題も今いろいろ取り上げられております。みんないい車、すばらしいスピードが出る車がいいの、いいのだということだ。次々なっているわけですが、それでいいのだらうかということもやはり考えるべきだし、ノールドベイク宣言で総量規制がされれば、もちろんそれに基づいてNO_xのように運輸省としてはやられるということのようですけれども、それ以前にいろいろな意味でも検討されるべき課題ではないかということ、調査項目の中に大型車の規制であるとか、大型車がこれだけのかどうかということとか、二酸化炭素の量的規制の問題などについてももう少し前向きに研究をされるべきではないかというふうに思うのですが、その点についてお尋ねいたします。

○中村(徹)政府委員 お答え申し上げます。

ただいまお話のございました地球の温暖化防止等に資する運輸部門のエネルギー対策推進方策の検討調査というものは、平成二年度に私も要求をいたしております。で、ぜひ予算を得て調査を実施してまいりたいと思っておりますが、この目的は、省エネルギーあるいは代替エネルギーということに目的を絞って、これ自体は調査してまいりたいと思っておりますので、ちょっと最後に先生おっしゃられましたのはなかなか難しいかなという感じもいたします。しかし、全体に御指摘になられました問題について運輸省としては取り組んでいかなければいけないというふうに考えております。大臣から御答弁申し上げましたように考えておるわけでございます。このCO₂の排出を抑制していくという観点での政策をどういうふうに運輸省としてとっていくかこれから十分検討してまいりたい、こういうふうに考えております。

○緒方委員 確かに、この予算項目というの

は、地球温暖化防止に資する運輸部門のエネルギーの対策推進方策ということですから、ちょっともう少し上の次元で考えられるべきで、大臣御答弁いただきましたから、そういう点で、例えば運輸省の政策局とかいろいろなところも含めての検討になるかと思っておりますので、そこらほうのことでぜひ取り組んでいただきたいというふうに思います。

ガスばかり続いて恐縮であります。時間を節約する意味であと二つだけ簡単に質問いたします。

実は、本年の五月二十三日の当委員会自動車排気管の位置の問題、細かな問題ですが質問させていただきました。実はこれは高速道路が次々に進みまして、高速道路の料金収受員の健康の問題もあるということで道路公団でもいろいろ対策をされているようですが、やはりそれだけでは不十分だということで、排気管の位置だとかいうものを含めてぜひ検討、研究していただきたいということで運輸省に要請をいたしました。その後検討されたというふうに聞きましたし、私もトラックの発進の際にどういうガスの状況かというビデオも運輸省から見せていただいたのですが、それは荷物を積まない状態であります。実際に荷物を十トンでも積むとちょっと激しい状況で出るのじゃないかと思っております。運輸省としては排気管の方向について業界等も含めて検討したいということ、言われておりましたので、その検討の結果について、あるいは今後の取り組みについてどういうふうにされているかということについてお尋ねしたいと思います。

○松波政府委員 お答えいたします。

今先生御指摘ございましたトラックの排気管の開口部の向きにつきましては、先般の国会で御指摘がございました。それを受けて、日本自動車工業会に対しまして調査検討を指示してまいりましたところでございます。そこで料金徴収所を模倣しながら、実際の車を使いまして実車試験をいたしました。その結果を申し上げますと、排気管開口

部の右向きの角度が十度とか二十度とかだんだんふえてまいりますと、トラックの右側にございましてところの料金徴収に携わる方々への排気ガスの影響が大きくなることが明らかになったのであります。

したがって、現在排気管は、一般的には車種の間で部品の共通化を図っているということから、型式ごとに異なったケースで同一構造の方式のものをもってまいりますけれども、工業会におきまして、このたびの実車試験結果に基づきまして、今後は各型式ごとにきめ細かに、タイヤだとかあるいはブレーキタンクだとか燃料タンクといった床下の機器などの構造装置への影響を考慮しながら、最適な排気管開口部の向き、角度といいたし、これを設定する方向で年内を目途に取りまとめたいというのを伺っております。したがって、運輸省といたしましては、本件について日本自動車工業会における排気管の開口部の向きに関する技術検討結果を踏まえまして、トラックの排気ガスが料金徴収に携わる方々へ与える影響を極力軽減するよう、工業会を指導してまいりたいと考えております。

○緒方委員 そういふことでぜひ取り組みをお願いいたします。

それで最後ですが、道路公団お見えになっていまして、同じ五月二十三日の委員会、そういうトラックの方からの出る側の規制と同時に、料金徴収所ではいろいろな職場環境保全のために、エアカーテンであるとかあるいはその他のいろいろな設備をされているようです。工業会、運輸省ですか、やられたテストでは、料金をもらう手すりのところに棚をつくりまして随分違うというふうな結果が、実際ビデオで見ていただけたら、そんなことで、そういうものも参考にしながらいただきたいと思うのですけれども、運輸省としては機能の強化と設備箇所の拡大を図ってまいりたいということで五月に御答弁いただきましたが、まだ半年ぐらいいでございまして、その検討結果はどんな状況なのか、

お答えを願いたいと思います。

○廣瀬参考人 料金所におきまます排ガス対策につきましては、先般先生に既に御説明申し上げたのですが、従来から交通量などを勘案しつつ、料金所に換気のための空調設備あるいは排気ガスの室内への侵入を防ぐためのエアカーテン、飛散送風機などを設け、さらに順次これら設備の機能の強化にも努めるなど、所要の対策を進めてきたところでございます。本年度につきましても、新たに十六料金所に空調設備などを設ける予定でありま

すほか、二十八の料金所におきまして、従来の設備の機能の強化をした新型の設備に更新すること

をいたしております。現在、それらの作業を進めて

いるところでございます。なお、今後ともより一層の職場環境の保全を図ってまいりたい、こう考

えている次第でございます。よろしくお願ひし

ます。

○緒方委員 三十五分になりましたので、時間に協力する意味でこれで終わります。

○島村委員 午後一時三十分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十四分休憩

午後一時三十四分開議

○島村委員 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。長田武士君。

○長田委員 ます私は江藤運輸大臣に、鉄道共済年金問題、次に旧国鉄の長期債務の返済問題、加

対します割合は二一七%と、現役一人に対して二・一七人の受給者となっております現状でございます。このため、六十二年の収支状況は、収入が約八千億円、これに対して支払いが八千九百億円と、年間で九百億円の赤字が出ておる、こういう状況でございます。こうした厳しい状況は今後も加速されまして、平成二年度以降の赤字額は年間約三千億円と予測されておるわけであり

ます。こうした鉄道共済の窮状に対しまして、国鉄改革を進めてこられました江藤運輸大臣、この

ような状況の救済について基本的などういふふうな考えを持っていられるか、まずお尋ねを

いたします。

○江藤運輸大臣 国鉄年金が行き詰まりまして、

第一回の調整をやったときは昭和六十一年だった

と思いますが、その当時私は国会対策委員長をや

っております。野党各党の中にもいろいろ異論

がありまして、あれを取りまとめるのに各関係者

の皆さんから随分とお骨折りをいただいたことを

きのうのことのように覚えております。それがと

うとう自分の責任になったという受けとめ方を

今しております。

その当時から、もう今日になれば財源が不足し

てくるということはわかり切っておったことであ

りまして、したがって、将来の年金統合とい

うことを前提として二つの方法、すなわち、御承

知のように自助努力と、それから各種年金の地な

らしとしていわれる救済措置、千五百五十億、

千四百五十億、合計三千億を来年繰出して、そし

て当面支払い不能になるようなことは避けよう

ということで全力を挙げておまして、ただいま

国会にもそのお願ひをいたしておるわけでござ

いますので、早急に御審議を願うようにお願いを

したいと思っております。

とにかく今日はもう年金生活の時代に入ったわ

けですから、三千億金が足りなかったから三分の

一年金をカットするよということもできません。

ましてや、今おっしゃいましたように現役に対し

て年金受給者が二・一七倍という状況ですから、

それなら掛金を三倍にするかということもできな

いわけでありまして、何としても今回のいわゆ

る年金法の見直しの中でこれらのことが国会で御

審議され、早く成立させていただくことが年金受

給者に対して安心感を与えるのではないかと、こ

う思っております。

○長田委員 大臣今お答えになりましたけれど、この救済問題について、国の負担と責任がもう一歩明確ではないという指摘もあるわけなん

ですけれども、その点はどうお考えでしょうか。

○江藤運輸大臣 実は本会議でも質問がござい

まして、国が負担すべきではないかという意見が

ございました。しかしながら、国鉄清算事業団が

間八百億、五年間にわたって四千億負担するわ

けでありまして、これはともなわず結局は国の

将来負担にかかわることでありまして、こういう

方法を突は考えたわけでありまして、いいますの

は、国鉄年金だけに特別の国の拠出をするという

ことはバランス上も適当でない。それから、御案

内のように、JR各社から二百億ずつ、五年間で

約一千億の拠出を願う。JRも今一生懸命民営化

をしてやっております。恐らくJRのいわゆる年金負担

というものは民間団体と比べて格段に高くなるもの

「積極的にやられたらとうていしょうか、民間だったら遊ばせておきませんよ。何とか収入の手だてを考えますよ。そういう点が甘いんだよ。その点ど

うでしょうか。

○杉浦参考人 なかなかどうも役所体質が抜けない点も御指摘のとおりでございます。一つの方法といたしまして、私どももここにこれを管理するということでもなしに、汐留企画株式会社というものを私どもの出資によりましてつくりまして、その会社が今御指摘のようにサーカスあるいはイリュージョンの催し物、現在行っております住宅展示場の催し物、こういうような催し物を誘致いたしましてこれを積極的に活用する、そういう業務を含む会社を先日つくりました。その会社に関係の人が集まいました、今何とか稼ぎ出そうということ而努力を始めていますところでございます。これから一生懸命御趣旨のとおりやっておりますと思っております。

○長田委員 次に、JRの各社は、特に本州三社の業績は好調でございます、株の上場については不安はないというふうに私は聞いておるのでありますけれども、特にJR東日本、東海の株はいつごろ上場される予定なのか。新聞報道によりまして、一九九一年度には上場できるのではないかと、このような報道がされておりますが、だれがどこで決められたのでしょうか。

○江藤国務大臣 昭和六十三年度の決算時点ではまだ上場の条件が整っておりませんでした。私は、一刻も早く上場して売却することが必要だ、こう思っておりますから、一番準備の整った東日本それからJR東海、この二社については、何とかして平成三年度には上場して株式の売却ができなにかということでも準備を急がせておるわけでございます。その他のものについては、順次準備が整い次第、やはり株式の売却を進めて長期債務の返済に充てたい、こういう方針でおるところでございます。

○長田委員 長期債務の返済問題について何点かお尋ねをいたしました。現状ではなかなか厳しいという状況ではございますけれども、どうかひとつ努力をしていただきたいと考えております。JRが一日も早く民間会社並みの経営感覚を身につ

けられて立派な会社になってほしい、そういう願いを含めて私は今申し上げたわけであります。

そこで、例えば一つの構想といたしまして、JRの鉄道用地の高度利用といたしまして、鉄道用地の上に住宅や公共施設あるいは商業施設をつくるたかどうかという考えを持っております。この問題については、昭和六十二年五月に参議院の予算委員会が我が党の広中議員が取り上げております。今後十分に検討しなければなりません、新しい土地利用のあり方といたしまして着目し値するのではないかと、私はこのように考えております。

すなわち、旧国鉄の跡地ばかりをねらうのではなくて、全く新しい鉄道用地の上に建物を建てるという考え方でございます。これは、首都圏では住宅に悩むサラリーマンのためにも非常に有効でございまして、過熱する土地問題、住宅問題にも一石を投ずるのではないかと、私はこのように考えております。実現の場合にはJR各社の収益が上がりまして、今お話がありましたJR株の価値も高くなるのではないかと。それはすなわち長期債務の返済にも大きく寄与できる、私はこのように考えております。こうした提案につきまして、江藤運輸大臣、お考えがございましたらお答えをいただきたいと思っております。

○江藤国務大臣 ちょうど昭和六十一年に住宅整備五カ年計画を私が建設大臣のときに実は立てたわけでありまして、そのとき一番難儀をしたのは実は土地の問題であります。農地の宅地並み課税ということもよく言われますし、都内の規制緩和ということもいろいろとウオーターフロントの開発発とも議論されてきたわけですが、御意向のような鉄道線路の上に何とかならぬかということ、実は試みに上野から西日暮里までの上に人工地盤をつくって、二十五階建ての高層マンションを何棟かずつ建てていく。それから、上野駅はJR東日本本社が計画しておることですから、それはそこにお任せをすることにしまして、じゃそれをやってみたらどうだろう。そのとき問題に

なりますのが、道路のアクセスが必要になりますからどうしても上野の公園の下に道路を抜かねばいかぬ、不忍池の下に大型の駐車場をつくる必要がある、それらの計画を一応は立ててみたわけでありまして、なかなか機会がありませんで目の見るに至らなかったわけですが。

今度はちょうど運輸省に御厄介になることになったものですから、先般来JRの社長にその話をいたしました、どうだろう、上野駅の上に六十何階のビルを建てたらまるで鉛筆ビルが建ったみたい、そこでひとり立ちののっぽビルが建つ、それじゃ身もふたもない話だから西日暮里までどうですか、JRの上人工地盤をつくって二十五層の高層マンションを建てれば上野公園が一望にして借景になるわけですからと言いましたら、それはもうかりますからJRとしても大いに関心を持ってひとつ取り組んでみましょう、こういうことでございました。

ただ、道路をつくる、下水道をつくる、それだけの住宅をつくりまして、やはりその他いろいろな附帯施設が必要になってきますから、どうしても東京都の御理解と御協力が必要である。台東区は大変熱心でありまして、やはり台東区の発展のためにどうしようという計画が欲しい。マンションはずつと歩道でつないでいくということになると、あそこにお客も人も集まって新しい都市になる。それから遠くから、例えば農地の宅地並み課税をやつて、八王子だ、いや三多摩だということから通勤客を運ぶということになれば鉄道も要れば道路も要るということですから、それよりはもっと手取り早い住宅政策として成り立つのではないかと。同時に、JRを利用する人たちももっと多くなつて、マンションによる収入等もあれば、いささかなりとも経営に資することではなからうか、こう思っておりますので、引き続き相談を続けていきたいと思っております。

○長田委員 江藤大臣、大変前向きな御答弁をいただきましたありがとうございます。確かに国鉄は、駅のそばですすからそのところを利用するの

が一番いいわけでございます、土地問題、住宅問題には大変大きなインパクトを与えるであろう、私はこのように考えております。

ただ、考え方として、二十三区、特に周辺の部分については非常に人口が集中しております。そういう人々を優先してそういうマンション等に入居をしていただく、そうすると町に非常に空間ができる。本来の二十三区内の空間ができた町並みといえますか、防災都市にふさわしい、二十一世紀にふさわしい都市の構築ができるのではないかと、このように考えております。西日暮里まででなくて、駒込までずっと掘り割りできたりしますから、その点は非常に容易に計画できるんじゃないかと。日照権の問題もありますけれども、私はこれはクリアしていただければいいんじゃないかと、このように考えております。

さらにこの問題については、私よくこの問題を提案いたしますと、空中権の問題云々ということが常に出てまいります。法制局きょう見えておりますか——この点どうでしょうか。

○大森政府委員 お尋ねの問題につきましては、具体的な構想を示して所管省庁から相談があったというわけではございません。したがって、今後相談がございましたら本場に真剣に検討したいと思っておりますが、そのような次第で、現在お答えすると思えば一般的なことにとどまると思いますが、御容赦いただきたいと思っております。

そこで考えますに、鉄道事業会社の所有地である線路敷地というふうに限定しまして、その上に他人が住宅等の建築物を設けるという場合には必要なのは、会社との間で契約を締結しまして、建築物を所有するための土地に対する権原を取得しなければならぬ、そういうことが必要でございます。そのための一つの方法がございましては、地上権を設定するという方法がございまして、しかも地上権につきましては、地上空間に上下を定めましてそれを地上権の目的とすることも民法は明文の規定で認めております。これを講学上、

区分地上権とか空中権とか、このように称しているわけでございます。

ただ空中権だけでは事は解決いたしません。すなわち現実には空中権というわけにはいきませんので、建物は地上にその基礎を持つ必要がありま。したがって、建築物の基礎を置く土地につきましては、建築物を所有しようとする者はその土地について通常の地上権とか所有権とか賃借権というものを取得する必要がある。現行法制で考えた場合には大体このようなことになろうかと思うわけでございます。

○長田委員 今後また研究をしていただきたいと思っております。

大臣、今後の問題といたしまして前向きな御答弁をいただきましたけれども、大蔵、運輸、建設、自治、今東京都というお話がありました。東京都あるいはその関係する区を含めまして、各関係省庁が集まりまして、例えば山手線住宅建設構想検討委員会、こういうような委員会をつくりまして構想を徹底的に練ったらどうなんでしょう、その点大臣、音頭をとっていただい。

○江藤国務大臣 鉄道となりますと私どもの所管ですが、住宅政策全般といえますと建設省になりますし、全体的な総合調整計画となれば国土庁になりますから、建設大臣、国土庁長官、自治大臣、関係省庁ともよく相談をしてみたいと思います。

〔委員長退席、久間委員長代理着席〕

○長田委員 それでは理事長、お引き取りいただいて結構でございます。ありがとうございます。

次に、都市交通問題についてお尋ねをいたします。

首都圏におきまして周辺部の人口が急増する、いわゆるドーナツ現象が起こっております。通勤地獄に象徴されます車内の混雑、さらにはモータリゼーションの進展と道路の容量の不足が相まちまして、道路混雑、交通渋滞が深刻化をいたしておりますことは御承知のとおりでございます。

首都圏の慢性的な交通渋滞の現状を建設省はどのように把握をされておられるのか、簡単に結構ですか、お答えをいただきたいと思っております。

○藤川説明員 今お話しした首都圏の交通状況でございますけれども、最近景気が非常にいいというようにかなり影響しているのだからと思ひますけれども、全体的に交通量が伸びておりまして、昭和五十年代の後半につきましては大体一％の交通量の伸びでございましたが、最近では四％を上回るような交通量の伸びということで、交通量が非常に伸びてきているような状況になっております。

それから首都高速道路について見ましても、現在一日に大体百万台ぐらいの交通量に達しております。御承知のとおり環状線の整備が非常に遅れておりますので、都心環状線に交通が集中するということがございます。日常的な渋滞が生じているという状況でございます。

○長田委員 今後こういう渋滞の解消のために建設省としてはどういう考え方を持っていますか。

○藤川説明員 この渋滞を解消するためには、一つは中長期的には、先ほどもお話ししました。環状線、環状方向の道路の整備が不十分だということに考えておまして、私どもとしては、その環状方向の道路の整備を進めまして、都心に入っている交通を分散導入する、あるいは通過させるというように考えていかねばいけません。例えは首都圏中央連絡道路とかあるいは外郭環状道路でございますとか、あるいは首都高速では中央環状線というような道路の整備を進めているところでございます。

それから、そういう道路の整備というのはかなり時間がかかるものですから、短期的な施策といはしましては、実は私も昨年の十二月に渋滞対策緊急実行計画、アクションプログラムというのを策定いたしました。例えは交差点の改良でありますとか、あるいは交通情報の適切な提供でありますとか、あるいは首都高速道路につきましては、出口の増設あるいは非常に混雑している区間の拡幅、例えは羽田トンネル付近の拡幅でありますとか、それから首都高速道路公団ではリアルタイムで道路利用者に交通情報を適切に提供するというようなことをやっていきたいというふうに考えております。

○長田委員 その程度ではとてもじゃないけれども、今の交通渋滞というのは解消しません。そこで、特に首都圏の高速道路の問題でありますけれども、地方の高速道路と首都圏、いわゆる都心の高速道路との関係、特に収益、この点についてはどのくらいの差があるのですか。

○藤川説明員 今、先生の御質問でございますが、公団の料金収入というふうに考えてよろしいのでございましょうか。これは昭和六十二年度の決算でございますけれども、料金収入についてお答えいたしますと、日本道路公団につきましては、これは高速自動車国道とそれから一般有料道路でございまして、合わせまして一兆五千五百億円の収入になっております。それから、首都高速道路公団でございますが、千七百七十七億円でございまして、それから阪神高速道路公団でございますけれども、千三百億円というようになっております。これは六十二年年度の決算でございます。

○長田委員 当然、首都高速道路のいわゆる延長距離からいいますと、収益は相当上がっているわけですね。そういうのは当然だと私は考えておりますが、しかし収益が上がっているにもかかわらず、渋滞はますます激しくなる。私も毎朝首都高速道路に乗っておりますけれども、本当に動かないのです。いらいらして歩いた方が早いんじゃないかなと思ひます。そういうような状況のいわゆる高速道路、ドライバの皆さん方は、料金はだんだん上がってしまふ、だけれども渋滞はかえって激しくなる、一体どういふふうな考え方がなんでしょう、もう本当に首都高速道路については相当ドラ

イバーは反発をいたしております。こういう問題を通して、料金を一方で上げるといふこと、この点むしろ料金を下げるといふ方が経済原則になつてきているんじゃないかと私は思ひますけれども、相当収益が上がっているわけでありまして、料金を下げる可能性というのはあるのでしょうか。

○星参考人 お答えいたします。

首都高速道路の料金は道路整備特別措置法という法律で定められておまして、御承知のようにかなり長期、例えば三十年ぐらいの長期間の間に道路の建設に要しました費用と、それから道路の維持管理の費用、それを償還するように、また公正妥当に定めるようにということが法律で定められております。現在、普通車は六百円、大型車は千二百円というふうに決められましたけれども、これは六十二年の九月に葛飾川口線という二十七キロにもわたるような道路を供用した際に定められたものでございまして、これはどうしても利用者から道路のコストを償還していただくという見地から定められたものでございまして、現在の料金は妥当なものと考えております。

○長田委員 妥当ではないのだよ、あなた。ごまかさないでくれよ。要するに料金というのは、三、十年間償還できちんと元利合計を償還すべく全部計算しているのです。そうした料金を上げるというの、利用者としては納得いきませんよ。本来的な償還が終わればあれはただにするというのが原則ではありませんか。そうでしょう。しかし、包括的に道路事情というのを考えて、ただにするわけにはいかないという法律を変えてそして現在徴収しているのではありませんか。だから、値上げすることというのは妥当なのだというのはどういうことですか。

○星参考人 六十二年九月に決めましたときは、新しく供用した路線も含めまして、首都高速が開業以来かかりました総事業費一兆五千二百億円を償還していく、あるいはその上にかかります管理費、金利を償還するということから計算されたも

のでございます。

それで、六百円が高いかどうかということでございますけれども、例えば私も利用者から、投書箱といいますが、グリーンポストという投書箱を設けておまして、これの圧倒的な苦情、不満が渋滞に関するものでございます。料金につきましては、渋滞するのになぜ高いというおっしゃりは、六百円自体がどうかというのではないのですけれども、渋滞との比較において利用者が割高感を持っておられるということでございますので、何よりも渋滞の解消のための工事を進め、あるいは混雑状況が直ちにわかるような道路情報にかかわる諸装置を、案内を進める、情報提供を進めるといったような点に最大の努力を注いでいきたいと考えております。

○長田委員 今おっしゃったとおり、確かに料金の問題についてはみんな高いと言っているのですよ。そして、走らないでもっと高いということを実は言っているのです。公団としてはもっとスムーズに走れる環境を整備するのが当たり前ではありませんか。では、具体的にどうするのですか。毎朝毎朝、毎夕毎夕あのような渋滞を惹き起しております。私は、道路そのもののいわゆる構造的な欠陥だと思っているのです。初めからわかっていのです、ああいう渋滞をするのは、それをなおかつ、いわゆる交通情報で処理するとか、そんな程度で解決する問題ではないのです。公団は真剣に考えてもらいたい。料金が低いと言っているゆえんは、走らない、動けない、それにも増して値上げをするということでは皆さん怒っているのですから、それに対してどうすべきかという施策を持っていないのではないですか。この点、どうですか。

○佐藤参考人 御質問の渋滞解消施策につきましてお答えいたします。

まず、渋滞の状況を申し上げますと、首都高速道路の交通量は一日約百万台でございまして、特に都心環状線及びこれに接続する各放射線の上り車線におきまして、交通渋滞が都心環状線の流

入部を頭にして顕著でございます。この渋滞の原因は、自然渋滞と事故、故障等によるものでございますけれども、このうち自然渋滞の原因につきましましては、約四十六万台の交通量が都心環状線に集中しているということでございます。その四十六万台の交通のうち約二分の一が直接この都心環状線に用いないいわゆる通過交通でございます。

したがしまして、その渋滞の抜本的な対策といましては、私もまずネットワークの整備が必要と思っております。そのために、中央環状線、それから高速一号羽根線と並行して走ります湾岸線、それから湾岸線と高速一号線を連絡する十二号線等の早期完成に今努めているところでございます。しかし、これもまだ時間がかかりますので、当面の緊急的な施策といしましては、第一に混雑区間の部分的な改良とか拡張がございまして、例えて申しますと、一号线の上り、羽田付近につきましては平成二年度を目標に整備を進めてございまして、また都心環状線の外回りの中央区宝町付近においては、既に事業に着手しまして拡幅工事を進めてございます。

また第二に、放射線の上り方向におきまして、特に都心環状線の流入部分の手前におきましてオフランプをつくることも一つの渋滞対策になるということ、そういった意味で四号新宿線、それから五号池袋線並びに七号の小松川線ですういった箇所につきましては、事業に早期着手することにしております。

また、ことしの十二月には、渋滞の激しい箱崎地区を通過する交通の一部を迂回させるために、品川区の八潮地区におきまして湾岸線と一号线の上り方向を結ぶ八潮連絡路を供用いたす予定にしております。

以上でございます。

○長田委員 そのような対応では、とてもじゃないけれども今の渋滞の解消のタイムリーな施策ではないと私は思っております。

そこで、私は一つ提案したいのでありますけれども、

でも、高速道路を二階建てにしたらどうかと考えております。そして二階建ての問題等、一部ではこの間のサンフランシスコ地震、ああいう場合の危険度はどうなんだとかいう問題はありますけれども、日本の技術は優秀でありますから、マグニチュード一〇ぐらいまでは耐えられるような二階建ての高速道路をつくるべきだと私は思っております。そして二階建て道路は、都市部の慢性渋滞の七五％、車の平均時速は十五・八キロ程度と言われているこの現状を少なくともいい方向に向けるのではないかと。そういう意味で二階建てにして、どちらをどういうふうにするかはランプの問題等もありますから別にして、高速道路の二階建ての方については、今都心に関係ない車を全面的に通すという方法もありますし、いろいろな施策があると思っております。

新しい高速道路を別なところにつくるというのはとてもじゃないけれども十年や十五年ではできません。もう五十年、六十年かかりますよ。土地を買収して日照権を確保して環境整備をする、あるいはアセスメントをやる、そういうことになりまして、とてもじゃないけれども簡単な解決方法ではありません。したがって、土地買収が比較的になく、橋脚とかそういう部分だけ買収すれば十分耐えられるこの二階建て高速道路というものもそろそろ準備すべきだ、このように私は主張するのであります。江藤大臣、建設大臣もやられて大臣はその点については非常に見識を持っていらっしゃる方ですから、ひとつ御答弁いただければ……。

○江藤国務大臣 実は私もそういうことを考えてきたわけですが。

ボストンに行きましたらビルの中にインターチェンジがありまして、それから昨年の暮れにモントリオールにガットの中間レビューに行きましたら会場の真下を十車線の道路が突き抜けておって、道路の上には物をつくってはいかぬという物の考え方を私も持っておりますけれども、さうじゃない、道路の上にビルを建ててもいいのだ

な、現にそういうことをやっている、インターチェンジまでやっている。

実は私もそういうことを考えまして、用地買収をやる、例えば圏央道をやろうとすれば、今一メートル一億円ではできないのじゃないか、こう言われております。ですから千メートルやるのに一千億かかるというたらこれは大変なことでありまして、今長田委員が言われるように、長距離のトラックというのはますますふえるわけですから、二階建てにして、これが首都圏を通らずに、東京都内を通らずに真すぐ抜ける方法はないのかというのを実は私も考えます。

ただ、技術的な問題が伴うわけで、そのところは皆目見当がつかないもので、技術的に可能なのかどうか、その点は専門家の方にお尋ねいただくのがいいと思います。御趣旨は私は大賛成です。

○長田委員 それでは首都高速道路公団の浅井理事長おいででございますけれども、お考えをひとつお述べいただければと思います。

○浅井参考人 お答えいたします。

先生から料金問題、渋滞問題についていろいろ御指摘をいただいたわけでございますが、最後の御質問に先にお答えすることになります。二階建ての問題です。そういう意見がいろいろ一般の方々からしゅちゅう出ているのを私も聞いております。これは大臣からもお話しありましたように、今の構造そのものが一階の構造に見合うような姿で橋脚等できておりますので、構造力学的には、はつきり言って今の形に継ぎ足すのは無理でございます。

それから橋脚部を別に設けて二層化するという考え方もあるわけですが、そうしますと、その橋脚は全部下の平面道路の車線を占拠することになりまして、これはまた大変なことになる。下の道路の交通がめっちゃめっちゃになるというふうなことも考えられますので、その辺非常に難しい問題があります。いろいろ声もありますので、部分的にできるところがあるいはあるかというふうなことは

検討いたしておりますが、非常に困難ではないかというふうに考へておるわけでございます。

〔久間委員長代理退席、川崎(二)委員長代理着席〕

それから料金問題、渋滞問題、御指摘のようなことは、利用者の皆様の率直なお気持ちだと思ひます。ただいま料金の水準の考へ方については担当理事から御説明いたしましたし、渋滞問題の細かい対策についてまたいろいろ御説明をいたしました。私どもとしては、何といつても、こういう渋滞の中でも高い料金を払って利用せざるを得ないという利用者の皆様の気持ちを考へますと、何としても渋滞問題を積極的に解決するような方向で努力しなければいけないと考へております。

それには、先ほどの説明にありましたように、今の首都高速道路二百キロでございます。これがネットワークとして極めて十分な形になっていないといひます。中道半端な形になっておりまして、大事なところの網が切れているというような状況でございます。それは何かといひますと、本来必要な外郭環状線とあわせて、東京の基幹交通を維持するためには絶対必要な中央環状線というものがない。この前の供用で約四四％は、北の方ではございましたけれどもまだ六〇％ぐらいのものができないでいる。これが放射線と全部つながって、網のような形になって初めて首都高速道路は本来の機能を果たせるような姿になるわけでございまして、おっしゃる通りに、この建設につきましては一生懸命私ども取り組んでおりますが、なかなか難しい問題がございます。だけれども、最近では従来の高架方式に切りかえて地下で通すというところに大体的に考へ方を改めました。地下でトンネルの高速道路というのは非常に難しい問題も伴うわけでございますが、これならば用地問題については若干楽になるということ、別の意味の換気とか防災問題とかいろいろの問題が起きますが、こういうものは今後逐一解決できる問題ではないかということで、真剣にその方向で、

中央環状線の整備を何とか実現するような方向で今努力をいたしておるわけでございます。

いすれにいたしまして、首都高速道路は首都圏におきまます基幹的な交通網を形成し、首都の機能の維持向上を図るという極めて重大な使命を担っているわけでございますので、こういう立場を十分認識しまして、ネットワークの充実、それからまた利用者のサービスに今後とも力いっぱい取り組んでまいりたいというふうに考へておる次第でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

○長田委員 浅井理事長、二階建ての方もひとつ研究してみてください。無理だ無理だなんて言わないで、初めからその前提をつくっちゃうとうまいいきませんよ。私は、抜本的な対策としてはそれしかないであろうということを提案したわけでありまして、よろしくお願ひします。

次に、首都圏における深夜交通問題についてお尋ねをいたします。

近年社会産業構造の変化に伴ひまして、国民のライフスタイルは大きく変化をいたしました。とりわけ都市におきまます活動時間の深化が顕著となつてきておりまして、昭和六十二年度に発表された四全総の中にも「公共交通機関の運行時間の延長などを進め、効率的な移動手段を確保する」等深夜交通網の重要性が指摘されておるわけであります。こうした観点から何点かお尋ねしたいと思ひます。

まず深夜バスについてありますが、本年七月、東京急行電鉄による深夜急行バス、ミッドナイトアローというのでありますけれども、運行の開始がなされたわけであります。そして、深夜バスの存在が一躍脚光を浴びたわけであります。聞くところによりまして、積み残しの客が出るほどの人気でございます。これは先ほど申し上げた都市の二十四時間化を如実に示した現象であると考えております。積み残しとかいろいろございまして、図らずも深夜交通機関の絶対量の不足を証明しておる、そういう現状でございます。

そこで、昨年十二月、運輸省で大都市における深夜輸送力確保のための調査を行ったわけでありまして、調査結果を簡単に御説明いただきましようか。

○早川政府委員 先生御指摘の運輸省の調査でございますが、これは先ほど先生御引用になりました四全総の都市活動の二十四時間化というための対応の必要性を受けまして、四全総推進調査費による調査として運輸省で行つたものでございます。

その結果でございますが、終電後に東京都心から郊外に向かう深夜帰宅輸送ニーズのためにどのような効果的な輸送手段が考えられるかというところでございまして、鉄道代替的な深夜バスの運行はどうだろうか、こういうことでございまして、ケーススタディーとして都心から郊外の七路線をとりまして関係バス事業者も参画して需要予測を行いました結果、採算ラインを満たす需要が見込まれる、こういう結果になっております。

○長田委員 調査結果を伺いますと、深夜タクシー利用者または団地世帯の皆さんの六割から七割は深夜バスの運行に対する強い希望を出されておる、こういうことのようにあります。

そこで、今後の運行計画を伺いますと、合計で十五系統の増加が見込めるようでありますけれども、これは私は積極的に進めてほしいと考へております。深夜急行バスについて運行時間は大体午前一時台が非常に多いですね。ただ、都心のターミナルを出発しますと、次に停車しますのが一部を除きまして他県になる、こういう点で皆さん方はちょっと利用しにくいという面があるようであります。そういう改善をすべき点は改善をした方がいいのではないかと感じをいたしておりますけれども、運輸省はどうでしょう。

○早川政府委員 お答えいたします。

現在、深夜急行バスは渋谷から青葉台というところでございまして、本日付でさらに五路線の許可を行い、さらに現在申請中のものが一つあるという状態になっております。いずれも御指摘のよう

に東京都心部をスタートいたしまして他県に入るまではとまらない、こういう形のものが出てきています。しかしながら、いろいろな各地の事業者におきましては、需要動向等をいろいろ検討いたしまして運行ルートの検討を行い、さらに加えてどのような路線を申請しようかと今いろいろ検討を進めている段階だと理解いたしております。

私どもは、現在までのところは御指摘のような形でございまして、今後はさまざまなタイプの輸送形態が出てくるのではないかと理解いたしております。その系統の拡充につきまして事業者の指導に努めましますと、弾力的な運賃設定を認める等によりまして制度運用面につきましてもバックアップを行つて、先生の御要望のような形の便利な深夜急行バスができるよう努力してまいりたいと考へております。

○長田委員 深夜バスについて現在の運行系統を見てまいりますと、他の鉄道路線の駅と駅とを結ぶ、あるいは駅と団地を結ぶ、これも私は非常に大事だろつと思つております。ここでも重要な課題といたしましては、終電後の鉄道の補完をいかにバスで行えるか、そういう点をやはり重視しなければいけないと思つております。その意味では私は提案したいのでありますけれども、例えば私鉄の沿線を、通常バスではなくてマイクロバスでもよいと思ひますけれども、各駅に停車するタイプのバスの運行を運輸省からも事業者に対して強く要請をしていただきたいと思ひますが、運輸大臣どうでしょう。

○江藤国務大臣 最近では夜間労働人口が非常にふえてきたわけですから、昼間の輸送と同時に夜間労働人口、夜間通勤者の利便を図るといふのは私は当然だと思ひます。その点は賛成であります。一つの御提案でありますから各事業会社とこれから積極的に協議してまいりたいと思つております。

○長田委員 以上、終わります。

○川崎(二)委員長代理 小淵正義君。

○小淵(正)委員 まず最初に、最近の造船産業の状況についてお尋ねしたいと思います。

二度にわたる構造不況の中で深刻な操業度不足に遭い、設備処理等二回にわたって措置してきた造船産業も、最近非常に好調な受注の中になり高い操業度が維持されているような話であります。現在のところ大体九一年までは手持ち工事量がいっぱいだというような状況ではないかというように聞いておるわけですが、こうした最近の受注操業度に対して運輸省としてはこれをどのように受けとめておられるのか。本当に節度ある受注操業体制という観点から見て、現状は問題ないのかどうか、ここらあたりについての運輸当局のお考えをお聞きしたいと思います。

○石井(和)政府委員 お答え申し上げます。

最近の我が国の造船業の新造船受注の状況を見ますと、世界的な景気の拡大を背景といたしまして、船舶需要の改善等によりまして昨年から受注量、船舶ともに回復してきております。これに伴いまして、造船各社の操業度も増加の傾向にございます。この結果、一年ないし二年程度の仕事量を確保することになって、ようやく将来の経営に展望を持てるような状況に至ったものと考えております。このような状況にかんがみまして本年の九月をもつて不況カルテルは廃止されましたけれども、我が国の造船業は世界最大の造船国としての造船及び海運の安定に大きな国際的責任を有しております。今後とも需要環境を踏まえた節度ある操業を続けていくことが必要であると考えております。

現在の受注量につきましては、平成元年前半でかなりの受注量がございますが、これは二三年前にわたって手持ち工事量が非常に減少したということございまして、それを埋めるといふ効果を持っております。受注量につきましては、長い目で見て操業量にも限度がございますので、それに基づきまして調整をされていくものと考えております。

○小淵(正)委員 数次にわたる合理化等の関係も

ありまして、現在こういう好調な受注の中で人手不足という非常に深刻な問題が発生しておるわけでありまして、そういう関係から、国の政策として労働時間短縮という方向で政策が推進されている中に逆行するような形で、ばらつきはいろいろありましようが、月平均でも三十時間以上過勤するとか、非常に時間短縮に逆行する方向で現在操業度が維持されているような感じがいたします。そういう点で、現状のそれぞれの持っている能力からいって少し無理した受注で操業をされているのではないかと感じもするわけでありまして、こういう点について、特に人手不足、労働時間の増大というような状況については、運輸省としては何か指導的な方策をお持ちでやられておるのか、その点はいかがでしょうか。

○石井(和)政府委員 最近の業況の好転によりまして、一部の造船所では残業時間が増大するというような状況も見られるというふう聞いております。御指摘の労働時間の短縮を初めといたしまして労働条件の改善は、我が国の造船業が活力ある健全な産業として成り立っていく上においては避けて通れる問題ではございません。運輸省といたしましては、引き続き造船業の経営の安定に努めるとともに、自動化、省力化等による生産性の向上などによりまして、労働条件の改善を図り得る環境を整備されるように努めてまいり所存でございます。

○小淵(正)委員 過去二回にわたって不況カルテルを運輸省の指導で行われたわけですね。それから一応抜け出したというところは好ましいことではあるけれども、現状のそれぞれ持っている設備その他の能力からいって、こういった適正な操業体制をいかに維持させるかということがひとつこれからの課題ではないかと私は思います。そういう意味で、運輸省も二回にわたって不況カルテル等での指導をされたわけでありまして、今後の造船産業の安定化という角度から見て、需要に対する適正な受注、そういう点をぜひこれは維持されなければならぬと思います。

そういう点で、将来的にこれからの造船産業の安定という意味で、しかも適正なる操業度を維持していくということで、無理のない形で今後操業が維持されるという方向から見て、大体どうなんですか、今の需要予測で見ると、九二年以降もVLCの新しい需要とかなんとか、世界的に海運界が需要は非常に旺盛になってくるのじゃないかという予想もされているわけでありまして、そういう点での需要予測はどの程度にお持ちですか、もしあられたらその点をお尋ねしたいと思うので。

○石井(和)政府委員 お答え申し上げます。

今後の新造船の需要につきましては、中長期的に見ますと増加傾向にあるというふうにお考えしております。しかしながら、短期的には船舶の解撤の停滞とか今後の景気の動向などの不安定な要素も存在しております。また、我が国が世界最大の造船国としての世界の造船、海運の安定に大きな責任を負う立場にあることなどから、造船事業者においては、今後とも市場の動向に留意しながら慎重な経営姿勢を維持していくことが必要であるというふうにお考えしております。このような状況踏まえて、運輸省といたしまして、造船事業者の経営の目安となる需要の情報等につきましても造船業に提供することなどによりまして、今後とも造船業の安定に努めてまいり所存でございます。

VLCの代替につきましても、使用期間の延長、延命工事というように必要もございまして、したがって、今後いっそういろいろなものが来るかという点についてはまだはっきり予想が立てられない状況にございます。しかしながら、需要は徐々にふえていくという状況になっております。そういう需要見通しというものをはっきり立てまして、これを業界に示すことによりまして業界の自覚を促してまいりたいというように考えております。

○小淵(正)委員 造船産業は、一回の不況カルテルの後かなり需要があつて、それをまたそれぞれがかなり腹いっぱいというよりも取り込んで、そ

の結果がまた逆に次の不況カルテルを実施せざるを得ないような、そういう過去の苦い経験がありますから、業界もそれなりの適正な操業度という点ではある程度それ努力されると思っておりますが、運輸省を中心に現在の状況の中で節度ある受注と適正なる操業、この点を特に念頭に置かれて、ぜひ過去の苦いそういうものをまた繰り返すことがないように、特に運輸省としては建造許可というように形の中の指導がいろいろできるわけですから、世界の造船の供給力の半分は我が国がやはりそういう役割を果たさなければいけません。適正に節度ある受注という形で強力な指導をこれからもぜひお願いしておきたいと思っております。

次に、新聞をよくにぎわせておりますが、ブル

トニウムの輸送問題です。ある報道によりますと、海上保安庁が担当してやるのだ、そのために必要な新しい船を建造する、そのための予算措置として二百億要るので、本年度の補正予算の中にそれを入れて何とかしようというふうな報道もされておるわけでありまして、また、ある報道を見ますと、政府内部でまだそういう方針がはっきりしておらず、海上自衛隊がやるのか、海上保安庁が担当するのかさへまだはっきりしていないというふうな報道もされておるわけでありまして、この点は大体現在のところ新聞報道によりますと、海上保安庁が担当してやるのだ、だから予算もつけるのだということを大臣は言明されたような報道もあつたようでありまして、この点はいかがなんでしょうか。

○江藤(正)大臣 去る二月十七日に当時の宇野外務大臣の、もし輸送機による輸送を断念して海上輸送をするというところになれば、海上保安庁でこの任に当たらせることが適当であると思つて、こういう国会答弁に対しては竹下総理から、外務大臣の申し上げたとおりでございますというところのこととしては始まったわけでございます。私どもとしては、これは海上保安庁の当然の

責務でございますから、もし海上保安庁がこの任に当たれることになれば、万難を排してこれに対応するだけの準備は整えておく必要がございますから、それは決定があるうとならうと、職務の性格上、その努力を今いたしておるところでございます。

さて、それならば政府内部で決まったのかというところでありますが、まだ正式に決まったわけではございません。しかしながら、御案内のように年末にはもう明年度の予算編成でございますから、一体船の建造をどこがやるのか。言われたように科技庁で予算を取って船の建造に当たるのか。それから、そのときには当然この運輸、それから輸送についてはどこが責任を負うのかということはおのずから決まってくると思っております。私どもは、申し上げましたように、今はいつ命が出ましてもそれを受けて立つだけの準備はしておこうということでしたしております。時期は大体予算編成のときには、一体補正予算でやるのか本予算でやるのか、どこで建造するのか、そしてどこが担当するかということはおおむね決まってくるのではないかと、こう思っております。でございます。

○小淵(正)委員 このブルトニウムの輸送が、九二年後半ですか、九三年度から始まると思っております。そうゆくりいろいろする時間的な余裕がないと思っておりますが、今のお話でいきますと、少なくとも本年度じゅうの予算編成の中である程度きちんといずれにしてもはつきりするだらうということでありまして、ぜひひとつこの点は、どちらでどうするかという私はそこまで言及しませんが、やはりこういう大事な問題、しかとしかるべきところではつきり決めていただいて推進されるように、特にこの点はお願しておきたいと思っております。

それでは次に移りますが、あさってからトラック運送関係では法案審議に入ります。それに間接的には関係があるのでありますが、二、三、三点この業界について御質問したいと思っております。

このトラック業界の長時間労働というのは、もうまさに世界に類を見ないワーストワンの状況だと思っております。そういう中で、特に最近人手不足等も相まってますます長時間労働が深刻に、より増大しておるのではないかと感じをするわけでありまして、それは、労働省が言う九二年までに年間千八百時間にするということはもうとてもじゃないが考えられないような現状の実態であります。

そういう点からいくと、やはり労働省は労働省なりの労働時間短縮のいろいろな施策の推進がされるでしょうけれども、このトラック業界の自動車運送業者のこういった長時間労働の適正化対策の推進というのには、やはり監督官庁である運輸省がしっかりと、いろいろなものを出しながら、そして労働省と相まってやらなければ実効が上がりません。私は思っておりますが、現在、自動車運送業者の長時間労働に対する適正化対策としては、運輸省としては一体どういような形で取り組んでおられるのか、その実情をひとつお示しいただきたいと思っております。

○寺嶋政府委員 お答えいたします。

トラック事業におきまして長時間労働の実態は、残念ながらいまだ先生御指摘のとおり状況でございます。このような事態を改善すること、安全で良質な輸送サービスを提供するという見地から重要であるばかりでなく、今や国内貨物輸送の基幹的な役割を担っておりますトラック産業の今後の健全な発展に必要不可欠な優秀な人材を確保するという観点からも重要であり、トラック業界を挙げて、万難を排して取り組むべき課題であると考えております。

そこで、運輸省といたしましては昨年の四月、全日本トラック協会に對しまして、所定労働時間の短縮について業界を挙げて取り組むように重ねて強く要請する通達を出したところでございまして、また、過労運転の防止につきましては、従来よりいゆる労働省の二九告示等を遵守させるために、運送事業者に対しまして勤務制、乗務制

りの見直し等を指導するとともに計画的な監査を実施してきておりまして、特に六十二年度からは最重点監査項目として取り上げ、徹底を図っているところでございます。

さらに、自動車事故対策センターでございまして、これを通じて運行管理者に対する研修等を実施するとともに、運転者の休憩、仮眠等のための総合的な施設でありますいわゆるトラックステーションというものの整備を促進しております。現在までに全国で二十八カ所の供用が開始されており、さらに今後全国で八カ所の整備が計画されております。

さらに加えて、運輸省と労働省との間では相互通報制度というものがございまして、それぞれの監査で見つかった案件を相互に通報し合うという制度がございまして、これの活用でございまして、運輸、労働両省間の連絡会議の活用、これは年五、六回開いておりますが、これを通じて指導の一層の徹底を図ってまいりたいと思っております。

さらに、ただいま先生から言及がございました。今国会に提出させていただいております貨物自動車運送事業法案は、御指摘の過労運転防止などの社会的規制の徹底を期するための制度を盛り込んだものでございまして、施策の大幅な前進が期待されるところでございます。したがって、同法案の早期成立をぜひお願いしたいと思っております。

○小淵(正)委員 この長時間労働の適正化対策の中で関係するのがILO第百五十三号条約の早期批准の問題だと思っておりますが、これは残念ながらいまだに我が国では全然手つかずの状況に置かれておるわけでありまして、これを我が国としても批准するためのいろいろな準備といいますが、ならさなきやならないような問題がいろいろあるのか、あるいは、そういう条件整備という方向では現在どういふふうに取り組まれているのか。批准するための問題点がどういふところにあるのか、ここらあたりについて、これは当然運輸省の主導

で行われるべきでしようけれども、労働省と一体となって、どういふ状況か、その点含めて状況を御報告いただきたいと思います。

○寺嶋政府委員 ただいま御指摘のILO第百五十三号条約でございますが、昭和五十四年の労働省の二七通達、現在では先ほど申し上げました平成元年二月九日のいわゆる二九告示となっておりますが、内容は同じものでございます。これに基づきまして、自動車の運転者の労働条件につきましてILO百五十三号条約の趣旨に沿った保護が図られておりまして、内容的にはおおむね同条約を満足し得るに近いところまでいっております。しかしながら、この条約の批准につきましては適用対象に若干差異がある。すなわち、二九告示では雇用労働者だけが対象になっておりますが、ILO条約の方では車の個人所有者あるいは雇用されない家族も適用対象になっておるといような点、その他若干の点で差異がございまして、直ちにまだ批准できないという状況でございます。

ILOは労働省が御所管でありますので、運輸省といたしまして、その批准につきまして今後引き続き労働省と緊密に提携して検討してまいりたいと思っております。

○石川説明員 ILO百五十三号条約につきましては、我が国の自動車運送業者の労働時間の短縮、労働条件の確保のために重要な指針になるものというふうに考えております。その批准に当たりましての問題点につきましては、今運輸省から御答弁申しましたとおりでございます。

労働省といたしましては、批准に向けて、その条件整備といたしまして現在二九告示、自動車運送業者の労働時間等の改善のための告示に基づきまして監督指導に努めているところでございます。

○小淵(正)委員 特に自動車運送事業の問題であと一つ、労働力の確保対策という点について若干お尋ねいたしますが、今の我が国の産業形態の中でこの自動車運送事業は、産業の血液といえます

か、これがすべての我が国の経済活動を支えてお
る一つの大きな柱ではないかとさえ、そういう重
要な位置づけにあると私は思いますが、残念ながら
現在は非常に人手不足が深刻で、少なくとも貨
物、旅客合わせて約九千人の人たちが不足してい
るというように一つのデータもあります。こうい
う我が国の経済活動と国民生活に重大な影響を及
ぼすようなこの種産業で、結果的に人手不足のた
めに倒産する、または名義貸しその他の不正で何
とかやりくりしようとか、いろいろそういう問題
も発生してあるようでありますが、長期的な視野
の中でこの自動車運送産業に対しての労働力確保
のための環境整備といいますが、そういうものは
やはり労働省と運輸省が中心になって一体的に取
り組まなければならない問題ではないかという
ふうに思うわけがあります。この点については現
在どのような取り組みが行われているか、状況を
御説明いただきたいと思います。

○寺嶋政府委員 御指摘のとおり、近年国民の価
値観とかライフスタイルというものが変わってま
いりまして、若年労働力が売り手市場になってき
ております。そういう状況下で、トラック業界に
おきましては、長時間労働を初めとして労働
条件が他業界に比べて厳しい現場作業部門を有し
ておりますことから、労働力の確保困難の問題が
深刻になっているところでございます。

今後の物流ニーズの一層の高度化、労働力の高
齢化等も考えました場合に、このまま問題を放
置いたままですと、先生御指摘のとおり、円滑で安
定した産業活動あるいは国民生活に必要な物流サ
ービスが、労働力問題がネックとなって確保でき
ないというおそれも出てきようかと思えます。し
たがいまして、運輸省としましては、トラック事
業も含めまして、物流業全体におきまして労働力確
保問題を、二十一世紀に向けての九〇年代の基本
的課題というテーマで近く運輸政策審議会の物流
部会へ諮問いたしました。その物流部会での検討
を含めまして、中長期的な視点から物流業界と協
力しながら労働力確保のための総合対策を積極的

に推進していく必要があると思っております。
また、このような取り組みを待っておりますわけに
もいかない状況にありますが、最近の極めて切
迫しております状況にかんがみまして、この問題
について当面必要とされる緊急対策につきまして
も早急に実施することが必要と考えております。
そのために、ただいま運輸省としまして、魅力あ
る職場づくりのための施策とか、トラック事業に
かかわります広報活動の積極的な展開あるいは効
率的な作業形態の開発、その他労働力確保につぎ
ましての緊急対策につきまして、トラック業界に
対して積極的に取り組むよう指導するとともに
に、これを運輸省としても支援していくという政
策を取りまとめることを考えております。

○小淵(正)委員 労働省の方、来られていま
すね。最初の長時間労働の適正化のときにも労
働省の見解をお聞きする予定でしたが、今まとめ
てお聞きします。

要するに時間短縮を労働省としては一つの目標
を持って現在推進されておられるわけですね。そう
すると、この労働時間短縮と労働力確保というの
は、これはもう車の両輪だと思ふのですが、そう
いう点で、労働省としては現在この二つをどうい
うふうな形で推進されておられるのか、もし自動車運
送業に限ってあればお聞きしたいし、なければ一
般論として現在どういう形で取り組んでいるの
か、その点をお尋ねいたします。

○伊藤説明員 先生御指摘のように人手不足感が
各企業の間にも急速に広まりつつございまして、自
動車運送業もその例外ではございませんで、現場
の運転手等を中心にかんがり人手不足感が出てき
ているというふうに私も受けとめております。
ただ、こういった人手不足の背景、事情とい
いますか、そういうものには種々ございまして、産
業や職業によつてかなり違います。自動車運送業
の場合、とりわけ今までお話しございましたような
労働時間が非常に長いこと、そういったことから
雇用機会としての魅力に乏しいことや産業として
イメージの問題、あるいはこれは事業の内容か

らやむを得ない面もございしますが、労働市場の構
造が変わっている中で企業の方に依然として若年
者志向が強い、そういうことがいろいろ重なりま
して、なかなか採用が難しいという状況を生
んでいるかと思えます。

したがって、私もこういった自動車運送
業の労働力の確保対策といたしましては、まず労
働時間を初めとする労働条件の改善、そういった
ことを通じて魅力ある雇用機会にしていこうと
あるいは企業側のイメージなりあるいは中高年齢者
の活用といった方法をいろいろ検討していただく
努力、これをやっていただまして、私もそう
いった面につきましましていろいろノウハウの提供な
りあるいは助成制度等を活用して応援をしていき
たい、そういうふうに思っております。

同時に、こういった事業主の方々の努力と相ま
つて、私も持つております需給調整機能、求人
求職の情報、窓口のオンライン化等によりまして
非常に豊富になっておりますので、そういった面
を駆使いたしまして何とか充足率を高めていき
たい、そういった努力を重ねていきたいというふう
に思っております。今もやっておりますが、業
界の方々からいろいろヒアリング等を通じまし
て、実情をきめ細かく把握しながらそういった対
策をひとつ効果的に動かしていきたい、このよう
に考えております。

○小淵(正)委員 次に移りますが、最近問題にな
っているのが航空運賃の内外価格差の問題であり
ます。これはいろいろと方々ありますが、これ
らの正は国民世論的にも一つの大きな課題にな
つておられると思えます。この航空運賃の内外価格
差は正に現状どおりに取り組まれている
のか、その点をお聞きしたいと思います。

○丹羽政府委員 航空運賃の価格差の問題は、今
先生お尋ねなのは多分国際航空運賃の方向別格
差、東京から外国へ行くのと、外国から東京へ来
るのとの運賃の違いを御指摘になったのではない
かと思ひまして、それにつきましましてお答え申し上

げます。
先ほど来大臣からも御答弁申し上げましたが、
方向別格差につきましては、日本発運賃の値下げ
ということに主眼を置きまして昨年来から強力に
その是正を進めてまいりまして、遅くとも本年度
中には、目標といたしまして米國それから欧州そ
れからオセアニア、そういったところの路線につ
きましては普通往復運賃にかかわる格差を解消す
る、そういうことを考えております。それから東
南アジア線、そういったような他の路線につきま
しても、これは今申し上げたほかの路線よりも、
日本の円対現地の通貨等の関係が相当開いてお
りますので、これから大幅な格差是正を図ること
になります。これは一対一の関係にまで近づける
のはなかなか難しいのでございますが、それでも
できるだけ近づけるようなことを目標といたしま
して関係航空会社を指導いたしております。

その結果、現在までのところは日本発の運賃レ
ベルを一〇〇というところで考えた場合の相手国発
運賃のレベルは、アメリカは、ロサンゼルスと
りますとロサンゼルスが一〇四、それからヨーロ
ッパは、パリをとりましますとパリが一〇二、それ
からオセアニアでは、シドニーをとりましますとシド
ニーが一〇三、日本発の運賃の方がこれは安いとい
う意味でございましてけれども、そのようにかなり
改善されてきたと考えております。東南アジアの
方はまだそこまできておられません、できるだ
けこれも七〇から九〇ぐらいまでのレベルのた
りまで持つていきたいと考えております。
なお、ただいま申し上げたようなことで航空会
社が一層指導してまいりたい、このように考えて
おります。

○小淵(正)委員 次に、ヘリポート及びコミュニ
ティー空港の整備の問題を一つだけお尋ねします。
最近では社用とかまたは節税目的等でヘリコプタ
ーの登録機数が現在一千機を超すに至つたとい
うような状況だと聞いておりますが、やはりこれは
環境や騒音問題または有視界飛行等の問題、航空
法の関係から利用率が非常に低いということが指

摘されておるわけであります。これらの改善策として、地価の値上がりや環境問題の深刻化とか内需拡大の問題等をいろいろ考えるならば、ヘリポート、コミュニティ空港について、こういったものを少し海を利用して活用するという方法が考えられるわけでありますが、こゝろあたりについてはどのようなお考えをお持ちか、その点を御尋ねします。

○丹羽政府委員 ヘリポートの問題でございませうけれども、その海を活用するという御指摘の関係で申し上げますと、用地確保が容易であることとか騒音問題の関係とかそういう関係を考慮いたしますと、海上部に空港を建設した例というのは過去にもございませうし、それからヘリポートとかコミュニティ空港につきまして、海上に建設するということも十分考えられることとございませう。それで、海上に施設を建設する場合は、最初に申し上げたような利点だけではなくて、今度は逆に、経済性とか海上環境に与える影響とか海上交通に与える影響とか、海上固有の問題も出てまいるのでございませう。したがって、それは、具体的な事例についてそれぞれいいとか悪いとかということを判断して進めていくべき問題ではないかと考えております。

○小淵(正)委員 時間がもう来ましたので、問題を先に一、二点申し上げますが、成田二期工事関係についてちょっとお尋ねします。

現在成田二期工事の進捗状況は大体どうなっているのか。平成二年度完成という非常に大きな方針、目標は現在のところ可能なのかどうか、変更する必要があるのかどうか、そこらあたりの状況をお尋ねいたします。

○江藤国務大臣 成田国際空港については、最近では国際問題化しつつありまして、先日も通産大臣が、日本は市場開放して輸入の拡大を図ると言った途端に、ペーカール国務長官から、そんなことを言っちゃった成田は一向に入れないではないか、こういう反論があった。その前にサッチャー首相が見えたときもこういう意味のお話で実はござい

ました。

御案内のように、今三十七カ国四十八社が乗り入れているわけですが、これらの中でも便数をふやせという要求があります。新たな乗り入れ希望が実は三十九カ国あるわけでありまして、外国の首相あるいはまた運輸大臣が来ますと、運輸省に寄ってなかなか粘りまして、事情を説明しても退却しない、何が何でも実をとって帰りたいということ、今や経済大国日本が世界各国から航空機の乗り入れというものを強く求められておる。しかしながら御承知のような状態でありまして、まだ団結小屋が三十六建っております。それから、一坪地主と称するものが実は千三百人実在しておりますわけでありまして、容易なことではありませう。しかしながら、滑走路が一本でありますから、B、C滑走路、エプロンの整備、空港ターミナル、これは何としても平成二年度には完成させたい、こういうことで取り組んでおりまして、その方針はいささかも変わっていない、こういうことでございませう。

○小淵(正)委員 方針は変わらぬでも、現実に対策家が居座って頑張っておるといふ状況だと思っておりますが、そういう関係から過日、非常な社会的問題を起こしました。千葉県の収用委員会の委員が全部やめてしまった。脅迫というか恐喝、ついに生命の不安を覚えてやめられたという報道もされておりましたが、こういう状況の中で果たして可能なかな、私どもはそういう疑問を持つわけです。したがって千葉県の収用委員会がまだ正式に新しくスタートしてないような話も聞いておるのですが、そういう場合は、国としての収用という方向で法的にも何らかの措置を講ずることも必要になってくるのではないかと気がするのですが、そのあたりはいかがですか。

○江藤国務大臣 御承知のように、千葉県の収用委員会の委員長がある日襲われまして、先般承りまして、左手だけが残って、両足も片手も全部粉々に打ち砕かれた。まだ若い方でありまして、まことにお気の毒であります。そういう事件が

起こって千葉収用委員会が全員辞職をする、こういうことになって、今空白状態になっております。したがっていまして千葉県としても、空港だけではなくてその他道路、公共施設の土地収用に對して大変困惑をいたしておるわけです。そこで、それならば特別立法をやるかといひましても、なかなかそういうわけにもまいらないと思ひます。もう時日も間に合いませんし、そういうふうにもいひません。それならば収用委員会の立て直しをどうするかといふこともありますが、それは千葉県だけでではなくて私も一緒にこれからは慎重に考えておるところです。

さて、そういう中で先日、十一月九日に千葉県知事が常磐新線のこと、北総鉄道のこと、あるいはその他県政上の諸問題を持って運輸省を訪れた機会に、実は私はお願ひを申し上げたのであります。御承知のようにあと八戸の農家の皆さんが、二・三ヘクタール未買収の土地が実は残っておりますわけでありまして、私も純粋農家の血が指の先、足の先まで流れておるわけでありまして、私が直接会いたい。私が直接会って、そして今までのいろいろ至らざる点があれは、それはきちんとして結末をつけねばならぬし、それから、これから子や孫の代に伝わるこの国でありますから、そういう国家目的に対してぜひ御協力を賜りたいといふことを私から直接お願いをしたい。ついでには、いかなる困難な場所でも出向いてまいりますから、どうぞそういう機会を早急につくっていただくように、こういうことをお願い申し上げて、その返答を待つておるところであります。

○小淵(正)委員 大臣のかたい御決意のほどを聞いて安心しましたが、ぜひひとつ大臣在任中に、これもまた次の運輸大臣に先送りといふことのないうちに、非常に困難な問題でありましようが、ひとつ勇気を持って取り組んでいただくことを期待申し上げまして、私の質問を終わります。

○川崎(二)委員長代理 中路雅弘君。

〔川崎(二)委員長代理退席、委員長着席〕

○中路委員 質問の最初に、委員長に一つお願いをしておきたいと思ひますけれども、きょうの新開各紙に、御存じのように「なだしお」側が航泊日誌の衝突時間の書き直しをやったということが大きく報道されております。この問題は、事故が起きた直後に、七月二十八日でしたか、運輸を初めとした四つの委員会が連合審査を行っているわけですが、当時、私の質問に竹下総理は、私はそのつかさつかさといふものは法律、規則に基づいて正確に行われていると確信していますという答弁が行われていたにもかかわらず、航泊日誌の問題は事故の核心にかかわる物証でありますし、この書きかえといふことになると大変重要な問題だと思ひます。航泊日誌の書き直しについては、事故直後、海上保安庁の捜査でも、口裏合わせをして航泊日誌も書き直している可能性が強いということも指摘されていた問題でありますから、私はこの問題で改めて当時の高原潜水艦隊司令や「なだしお」の山下前艦長等々を呼んで、改めて関係の委員会を含めて集中的な審議ができるようにひとつ取り計らっていただきたい。最初に委員長にお願いをしておきたいと思ひます。

○島村委員長 この問題は理事会で協議をさせていただきます。

○中路委員 もう一つ、最初にこれは運輸大臣にお聞きしたいのですが、新聞報道で、昨日の閣議及びその後の記者会見で大臣が、長い間の懸案でありました内部障害者の運賃割引について、来年二月にも実施するといふことを明言されているわけですが、簡潔に適用の拡大の範囲や実施時期についてここでひとつ御説明いただきたいと思ひます。

○江藤国務大臣 国鉄、それから民鉄、航空各社については、外部障害者についての割引制度はあったわけですが、その他の分が取り残されておりましたので、本委員会としても委員各位から長年にわたって私どもに對し御要望のあったところであります。

今回、事務局も大変頑張りをまして、各社と協

議をいたしました結果、約二十九万人に当たりまず心臓並びに腎臓患者についてこの適用をしよう、同等の割引をしよう、こういうことに決定をさせていたわけでございます。したがって、腎臓患者並びに心臓患者約二十九万人がこの適用を受ける、こういうことに相なったわけでありまして、なるべく早く各関係会社から申請をしていただくならば、私どもは年内にでもこれを認可したいと考えております。そして、現場の取り扱いをする方々にも周知徹底をする必要があるのと、身体障害者手帳の書きかえ等の事務がありますので、来年二月をめぐってこれが実施できるようにしたい、こういうことで実はきのう閣議で報告をいたしましたところであります。その間に御指導、御支援をいただきましたことをこの機会に厚くお礼を申し上げます。

同時に、せっかくの機会ですから、私、申し上げておりましたのは、今まで適用された方々の中でも、例えば鉄道のキロ数、あるいはその他もつと条件を緩和してくれという意見もたくさんあります。それから、精神障害者とは難病患者が約五十万残るわけでありまして、ですから、これらの者に拡大いたしますと、割引料金というのは膨大な額に上ります。したがって、本来これらの施策というものは、十一兆円を使う又は社会福祉の事業でありますから、公的な支出によって将来はもっと幅広く充実したものになるように厚生省において十分御検討賜りたい、こういうことを私はきのう申し上げたところであります。

○中路委員 お話のように、この問題は衆参でたしか三度にわたって請願が委員会でも採択されていた問題で、全国の都道府県の議長会でも毎年要望が強く出されておりました。二十数年の関係者の悲願が実現したわけで大変喜んでおられると思えますけれども、今大臣お話しのように、まだ残された問題があるわけですね。今お話がありましたように三つあると思うのです。精神障害者、薄弱者、難病者などへの適用拡大を

どうするか。障害者の最も利用度の高いのは百キロ以内ですから、この割引の問題をどうするかという問題、距離制限の問題があります。それから特急料金や寝台料金の割引の問題等が残されていると思うのです。今お話しのように、厚生省と話し合って今後検討していきたいということのようですので、ぜひ実現できるようにひとつ努力をしたいと思いますという要望を述べておきたいと思っています。

次も簡単に、一、二問ですが、清算事業団の雇用問題なんです。報道によりますと、国鉄職員の雇用対策本部が十一月二十一日にも再開されるということをお聞きしておりますけれども、今、清算事業団におかれてはまだ就職が決まっていないう未決定者、北海道、九州が中心ですけれども、ごく最近で何名おられるのか。あと残された期間は四カ月です。国会でも当時の中曽根総理以下、一人も路頭に迷わせないということでは繰り返し委員会でもおっしゃっていただくことでは二度首切りということになるわけですか。この問題について、あと四カ月ですから、どのように政府の責任で解決をされようとしているのか、一言お聞きしたい。

○大塚政府委員 先生御案内のように、再就職対策は来年四月一日に期限が切れますので、今、最終的段階を迎えております。私ども政府としても、この再就職対策の措置について一層の努力をしなければならぬと、現在検討中でございます。

○中路委員 概算要求でも組まれていないですね、次の問題は、この四カ月間どうされるか、今具体的な対処の方針がなければこのまま過ぎてしまいうわけですよ。もう少し具体的にどのようなお考えですか。

○大塚政府委員 現在残っております再就職未定者、特に九二％ぐらいは北海道、九州の二地域に集中しておりますが、これらの地域におきましても、現在、清算事業団の方では、求人数は残って

いる未定者の五倍以上を確保しているところでございます。今後は、このような求人、さらに一層の努力を重ねて再就職先を確保し、これを提示して、きめ細かく再就職の指導をしていきたいと考えております。

○中路委員 私、少し調べてみたんですが、例えばこれからJR北海道、JR九州の退職予定者がありますね。九〇年、九一年、九二年、九三年と、時間が限られて見えますから、それぞれの数字を抜きにして合計で見ますと、例えばJR北海道では向こう三年、四年で千九百三十一名になるのです。JR九州でも約一千名になりますから、定員枠で見ても北海道、九州の清算事業団全員を雇用しても、単純に数字で言いますと枠があるというところにもなるわけですね。JRは、北海道、九州の清算事業団職員については、本州への広域採用等は行われなければならない、本州、四国はまた一度も採用手続はやっておりません。一つはJR、もとの職場のJRへ戻してほしいというのが一番希望ですから、こうした定員枠から見ても、この後三千人近い退職予定者もあるわけですから、こうした点は考慮をされるのですか。

○大塚政府委員 JR北海道、JR九州につきましても、これも先生御案内のように、当初相当な余剰人員を抱えて発足したこともあり、また、現在の両社の経営状況を見ましても、いわゆる三島基金をもとにより利益を上げていく状況でございます。しかも、ことしから来年にかけて北海道、九州とも高速道路が整備されていき、鉄道事業は正念場を迎えるように苦しい状況に立ち至っておりますので、私どもとしては、現在、JR北海道、JR九州にはこれから再就職未定者を地元採用する余力はない、採用することは適当でないと考えております。

○中路委員 きょう労働問題について直接お尋ねするつもりはないのですけれども、御存じのように、各地の労働委員会が仲裁命令を出しているに、不当労働行為ということですね。私、全部合計しましたら、この仲裁命令が出ているのだけで

二千八百十名に上るわけです。これは前回の委員会でもお話ししたのですけれども、中央労働委員会に再審査を申し立てているから、当事者間の係争中なのでこの推移を見守るといのが一貫して政府の考えです。労働組合法を見ましても、「十五日以内に中央労働委員会に再審査の申立をすることができ」とありますけれども、ただし、この申し立ては当該命令の効力を停止しない、その命令は、中央労働委員会が二十五条の規定によって再審査の結果、これを変更したようなとき、その限り効力を失うとあるわけですから、労働委員会に申し立てをしていても今の救済命令というのは効力は続いているわけですよ。いつまでもこうした形で救済命令が出てそれが放置されるというところになれば、労働組合法のこうした精神そのものが骨抜きにされてしまうという状況になります。その数が既に二千八百十名に上っている。

こうした点は国会の決議でも、採用に当たって所属組合によつての差別がないように特段の留意という決議も行われているわけですし、こうしたことが踏みにじられたところに今日のこの問題があつて、それで救済命令が出ていくわけですから、この趣旨からも、もとの職場へ戻すという中々、今の問題は相当解決できるというふうにするのですが、これは政治的な問題でもありますので、大臣、いかがですか、今の問題を今のままに放置するわけですか。

○江藤国務大臣 その前に、先ほどお尋ねがありました二千有余人の残余の問題について私の考え方を申し上げておきたいと思ひます。

当初七千六百八十八人は民営化されたときにおりました、我が海上保安庁にも若い人たちがたくさんいたございました。皆優秀な職員でありまして、保安庁としても大変喜んでおられるわけでありまして、だんだんに三年間にわたって職業訓練をやり、職業のあっせんをしていきましたけれども、二千二百有余人というものが今日まで残った。しかしながら、私就任して内容をよく検討してみたのですが、その間に職業訓練を受けて十幾つの資格を取った人

たちもおります。全く講習を受けなかった人もおるようであります。中には、調理師の免許などというのはい人百万以上かかるといいますが、そういうものも取った人たちもおる。だから、熱心な人もおったということです。ですから、JR各社が雇うか雇わぬかということは、民営化されたわけですから、私は雇用主にかかわることであると思っております。

同時に、三年間にわたってそれらの雇用対策、職業訓練に要した予算というのは、三年間の給与のほかにおよそ三千億であるとは考えています。それに要した人員は、お世話させていた人員は千人を超えます。ですから、先ほど平成二年の予算には予算要求してないではないか、こういうお尋ねであります。今まで七千六百人中の中で既にいろいろ自分の心に染まないところで就職先を求め、そしてそれぞれに職場を求めていった人たちのバランスも考える必要があるということから考えると、四月一日以降の処置については全く考えておりません。そのことは、これは残っておる諸君も厳しく受けとめておく必要が私はあると思うのです。

今は日本は人手不足でありまして、先ほど来もトラックの運転手その他についての、あるいはタクシーの運転手等についても御意見がたくさんありました。金がなくて倒産したんじゃない、人手が足りなくて倒産するという会社が出ておるといのが今日の日本の状況であります。総括審議官が申し上げたように、一人当たり五カ所くらいの就職口は既に準備をしておるわけでありまして、再就職は民営化に伴う政府の大きな責任であったと同時に、お互いがそれぞれの生活を家族を抱えて営むわけでありまして、個人がやる気がなかったならば、幾ら政府がやろう、事業団がやろうといってもそれはかなわぬことであると私は考えています。

それから、ただいまの不服審査の申し立て等につきましては、ただいま係争中でありまして、私も、行政がそれに介入することは適当でな

いと思ひますのでしばらく推移を見守りたい、こう考えておるところであります。

○中略委員 この雇用問題は、いずれにしても政府の責任で解決をしなければならぬ問題なんです。分、分割・民営化の経過からいっても、だからこの点では、四月月しかないわけですから、雇用の解決のために、多くの家族を抱えて今将来の展望について不安を持っているわけですから、ひとつ責任を持ってやっていたらいい、このことを改めて強く要請をしておきたいと思ひます。

次に入りますけれども、これは午前中御質問があった問題ですから、ダブる事例については簡潔にしますが、最近の一連の貨物輸送の規制緩和に続いてタクシーの規制緩和問題が新しくいろいろ提起されております。経済企画庁にある規制緩和の経済理論研究会が四月二十日に、国内航空、バス、トラック、タクシーの運輸業と電気通信事業、大規模小売店等についての参入規制は原則として撤廃すべきだという報告をまとめておられます。午前中問題になりました公正取引委員会の研究会、私も読ませていただきましたけれども、運輸業の自由化を促す報告をまとめています。さらに、行革審の公的規制の在り方に関する小委員会が十一月二日に物流分野の規制緩和の促進、旅客運送業にも踏み込んだ規制緩和を提言しているわけです。

物流二法は本委員会に出されて十七日から審議されますから、その問題はその機会に譲るとして、公正取引委員会の報告の運輸業、中でもタクシーの自由化が促された問題について、免許基準の需給要件の撤廃とか自主的な運賃設定を認めるとかいうことが提言されていますが、参入規制だとか同一運賃の問題とか、これはまさに根幹の問題です。だから、この問題について、自由化されるといふことになればこれは大きな問題になってきますので、最初にこの問題について、例えばこれが実施されるとすれば、消費者、利用者を含めてタクシー労働者にどういう影響があるのか、簡潔にお尋ねしたいと思ひます。

○江藤国務大臣 中略委員にちよつとお答えしておきますが、さつき三千億と申し上げましたのは人件費を含むでありますので、訂正をしておきます。

それから、ただいまの公正取引委員会の提言であります。私が考えておりますのは、例えば東京の法人によるタクシーの運転者の一年間の水揚げはおおよそ七百五十万くらいであります。それから、個人タクシーになると下がります。五百七十万くらいになります。大阪になるともっと下がると下がっていきまして、京都になるともっと下がります。全国平均で大体タクシー運転手の個人当たりで事務所に直させますが、四百五十万くらいじゃないかと私は思ひます。個人タクシーになるともっと下がります。地方では三百五十万くらいになるはずであります。それから車の償却をし、燃費を払い、税金を払うとなると、なかなか見かけどおりにはそうもうかるものでもない。特にタクシーというのは、御承知のように八割が人件費だと言われているところですから。

それを完全に参入も自由にする、大きな会社だろうとだれだろうと、車持ってきてどんどんタクシーやります。今白タクあるいは代行がはびこってきていろいろ問題を投げかけておりますが、そういうのを大っぴらにやらないよ、料金も自由にしないよ、こういうことになったならば、夜にどこかへ行こうと思つたら、今度はその都度料金を相談しなければいけません。年寄りや御婦人やら、大雨が降ったときなんかはなかなか車がとれない。普通の二倍も三倍も払わねえと行つてやります。こういうことは起こらないのか、それから、過当競争のために運転者に対する過重労働というものは起こらないのか、それらのことを考えますと、やはりこれらのものは同一地域同一運賃というものが私は原則であろうと思ひます。同時に、そのことについては運輸省としては、適正なる運賃の設定、それからまた、過重なる労働にならないようにものを配慮しながら、人

を輸送するということは安全であるということと安心であるということとを鉄則にしてこれからは行政を進めていくことが適当である、こう思つておるところであります。

○中略委員 今おっしゃったように、タクシーのコストは大体八割が人件費なんですね。しかも、社会的には中小業者が圧倒的に多くを占め、また、ここで働いているタクシーの労働者というのは、他の産業に比べても長時間で劣悪な状況にあります。こういうことを考えますと、もし自由化すれば、競争の激化によってそのツケがそのタクシー労働者に回ってくる、さらなる長時間労働あるいは交通事故の問題の要因にもなるわけですから、さつきもおっしゃったように、安全輸送上の問題からも非常に重要な問題だと思ひます。

先ほどもお話しになりましたけれども、この問題が、公正取引委員会の報告書が出たときに新聞等で大臣は批判の談話を出されておりますが、公正取引委員会がこうした見解を出すということについて、運輸大臣としての見解を改めて一言聞いておきたい。私は権限を越える問題だと思ひます。

○江藤国務大臣 公正取引委員会が、その職務を遂行する上で内部的にもろもろの検討をされるということは、私は決して否定するものではありません。しかしながら、政府においても、行革審その他もろもろの場所でもこうした規制緩和あるいは改善等については全体として既に取り組んでおることでありまして、自分の職責を越えるような、行政官庁にわたることを公取がやることはいかなるものかと私は考えております。その名のとおりに、公正を著しく損なうものについて公正取引委員会というのは活動すべきものであつて、他省庁の、私は縄張り意識を持つわけじゃありませんが、運輸省の見解を聞くこともなく、それから本日も言つておりましたが、皆専門家だけとは言えませんが、中には専門家がおられます。そういう方々でもってそういう無責任な発表をされるということはいささか迷惑である、こ

ういふうに私は申し上げておるわけです。

ただし、省内においては、いやしくも運輸省が許可行政の上にあぐらをかいておるなどという批判を受けるようなことはゆめあつてはならない、私もその姿勢を厳しく正しながらこれらの問題に取り組んでいこう、こう考えているところです。

○中略委員 一言だけ確認しておきますけれども、この参入規制とか地域の同一運賃とかは根幹の問題です。こうした問題について、これは堅持していかなければいけないと思うのですが、いかがですか。

○江藤国務大臣 皆さんの御理解を得て、そのように取り組んでいきたいと思っております。

○中略委員 これは午前中に同僚議員がお尋ねになったことですけれども、私も全国いろいろ話を聞きますと、その先駆けとも言うべき事態がいろいろ出ているのです。吉原議員がお尋ねになった京都の業者であるMKタクシーの問題もその一つなんです。午前中の答弁を聞いておまして、事態はそんなに生易しくないということを非常に痛感しました。

私も現地にへ行ってみましたら、北新地内にステーションMKなる待合所をオープンしておりますけれども、一階がスナック風の待合所につくって、二階は京都の和服の展示場にして偽装しながらいわゆる客寄せをして京都へ運んでいるわけです。これは明らかに道路運送法の四条及び十九条に違反する行為ですから、こうした問題については事態をよく調査の上運輸省としても厳正な処置をとっていただきたいと改めて要請したいと思っております。

○早川政府委員 先生御指摘のMKタクシーが大阪に設置しましたMKステーションについてでございますけれども、私どもはその当初からMKステーションの運営方法が道路運送法等の関係法令に違背することのないように指導を行ってきたところでございます。また、その設置後の実態調査もいたしまして、不適切であると認められた行為

に対しましては、文書をもって勧告等も行っておりまして、今後とも継続的な実態調査によりまして、関係法令を逸脱した運営方法がなされないよう監視いたしますとともに、いやしくも法令等に違背するような事実が認められた場合にはもちろんのことでございますが、厳正に対処していく所存でございます。

○中略委員 せっかく委員会でも取り上げられた問題ですから実態をもう一度よく調査して、運輸省としても厳正な対処をされるように要請しておきたいと思っております。

もう一つ、自由化と関連するのですが、タクシーというのは公共輸送機関ですから国民生活を守る上でも非常に重要なんですけれども、いわゆる悪質業者によって道路運送秩序が守られないという事態があとちで起きておるわけです。

私は一例だけ挙げますが、大阪の古知資本が経営する北港タクシーです。大阪だけでも六百五十台を有する新興大手になっておまして、群馬や静岡、千葉、和歌山にも出てきておるわけです。これは大阪運輸局も既に御承知と思いますが、道路運送車両法によって車には有効な車検証を備えつけることを義務づけておるわけですが、ここにはコピーの車検証で運行しておるという事実が明らかにしております。この意図はよくわかりませんが、恐らくタクシー二台に使っておるかどうかといういろいろな疑いもあるわけですが、これも、こうした車検証を偽造することによって何かの利益を得ようというのには、特にこのコピーの車検証を使っておるというのは明らかに法違反だと思っております。そういう点で、こうした法違反の明確な企業について厳格な対処が必要だと思っております。

○早川政府委員 御指摘のとおり、北港タクシーという会社でございますが、なぜかコピーの車検証を持っておるということでございまして、その運行は既に確認しておりますので、現在、是正方を強力に指導しておりますのでございまして、具体的なそういうことに限りませんで、運輸省

といたしましては、それぞれいろいろな形で法令違反等がございました場合には、関係法令に基づきまして厳正に対処いたしておりますし、また、今後ともそうしてまいりたいと考えております。

○中略委員 この会社は、近代社会とか法治国家とは全く縁遠いような不当労働行為をやっているのです。きょう私は労働問題についてここで議論はしませんが、一例だけ挙げますと、ことしの八月、組合事務所をクレイン車を持ってきて組合事務所をぶち壊すとか、ちょっと考えられないようなひどいことが起きておるのです。

賃金の問題で一つお尋ねいたしますが、賃金の支払いの形態ですけれども、例えば五十万円の水揚げがあったとすると、本給は十一万円です。水揚げの六〇%、三十万円は労働者に支払われるという場合に、本給が十一万円で、残りの十九万円は全部貸付金という形で支払っておるわけです。

だから、これは社会保険料等の本来事業者が支払わなければならないものをごまかすために行っている脱法行為です。これがもし事実とすれば、これは労働問題以前の問題です。特にタクシー労働者にとつては後の年金との関係でも非常に大きな問題を起こすわけです。こういう点で、保険料や税金をごまかす、あるいは車検証も偽造する、これでは道路運送法に規定する公正な競争は当然確保されないわけですし、安全運行も保たれないということなので、私は、この問題については厳格な指導をして、明確な法違反については直ちにやめさせるように指導を徹底させていただきたいと強く要請したいと思っております。

○早川政府委員 タクシーの行政を推進してまいらる上で適切な労働者、労働力を確保していくことは最も基本になることであるといふふうに考えております。私どももいたしまして、事業者に対しまして運輸手さんの教育とか指導の徹底、あるいは固定給部分を厚くした賃金の推奨、あるいは増車についても労働者、運輸手さんへの影響を見る、こういう形で常に対応してきておるところでございます。我々は個々の事業者の給与の仕組

みということまで具体的に立ち入るといふ形ではございませんけれども、それぞれの給与の支払い方法等について問題があれば、個々の問題はそれぞれ労働省その他の対応になっていくかと思っておりますが、私どもとしても十分遺憾のないよう心してまいりたいと考えております。

○中略委員 私が実例で挙げたのは、現地の運輸局も恐らく訴えもあつて御存じだと思いますけれども、今これはどういふように対処されているのですか。

○早川政府委員 私どもの方に運輸局の方から具体的な対応まで現在のところ情報は入っておりません。しかしながら、事業監督一般としての対応と、それからそれぞれの所管のところの官庁の指導というものは別途にあるかと思いますが、私どももいたしましては事業監督の上で十分遺憾のないように指導していきたい、こういうことでございます。

○中略委員 このような明白な違法行為については、関係の省庁とも連絡していただいて、ひとつ厳正な処置をしてほしい、重ねて要請をしておきたいと思っております。

時間がもう余りありませんから、もう一点。これは、最近毎年出ていますけれども、十月二十九日ですが、運輸省の労働組合、全運輸労働組合が発表した管制官の問題ですが、ニアミス体験についての報告が発表されています。航空管制官の四人に一人が空中衝突のおそれがある異常接近の体験をしているというところが報道されているわけですが、これは十年來同様のアンケート結果になっているわけですから、深刻な問題だと思っております。特に航空の問題というのは多くの人命を預かる大変重要な問題ですから、航空管制官の問題について一言お尋ねしたいのです。

交通量は非常に飛躍的に拡大しているわけですが、航空管制官の増員はそれに見合っていないとふえていないという状況ですから、私も現場に行ってお聞きしましたら、極端なことを言うと一人の管制官で最高二十機見なければならな

いということもあった。大体普通七機か八機を見なければならぬ。そうしますと、そこでどんな問題が出るかというのですが、何かアクシデントがあった場合には、その一機について神経を集中しますからほかの航空機の実態が十分見れないということでもミスが起きるという問題も起きるわけです。

これはだれでも予想がつくわけですが、ダブルチェックができないという問題です。管制にバックアップ体制がどうしても必要だと思ふのですが、例えば管制官が病気で休んだときは、今度は逆に二台のリーダーを一人で見なければならぬ。人間の能力に限界があるわけですから抜本的に考えなければならぬ。多くの人命を一時に失うという航空機事故の問題であるだけに、せめて一台のリーダーに複数の管制官を配置するとか、そういう改善について私は早急に行う必要があると思ふが、いかがですか。

○丹羽政府委員 先生のたゞいまの御指摘は、いわゆるダブルウオッチのお話だと思います。それで、管制官の人員配置の問題につきましては、私も、航空交通量の増大に対しまして個々の管制官がこれに十分対応できるように、従来からセクターを分割するとか管制席の増席など必要な措置を講じてきているわけがございます。ニアミス防止などの対策といたしましては、繁忙管制機関におきましては副主任の方を配置するとか、そういうやり方で業務の助言とか応援を適宜行う体制をとっております。それで私どもの方としては十分安全体制を確保していると考えております。

○中略委員 副主任を置くという話ですけれども、これも三人に一人ぐらいじゃないですか。だから関係者の皆さんが、管制官が要求しているのは少なくともダブルチェックといいますが、できたら一台のリーダーに二人ぐらいの管制官を配置してほしいという要望がありますから、これは待遇の問題と関係しますけれども、ぜひ実現できるようにお願いをしておきたいと思ふます。

今、運輸省のパイロットは調整額が三ですね。管制官が二なんですから、運輸省は概算要求で管制官も三ということで要求をされているというのを聞いていますが、ぜひ改善が必要だと思ふのです。手当について私がこの委員会でも取り上げましたけれども、その後、特殊勤務手当は二五%上がっていますが、さらにこうした問題の改善、あるいは休憩時間の制度化とか幾つか管制官から要望もいただきました。全体として非常に大事な、人命を預かる仕事をしている管制官の問題ですから、人員増の問題やこうした待遇の問題、この改善にぜひひとつ取り組んでいただきたい。最後に大臣にもお願いしておきたいのですが、いかがですか。

○江藤国務大臣 特殊な勤務に当たる人々でありまして、私も現場を見て、暗いところであらう計器に向かっておられるわけですから、その責任と御苦労というのを大変痛感いたしました。聞きましては毎年要求するけれどもなかなか通りません、こういうことでありまして、運輸省としては何とかしてこれを現実化したいという意欲に燃えておられるわけでありまして。

ところが、御承知のように、各省庁にわたりまして特殊勤務にかかわる職場というのはたくさんありまして、おれもおれもという、私も幾つか抱えておられるわけですが、マイナスイーリングの中でなかなか実現ができなかったということでありまして、全体的なそういうこともありまして、どうしても、私どもは私どもなりにまた努力をしたいと思っております。

○中略委員 もう一問通告はしてあったのです、時間を守ってきようは終わります。

○島村委員長 第百十四回国会、内閣提出、貨物運送取扱事業法案及び貨物自動車運送事業法案の両案を一括して議題といたします。江藤運輸

大臣。

貨物運送取扱事業法案
貨物自動車運送事業法案
〔本号(その二)に掲載〕

○江藤国務大臣 ただいま議題となりました貨物運送取扱事業法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

経済構造の転換、国民生活の向上を背景として、貨物の運送に対する需要は多様化、高度化の傾向を強めており、貨物運送取扱事業は、利用者の需要を各種の運送サービスに的確に結びつける機能を果たすものとして、一層重要な役割を担うものと考えられます。

本法律案は、このような貨物運送取扱事業の円滑な機能の発揮と事業の適正かつ合理的な運営を確保するため、現在、通運事業法等各運送機関ごとの個別の法律において規定されている貨物運送取扱事業の規制制度について、その内容を見直し、それぞれの機能にに応じた横断的、総合的な制度を整備しようとするものであります。

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、貨物運送取扱事業が果たす機能及び利用者に対する契約上の責任の内容に就いて、貨物運送取扱事業を、運送事業者の行う運送を利用して貨物の運送を行う利用運送事業と自己の名をもってする貨物の運送の取り次ぎ等を行う運送取扱事業とに区分することとしております。

なお、利用運送事業のうち、航空または鉄道運送に係る利用運送と自動車による集配の運送を一貫して行う事業を第二種利用運送事業とし、その他の利用運送事業を第一種利用運送事業とするものとしております。

第二に、利用運送事業について、その開始を許可制とするともに、事業計画の変更、利用運送

約款、事業の休止及び廃止等について、それぞれ所要の規定を設けることとしております。

第三に、運送取扱事業について、その開始を登録制とするともに、利用運送事業に準じて、変更登録、運送取扱約款等について、所要の規定を設けることとしております。

第四に、貨物運送取扱事業に係る運賃及び料金については、あらかじめ運輸大臣に届け出ることとし、運輸大臣は、一定の事由に該当するときはこれを変更すべきことを命ずることができることとしております。

第五に、外国人等の行う国際貨物運送に係る利用運送事業及び運送取扱事業について所要の規定を設けることとしております。

第六に、附則において、通運事業法を廃止するほか、現在貨物運送取扱事業に関して規定している関係法律について、所要の改正を行う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、速やかに御賛成くださいますようお願いする次第でございます。

続いて、貨物自動車運送事業法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

貨物自動車運送事業は、産業基盤資材から生活必需品まで経済活動や国民生活に必要な不可欠な物資輸送を担っており、国内貨物輸送において基幹的役割を担っているところであります。一方において、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした輸送ニーズの多様化、高度化への対応、過労運転等輸送の安全を阻害する行為の防止という課題への取り組みの必要性が高まっているところであります。

本法律案は、こうした社会経済情勢の変化に対応して、貨物自動車運送事業者の創意工夫を生かした事業活動が迅速かつ的確に行えるよう、事業規制を抜本的に見直すとともに、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する民間団体等の自主的な活動を促進する措置を講じ、もって貨物自動車

運送事業の健全な発達を図ろうとするものであります。

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、貨物自動車運送事業の事業区分を、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業の三種に整理し、その簡素化を図ることとしております。

第二に、一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の開始については、許可制とし、貨物軽自動車運送事業の開始については、届け出制とするともに、事業計画の変更、事業の休止及び廃止等の事業規制についても、現行道路運送法と比較して大幅な規制の緩和、手続の簡素化を図った上で、所要の規定を設けることとしております。

第三に、一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業については、特定の地域で供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となり、当該地域における事業者の相当部分について事業の継続が困難になると認められる場合には、期間を定めて新規参入の停止の措置等の緊急調整措置を講じることができるとしております。

第四に、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金については、あらかじめ運輸大臣に届け出ることとし、運輸大臣は、一定の事由に該当するときはこれを変更すべきことを命ずることができるとしております。

また、経済事情の変動により一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金が著しく高騰し、または下落するおそれがある場合であって、特に必要があると思われるときは、標準運賃及び標準料金を設定することができるとしてしております。

第五に、輸送の安全に係る事業者の遵守義務として過労運転及び過積載の防止に関する規定を新たに設けるとともに、運輸大臣が行う試験に合格する等一定の要件を備える運行管理者の選任を義務づけることとしております。

第六に、輸送の安全を阻害する行為の防止その

他貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する事業を推進するため、この事業を適正かつ確実に行うことができるものと認められる公益法人を地方貨物自動車運送適正化事業実施機関及び全国貨物自動車運送適正化事業実施機関として指定することができるとするとともに、これら実施機関について所要の規定を設けることとしております。

第七に、運輸大臣が行う運行管理者試験の実施に関する事務を、指定試験機関に行わせることができることとするともに、この指定試験機関について所要の規定を設けることとしております。

第八に、運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者または特定貨物自動車運送事業者に対し一定の命令または処分をする場合において、当該事業者が違反行為を指示した荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置をとるべきことを勧告することができ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、速やかに御賛成下さいますようお願い申し上げます。

○島村委員長 以上で両案の趣旨の説明は終わりました。

○島村委員長 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。

貨物運送取扱事業法案及び貨物自動車運送事業法案の両案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○島村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

なお、参考人の出頭日時、人選等につきましては、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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○島村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

次回は、来る十七日金曜日午前九時五十分理事會、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時九分散會

平成元年十一月二十二日印刷

平成元年十一月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

(第一類 第十号)

第百十六回国会
衆議院

運輸

委員會

議 録

第一

号 (その二)

(五十六)(その二)

(本号(その二)参照)

貨物運送取扱事業法案

貨物運送取扱事業法

目次

- 第一章 総則(第一条・第二条)
- 第二章 利用運送事業(第三条―第十二条)
- 第三章 運送取扱事業(第十三条―第三十四条)
- 第四章 外国人等による国際貨物運送取扱事業(第三十五条―第五十条)
- 第五章 雑則(第五十一条―第五十九条)
- 第六章 罰則(第六十条―第六十六条)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、貨物運送取扱事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、貨物運送取扱事業の健全な発達を図るとともに、貨物の流通の分野における利用者の需要の高度化及び多様化に対応した貨物の運送サービスの円滑な提供を確保し、もって利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「実運送」とは、船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者又は貨物自動車運送事業者(以下「実運送事業者」という。)の行う貨物の運送をいい、「利用運送」とは、運送事業者の行う運送(実運送に係るものに限る。)を利用してする貨物の運送をいう。

2 この法律において「船舶運航事業者」とは、海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第二条第二項の船舶運航事業(同法第四十四条の規

第一類第十号 運輸委員會議録第一号(その二)

平成元年十一月十五日

定により同法が準用される船舶運航の事業を含む。)を経営する者をいう。

3 この法律において「航空運送事業者」とは、航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第十六項の航空運送事業を経営する者をいう。

4 この法律において「鉄道運送事業者」とは、鉄道事業法(昭和六十二年法律第九十二号)第二条第二項の第一種鉄道事業若しくは同条第三項の第二種鉄道事業を経営する者又は軌道法(大正十年法律第七十六号)第四条に規定する軌道経営者をいう。

5 この法律において「貨物自動車運送事業者」とは、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第号)第二条第二項の一般貨物自動車運送事業又は同条第三項の特定貨物自動車運送事業を経営する者をいう。

6 この法律において「貨物運送取扱事業」とは、利用運送事業及び運送取扱事業をいう。

7 この法律において「利用運送事業」とは、第一種利用運送事業及び第二種利用運送事業をいう。

8 この法律において「第一種利用運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業であつて、第二種利用運送事業以外のものをいう。

9 この法律において「第二種利用運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、航空運送事業者又は鉄道運送事業者の行う運送に係る利用運送と当該利用運送に先行し及び後続する当該利用運送に係る貨物の集貨及び配達のためにする自動車(道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項の自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。))をいう。以下「同じ。」による運送(貨物自動車運送事業者の行う運送に係る利用運送を含む。以下「貨物の集

配」という。)とを一貫して行う事業をいう。

10 この法律において「運送取扱事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自己の名をもつてする運送事業者(実運送事業者及び利用運送事業者)を経営する者に限る。以下この項において同じ。

この法律の運送の取次ぎ若しくは運送貨物の運送事業者からの受取又は他人の名をもつてする運送事業者への貨物の運送の委託若しくは運送貨物の運送事業者からの受取を行う事業(港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)第一条第二項の港湾運送事業及び同条第四項の規定により指定する港湾以外の港湾において同条第二項の港湾運送事業に相当する事業を経営する事業を除く。)をいう。

第二章 利用運送事業

(許可)

第三条 利用運送事業を経営しようとする者は、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 利用運送事業の許可は、利用運送事業の種類(前条第七項の利用運送事業の種類をいう。以下同じ。)について行う。

3 第二種利用運送事業について第一項の許可を受けた者は、次条第一項第三号の事業計画に係る利用運送の区間の範囲内において、当該事業において利用する他の運送事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業を経営するときは、当該第一種利用運送事業について、第一項の許可を受けることを要しない。

(許可の申請)

第四条 前条第一項の許可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運輸大臣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っては、その代表者の氏名

二 経営しようとする利用運送事業の種類

三 利用運送に係る運送機関の種類、利用運送の区域又は区間、営業所の名称及び位置、業務の範囲その他運輸省令で定める事項に関する事業計画

四 第二種利用運送事業を経営しようとする場合には、貨物の集配の拠点、貨物の集配の体制その他運輸省令で定める事項に関する集配事業計画

2 前項の申請書には、事業の施設その他の運輸省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

(欠格事由)

第五条 次の各号のいずれかに該当する者は、第三条第一項の許可を受けることができない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 利用運送事業の許可又は運送取扱事業の登録の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者

三 法人であつて、その役員のうち前二号のいずれかに該当する者のあるもの

四 船舶運航事業者若しくは航空運送事業者が本邦と外国との間において行う貨物の運送(以下「国際貨物運送」という。)又は航空運送事業者が行う本邦内の各地間において発着する貨物の運送に係る利用運送事業を経営しようとする者であつて、次に掲げる者に該当するもの

イ 日本国籍を有しない者

ロ 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの

ハ 外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体

ニ 法人であつて、イからハまでに掲げる者

がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの

(許可の基準)

第六条 運輸大臣は、第三条第一項の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしない。

- 一 その事業の遂行上適切な計画(集配事業計画を除く)を有するものであること。
- 二 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 三 航空運送事業者又は鉄道運送事業者の行う運送に係る利用運送事業にあつては、その事業に係る実運送により定時に、及び定量で提供される輸送力の利用効率の向上に資するものであること。

四 第二種利用運送事業にあつては、貨物の集配を利用運送と一貫して円滑に実施するための適切な集配事業計画が定められているものであること。

五 貨物の集配を申請者が自動車を使用して行うとする第二種利用運送事業であつて申請者が当該貨物の集配について貨物自動車運送事業法第三条又は第三十五条第一項の許可を受けていない者であるものにあつては、集配事業計画が当該貨物の集配に係る輸送の安全を確保するため適切なものであること。

(事業計画及び集配事業計画)
第七条 第三条第一項の許可を受けた者(以下「利用運送事業者」という。)は、その業務を行う場合には、事業計画及び集配事業計画(第一種利用運送事業の許可を受けた者にあつては、事業計画。以下同じ)に定めるところに従わなければならない。

2 運輸大臣は、利用運送事業者が前項の規定に違反していると認めるときは、当該利用運送事業者に対し、事業計画及び集配事業計画に従い業務を行うべきことを命ずることができる。

第八条 利用運送事業者は、事業計画及び集配事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。ただし、運輸省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

2 第六条の規定は、前項の認可について準用する。

3 利用運送事業者は、第一項ただし書の運輸省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(運賃及び料金)
第九条 利用運送事業者は、運賃及び料金(船舶運航事業者の行う運送に係る利用運送であつて運輸省令で定めるものに係るものを除く)を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該利用運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。

- 一 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えるものであるとき。
- 二 特定の荷主に対して不当な差別的取扱をするものであるとき。
- 三 他の利用運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

(運賃又は料金の割戻しの禁止)
第十条 利用運送事業者は、荷主に対し、收受した運賃又は料金の割戻しをしてはならない。

(利用運送約款)
第十一条 利用運送事業者は、利用運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次に掲げる基準によって、これをしなければならない。

一 荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも貨物の受取及び引渡し、運賃及び料金の収受並びに利用運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

3 運輸大臣が標準利用運送約款を定めて公示した場合(これを變更して公示した場合を含む)においては、利用運送事業者は、第一項の認可を受けなければ、同一の利用運送約款を定めることができない。同項の認可を受けた利用運送約款を当該標準利用運送約款と同一のものに変更しようとするときも、同様とする。

4 前項後段の場合においては、当該利用運送事業者は、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業の種別等の揭示)

第十二条 利用運送事業者は、利用運送事業の種類、利用運送に係る運送機関の種類、運賃及び料金を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

(差別的取扱の禁止)
第十三条 利用運送事業者は、特定の荷主に対して不当な差別的取扱をしてはならない。

(運輸に関する協定)
第十四条 利用運送事業者は、他の運送事業者と設備の共用又は共同経営に関する協定その他の運輸に関する協定で運輸省令で定める事項に係るものを締結しようとするときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(事業改善の命令)
第十五条 運輸大臣は、利用運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、利用運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

一 事業計画又は集配事業計画を変更すること。

二 利用運送約款を変更すること。

三 貨物の運送に関し生じた損害を賠償するため必要な金額を担保することができる保険契約を締結すること。

四 前三号に掲げるもののほか、荷主の利便を害している事実がある場合その他事業の適正な運営が著しく阻害されていると認められる場合において、事業の運営を改善するために必要な措置を執ること。

(名義の利用等の禁止)

第十六条 利用運送事業者は、その名義を他人に利用運送事業のため利用させてはならない。

2 利用運送事業者は、事業の貸渡しその他いかなる方法をもつてするかを問わず、利用運送事業を他人にその名において経営させてはならない。

(事業の譲渡及び譲受け等)

第十七条 利用運送事業の譲渡し及び譲受けは、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。

2 利用運送事業者たる法人の合併は、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。ただし、利用運送事業者たる法人と利用運送事業を営まない法人が合併する場合において、利用運送事業者たる法人が存続するときは、この限りでない。

3 第五条及び第六条の規定は、前二項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けて利用運送事業を譲り受けた者又は第二項の認可を受けて利用運送事業者たる法人が他の法人と合併した場合における合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、許可に基づく権利義務を承継する。

(相続)

第十八条 利用運送事業者が死亡した場合において、相続人(相続人が二人以上ある場合においてその協議により当該利用運送事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者。以下同じ)がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの

が被相続人の経営していた利用運送事業を引き続き経営しようとするときは、被相続人の死亡後六十日以内に、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人が前項の認可の申請をした場合には、被相続人の死亡の日からその認可をする旨又はその認可をしない旨の通知を受ける日まで、被相続人に対してした利用運送事業の許可は、その相続人に対してしたものとなす。

3 第五条及び第六条の規定は、第一項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けた者は、被相続人に係る許可に基づく権利義務を承継する。

(事業の休止及び廃止)
第十九条 利用運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(貨物の集配に係る輸送の安全)

第二十条 第二種利用運送事業について第三条第一項の許可を受けた者(貨物自動車運送事業法第三条又は第三十五条第一項の許可を受けて当該事業に係る貨物の集配を行う者を除く。)が自動車を使用して行う貨物の集配に係る運行管理者の選任その他の輸送の安全の確保等に関する事項については、同法第三十七条第三項に定めるところによる。

(事業の停止及び許可の取消し)
第二十一条 運輸大臣は、利用運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、三月以内(第三号に該当する場合にあつては、六月以内)において期間を定めて事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二 第五条各号のいずれかに該当するに至ったとき。

三 第二種利用運送事業について第三条第一項の許可を受けた者(自動車を使用して貨物の集配を行う者に限る。)にあつては、貨物自動車運送事業法第三十三条(同法第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)の規定により当該貨物の集配に係る事業の停止、当該事業に係る許可の取消しその他の処分を受けたとき。

(附帯業務)

第二十二條 第九條から第十二條まで及び第十五條の規定は、利用運送事業者が当該利用運送事業に附帯して行う貨物の荷造り、保管及び仕分、代金の取立て及び立替えその他通常利用運送事業に附帯する業務について準用する。

第三章 運送取次事業

(登録)

第二十三條 運送取次事業を経営しようとする者は、運輸大臣の行う登録を受けなければならない。

(登録の申請)

第二十四條 前條の登録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運輸大臣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っては、その代表者の氏名
二 主たる事務所その他の営業所の名称及び所在地
三 事業の経営上使用する商号があるときはその商号
四 事業に係る運送機関の種類、業務の範囲その他の運輸省令で定める事項

2 前項の申請書には、事業の計画その他の運輸省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

(登録の実施)

第二十五條 運輸大臣は、前條の規定による登録の申請があつたときは、次條第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を運送取次事業者登録簿に登録しなければならない。

ない。

一 前條第一項各号に掲げる事項

二 登録年月日及び登録番号

2 運輸大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(登録の拒否)

第二十六條 運輸大臣は、第二十三條の登録の申請者が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を拒否しなければならない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 利用運送事業の許可又は運送取次事業の登録の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者

三 法人であつて、その役員のうち前二號のいずれかに該当する者があるもの

四 船舶運航事業者若しくは航空運送事業者の行う国際貨物運送又は航空運送事業者による本邦内の各地間において発着する貨物の運送に係る運送取次事業を経営しようとする者であつて、第五條第四号イからエまでに掲げる者(以下「外国人等」という。)に該当するもの

五 その事業に必要と認められる運輸省令で定める施設を有しない者

六 その事業を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財産的基礎を有しない者

2 運輸大臣は、前項の規定により登録の拒否をしたときは、遅滞なく、その理由を示して、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(変更登録等)

第二十七條 第二十三條の登録を受けた者(以下「運送取次事業者」という。)は、第二十四條第一項第四号に掲げる事項について変更をしようとするときは、運輸大臣の行う変更登録を受けなければならない。ただし、運輸省令で定める軽

微な変更については、この限りでない。

2 前項の変更登録を受けようとする者は、変更に係る事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

3 第二十四條第二項、第二十五條及び前條の規定は、第一項の変更登録について準用する。この場合において、第二十五條第一項中「次に掲げる事項」とあるのは、「変更に係る事項」と読み替へるものとする。

4 運送取次事業者は、第二十四條第一項第一号から第三号までに掲げる事項について変更があつたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。その届出があつた場合には、運輸大臣は、遅滞なく、当該登録を変更するものとする。

(料金)

第二十八條 運送取次事業者は、料金(船舶運航事業者の行う運送(当該運送に係る利用運送を含む。)であつて運輸省令で定めるものに係るものを除く。)を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第九條第二項の規定は、前項の料金について準用する。この場合において、同條第二項中「利用運送事業者」とあるのは、「運送取次事業者」と読み替へるものとする。

(運送取次約款)

第二十九條 運送取次事業者は、運送取次約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第十一條第二項から第四項までの規定は、前項の運送取次約款の認可について準用する。この場合において、これらの規定中「利用運送事業者」とあるのは「運送取次事業者」と、同條第二項第二号中「少なくとも貨物の受取及び引渡し、運賃及び料金の收受並びに」とあるのは「少なくとも料金の收受及び」と、同條第三項中「標準利用運送約款」とあるのは「標準運送取次約

款」と読み替えるものとする。

(運送機関の種類等の揭示)

第三十条 運送取次事業者は、その事業に係る運送機関の種類、料金、運送取次約款その他運輸省令で定める事項を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

(事業の廃止等)

第三十一条 運送取次事業者は、その事業を廃止し、又はその事業の全部を譲渡したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 運送取次事業者たる法人が次の各号に掲げる場合に該当することとなったときは、当該各号に掲げる者は、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

一 法人が合併により消滅した場合において

二 法人が合併又は破産以外の事由により解散した場合において

三 法人が破産により解散した場合において

は、その破産管財人

3 運送取次事業者が死亡したときは、相続人は、被相続人の死亡を知った日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 運送取次事業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の死亡後六十日以内に第二十三条の登録の申請をしたときは、相続人は、被相続人の死亡の日からその登録をする旨又はその登録を拒否する旨の通知を受ける日まで引き続き運送取次事業を経営することができるとし、この間の営業については、被相続人の受けた運送取次事業の登録は、被相続人の死亡の日

に相続人が受けたものとみなす。

(事業の停止及び登録の取消)

第三十二条 運輸大臣は、運送取次事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、三月以内に

において期間を定めて事業の全部若しくは一部の

停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分違反したとき

二 不正の手段により第二十三条の登録又は第二十七条第一項の変更登録を受けたとき

三 第二十六条第一項第一号から第四号までのいずれかに該当するに至ったとき

2 第二十六条第二項の規定は、前項の場合に準用する。

(登録の抹消)

第三十三条 運輸大臣は、第三十一条第一項から第三項までの規定による届出があったとき、又は前条第一項の規定による登録の取消しをしたときは、当該運送取次事業の登録を抹消しなければならない。

(準用規定)

第三十四条 第十条、第十三条、第十五条(第一号及び第三号に係る部分を除く。)、及び第十六条の規定は、運送取次事業者について準用する。

この場合において、第十条中「運賃又は料金」とあるのは「料金」と、第十五条及び第十六条中「利用運送事業」とあるのは「運送取次事業」と、第十五条第二号中「利用運送約款」とあるのは「運送取次約款」と読み替えるものとする。

2 第十条、第十五条(第一号及び第三号に係る部分を除く。)、及び第二十八条から第三十条までの規定は、運送取次事業者が当該運送取次事業に附帯して行う貨物の荷造り、保管及び仕分、代金の取立て及び立替えその他通常運送取次事業に附帯する業務について準用する。この場合において、第十条中「運賃又は料金」とあるのは「料金」と、第十五条中「利用運送事業」とあるのは「運送取次事業」と、同条第二号中「利用運送約款」とあるのは「運送取次約款」と読み替えるものとする。

(許可)

第四章 外国人等による国際貨物運送取扱事業

第三十五条 外国人等は、第三条第一項及び第五条(第四号に係る部分に限る。)、の規定にかかわらず、運輸大臣の許可を受けて、船舶運送事業者の行う国際貨物運送に係る利用運送事業又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る利用運送事業を経営することができる。

2 前項の許可は、同項に規定する国際貨物運送の区分に応じ、利用運送事業の種類について行う。

3 第三条第三項の規定は、第二種利用運送事業について第一項の許可を受けた者について準用する。この場合において、同条第三項中「次条第一項第三号の事業計画」とあるのは、「第三十五条第四項の事業計画」と読み替えるものとする。

4 第一項の許可を受けようとする者は、利用運送の区分等に関する事業計画その他の運輸省令で定める事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

5 運輸大臣は、第一項の許可の申請者に対し、前項に規定するもののほか、必要と認める書類の提出を求めることができる。

6 運輸大臣は、第一項の許可については、国際約束を誠実に履行するとともに、国際貨物運送に係る利用運送事業の分野において公正な事業活動が行われ、その健全な発達が確保されるよう配慮するものとする。

(事業計画)

第三十六条 前条第一項の許可を受けた者(以下「外国人国際利用運送事業者」という。)は、その業務を行う場合には、事業計画に定めるところに従わなければならない。

2 外国人国際利用運送事業者は、事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。ただし、運輸省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

3 前条第六項の規定は、前項の認可について準用する。

4 外国人国際利用運送事業者は、第二項ただし

書の運輸省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

5 運輸大臣は、必要があると認めるときは、外国人国際利用運送事業者に対し、事業計画の変更を命ずることができる。

(運賃及び料金)

第三十七条 外国人国際利用運送事業者は、運賃及び料金(第九条第一項の運輸省令で定める利用運送に係るものを除く。)を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 前条第五項の規定は、前項の運賃又は料金について準用する。

(事業の廃止)

第三十八条 外国人国際利用運送事業者は、その事業を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業の停止及び許可の取消)

第三十九条 運輸大臣は、次の各号のいずれかに該当するときは、外国人国際利用運送事業者に対し、期間を定めて事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 外国人国際利用運送事業者が法令、法令に基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき

二 外国人国際利用運送事業者の所屬国(外国人国際利用運送事業者が個人である場合にあっては、その者が国籍を有する国をいい、外国人国際利用運送事業者が法人その他の団体である場合にあっては、その株式等の所有その他の方法によりその経営する事業を実質的に支配する者が国籍を有する国又は当該支配する者の本店その他の主たる事務所が所在する国をいう。以下同じ。)が、当該外国人国際利用運送事業者が第三十五条第一項の許可を受けた時ににおける所屬国と異なるものとなったと

き。

三 外国人国際利用航空運送事業者（航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る利用運送事業について第三十五条第一項の許可を受けた者をいう。）にあつては、日本国と当該外国人国際利用航空運送事業者が国籍を有し、又はその本店その他の主たる事務所が所在する外国との間に航空に関する協定がある場合において、当該外国若しくは当該外国人国際利用航空運送事業者が当該協定に違反し、又は当該協定が効力を失つたとき。

四 前三号に掲げる場合のほか、公共の利益のため必要があるとき。

（貨物の集配に係る輸送の安全）

第四十条 第二種利用運送事業について第三十五条第一項の許可を受けた者（貨物自動車運送事業法第三十三条又は第三十五条第一項の許可を受けて当該事業に係る貨物の集配を行う者を除く。）が自動車を使用して行う貨物の集配に係る運行管理者の選任その他の輸送の安全の確保等に関する事項については、同法第三十七条第三項に定めるところによる。

（登録）

第四十一条 外国人等は、第二十三条及び第二十六条第一項（第四号に係る部分に限る。）の規定にかかわらず、運輸大臣の行う登録を受けて、船舶運送事業者の行う国際貨物運送に係る運送取次事業又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る運送取次事業を経営することができ

る。

2 前項の登録は、同項に規定する国際貨物運送の区分により行う。

（登録の申請）

第四十二条 前条第一項の登録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運輸大臣に提出しなければならない。

一 第二十四条第一項第一号から第三号までに掲げる事項

二 業務の範囲その他運輸省令で定める事項

第一類第十号 運輸委員会議録第一号（その二）

平成元年十一月十五日

2 運輸大臣は、前条第一項の登録の申請者に対し、前項に規定するもののほか、事業の計画その他の必要と認める書類の提出を求めることができる。

（登録の実施）

第四十三条 運輸大臣は、前条の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を外国人国際海上運送取次事業者登録簿又は外国人国際航空運送取次事業者登録簿に登録しなければならない。

一 前条第一項各号に掲げる事項

二 登録年月日及び登録番号

2 運輸大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

（登録の拒否）

第四十四条 運輸大臣は、第四十一条第一項の登録の申請者が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を拒否しなければならない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑（これに相当する外国の法令による刑を含む。）に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 利用運送事業の許可若しくは運送取次事業の登録の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者又はこの法律に相当する外国の法令の規定により当該外国において受けている同種類の許可若しくは登録（当該許可又は登録に類する免許その他の行政処分を含む。）の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者

三 法人であつて、その役員のうち前二号のいずれかに該当する者のあるもの

四 第二十六条第五号又は第六号に掲げる者のいずれかに該当する者

五 国際貨物運送に係る運送取次事業の分野における公正な事業活動の確保を図るために登録を拒否することが適切であると認められる

事由として運輸省令で定めるものに該当する者

2 運輸大臣は、前項の規定により登録の拒否をしたときは、遅滞なく、その理由を示して、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

（変更登録等）

第四十五条 第四十一条第一項の登録を受けた者（以下「外国人国際運送取次事業者」という。）は、第四十二条第一項第二号に掲げる事項について変更をしようとするときは、運輸大臣の行う変更登録を受けなければならない。ただし、運輸省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

2 前項の変更登録を受けようとする者は、変更に係る事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

3 第四十二条第二項、第四十三条及び前条の規定は、第一項の変更登録について準用する。この場合において、第四十三条第一項中「次に掲げる事項」とあるのは、「変更に係る事項」と読み替へるものとする。

4 外国人国際運送取次事業者は、第四十二条第一項第一号に掲げる事項について変更があつたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。その届出があつた場合には、運輸大臣は、遅滞なく、当該登録を変更するものとする。

（料金）

第四十六条 外国人国際運送取次事業者は、料金（第二十八条第一項の運輸省令で定める運送に係るものを除く。）を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第三十六条第五項の規定は、前項の料金について準用する。この場合において、同条第五項中「外国人国際運送取次事業者」とあるのは、「外国人国際運送取次事業者」と読み替へるものとする。

（事業の廃止）

第四十七条 外国人国際運送取次事業者は、その事業を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

（事業の停止及び登録の取消し）

第四十八条 運輸大臣は、外国人国際運送取次事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、期間を定めて事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

一 法令又は法令に基づく処分に違反したとき

二 不正の手段により第四十一条第一項の登録又は第四十五条第一項の変更登録を受けたとき

三 第四十四条第一項各号（第四号を除く。）のいずれかに該当するに至つたとき

四 前三号に掲げる場合のほか、公共の利益のためその処分をする必要があると認められる事由として運輸省令で定めるものに該当するに至つたとき

2 第四十四条第二項の規定は、前項の場合に準用する。

（登録の抹消）

第四十九条 運輸大臣は、第四十七条の規定による届出があつたとき、又は前条第一項の規定による登録の取消しをしたときは、当該外国人国際運送取次事業者の登録を抹消しなければならない。

（許可の条件等）

第五十条 この章に規定する許可又は認可には、条件又は期限を付し、これを変更し、及び許可又は認可の後これに条件又は期限を付することができる。

第五章 雑則

（貨物運送取次事業の健全な発達等のためにする施策）

第五十一条 運輸大臣は、貨物の流通の円滑化に資するため、高度かつ多様な貨物の運送サービ

スに對する利用者の選好の動向、これに對應する貨物の流通に關する事業活動の動向等に配慮しつつ、貨物運送取扱事業の健全な発達並びに利用者に対する貨物の運送サービスの改善及び向上を図るために必要な施策を総合的に実施するよう努めなければならない。

(貨物運送取扱事業に關する団体の届出)

第五十二条 貨物の運送サービスの改善及び向上又は貨物運送取扱事業の健全な発達を図ることを目的として貨物運送取扱事業を經營する者が組織する団体は、その成立の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

2 運輸大臣は、貨物の運送サービスの改善及び向上又は貨物運送取扱事業の健全な発達を図るために必要があるときは、前項の規定による届出をした団体に對し、その業務に關し報告を求めることができる。

(通運計算事業の届出)

第五十三条 鉄道運送事業者の行う運送に係る貨物運送取扱事業その他運輸省令で定める貨物運送取扱事業を經營する者(以下「特定貨物運送取扱事業者」という。)の需要に応じ、有償で、当該貨物運送取扱事業から生ずる特定貨物運送取扱事業者間の債權債務の決済又は債權の取立てを行う事業(以下「通運計算事業」という。以下同じ。)を經營しようとする者は、当該債權債務の決済又は債權の取立てに關する契約の締結及び解除に關する事項、通運計算事業を經營する者の責任に關する事項その他の運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。届出をした事項を変更しようとするときも、同様とする。

2 通運計算事業を經營する者は、事業を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(許可等の条件)

第五十四条 この法律(第四章の規定を除く。)に規定する許可又は認可には、条件又は期限を付

し、及びこれを変更することができる。
2 前項の条件又は期限は、許可又は認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な業務を課することとならないものでなければならない。

(報告の徴収及び立入検査)

第五十五条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、利用運送事業者、運送取扱事業者、外国人国際利用運送事業者、外国人国際運送取扱事業者又は通運計算事業を經營する者(以下「利用運送事業者等」という。)に對し、その事業に關し報告をさせることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、利用運送事業者等の主たる事務所その他の營業所に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は關係者に質問させることができる。

3 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、關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。

4 第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(経過措置)

第五十六条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃するときは、その命令で、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(罰則に關する経過措置を含む。)を定めることができる。

(権限の委任)

第五十七条 この法律に規定する運輸大臣の権限は、運輸省令で定めるところにより、地方運輸局長(海運監理部長を含む。)に委任することができる。

(聴聞)

第五十八条 運輸大臣は、第二十一条又は第三十

二条第一項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に對し、期日及び場所を指定して、聴聞をしなければならない。聴聞に際しては、これらの者に對し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

(運輸省令への委任)

第五十九条 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は、運輸省令で定める。

第六章 罰則

第六十条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役若しくは百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第三条第一項の規定に違反して第二種利用運送事業を經營した者

二 第十六条第一項の規定に違反してその名義を他人に第二種利用運送事業のため利用させた者

三 第十六条第二項の規定に違反して第二種利用運送事業を他人にその名において經營させた者

四 第三十五条第一項の規定により第二種利用運送事業について許可を受けていなければならぬ事項を許可を受けなかった者

第六十一条 次の各号の一に該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第三条第一項の規定に違反して第一種利用運送事業を經營した者

二 第十六条第一項の規定に違反してその名義を他人に第一種利用運送事業のため利用させた者

三 第十六条第二項の規定に違反して第一種利用運送事業を他人にその名において經營させた者

四 第三十五条第一項の規定により第一種利用運送事業について許可を受けていなければならぬ事項を許可を受けなかった者

第六十二条 次の各号の一に該当する者は、五十

万円以下の罰金に処する。
一 第二十三条の規定に違反して運送取扱事業を經營した者

二 第三十四条第一項において準用する第三十六条第一項の規定に違反してその名義を他人に運送取扱事業のため利用させた者

三 第三十四条第一項において準用する第三十六条第二項の規定に違反して運送取扱事業を他人にその名において經營させた者

四 第四十一条第一項の規定により登録を受けなければならない事項を登録を受けなかった者

第六十三条 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八条第一項又は第三十六条第二項の規定により認可を受けていなければならない事項を認可を受けなかった者

二 第二十一条又は第三十九条の規定による事業の停止の命令に違反した者

第六十四条 次の各号の一に該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第十一条第一項(第二十二條において準用する場合を含む。)又は第二十九条第一項(第三十四条第二項において準用する場合を含む。)の規定により認可を受けていなければならない事項を認可を受けなかった者

二 第九条第一項(第二十二條において準用する場合を含む。)(第二十八條第一項(第三十四条第二項において準用する場合を含む。)(第三十七条第一項又は第四十六條第一項の規定による届出をしないで運賃又は料金を收受した者

三 第七條第二項、第九條第二項(第二十二條及び第二十八條第二項(第三十四條第二項において準用する場合を含む。))において準用する場合を含む。)(第十五條(第二十二條及び第三十四條において準用する場合を含む。))又は第三十六條第五項(第三十七條第二項及び第四十六條第二項において準用する場合を含む。))

む。の規定による命令に違反した者

四 第三十二条第一項又は第四十八条第一項の

規定による事業の停止の命令に違反した者

五 第二十七条第一項の規定に違反して第二十

四条第一項第四号に掲げる事項について変更

をし、又は第四十五条第一項の規定に違反し

て第四十二条第一項第二号に掲げる事項につ

いて変更をした者

六 第五十五条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

七 第五十五条第二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

て陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第六十五条 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

は人の業務に関し、第六十条から前条までの違

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。

第六十六条 次の各号の一に該当する者は、二十

万円以下の過料に処する。

一 第八条第三項、第十一条第四項（第二十二

条及び第二十九条第二項（第三十四条第二項

において準用する場合を含む。）において準用

する場合を含む。）、第十四条、第十九条、第

二十七条第四項、第三十一条第一項から第三

項まで、第三十六条第四項、第三十八条、第

四十五条第四項、第四十七条又は第五十三条

の規定による届出をせず、又は虚偽の届出を

した者

二 第十二条（第二十二條において準用する場合

を含む。）、又は第三十条（第三十四条第二項

において準用する場合を含む。）、の規定による

揭示をせず、又は虚偽の揭示をした者

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、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。

（通運事業法の廃止）

第二条 通運事業法（昭和二十四年法律第二百

四十一号）は、廃止する。

（海上運送法の一部改正）

第三条 海上運送法の一部を次のように改正す

る。

目次中「海上運送取扱業」を削る。

第二条第一項中「海上運送取扱業」を削り、

同条第八項を削り、同条第九項中「物品海上運

送」を「海上における船舶による物品の運送（以

下「物品海上運送」という。）に、「貨渡」を「貨渡

し」に改め、同項を同条第八項とし、同条第十

項を同条第九項とし、同条第十一項中「海上運

送取扱業」を「運送取扱事業（貨物運送取扱事業

法（平成元年法律第 号）第二条第十項に規

定する運送取扱事業のうち自己の名をもつて物

品海上運送の取次ぎをするものに限る。）に、

「けい、留施設」を「留施設」に改め、同項を同条

第十項とし、同条第十二項を同条第十一項とす

る。

第三章の章名を次のように改める。

第三章 船舶貨渡業、海運仲立業及び海

運代理店業

第三十三条中「海上運送取扱業」を削る。

（道路運送法の一部改正）

第四条 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十

三号）の一部を次のように改正する。

目次中「第五章 自動車運送取扱事業（第八十

条（第九十五条）を「第五章 削除」に改める。

第二条第一項中「自動車運送取扱事業」を削

り、同条第四項を削り、第五項を第四項と

し、第六項を第五項とし、第七項を第六項と

し、同条第八項中「もつぱら」を「専ら」に改め、

「自動車運送事業者の下に」（自動車運送事業

を経営する者をいう。以下同じ。）を加え、同

項を同条第七項とする。

第二十条第一項及び第二十一条中「又は通運

事業者」を削る。

第三十三条第一項中「左に」を「次に」に改め、

同項第四号中「又は通運事業者」を削る。

第四十六条を次のように改める。

第四十六条 削除

第五章を次のように改める。

第五章 削除

第八十条から第九十五条まで 削除

第二百二十二条第一項中「各々の号の」を「そ

れぞれ当該各号に」に改め、同項第一号中「第

五章」を削る。

第二百二十九条中「左の」を「次の」に改め、同条

第四号及び第五号を削る。

第六百三十一条第一号中「第六十六条第一項又

は第八十六条第一項（第九十四条において準用

する場合を含む。）」を「又は第六十六条第一項」

に改め、同条第二号中「第七十三條第二項」を

「又は第七十三條第二項」に改め、「又は第九十

条」を削り、同条第三号中「第六十八條第五項

又は第八十九條」を「又は第六十八條第五項」

に改め、同条第四号中「及び第九十五條」を削り、

同条第五号及び第六号を削り、第七号を第五

号とし、第八号を第六号とする。

第六百三十八條第一号中「第八十七條（第九十

四條）において準用する場合を含む。）」を削り、

同条第二号中「第九十五條において準用する場合

を含む。）」及び「第八十六條第四項、第八十

八條第一項」を削る。

（内航海運業法の一部改正）

第五条 内航海運業法（昭和二十七年法律第百五

十一号）の一部を次のように改正する。

第二条第二項中「内航海運取扱業」を削り、

同条第四項を削り、同条第五項を同条第四項と

する。

第三条第一項中「若しくは」を「又は」に改め、

「又は内航海運取扱業」を削る。

第四条第一項第二号中「内航海運取扱業を

削り、同項第三号中「取り扱う物品の範囲」を

削る。

第九条から第十三条までを次のように改め

第九条から第十三条まで 削除

第十六条第一項中「又は内航海運取扱業」を削

る。

第二十条を次のように改める。

第二十条 削除

第二十一条中「内航海運業者又は第三条第一

項の規定による内航海運業者の許可を受けた

者」を「内航海運業者」に改める。

第二十四条を次のように改める。

第二十四条 削除

第三十一条第二号及び第三号を削り、第四

号を第二号とする。

（航空法の一部改正）

第六条 航空法の一部を次のように改正する。

目次中「第三百三十一條の三」を「第三百三十一條

の二」に改める。

第二条中第十九項を削り、第二十項を第十九

項とする。

第一百一条第一項中「左の」を「次の」に改め、同

項第五号中「左に」を「次に」に改め、「利用航

空運送事業」を削り、「取消」を「取消し」に、

「禁止」を「禁錮」に、「終り」を「終わり」に改め

る。

第二百二十二條の二及び第二百二十二條の三を削

る。

第二百二十五條第一項中「且つ」を「かつ」に改

め、「利用航空運送事業者（第二百二十二條の二

第一項の免許を受けた者をいう。以下同じ。）」

を削る。

第三百三十一條の二を削り、第三百三十一條の三

を第三百三十一條の一とする。

第三百三十三條第一項中「航空運送取扱業」を

「旅客航空運送取扱業」に、「運送の取次」を「旅

客の運送の取次ぎ」に改め、同条第二項中「航空

運送取扱業」を「旅客航空運送取扱業」に改める。

第三百三十四條第一項中「左の」を「次の」に改

め、「利用航空運送事業」を削り、「航空運送

取扱業」を「旅客航空運送取扱業」に改める。

第三百五十五條中「左の」を「次の」に改め、同条

第一号中「第百二十二条の二第一項」を削り、同条第二号及び第三号中「第百二十二条の三第一項」を削り、同条第四号中「又は第百三十一条の二第一項」を削る。

第百五十七条中「利用航空運送事業者を削り、左の」を「次の」に改め、同条第二号及び第三号中「又は第百二十二条の三第一項」を削り、同条第四号及び第五号中「第百二十二条の三第一項」を削り、同条第六号及び第七号中「又は第百二十二条の三第一項」を削り、同条第八号中「第百二十二条の三第一項」を削る。

第百五十七条の二中「又は外国人国際利用航空運送事業者」を削り、「左の」を「次の」に改め、同条第一号から第三号までの規定中「(第百三十一条の二第三項において準用する場合を含む。)」を削る。

第百六十条中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「(第百二十二条の三第一項において準用する場合を含む。)」を削り、同条第二号中「第百二十二条の三第一項」及び「第百三十一条の二第三項において準用する場合を含む。)」を削る。

(経過措置)

第七条 この法律の施行の際現に附則第二条の規定による廃止前の通運事業法(以下「旧通運事業法」という。)第二条第一項第一号の行為を行う事業(次条第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者が経営する当該許可に係る事業に含まれるものを除く。以下「旧通運事業法第四条第一項の免許を受けている者は、当該免許に係る事業の範囲内において、この法律の施行の日(以下「施行日」という。))に第一種利用運送事業及び運送取次事業についてそれぞれ第三号第一項の許可及び第二十三号の登録を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧通運事業法第五条第三項の事業計画(第四条第一項第三号に規定する事項に相当

する事項に係る部分に限る。)を同号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 運輸大臣は、第一項の規定により運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者に係る当該登録については、当該事業に係る旧通運事業法第五条第三項の事業計画に記載されている事項のうち第二十五号第一項第一号に掲げる事項に相当するもの及び同項第二号に掲げる事項を運送取次事業者登録簿に記載することにより行うものとする。

4 運輸大臣は、前項の場合において、第二十五条第一項第一号に掲げる事項の一部の事項について旧通運事業法第五条第三項の事業計画にこれに相当する事項の記載がないときその他必要があるときと認めるときは、施行日から一年を経過する日までの間に限り、運輸省令で定めるところにより、職権により、当該登録を更正することができる。

第八条 この法律の施行の際現に次の各号のいずれかに該当する者であつて第二種利用運送事業に該当する事業を営んでいるものは、当該免許(第二号に掲げる者にあつては、当該免許及び当該指定又は登録)に係る事業の範囲内において、施行日に第二種利用運送事業について第三号第一項の許可を受けたものとみなす。

一 旧通運事業法第二条第一項第一号及び第二号の行為を行う事業について旧通運事業法第四条第一項の免許を受けている者

二 旧通運事業法第二条第一項第一号の行為を行う事業について旧通運事業法第四条第一項の免許を受けている者であつて、旧通運事業法第十五条の規定により運輸大臣から取扱駅の指定を受けているもの又は附則第四条の規定による改正前の道路運送法(以下「旧道路運送法」という。)第二条第四項第三号の行為を行う事業について旧道路運送法第八十条第一項の登録を受けているもの

2 前項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧通運事業法第五条第三項の事業計画(第四条第一項第三号に規定する事項に相当

事業に係る旧通運事業法第五条第三項の事業計画(第四条第一項第三号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。)を同号の事業計画と、当該事業に係る旧通運事業法第五条第三項の事業計画(第四条第一項第四号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。若しくは旧道路運送法第五条第一項第三号の事業計画(第四条第一項第四号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。))又は当該事業に係る旧道路運送法第八十二条第一項の自動車運送取扱事業者登録簿に記載されている事項のうち第四号第一項第四号に規定する事項に相当するものを同号の集配事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 運輸大臣は、前項の場合において、第四条第一項第四号に規定する事項の一部の事項について旧通運事業法第五条第三項の事業計画、旧道路運送法第五条第一項第三号の事業計画又は旧道路運送法第八十二条第一項の自動車運送取扱事業者登録簿に記載されている事項の記載がないときその他必要があるときと認めるときは、当該第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者に対し、施行日から一年を経過する日までの間に限り、運輸省令で定めるところにより、当該集配事業計画に追加する必要があると認められる事項を記載した届出書の提出を求めることができる。この場合において当該届出書の提出があつたときは、第七号、第八号第一項及び第十五号第一号中「集配事業計画」とあるのは、「集配事業計画(附則第八条第三項に規定する届出書に記載された事項を含む。)」とする。

4 第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者(同項第二号に掲げる者に限る。))がこの法律の施行後最初に第九号第一項の規定により届け出なければならぬ運賃及び料金については、同項中「あらかじめ」とあるのは、「この法律の施行の日から三月以内」とする。

5 前項に規定する者がこの法律の施行後最初に

第十一号第一項の規定により認可を受けなければならない利用運送約款については、「同項中「運輸大臣」とあるのは、「この法律の施行の日から三月以内に、運輸大臣」とする。

第九条 この法律の施行の際現に旧通運事業法第二十八号第一項の認可を受けている者は、施行日に第五十三号第一項の届出をしたものとみなす。

第十条 この法律の施行の際現に旧通運事業法第二条第一項第二号の行為を行う事業について旧通運事業法第四条第一項の免許を受けている者又は旧通運事業法第十五条の規定により運輸大臣から取扱駅の指定を受けている者であつて、貨物運送取扱事業に該当する事業(附則第七条第一項の規定により第一種利用運送事業の許可若しくは運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者又は附則第八条第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者が経営する当該許可又は登録に係る事業に含まれるものを除く。)を営んでいるものは、施行日から六月間は、第三号第一項の許可又は第二十三号の登録を受けないで、当該事業を引き続き経営することができる。

2 前項に規定する者は、同項に規定する期間を超えて引き続き当該事業を営もうとするときは、当該期間内に、当該事業の概要その他運輸省令で定める事項を記載した申請書を運輸大臣に提出して、当該事業の範囲その他の運輸省令で定める事項について確認を受けることができる。

3 前項の確認を受けた者は、第一項の規定にかかわらず、施行日から五年間は、第三号第一項の許可又は第二十三号の登録を受けないで、確認を受けた事業の範囲内において、当該事業を引き続き経営することができる。

4 第九条から第十三号まで、第十五号から第二十二号まで、第五十五号、第六十号(第二号及び第三号に係る部分に限る。)、第六十一号(第二号及び第三号に係る部分に限る。)、第六十三

条(第二号に係る部分に限る。)、第六十四条(第四号及び第五号に係る部分を除く。)、第六十五条及び第六十六条の規定は利用運送事業に該当する事業について第二項の確認を受けた者について、第十号、第十三号、第十五号(第一号及び第三号に係る部分を除く。)、第十六号、第二十八号から第三十二号まで、第三十四号第二項、第五十五号、第六十二号(第二号及び第三号に係る部分に限る。)、第六十四号(第五号に係る部分を除く。)、第六十五号及び第六十六号の規定は運送取次事業に該当する事業について第二項の確認を受けた者について準用する。この場合において必要な技術的統替等は、政令で定める。

第十一条 この法律の施行の際現に附則第三条の規定による改正前の海上運送法(以下「旧海上運送法」という。)

第二号第八項の海上運送取扱業について旧海上運送法第三十三号(旧海上運送法第四十四号において準用する場合を含む。))において準用する旧海上運送法第二十号第一項の届出をして居る者は、施行日から三月間(次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日までの間)は、第二十三号の登録を受けず、当該事業を従前の例により引き続き経営することができる。

2 前項に規定する者は、同項に規定する期間内に、当該事業に係る第二十四号第一項各号に掲げる事項を記載した届出書に当該事業の計画その他運輸省令で定める事項を記載した書類を添付して運輸大臣に提出したときは、施行日に運送取次事業について第二十三号の登録を受けたものとみなす。

3 運輸大臣は、前項の規定により運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者に係る当該登録については、同項の規定により提出された届出書に記載された第二十四号第一項各号に掲げる事項及び第二十五号第一項第二号に掲げる事項を運送取次事業者登録簿に記載することにより行うものとする。

第十二条 この法律の施行の際現に旧道路運送法

第二号第四項第一号又は第二号の行為を行う事業について旧道路運送法第八十号第一項の登録を受けて居る者は、当該登録に係る事業の範囲内において、施行日に運送取次事業について第二十三号の登録を受けたものとみなす。

2 附則第七号第三項及び第四項の規定は、前項の規定により運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者に係る当該登録について準用する。この場合において、これらの規定中「旧通運事業法第五号第三項の事業計画」とあるのは、「附則第四条の規定による改正前の道路運送法第八十二号第一項の自動車運送取扱事業者登録簿」と読み替えるものとする。

第十三条 この法律の施行の際現に旧道路運送法

第二号第四項第三号の行為を行う事業(附則第八号第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者が経営する当該許可に係る事業に含まれるものを除く。))について旧道路運送法第八十号第一項の登録を受けて居る者は、当該登録に係る事業の範囲内において、施行日に第一種利用運送事業について第二十三号第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧道路運送法第八十二号第一項の自動車運送取扱事業者登録簿に記載されている事項のうち第四号第一項第三号に規定する事項に相当する事項を同号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 運輸大臣は、前項の場合において、第四号第一項第三号に規定する事項の一部の事項について旧道路運送法第八十二号第一項の自動車運送取扱事業者登録簿にこれに相当する事項の記載がないときその他必要があるときと認めるときは、当該第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者に対し、施行日から一年を経過する日までの間に限り、運輸省令で定めるところにより、当該事業計画に追加する必要があると

認められる事項を記載した届出書の提出を求めることができる。この場合において当該届出書の提出があったときは、第七号、第八号第一項及び第十五号第一号中「事業計画」とあるのは、「事業計画(附則第十三号第三項に規定する届出書に記載された事項を含む。))とする。

第十四条 この法律の施行の際現に附則第五条の規定による改正前の内航海運業法(以下「内航海運業法」という。)

第三号第一項(旧内航海運業法第二十七号において準用する場合を含む。))の規定による内航海運取扱業の許可を受けて居る者は、当該許可に係る事業の範囲内において、施行日に第一種利用運送事業及び運送取次事業についてそれぞれ第三号第一項の許可及び第二十三号の登録を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧内航海運業法第四号第一項第三号の事業計画(第四号第一項第三号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。))を第四号第一項第三号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 附則第七号第三項及び第四項の規定は、第一項の規定により運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者に係る当該登録について準用する。この場合において、これらの規定中「旧通運事業法第五号第三項の事業計画」とあるのは、「附則第五条の規定による改正前の内航海運業法第四号第一項第三号の事業計画」と読み替えるものとする。

第十五条 この法律の施行の際現に旧内航海運業法第三号第一項(旧内航海運業法第二十七号において準用する場合を含む。))の規定による内航海運取扱業の許可を受けて居る者(以下「内航海運取扱業者」という。)

は、施行日に附則第三条の規定による改正後の海上運送法第二号第八項の海運仲立業について同法第三十三号(同法第四十四号において準用する場合を含む。))において準用する同法第二号第一項の届出をしたものとみなす。

第十六条 この法律の施行の際現に旧内航海運業法第九号第一項、第十号第一項又は第十一号第一項(これらの規定を旧内航海運業法第二十七号において準用する場合を含む。))の規定により営業保証金を供託している者は、当該供託に係る営業保証金を取り戻すことができる。

2 前項の営業保証金の取戻しは、この法律の施行前に当該営業保証金につき旧内航海運業法第十三号第一項(旧内航海運業法第二十七号において準用する場合を含む。))の権利を有していた者に対し、六月を下らない一定期間内に申し出るべき旨を公告し、その期間中にその申出がなかった場合でなければ、これをすることができない。ただし、施行日から十年を経過したときは、この限りでない。

3 前項の公告その他営業保証金の取戻しに関し必要な手続は、法務省令、運輸省令で定める。

4 前三項の規定にかかわらず、この法律の施行前に旧内航海運業法第二十四号第一項(旧内航海運業法第二十七号において準用する場合を含む。))に規定する営業保証金を取り戻すことを得べき事由が発生している者の当該営業保証金の取戻しについては、なお従前の例による。

5 この法律の施行前に内航運送に関し内航運送取扱業者と取引をした者が有する当該取引により生じた債権については、旧内航海運業法第十三条及び第二十七条の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

第十七条 この法律の施行の際現に附則第六条の規定による改正前の航空法(以下「旧航空法」という。)第二十九条の二の二の航空運送事業(次条第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたもの)とみなされる者が経営する当該許可に係る事業に含まれるものを除く。について旧航空法第二百二十二条の二第一項の免許を受けている者は、当該免許に係る事業の範囲内において、施行日に第一種利用運送事業について第三項第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧航空法第二百二十二条の二第二項において準用する旧航空法第二百二十二条の二第二項(第四項第一項第三号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。)を同号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

第十八条 この法律の施行の際現に旧航空法第二百二十二条の二第一項の免許を受け、かつ、旧道路運送法第四項第一項の免許又は旧道路運送法第二項第四項第三号の行為を行う事業について旧道路運送法第八十条第一項の登録を受けている者であつて第二種利用運送事業に該当する事業を営んでいるものは、当該免許又は登録に係る事業の範囲内において、施行日に第二種利用運送事業について第三項第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧航空法第二百二十二条の二第二項において準用する旧航空法第二百二十二条の二第二項(第四項第一項第三号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。)を同号の事業計画と、当該事業に係る旧道路運送法第五項第一項

第三項の事業計画(第四項第一項第四号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。)又は当該事業に係る旧道路運送法第八十二条第一項の自動車運送取扱事業者登録簿に記載されている事項のうち第四項第一項第四号に規定する事項に相当するものを同号の集配事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 附則第八条第三項の規定は、前項の場合に準用する。この場合において、同条第三項中「旧運送事業法第五項第三項の事業計画、旧道路運送法第五項第一項第三号の事業計画」とあるのは「旧道路運送法第五項第一項第三号の事業計画」と、「附則第八条第三項」とあるのは「附則第十八条第三項において準用する附則第八条第三項」と読み替へるものとする。

4 附則第八条第四項及び第五項の規定は、第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者について準用する。

第十九条 この法律の施行の際現に旧航空法第二百二十二条の二の二の航空運送事業(次条第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたもの)とみなされる者が経営する当該許可に係る事業に含まれるものを除く。について旧航空法第二百三十一条の二第一項の許可を受けている者は、当該許可に係る事業の範囲内において、施行日に第一種利用運送事業について第三十五項第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第一種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧航空法第二百三十一条の二第二項において準用する旧航空法第二百二十九条第二項の事業計画(第三十五項第四項の事業計画について同項の運輸省令で定める事項に相当する事項に係る部分に限る。)を第三十五項第四項の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

第二十条 この法律の施行の際現に旧航空法第二百三十一条の二第一項の許可を受け、かつ、旧道路運送法第四項第一項の免許又は旧道路運送法第二項第四項第三号の行為を行う事業について

旧道路運送法第八十条第一項の登録を受けている者であつて第二種利用運送事業に該当する事業を営んでいるものは、当該許可及び当該免許又は登録に係る事業の範囲内において、施行日に第二種利用運送事業について第三十五項第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧航空法第二百三十一条の二第二項において準用する旧航空法第二百二十九条第二項の事業計画(第三十五項第四項の事業計画について同項の運輸省令で定める事項に相当する事項に係る部分に限る。)及び当該事業に係る旧道路運送法第五項第一項第三号の事業計画(第三十五項第四項の事業計画について同項の運輸省令で定める事項に相当する事項に限る。)又は旧道路運送法第八十二条第一項の自動車運送取扱事業者登録簿に記載されている事項のうち第三十五項第四項の事業計画について同項の運輸省令で定める事項に相当するものを同項の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 運輸大臣は、前項の場合において、第三十五項第四項の事業計画について同項の運輸省令で定める事項の一部の事項について旧道路運送法第五項第一項第三号の事業計画又は旧道路運送法第八十二条第一項の自動車運送取扱事業者登録簿にこれに相当する事項がないときその他必要があると認めるときは、当該第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者に対して、施行日から一年を経過する日までの間に限り、運輸省令で定めるところにより、当該第三十五項第四項の事業計画に追加する必要があると認められる事項を記載した届出書の提出を求めることができる。この場合において当該届出書の提出があったときは、第三十六項第一項、第二項及び第五項中「事業計画」とあるのは、「事業計画(附則第二十条第三項に規定する届出書に記載された事項を含む。)」とする。

4 附則第八条第四項の規定は、第一項の規定により第二種利用運送事業の許可を受けたものとみなされる者について準用する。この場合において、同条第四項中「第九項第一項」とあるのは、「第三十七項第一項」と読み替へるものとする。

第二十一条 この法律の施行の際現に旧航空法第二百三十三条第一項の規定による航空運送取扱業者の届出をしている者(外国人等を除く。)は、施行日から三月間(次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日までの間)は、第二十三條の登録を受けず、当該事業(貨物の運送の取次ぎに係るものに限る。)を従前の例により引き続き経営することができ

2 前項に規定する者は、同項に規定する期間内に、当該事業に係る第二十四條第一項各号に掲げる事項を記載した届出書に当該事業の計画その他運輸省令で定める事項を記載した書類を添付して運輸大臣に提出したときは、施行日に運送取扱事業について第二十三條の登録を受けたものとみなす。

3 附則第十一条第三項の規定は、前項の規定により運送取扱事業の登録を受けたものとみなされる者に係る当該登録について準用する。

第二十二条 附則第七條第一項、第八條第一項、第十一條第二項、第十二條第一項、第十三條第一項、第十四條第一項、第十七條第一項若しくは第十八條第一項の規定又は前条第二項の規定により第三條第一項の許可又は第二十三條の登録を受けたものとみなされる者であつて、これらの規定により第一種利用運送事業若しくは第二種利用運送事業又は運送取扱事業についてそれぞれ二以上の許可又は登録を受けたものとみなされるものについては、当該二以上の許可又は登録を一つの許可又は登録とみなして、この法律の規定を適用する。

第二十三条 附則第七條第一項、第八條第一項、第十一條第二項、第十二條第一項、第十三條第

「みなされた免許又は許可」に改める。

第十五条第一項中「免許」の下に「又は許可」を加え、同条第二項中「免許の」を「免許又は許可の」に改める。

第十八条の見出し中「免許」の下に「又は許可」を加え、同条第一項中「免許に」を「免許又は許可に」に、「通運事業法第六條第二項各号」を「貨物運送取扱事業法第五條各号」に改め、「当該免許」の下に「又は許可」を加える。

(中小企業金融公庫法の一部改正)
第三十七條 中小企業金融公庫法(昭和二十八年法律第百三十八号)の一部を次のように改正する。

第二條第六号中「内航海運業」を「内航海運事業」に改める。

(警察法の一部改正)

第三十八條 警察法(昭和二十九年法律第百六十二号)の一部を次のように改正する。

第六十六條第二項中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

(自動車損害賠償保障法の一部改正)

第三十九條 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。

第三十條中「又は通運事業」を削る。

(租税特別措置法の一部改正)

第四十條 租税特別措置法(昭和三十一年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第九十條の九第一項第一号中「通運事業法(昭和二十四年法律第百四十一号)第二條第二項に規定する通運事業」を「貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)第二條第九項に規定する第二種利用運送事業」に、「第一條第五項」を「第二條第四項」に改める。

(国土開発幹線自動車道建設法の一部改正)
第四十一條 国土開発幹線自動車道建設法(昭和三十一年法律第六十八号)の一部を次のように改正する。

第六條第一号中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

(高速自動車国道法の一部改正)

第四十二條 高速自動車国道法(昭和三十一年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第二條第二項中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

(内航海運組合法の一部改正)

第四十三條 内航海運組合法(昭和三十一年法律第百六十二号)の一部を次のように改正する。

第一條中「内航海運業」を「内航海運事業」に改める。

第二條第二項中「内航海運業」を「内航海運事業」に改め、同項第二号を削り、同項第三号中「第二條第五項」を「第二條第四項」に改め、同号を同項第二号とし、同項第四号を同項第三号とし、同項に次の一号を加える。

四 貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)第二條第六項の貨物運送取扱事業

(第一号に掲げる事業又は当該事業に相当する前号に掲げる事業を営む者の行う運送に係るものに限る。)

第三條、第八條第一項、第五十九條第一項、第六十條及び第六十七條第一項中「内航海運業」を「内航海運事業」に改める。

(自動車ターミナル法の一部改正)

第四十四條 自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第百三十六号)の一部を次のように改正する。

第十三條第一項中「道路運送法の自動車運送取扱事業者を含む。以下同じ。」を削り、「見易い」を「見やすい」に改める。

(道路交通法の一部改正)

第四十五條 道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第一号中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

第七十四條の二第一項中「及び通運事業法(昭和二十四年法律第百四十一号)の規定による通運事業者」を削る。

第七十五條第三項中「通運事業法」の規定によ

る通運事業者」を「貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)の規定による第二種利用運送事業者を営業者」に改める。

第八條の四「通運事業法」の規定による通運事業者」を「貨物運送取扱事業法」の規定による第二種利用運送事業者を営業者」に改める。

別表第一第三十七号を次のように改める。

三十七 削除

別表第一第四十一号の見出し中「利用航空運送事業」を削り、同号(二)中「第百二十二條の二第一項及び」、利用航空運送事業の免許」を削り、同号(四)を削り、同号の次に次のように加える。

四十一の二 利用運送事業の許可又は運送取扱事業の登録

(一) 貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)第一項(許可)の利用運送事業の許可		(二) 貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)第一項(許可)の利用運送事業の許可	
イ 第一種利用運送事業の許可		イ 第一種利用運送事業の許可	
ロ 第二種利用運送事業の許可		ロ 第二種利用運送事業の許可	
(イ) 貨物運送取扱事業法第三十五條第一項(許可)の船舶運送取扱事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る利用運送事業の許可		(イ) 貨物運送取扱事業法第三十五條第一項(許可)の船舶運送取扱事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る利用運送事業の許可	
イ 第一種利用運送事業の許可		イ 第一種利用運送事業の許可	
ロ 第二種利用運送事業の許可		ロ 第二種利用運送事業の許可	
(ロ) 貨物運送取扱事業法第四十一條第一項(登録)の船舶運送取扱事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る運送取扱事業の登録		(ロ) 貨物運送取扱事業法第四十一條第一項(登録)の船舶運送取扱事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る運送取扱事業の登録	
許可件数	一件につき九万円	許可件数	一件につき九万円
登録件数	一件につき十二万円	登録件数	一件につき十二万円
許可件数	一件につき三万円	許可件数	一件につき三万円
登録件数	一件につき三万円	登録件数	一件につき三万円

(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の一部改正)

第四十七條 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百三十一号)の一部を次のように改正する。

第二條第三項中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

(地方道路公社法の一部改正)

第四十八條 地方道路公社法(昭和四十五年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二十一條第三項中「次の業務を行なう」を

(登録免許税法の一部改正)

第四十六條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十六号の見出し中「許可又は登録」を「又は許可」に改め、同号(三)を削る。

「次の業務を行なう」に改め、同項第三号中「第二條第八項」を「第二條第七項」に、「行なう」を「行う」に改め、同項第四号及び第五号中「行なう」を「行う」に改める。

(自動車事故対策センター法の一部改正)

第四十九條 自動車事故対策センター法(昭和四十八年法律第百五十五号)の一部を次のように改正する。

第三十一條第一項第一号中「同法第四十六條の規定により一般区域貨物自動車運送事業の免許を受けたものとみなされる通運事業者の事業を含む。」を削り、「第二條第五項」を「第二條第

第二章 貨物自動車運送事業
(一般貨物自動車運送事業の許可)
第三条 一般貨物自動車運送事業を経営しようとする者は、

する者は、運輸大臣の許可を受けなければならない。
(許可の申請)

第四条 前条の許可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運輸大臣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っては、その代表者の氏名

二 営業区域、営業所の名称及び位置、事業の用に供する自動車(以下「事業用自動車」という。)の概要、特別積合せ貨物運送をするかどうかの別その他運輸省令で定める事項に関する事業計画

2 前条の許可の申請をする者は、特別積合せ貨物運送をしようとする場合にあっては、前項第二号に掲げる事項のほか、事業計画に特別積合せ貨物運送に係る事業場の位置、当該事業場の積卸施設の概要、事業用自動車の運行系統及び運行回数その他運輸省令で定める事項を併せて記載しなければならない。

3 第一項の申請書には、事業用自動車の運行管理の体制その他の運輸省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

(欠格事由)

第五条 次の各号のいずれかに該当する者は、第三條の許可を受けることができない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者

二 一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者(当該許可を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しに係る聴聞の期日及び場所の指定の日前六十日以内にその法人の役員であっ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。)

三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者であつて、その法定代理人が前二號のいずれかに該当するもの

四 法人であつて、その役員のうち前三號のいずれかに該当する者のあるもの
(許可の基準)

第六条 運輸大臣は、第三條の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同条の許可をしてはならない。

一 その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するため適切なものであること

二 前号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること

三 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること

四 特別積合せ貨物運送に係るものにあつては、事業場における必要な積卸施設の保有及び管理、事業用自動車の運転者の乗務の管理、積合せ貨物に係る紛失等の事故の防止その他特別積合せ貨物運送を安全かつ確実に実施するため必要となる事項に關し適切な計画を有するものであること。

(緊急調整措置)

第七条 運輸大臣は、特定の地域において一般貨物自動車運送事業の供給輸送力(以下この条において単に「供給輸送力」という。)が輸送需要量に對し著しく過剰となつてゐる場合であつて、当該供給輸送力が更に増加することにより、第三條の許可を受けた者(以下「一般貨物自動車運送事業者」という。)であつて当該特定の地域にその営業区域の全部又は大部分が含まれるものの相当部分について事業の継続が困難となると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができる。

2 運輸大臣は、特定の地域間において供給輸送力(特別積合せ貨物運送に係るものに限る。)が輸送需要量に對し著しく過剰となつてゐる場合であつて、当該供給輸送力が更に増加することにより、専ら当該特定の地域間において特別積合せ貨物運送を行つてゐる一般貨物自動車運送事業者の相当部分について事業の継続が困難となり、かつ、当該特定の地域間における適正な特別積合せ貨物運送の実施が著しく困難となると認めるときは、当該特定の地域間を、期間を定めて緊急調整区域として指定することができる。

3 前二項の規定による指定は、告示によつて行う。

4 運輸大臣は、第一項の規定による緊急調整地域の指定がある場合において第三條の許可の申請に係る営業区域が当該緊急調整地域の全部若しくは一部を含むものであるとき、又は第二項の規定による緊急調整区域の指定がある場合において同条の許可の申請に係る特別積合せ貨物運送の全部若しくは一部が当該緊急調整区域に對して行われるものであるときは、当該許可をしてはならない。

5 一般貨物自動車運送事業者は、第一項の規定による緊急調整地域の指定又は第二項の規定による緊急調整区域の指定がある場合には、それぞれ、当該緊急調整地域における供給輸送力又は当該緊急調整区域における特別積合せ貨物運送に係る供給輸送力を増加させるものとして運輸省令で定める事業計画の変更をすることができない。

(事業計画)

第八条 一般貨物自動車運送事業者は、その業務を行う場合には、事業計画に定めるところに従ふなければならない。

2 運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者が前項の規定に違反していると認めるときは、当該一般貨物自動車運送事業者に対し、事業計画に従ひ業務を行うべきことを命ずることができ

第九條 一般貨物自動車運送事業者は、事業計画の変更(第三項に規定するものを除く。)をしやうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 第六條の規定は、前項の認可について準用する。

3 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車に關する運輸省令で定める事業計画の変更をするときは、あらかじめその旨を、運輸省令で定める軽微な事項に關する事業計画の変更をしたときは、遅滞なくその旨を、運輸大臣に届け出なければならない。

(禁止行為)

第十条 一般貨物自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する貨物の運送をしてはならない。

(運賃及び料金)

第十一条 一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般貨物自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を變更すべきことを命ずることができる。

一 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えるものであるとき

二 特定の荷主に對し不当な差別的取扱ひをするものであるとき

三 他の一般貨物自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

(運賃又は料金の割戻しの禁止)

第十二條 一般貨物自動車運送事業者は、荷主に對し、收受した運賃又は料金の割戻しをしてはならない。

(運送約款)

第十三條 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしやうとするとき

は、次に掲げる基準によつて、これをしなければならぬ。

一 荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも運賃及び料金の収受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

三 運輸大臣が標準運送約款を定めて公示した場合（これを變更して公示した場合を含む。）においては、一般貨物自動車運送事業者は、第一項の認可を受けずにこれと同一の運送約款を定めることができる。同項の認可を受けた運送約款を当該標準運送約款と同一のものに変更しようとするときも、同様とする。

四 前項後段の場合においては、当該一般貨物自動車運送事業者は、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

（運賃及び料金等の揭示）

第十四条 一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金、運送約款その他運輸省令で定める事項を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように揭示しなければならない。

（運輸に関する協定）

第十五条 一般貨物自動車運送事業者は、他の運送事業者と設備の共用、連絡運輸又は共同経営に関する協定その他の運輸に関する協定を締結しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、当該協定が公衆の利便を増進するものであるときは、前項の認可をしなければならない。

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

第十六条 前条第一項の認可を受けて行う正当な行為には、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いる場合又は一定の取引分野における競

争を実質的に制限することにより不当に運賃又は料金を引き上げることとなる場合は、この限りでない。

（輸送の安全）

第十七条 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設を整備その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

2 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の最大積載量を超える積載をすることとなる運送（以下「過積載による運送」という。）の引受け、過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成及び事業用自動車の運転者その他の従業員に対する過積載による運送の指示をしてはならない。

3 前二項に規定するもののほか、一般貨物自動車運送事業者は、輸送の安全を確保するため、運輸省令で定める事項を遵守しなければならない。

4 事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全を確保するため、運輸省令で定める事項を遵守しなければならない。

（運行管理者）

第十八条 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、運輸省令で定めるところにより、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。

2 前項の運行管理者の業務の範囲は、運輸省令で定める。

3 一般貨物自動車運送事業者は、第一項の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

（運行管理者資格者証）

第十九条 運輸大臣は、次の各号のいずれかに該当する者に対し、運行管理者資格者証を交付する。

一 運行管理者試験に合格した者

二 前号に掲げる者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者

2 運輸大臣は、前項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する者に対しては、運行管理者資格者証の交付を行わないことができる。

一 次条の規定により運行管理者資格者証の返納を命ぜられ、その日から二年を経過しない者

二 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分違反し、この法律の規定により罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者

3 運行管理者資格者証の交付に関する手続的事項は、運輸省令で定める。

（運行管理者資格者証の返納）

第二十条 運輸大臣は、運行管理者資格者証の交付を受けている者がこの法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分違反したときは、その運行管理者資格者証の返納を命ずることができる。

（運行管理者試験）

第二十一条 運行管理者試験は、運行管理者の業務に關し必要な知識及び能力について運輸大臣が行う。

2 運行管理者試験は、運輸省令で定める実務の経験を有する者でなければ、受けることができる。

3 運行管理者試験の試験科目、受験手続その他試験の実施細目は、運輸省令で定める。

（運行管理者等の義務）

第二十二条 運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならない。

2 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者に対し、第十八条第二項の運輸省令で定める業務を行うために必要な権限を与えなければならない。

3 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならない。事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない。

（輸送の安全確保の命令）

第二十三条 運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者が、第十七条第一項から第三項まで、第十八条第一項又は前条第二項若しくは第三項の規定を遵守しないため輸送の安全が確保されないことを認めるときは、当該一般貨物自動車運送事業者に対し、必要な員数の運転者の確保、事業用自動車の運行計画の改善、運行管理者に対する必要な権限の付与その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

（事故の報告）

第二十四条 一般貨物自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他運輸省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

（公衆の利便を阻害する行為の禁止等）

第二十五条 一般貨物自動車運送事業者は、荷主に對し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない。

2 一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。

3 一般貨物自動車運送事業者は、特定の荷主に對し、不当な差別的取扱いはしてはならない。

4 運輸大臣は、前三項に規定する行為があるとときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、当該

行為の停止又は変更を命ずることができる。

(事業改善の命令)

第二十六条 運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

- 一 事業計画を変更すること。
- 二 運送約款を変更すること。
- 三 自動車その他の輸送施設に関し改善措置を講ずること。
- 四 貨物の運送に関し生じた損害を賠償するため必要な金額を担保することができる保険契約を締結すること。
- 五 前各号に掲げるもののほか、荷主の利便を害している事実がある場合その他事業の適正な運営が著しく阻害されていると認められる場合において、事業の運営を改善するために必要な措置を執ること。

(名義の利用等の禁止)

第二十七条 一般貨物自動車運送事業者は、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業のため利用させてはならない。

2 一般貨物自動車運送事業者は、事業の貸渡しその他いかなる方法をもつてするかを問わず、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を他人にその名において経営させてはならない。

(事業用自動車の貸渡し)

第二十八条 一般貨物自動車運送事業者は、その事業用自動車の貸渡しをしようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。ただし、第三条の許可を受けて経営する一般貨物自動車運送事業若しくは第三十五条第一項の許可を受けて経営する特定貨物自動車運送事業又は貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)第三条第一項若しくは第三十五条第一項の許可を受けて経営する同法第二条第九項の第二種利

用運送事業の用に供するため、事業用自動車の貸渡しをしようとする場合は、この限りでない。

2 運輸大臣は、その貸渡しによって公衆の利便を害することとなるおそれがあると認める場合を除き、前項の許可をしなければならない。

(輸送の安全に関する業務の管理の受委託)

第二十九条 事業用自動車の運行の管理その他運輸省令で定める一般貨物自動車運送事業に係る輸送の安全に関する業務の管理の委託及び受託については、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、受託者が当該業務の管理を行うのに適している者でないことを認める場合を除き、前項の許可をしなければならない。

(事業の譲渡及び譲受け等)

第三十条 一般貨物自動車運送事業の譲渡及び譲受けは、運輸大臣の許可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 一般貨物自動車運送事業者たる法人の合併は、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。ただし、一般貨物自動車運送事業者たる法人と一般貨物自動車運送事業を営まない法人が合併する場合において、一般貨物自動車運送事業者たる法人が存続するときは、この限りでない。

3 第五条及び第六条の規定は、前二項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けて一般貨物自動車運送事業を譲り受けた者又は第二項の認可を受けて一般貨物自動車運送事業者たる法人が他の法人と合併した場合における合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、第三条の許可に基づく権利義務を承継する。

(相続)

第三十一条 一般貨物自動車運送事業者が死亡した場合において、相続人(相続人が二人以上ある場合においてその協議により当該一般貨物自動車運送事業を承継すべき相続人を定めたとき

は、その者。以下同じ。)が被相続人の経営していた一般貨物自動車運送事業を引き継ぎ経営しようとするときは、被相続人の死亡後六十日以内に、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人が前項の認可の申請をした場合には、被相続人の死亡の日からその認可をする旨又はその認可をしない旨の通知を受ける日までは、被相続人に対してした一般貨物自動車運送事業の許可は、その相続人に対してしたものとなる。

3 第五条及び第六条の規定は、第一項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けた者は、被相続人に係る第三条の許可に基づく権利義務を承継する。

(事業の休止及び廃止)

第三十二条 一般貨物自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(許可の取消し等)

第三十三条 運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は第三条の許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分若しくは道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第八十三条若しくは第九十五条の規定若しくは同法第八十四条第一項の規定による処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二 第五条各号のいずれかに該当するに至ったとき。

第三十四条 運輸大臣は、前条の規定により事業用自動車の使用の停止又は事業の停止を命じたときは、当該事業用自動車の道路運送車両法による自動車検査証を運輸大臣に返納し、又は当該事業用自動車の同法による自動車登録番号標

及びその封印を取り外した上、その自動車登録番号標について運輸大臣の領置を受けるべきことを命ずることができる。

2 運輸大臣は、前条の規定による事業用自動車の使用の停止又は事業の停止の期間が満了したときは、前項の規定により返納を受けた自動車検査証又は同項の規定により領置した自動車登録番号標を返付しなければならない。

3 前項の規定により自動車登録番号標(次項に規定する自動車に係るものを除く。)の返付を受けた者は、当該自動車登録番号標を当該自動車に取り付け、運輸大臣の封印の取付けを受けなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の規定による命令に係る自動車であつて、道路運送車両法の規定による抹消登録をしたものについては、前条の規定による事業用自動車の使用の停止又は事業の停止の期間が満了するまでは、同法第十六条第二項の抹消登録証明書を交付しないものとする。

(特定貨物自動車運送事業)

第三十五条 特定貨物自動車運送事業を経営しようとする者は、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の許可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運輸大臣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っては、その代表者の氏名

二 運送の需要者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

三 営業区域、営業所の名称及び位置、事業用自動車の概要その他運輸省令で定める事項に関する事業計画

3 運輸大臣は、その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するため適切なものであると認めるときでなければ、第一項の許可をしてはならない。

4 第四條第三項及び第五條の規定は、第一項の許可について準用する。

5 第七條第四項の規定は同条第一項の規定による緊急調整地域の指定がある場合における第一項の許可の申請について、同条第五項の規定は当該緊急調整地域の指定がある場合における第一項の許可を受けた者(以下「特定貨物自動車運送事業者」という。)について準用する。

6 第九條、第十條、第十一條第一項、第十五條、第十六條、第十七條第一項から第三項まで、第十八條、第二十二條第二項及び第三項、第二十三條、第二十四條、第二十七條、第二十八條、第三十二條並びに第三十三條の規定は特定貨物自動車運送事業者について、第十七條第四項及び第二十二條第三項の規定は特定貨物自動車運送事業者の事業用自動車の運転者及び従業員について、同条第一項の規定は特定貨物自動車運送事業者が選任した運行管理者について、第二十九條の規定は特定貨物自動車運送事業に係る輸送の安全に関する業務について、前条の規定は特定貨物自動車運送事業者の事業用自動車について準用する。この場合において、第九條第二項中「第六條」とあるのは、「第三十五條第三項」と読み替えるものとする。

7 特定貨物自動車運送事業の譲渡し又は特定貨物自動車運送事業者について合併若しくは相続があったときは、当該事業を譲り受けた者又は合併後存続する法人(特定貨物自動車運送事業者たる法人と特定貨物自動車運送事業を営まない法人の合併後存続する特定貨物自動車運送事業者たる法人を除く)若しくは合併により設立された法人若しくは相続人は、第一項の許可に基づく権利義務を承継する。

8 前項の規定により第一項の許可に基づく権利義務を承継した者は、その承継の日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

(貨物軽自動車運送事業)

第三十六條 貨物軽自動車運送事業を営むようとする者は、運輸省令で定めるところにより、営業所の名称及び位置、事業用自動車の概要を

の他の事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。当該届出をした者(以下「貨物軽自動車運送事業者」という。)が届出をした事項を変更しようとするときも、同様とする。

2 第十七條第一項から第三項まで、第二十三條、第二十五條第一項及び第三十三條(第一号に係る部分に限る。)の規定は貨物軽自動車運送事業者について、第十七條第四項の規定は貨物軽自動車運送事業者の事業用自動車の運転者及び運輸の補助に従事する従業員について、第三十四條の規定は貨物軽自動車運送事業者の事業用自動車について準用する。この場合において、第二十三條中「第十七條第一項から第三項まで、第二十八條第一項又は前条第二項若しくは第三項の規定」とあるのは、「第三十六條第二項において準用する第十七條第一項から第三項までの規定」と、第三十三條中「若しくは事業の全部を取り消すことができる」とあるのは「又は事業の全部若しくは一部の停止を命ずることができる」と読み替えるものとする。

3 貨物軽自動車運送事業者は、事業を廃止し、又は事業の全部を譲渡したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

4 貨物軽自動車運送事業者たる法人が合併により消滅したときは、その業務を執行する役員であった者は、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

5 貨物軽自動車運送事業者が死亡したときは、相続人は、被相続人の死亡後三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

(第一種利用運送事業に関する特別)

第三十七條 第八條から第十六條まで、第二十五條から第二十七條まで及び第三十二條の規定又は第三十五條第六項において準用する第九條、第十條、第十一條第一項、第十五條、第十六條、第二十七條及び第三十二條の規定は、一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者が経営する貨物運送取扱事業法第三條第

一項又は第三十五條第一項の許可に係る同法第二條第九項の第二種利用運送事業(同項に規定する貨物の集配(以下この条において「貨物の集配」という。)に係る部分に限る。)については、適用しない。

2 貨物運送取扱事業法第二條第九項の第二種利用運送事業についての同法第三條第一項又は第三十五條第一項の許可(以下この条において「第二種利用運送事業許可」という。)を受けた者であつて当該第二種利用運送事業許可(当該事業に係る同法第八條第一項又は第三十六條第二項の認可を含む。以下この条において同じ。)の申請の時に同法第六條第五号に規定する者に該当するものは、第三條又は第三十五條第一項の許可を受けることなく貨物の集配を行うことができる。

3 第十七條第一項から第三項まで、第十八條、第二十二條第二項及び第三項、第二十三條、第二十四條、第二十八條、第三十三條(第一号に係る部分に限る)並びに第六十條第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は前項の規定により第三條又は第三十五條第一項の許可を受けることなく行われる貨物の集配に係る前項に規定する者(第二種利用運送事業許可を受けた後第三條又は第三十五條第一項の許可を受けて当該貨物の集配を行うこととなつた者を除く。以下この項及び第三十九條において「特定第二種利用運送事業者」という。)について、第十七條第四項及び第二十二條第三項の規定は特定第二種利用運送事業者の事業用自動車の運転者及び従業員について、同条第一項の規定は特定第二種利用運送事業者が選任した運行管理者について、第二十九條の規定は特定第二種利用運送事業者が行う貨物の集配に係る輸送の安全に関する業務について、第三十四條の規定は特定第二種利用運送事業者の事業用自動車について準用する。この場合において、第三十三條中「当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は第三條の許可を

取り消すことができる」とあるのは、「当該事業のための使用の停止を命ずることができる」と読み替えるものとする。

第三章 民間団体等による貨物自動車運送の適正化に関する事業の推進

(地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の指定等)

第三十八條 運輸大臣は、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的として設立された民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四條の法人であつて、次条に規定する事業を適正かつ確実に行うことができるものと認められるものを、その申請により、地方運輸局の陸運支局の管轄区域を勘案して運輸大臣が定める区域(以下この章において単に「区域」という。)に一を限つて、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「地方実施機関」という。)として指定することができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による地方実施機関の指定をしたときは、当該地方実施機関の名称、住所及び事務所の所在地並びに当該指定に係る区域を公示しなければならない。

(事業)

第三十九條 地方実施機関は、その区域において、次に掲げる事業(以下「地方適正化事業」という。)を行うものとする。

一 輸送の安全を阻害する行為の防止その他この法律又はこの法律に基づく命令の遵守に関し一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者及び貨物軽自動車運送事業者(以下「貨物自動車運送事業者」という。)に対する指導を行うこと。

二 貨物自動車運送事業者(特定第二種利用運送事業者を含む)以外の者の貨物自動車運送事業を営む行為の防止を図るための啓発活動を行うこと。

三 前号に掲げるもののほか、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと。

四 貨物自動車運送事業に関する貨物自動車運送事業者又は荷主からの苦情を処理すること。

五 輸送の安全を確保するために行う貨物自動車運送事業者への通知その他運輸大臣がこの法律の施行のためにする措置に対して協力すること。

(改善命令)

第四十条 運輸大臣は、地方実施機関の地方適正化事業の運営に関し改善が必要であると認めるときは、地方実施機関に対し、その改善に必要な措置を執るべきことを命ずることができる。(指定の取消し等)

第四十一条 運輸大臣は、地方実施機関が前条の規定による命令に違反したときは、第三十八条第一項の指定を取り消すことができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により第三十八条第一項の指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(運輸省令への委任)

第四十二条 第三十八条第一項の指定の手続その他地方実施機関に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(全国貨物自動車運送適正化事業実施機関の指定等)

第四十三条 運輸大臣は、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的として設立された民法第三十四条の法人であつて、次条に規定する事業を適正かつ確実に行うことができるものと認められるものを、その申請により、全国に一を限つて、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「全国実施機関」という。)として指定することができる。

(事業)

第四十四条 全国実施機関は、次に掲げる事業(以下「全国適正化事業」という。)を行うものとする。

一 地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針を策定すること。

二 地方適正化事業について、連絡調整を図り、及び指導を行うこと。

三 地方実施機関の業務に従事する者に対する研修を行うこと。

(準用規定)

第四十五条 第三十八条第二項及び第四十条から第四十二条までの規定は、全国実施機関について準用する。この場合において、第三十八条第二項中「所在地並びに当該指定に係る区域」とあるのは「所在地」と、第四十条中「地方適正化事業」とあるのは「全国適正化事業」と読み替へるものとする。

第四章 指定試験機関

(指定試験機関の指定等)

第四十六条 運輸大臣は、その指定する者(以下「指定試験機関」という。)に、運行管理者試験の実施に関する事務(以下「試験事務」という。)を行わせることができる。

2 指定試験機関の指定は、試験事務を行おうとする者の申請により行う。

3 運輸大臣は、指定試験機関の指定をしたときは、試験事務を行わないものとする。

(指定の基準)

第四十七条 運輸大臣は、他に指定試験機関の指定を受けた者がなく、かつ、前条第二項の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、指定試験機関の指定をしてはならない。

一 職員、試験事務の実施の方法その他の事項についての試験事務の実施に関する計画が試験事務の適確な実施のために適切なものであること。

二 前号の試験事務の実施に関する計画を適確に実施するに足る経理的基礎及び技術的能力があること。

三 試験事務以外の業務を行っている場合に

は、その業務を行うことによつて試験事務が不公正になるおそれがないこと。

2 運輸大臣は、前条第二項の申請をした者が次の各号のいずれかに該当するときは、指定試験機関の指定をしてはならない。

一 民法第三十四条の規定により設立された法人以外の者であること。

二 この法律の規定により罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなった日から二年を経過しない者であること。

三 第五十七条第一項又は第二項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

四 その役員のうち、次のいずれかに該当する者があること。

イ 第二号に該当する者

ロ 第五十条第三項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

(指定の公示等)

第四十八条 運輸大臣は、指定試験機関の指定をしたときは、指定試験機関の名称、住所及び試験事務を行う事務所の所在地並びに試験事務の開始の日を公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は試験事務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

(試験員)

第四十九条 指定試験機関は、試験事務を行う場合において、運行管理者として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、運輸省令で定める要件を備える者(以下「試験員」という。)に行わせなければならない。

(役員等の選任及び解任)

第五十条 指定試験機関の試験事務に従事する役員(以下「役員」という。)の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 指定試験機関は、試験員を選任し、又は解任したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、指定試験機関の役員又は試験員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第五十二条第一項の試験事務規程に違反したとき、又は試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、その指定試験機関に対し、その役員又は試験員を解任すべきことを命ずることができる。

(秘密保持義務等)

第五十一条 指定試験機関の役員若しくは職員(試験員を含む。)又はこれらの職にあつた者は、試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 試験事務に従事する指定試験機関の役員及び職員(試験員を含む。)は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(試験事務規程)

第五十二条 指定試験機関は、運輸省令で定める試験事務の実施に関する事項について試験事務規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした試験事務規程が試験事務の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、その指定試験機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

(事業計画等)

第五十三条 指定試験機関は、毎事業年度、試験事務に係る事業計画及び収支予算を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、運輸大臣の認可を受けなければならない。

ない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、試験事務に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出しなければならない。

(帳簿の備付け等)

第五十四条 指定試験機関は、運輸省令で定めるところにより、帳簿を備え付け、これに試験事務に関する事項で運輸省令で定めるものを記載し、及びこれを保存しなければならない。

(監督命令)

第五十五条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、試験事務に関し監督上必要な命令をすることができ、

(業務の休廃止)

第五十六条 指定試験機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、試験事務の全部若しくは一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第五十七条 運輸大臣は、指定試験機関が第四十七条第二項各号(第三号を除く。)のいずれかに該当するに至ったときは、その指定を取り消さなければならない。

2 運輸大臣は、指定試験機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて試験事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。

二 第四十七条第一項各号のいずれかに適合しなくなったと認められるとき。

三 第五十条第三項、第五十二条第二項又は第五十五条の規定による命令に違反したとき。

四 第五十二条第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで試験事務を行ったとき。

五 不正な手段により指定を受けたとき。

3 運輸大臣は、第一項若しくは前項の規定により指定を取り消し、又は同項の規定により試験事務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を公示しなければならない。

(運輸大臣による試験事務の実施)

第五十八条 運輸大臣は、指定試験機関が第五十六条第一項の規定による許可を受けて試験事務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第二項の規定により試験事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により試験事務の全部若しくは一部を実施することが困難となった場合において必要があるとして認めるときは、第四十六条第三項の規定にかかわらず、試験事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により試験事務を行うこととし、又は同項の規定により行っている試験事務を行わないこととするときは、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

3 運輸大臣が、第一項の規定により試験事務を行うこととし、第五十六条第一項の規定により試験事務の廃止を許可し、又は前条第一項若しくは第二項の規定により指定を取り消した場合における試験事務の引継ぎその他の必要な事項は、運輸省令で定める。

第五章 雑則

(許可等の条件)

第五十九条 この法律に規定する許可又は認可には、条件又は期限を付し、及びこれを変更することができ、

2 前項の条件又は期限は、許可又は認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

(報告の徴収及び立入検査)

第六十条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、

り、貨物自動車運送事業者に対し、その事業に関し報告をさせることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、地方実施機関及び全国実施機関(以下「地方実施機関等」という。)に対し、その事業に関し報告をさせることができる。

3 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、指定試験機関に対し、試験事務に関し報告をさせることができる。

4 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、貨物自動車運送事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。

5 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、地方実施機関等又は指定試験機関の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。

6 前二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、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。

7 第四項及び第五項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(手数料)

第六十一条 運行者試験を受けようとする者は、又は運行者資格者証の交付若しくは再交付を受けようとする者は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手料を国(指定試験機関が行う試験を受けようとする者にあつては、当該指定試験機関)に納めなければならない。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、当該指定試験機関の収入とする。

(指定試験機関の処分についての審査請求)

第六十二条 この法律の規定による指定試験機関の処分に対する不服がある者は、運輸大臣に対し、行

政不服審査法(昭和三十一年法律第六十号)による審査請求をすることができる。

(標準運賃及び標準料金)

第六十三条 運輸大臣は、特定の地域(特別積合せ貨物運送に係る運賃及び料金にあっては、特定の地域間。以下この項において同じ。)において、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金がその供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合において、公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるときは、当該特定の地域を指定して、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による標準運賃及び標準料金を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

(荷主への催告)

第六十四条 運輸大臣は、一般貨物自動車運送事業者若しくは特定貨物自動車運送事業者(以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。)が第七十七条第一項から第三項まで(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定に違反したことを理由とする場合(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による命令をする場合又は一般貨物自動車運送事業者等が第三十三条第一号(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)に該当したことに伴う第三十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による処分をする場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによつては当該違反行為の再発を防止す

ることが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による勧告をするときは、あらかじめ、当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聴かなければならない。

(経過措置)

第六十五条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃するときは、その命令で、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(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

(権限の委任)

第六十六条 この法律に規定する運輸大臣の権限は、運輸省令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、運輸省令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

(運輸審議会への諮問)

第六十七条 運輸大臣は、第七条第一項の規定による緊急調整地域の指定、同条第二項の規定による緊急調整区域間の指定並びに第六十三条第一項の規定による標準運賃及び標準料金の設定については、運輸審議会に諮り、その決定を尊重してしなければならない。

(聴聞)

第六十八条 運輸大臣は、第二十条、第三十三条(第三十五条第六項及び第三十六条第二項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。)、第四十一条第一項(第四十五条において準用する場合を含む。)、又は第五十七条第一項若しくは第二項の規定による処分(第三十三条の規定による処分にあつては、事業の停止及び許可の取消しに係る部分に限る。)をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、期日及び場所を指定して、聴聞をしなければならない。

聴聞に際しては、これらの者に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

(運輸省令への委任)

第六十九条 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は、運輸省令で定める。

第六章 罰則

第七十条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役若しくは百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第三条の規定に違反して一般貨物自動車運送事業を経営した者

二 第二十七条第一項の規定に違反してその名義を他人に一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業のため利用させた者

三 第二十七条第二項の規定に違反して一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を他人にその名において経営させた者

四 第三十五条第六項において準用する第二十七条第一項の規定に違反してその名義を他人に一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業のため利用させた者

五 第三十五条第六項において準用する第二十七条第二項の規定に違反して一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を他人にその名において経営させた者

第七十一条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第五十一条第一項の規定に違反してその職務に関し知り得た秘密を漏らした者

二 指定試験機関が第五十七条第二項の規定による業務の停止の命令に違反した場合におけるその違反行為をした指定試験機関の役員又は職員

第七十二条 次の各号の一に該当する者は、六月以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第三十三条(第三十五条第六項、第三十六

条第二項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)の規定による輸送施設の使用の停止又は事業の停止の命令に違反した者

二 第三十五条第一項の規定に違反して特定貨物自動車運送事業を経営した者

第七十三条 次の各号の一に該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。

一 第十八条第一項(第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)の規定に違反して運行管理者を選任しなかつた者

二 第二十九条第一項(第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)の規定による許可を受けずに業務の管理の委託又は受託をした者

第七十四条 第九条第一項(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による認可を受けてしなければならない事項を認可を受けないでした者は、三十万円以下の罰金に処する。

第七十五条 次の各号の一に該当するときは、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第五十四条の規定に違反して帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつたとき

二 第五十六条第一項の規定に違反して試験事務の全部を廃止したとき

三 第六十条第三項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき

四 第六十条第五項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をしたとき

第七十六条 次の各号の一に該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第八条第二項、第十一条第二項、第二十三条(第三十五条第六項、第三十六条第二項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

含む。)、第二十五条第四項、第二十六条又は第三十四条第一項(第三十五条第六項、第三十六条第二項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定による命令に違反した者

二 第九条第三項(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)

の規定による届出をしない

で運賃又は料金を收受した者

四 第十三条第一項又は第十五条第一項(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)

の規定による認可を受けてしなければならない事項を認可を受けないでした者

五 第十八条第三項(第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

六 第二十八条第一項(第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定による許可を受けてしなければならない事項を許可を受けないでした者

七 第三十四条第三項(第三十五条第六項、第三十六条第二項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定に違反した者

八 第三十六条第一項の規定に違反して貨物軽自動車運送事業を経営した者

九 第六十条第一項(第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

十 第六十条第四項(第三十七条第三項において準用する場合を含む。)

の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第七十七条 次の各号の一に該当するときは、その違反行為をした地方実施機関又は全国実施機

関

が

な

る

こ

関の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第六十条第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

二 第六十条第五項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をしたとき。

第七十八條 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に関し、第七十條、第七十二條から第七十四條まで又は第七十六條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。

第七十九條 次の各号の一に該当する者は、二十万円以下の過料に処する。

一 第九條第三項（第三十五條第六項において準用する場合を含む。）の規定に違反して軽微な事項に関する事業計画の変更を届け出なかつた者

二 第十三條第四項、第三十二條（第三十五條第六項において準用する場合を含む。）、第三十五條第六項において準用する第十一條第一項、第三十五條第八項又は第三十六條第三項から第五項までの規定に違反した者

三 第十四條の規定による揭示をせず、又は虚偽の揭示をした者

四 第二十四條（第三十五條第六項及び第三十七條第三項において準用する場合を含む。）の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

附 則
（施行期日）
第一条 この法律は、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。

（経過措置）
第二条 この法律の施行の際現に附則第十四條の規定による改正前の道路運送法（以下「旧法」という。）第三條第二項第四号の一般路線貨物自

動車運送事業について旧法第四條第一項の免許を受けている者は、当該免許に係る事業について次項の規定により確認を受けたときは、その確認を受けた事業の範囲内において、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）に一般貨物自動車運送事業について第三條の許可を受けたものとみなす。

2 前項に規定する者は、施行日から三月以内に、この法律の施行の際現に旧法第四條第一項の免許を受けて経営している旧法第三條第二項第四号の一般路線貨物自動車運送事業に関する第四條第一項第二号の営業区域に相当する区域その他の運輸省令で定める事項を記載した申請書を運輸大臣に提出して、その確認を受けることができる。

3 第一項に規定する者は、前項に規定する期間内（同項の確認を申請したときは、その確認をする旨又はその確認をしない旨の通知を受ける日までの間）は、第三條の許可を受けず、当該事業を従前の例により引き続き経営することとができる。

4 第一項の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧法第五條第一項第三号の事業計画（第四條第一項第二号及び同条第二項に規定する事項に限る。）及び第二項の確認を受けた事項を第四條第一項第二号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。この場合において、第七條第五項、第八條、第九條第一項及び第三項並びに第二十六條第一号中「事業計画」とあるのは、「事業計画（附則第二條第二項の確認を受けた事項を含む。）」とする。

5 第一項の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者は、施行日から三年間は、第十八條第一項の規定にかかわらず、旧法第二十五條の二第一項の規定の例により運行管理者を選任することができる。この場合における当該運行管理者の解任の命令につ

いては、同条第三項及び第四項の規定の例によるものとする。

第三条 この法律の施行の際現に旧法第三條第二項第五号の一般区域貨物自動車運送事業について旧法第四條第一項の免許を受けている者は、当該免許に係る事業の範囲内において、施行日に一般貨物自動車運送事業について第三條の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧法第五條第一項第二号の事業区域及び同項第三号の事業計画（第四條第一項第二号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。）を第四條第一項第二号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。

3 運輸大臣は、前項の場合において、第四條第一項第二号に規定する事項の一部の事項について旧法第五條第一項第三号の事業計画にこれに相当する事項の記載がないときその他必要があるとき認めるときは、当該一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者に対し、施行日から一年を経過する日までの間に限り、運輸省令で定めるところにより、当該第四條第一項第二号の事業計画に追加する必要があると認められる事項を記載した届出書の提出を求めることができる。この場合において当該届出書の提出があったときは、第七條第五項、第八條、第九條第一項及び第三項並びに第二十六條第一号中「事業計画」とあるのは、「事業計画（附則第三條第三項に規定する届出書に記載された事項を含む。）」とする。

4 前条第五項の規定は、第一項の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者について準用する。

第四条 この法律の施行の際現に旧法第三條第三項第二号の特定貨物自動車運送事業について路線を定めて旧法第四十五條第一項の許可を受けている者は、当該許可に係る事業について次項の規定により確認を受けたときは、その確認を

受けた事業の範囲内において、施行日に特定貨物自動車運送事業について第三十五條第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項に規定する者は、施行日から三月以内に、この法律の施行の際現に旧法第四十五條第一項の許可を受けて経営している旧法第三條第三項第二号の特定貨物自動車運送事業に関する第三十五條第二項第三号の営業区域に相当する区域その他の運輸省令で定める事項を記載した申請書を運輸大臣に提出して、その確認を受けることができる。

3 第一項に規定する者は、前項に規定する期間内（同項の確認を申請したときは、その確認をする旨又はその確認をしない旨の通知を受ける日までの間）は、第三十五條第一項の許可を受けず、当該事業を従前の例により引き続き経営することとができる。

4 第一項の規定により特定貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧法第四十五條第二項第三号の事業計画（第三十五條第二項第三号に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。）及び第二項の確認を受けた事項を第三十五條第二項第三号の事業計画とみなして、この法律の規定を適用する。この場合において、同条第五項において準用する第七條第五項並びに第三十五條第六項において準用する第九條第一項及び第三項中「事業計画」とあるのは、「事業計画（附則第四條第二項の確認を受けた事項を含む。）」とする。

5 第一項の規定により特定貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる者は、施行日から三年間は、第三十五條第六項において準用する第十八條第一項の規定にかかわらず、旧法第四十五條第五項において準用する旧法第二十五條の二第一項の規定の例により運行管理者を選任することができる。この場合における当該運行管理者の解任の命令については、旧法第四十五條第五項において準用する旧法第二十五條

の二第三項及び第四項の規定の例によるものと
する。

第五條 この法律の施行の際現に旧法第三條第三
項第二号の特定貨物自動車運送事業について事
業区域を定めて旧法第四十五條第一項の許可を
受けている者は、当該許可に係る事業の範囲内
において、施行日に特定貨物自動車運送事業に
ついて第三十五條第一項の許可を受けたものと
みなす。

2 前項の規定により特定貨物自動車運送事業の
許可を受けたものとみなされる者については、
当該事業に係る旧法第四十五條第二項第二号の
事業区域及び同項第三号の事業計画(第三十五
條第二項第三号に規定する事項に相当する事項
に係る部分に限る。)を第三十五條第二項第三号
の事業計画とみなして、この法律の規定を適用
する。

3 運輸大臣は、前項の場合において、第三十五
條第二項第三号に規定する事項の一部の事項に
ついて旧法第四十五條第二項第三号の事業計画
にこれに相当する事項の記載がないときその他
必要があると認めるときは、当該特定貨物自動
車運送事業の許可を受けたものとみなされる者
に対し、施行日から一年を経過する日までの間
に限り、運輸省令で定めるところにより、当該
第三十五條第二項第三号の事業計画に追加する
必要があると認められる事項を記載した届出書
の提出を求めることができる。この場合におい
て当該届出書の提出があったときは、同条第五
項において準用する第七條第五項並びに第三十
五條第六項において準用する第九條第一項及び
第三項中「事業計画」とあるのは、「事業計画(附
則第五條第三項に規定する届出書に記載された
事項を含む。)」とする。

4 前条第五項の規定は、第一項の規定により特
定貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみ
なされる者について準用する。

第六條 附則第二條から前条までの規定により第
三十五條第一項の許可を受けたもの

とみなされる者であつて、これらの規定により
一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運
送事業について、それぞれ二以上の許可を受け
たものとみなされるものについては、当該二以
上の許可を一つの許可とみなして、この法律の規
定を適用する。

第七條 貨物運送取扱事業法附則第八條第一項の
規定により同法第二條第九項の第二種利用運送
事業の許可を受けたものとみなされる者(同法
附則第八條第一項第一号に掲げる者に限る。)
は、第三十七條第二項及び第三項の規定の適用
については、同条第二項に規定する者とみな
す。

2 附則第二條第五項の規定は、前項に規定する
者について準用する。

第八條 旧法又は旧法に基づく命令によりした処
分、手続その他の行為で、この法律中相当する
規定があるものは、附則第二條から第五條まで
に規定するものを除き、運輸省令で定めるところ
により、この法律によりしたものとみなす。
第九條 二輪の自動車を使用して貨物軽自動車運
送事業を営む者については、施行日から二
年間は、第三十六條の規定は、適用しない。

第十條 この法律の施行前にした行為並びに附則
第二條第三項又は第四條第三項の規定により従
前の例によることとされる場合及び附則第二條
第五項(附則第三條第四項及び第七條第二項に
おいて準用する場合を含む。又は第四條第五項
(附則第五條第四項において準用する場合を含
む。))の規定により旧法第二十五條の二第一項又
は第三項(旧法第四十五條第五項において準用
する場合を含む。))の規定の例によることとされ
る場合におけ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。

第十一條 附則第二條から前条までに定めるもの
のほか、この法律の施行に關して必要な経過措
置は、政令で定める。

(郵便物運送委託法の一部改正)

第十二條 郵便物運送委託法(昭和二十四年法律
第二百八十四号)の一部を次のように改正す
る。

第八條第一項第五号中「路線を定める一般自
動車運送事業」を「道路運送法(昭和二十六年法
律第八十三号)による一般旅客自動車運送事
業のうち路線を定めるもの又は貨物自動車運送
事業法(平成元年法律第 号)による一般
貨物自動車運送事業(特別積合せ貨物運送をす
るものに限る。)」に改める。

第十二條第一項中「路線を定める一般自動車
運送事業を営む運送業者」を「第八條第一項第五
号に掲げる者」に改める。

(地方税法の一部改正)

第十三條 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。

第七百一條の三十四第三項第二十五号中「第
八條第一項に規定する一般自動車運送事業者で
同法第三條第二項第一号、第四号若しくは第五
号に掲げる事業を経営するもの」を「第三條第一
号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業若
しくは貨物自動車運送事業法(平成元年法律第
号)第二條第二項に規定する一般貨物自
動車運送事業」に改める。

第七百一條の四十一第一項の表の第十八号中
「第三條第二項第三号」を「第三條第一号ハ」に改
める。

附則第十五條第十六項中「第三條第二項第一
号」を「第三條第一号イ」に改める。

附則第十五條の三第五項中「おける当該一般
自動車運送事業」の下に「に相当する一般旅客自
動車運送事業(以下この項及び次項において「一
般旅客自動車運送事業」という。))を加え、当
該一般自動車運送事業」を「当該一般旅客自動
車運送事業」に改め、同条第六項中「一般自動車
運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に改め
る。

(道路運送法の一部改正)

目次を次のように改める。

目次

第一章 総則(第一條-第二條)

第二章 旅客自動車運送事業(第三條-第四
十五條)

第三章 貨物自動車運送事業(第四十六條)

第四章 自動車道及び自動車道事業(第四十
七條-第七十七條)

第五章 家用自動車の使用(第七十八條-
第八十一條)

第六章 雑則(第八十二條-第九十五條)

第七章 罰則(第九十六條-第一百八條)

附則

第一條中「法律は」の下に「貨物自動車運送事
業法(平成元年法律第 号)と相まつて」を
加える。

第二條第一項中「自動車運送事業、自動車道
事業及び軽車両等運送事業を」旅客自動車運送
事業、貨物自動車運送事業、旅客軽車両運送事
業及び自動車道事業」に改め、同条第二項から
第四項までを次のように改める。

2 この法律で「自動車運送事業」とは、旅客自
動車運送事業及び貨物自動車運送事業をい
う。

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他
人の需要に応じ、自動車をを使用して旅客を運
送する事業をいう。

4 この法律で「貨物自動車運送事業」とは、貨
物自動車運送事業法による貨物自動車運送事
業をいう。

5 この法律で「旅客軽車両運送事業」とは、他
人の需要に応じ、有償で、軽車両を使用して
旅客を運送する事業をいう。

6 この法律で「自動車道事業」とは、一般自動
車道を専ら自動車の交通の用に供する事業を

いう。

「第二章 自動車運送事業」を「第二章 旅客自動車運送事業」に改める。

第二章（第三条、第八条第三項、第十四条、第二十七条、第三十四条及び第三十五条を除く。）中「一般自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に、「一般自動車運送事業者」を「一般旅客自動車運送事業者」に改める。

第三条を次のように改める。

（種類）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業及び無償旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）

イ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（イ及びハの旅客自動車運送事業以外の一般旅客自動車運送事業）

ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員十人以下の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業であつて、無償旅客自動車運送事業以外のもの）

三 無償旅客自動車運送事業（無償で旅客を運送する旅客自動車運送事業）

第四条第二項中「前条第二項各号」を「前条第一号イからハまで」に改め、同条第三項中「又は貨物」を削る。

第五条第一項中「左に」を「次に」に改め、同条第二項中「左の」を「次の」に、「外」を「ほか」に、「あわせて」を「併せて」に改め、同項第一号中「又は貨物」を削る。

第六条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第五号中「且つ」を「かつ」に改め、同条第二項中「当つて」を「当たつて」に改める。

第十条及び第十一号を削り、第九号の見出し中「割戻」を「割戻し」に改め、同条中又は荷主「を削り、割戻」を「割戻し」に改め、同条を第十号とする。

第八条第一項中「又は貨物」を削り、同条第二項中「左の」を「次の」に改め、同項第一号中「且つ」を「かつ」に改め、同項第二号中「又は荷主」を削り、「差別的取扱」を「差別的取扱い」に改め、同項第三号中「又は貨物」及び「又は荷主」を削り、同項第四号中「ひきおこす」を「引き起こす」に改め、同条第三項ただし書中「但し、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業以外の一般自動車運送事業のうち運輸大臣の指定する種類を」ただし、一般貸切旅客自動車運送事業」に改め、同条を第九号とする。

第七条第一項中「且つ」を「かつ」に改め、同条を第八号とする。

第六条の二中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「禁じ」を「禁錮」に、「終りを」を「終わりに」に改め、同条第二号中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「取消」を「取消し」に改め、同条を第七号とする。

第十二条第二項中「左の」を「次の」に改め、同項第二号中「少くとも」を「少なくとも」に改め、同条を第十一号とする。

第十三条第一項中「見易い」を「見やすい」に改め、同条第二項中「外」を「ほか」に、「見易い」を「見やすい」に改め、同条第三項中「見易い」を「見やすい」に改め、同条を第十二号とし、第十四条を削る。

第十五条中「左の」を「次の」に、「引受」を「引受け」に改め、同条第一号中「申込が第十二条第一項」を「申込みが第十二条第一項」に改め、同条第二号を削り、第三号を第二号とし、第四号から第六号までを一号ずつ繰り上げ、同条第四

七号中「外」を「ほか」に改め、同条を同条第六号とし、同条を第十三号とする。

第十六条中「申込」を「申込み」に改め、「又は貨物」を削り、同条ただし書中「但し」を「ただし」に改め、「又は腐敗し易い貨物」を削り、同条を第十四号とし、第十七号を削る。

第十八条第一項中「但し」を「ただし」に改め、同条第三項中「但書」を「ただし書」に改め、同条を第十五号とする。

第十九条第一項中「外」を「ほか」に改め、同条を第十六号とする。

第十九条の二第二項中「こえない」を「超えない」に、「第十八条第一項及び第三項並びに第四十一号第一項」を「第十五条第一項及び第三項並びに第三十八号第一項」に改め、同条を第十七号とし、第二十号を第十八号とする。

第二十一条第三十三号第一項を「第三十一条第一項」に改め、同条を第十九号とし、第二十二号及び第二十三号を削る。

第二十四条中又は貨物」を削り、同条を第二十二号とする。

第二十四条の二第二項中「左の」を「次の」に改め、同条第二項を削り、同条を第二十一号とし、第二十四号の三を削る。

第二十五条中「を起し」を「を起こし」に、「ひき起した」を「引き起こした」に改め、同条を第二十二号とし、第二十五条の二を第二十三号とする。

第二十六条第一項中「一般貸切旅客自動車運送事業を経営する者」を「一般貸切旅客自動車運送事業者」に改め、同条第二項中「外」を「ほか」に改め、同条を第二十四号とする。

第二十七条中「第三条第二項第一号から第三号までの一般自動車運送事業を経営する者」を「一般旅客自動車運送事業者」に、「但し」を「ただし」に改め、同条を第二十五号とする。

第二十八号中「少くとも」を「少なくとも」に改め、同条を第二十六号とする。

第二十九条第二項及び第三項中「呈示」を「提示」に改め、同条を第二十七号とする。

第三十条第一項中「外」を「ほか」に改め、「又は荷物切符」及び「又は荷主」を削り、同条第三項中「事業用自動車」を「一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車」に改め、同条を第二十八号とし、第三十一号を第二十九号とする。

第三十二条第一項中「又は荷主」を削り、同条第三項中「又は荷主」を削り、「差別的取扱」を「差別的取扱い」に改め、同条を第三十号とする。

第三十三条第一項第五号及び第六号中「又は貨物」を削り、同条第二項中「取得し」を「取得し」に改め、同条第三項中「とのわな」を「調わな」に改め、同条第四項中「取得し」を「取得し」に、「三箇月」を「三月」に、「訴え」を「訴え」に改め、同条第五項中「訴え」を「訴え」に改め、同条第三十一号とし、同条の次に次の一条を加え、第三十四号及び第三十五号を削る。

第三十二条 削除

第三十六条の見出し中「貸渡」を「貸渡し」に改め、同条第一項中「自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業」に改め、同条第二項中「貸渡」を「貸渡し」に、「自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業」に改め、同条を第三十三号とする。

第三十七条の見出し中「貸渡」を「貸渡し」に改め、同条第一項中「貸渡」を「貸渡し」に、「第四十五号第一項」を「第四十三号第一項」に、「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に改め、同条第二項中「貸渡」を「貸渡し」に、「外」を「ほか」に改め、同条を第三十四号とする。

第三十八号第一項中「左の」を「次の」に改め、同条を第三十五号とする。

第三十九号第二項中「但し」を「ただし」に改め、同条第四項中「基づく」を「基づく」に改め、同条を第三十六号とする。

第四十条第四項中「基づく」を「基づく」に改め、

同条を第三十七条とする。

第四十一条第二項中外を「ほか」に改め、同条第三項中「こえる」を「超える」に改め、同条第四項中「基く」を「基づく」に改め、同条第五項中「見易い」を「見やすい」に改め、同条を第三十八条とし、第四十二条を第三十九条とする。

第四十三条の前の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同条中「左の」を「次の」に、「六箇月」を「六月」に改め、「定めて」の下に「自動車その他の」を加え、同条第一号中「基く」を「基づく」に、「附したを」付した」に改め、同条第三号中「第六条の二第一号」を「第七条第一号」に改め、同条を第四十条とする。

第四十三條の二第二項中「輸送施設」を「事業用自動車」に、「取りはずした」を「取り外した」に改め、同条第二項中「前条に規定する輸送施設を「前条の規定による事業用自動車」に改め、同条第三項中「の自動車登録番号標」を「の規定により自動車登録番号標（次項に規定する自動車に係るものを除く。）」に、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「の取りつけ」を「の取付け」に改め、同条第四項中「まつ消登録」を「抹消登録」に、「に」を「規定する輸送施設」を「の規定による事業用自動車」に、「まつ消登録証明書」を「抹消登録証明書」に改め、同条を第四十一条とする。

第四十四条中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「第七条」を「第八条」に改め、同条第四号中「第二百十条」を「第八十六条」に、「附した」を「付した」に改め、同条を第四十二条とする。

第四十五条の見出しを「特定旅客自動車運送事業」に改め、同条第一項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に改め、「第三条第三項各号に掲げる自動車運送事業の種類ごと」を削り、同条第二項各号列記以外の部分中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「左に」を「次に」に改め、同項中第一号を削り、第二号を第一号とし、同項第三号中「特定自動車運送事業の種類ごと」を削り、同号を同項第二号とし、同項第四号中

「又は貨物」を削り、同号を同項第三号とし、同項第五号を同項第四号とし、同条第三項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「左の」を「次の」に改め、同項第一号中「自動車運送事業者」を「旅客自動車運送事業者（旅客自動車運送事業を経営する者をいう。以下

者」を「特定旅客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第十項とし、同条第十三項を同条第十一項とし、同条第十四項中「特定自動車運送事業者」を「特定旅客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第十二項とし、同条を第四十三条とする。

第四十五条の二の見出しを（無償旅客自動車運送事業）に改め、同条第一項中「無償自動車運送事業」を「無償旅客自動車運送事業」に改め、第三条第四項各号に掲げる自動車運送事業の種類ごとに「を削り、「無償自動車運送事業者」を「無償旅客自動車運送事業者」に改め、同条第二項中「無償自動車運送事業者」を「無償旅客自動車運送事業者」に、「自動車運送事業者」を「旅客自動車運送事業者」に改め、同条第三項を次のように改める。

3 第二十二條から第二十五條まで、第二十七條第一項、第二十八條、第四十條（第一号に係る部分に限る。）、第四十一條並びに前条第七項及び第八項の規定は、無償旅客自動車運送事業について準用する。

第四十五条の二第四項及び第五項を削り、同条第六項中「無償自動車運送事業者」を「無償旅客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第四項とし、同条第七項中「無償自動車運送事業者」を「無償旅客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第五項とし、同条第八項中「無償自動車運送事業者」を「無償旅客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第六項とし、同条を第四十四条とし、同条の次に次の一条を加える。

（旅客軽車両運送事業）
第四十五条 第二十八条及び第三十条第一項の規定は、旅客軽車両運送事業について準用する。

第四十六條を削る。
第四章を削り、第三章を第四章とし、同章の前に次の一章を加える。
第三章 貨物自動車運送事業
(貨物自動車運送事業)

第四十六條 貨物自動車運送事業に關しては、

第六十二条第二項中「第十二条第二項」を「第十二条第二項」に改める。

第六十四条第二項中「第十三条第三項」を「第十三条第二項」に改める。

第十二条第三項」に改める。

第七十二条中「第九条、第三十一条、第三十二条、第三十六条、第三十八条から第四十条まで、第四十一条第一項、第二項及び第五項、第四十二条並びに第四十三条」を「第十条、第二十

第九條、第三十條、第三十三條、第三十五條から第三十七條まで、第三十八條第一項、第二項及び第五項、第三十九條並びに第四十條」に改める。

第七十七條第一項中「第九條並びに第四十二

条第一項」を第十條並びに第三十八條第一項に改める。

第五章及び第六章を削り、第七章の章名を削る。

第九十九条第一項中「及び軽車両等運送事業

の用に供する「軽自動車」を削り、同条を第七十八条とし、同条の前に次の章名を付する。

第五章 自家用自動車の使用

第百条第二項中「外」を「ほか」に改め、同条を第七十九条とする。

第百一条第一項中「但し」を「ただし」に改め、同条を第八十条とする。

第二百二条第一項中「左の」を「次の」に、「六箇月」を「六月」に改め、同項第一号中「第四十五条第一項」を「第四十三條第一項」に、「第四十五条

の二第一項」を第四十四条第一項に、「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に改め、同項第四号を同項第五号とし、同項第三号中「但し、同項第四号と書」を「ただし書」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号中「第百条」を「第七十九条」に改

め、同号を同項第三号とし、同項第一号の次に次の一号を加える。

二 貨物自動車運送事業法第三条若しくは第

二 貨物自動車運送事業法第三条若しくは第

第一類第十号 運輸委員会議録第一号(その二)

平成元年十二月十五日

に改め、同条第二号中、第三十六条(第四十五条

同条第二号中「第十二条第一項、第十八条第一

十五條第一項(第四十三條第五項)に、「第二十條第一項(第四十五條第五項)を「第十八條第一項(第四十三條第五項)」に改め、同条第二号中「第十九條第二項、第二十五條の二第三項(第四十五條第五項及び第四十五條の二第三項)を、第十六條第二項、第二十三條第三項(第四十三條第五項及び第四十四條第三項)に、「第三十條第二項(第四十五條第五項、第四十五條の二第三項及び第九十八條第一項)を「第二十八條第二項(第四十三條第五項、第四十四條第三項及び第四十五條)に、「第三十三條第一項、第三十四條第一項、第四十三條の二第一項(第四十五條第五項、第四十五條の二第三項、第九十八條第一項、第九十九條第一項、第三十一條第一項、第四十一條第一項(第四十三條第五項、第四十四條第三項及び第八十一條第三項)に、「又は第七十三條第二項」を、「第七十三條第二項」に、「の規定」を「又は第八十四條第一項の規定」に改め、同条第三号中「第十五條、第二十五條の二第一項(第四十五條第五項及び第四十五條の二第三項)を「第十三條、第二十三條第一項(第四十三條第五項及び第四十四條第三項)に、「第四十三條の二第三項(第四十五條第五項、第四十五條の二第三項及び第九十八條第一項)を「第四十一條第三項及び第八十一條第三項」に改め、同条第四号中「第三十一條第四項」を「第三十條第四項」に改め、同条第五号中「第二百六十六條第一項」を「第九十四條第一項」に改め、同条第六号中「第二百六十六條第二項」を「第九十四條第二項」に改め、同条を第百条とする。

第百三十一條中「五万円」を「五十万円」に、「但し」を「ただし」に改め、同条を第百一条とする。

第百三十二條中「第二百二十八條」を「第九十六條」に、「外」を「はか」に、「但し」を「ただし」に、「尽された」を「尽くされた」に改め、同条を第百二条とする。

第百三十三條第三項中「五万円」を「三十万円」

に改め、同条を第百三条とする。

第百三十四條第二項中「因つて」を「よつて」に改め、同条を第百四条とする。

第百三十五條中「第百三十三條第一項」を「第百三十三條第一項」に、「因つて」を「よつて」に改め、同条を第百五条とする。

第百三十六條中「因り第百三十三條第一項又は第百三十四條第一項」を「より第百三十三條第一項又は第百三十四條第一項」に、「二万円」を「二十万円」に、「禁こ」を「禁錮」に、「三万円」を「三十万円」に改め、同条を第百六条とする。

第百三十七條中「左の」を「次の」に、「三万円」を「十万円」に改め、同条第三号中「第二十九條第一項(第四十五條第六項及び第四十五條の二第四項)を「第二十七條第一項(第四十三條第五項及び第四十四條第三項)に改め、同条を第百七条とする。

第百三十八條中「三万円」を「二十万円」に改め、同条第一号中「第十三條、第四十一條第五項」を「第十二條、第三十八條第五項」に、「第二百七十七條」を「第九十五條」に改め、同条第二号中「第十二條第四項、第十六條、第十九條の二第二項(第四十五條第五項)を「第十一條第四項、第十四條、第十七條第二項(第四十三條第五項)に、「第二十五條第四十五條第五項及び第四十五條の二第三項」を「第二十一條(第四十三條第五項及び第四十四條第三項)に、「第四十五條第五項及び第四十四條第三項」に、「第四十五條第八項、第十一項、第十三項若しくは第十四項、第四十五條の二第六項から第八項まで」を「第四十三條第六項、第九項、第十一項若しくは第十二項、第四十四條第四項から第六項まで」に、「第九十九條又は第百二十五條」を「第七十八條又は第九十二條」に改め、同条を第百八条とする。

第十章を第七章とする。

(道路運送車両法の一部改正)

第十五條 道路運送車両法の一部を次のように改正する。

第二條第七項を次のように改める。

7 この法律で「自動車運送事業」とは、道路運送法による自動車運送事業(貨物軽自動車運送事業を除く)をいい、「自動車運送事業者」とは、自動車運送事業を経営する者をいう。

(土地収用法の一部改正)

第十六條 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第三條第一号中「一般自動車運送事業の用に供する専用自動車道」を「専用自動車道(同法による一般旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業(平成元年法律第 号)による一般貨物自動車運送事業の用に供するものに限る。に改め、同条第九号中「一般路線貨物自動車運送事業」を「貨物自動車運送事業法による一般貨物自動車運送事業(特別積合せ貨物運送をするものに限る。に改める。

(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の特例に関する法律の一部改正)

第十七條 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特例に関する法律(昭和二十七年法律第二百十三号)の一部を次のように改正する。

第一條第一項中「基き」を「に基づき」に、「第九十九條、第二百六十六條及び第二百七十七條」を「第九十九條、第九十四條及び第九十五條」に改める。

(道路法の一部改正)

第十八條 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第四十八條の二第三項中「第二條第七項」を「第一條第九項」に改める。

(道路交通事業抵当法の一部改正)

第十九條 道路交通事業抵当法(昭和二十七年法律第二百四号)の一部を次のように改正する。

第二條中「一般自動車運送事業若しくは」を「一般旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業(平成元年法律第 号)による一般貨物自動車運送事業、道路運送法による」に改める。

第十二條第一号中「第三條第二項各号の事業」を「第三條第一号イからハまでの事業、一般貨物自動車運送事業」に改め、同条第二号及び第三号中「自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に改め、同条の次に次の二号を加える。

三の二 一般貨物自動車運送事業(次号に掲げるものを除く)の事業単位にあつては、その営業区域

三の三 特別積合せ貨物運送をする一般貨物自動車運送事業の事業単位にあつては、その運行系統

第十八條第一項中「第六條の二各号、同法」を「第七條各号、貨物自動車運送事業法第五條各号、道路運送法」に改める。

(警察法の一部改正)

第二十條 警察法(昭和二十九年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

第六十六條第二項中「第二條第七項」を「第二條第九項」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

第二十一條 自衛隊法(昭和二十九年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第百三十三條中「第九十九條、第百二十六條及び第百二十七條」を「第七十八條、第九十四條及び第九十五條」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)

第二十二條 租税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第九十條の九第一項第一号中「及び道路運送法第二條第四項に規定する軽車両等運送事業を経営する者が当該事業の用に供する軽自動車」を削る。

「平成三年三月三十一日」に改め、同条第十五項中「一般自動車運送事業」を「当該経営の分離に係る一般自動車運送事業に相当する一般旅客自動車運送事業」に、「昭和七十二年三月三十一日」を「平成九年三月三十一日」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第三十四条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第三条の二 第一項第八号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業(貨物軽自動車運送事業を除く。以下同じ。)」に改め、同項第十号を次のように改める。

百十 貨物自動車運送事業に関する標準運賃及び標準料金の設定に関すること。

第三条の二 第一項第十二号中「軽車両等運送事業」を「旅客軽車両運送事業及び貨物軽自動車運送事業」に改め、同項第二十八号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業」に改め、同条第二項第八号中「軽車両等運送事業」を「旅客軽車両運送事業及び貨物軽自動車運送事業」に改める。

第四条 第一項第三十八号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に改め、「及び許可し」の下に「貨物自動車運送事業を許可し」を加え、「自動車運送事業及び」を「旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び」に改め、同項第三十九号中「軽車両等運送事業者」を「旅客軽車両運送事業者及び貨物軽自動車運送事業者」に、「事業計画、運送条件又は運送約款の変更を命じ、その他」を「輸送の安全の確保に関する命令その他」に改め、同項第四十四号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業」に改め、同項第四十四号の三を同項第四十四号の三とし、同項第四十四号の二を同項第四十四号の三とし、同項第四十四号の次に次の一号を加える。

四十四の二 貨物自動車運送事業に関する標準運賃及び標準料金を設定すること。

第六条 第一号中「自動車運送事業」を

「旅客自動車運送事業」に改め、同項第七号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に、「取消」を「取消し」に改め、同項第十一号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に改め、同項第十一号の七の次に次の一号を加える。

十一の八 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第 号)の規定により運輸審議会

に諮ることを要する事項

第四十条 第一項第五十七号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業」に改め、同項第六十号中「軽車両等運送事業」を「旅客軽車両運送事業及び貨物軽自動車運送事業」に改める。

理由

貨物自動車運送事業の健全な発達を図るため、当該事業を許可制とし、その運営を適正かつ合理的なものとするにより貨物自動車運送事業者が利用者の需要の高度化及び多様化に対応して適切な運送サービスを提供し得るようにするとともに、民間団体が行う貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための自主的な活動を促進する措置について定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。