

懸念をされる面も幾つかあるのではなからうかと
いうふうと考えております。

例えば許可制になりますと、個人トラックとか、
それからまた零細事業者の違法行為を繰り返す事
業者が増加する懸念もなきにしもあらずという
ふうに私も考えるわけですが、この点
についてはどういふふうに理解をされておるか、
御答弁をいただきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 今回免許制が許可制に改められ
ますが、そうなりまして、一定規模以上の車両
台数を確保することあるいは適切な収容能力を有
します車庫を保有する等の適切な事業計画を有す
ること、またさらに、法令遵守等に関する資質あ
るいは財政的基礎の確保など適切な事業遂行能力
を有することも審査いたしますので、だれでもが
事業に参入できるということにはなりません。し
たがつて、御指摘のような事態を招くことにはな
いと考えております。

○尾形委員 トラック協会の人たちの意見を聞い
てみますと、一番懸念をいたしておりますのは、
だれでもこれに参加できるということではなけれ
ば、過当競争というように行われるのではない
か、したがって、生き残っていくためにはどうし
てもいろいろな違反行為というように繰り返り
返されるのではなからうかというふうに懸念をい
たしておるところであります。その点について、
大丈夫だということだろうと思ひますけれども、
もう一度その点についてもはっきりお答えをいた
だけばと思ひます。

○寺嶋政府委員 先ほど申し上げましたように、
悪質が良貨を駆逐するということがないように不
公正な競争を防止するための規定をいろいろ設け
ております。また、運賃ダンピング等は、運賃が
届け出制に変わりました後でも不当な競争を招く
ような運賃はこれを変更することを命ずることと
しておりますし、さらに、悪質な荷主から運賃ダ
ンピングを強要されて違法行為を行うというよう
なことに立ち至った場合には、そのような悪質な
荷主に対して再発を防止する措置をとることを勧

告することができるといふ規定も設けておりま
す。そのようなことで御心配の点を防止するよう
にいたしております。

○尾形委員 先ほどの局長の答弁の中で一部お話
がございましたが、運賃が届け出制になりますと、
ダンピング運賃ということになりまして、運賃の
秩序が大変乱れてくるのではなからうかというふ
うに考えられますし、それからまた、届け出の運
賃を守らない事業者がだんだんふえてくるという
ふうに考えられますし、同時にまた運賃問題を考
える場合に一番の根元は、荷主とトラック業者と
の関係が一番大きな問題になってくると思ひま
す。適当な言葉かどうか分かりませんが、悪質荷
主とかいふふうなことになるまいかと、これ
に対する取り締まりと申しますか具体的なこと
についてもう少し突っ込んで御回答いただければ
と思ひます。

○寺嶋政府委員 運賃ダンピングの防止につきま
しては先ほど少し触れましたが、運輸省といた
しましては、各都道府県のトラック協会に對しま
して、そのようなことがないように荷主の理解を
得るための荷主懇談会の開催等を指導しておる
ところであります。しかしながら、六十一年十二
月の公正取引委員会の調査結果等によりまして、
荷主の強制によりまして違法行為を余儀なくされ
ているという実態が明らかにされておりました。
トラック事業者に対する規制の遵守及び厳正な行
政処分のみならず、荷主からの不当な要求を受け
やすい環境を改善する施策が必要であると考へて
おります。

そこで、先ほど申し上げましたように、まず民
間団体による秩序確立のための啓発運動を促進す
るとともに、違法行為を強要するような悪質な荷
主に対する運輸大臣の警告制度を創設した次第で
あります。

○尾形委員 今申されたようなことはよくわかる
わけですが、この点については、現実問題
といたしまして、いわゆる荷主とトラック業者と
の関係というのは非常に主従の関係になるわけで

ありますから表面に出にくいという形、それを具
体的に摘発とか表面に出していくという形のもの
がなかなかとりにくいという場合も出てくるので
はなからうか。いわゆる泣き寝入りと申します
か、そういうことのないような措置を講じていか
なければならぬと思うのでございますが、そこ
らあたりに対する対応というのはいかがでしょう
か。

○寺嶋政府委員 荷主との交渉におきましてト
ラック業界側がどのようにその交渉上の地位を高
めていくかという問題にならうかと思ひます。そ
のためにはトラック業界側の自覚を高める、いた
ずらに値引きに走るのではないよう心がけると
ともにトラック業界側の体力をつけるということが
重要かと思ひます。とりわけ中小企業者にとり
ましてその経営基盤を強くするということが肝要
でありますので、従来から進めております構造改
善事業等により中小企業者の経営基盤を強め、そ
れによって荷主に対する交渉上の地位を強化して
いくということが重要かと考へております。

○尾形委員 この点についても一回お聞きした
いわけでございますが、トラック運送事業の九
九・五％は中小企業で占められておるといふよう
に数字の上では言われておるわけでございます。
そういう意味では非常に弱い立場にあるわけでご
ざいます。話の上では成り立つても現実には
なかなか厳しい状況にあるということになってま
いますと、荷主側からいろいろ意味で弱い立
場にあるわけでございます。したがって、何とか
経営を維持していこうということになってまいり
ますればどうしても無理を聞かなければいけな
い、そしてまたスピードを出し過ぎたりして凶器
に変わっていく場合も考えられるわけでありま
す。この点が非常に大きな懸念をされる点だろ
うというふうに私は考へておるわけでございます
が、この点についても一度お答えをお願いいた
したいと思ひます。

○寺嶋政府委員 不公正な競争に走って運賃ダン
ピングをやる、そのために今御指摘ありましたよ
うなトラックが走る凶器に化するという事態が最
も懸念されるところでございますので、その点は
冒頭に申し上げましたように、社会的規制を強め
る措置をいろいろと設けております。したがいま
して、安全面に対する規制は従来に比して格段に
充実をされるわけでございます。また、その実施
上の手段として貨物自動車運送適正化事業実施機
関というのを設けて、役所の手の及ばざるところ
は民間の団体の自主的な活動によって補強してい
くという措置がとられております。また、先ほど
も申し上げましたように、運行管理者の試験制度
を設けるといふようなものも措置を盛り込んで
おりますので、この点については従来よりも格
段の前進があると思ひます。

○尾形委員 御答弁の趣旨はよくわかりましたの
で、ひとつ全土協等を含めて民間の団体とも十分
協議をしていただきまして、悪質荷主が業者を圧
迫しないような形をぜひとっていただきたい、こ
れは要望にかえさせていただきます。

次に、現行の大型トラックの重量規制の緩和で
ございます。新行革審の答申でも取り上げられて
いるところでございますが、現在までの検討状況
それから今後の見通しについて御答弁をお願い申
し上げたいと思ひます。これは総務庁、建設省、
警察庁、運輸省という関係があるようござい
ますので、関係の皆様からそれぞれ御答弁をお
願ひ申し上げる次第です。

○寺嶋政府委員 とりあえず私の方からお答えさ
せていただきます。
車両諸元に関する制限の緩和につきましては新
行革審の答申でも指摘されておりました。さらに
規制緩和推進要綱で閣議決定されているところで
ございますので、現在関係省庁すなわち建設省、
警察庁、運輸省において協議し、検討を進めてい
るところでございます。

○西村説明員 先ほど局長からも御説明ございま
したように、車両諸元に関する制限の緩和につ
きましては、答申を受けまして同年の十二月十三日

に規制緩和推進要綱という形で同文を閣議決定しております。本年の六月に関係省庁から私もその推進状況をフォローアップいたしましたところ、相互に連絡を密にし、関係省庁においてそれぞれ所管事項について検討中であるとの報告を受けております。

総務庁といたしましては、答申の趣旨に沿いついて引き続き関係省庁で密接な連絡をとられ、積極的な検討が行われることを期待しております。

○山本説明員 お答え申し上げます。建設省でございます。

新行車審の答申につきましては御指摘を受けておりまして、御案内のとおりでございますが、道路を通行する車両につきましては、現在道路法で道路構造の保全と交通の危険の防止の観点から限度を超える車両の通行を禁止しております。車両制限令でその最高限度を決めております。この道路法及び車両制限令に規定をいたします制限値は道路の整備の状況との関連で定められておるものでございまして、例えば橋をつくるときには二十トンの設計車両で橋をつくるわけでございますが、それに見合った制限値を車両制限令で決めておるといふことになってございますので、道路を通行する車両の制限の緩和につきましては道路整備の状況に応じて検討がなされていくということになってございます。

以上の点を踏まえまして、車両の重量制限の早期緩和につきましては、大変難しい問題ではございますけれども、関係省庁と連絡をとりつつ現在検討を進めておるところでございます。

○尾形委員 いろいろ検討が多いようでございますが、検討中では困る場合もいろいろ出てくるわけでございまして、どうぞそこあたりはひとつ前に踏み込んでいただいて、十分納得できるうちに早急に御努力をいただきたいと思っております。

過労運転を防止するために、高速自動車道に大型貨物自動車の駐車場及び休憩所施設の設置が必要になってくるんじゃないかなというふうに考

えられるわけですが、この点につきましてどういう見解をお持ちでしょうか。

○寺嶋政府委員 現在トラックの運転者の休憩施設、仮眠施設を持ちますいわゆるトラックステーションというものを全国に二十八カ所設けております。なお、今後八カ所の計画がございまして、日本道路公団におかれましては、高速道路沿線にこのような施設をつくることを計画しておられると聞いております。

○尾形委員 八カ所計画のようでございますが、これは要望が非常に高いようでございます。大臣もおられます。大変決断と実行の大臣でございすから、決断をいただきますようにお願いを申し上げます。

時間がございせんので、次に貨物運送取扱事業法の方に移させていただきます。

いろいろお聞きをいたしたいわけでございまして、限られた時間でございますので法案の骨子は結構でございますが、この法案策定に当たりまして通運業界との意思の疎通、十分なる協議がなされたかどうか、その点についてまず最初にお伺いをいたします。

○寺嶋政府委員 この点につきましては、先ほどのトラック業界の場合と同様、全国通運連盟とも十分意思の疎通を図りまして、その納得を得た上で法案を提出したものでございます。

○尾形委員 そういふ前提に立つて御質問を申し上げますが、これもさきの法案と同じことでございますが、この法案によって事業者と利用者にとどいうメリットがあるか、端的に御回答いただきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 この法律におきましては、貨物運送取扱事業の横断的な制度が整備されるところに、事業規制の制度が簡素合理化されることになりまして、これによりまして事業の活性化が図られることになり、広範な物流ニーズに対応した事業の新しい発展が期待されるところでございす。また、貨物運送取扱事業の契約上の責任が

明確にされるところに、事業改善命令等の制度が設けられることによりまして、適正かつ合理的な事業運営が確保されることになると考えております。

また、利用者にとりまして、以上のような貨物運送取扱事業の展開によりまして、一層良質で利用しやすいサービスの提供が受けられるということ、利便性が高まることとなると考えております。

○尾形委員 今度の改正法案による事業規則と現行の事業規則の相違点、それを御答弁いただきます。

○寺嶋政府委員 貨物運送取扱事業法案は、現在輸送機関ごとの縦割りの事業法におきまして規制されている貨物運送取扱制度を利用運送事業と運送取扱事業に分けまして、これを一元的な法律で規定することとしておるものでございます。事業規則の変更点は輸送機関ごとに異なっておりますけれども、その主な改正点は次のようなものでございます。

まず、事業の参入につきましては、利用運送事業は許可制、運送取扱事業は登録制としております。これに伴いまして現在需給調整を行っております通運事業、利用航空運送事業につきましては需給調整規制が廃止されます。また運賃制度につきましましては、現在運賃認可制度をとっております事業も含めまして、運賃、料金は不当な内容については変更を命ずることのできる事前届け出制となります。

○尾形委員 細かくお聞きしたいわけでありましたが、時間がありませんで次に参ります。

第二種利用運送事業を設けた理由を御説明いただきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 第二種利用運送事業と申しますのは、鉄道または航空の利用運送と、その貨物の集配とを一体的に行う事業をいいます。具体的には現在の通運事業者と利用航空運送事業者の多くがこれに該当いたします。

鉄道輸送、航空輸送におきましては、ダイヤに

従った高速のサービスが提供されますので、この特性を生かした輸送サービスを利用者に結びつけるために利用運送事業者がみずから集配体制を整備いたしました。利用運送とみずから行う集配とを一体的に行うことが通例でございます。これによりまして鉄道及び航空輸送サービスの円滑な提供が実現されているところでございます。このような現状と、鉄道、航空輸送の特性にかんがみまして第二種利用運送事業を設けたものでございます。

○尾形委員 運賃が届け出制になりますと、ダンピング運賃で秩序が乱れたり、届け出制の運賃を守らない事業者がふえてくるのではなからうかという懸念があるわけでございまして、この点についてどういう見解をお持ちでございませうか。

○寺嶋政府委員 本法におきまして、不当に高いあるいは不当に安い、不当な競争を招くような低い運賃、あるいは荷主にによりまして不公正な取り扱いをするような運賃に對しましては変更命令をかけることができることになっております。これによりまして運賃の公正を担保することとしております。

○尾形委員 時間がございせんので最後にまとめて二つ、運輸大臣から御答弁をお願い申し上げます。

一つは、日米構造問題協議でのトラック運送事業の規制に関する米国の指摘内容、そしてまた日本の対応の方針について大臣の御見解をお願いいたします。

それからもう一つ、J.R.貨物が誕生いたしましたから鉄道貨物輸送が復興してきておるようでございます。関係の皆さんの御努力は一番のもことになるかと思ひますが、その原因はどこにあるかというようにお考えになっておられるか。以上二点、最後に大臣に締めくくっていただきたいと思ひます。

○江藤国務大臣 日米構造協議におきましては、例えば良質な新規参入を規制が厳しく受入れられないために運賃が割高になったり、あるいは物流

が順調にいかなくなったりして、今後の輸入拡大というのに対して阻害要因になっておるのではないかと、これらのことが実は指摘されたわけでありま。このことは、日米構造協議ではありま。先般各機関を通じて、例えばサッチャー首相が日本を訪れたとき、あるいはまたアメリカとの経済閣僚会議においてペーカール事務長官が、輸入拡大を日本はするといったって成田が航空機の受け入れもしない、それから貨物取り扱いのスペースがない、時間がかかる、こういうふうなことで、言うこととやることと違うじゃありませんかという意見が実は述べられたわけでありま。そういうことがやはりこの物流というのに対してずつとアメリカ側の意見があるものだと思います。

したがって、何せ三万八千の業者がサービス競争をしておるわけでありま。私は、日本のトラック業者のサービスは決して米国に比べて劣っておるものではないと思っております。そのことは日本が強く主張し、また新規参入その他の問題についても、今回規制緩和を図りながらさらに物流の順調な発展とサービスの向上を図ろうとしておるのだ、こういう説明に対してはアメリカ側も一応納得をしたところであります。

それから、JRの貨物が対前年比で一〇・一%ふえたということがありますが、五千七百万トンを超すものになってきたのではないかと思います。ひとところ大変減ってきたわけでありま。だんだん順調に回復しつつある。それはJRの努力もありま。コンテナ化も一つの原因であろうと私は思っております。

私は路政会の幹事長をしておりまして、ひとつ、乳価決定時期というのは、キロ当たり一円上げるのは大変なことでありまして、何十銭単位の交渉をいつも政府とやるわけですが、北海道から大阪までだったと思いますが、例えば牛乳を貨物で運ぶのとタンクローリーで運ぶのとでは十七円違うのです。ところが、あの当時は貨物輸送が順調でなかったものですから、トラック輸送、タンクローリーにかわってしまった。十七円違います

と一トン当たりその価格が約十万円違うのです。これは大変な違いだったのですが、最近はいろいろなトラブルもなく、貨物輸送、貨車輸送というのが信頼を得るようになってきたということだ。だんだんに貨物量をふやしてきたということではないかと私は思っております。

○尾形委員 ありがとうございます。

時間が参りましたので、最後に要望しておきますが、この改正案、趣旨をいろいろ説明をいたしますと、すべてすばらしいということになっておるわけですが、なかなか中身はいろいろ問題があるかと思ひます。当然政令や通達や省令やいろいろな形で細則を指示しなければいけない面がたくさん出てくると思ひます。その際には事業者、トラック関係者との十分な協議を重ねましてこの改正案の趣旨が十分生かされるように御努力いただくことを要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○島村委員長 新盛辰雄君。

○新盛委員 今回の貨物二法、まさしく四十年ぶりの輸送事業にかかわる大変革を来す、ある意味では輸送構造の革命ともいふべき内容をはらんでおるわけですが、貨物輸送事業のこうした状況が何によって新しく変わってきているのか、その認識をお聞かせください。

○寺嶋政府委員 物流産業は、御指摘のとおり、時代とともに大きく変わりつつございます。一つには物流業におきましてもろの技術革新が進んでおりまして、例えばコンテナ化でありますとか、海におきましてはもろの専用船が出てくるというところがございます。また、需要者側からも物流業に対するもろの新しいニーズが出てきております。最近では少量多頻度の輸送を要請する、あるいはジャスト・イン・タイムといひまして非常に時間に厳しい要請が出るというところがございます。そのような要請に対応するためには物流業の側でも新しい物流システムを形成しまして、ごく身近な例では宅配便というようなサー

ビスが出てきておるわけでございます。そのように物流産業は時代の要請に応じてその質を向上させるような活力のある産業であると認識しております。

○新盛委員 デレギュレーション、規制緩和策というのは自由競争の申し子であると言われていますね。これによって、トラック事業者三万八千、九〇%は中小企業、そして軽自動車輸送事業者も五万事業者いるわけですから、こういう状況で見ますと、これからのこの改正によって起こるメリット、そして片やデメリットというのはどういう認識をしていらっしゃるのですか。

○寺嶋政府委員 メリットにつきましては、先ほど申し上げましたように、いろいろな利用者の要望に応じた新しいサービスが展開しやすくなる、これは物流業自体にとっても望ましいことであり、また、利用者のサイドから見ましても望ましいことでございます。

他方、デメリットといたしまして、競争が行き過ぎますともろの社会的な弊害が生ずるといふ心配も当然ございます。したがって、このような弊害を防止するためのもろの社会的規制の強化の措置も今回の法案には盛り込んでおるわけでございます。

○新盛委員 今、国際流通の中で、日米構造協議でも議論になっておりますように、国内参入利用運送あるいは取次運送各分野にわたってもそうですが、既にアメリカではもう十年を超す実績があります。しかし、航空の位置で見ましても、アメリカではもはやグアプアップ、ある意味では規制緩和の弊害が増大をして、もう一回再規制をしななければいけない、手直しをしななければいけない、こういう事情も生まれてきているわけでありま。その認識はどうですか。

○寺嶋政府委員 御指摘のように、米国におきまして一九八〇年代に航空あるいはトラックの事業規制が緩和されたわけですが、トラックにつきましましては、参入について、免許基準に関する保証責任を、免許の申請者からこれに反対する

者に転換する等と内容とするものでございまして。規制緩和以後、これに否定的な見方をする方は、倒産がふえた、あるいは離職者がふえた、交通事故がふえたという議論も確かにございます。しかしながら、連邦運輸省は、サービスが向上した、あるいは倒産事業者あるいは離職者の数は、デレギュレーションの結果ではなくて、むしろ不況の結果である、あるいは経済的規制と安全性との間には直接的な関係がないというようなことから、規制緩和は成功であったという評価をしておると聞いております。私どもとしては、再度これを規制強化するという動きがあるということはいておりません。

○新盛委員 高く評価しておられるということではございますが、予想に反して寡占化が非常に進んできている。弱肉強食である。特に中小零細企業の方は力がない、そして系列化される、統合される、そういう面だけが前面に出てくる可能性がある。これについてはどういう認識ですか。

○寺嶋政府委員 今回の貨物二法におきまます規制緩和措置は、米国のやり方をそのままとったものではないと思ひます。一方において、規制緩和措置をとりま。それには緊急調整措置その他のいわゆるセーフガードがいろいろついております。したがって、野放しの自由化をするものではないと思ひます。これに参入を許される事業者は、適切な事業計画を持っており、事業遂行能力を持っておる者に限られることは従来どおりでございます。野放しの自由競争の結果中小企業者等の多数の倒産を招くという事態はないものと考えております。

○新盛委員 ところが、みずから輸送手段を持たないでソフトウェアを武器にして営業する物流商社というのが、この法律案に関してもそうだと思いますが、新たな企業が誕生して来る。いわゆる大手が、それは輸送手段を持たないのですから、それが現実の問題として垂直的に出てくるという危険性がある。その封じ手がどこにあるのか、これも疑問です。どうですか。

○寺嶋政府委員 ただいまお話のございました大手企業の物流会社、これは多く運送取扱業の部類に属することになるかと思いますが、運送取扱事業者と申しますのは、荷主と実際の輸送を行う、新しい法律の取扱業法におきましては実運送事業者と言っておりますが、その実運送機関との間をつなぐ、橋渡しの役をするわけでございまして、これはそれなりに存在理由がある。輸送機関の側から見ても、みずから集荷をしないでも荷物を集めてまとめて渡してくれるというメリットがございまして、荷主の側にとりましても、みずからふなれな輸送業者との交渉をしなくてもきめ細かいサービスを提供してくれるということで、双方にとって合理的理由があるわけでございまして、したがって、実運送機関と運送取扱業とは両々相まって、相補いながら発展していくべきものだというふうに考えております。

○新盛委員 大臣、ここは非常に大事なところで、取扱事業法にしても貨物自動車運送事業法にしても、法律としては複合一貫輸送体系をつくる、こうおっしゃっておりますね。まあマジヤンでいえば一貫通貫をつくれというのです。ところが、どうしても和了しない。真ん中のあたりに港湾運送事業法などというのがございまして、それらのところは素通り。ある意味では、そういう商社がいわゆる運送事業というそれではなくて、大きな形態の中で、複合一貫輸送の中で出てくる。その場合は、運賃とか料金とかあるいは戦域の侵害、こういうものが起こってくるので、あなたがおっしゃっているようにはならぬ。大臣、この辺のところについてひとつ教えてください。

○江藤国務大臣 詳細については事務局にまたただしていただくことにいたしまして、基本方針としては、まず今までのトラック業界その他関係業界の意見を十分聴取して、その上でこの法案を提出するということを原則としてきましたから、御意見のような問題はそれに含まれておるわけでありませう。

また、取次業者というのが、これから経済機構

の複雑化に伴って必然的に出てくるということも考えられるわけでありまして、その場合においては、あくまで荷主に対して取次業者が責任を負わなければならぬという問題も当然出てきます。昭和二十六年に法律が制定されて約四十年を積みましてきまして、我々が想像しておいた以上に、予想しなかったものがいろいろ出てきます。戦後ですと、まだ荷馬車運送の時代も我々宮崎や鹿児島では随分あったのですが、そういうものはなくなって、農業でもフライト農業の時代だと言われるようになってきた。コンテナ輸送などというのも当然新しい分野であります。

それらのことを考えますと、新規のそういう大手のものが出てくるということは当然考えられることであります。法案の内容、作成の過程においてはそういうことも十分検討しながら法案はつくってあります。したがって、本日から御審議をいただくわけでありまして、審議の結果を踏まえて、今後、政令、省令、施行規則等を決める段階においてもその点は十分配慮しながら取り進めてまいりたい、こう考えておるところであります。

○新盛委員 具体的にいきますと、路線や宅配便業者などネットワーク業者が新たな事業所を展開していく、そしてネットワークの拡大を図る、あるいは地域の荷物の吸い上げなどを行っていく、そういう実態は確実に出てくるわけですね。そして大商社やメーカーも統々とトラック事業に進出をして競争をおおる。これは現実的にそう出てくると思いませんか。そうしたことによって系列化、統合化されていくことを望んでおるのかどうか。これは中小零細企業の業者は非常に戦々恐々たる思いだと思います。それを、そうじゃないという保証をこの法案は明確にしておりますか。

（委員長退席、久間委員長代理着席）

○寺嶋政府委員 大企業の系列会社というのは現行法制のもとでもいろいろ設けられておりますし、行政当局として大企業の子会社だからといってこれをチェックするという意図はございませ

ん。新法のもとにおきましても同様でありまして、そのような動きを助長しようという意図はございませぬ。これを阻止しようという意図もございませぬ。これは経済活動の一環として行われるものでありますから、どのような事業者も公平に扱うという態度で臨みたいと思っております。

○新盛委員 さらに具体的に、今路線と区域が一本化される、そのことによって混載が認められていくわけですね。業界外から参入も起これば混載をベースにした営業方式をとる、業界の二極分化が早まってくるし、現実それが出てくる、このことは否定できません。どうですか。

○寺嶋政府委員 路線と区域の事業区分の統合につきましても、貨物の小口化あるいは多頻度化等が進みます中で高度化、多様化します荷主のニーズに即応できますように、現行の区域事業に積み重ねて貨物の運送を認める政策的な必要性が高まっております。したがって、従来の区域事業者が積み重ねてきたことを主な理由として統合したものでございませぬ。したがって、従来の区域事業者が積み重ねてきたことができるということは、中小業者にとりましてとりわけメリットがあるところでございます。したがって、大手の路線業者が一方的にその領域を侵食するというには必ずしもならないと思っております。

○新盛委員 営業力のある事業者はますます力をつけますよね。そして成長するでしょう。逆に荷物を奪われたり衰退していく事業者がこの法案によつて出てくる。それをどうするかということではそんなことありませんとおっしゃいますが、現実的にそういうことになるんじゃないですか。だからこの点の封じ手をどういうようにするのか。

さらに料金の届け出制にも問題がございませう。大手企業の利益率が高まれば、料金も低料金の方へダンピングを設定することはできるでしょう。中小企業の方はそういうわけにはまいりませぬ。ますます苦しくなっていく。だからつぶれる、倒産する。この現実的な問題が出てくると思ふのですが、そういうことは出ませんか。

○寺嶋政府委員 不当な運賃ダンピングにつきま

しては、運賃の変更命令をかけるという制度がございませう。届け出られた運賃が不当な競争を招くようなものであります。これは運輸大臣において変更を命ずることになります。また、一たん届け出ました運賃は、これを厳格に守るべきことが事業者の義務となっております。これには罰則もついております。そのようなことで、不当なダンピング競争が起こらないような措置は本法において整えられております。

○新盛委員 どうもそこがびつたりしないのですが、後でまたいろいろと議論をする機会もございませう。

こうしたことで業界構造は上位集中化し、二極分化して系列化して、そして特に都市内の物流は、これは構造そのものが根本的に変わってくるという事態になると思うのです。これまで運輸省の方は共同配送、協業化の指導を進めてこられたわけですね。これからそういうことにはならないわけですか。これはどういうことなんでしょうか。

○寺嶋政府委員 従来進めてまいりましたものもろの中小企業対策、ただいま御指摘のございました共同化、協業化あるいは共同受注、施設の共有等のもろの構造改善事業は今後も一層これを強力に推進する所存でございませう。したがって、中小企業者を見捨てるというような政策をとるものではなくございませぬ。

○新盛委員 大臣、先ほど尾形委員の構造協議問題で非常に明快な答えをいただいたんですが、これから外資系が日本の企業にどんどん進出してくるだろう、ねらっているということなんです。これは新たな競争を生み出すことにもなるわけですね。競争するということは活性化を促すことでもあります。しかし、いわゆる日本の資本力、外資の側は、どういふふうな内容を持つにしまして相当過激なことになりはしないか、そういういわゆる参入を心配するのですが、どういふふうにするのか。排除というわけにはいかぬだろう。しかし、ある意味では国内の力をつける意味が必要じゃないか、そういうふうな認識なのか、

これについて明確なお答えをひとついただいた。

○江藤國務大臣 外国、なかんずくアメリカの企業が日本に参入したいというのはかねがねの要望でもありますが、また政治的にもそういうことがしばしば論議されてきたところがあります。特に一番ひどいのは実は公共事業でありまして、実際はアメリカの企業が一回入ったことがあるのです。ところが、やはり商習慣や言葉の問題、技術の問題等がありましてうまくいきませんで、一般土木についてはやはりこれは無理だということで撤退をして、今いろいろ空港だあるいは橋梁だ、もうもう言ってますけれども、実際はコンサルタントになった。コンサルタント部分に参入させるといふことになってきて、一般の土木工事ではなくなってきたのじゃないかと私は思っております。

このトラック輸送というのは、もう御案内のように車も必要でありますし、それから従業員もたくさん要りますし輸送基地が必要で、この土地の高いところで改めて輸送基地をつくってそうして日本の業者と競争するということは、私は事実問題としてなかなか困難ではないか、こういうふう

に認識をいたしております。

○新盛委員 では具体的に少し入っていきたく思うのですが、私どもは、この法案の修正をしなければならぬ面がたくさんある、あるいはこの内容いかんによっては非常に大変な混乱を巻き起こすこともあるという気がするわけでありまして、貨物自動車運送事業法関係では許可の更新制をひとつ創設してもらわなければいかぬ。これは事業者の資格の厳正な審査、更新制導入や改善命令、行政処分の厳正運用等について、過当競争となつて秩序を乱すことのないようにそれを防止する策、こうしたことについて御見解をいただきたい。

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕

○寺嶋政府委員 ただいまお話のありました事業許可の更新制についてでございますが、御趣旨は、

一定の期限を許可に付して、その間に違反行為等があった者はこれを更新しないというような措置をとるといふ趣旨かと理解いたしますが、私どもといたしましては、このような措置はむしろ行政改革の流れには反することになるのではないかと思っております。

トラックの場合には事業者の数は三万八千に及んでおるわけでございますが、これらの事業者から何年か一回更新の申請が出てくるということになりますと、その処理には大変な行政的負担を伴います。また、事業者にとりましても一々更新の手続をとるといふ負担を強いることになります。私どもといたしましては、むしろそのような違法行為を犯す事業者に対しては適時適切な措置をとる、そのためには計画的な監査を行いまして、重大な違反があった場合には、場合によりましては許可の取り消しという手段もござい

ます。そういうことで必ずしも定期的な許可の更新制ということを導入する必要はないのではないかと

思っております。

○新盛委員 これはまた議論しましょう。次に、貨物自動車運送適正化事業実施機関の財団法人化ですね。これについては当然適正化を図る、こういうことにこの法案はなっているわけですから、そういう財団法人化については明確にしているであろうで少しはけておる面がござい

ますが、

どういうお考えでしょうか。

○寺嶋政府委員 貨物自動車適正化事業につきましては、民間の自主性に基づきましてこれを実施するといふ考え方であります。国はこれを行う民間法人を指定いたしました後押しをするという性格のものでございます。その実施につきましては、必ずしも財団であるか社団であるかという区別は基本的な問題ではない、社団でありましても公益法人でござい

ますから、その中立性は十分保たれているわけでございますが、公益法人であれば財団、社団、いずれでも十分であると考

えております。

○新盛委員 公益財団の設立はぜひひとつ検討し

ていただかなければなりません。それと、きょうは労働省、警察庁も呼んでおりますが、この際、お答えいただかなければなりません。

一番問題になるのは、これまで二九通達など出されておるわけですが、この労働時間が守られていない。しかも長時間労働、そして、全日本トラック協会が行ったアンケートでも大変な実態であります。こうした長時間労働の全体的拘束を、これから世の中はゆとりを時間をもちなさい、役所は土曜開庁でござい

ます、

そんなふうな流れが変わってるとき、相変わらずこのトラック運送者の条件は悪化している。これはゆゆしきことなのであります。労働省はこの辺の指導をしてきた、しかし、業界では守られていない。だから、今回の法律の社会的規制の一番中心になったのは、これから制裁をどういうふうに行政としてするか、ここにこの法案の、またある意味では中身として大事な面があるわけですが、この点ちょっと労働省、お答えください。

○石川説明員 先生御指摘のとおり道路貨物運送業、労働時間が非常に長いという実態にござい

ます。労働省といたしましては、四十二年に二九通達という通達を出しまして、その短縮のための指導に努めてまいりました。また、五十四年にはその内容も改めまして、二七通達という形で指導に努めてきたところでござい

ます。

御指摘のとおり、労働基準法の改正により段階的に労働時間を短縮していこうという時代になりました。この道路貨物運送業の労働時間の実態は非常に問題であると私も考えておるところでござい

ます。そこで、六十二年四月から中央労働基準審議会に自動車運送者労働時間問題小委員会

というのををつくりまして、関係労使も入りまして労働時間短縮のための規制のあり方について御検討をいただいたところでござい

ます。一年半にわたります関係労使も交えた真摯な検討の結果、六

十三年十月に御報告をいただきました。それを受けて本年二月九日に今度は新たに労働大臣告示という形で労働時間短縮のための改善基準、これを

告示化したところでございます。

これまでの指導の根拠といえますのはいわば局長通達でございましたが、これからの指導の根拠は、関係労使も入りました大臣告示ということ、ぜひともこれは守っていただきたいと考えているところでございます。本年四月から、その新しい改善基準に基づきます周知徹底、監督指導を実施することになったところでありますが、これまで以上にその改善基準が守られるように私どもも努力してまいりたいと考えております。

○新盛委員 労働省としても努力はしていただいておりますが、この法案でも明確にこれからやっていかなければならない条件整備があるわけですから、事業用自動車の健全な運行が行われるようにするためには、必要とされる業務時間等にかかわる基準として運輸省令を、あるいは労働省令を守ってほしいという規定を明確に法案の中に入れてもらわなければいかぬと思っております。法案担当者はどうですか。

○寺嶋政府委員 社会的規制の強化の一環として、過労運転の防止ということとは非常に重要な措置の一つであると思っております。これは、従来でも運輸省令であります運輸規則に基づきまして厳正に実施するように努力してまい

ったところで

あります。今後ともこのような努力を一層強化してまいりたいと考えておるわけでございます。

○新盛委員 今、後ろで声が出たように、ちつとも効果が上がってないのです。私も実態的にそれぞれ調査などもしておりますが、何と云ったって今トラックの運転者は年々どんどん減少していきま

すし、それは養成もするの

でしようけれども、大変な過重労働でありますから、それだけにこれから物流の根拠をなす貨物自動車の運送を大変阻害していく面が出てくると思

うのです。だから、こうした面を守っていただければ、確実にゆとりのある社会的な生活をする環境になればみんな集まってくるわけですよ。それが、いわゆる経済志向が強まるとい

いますから、事業主はまたそうでしょう、しかし働いて

いる側の方も考えてもら

なければならぬわけですから、このところはぜひひとつ明確な指導命令が出されるような設定をしたい、そう思っております。もうここはお答えは要りません。

さらに、警察庁、来ていらっしゃると思うのですが、過積み及び運転者の過労を防止するために、これはこれまでのいろいろ現実的には運輸省あるいは事業主のやらなければならぬ措置でございますけれども、このことによつて起こる事故、これは過積載の表示を命ずるか、あるいは備えつけの義務をせよとか、多少警察の方からそんなことの規制措置をとらなければならぬと思つてゐるのです。そして、先ほどの休憩所を二十八カ所つくつてあります、これからまだ八カ所つくりまゐす、これは行政側の運輸省が指導しなければならぬことではないかと、こんなもので足りるわけないです。だから、こうした環境の中です。これまでの事故、特に夜間を含めて走る長距離運転トラックのそうした事故の概要、そうして何が一番原因なのか、そのことについてお答えいただきたいと思ひます。

○小池説明員 お答えをいたします。

昭和六十三年中の貨物自動車の交通事故発生状況でございますけれども、トータルで六十一万四千四百八十一件でございます。前年に比しまして四％の増加となっております。うち、死亡事故でございまして、これが九千八百六十五件でございます。約一割の増加。ただ、これを高速道路だけに限つて見ますと、貨物自動車の全事故は六千六百三十六件ということでございまして、対前年一四・二％の増加、死亡事故は二百九十件、前年比で三一・八％の増加となっております。これをさらに事業用貨物車だけを取り出してみますと、高速道路の特徴でございますけれども、全事故に占める割合が二五・四％、死亡事故に占める割合は三七・九％、こういう割合になっておるところでございます。

そこで、御質問の二番目の、こういった事故の原因で一番多いのは何かということでございます。

けれども、六十三年中の貨物自動車の事故原因を見てみますと、全事故ではやはりわき見運転が一番多い。二万八千九百三十三件、貨物の全事故のこれは約一六％に当たります。次いで安全不確認、これが二万三千八百四十三件でございまして、一三％を占めております。続いて動静不注視、一時不停止、全事故で見ますとこういった順になっております。

死亡事故で見ましても、やはりわき見運転が一番多い。三百五十九件でございまして、貨物の死亡事故の約一三％を占めております。次いで漫然運転、ぼんやり運転でございまして、三百三十四件、最高速度違反三百一十一件、続いて過労運転ということになって百九十二件、約七％、こういった順序になっております。

○新盛委員 お聞きのとおりでございます。年々事故が大変増大をしている傾向、こういう面ではわき見運転が主力だとおっしゃいますけれども、実際は他のトラックとの競争意識が働いていて、という面もあるんじゃないかと思ひます。しかし、現実にはこれを防止しなければならぬわけですから、防止するための原因を確かめたいと思ひます。そこできちつとした安全運行体系をこれからどう確立するか。もちろん今回の法律では運転者に対する指導管理をする運行管理者の資格試験も強化をしてやろうという面では、確かにある面では前進であります。しかし、これが実効を伴わないといけません。ですから、この面についてまたこれから明確にしていかなければならないと思ひます。

過積載表示装置等を備えつけなければならぬという義務強化ですね、こんなのは簡単にできるんじゃないですか。これはどうですか。

○寺嶋政府委員 ただいまお話のございました過積載が外部的に明らかになるようないわゆる自重計といわれるものでございますが、これは現在開発されておりますものはまだ信頼性に乏しいと言われておりまして、この装着を義務づけるということとはなお時期尚早ではないかと考えております。

○新盛委員 そんなことだからいけないのですよ。これは現実的にやらなければならぬ。それは今の環境の中では予算もかかることだし、事情もいろいろあります。こうしたことについては積極的に行政ペースとして考えていくべき問題だと思ひます。この点はまたやがて明確にならなければいけませんから、次に進みます。

それと、変更は正命令の発動条件ですね。ある意味ではこの要件を具備する基準、こういうようなことはどうなんですか。でやしませんか。

○土坂説明員 運賃、料金につきましては届け出になっておるわけですが、その運賃の中身が適正な原価に適正な利潤を加えたものを著しく超えるというような、ある意味では非常なアツピングといひますか、そういう内容のものである場合であるとか、合理的な理由がなく荷主に対して差別的な取り扱いをするものであるとか、そういったような場合、あるいは不当にほかの事業者と自分と競争上有利な条件をつくるためにダンピングをする、そういった内容のものである場合には、具体的に変更命令をかけていくことを考えております。

○新盛委員 こうしてずっと質問してきますと、今貨物自動車の運送事業法にかかわる問題、これは陸上を走つています。今度法律が二本出てしまつたのです。いわゆる新行革審の流れとしてアレギュレーションをやらなさいよ。そのために今回は企業系列化、複合一貫輸送体制が根底に流れまして、そして片や貨物運送取扱事業法、この二本出ています。どちらが主なんですか。

○寺嶋政府委員 貨物自動車運送事業法は、実運送機関であります。トラック輸送を規制するものでございまして、一方、貨物運送取扱事業法は、もろもろの実運送機関にかかわります。運送取扱業を横断的に規制する法律でございます。これは実運送機関、取扱事業、それと両方相まって発展すべきものでございまして、トラック法案と取扱業法案とは密接な関連はございますけれども、

どちらが主でどちらが従だという関係はないと考えております。

○新盛委員 警察庁と労働省の方は大変御苦労さまでした。御退場願います。

今、それは従ひません、主じゃない、表裏一体のものだ、こうおっしゃるわけですが、内容的には、一番重視すべきはこの貨物運送取扱事業法だ、そう私は思うのです。これがいわゆる規制緩和の眼目であろう、こう認識しているわけですが。

この定義にいたしましても、実運送の中には陸海空含めるいわゆる運送事業者がそれこそ入ってくるわけですね。ただ、先ほど冒頭に総括で言いましたように、マジヤンでいうと一気通貫、和了しませんよ。中が抜けていますよ。この港灣の運送事業法は関係ございせん、こうなつてゐるのです。だから、今貨物自動車の運送取り扱ひと、こちらは陸上ですから、今度は具体的に貨物の運送の取扱事業と表裏一体だとおっしゃるのなら、この辺のところも明確にしなければこの法は成り立たないのじゃないですか、まずその骨格について……

○寺嶋政府委員 貨物運送取扱事業法は、自動車、航空、海運、鉄道といったような輸送機関を利用するあるいはそれに準じた輸送を行うという取扱事業を規律するものとして立案したものでございまして、港灣につきましても、港灣運送に限られた場所で行われる事業である、いわゆる一定の距離の間を貨物を輸送するという点から見ますと、極めて特殊な特定された場所における作業であるという特性、及び事業法規として港灣運送事業法という現行法がございまして、これは他の運送事業法規に比しまして極めて異質な性格を持つものでございまして、いろいろと歴史的な背景があります。したがって、このような特殊性を考慮に入れまして港灣運送事業法については取扱事業法案の対象とはしなかつたものでございまして、

○新盛委員 端的に聞きますが、港灣運送事業法、

実運送ではないわけですね。

〔委員長退席、久間委員長代理着席〕

○寺嶋政府委員 実運送の定義に含めておりませんので、港湾運送事業というのは実運送ではございません。したがって、貨物運送取扱法の適用対象ではございません。

○新盛委員 除外している、これは明確になりましたね。じゃ、除外規定を明確にどこかへ挿入する必要はありませんか。

○寺嶋政府委員 ただいま申し上げましたように、実運送事業の定義から極めて明確に外れておりますので、これに重ねて別の除外規定を設けるということとはむしろ法制的には不可能であると考えております。

○新盛委員 いや、私がそれを言うのは、貨物運送取扱事業法と港湾運送法は貨物の取り扱いの職域、運賃、料金なども含めて実際の商行為、商いをする、このことは関係があるのですからいいのですか。関係あるのでしょうか。

○寺嶋政府委員 港を通過いたします貨物、これにつきまして運送取り扱いをいたします場合に、もちろん港湾におきます作業がなくては貨物は動かないわけでございますから、経済行為として当然取扱事業者と港湾運送事業者との間には取引関係が生ずることになります。しかしながら、港湾運送事業を営むことができますのはあくまで港湾運送事業法に基づく免許を持った事業者に限られておりますので、取扱事業者はその港湾運送事業者のお客として取引の当事者となるという関係になります。

○新盛委員 そんなことにはならないでしょう。除外ということにはならないということにつながるのじゃないですか、あなたは除外ですよ、こう言うけれども。そういうことになれば関連性にはこれは除外ということにならないですよ、中に取り込むということになるのですよ。

○寺嶋政府委員 運送取扱事業者は港湾運送事業法上の何らの資格を与えられる者ではございません。したがって、現行の港湾運送事業法に定

義されております港湾運送事業はあくまで免許を受けた事業者のみが行うことができます。したがって、取扱事業者は港湾におきます貨物移動をこれらの免許事業者に委託するという形で、そういう意味で顧客として取引に参加する、こういうことに相なります。

○新盛委員 いや、そうならないですよ。じゃ、利用運送人によって港頭地区から、港のところから内陸へ行くことは当然予想されるでしょう、今あなたの言う面取引的に言えば。そうすると、港湾運送事業の領域あるいは職域が確実に侵されるのですよ。そこで、運賃とか料金などそういうことが完全にある意味ではたかされてしまう、それはもうあなた、コンテナのときに港湾労働者がそれこそ十万人近く削減されたのです。今回もそうなりはしないか、それをどこで担保するのですか、どこで保障するのですか、それだけ聞かせてください。

○土坂説明員 先ほどから御説明申し上げておりますが、利用運送人がいわゆる複合一貫輸送のような行為をした場合に、当然港湾では港湾運送の仕事をしなればというところは完結しないわけでございますが、それは先ほどから申し上げておりますように、この取扱人の資格を持っただけではできないのでございます。それは先ほどから申し上げているように、実運送の中に港湾運送が入っていないものから、この取り扱いの資格を持っただけでは港頭地区で港湾運送の仕事はできません。そうなりますと、どうしてもその仕事が必要であれば、現に港湾運送事業の免許を持っておられる方をお願いいたします。そうすると、先生が今おっしゃっておられますように港湾運送事業のお仕事を奪うというようなことではなく、港湾運送事業のお仕事を利用運送人から見ればとってきたという格好になると思います。

それから、運賃につきましては、港湾運送事業者にお願います以上は港湾運送事業法の適用を受けますので、港湾運送事業法の認可料金を利用運送人は港湾運送事業者に払わなければなりません。

ん。そういう意味で、港湾運送事業の職域を奪うとか運賃をたたくとかいうようなことにはすぐにご利用運送人がつながらるものではないのです。

○新盛委員 そうおっしゃるのなら、では百歩譲って、そのことは法律修正の中で、私は修正を出したいと思っているのだが、そういう中で整理ができますね、あなたがおっしゃっていることを譲ったとしても。それは確認できますか。実態はそうならぬでしょう。

○土坂説明員 今私が申し上げたのは、制度上、利用運送と港湾運送事業はこの法律でどういう整理になっておるかということでございますが、それはこの法文上、今私が申し上げたとおりの整理になっておるわけでございます。したがって、確認と申ししても、法文でそう整理されているということでございます。

○新盛委員 法文ではそう整理されているけれども、実態はそうじゃないわけですよ。

だから、ここはまず第一に、委員長、御提起申し上げますが、港湾運送事業法の除外規定をひとつ明確にしてほしいということを後で御相談していただきたい。

○久間委員長代理 その点については、また後ほど理事会上に諮りたいと思います。

○新盛委員 それから、この貨物運送取扱事業と実運送事業者との間における運賃取受の適正化、公正な取引関係を担保してほしい、こう私も思っているのです。この関係は、いわゆる荷主、利用運送、実運送そして港湾運送間の運賃、料金の関係も明確にせよという意味を含めているわけですが、この点についてはどうでしょう。

○寺嶋政府委員 貨物運送取扱事業者が届け出る運賃、料金は、利用運送事業の場合には実運送の運賃、料金と取扱事業者が取ります取扱手数料が含まれるものでございます。

また、運送取扱事業の場合には、荷主から受け取ります取扱手数料を届け出るようになりますので、実運送事業者に支払われます運賃は取扱事業者を経由して荷主から支払われるということになります。

港湾運送の場合でございますが、この港湾運送はこの取扱事業法案の適用対象にはなっておりませんが、取扱事業者が港湾運送事業者に港湾運送を委託する場合には、それに要する運賃、料金は荷主から収受して、これを港湾運送事業者に支払うということになります。したがって、港湾運送事業法上認可料金となっておりません港湾運送料金は、荷主から取扱事業者を経由して港湾運送事業者に支払われるということになります。

○新盛委員 その辺、ちょっとわかりにくいのだけれども、荷主がこの荷物を運んでください、これは複合一貫輸送ですから、今度はここに新たにできましたこの法律によりましていろいろな実運送の業界があるわけですね。そしてまたそれによって運ばれてくる、港湾のところを通るときは今おっしゃるような形だとおっしゃいますが、この法案からはどうしても陥落しているわけですよ。だからそこを、あなたの方ではこの港湾運送事業法によって運賃、料金を明確にすればいいというところになるというのなら、この運賃、料金を一括に決められた場合は、これは現実の問題として港湾の方はこれにかかわり合いません。こうなれば、これはどこかの職域もあれも港湾運送事業法でやるような仕事は全部この運送利用人の方でやってしまおうではないですか。商社が入るのですよ。外側の全く実運送をしない連中が入ってくるのですよ。現実的な問題としてどう処理するのですか。

○寺嶋政府委員 繰り返し申し上げますように、港湾におきます港湾運送事業に該当する行為は港湾運送事業法の免許を持つものでなければ行いうことができないわけでございます。したがって、今おっしゃいました複合一貫輸送事業者というものが荷主との間に入りまします場合にも、港湾運送事業者の取受すべき料金はあくまで港湾運送事業法に基づいて認可された料金でなければなりません。これは複合一貫輸送業者から支払われる、顧客たる利用事業者から港湾

運送事業者に支払われるということになります。

○新盛委員 どうもその辺のところが実態的な面ではまだ不明確でございます。それで、ここで実運送事業者に対する適正原価と利潤、その保障、またさらに実運送事業者間の不当な競争を排除するその運賃、料金、制度、こうしたことをやっていくのにはどうしても利用運送、実運送、そして港湾運送間の運賃、料金の今おっしゃっている関係を何らかの形で明確にする必要があると思うのです。法案の附則でもいい、そういうふうな何か改めてもらいたい。でなければ、恐らく現場の方では混乱が生じてくる。それは、あなた方はそんなことはありません、港湾の中においてはそんな問題は一つもないのです、こうおっしゃっているけれども、現実の問題としてここが一番大事なところですから、ぜひともこの面を御検討、御再考を促したいと思うのですが、この辺のところは大臣、いかがですか。

○江藤国務大臣 限られた時間の御質問でありますから、説明不足の点もありますので、後刻また事務局から御説明もよくさせていただきますし、また関係業界の意見も、まだ審議の期間もありますからよく聞く機会もつくって、そして、これはとにかく荷役が主体の世界でありますから、そういう人たちが限られた戦域で御心配になっておられる向きもよくわかりますので、御心配がないように十分研究をさせていただきます。

○新盛委員 質問を終わります。ありがとうございます。

○久間委員長代理 緒方克陽君。

○緒方委員 ただいま同僚議員から総括的に質問がなされましたが、私はその二法案の中で特に参入の問題と運賃、料金規制の問題、そういう問題について両法案にかかわって質問をしていきたいと思っております。細かな内容もございいますから、ぜひ具体的に答弁をお願いしたいというふうに思います。

実は、私はいろいろな意味でこういう運送関係の職場に出入りをしていくわけでありますが、率

直にこんな言葉を最近聞いたわけですが、三キという言葉を知っているかということと言われまして、三キというのは一体何かというと、運送業の職場は、労働者はきついというのの一つですね、それから二目が汚い、そして三つ目に危険だ、そういうことで三キの職場があるわけだけれども、そういう状態の中で今度規制緩和がやられていったならばもう本当に大変じゃないかということ、率直ないろいろな意見を聞いておりますので、そういう立場でぜひ真剣な回答をお願いしたいと思うのです。

その前に委員長にも恐縮であります、今度の関係で交通安全とか事故に関連して厚生省の方も呼びかけております。余り長い間待たせても思いますが、恐縮ですが、交通事故とその被害者請求の問題でちょっとお聞きしたいと思うので了解願いたいと思うのですが、厚生省お見えでしょうね。

その質問の内容は、交通事故の被害者救済の問題であります。生活協同組合であります都市職員共済会や自治労共済、これは組合がやっております。それから日教済などは自賠責分も含めて一括請求をされているわけでありまして、町村職員の共済だけがこれをされていないということ、被害者救済という観点からこれはぜひもうしてもらいたいという声を、陳情を受けたわけでありまして、事故が起きて請求する場合には事故証明が必要でありますけれども、これは原本以外は認めないという立場になっているわけでありまして、当であります厚生省が調査をされてぜひ指導をいただきたいと思います、この点について一つだけまずお願いしたいと思います。

○浅野説明員 お答えいたします。

今先生御指摘のように、生活協同組合で自動車共済をやっているのが幾つかございまして、町村共済、それがやっております自動車共済では一括請求ということができないことになっております

し、それから被害者から直接請求というのと同じようにできないということでございます。その結果、被害者の方の便宜という点ではやや問題があるというのには御指摘のとおりでございます。

私も、町村共済に対してそういう意味でのサービスの向上ということをやっていたけれども、現実のところは損害査定員の量と質の問題ですとか持っている資金量の問題ですとか事務処理体制制というのは、今のところ一括請求というものをやるだけの自信がまだないという状況でございます。せっかくの御指摘でございますので、私も町村生協共済に対して前向きに検討するように指導してまいりたいというふうに思っております。

○緒方委員 それではそういうことでぜひ指導をお願いしたいと思っております。厚生省お帰りになって結構です。

そこで、まず貨物自動車運送関係の参入の問題についてお尋ねします。

今回の法改正では参入規制事項の中でいわゆる需給調整規定を外しているということでありまして、これが一番問題であるというふうに思いますが、本来この需給調整というのは参入規制の根幹をなすわけでありまして、現実には、今まで政府の方、運輸省が道路運送法によって需給調整をしなければならぬということになっていたのを、私に言わせればそれをやらずに崩壊にやつてきたという経過があったわけでありまして、運輸省みずからこれを放棄してきたということになっていて、需給調整が機能していないからというところで結局、今度の規定から外すということになっていくわけでありまして、これは運輸省自体がみずからやつてきたという責任もありますけれども、非常に問題ではないかというふうに思います、この点についてのお答えをいただきたいと思

しまして、従来トラック輸送に対する需要は非常に堅調にあえてまいりました。したがって、免許申請あるいは増車の申請があります場合に、これが過剰である、供給過剰になるというケースは見られなかったわけでありまして、そのような新規参入あるいは増車が認められてきたわけでございます。

新法のもとにおきましては、先生御指摘のとおり免許制から許可制への移行に伴いまして需給調整は基本的にはしないということになっており、新規参入をすべきか否か、そのような需給バランスになっておるかどうかは第一義的には当事者の経営判断にゆだねるということになります。しかしながら、著しく過剰な供給力が提供されることになる場合には緊急調整措置を発動いたしまして新規許可の停止あるいは増車の停止をすることは、既に申し上げたとおりでございます。そういうことで、野放しの需要増大ということにはチェックをするということになっております。

○緒方委員 今の答弁というのは全く納得できないと思うわけですが、さつき同僚議員であります新盛さんからもお話があったように、そんな状態でやられてきたから結局、長時間労働、事故は起きている、そしてダンピングはやられるということ、さつき言いました三キというような職場の実態になつていくわけでありまして、私は今のような答弁には納得しがたいということだけ申し上げておきたいと思っております。

また、緊急調整の問題については後ほど質問するから同僚の方がされたいと思っております、そういうことで反論だけしておきたいと思っております。

それからいま一つ、これはもう同僚議員から既に言われたことでもありますが、今までも大変いろいろな問題があるであろうということを考える場合には、私どもとしては五年ごとの更新制度の導入というのが必要ではないかというふうに考えます。この有効期間の制度は、登録制ではありませんけれども、既に旅行業においては取り入れら

れておるわけでありまして、自動車運送事業においても、不適格な事業者の参入を阻止したり、参入後いろいろ問題を起こすような不適当な事業活動を防止するために五年ごとの更新制をやつて、その時期にチェックをするということが必要であらうというふうに思いますが、その点についてお答えを願いたいと思います。

○寺嶋政府委員 トラック業界におきましては、三万八千という非常に多数の事業者が存在しております。仮に五年というような許可の更新制を導入いたします場合の行政上の負担というのは、極めて大きなものがございます。他方、事業者も五年ごとに更新の手続を踏まなければならないというところで事務的な負担がふえるわけでございします。悪質な違反行為があつて事業の許可を取り消さなければいけないような事態があらわれた場合には、これは何れも五年の期間を待つことなく直ちに措置する必要があるわけでございまして、そのような違反があるかどうかを見出すためには監査を定期的に行つてその徹底を期するということを考えております。そういうことによりまして、五年というような更新制を導入する必要はないと私も断言しては判断をしております。

○緒方委員 これまた先ほどと同じようになりまされども、運輸省としては、所轄官庁としては余りにも実態を把握されていないのじゃないかというふうに思ふわけですが、私は、この運輸委員会の前に、交通安全特別委員会などもこの貨物運送の実態、それから事故の問題、それから長時間労働の問題、いろいろ取り上げてきましたけれども、実際にはその悪質業者、その上に荷主がいるわけですが、ほとんど荷主から押されてトラック業界が苦しんでいる実態です。それにしても処分をされたとかいうようなものは数的には少ないという状況の中でありまして、数が多いからということで結局放置をされているという現状については非常に問題があるということを、私はこの際、今の問題では指摘しておきたいと思ひます。

ないのではないかとこのようですが、我々には必要だという観点で、法案を提案されている趣旨から次の点も考えられるということで申し上げたいわけでありまして。

今度の法律で適正化事業実施機関というのが設けられて、そこに権限が付与されていくというところで、中身をいろいろ聞いていきますと、実態としては、トラック協会の中におられます百九十九名ですが、そういった人たちが二重の監察をもつて何かやるというところのようでありまして、非常にすっきりしない問題であつて、これではこの法律が通つても実際に今日の問題点は解決しないのじゃないかというふうに思ふわけでありまして、そんな観点から、適正化事業実施機関へ権限を付与してこつた事故をなくする、あるいはいろいろな問題を解決するというようなことが必要であらうという意味で申し上げます。

今も申し上げましたように三万八千社もあつてなかなか大変だということでありまされども、その更新の作業が現在の運輸省のスタッフでは確かに足りないかもしれない。先ほど事故の關係でも監査をやつていろいろやるというようにも言われまされども、なかなか人間が足りないというところのようですから、この法律の目的にも「民間団体等による自主的な活動を促進する」という項目があるわけでございまして、そんな意味から、適正化事業実施機関に対して更新手続の事前審査等一部の権限を付与して業務の簡素化を図ることも可能というふうに考えるわけでありまして、この点についてお答えを願いたいと思ひます。

また同時に、これはこの適正化事業実施機関の問題でありまして関連して申し上げますが、その際、更新手続の審査については、許可基準のうち事業適確能力ということのみに限つての審査でも、その一部権限の付与の中で十分機能ができれば、そういうふうに思ふわけでありまして、その点についてお答えを願いたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 貨物自動車適正化事業実施機関

に更新手続の審査の権限を与えたらどうか、こういうお話でございしましたが、もともと事業を開始する際の許可申請の審査業務は、その内容から見まして、行政機関でございします運輸省及び運輸省の出先機関が個々の具体的な案件に即して裁量的な判断をしなければならぬものでございします。仮に許可の更新制を導入するという場合におきましても、その審査業務は同様の性格を有するものと思ひますので、定型的な業務とは言いがたい。したがひまして、民間団体でありますところの適正化事業実施機関にこれを行わせることは適當ではないというふうに考えます。

また、更新の際の審査について許可基準の一部、すなわち事業遂行能力だけを審査させればいいではないかというお話でございしますが、これにつきましましては、むしろ更新制をとるというよりは、先ほど来申し上げておりますように、計画的な監査をやつていくことでチェックすることにより実質的な機能は変わらないものと思つております。したがひまして、あえて更新制という制度を導入する必要はないのではないかとこのように思つております。

○緒方委員 先ほど同僚議員の質問のときにも、片一方のときには運輸省にはなかなか人がいない、体制がなくてと言われながら、事業のチェックについては定期的な監査の中でちゃんとやつていく。あるいは長時間労働の問題とかあるいは事故關係に関する調査とかいろいろなことをやられていると思ふのです。

今その計画的監査の中でちゃんとやつていくということをわざわざ答弁いただきましたからこれはお尋ねするのですけれども、運輸省運輸局がありまして、陸運支局があります。大手から中小まで三万八千ありますけれども、運輸省というのはそんなにきめ細かく各業者を定期的に監査をする能力がおりますか。

○寺嶋政府委員 運輸省といたしましては、現在の道路運送法の施行を確保するという見地から、各出先機関、地方運輸局及び陸運支局にその事業

者の定期監査を行うように指示をしておるところでございまして、年々必要な処分を行つておるところでございします。私どもとして、これで十分であるとは申し上げられませんが、今後ともその徹底に努めていきたいと思つております。さらに、適正化事業実施機関を通じて、行政の手の届かないところにつきまして予防的に違法行為の防止を徹底していくという考え方で、その両方相ましまして、法令の遵守を徹底させていきたいと思つております。

○緒方委員 今の局長の答弁は矛盾していると思ふのです。定期的な監査については十分やつていくかと言つて、いやなかなか一生懸命やつていく、陸運局、陸運支局を通じてと言つけれども、私のところの佐賀の陸運支局は建物自体も小さいですよ。例えば課にすれば何名かしらないです。そんなところは十分にやれていないということ、今まで繰り返して問題にされて、先ほど言われました百九十九名ですが、我々も要望してふえてきたんだけれども、今度はその人たちに指導監督をやつてもらつて、両方相まつて言われる。人格を持つて一定程度の仕事を適正化事業実施機関にやらせろと言つて、今度は、いやそれはできない、政府の権限だ。今度は事故の問題その他で言うところ、いや適正化事業実施機関じゃなくて、運輸省にいたるトラック協会に配属されている百九十九名の何とか指導員ですか、正式の名前はちよつと忘れまされども、こんな矛盾した言い方というのではないですよ。

○寺嶋政府委員 事業開始の許可をするあるいは事業の許可の取り消しをするというような行政処分、このこと自体は行政機関である運輸省及びその出先機関が行わなければならないことは言うまでもないところでございします。適正化事業実施機関にゆだねますのは、これは事実としての違反行為の発見に努める、そのような事実が出てまいりましたときには運輸省の出先機関に持ち込んでその処分を仰ぐ、こういう形でございまして、行政処分自体は運輸省でやらなければならない。した

がいまして、適正化事業実施機関はその補助行為を行うという仕分けをするわけでございます。その補助行為が十分活発に行われますれば、運輸省の行政上の法の適正な執行が強化される、こういうことに相なるわけでございます。

○緒方委員 今の答弁はなかなか納得しがたいところですが、ほかの項目もありますから、進みたいと思います。

今のような私の論点から、適正化事業実施機関の人格については、いろいろな意味で一定の権限を持つことが必要だというふうに思いますので、社團法人ではないという形で進められるべきであるということをお願い申し上げます。これはまた同僚議員からもいろいろ言われておりますから、そういう意見であるということだけちょっと申し上げて、次に入りたいと思います。

【久岡委員長代理退席、委員長着席】

次は、先ほど緊急調整措置があるというふうに言われました。需給調整はしないけれども緊急調整措置の方法があるから大丈夫だというふうに言われたわけですが、これが一体どうなのかということですね。

この法律で言う緊急調整措置について、その実効性を上げるためには適時かつ迅速に、また機動性を持って発動されなければならないというわけでありまして、その発動がどういう手続で、時間的にも、アメリカのスーパー三〇一じゃないですけども、日時を決めてこうやるんだということがなければ、非常に問題じゃないかと思えます。そして、その緊急調整措置の発動は透明性を持たせなければならぬ、緊急調整措置の発動の手法が明確に規定されていなければならぬと思うのですが、その点についてはどういうふうになっているのですか。规定的にはつきり言ってください。

○寺嶋政府委員 緊急調整措置の発動につきましては、先生御指摘のとおりこれを設けた趣旨が損なわれることがないように適時適切にこれを行っていく必要があると思っております。

法文は第七条でございますが「運輸大臣は、特

定の地域において、途中省略いたしますが、「供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となつてする場合であつて、当該供給輸送力が更に増加することにより、第三条の許可を受けた者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。」という規定がございます。これを具体的に発動するに当たりましては、御指摘のやうに一定の基準によつてやるわけでございますが、輸送実績報告書、自動車輸送統計報告書等から出てまいります需給の状況を示すもろもろの諸指標、データの把握につきましては整理を行い、これによりまして需給状況の把握についての確に処理できる手法を確立したいと思っております。

具体的な発動要件につきましては、実車率とか実働率とか、実働一日一車当たりの輸送トン数あるいは営業収支等の数値を見まして、これらを基本的な要素として運用を図りたいと思っております。これにつきましては、先生の御指摘のやうに透明性を確保したいと思っております。

○緒方委員 今、例えば「著しく」というのは、どの程度が「著しく」なのかというのは非常に難しい問題だし、それから実車率とか収益率には出るのだけれども、一体その辺はどういうパーセントのところまできたときかというののはつきりしないと、いや、この地域は八〇％だ、この地域では六〇％だとか、例えば実車率とかなんとか見ても、そんな差があつては困ると思うのです。その辺はやはり明確に、もちろん法律ではあれですけれども、政令とかその他のわかりやすいものできちんとしないと実効が発揮されないと思ひますから、その辺は明確にしたいと思ひます。どうでしょうか。

○寺嶋政府委員 緊急調整措置の発動要件は、設ける場合には恐らく通達等によつて規定することになるかと思ひますが、これは先ほども申し上げましたやうに透明性を保つためにだれにでもわ

かるようにしたい、こう思っております。

○緒方委員 今、通達等ということのようですが、その辺は通達よりもっと高いものがいんじゃないかという気持ちを持っておりますが、それは意見だけ申し上げておきます。

それから、次に緊急調整措置と中小零細企業への配慮の問題ですが、結局一番打撃を受けるのは中小零細企業ですね。大手は何とかいっていろいろ持ちこたえることはできるわけですが、そういう間に中小零細企業の経営の安定という観点に十分な配慮がなされなければいけないと思ひますが、どういふ措置をなされるのか、具体的ににお示しを願ひたい。

○寺嶋政府委員 トラック事業におきまして著しい過当競争というものが起きました場合には、その事業の特性から大多数を占めます中小企業者の経営の困難という社会的に見過すことのできない事態をもたらすおそれがございます。産業活動の重要な基盤でございますトラックサービスというものを安定的に確保する必要があるということがこの法律の保護法益の一つでございますので、この点は十分考慮していきたいと思っております。

また、トラック事業におきまして著しい過当競争は、極端なコストの引き下げさらには過労運転、過積載というような危険を社会的にもたらしました看過し得ない事態になりますので、これを防止するということも二つ目の保護法益でございます。

また、過当競争によつて影響を受けやすい中小企業者が九〇％を占めておりますトラック事業の実態を勘案いたしまして、将来的に過当競争が生じました場合に生ずる社会的な弊害は甚大であると思ひますので、この緊急調整措置の発動というのには中小企業対策として重要な要素を持つておると思っております。

ただ、緊急調整措置が発動されるやうな状況におきましては新規の許可あるいは増車というものは一律にストップをするという考えでございますが、そのところで中小企業者であるかどうかであ

るかという差別はするべきではなからうと思っております。

○緒方委員 今の問題については一番大事なところですから、一応抽象的にお答えになりましたけれども、非常に大きな問題ということで私たちは認識しております。今までも制限をするというふうにはやつていて実際には需給調整をやらずに、今度は緊急調整だということ、ばらばら、あつという間に時間がたつてしまつたということにならないようにするために、これからもまたきちつとした対応を求めていきたいと思ひます。

次に、参入基準事項の規定化をしてもらいたいというところで質問をいたします。

参入の基準については、輸送の安全を確保するために適切な事業計画、その他事業遂行上適切な計画、三つ目に適確な事業遂行能力、この三つが挙げられているわけでありますが、これも先ほどの緊急調整措置と同じやうにやはり透明性と統一性が必要だと思ひわけで、それが確保されなければならない。そのために、この三つの基準というのは一体どういふものなのかということが明確に規定をされなければならぬということでありまして、この三つの基準についての規定、これも基準であります。どんなものが参入基準の規定になるのかということについてお答えを願ひたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 三つの基準につきましては、それぞれ具体的に定める必要があることは当然のことでございます。その具体的な内容につきましてはまだ固めておりませんが、できるだけ各地方運輸局で不合理な差異が出ないように、できるだけ具体的な方針を明らかにする所存でございます。

○緒方委員 今、地方局で差異が出ないように具体的な方針を明らかにする所存でございますというところで、方針というのは一体どういふ形で出されるのでしょうか。

○土坂説明員 まず過労運転の防止その他輸送の安全の確保の關係でございますが、これにつきま

しては具体的な審査項目といたしまして、休憩施設の整備であるとか運行管理者の選任であるとか車庫の整備であるとか、そういったことについて具体的な基準を通過で決めて地方局に示したいと思っております。

それから、二番目でございますが、事業の遂行上適切な計画ということでございます。これにつきましては、具体的な審査項目といたしまして事業用の施設の維持であるとか規模であるとかあるいはそれを使用する根拠、借りているのか所有しているのか、営業区域の範囲、事業収支、こういったようなことについてやはり同様に基準を決めて地方局に示したいというふうに思っております。

それから三番目でございますが、いわゆる適確に遂行している能力の問題でございます。これにつきましては、道路運送事業というものをやっていくために必要な知識なりあるいは経営組織、財産的な基礎、こういったことについて同様に一定の基準を決めて地方局に示したい、こういうふうに考えております。

○緒方委員 今私が質問したのは、また後ほどしますけれども、通達でやられるのかそれとも省令なのかということで、通達ということですから、後ほどその中身についてはちょっとまた御質問させていただきます。局長の答弁は通達でやられるということですね。

次に参入基準の問題であります。

今日までの参入基準については、さつきも地方局で差異があったという話が出ていたわけですが、各運輸局の公示によってされた部分でいろいろ新しい業者も入ってくるということなどもあるわけでありまして、この際明確に法令で規定すべきというふうに思いますが、どういう措置をされるのかお尋ねしたいと思います。

○寺嶋政府委員 参入基準を設定します際形式でございまして、これにつきましては、経済変動等に伴います適時適切な改定を行う必要もあらうかと思ひますし、先ほど地域によって不合理な差

があつてはならないと申し上げましたが、地域の特性というものはございまして、それに応じた合理的な差というものはあつてしかるべきであらうというふうに思っております。そういう意味では、やはり形式といたしましては地方運輸局の公示が適当ではないかと思ひます。これは、言うまでもなくだれにでもわかるという形で公表されるわけでございます。

○緒方委員 今の地域の特殊性というのは、ちよつと時間がありまけんから後ほどお聞きをして次の委員か、また私が補足して質問させてもらうか、そういうことで後ほど地域の特殊性というのはどういふことなのかというところで内容を示していただきたいと思います。

次に、安全確保のための事業計画の基準について二点お尋ねしたいと思います。

安全確保のための事業計画の基準については、法案の第十七条で（輸送の安全）ということでありまして、その（輸送の安全）の第一項が含まれているというふうに考えていいのかわるか、それが一つですね。

それからもう一つは、安全確保の事業計画の基準については、事業者の経営管理、それから法令遵守等の専門的な知識と、これはさつきちよつと答弁がありましたけれども、また適当な事業計画には具体的に最低保有車両数やそれから一定の経済的基礎、つまり資本金の最低額とかあるいは回転資金が最低は幾らだということを明記すべきだというふうに思うのであります。以上の点についてお答え願ひたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 最初に御指摘のありました輸送の安全確保のための事業計画について法案の第十七条一項が含まれるかという点でございますが、これは含まれると考えております。したがいまし、そのような事項についての基準を設ける所存でございます。

参入基準には事業者の経営管理あるいは法令遵守の専門的な知識が必要であるとか、最低保有車両の数あるいは一定の経済的な基礎、財政的な基

礎が含まれるということは当然でございまして、これらの基準につきましては、地域の特性に応じた合理的な基準を設定していきたく思ひます。したが、形式としましては必ずしも省令によって定める必要があるとは考えておりません。

○緒方委員 今の二つの問題ですが、一つは、ちよつと最後の答弁を聞き漏らしましたので、この基準についてはどういふ形で、通達でされるのか何でされるのか、それが一つ。

それから、私が質問したのは経済的基礎、つまり最低保有車両数は言われましたからそれはわかりましたけれども、経済的基礎、基礎というものの中に資本金の最低額や回転資金の問題を入れるべきではないかというふうに質問したのであります。その点についてはお答えがありませんでしたのでお答え願ひたい。

○寺嶋政府委員 最初の形式の点でございまして、これは基本的に本省から通達を出して基本的な事項を定めたいと思ひます。しかしながら、先ほど来申し上げましたように地域の特性というものもございまして、細目につきましては、本省通達に基づきまして各地方運輸局の公示という形でこれを定めることとなると思ひます。

経済的基礎としてどのような基準を設けるかという点につきましては、今後なお詰めていきたいと思ひます。

○緒方委員 では、経済的基礎については詰めていきたいということですから、これは、新しく制度が発足していくわけですから、新しいものもぜひ入れていただきたいということでは要望申し上げます。

それから次に、荷主と運送事業者との対等な取引関係。これが、荷主と運送事業者の間で力関係で押されているということで、事故の問題その他もいつも議論されているわけでありまして、この際、運賃、料金の認可を廃止して事前届け出制になるわけでありまして、そういう中で、当然として運賃ダンピング行為が拡大することが予想され、

危惧をされるわけでありまして。現在の運賃ですら完全に収受されていない状況の中で過当競争の大きな原因になっているわけでありまして、いかに運賃の適正な収受の実効性を担保するかということが求められているわけでありまして、新しいこの法律の施行に伴つてそこが非常に危惧されるし、大事な問題であるというふうに思ひます。

荷主と運送事業者との対等な取引関係をつくり上げるためにはもちろん業者も努力をしなければなりませんけれども、やはり行政としてもそこらについての基本的な考え方を明示した上で政府全体として指導をしなければならぬ問題があるのじゃないかというふうに思ひますので、この点については大臣の方から御答弁をお願いしたいと思います。

○江藤閣僚大臣 トラック業者は零細業者が多いということで、委員の御質問も、そういう特に零細企業の業者が圧迫を受けてダンピング等の被害を受けるのではないかと御心配が念頭にあつてお尋ねであると思ひます。現在もいささか守られていない向きがありまして、これは極めて残念なことでもあります。しかし、今回は届け出制になりましたもこれは守らなければならぬわけでありまして、もし不当な料金でもって運送業者にいわゆる圧迫を加えるというふうなことがあれば、これは是正命令が出される措置が講ぜられておりますので、これに従わなければ、さらにまた、それより一段と強い措置を講ずる、こういうことになっております。

それからもう一つは、いわゆる適正化事業というものを発足させる。これは今までなかったことでありまして、特に業界の皆さんは自分たちの死活にかかわることでありまして、この適正化事業という中でそういうことが起こらないように、起こったなら直ちに対応ができるようにしつつこれを運用させていく。それからもう一つは、零細業者も多いわけでありまして、これから中小企業近代化促進法に基づいて合理化あるいは効率化等について近代化事業、構造改善事業を進めて

危惧をされるわけでありまして。現在の運賃ですら完全に収受されていない状況の中で過当競争の大きな原因になっているわけでありまして、いかに運賃の適正な収受の実効性を担保するかということが求められているわけでありまして、新しいこの法律の施行に伴つてそこが非常に危惧されるし、大事な問題であるというふうに思ひます。

いく、こういう考え方で取り組んでまいりたいと思っております。

○緒方委員 今そういうことで大臣から決意表明があったわけですが、新法制定という状況ですから、一体何があるのかわからぬという危惧を私はしっかり持っております。そんな意味で、特に荷主と運送事業者の関係でいわゆる運送事業者が大変な苦悩に陥らないように、特に中小企業者が陥らないような対策を具体的な行政措置の中でしっかりとやられるように希望をしておきたいと思っております。

次に、貨物運送取扱事業法における運賃の問題について少しお尋ねをしたいと思います。

貨物運送取扱事業法における運賃であります。この法律によって運送取扱事業の許可それから登録及び運賃、料金の届け出は実運送の運送モードごとに行われるというふうに理解をされているのかどうか、そこをお尋ねしたいと思います。

○寺嶋政府委員 ただいまの御理解のとおりでございます。

貨物運送取扱事業法におきます利用運送事業の許可または運送取扱事業の登録につきましては、事業計画または登録簿におきまして、鉄道、自動車、航空、内航海運、外航海運という各事業に係る実運送の輸送機関をそれぞれ明記することになっております。その輸送機関を変更または追加する場合には、事業計画変更の認可または登録事項の変更登録を要するわけでございまして、どのような輸送機関でも自由自在にできるといふものではございません。実運送の輸送機関ごとに取扱事業の参入をチェックするというところでございます。

また、運賃、料金の届け出につきましても同様でございます。実運送の輸送機関ごとに運賃、料金の内容を取扱事業者が届け出ることになっております。

○緒方委員 それでは、運賃、料金の内容について少しお尋ねをしたいと思います。

運送取扱事業法によります運送取扱事業者が届

け出る運賃、料金は荷主より收受するものであって、その中には実運送にかかる運賃、それから集配が伴う場合にはその集配料、そしてそれに運送取扱事業者の収入部分である取扱料金を含む、そういう内容のものであるというふうに理解をされているでしょうか。

○寺嶋政府委員 そのとおりでございます。

貨物運送取扱事業者が届け出ます運賃、料金には、利用運送事業の場合には実運送にかかります運賃、料金、さらに、第二種利用運送事業の場合には集配料金を含めますが、これと利用運送事業者が取得いたします取扱手数料、その双方を含むというふうに理解をしております。

それから運送取扱事業の方でございますが、これは荷主から収受します取り次ぎの手数料を届け出ることになっておりまして、実運送事業者者に支払う運賃、料金は荷主から取扱事業者を経由して実運送事業者者に支払われる、取扱事業者はその手数料だけを受け取る、こういうことに相なります。

○緒方委員 その運賃、料金に絡んであります。取扱事業者と運送事業者との間の運賃、料金の收受の問題でお尋ねしたいわけでありまして、

貨物運送取扱事業者と貨物自動車運送事業者との間の事業者間の運賃、料金の收受は、これは質問通告しなかつたのですが、私承知していない面もありまして、これは現行どのような行われているのか、今回どういうふうになるのか、その差異があるのかどうか、それが一つ。

また、このことに関しては当事者間のいわゆる契約内容で行われるのかどうか、これが二つ目です。だから、これで合計三つ目です。

最後に四番目として、この契約内容は、どういふ項目が入るといふような基準があるのか、その四つについてお答え願いたいと思っております。今新たに言う問題ですが、現行の問題については当然承知をされていると思っております。

○土坂説明員 まず現行から申し上げますと、取扱事業者と実運送事業者の間の関係につきまして

は、現在は道路運送法の適用がないという取り扱いになっております。取扱事業者と利用者の間で道路運送法の適用がある、取扱事業者と実運送の間ではない、こういう関係になっております。したがって、そこで收受される料金はこれは当事者間の契約で決まる、こういう取り扱いになっております。

それに対して今度それがどう変わるかというところでございますが、今度はその貨物自動車運送事業法の適用がございまして、それは結局、実運送側から見ますと、つまりトラック側から見ますと、お客が本当の荷主であるか、それとも取扱事業者が来たか、それと関係なくやはり運賃は運賃でもらわなければいけません。そしてその届け出をしなればなりません。そしてその届け出が、先ほどから申し上げておりますように不当に高いものであったり差別するものであったり、あるいは不当にダンピングするものなどであると変更命令がかかる。そういうふうになり、今度は取扱事業者と実運送事業者の間が変更命令の対象になる、こういうことでございます。

○緒方委員 契約内容の基準はあるのかどうかという点についてはどうですか。

○土坂説明員 今申し上げましたように、今度は運賃につきまして貨物自動車運送事業法に従いまして実運送事業者が届け出をしなければなりません。したがって、届け出の場合によつては変更命令を受けることがあるわけでございますが、そういう格好で確定した運賃、これを取扱事業者は払う、こういう格好になります。そのときの支払いについては当然貨物自動車運送事業契約に基づいて支払いが行われる。今までと違う点は、今までは法律の光が当たらなかつたけれども今度は法律の光が当たつておる、根拠は両方とも契約でございます。

○緒方委員 私の言っているのは、いわゆる契約内容というのはいろいろあると思うのです。もちろん運賃はあるだろうけれども、契約という

はそのほかに何かあるのかな、そこは一体どうなのかなという意味で聞いているわけです。

○土坂説明員 まことに申しわけございません。多少理解が不十分であれでございますが、取扱事業者と実運送事業者の間には、いわゆる運送契約が成り立つ、それは新法でも旧法でも変わりはない。それに、旧法では法律の光が当たらなかつたけれども、新法では貨物自動車運送事業法で届け出の対象になるというふうに光が当たると、そこが変わるというところでございます。

○緒方委員 それでは、契約内容の基準は変わらないうことで、今光が当たるといふふうに言われましてけれども、当たるかどうかはこれからの問題でございますが、意味はわかりました。契約内容、契約の様式そのものは変わらないという意味で、僕は変わるのかどうかということを開いたわけですから、それはわかりました。

それで、次に貨物自動車運送事業法における運賃、料金の変更命令の基準についてでありますけれども、届け出た運賃、料金について変更命令を行う該当事項に三ヶ条挙げられているわけでありまして、この各項目ごとの判定基準は一体どうなっているのかということでございます。その点について……

○寺嶋政府委員 法案の第十一条の第二項に変更命令の基準が規定されておるわけでございまして、その第一号の適正原価、適正利潤超過の基準でございますが、利用者による適正な負担を確保するといふためには、当該事業者の全事業収入が適正コスト及び適正利潤を超える不当に高い超過利潤を得ることがあつてはならない、これを防止するためのものではないかと考えております。

また、第二号の、「特定の荷主に對し不当な差別的取扱をする」という点でございますが、これは公益性の高い輸送サービスの享受を容易にするために、特定の大口荷主や長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたり、あるいは逆に一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となるような運賃の設定を防止するためのものではないかと考えております。

それから、第三号の基準でございしますが、「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」ということでご
ざいます。同種のサービスを提供する他者との
関係において不当に安い運賃の設定、これにつ
きまして具体的な指標としましては、その時点と
その地域におきます適正原価を基礎としまして適
切に設定し、これを各事業者が知り得るように措
置をしたいと考えております。

○緒方委員 何か今の答えでは、その時点、その
地域の事情によつて適切にやるということであり
まして、非常にあいまいなこととしているわけであ
ります。時間が来ましたから、それは一体どう
いう——その時点というのは大体どういう時間と
とるか、その地域というのはどういうことか、
それから適切にやるということですが、その基準
が非常に明らかでないわけですね。しかもそれは
例えば通運でやるのか公示でやるのか、そんなこ
とも明らかになっておりませんが、それをお聞き
したいのと、時間が参りましたので、あと最後に
つけ加えて答弁をしてみたいと思います。も
う一点だけですね。

最後は、届け出た運賃を受受しない場合の措置
でありまして、事業者みずから届け出る運賃で
ありますから、これはもう当然のこととして守ら
なきゃならぬということですが、それが現
実に守れない場合の処分は一体どうなるのかと
いうことで、罰則規定を見ても、運賃を届け
出ずに受受した場合と、二つ目に、変更命令に違
反した場合にはあるけれども、届け出た運賃を受
受していない場合の罰則規定はない。これは命令
を出すとかなんとかということなのか、そういう
ことのように思いますが、果たしてこれだけの
かどうか。やっぱり運賃の適正受受を図るため
には同じような趣旨でこれはやらねばならない
かというふうな趣旨でありますが、その点について
お答えをいただきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 先ほどのお答えに対してさらに
御質問がございまして、その時点、その地域とは

何かという点でございしますが、もろもろの経済現
象の変動に伴ひまして指標が動いてまいりますの
で、定期的にこれを変えようというよりは、むしろ
経済の実態が変つたときに必要があればこれを
改定するというところにならうかと思ひます。

地域につきましては、いわゆる経済圏を基礎と
します事業地域を考えております。

公表の方法につきましては、今後さらに検討を
していきたいと思ひます。

それから、届け出た運賃を受受しない場合
に罰則がかかるのかどうかということでございま
すが、これは第七十六条の規定によりまして、届
け出をしない運賃または料金を受受した場合とい
うことに該当しますので、刑事罰の対象になり
ます。

○緒方委員 時間が参りましたのでこれで質問を
終わりますが、なかなかまだ説明されてない点も
あります。要望申し上げたい点もありませんから、
我々の要望についてもしつかり踏まえていただき
たいということをお願いして、私の質問を終わ
ります。

○島村委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時三十七分休憩

午後一時三十六分開議

○島村委員長 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。西中清君。

○西中委員 このたび提出されました流通二法
案、これは、規制が多くて自由な事業活動が制限
されがちなところ、また貨物運送事業の分野を、
需要、ニーズの多様化や高度化に対応して、新規
参入や運賃制度などの規制を大幅に緩和すること
によつて運送事業の活性化を図る、さらに貨物自
動車業界の過積載や過労運転などを防止して輸送
の安全を確保するという趣旨のように聞いておる
わけでございますけれども、初めに、現時点にお
ける貨物運送事業の基本的な状況認識、どうい

業界の姿であるという認識をしてもらえるか、ま
ず概要を伺つておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 お答えいたします。

トラック輸送は、少量多頻度輸送、ジャスト・
イン・タイム輸送、附帯サービス等物流ニーズの
多様化、高度化の進展によりまして国内貨物輸送
は八兆円に及ぶなど、今や物流産業の中核として
の役割を果たし、我が国の経済、国民生活にとつ
て不可欠のものとなっております。しかしなが
ら、トラック事業者数三万八千のうち九九・五％
は中小企業が占めておりまして、荷主企業に対し
て零細な規模の事業者であることが適正な運賃の
収受に關し必ずしも対等な交渉が行いがたいと考
えられること、長時間労働、過積載、交通事故、
公害問題等、企業の内外において社会的に見て好
ましくない要因を内包していることも各方面から
指摘されておるところでございます。

運輸省といたしましては、このような現状にか
んがみまして、労働条件の適正化、安全運行の確
保等を徹底した上で、事業遂行について適確な能
力を有する事業者が、物流ニーズに対応し事業の
活性化が図られるような環境整備を行うことが
必要であると認識をしております。

○西中委員 私はきょうは主に貨物自動車運送事
業法案の御質問をいたしたいと思つております。

この大きな目的の一つは、需給調整などの新規
参入規制と認可運賃の廃止など、いわゆる経済的
な規制の緩和、これがまず大きな問題になってい
ると思ひます。免許制というのは事業者にとって
は、これは今まで信用なり財産なりの一部分のよ
うに認識をされている方が多かったわけでありま
すが、これが許可制になるといふことは事業者ま
ずにとってはいわば革命的なことであらうかと思ひ
ます。こういう大きな変化、ここにはそれなりの大
きな理由があると思ひますけれども、それを明確
にしたいだきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 御指摘のとおり、現行の道路運
送法のもとにおきましては、トラック事業への参

入は需給調整を伴います免許制度によつておりま
す。しかしながら、我が国の産業構造が変化して
いく中で新しい物流ニーズに対応するために必要
となるネットワークの拡大、あるいは小口貨物の
積み合わせ運送などが弾力的に行えるような事業
規制とすることが必要になってきております。こ
のために、サービスの多様化、事業展開の迅速化
等の要請の高まりに対応しまして、かつ、それと
同時に事業の適正かつ合理的な運営を図るため、
事業の計画が適切である、適確な事業遂行能力を
有するという質的な審査を申請について行う許可
制とすることに切りかえることとしたわけでござ
います。

○西中委員 昨年十二月一日の臨時行政改革推進
審議会の答申に、需給調整規制を廃止し、資格要
件を中心とした許可制度に移行する、あわせて許
可基準の明確化を図るとございます。

法案の第六条の「許可の基準」というのがござ
いますけれども、ここには四つの項目の基準が示
されておるわけでございます。この四項目、いろ
いろ書かれておりますけれどもかなり抽象的な表
現でございますので、これは具体的に言うとい
ふどういうことになるのか、四項目一つ一つ明確に
お示しをいただければありがたいのですが。

○寺嶋政府委員 許可の基準は第六条に四項目挙
げております。第一号の過労運転の防止その他
輸送の安全の確保に十分な体制が整っているかど
うかという基準でございしますが、具体的には仮眠、
休憩施設の整備、運行管理者の選任、運転者の確
保、車庫の整備等の状況を見ていくことになりま
す。

それから第二号、「事業の遂行上適切な計画を
有するものであること。」これにつきましても、
主に利用者の利便を確保する上で十分な体制が
整っているか否かを判断することになります。具
体的には、各事業用施設の位置、規模、営業区域
の範囲、事業収支の見直しなどございます。

それから、第三号にございします申請者がみずか
ら適確に事業を遂行する能力があるか否かを判断

する基準でございますが、具体的には法令遵守等に関する資質、またその企業の財産的基礎などを見ていくこととなります。

それから、第四号にあります特別積み合わせ貨物運送を行う場合の上乗せ基準でございますが、これは貨物の紛失、滅失等の防止の観点から、事業場の積みおろし施設の能力、貨物の追跡管理の方法等について審査を行う予定でございます。

○西中委員 今御説明をいただきましたが、これは現行の認可基準にも多く盛り込まれているものであらうと思うのです。現行の基準と今回の改正による基準の違いはどのようなところに出てくるのでしょうか。

○寺嶋政府委員 事業計画は事業の重要かつ基本的な事項に関する計画でございますので、事業許可は、この計画に従って事業が実施されることを前提として、その適切性について許可基準に照らした審査を行われるものでございます。したがって、事業計画の変更の際に際しまして、その変更の内容について再度許可基準に照らした審査を行い、その適切性を確保するために、事業計画の変更を原則として認可にからしめる必要がございます。

しかしながら、先ほど申し上げましたようにトラック事業につきましては、高度化、多様化するニーズに弾力的に対応して迅速かつ適切な事業活動を行えるようにするという本法の制定の趣旨に即しまして、事業者の経営判断のもとで迅速に変更し得ることによって経済動向に対応した弾力的な事業展開を可能とする政策的な必要性が生じております。このために、現行の事業計画の変更では営業所の名称の変更等軽微な変更以外はすべて認可にからしめていたところでございますが、新しい法案におきましては、従来認可が必要でありました事項、例えば事業用自動車の増車について、これは事前に届け出ればよいというより簡便な手続で行うことを考えております。

○西中委員 今御説明いただきましたけれども、

現行の認可基準と今回の許可の基準というのは余り変わらないという感じがしないわけではございません。そういう点で今一例を挙げられたようでございますけれども、この辺のところがちよつと規制緩和と言うにはなかなか問題があるのではないかなという気もしないではございません。

もうちょっと申し上げますと、免許制というのが今回許可制ということになるわけですが、提出される事業計画が認可のままで強い規制が加われば規制緩和の意味がなくなっていく。先ほど御説明いただきましたけれども、これから作業が行われる部分も多いので、今説明のとおり、現行の認可基準とどこが違うんだろうなというところは一部ございまして、あいまいままでもいりますと六条は空文化するという関係にあると思うのです。したがって、くどいようでありませうけれども、現行法と比べて具体的にどう変わるのか、どう変わっていくのか、この辺のところを具体的にもう一度お話しをいただきたいと思っております。

○寺嶋政府委員 免許制から許可制への移行に伴う違いは、需給調整を行うか行わないかという点でございます。従来は、法律上需給調整を行うという規定になっておりましたが、許可制への移行に伴いましてこの基準はなくなります。残りの部分につきましては、先ほど申し上げた事業計画とか事業遂行能力等につきましては、従来同様のチェックをしていくこととなります。

○西中委員 これから詳細の部分をお話になるのであります。できれば今わかっておれば一番いいわけでありまして、規制緩和ということがこの法案の大きな柱ということを先ほどおっしゃっておられるわけでございますから、その点は十分配慮しながらやっていただかなければならぬのじゃないかと思うわけでございます。

それから、重ねてお願いしておきたいと思うのは、事業変更の場合も一々運輸省の認可が必要である、実質的に実態的に規制が強過ぎるという声もまだ高いわけでありまして、需給調整を廃止す

るだけではなくて、具体的に許認可事項というものを一通総ざらいをする、洗い直す必要があるのではないかと、こういうふうには私は思っております。できるだけ簡素にしていこうということを含めて御検討をされてはどうかと思うのですが、お考えはございますか。

○寺嶋政府委員 行政簡素化ということがこの立法の趣旨でございますので、御指摘のように、可能なものではできるだけ規制を緩和していきたいと思っております。

その一つの大きなものが、先ほど申し上げましたが、増車をする場合に従来は一々認可を必要としておったわけでございますが、これは実際非常に件数も多くて時間もかかっておりました。これを届け出制にすることによりまして機動的に輸送力が増強されるということに相なります。その他、事業計画の記載事項の簡素化、添付資料の簡素化、施設の概要を示す図面といったものを省略する等、行政手続の簡素化に努めてまいりたいと思っております。

○西中委員 先ほど御説明をいただきましたけれども、貨物自動車運送事業者は六十二年度約三万八千業者、それに軽自動車を加えすと八万八千業者ということでございますが、そのほとんどが中小企業、むしろ零細企業が多いわけでございます。ただでさえ今も競争の激しい業界でございますが、仮にこの法案が成立をいたしますと、業界内ではさらに競争が激化する。そして系列化とか集約化等が進むというふうに見るわけでございますが、運輸省としては今後の見通しをどうお考えになっておられるのか、その辺のところをお伺いしておきたいと思っております。

○寺嶋政府委員 御指摘のとおり、トラック事業は九九％が中小企業でございます。そういうことで、これら中小事業者の経営の維持ということに十分配慮していかなければならないと思っております。それらのことは運輸審の物流部会委員においても指摘されておるところでございます。そういうことで、本法におきましては、著しい

過当競争になった場合に、新規参入を停止する等の緊急調整措置、あるいは違法行為を強要するような荷主に対する警告制度等を新設しているところでございます。また、中小事業者の事業基盤の確立につきましては、何も事業規制ばかりが能てはございませんので、中小企業の構造改善事業の着実な推進等事業活動の環境整備の方につきましても力を入れていきたいと思っております。

○西中委員 特に激しい変化という業界の状況になるわけでございますから、ただいまの幾つかの施策、とりわけ構造改善等につきましても十分力を入れていただきたい、このように要望をいたしておきたいと思っております。

そこで、第七条の緊急調整措置でございますけれども、これはどのような要件で発動されるのか、具体的に御説明をいただけないでしょうか。

○寺嶋政府委員 第七条にございますように、緊急調整措置は、特定の地域におきまして供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であつて、かつ供給輸送力がさらに増加することによりまして、第三条の許可を受けて営業しておる事業者であつて当該特定の地域にその営業区域の全部または大部分が含まれるものの相当部分が事業の継続が困難となると認められるときに、期間を定めて緊急調整地域として指定する、その場合には、新規の許可あるいは増車がストップされるということになります。特定地域にその営業区域の全部または大部分が含まれる事業者の相当部分というところでございまして、考え方として、おおむね三分の一ないし二分の一ぐらいのところを具体的に決めていきたいと思っております。

「期間を定めて」とございましてところは、おおむね一年程度の期間を考えております。

○西中委員 これは状況がいろいろ変化をするわけで、運輸省としても当然日ごろからいろいろ監察をされると思いますが、やはり協会その他組合等が具体的に運輸省に申し上げてお願いをするというふうな形になるのでしょうか。その辺のことはどういう形になるのでしょうか。

○寺嶋政府委員 緊急調整措置を發動するという事態は、供給力が需要を非常に上回っている事態でございまして、それ自体を何よりも見守って痛感しておりますのは事業者自身でございまして、そのような業界からの要望というのは重要な一つの参考にならうかと思っております。しかしながら、陳情があればやるといふものでもございませんで、客観的なデータを輸送実績報告書あるいは自動車輸送統計報告書等から拾い出して、実車率とか実働率、実働車一日当たりの輸送トン数などの数字を十分検討いたしまして明確な運用を図ってまいりたいと思っております。

○西中委員 少し細かいことですが、七条の二の項目ですが、「著しく過剰」といふのはどういう状況を指すのでしょうか。

○寺嶋政府委員 「著しく過剰」というところのパーセンテージ等につきましてはまだ具体案を持っておりません。これから十分検討していきたいと思っております。

○西中委員 次に、運賃について御質問をいたしたいと思っております。

現在の貨物自動車の認可運賃は昭和六十年に決められてからそのまま据え置かれてまいったわけでございます。既に四年を経過したわけですが、かつては二年ローテーションというようにもございまして。しかし、経済状況の変化等もございまして、必らずしもそれにこだわるものではございません。しかしこの四年間でかなり人件費が上昇していることは間違いないわけでございます。まして、トラックの実勢運賃も上昇をしておると思っております。

したがって、六十年認可の運賃そのままでは新法の施行ということになりますと、やはり現行の認可運賃は一つの目安のような形になるのではないかと。したがって、届け出運賃にもそれなりの影響を持つてくると思うのです。したがって、このままではいいのかどうか、私も何とも申し上げるにちよつとはばかるのですけれども、常識的に考えても、一度きちつとした形で洗い直

す必要があるのではないかと。要するに、施行前にあるべき運賃はこの程度ではないかということの一つ出てくれば、あと過当な競争、価格競争といふものを未然に防げるのではないかと、ある程度抑えらるるのではないかと、こういうことも考えないわけではございません。したがって、これを一遍改定を行うというようにことで検討してみたいとお気持ちはあるのかないのか伺っておきたいと思っております。

○寺嶋政府委員 ただいまお話がございましたように、労働時間の短縮その他の要因により人件費の上昇などがございまして、現行の認可運賃の改定をしてほしいという要望が業界にあることは承知をしております。ただ、現在のところ運輸省といたしましては、現時点で運賃改定の必要があるという数字をまだ得るには至っておりません。今後データ収集、精査に当たりたいと思っております。

それから、これから行われます時短により人件費の上昇等によりまして輸送コストが今後見込まれるということもございしますが、そういうことを織り込んだ上で値上げの必要性があるかどうか、またその時期がいづであるべきか、その辺につきましては慎重に検討をしてみたいと思っております。

○西中委員 これはいろいろな見方ができるところでございますけれども、最近極めて経済が好調でございまして、荷動きが非常に激しい、ですからフル稼働であるという一面があつて、それが結局は過労運転という一面にもつながつてくる、こういう一面も実はございまして、ですから会社が現在経営状況がよろしいとか悪いという状況だけ判断をすれば、上げる必要がないんじゃないかというように一つの答えも出てくると思うのです。今度の法案の大きなねらいの一つでございまして、過労運転等を防止するという観点から、その点は総合的に判断をしなければ誤るのじゃないか、こういうようにも思っております。御検討をいただきたいと思っております。

そこで、届け出運賃の変更命令の件でございまして、届け出運賃は不当に低く設定される可能性もあらうかと思つて、法案では、運賃の届け出については、十一條で三項目の事項に該当した場合は届け出運賃等の変更を命ずることができるとなっております。このことと極めて重大なところでございまして、この一、二、三の項目「適正な原価」であるとか「不当な差別的取扱ひ」であるとか「不当な競争」といふようなことは記されておるわけでございますけれども、これもかなり抽象的な感じがしないわけではございません。したがって、具体的なには何を、どのようなことを指しているのか、詳しく御説明をいただきたいと思つてお

○寺嶋政府委員 運賃の変更命令を發動します基準につきましては、当然これから詰めていかなければならないと思っております。

御指摘の三号でございますが、一号につきましては、事業者の全収入が適正コスト及び適正利潤を超える不当に高い超過利潤を得ることを防止する、具体的に何%というようなことはまだ申し上げられないほど詰まっておりますが、引き続き検討させていただきますと思っております。

それから、第二号の不当な差別的取扱ひの基準でございますが、これは特定の大口荷主とか長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたり、あるいは逆に一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となるような運賃を設定することを防止するものであります。不当にと申し上げた点につきましても、今後その目安となるものを考えていかなければならないと思っております。

それから第三号の不当競争の基準であります。事業者間の健全で公正な競争を確保するため、同種のサービスを提供する他者との関係においてこれまた不当に安い運賃の設定を防止するものでございまして、この基準につきましても具体的な指標、数字につきましては、その時点であるいはその当該地域におきます適正原価を基礎と

しまして適切な判断を加えていきたいと思つております。

○西中委員 運賃制度というのは極めて重要なことでございまして、先ほどの届け出運賃の問題であるとかたまたまの変更命令の問題であるとか、ここあたりの問題はできるだけ明確にするということが重要ではなからうかと思つて、したがって、その辺のところはぜひ明確な基準を示していただきたいということ。中には標準的運賃の公表をしたらどうかというようにも言つておられる方がございまして、それはこの法の精神からいってちよつとどうなのかという疑問もわかないわけではございませんが、そういうことが可能なかどうか。不可能とすれば、少なくともこの運賃制度はだれが見ても公平にわかるようにできるだけ明確にしたいと、こういうふうに願いたいと思つております。その点どうでしょうか。

○寺嶋政府委員 この法案におきまして、標準運賃という制度を第六十三條で規定しております。ただこの場合の標準運賃と申しますのは、常時公示されるものではなくて、需給バランスが著しく不均衡になつてゐる、あるいは物価等が急激に変動して高騰したり下落したりしているというような異常な事態に、運賃の安定化を目的として期間を定めて設定されるものでございまして、これはめつたに設定されるものではございません。そういう意味では、平常の事態におきましては標準運賃というものは設定しないというのがこの法律の考え方でございます。

○西中委員 それでは次に、市街化調整区域内における事業用施設についてお伺いをしていきたいと思つております。

これは建設省の方が主体でございまして、建設省の方にお伺いするのですけれども、大臣にもひとつ大いに力を出していただきたい問題でございまして。

都計法の二十九条に基づきまして、現在、路線トラックは例外としてこの調整区域における事業

用施設を許されております。しかし、区域トラックは認められていないわけでございます。今度の法改正では路線、区域の別がなくなることに相なります。したがって、この都計法関係の規制は一体どういうふうになっていくのか、まず建設省にお伺いをしてまいりたいと思います。

結局この路線、区域がなくなる、要するに路線トラックというのはなくなるわけでございますから、今後全く認めなくなるのか、いずれかの形で線引きをしてこの制度を残すのか、あいまいであつては極めて不公平な問題になりますので、この点をひとつはつきりとしていただきたいと思ひます。

○高橋説明員 ただいま御指摘のございました開発許可手続の取り扱いでございますが、都市計画法では、公益上必要な建築物のための開発行為につきましても、開発許可の適用除外としておりますのは御指摘のとおりでございます。

ただ具体的には、その適用除外となる施設を政令で定めておまして、一般貨物自動車運送事業につきましても、路線については適用除外としておりますが、区域につきましては開発許可の手続をとつていただくこととしております。

今回の貨物自動車運送事業法案によりまして、この一般と区域の区別が法的になくなりまして、すべて一般貨物自動車運送事業として一本化されることとなるわけでございますので、開発許可手続の段階では先ほど申し上げましたように都市計画法の政令でいろいろ決めておりますので、政令の段階で運輸省と十分相談させていただきたいと思つてゐるわけでございます。

○江藤国務大臣 かつての建設大臣当時の秘書官に答弁の機会を与えていただきました、ありがとうございます。

これは農地の問題にかかわつてよその役所に関しますから、私からお答えさせていただきたいと思ひます。

去年福島県に行きましたら、ある町長さんが東北縦貫道路のインターチェンジのところへ連れて

いきまして、これほどの場所に工場がたくさん来たいといつて全部決まつておる、ところが農振地域がかつてだめなんだということでありまして、帰りましてから、農林省にそういう話をしたので、インターチェンジの周辺に米をつくらせて、米をつくりたいところにつくらせぬということが間違ひではないのか。だからインターチェンジの周辺というのは農振地域を、希望があれば外したい。それからゴルフ場の規制等につきましても、行つてみますと、山の谷間のあの谷地田を生産調整させて、そういうところに減反奨励金をやつておる。こんなのもおよそ時代に合わないではないか。

それから町の真ん中へ、都市に入る国道で、車が年がら年じゅう渋滞しておるその周辺に、相も変わらず米をつくつておる。やはりそういうこともこれからやめて、米をつくりたいところにつくらせ、米をつくらなくても転用のできるところはやつたらいじやないか、こういうことで、昨年来検討を農林省に煩わせまして、高速道路のインターチェンジの半径三百メートルは、希望があるならば農振地域を外そう、こういうことにいたしました。

それからもう一つは、国道、県道の周辺も、特定の地域においては、これはまだ結論が出ていないのですが、どの程度どういう要件を整えたら外していいのかということも、今もつと具体的に検討を進めております。

ゴルフ場の問題は、半分以上農地がかかつてもいではないかということに緩和をしてきたわけですから、そういう立場から、これはひとり運輸省だけではなく、国の万般の施策にかかわることでありまして、そういうことからトラックターミナルあるいは物流基地の確保ということ等については、十分各関係の役所と相談をして具体的に進めていきたい、こう考えております。

○西中委員 これは長い問題でございますが、私も何回かここで質疑をさせていただいておりまして、市街地はこのところの猛烈な土地価格の高騰

で、新しい参入を認めるなんといつたつて、市街地に土地を求めて新たに事業をするとか、またこれだけ輸送量がふえておるのに倉庫、車庫が狭いというようなことで、広げようになかなか広げられない。ですから、新規参入を認めるといつたつて、実態的にこの土地価格ではこれが大きなネックになる。ですから、かけ声だけで実際はそうはならないということも起こりかねないわけでございます。

もちろん市街地において、そういう狭いところで作業をするということも作業上も危険があるし、公害的なものも少なくないわけでございます。そういう点で先ほど大臣おっしゃられたようなお考えを大いに広げていただいて、ぜひこの点を解決をしていただきたい。とりわけ大手路線業者はそれなりの資金的能力を持つておりますから、それはどこだつて土地の手当ではできるかも知りませんが、ほとんどが中小零細でございますから、こういう人たちが市街地でどうこうするということとは本当に不可能に近い状況でございます。そのこともあわせてお考えをいただきたい。

ついでにと言つては何ですけれども、営業所と車庫の間の距離もこれは規制をされておるわけでありまして、今度はどういうように緩和をされるのか、何つておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 御指摘がございましたように、大都市地域におきましては、とりわけ土地の入手が困難になつております。したがって、営業所と車庫の間の距離というものは必ずしも現行基準をそのまま適用することが現実的であるかということとは見直さなければならぬと思つておりまして、これは拡大の方向で現在検討をいたしております。

○西中委員 次に、輸送の安全という問題で何をいたしたいと思ひます。

この法案のもう一つの目的は、業界でこれまで問題となつてきました過積載や過労運転の防止という点でございますけれども、今回のこの法律でその点がどれほど効果を出すのか、ちよつと私は

疑問を持つておるところでございます。

第十七条で、事業者が輸送の安全に關して守らなければならない義務規定がございますけれども、これに違反しますと、どういう処分を受けるのか、まず何つておきます。

○寺嶋政府委員 御指摘の第十七条の安全確保の規定を受けて、本法案におきまして第二十三条に「輸送の安全確保の命令」という制度が設けられてございます。これは従来になかった極めて強力な措置でございます。

すなわち、トラック事業者が、過積載、過労運転を行つた等により、本法により課せられた義務を履行しない場合におきまして、この義務違反につきは、この第二十三条の規定によりまして、当該事業者に対して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、あるいは運行管理者に対する必要な権限の付与その他の是正に必要な措置を講ずべきことを命ずることができま

す。この命令に従わない場合には、第三十三条の規定によりまして、運輸大臣は、六カ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使用の停止もしくは事業の全部または一部の停止を命じ、または許可そのものを取り消すことができることになつておまして、極めて強力な制裁規定がついております。

○西中委員 この問題でよく取り上げられるのは、実際問題として、もちろん会社の経営上できるだけの物をたくさん運ばう、また時間もいろいろ制約があるからとどんどん働かなければならないとか、いろいろ運転者とか事業者だけでなく、やはり荷主の方の問題も多いわけでございます。今回、その点についてもいささかの配慮がなされておりますけれども、しかし実際現場では、違反だと言つて、だれにこれを積めと言つたかと言つたか、自分で積みましたと言つた以外に道が主のこととか会社のことは運転手さんが言えるものではない、実はこういう難点が大きく立ち

かつておるわけでございまして、その辺どうお考えになっておるのか。それから、こういう罰則があるからそれで担保されるのだというお気持ちもあるかもしれないけれども、そういう背景をどう防いでいくのかというところを一つ視点を定めたいかなければならぬと思うのです。そういう点どう考えているか、伺いたいと思います。

○寺嶋政府委員 おっしゃる通りに、トラック事業者が荷主から仕事をもちに当たりましては、無理な注文も聞かなければならぬというような事態があることは事実でございます。これは、基本的にトラック事業者の地位を向上いたしまして、対等の交渉力を持たせようということが基本でございまして、そのためにはもろもろの中小企業の構造改善対策等を進めていかなければならぬわけでございしますが、本法におきましては、新たな制度といたしまして、第六十四条に「荷主への勧告」という規定を設けております。

これは全く従来なかった新しい制度でございす。トラック事業者が、安全規定に違反したことによりましてこの法律に基づく処分を受ける場合に、その処分に係る違反行為が荷主の指示に基づいて行われたことが明らかである場合には、当該トラック事業者に対する命令とか処分だけでは再発の防止ができない、困難であると認められるときに、当該荷主に対しても、運輸大臣が違反行為の再発の防止を図るために適当な措置をとるべきことを勧告することができるとなっております。これは全く従来なかった制度でございまして、御指摘の点に対する一つの解決になっておるかと思ひます。

○西中委員 その点は先ほど私もそれをおっしゃるわけですが、実効という点でなかなか難しい問題ではないか、こう思っております。したがって、細部を實際上どういうように法の運用をするのか、これはよっぽどよく研究をしていただいで効果のある方法をとっていただく、これは極めて重要でございますので、この点は強く要望しておきたいと思ひます。

そこで、昨年の十二月の政府の規制緩和推進要綱によりまして「車両諸元に関する制限の緩和について、その具体的な方向について早急に検討結果を出し、今後の道路整備の進捗状況等に依りて規制緩和を図る」とされておるわけであります。例えば最大積載量の緩和等いろいろ問題になつておるわけでありまして、当然これは道路交通上の安全性ということも十分配慮しなければならぬけれども、政府のこの要綱を具体的にはどのような検討をなさつたのか。めどはいつごろお出しになろうとしておるのか、その辺のところをお伺いしておきたい。

これは道路の状況、とりわけ橋梁等の問題がございまして、この点建設省の意見も伺つておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 とりあえずお答えさせていただきます。ただいま御指摘のありましたように、行車審の答申で車両諸元の規制の見直しということが盛り込まれておりますので、関係省庁、すなわち建設省、警察庁、運輸省の間で検討を続けておるところでございす。まだ結論を得るに至っておりませんが、そのようなことが答申に盛り込まれておりますので、何らかの結論を見出さなく引き続き努力してまいりたいと思つております。

○山本説明員 お答えをさせていただきます。行車審におきまして車両諸元に関する制限の緩和につきましまして御指摘を受けておまして、また閣議におきまして要綱が決定されておることは御案内のとおりでございす。私ももといたしまして、現在御指摘に基づきまして、車両諸元に関する制限の緩和について検討を進めておるところでございす。

御案内のとおり、車両制限令におきましては、重量につきましては二十トンという制限値を設けておりますが、これは道路の整備状況という関連で定められておるものでございまして、すなわち道路をつくる場合、道路構造令に基づいてつくるわけでございすけれども、この道路構造令の基

礎となります。いわゆる設計車両というのは、二十トンの車が通るといふことを前提にしてつくつておるわけでございまして、これと同じ値で車両制限令の制限値が定められておる、こういう仕組みになつておるわけでございす。

例えば、今先生御指摘のように、橋の問題がございす。橋が二十トンに耐え得るような橋として設計され、つくられておるということでございますが、この道路構造を改善して二十トンとか二十五トンとか三十トンとか、もっと大きな構造で設計されたならばもっと大きな車両が通り得るということになるわけでございすけれども、現在の段階では車両通行の一般的な制限値を緩和することは大変難しいというふうにお考えおるわけでございす。したがって、私も現時点では、道路整備に今後とも十分力を注いでまいりますが、その整備状況に依りまして車両制限の検討をする必要があるというふうにお考えおる次第でございす。

車両の重量制限につきましまして、早期に緩和することは大変難しい問題でございす。先ほどもありましたように、運輸省、建設省、警察庁、関係省庁と連絡をとりまして、現在検討を進めておるところでございす。

○西中委員 これは一朝一夕の問題ではございせんから、私も今すぐどうということは無理な話だろうと思つております。しかし業界の経営、運賃、労働、さまざまな面には影響がある問題でございまして、これはそれぞれが作用を合せていく問題でございすから、しっかりと取り組みを要求しておきたいと思ひます。

次は、過労運転でございすけれども、現在貨物輸送量が非常に増大しておまして、夜間の高速道路、これはトラックがつかつて走つておる、こういう感じがするくらい大変な状況でございす。したがって、これは過労運転の上で一番問題になつておるわけですが、休憩施設が高速道路上に少ない、こういう状況でございす。一刻も早くこれを整備していかなければならない。

当委員会、私もこの問題かつて取り上げておりました。それなりのお取り組みをいただいでおるようでありましても、この点一層整備に力を尽くしていただかなければならない。法律で幾ら過労運転はいいけないとか何時間以内とか何とか、いろいろ規制をつくつても、では実際にどこへ車をとめるんだということになると、もう道路上へはみ出してくるような駐車状況が行われておるわけで、入るに出来ないというところが非常に多いわけでございす。これは急いで整備をしていただかなければならぬ重大な問題だと私は思つております。一般道路上ということになると、一々料金所を出なければならぬ。そのたびに通行料金が上がる、高くなるという矛盾もあるわけでございまして、高速道路上をそのままつながつておる休憩所をふやすということが大事なんだ。その辺のところをどういうふうに推進しておるか。運輸省と建設省、両省からお伺いしておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 とりあえずお答えさせていただきます。運輸省の休憩施設ということ、運輸事業振興交付金を使用したしまして、全国にトラックステーションというものを展開中でございまして、現在二十八カ所供用されております。また今後これを増強する計画がございす。

ただ、これはおおむね一般道路沿いでございまして、今お話し的高速道路沿いのものにつきましましては、トラック業者のためのものを専用の施設としてつくりたいという申し出もしておりますが、道路公園としては、トラック向けだけというわけにはいかないけれども、それに大いに利用されるようなものをつくる計画があるということを知っております。近々一カ所の着工に向けておられるというふうにお聞きしております。

○橋本説明員 近年高速自動車国道において利用交通量の増大、長距離トラックの増加等に伴つて、休憩施設の利用度が高まり、都市近郊では相当な混雑を呈している状況でございす。

こうした状況に対応するため、東名・名神高速道路等の混雑の著しい休憩施設においては、逐次駐車スペースの拡充整備を進めており、その結果、例えば東名・名神高速道路の大型車の駐車台数は、供用当時の千二百七十四台分より昭和六十三年度末では二千七百五十二台、二・一六倍というふうに拡充したところであります。さらに、現在東名高速道路については海老名サービスエリア等十三カ所、名神高速道路等については多賀サービスエリア等五カ所、その他の道路についても四カ所、計二十二カ所というふうに改良事業を行っております。

また御指摘のように、トラック専用の休憩施設の設置につきましては、過労運転の防止及び交通安全確保の重要性にかんがみまして従来から運輸省、建設省、日本道路公団及び全日本トラック協会の四者で検討を進めてきたところであり、その検討結果を踏まえて、今年度からは日本道路公団において設置の具体化に向けての調査を開始したところでございます。今後この調査を進めるだけ早い時期に取りまとめ、さらに関係機関と協議をして進めてまいりたいと考えております。

○西中委員 大臣、今お聞きになったとおりでございますが、これもひとつしかりお取り組みをいただきたい。

次に、運行管理者についてお伺いをしておきたいと思ひます。

十八条に、一般貨物運送事業者は、運行管理者を置くことを義務づけておりますけれども、現行の道路運送法上の運行管理者とどこが違うのか、御説明いただきたいと思います。

○寺嶋政府委員 本法案におきましては、輸送の安全の確保を極めて重要な目的としておりますことは繰り返して申し上げておりましたが、その実効性を高めていきます手段の一つとして運行管理者の体制の強化を図ることとしております。運行管理者の資格要件の強化及び地位の向上を図ることとしておりましたが、具体的には、従来、事業用自動車の運行の管理または

運転に關しまして一定の実務の経験を有する等、一定の経歴があれば運行管理者になることができたのに対して、新法のもとにおきましては、一定の実務の経験を有する者が、運行管理者試験に合格した場合などに交付される運行管理者資格証を受けている者でなければ運行管理者になることができないこととしております。

また、運行管理者の企業内におきます地位の向上を図るために、運行管理者の業務の誠実な執行の義務、経営者が運行管理者に対して業務を行うために必要な権限を与えること、また経営者の運行管理者による助言の尊重義務及び従業員の運行管理者による指導に対する遵守義務などを定めていくところでございまして、現行の運行管理者の制度に比べて格段に向上を見ているところでございます。

〔委員長退席、武部委員長代理着席〕

○西中委員 現行の道路運送法二十五条の二では「運行管理者がこの法律又はこの法律に基づく命令に違反したときは、一般自動車運送事業者に対し、運行管理者の解任を命ずることができ」とありますが、解任された例はございますか。いかがでしょうか。

○寺嶋政府委員 過去十年間に道路運送法二十五条の二第三項の規定によりまして運輸大臣が運行管理者の解任を命じた事例は、昭和五十八年の沖繩のタクシー事業者の事例、それから昭和六十一年の区域トラック事業者の事例の二件だけでございます。しかし、運輸大臣が解任をする前に自発的に事業者自身が解任しているというケースが当然多数あるわけでございますが、その数自体は把握できておりません。

○西中委員 こういう制度をせっかくまた改めておつくりになるわけですから、実効性のあるものをきっちりやっていくことは大事なことでと思ひます。

そこで、運行管理者には安全運行のさまざまな義務を負わせているわけでありまして、実質的な責任者としては事業者、特に中小企業が多

いわけでございますから、事業者という立場の人には本当は運行管理についてもそれなりの責任があるのではないか、こういうふうに思ふわけでございますけれども、その辺はどういうふうな判断をしておられるか、伺っておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 第二十二条は、第一項におきまして「運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならない」としてありますが、第二項におきましては、事業者そのものが運行管理者に対して「業務を行うために必要な権限を与えなければならない」とあるのは第三項と同じく、「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」という規定を設けておりました。事業者自身も運行管理者が適切な運行管理を行うような仕組みをつくる、あるいはその助言を尊重しなければならないという義務を課しておるものでございます。

○西中委員 運行管理者の試験というものがあろうですが、試験を実施する機関は具体的にはどの機関をお考えなのか、新たな機関をお考えなのか、その点を確認しておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 運行管理者の試験の指定機関としてどこを指定するかにつきましては法の施行までの間、事業の実績、組織、財産的な基礎等を考えますと、社団法人全日本トラック協会が有力な候補の一つではないかと考えております。

○西中委員 そうしますと一カ所ということになると思ふのですが、それで間違いないのか。全国的な展開の中でそれがふさわしいのかどうか、その点も伺っておきたい。それから、事故対策センターが運行管理者の研修を行っておりますけれども、ここではできなかったのか。その辺のことについてお伺いをいたします。

○寺嶋政府委員 試験をいたします法人は公益法人ということになっておりますので、事故対策センターは特殊法人ということでは法文上難しいかと思ひます。ただ、自動車事故対策センターにつきましては運行管理者の研修を従来実施しておりますので、今後とも研修についてこのセンターの活用を考えていきたいと思つております。

○西中委員 次に、適正化事業実施機関について伺いますけれども、これは具体的にはどこをお考えになつておられるのか。トラック協会は現在この業務を実施しておられるわけで、指導員も実際に働いておられますが、新たにこういうことをやらなければならないのかどうか、ちよつと疑問に思ふないでもないわけですが、そういう点でどうお考えになつておられるか、これらの問題についてお伺いをいたしたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 適正化事業実施機関の指定につきましてはこれから検討しなければならぬと思つておりますが、トラック運送に関する秩序の確立に資する民間団体による自主的な活動の促進という法の目的に照らしまして、民間団体の具体的な申請を待つて検討すべきものと考えておりますが、現在既に、先生御指摘のように、輸送秩序確立のための事業を各都道府県のトラック協会及びその全国組織でございまして社団法人全日本トラック協会が実施しておるところでございまして、これらの協会が申請した場合にこれを指定しても特に問題はないと考えております。

○西中委員 そうするとこれは、各県の協会が申請した場合はそういう形でやる、申請しない場合はどうするのですか。

○寺嶋政府委員 実績等を考えますと、他に適当な機関が現在存在しておるとは考えられません。また、各トラック協会は現在そのような仕事をやっておりますので、指定法人の申請をしないという事態は恐らくないのではないかと考えております。

○西中委員 そうすると、実態的には現にあって指導員もあつてという中で、新たにこれをわざわざ実施機関として行われるというのはどういふことなのか。一つの業界で二つの法人ができるという、いわば行革から見るとちよつと首をかしげたくなるような部分がございまして、その点はどういうふうに判断をされているのか、お伺い

いたします。

○寺嶋政府委員 実施機関の指定をします場合には、中央におきましては全日本トラック協会、地方におきましては各都道府県のトラック協会、そのものを指定することを考えておりますので、これらの協会と別の団体ができるといふことにはなりません。

○西中委員 では、実態的に今行われておつてわざわざこういうふう指定するといふのはどういふことなんでしょうか。今そちらの方で御答弁いただいたように、ここはあるんだからもういいんだ、みんな申請もするんだ、こういうおっしゃり方になつておるわけですが、それなら、わざわざこれをやらなくて、現行の作業の中できちっとしたものをつくっていくといふことでも別に構わないという感じはしないわけではありませんが、その点はどうでしょうか。

○寺嶋政府委員 今回の法案におきましては特に第三章を起しまして「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」ということで、適正化事業実施機関の指定を行うことになつております。このような法律的な基盤を与えますので、現在のいわば任意的な活動に比べればはるかにその地位が明確になり、強力な指導ができるというのを期待しております。

○西中委員 今の御説明、もう一つ納得できない部分もあるのですけれども、法で担保してそれだけのしつかりしたことをやっても、こういうことだろうと思ひますけれども、実態的には余り変わつたものができるような気もしないわけでありまして、その辺のところはひとつ、つくるならつくる上でまた強力な手を打つていただかなければならぬ、このように思ひます。

それから、これはトラック運送事業だけではございませぬけれども、特に労働力の不足が問題になつてきておるわけでございます。今後ますます日本経済が巨大化していつて、こういう事態が深刻化するのではないかとこのように推測をいたしておりますけれども、こういう労働力不足が進行

すると一番の被害者はだれかというところと、零細な企業、こういうことでございませぬ。人手不足で倒産というふうなこともなかりかねないわけでございます。したがって、やはりこれは早目早目に手を打つていかなければいけない非常に難しい問題である、私はそう認識をいたしております。

したがって、このトラック業界、現在でもそういう不足の声を聞くわけでありませぬけれども、この輸送量から見ましてどの程度の労働力が不足をしておるのか、その辺の実態をおつかみになつておるのかおらないのかお伺いしたい。同時にまた、労働省はそういう調査をしておられるならばそれを伺つておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 最近の労働省の調査によりますと、これはトラックだけではなくて旅客自動車運送事業も含めてでございますが、運転者の不足数は九万九千人に及ぶといふことを聞いております。運輸省といひましたけれども、事態は非常に深刻であるといふふうには認識しております。特に、最近の若年層の労働力が売り手市場になつていゝという中で、トラック業界が厳しい現場作業を抱えて労働力の確保をすることが極めて困難になつておるというのを認識しております。したがって、今後労働力不足がネックになりまして円滑な物流サービスが確保できないという事態にならないように、その対策を講じていかなければならぬと思ひます。

そのために運輸政策審議会で、九〇年代の運輸、交通政策の重要課題、基本的な課題を近く審議していただきますが、その中で物流業全体におきまして労働力確保問題を取り上げていただくというのを考えております。また、その答申をまつまでもなく、当面打つべき緊急対策につきまして近々まとめて、これを実施していきたいといふふうに考えております。

○伊藤説明員 御指摘の不足の状況でございますが、ただいま運輸省の方から答弁のあったとおりでございます。約十万人の不足といふような統計が出ております。また、私どもの第一線の各安

定所の窓口で見えてまいりまして、職種別の求人倍率等を見ますと、貨物の運転手につきましてはこのところ求人倍率がかなり上がつてきて、かなり逼迫した状況になつてきている、そういうふうには把握しております。

労働省といひましたのは、この人手不足の問題、内需拡大に伴ひまして、全産業、全職種で人手不足感が広まりつつあるわけでございますが、とりわけトラックの運転手等につきましては、従来より改善の必要性が指摘されております長時間労働、そういった問題に代表される労働条件等の厳しさ、そういうところがどうしても若い人等から雇用機会としての魅力がそいでいくといふところがございまして、業界の方でまずそういった問題の改善、私どももそれに対して取り組むところへはできるだけ指導あるいは援助といったものをしてまいりたい。そういう動きと相まちまして、私ども、労働力の需給調整機能を非常に高めて、今窓口の方も全部オンラインで結びまして、相当な求人あるいは求職の情報を用意してございまして、そういったものを駆使いたしまして、何とかトラック運転手についても充足率を高めるような努力をしてまいりたい、かように考えております。

○西中委員 大臣、今お聞きのように、この問題は近い将来極めて深刻になる可能性を持つておりますので、これからの施策を十分に願ひたい。特に働く人たちの労働環境、労働条件、賃金、そういうものとの密接なつながりを持ち、かつ過重労働、過積載にも関係し、そして運賃にも関係のある話でございます。総合的な問題で、どこか一つ直したつて、事は簡単に解決するといふ問題ではないと思ひます。そういう点で、魅力ある仕事といふことにならぬとこれは大変な問題だといふようにも思ひます。大臣として、大臣としても労働省その他よく協力をされまして力を入れていたいただきたい、こう思ひますが、いかがでしょうか。

○江藤国務大臣 先ほど申し上げましたように、

トラックあるいはタクシー等に変な人手不足を来すようになった、これは時代の趨勢ではありませぬが、もう一つ大事なことは年齢層が非常に上がつてきた、若い人たちが集まらなくなつてきたといふことは、お説のように労働条件がよくない、あるいはまた職場環境がよろしくないといふようなことがあるのだらうと思つております。

私は、運輸省といふのはこれから大きく転換をする時代で、許可、認可といふのは事足りず、政策誘導していく官庁になる必要がある。許可や認可で縛りつけて統制していくといふ考えではなくて、自主的な努力によつて業界が発展する方策を誘導していく大きな役割がある。そういう意味では、これから経営内容の安定、それから労働条件の整備その他万般整えて、職場がよりよい職場であるようにしていく大きな責任も、私どもにはこの法律改正をお願いする以上は負わされる、こういうふうな考えておるところでございます。

○西中委員 時間も大分迫つてまいりましたけれども、貨物運送取扱事業法案について若干触れておきたいと思ひます。

これは、これまで個々の法律で規定されておりました貨物運送の取扱事業を一本の法律に整理しようといふものだと聞いておりますが、その目的、背景等について確認をしておきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 近年におきまして、経済構造の転換、国民生活の向上に伴ひまして、物流に対するニーズも高度化、多様化の傾向を強めてきております。貨物運送取扱事業は、利用者のニーズをいろいろな輸送機関についてのサービスに正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ことが求められていく状況となっております。

本法案は、このような状況を背景にいたしまして、貨物運送取扱事業の運営を適正かつ合理的なものとし、事業の健全な発達を図り、貨物の運送サービスの円滑な提供を確保するために、現在運送機関ごとの個別の法律において規定されております運送取扱事業の規制制度につきまして、その

内容を見直し、これを利用運送事業及び運送取次事業の二つに区分いたしまして、事業の機能に応じた制度を整備しようとしているものでございます。

○西中委員 貨物運送取扱事業につきましては、昨年十月二十五日の運政審物流部会の報告にございますが、この中で、複合一貫輸送についての任意の認定制度の導入を行い、複合一貫輸送を引き受ける事業者の責任の明確化、利用者利便の確保等について制度化を検討する等書かれておりますけれども、この法案ではこの点どういう扱いになっておるか、御説明をいただきたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 昨年の運政審の物流部会の意見におきまして複合一貫輸送についての制度的な位置づけという点の指摘がありましたことは先生お話しのとおりでございますが、今回の法律におきまして、複合一貫輸送については特別の規定を設けておるものではございません。複合一貫輸送についての責任の明確化、利用者利便の確保という課題につきましては、さらに今後検討していかなければならないと思ひます。

今回の法律におきましては、鉄道、海運、航空、自動車、それぞれの輸送機関につきまして利用運送あるいは取次事業を行う場合を規定しておるわけでございまして、法律のどこにも複合一貫輸送に関する規定は置いておりません。

○西中委員 いわばその課題が残されているのではないかなというように私も思っておりますので、今後取り組みをしっかりとお願いいたします。

それで、最後でございますけれども、この貨物運送取扱事業というものは今後ますます大きく発展していくものではないかというように予測をいたしておりますが、その中で実運送事業者との間でさまざまな摩擦が生じる可能性も少なくないのではないかと、また不正な取引関係が生じるおそれもあるわけでございます。運輸省としてはこの辺のところをどう認識しておられるのか、どう対処されるのか、御説明をいただいて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○寺嶋政府委員 運送取扱事業は、荷主と実運送機関の間で両者のニーズをつないでいくという役割を果たすものでございます。したがって、この運送取扱事業と実運送事業というのは相互に相補い、依存し合つて、両々相まって運輸事業の発展に尽くすという関係にあるかと思ひます。

ただ、確かに御指摘のように、例えば運送取扱事業者が実運送事業者に対して支払う賃金の水準その他の問題が生ずることはあり得ると思ひます。そのようなことにつきましては、直接的には実運送事業法の厳正な運用によりまして当該取引関係、すなわち取扱事業者と実運送事業者との間の取引関係の公正さを担保することにならうかと思ひますが、一方で取扱事業者が自分の荷主に對して不当に低い運賃額を提示する場合等につきましましては、本法案の中に盛り込まれております運送取扱事業者に対する届け出運賃の変更命令の規定の発動とか、不当に低い運賃額の届け出をしまして、その結果として実運送事業の適正運営が著しく阻害されるような場合につきましては、運送取扱事業者に対する事業改善命令の規定の発動等によりまして公正な取引関係の確保に努めたいと思ひます。

○西中委員 終わります。

○武部委員長代理 小淵正義君。

○小淵(正)委員 私はまず最初に、このたびの法改正に当たつての運輸省としての基本的姿勢といひますと認識をいたしますが、そういうものについてちょっとお伺ひしたいと思ひます。

御承知のように現在のトラック産業は極めていろいろな問題をばらばらで、危機に瀕していると言つても過言でないような感じがいたしますが、そういう意味での事業規制政策の失敗でないかと私は思ふわけでありまして、御承知のように道路運送法が昭和二十六年に制定されました。当時、自動車といへばまさに貴重品の存在です。そういう状況の中でこの道路

運送法が制定され、免許制度の中で今日まで維持されてきておるわけでありましたが、その後の我が国の経済の発展、しかも高速道路網の整備等を考えますならば、そういった状況の中で適時適正に改正されなければならぬ問題でなかつたのか。それが三十八年間にそのまま放置され、そして今回、何といひますか、規制緩和という行革審の一つのしきの御旗の中でやつとこの問題に手をつけた、こう言つても過言ではないと思ひます。

そういう意味で、問題は、そういう規制緩和という一つの流れの中でではなく、もっと運輸省自体がこの陸運運送事業に対しては積極的に現実合ふような対応が今まででなされたのか、そういう感じを深くしているわけでありまして、そういう意味で、運輸省は、今日までのそういう一つの流れといひますか、そういうものをどのように受けとめられて、また反省し、問題点を理解しながら今回の法改正に当たられたのか、その点についてお伺ひいたします。

(武部委員長代理退席、委員長着席)

○寺嶋政府委員 道路運送法は制定以来何度か改正を見ておりますが、御指摘のとおり今回のような抜本的な見直しというのは今までなかつたところでございます。これまで怠慢であつたという御指摘は受けとめてまいりたいと思ひますが、いざにしましても、最近の新しい物流ニーズの高まりに弾力的に対応する制度にしなければいけないという一方の要請と、他方、安全の確保を一層徹底しなければならぬといういわゆる社会的規制の強化というもう一方の要請にこたえようというものが今回の貨物自動車運送事業法案の立法のねらいでございます。

○小淵(正)委員 まずその点をしっかりとしておかないと、いかに法律を改正しましても、これが今後の運用の中でどう生かされるかということにも大きく関連してきますのでお尋ねしたわけでありまして、先ほど来よりの質疑の中で、今回の法改正に

よつて公正な競争を維持するんだ、こういうことが大きな一つの柱として言われておるわけでありまして。規制を緩和して新規参入がどんどんできるような状態というのは、ある意味においては確かに一つの前進でありましようが、今の我が国のこの運送事業の実態からいけば逆に競争を激化させるのではないかと、そういう懸念なしとはいひません。

しかも、今のトラック産業の中で一番問題なのは、ダンピング行為による低運賃、そういった非常に低い運賃の中で、しかも働いている人たちは長時間労働、これはもうワーストワンの記録でございまして、ほかの産業からいいますと年間平均五百七十六時間も超過労働している、しかも交通事故はだんだん多発している、そして賃金は極めて低い、全産業平均で見ましても大体十万円程度は低い、こういうのが今の実態であります。そういう実態の中で、果たして今回の改正案によつてこういったものがどれだけ改善されるという方向に行くのか、そういう意味で私は極めて疑問なしとはいひません。

先ほど来質疑の中でお話を聞いておりますと、そういった見地から新しく第二十三条の義務行為違反だとか大臣の命令による第三十三条のそういった行為とかいろいろそういうことが今回は盛り込まれたので、そういった意味での適正化がより進むだろうということをお尋ねしておられたわけでありまして、果たして実効性があるのかどうか、非常に疑問なしと思ひます。現在まで許可制で現状のような状態なのですね。今度は届け出制で運営されようとするわけでありまして、そういう角度から見た場合、果たしてこれが実効性が保たれるのかどうか、本当にこれはそういう意味で疑問なしとはいひません。その辺に對する一つの確信といひますか、そういうことではないかということでの御意見があればお聞かせいたしたいと思います。

○寺嶋政府委員 認可制から届け出制ということ運賃に関する措置だといふふうな受けとめてお

りますが、確かに運賃は届け出制になります。それにつきましては、一定の場合には変更命令をかけることができるという規定がございます。また、届け出た運賃の遵守につきましては、適正化事業実施機関等を通じてその徹底を図るという措置をしております。また、安全面の措置につきましても、先ほど先生からお話ございましたように、従来の法律に比へまして格段に強化された内容の制度を導入しておるわけでございまして、これらと相まちまして事業の適正な運用を確保していきたいというふうに考えております。

○小淵(正)委員 運賃制度の実効性について今お触れになりましたが、現在の認可運賃制度を事前の届け出制にする。今日までの認可運賃制度についても、道路運送法第八条で定められた機能が今まで余り発揮されていなかったのではないかと、かなりのダンピング行為等が横行しておったのが実態ではないかと思うわけであります。認可運賃制度の中でも守られていなかったものが、今回の届け出制によって果たして政府がそれに対する実効性をどこまで上げられるのか、極めて疑問な点としないわけでありまして、その点をもう一度、従来とこれだけ違った角度から我々は取り組むのだというようにないかと思っております。

それから、このトラック産業の現状について申し上げますならば、売上高は年間大体七兆八千億円程度だと言われているわけですが、現在認可運賃制度は、実勢からいいますならばその六〇％程度で、実勢からいいますならばその六〇％程度で、結果的には六〇％程度で、約五兆二千億程度。本当の運賃認可制度から見ればそれだけマイナスされたままで七兆八千億という数字が出ておるのではないかと、こういう見方も業界の中でされておるわけでありまして、それを年間で見ますならば、働いている人たちが大体九十六万人程度だということ、約五百二十万人ぐらゐの水揚げ、実勢価格としてはそういう状態になっておる。現在運用されてお

る実態というのは、認可運賃制度の中でさへ実勢は六〇％程度ではないかというふうな一つの貴重なデータもあるわけでありまして、ここらあたりについてはどのように見られておるのか、この点も含めてひとつ御説明いただきたいと思います。

○寺嶋政府委員 トラック事業の運賃につきましては、事業監督等を通じて承知しておりますところでは、確かに認可運賃との乖離が見られます。これは遺憾ながら事実でございます。それが六割であるかどうかは私も確認をしておりますが、確かに完全な収受が行われていないということは遺憾ながら事実でございます。

認可運賃の遵守は、まず何よりもトラック事業者自身の自覚が重要でございます。事業者の監査を通じてその指導を行っておるところであります。またさらに、全日本トラック協会を通じて、認可運賃収受の徹底を図るようトラック業界と荷主との懇談会を計画的に開催して、荷主にも認可運賃の収受を要請するように指導しているところでございます。

また、今回の法律でどこがよくなるのかという御指摘でございますが、先ほど申し上げましたように、不適切な運賃につきまして変更命令を出して是正するという仕組みがございまして、適正化事業実施機関の創設によりまして運賃に関する違法行為に対する指導を強化する、また違法行為を強要するような悪質な荷主に対して運輸大臣の勧告を行う制度も設けておるところでございます。このような環境整備を図りまして、この運用を通じて、届け出運賃の適正収受に向けて最大限の努力を行ってまいりたいと思っております。

○小淵(正)委員 運賃制度の中で、今回標準運賃という一つの言葉が出ておりますが、今回の新しい運賃制度が本当に実効性が得られるならば、こういった標準運賃制というのは必要ではないかという議論も出てくるわけですね。そういうことで、この標準運賃制というのはどういう考え方で、中でのこのようなものが出てきておるのか。逆説的

に言いますならば、実効性を得切らないならばもう標準運賃制だけにしまつたらどうかという議論もまた出てくるわけでありまして、そういう意味で、いろいろそういった兼ね合いの中の標準運賃制というのは、いかなる考え方の中でどのようにやろうとなさっておるのか、お尋ねいたします。

○寺嶋政府委員 確かに運賃の届け出制のもとにおきまして、平常な経済状況のもとにおきましては標準運賃というものを設定する必要性はないと思っております。ただ、供給輸送力が極めて不足する、あるいは人件費とか燃料費が物価の高騰等から上昇しまして事業者の運賃が全体的に著しく高騰するおそれがある場合、あるいは運送原価に適正な利潤を加えた水準以上の運賃料金を使用した事業活動をそのような状況では招きやすいということからこのような動きを、このようなことは、異常な経済状況の中でのそのような超過利潤を取り戻すという事業者の動きをチェックする必要があると。それと逆に、また供給輸送力が著しく過剰になりまして事業者の運賃が全体的に著しく下落するおそれがある場合につきましては、運送原価を割る運賃料金を使用した事業活動を招きやすいということがございまして、その下支えを図る必要がございます。

これらにつきましては、個々の事業者に対して運賃の変更命令という強制的な措置をとることによって是正させることも可能ではございますが、むしろ運輸大臣があらかじめ標準的な水準として標準運賃を示すことによりまして、運賃変更命令を頻繁かつ広範囲に発動することを未然に避ける、そして公衆の利便を確保するという場合に標準運賃を設定するというところでこの制度を導入したものでございます。

○小淵(正)委員 次にずっと移ってまいります。需給調整規定の関係についてちょっとお尋ねいたしますが、先ほどいろいろお話が出ておりましたが、参入に当たつての需給調整規定は廃止し、免許制を許可制にする。需給調整規定は、大体昭和四十五年ごろの自動車局長の通達で、一応実質的に廃止されているというのが今日の状況ではないかと思っております。そういう中で、法第七条に定められる需給調整規定について、これを本当に機能させるために運輸省としてはどのような努力をされるのか。この意図する方向と逆の方向の中で今日までやられてきたような批判もあります。

が、四十五年の時点において需給調整規定に問題があったならば、なぜそのときにそういった法改正の措置をとらなかったのか。これは結果論ですが、昭和四十五年からは、自動車局長の通達で実質的には需給調整はもう空文に終わっておるのかかわらずその後の法改正の措置をとらなかつたが、これは今回の参入規制の反省の中でどのような生かされるのか、その点をお尋ねいたします。

○寺嶋政府委員 御指摘の昭和四十五年当時の通達でございますが、この当時は日本経済の高度成長の絶頂期でございました。各産業界は大量生産による規模のメリットを生かす生産販売体制を導入しておりました。むしろトラック輸送力が足りない、これを確保しなければならぬというのが当時の課題でございました。したがって、免許申請とか増車申請が山のように出てくるという状況にありました。当時としては、免許制度の弾力的な運用でその場に対応するということが必要であつたと考えております。

最近におきましては、国民の消費ニーズの多様化などを背景にいたしまして、多品種の少量生産が進んでおりまして、輸送需要も小口・多頻度輸送というふうに変わつてまいりました。こういう高度化、多様化したニーズに、トラック事業者がそれぞれの創意工夫に満ちたサービスで対応するということが強く求められてまいつたわけでありまして、このような背景を踏まえまして、今回免許制から許可制に、したがって需給基準は見えないということにしたわけでございます。

○小淵(正)委員 参入規制の問題で、緊急措置としての考え方、先ほどの質疑の中でも出ておりましたが、要するに新しいスタートでありますから、

五年ごろ一応更新の見直しをする、そういうものがワンクッションとして必要でないかという意見に対しましては、膨大な業務になるのでもそれはできない、そういう意味での行政の煩雑さ等いろいろな理由でそれはできないけれども、監査といいますが、厳密な監査の中でそういうものは逐次チェックできるんだ、こういうふうな御答弁がされておったと思います。

答弁を聞いておまして、一面そういった点に対する理解もするのですが、しからば監査というものは果たしてどれくらいの頻度でやられるのかなという疑問があります。そこらあたりとの兼ね合いでないとこの問題の判断はできないと思います。そういった点で五年ぐらいいつたワンクッション置いて更新するような、そういったものがどうしても行政上煩雑であれば、監査の中でやるというわけでありますが、そういった監査が果たして実効性のある形で運営されていくのかどうか、その点疑問なしとしないのですが、そのあたりいかがですか。

○寺嶋政府委員 事業者に対する定期的な監査につきましましては、ローテーションを組んで各事業者にまんべんなく行き渡るようにやっておるところでございますが、特に必要な場合には悪質な事業者に対して特別の監査を行う等重点的な監査も行いうわけでございます。そういうことを通じて事業の適正な運営が確保できるようにやっておる次第でございます。監査の回数等は、地方の運輸局によりましてそれぞれ事業者数等も異なっておりますので、一定の頻度という基準は現在のところございませぬ。

○小淵(正)委員 この問題はまた後で議論の機会があらうかと思ひます。確かに今の行政の実態からいって、悪い言葉になるかもしれないが、単なる口約束だけで、実際はそういう実効性に欠けるのじゃないかという気がするわけでありますので、この点また別の機会に議論することにはしたいと思ひます。

それから社会的規制について、今回は過積載と

か過労運転の防止の上においても新たに社会的規制をやるということを出されているのは、非常にこれは評価できるわけでありますけれども、罰則がついてない。労働基準法や道路交通法との関係における連動的な流れといえますか、そういうものが不明確であつて、ただ単なる精神規定みたいな感じがするわけであります。この点についてもっと実効性のあるような社会的規制というものについてどのようにお考えになつておるか、その点をお尋ねいたします。

○寺嶋政府委員 安全確保に關しましては、法案の第二十六条におきまして、必要と認めるときには運輸大臣が事業改善命令をすることになっております。この命令に違反しました場合には行政処分がかかりますので、車両の使用停止等、事業者にとつては極めて効果の高い制裁措置が加えられることになつております。

○小淵(正)委員 これでもまだ若干疑問なしとしないのでありますが、これはまた別の機会におくたいししまして、一応项目的に処理します。

適正化の事業の実施機関についてであります。トラック事業の適正化のために適正化事業実施機関を設置して、事業者の自主的な活動によって輸送秩序の確立を図ることになつております。基本的な構想についてはこれはもうまことに結構なことでありまして、フランスや西ドイツ等の類似したものと見ると、それらを参考にして産業秩序を確立するというところで、そこまで踏み込んだ中でこれらが設置されるのかどうか、その点と、問題は、運営に当たつて少なくとも働く人の代表としての、また利用者の代表等も参加させるがどうか、その点はいかがですか。

○寺嶋政府委員 ヨーロッパで行われておりますような産業調整まで踏み込むかという御指摘でございますが、この制度につきましてはそこまでのことを考えておるわけではございません。

それから、労働組合の代表とか荷主の代表等の関係者から適正化事業の推進につきまして幅広く

意見を聞きまして指定法人の業務運営に逐次反映させていくということは、適正化事業の成果を一層高めるものでありまして重要なことだと考えておりますが、その方法として現在行われております物流政策懇談会などを活用する方策を検討していきたいと思つております。

○小淵(正)委員 次に、時間が少ないので、貨物運送取扱事業についてお尋ねしますが、今回のこの法案の「目的」並びに提案理由の中で、利用者の利益の保護と利便の増進に寄与するということを中心にしたわけておるわけでありまして、従来の運輸関係事業法の目的の定義が、運輸事業の公共性と荷主への公正な競争と輸送秩序の確保、こういう柱を中心になつておつたわけでありまして、今回の改正では、荷主の利益保護といひますが、これが目的というように大きく変わつてしまつてゐるわけでありまして、これは運輸行政として従来のそういった法理念の考え方から少し変わったのじゃないか、ゆがめるものじゃないかというように厳しい一つの批判的な見方があります。この点はどういうふうに御説明されますか。

○寺嶋政府委員 本法の目的は第一条に規定してあるところでございますが、その中では「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」といふことにより、ということ、事業の適正化を図るといふこともうたれておるところでございまして、したがって、事業の健全な発達といふことも目的の一つとして入つておるわけでございまして、それとともに、「利用者の利益の保護」「利便の増進」といふことも入つておるわけでございまして、公共の福祉の文言が入つていないという点は、従来の伝統的な法律とは異なつておりますけれども、事業の運営を適正かつ合理的なものにする、貨物の運送サービスの円滑な提供の確保といった具体的な表現をとることによつてこれをあらわしているものでございまして、法の理念としては従来と変わるものではございません。

○小淵(正)委員 今回の法改正の中で、私はこれが一番ポイントだと思うのですが、新たに利用運

送事業者というものを制度化するわけですね。これは要するに荷主と実運送事業者の間にこの利用運送事業者なる者が介在して、そしてここを中心にしてすべて今後物流は動いていくのではないかと、こういう感じがするわけであります。あえてこういうものを制度化してきちっとすることの意味合いがいまいちよく分らない感じがいたします。

確かに今、この物流関係は物すごい広範な、多様化した中でありますから、荷主と直接実運送事業者との間の中でこういった集配というか、両方扱うようなそういう業種が出てきてもやむを得ない面があると思いますが、あえてこれをきちんと制度化してしまおうというところに、私は、今回の法改正の一番大きなねらいがポイントがあるんじゃないか、そういう気がしてならないわけでありまして、その点についての考え方をお尋ねいたします。

○寺嶋政府委員 貨物運送取扱事業者は、荷主と実際の運送に当たります実運送事業者との間にありまして両者のニーズをつなぐという役割をしておるわけでございまして、それぞれ実輸送機関から見ましても荷主から見ましても利用価値がある、そのために実態として存在しておるわけでございまして。ただ、従来の輸送機関とのばらばらの事業法規におきまして、その取り扱いが統一されておりました。必らずしも事業の実態を明確に反映した規定になつておりませんでしたので、今回、貨物運送取扱事業法におきまして横断的な規定を設けてその点を明確化しようとしておるものでございまして。

利用運送事業と取扱事業に分けてありますが、利用運送事業につきまして、現在も貨物運送取扱事業の一形態としてそれぞれの法規で規定が設けられておる場合がありますけれども、必ずしも取り次ぎとか代弁とかといった他の運送取扱事業者の性格の違ひが明確に区分されておりません。しかしながら、利用運送事業は荷主に対して運送責任を負うという点で、実際の運送事業者と同じ機

能を有しておるわけでございまして、実運送事業者の側から見れば、小口貨物の集荷等の役割を果たすという重要な役割を持っておりまして、そういうことで、このような事業を明確にとらえるために制度化するものでございます。

○小淵(正)委員 問題はそこがポイントですがね。今のお話を聞いておきますと、小口の荷物、貨物は荷主から直接実運送事業者との関係でつながるが、大体大きくいくと、何か荷主から利用運送事業者を経なくては実運送事業者の方に品物、貨物が動いていかなければ、必ずそこを通過しなさい、行かないというふうな考え方ではないかと思うのです。やはり制度化された以上、なぜこれが制度化されるかということになると、そういう形の役割もあるんだという程度はわかるけれども、何かこれを読むときちつとそれが中に入ってしまった、そこですべてが、集配からあらゆる貨物がそこに集中されて、そこから流されていくようなことになりかねないような感じが非常にします。その点、念のためにもう一度お尋ねいたします。

○寺嶋政府委員 先ほど運送取扱事業、とりわけ利用運送事業の存在価値について申し上げましたが、御指摘のとおり、あらゆる輸送がこの利用運送事業を通じて行われなければならないというふうな考え方立つものでは毛頭ございません。それは荷主のサイドの選択によりまして、みずから実運送事業者委託したいと思えばそうされるのは全く自由でございますし、自分はそういうことになれておらないのでその道のプロに任せたいという方、あるいは、ごく小口でなかなか船とか航空機にはそれ自体では載らないものが混載という形で送られるというふうなケースには、間に入る利用運送事業の存在価値が出てくるわけでございまして、荷主の側でそういうものの利用価値を認めるときにだけこれは使われるというものでございします。

○小淵(正)委員 その定義はわかりましたが、実際にこれを現実の動いている中で当てはめてみると、結果的に、この利用運送事業者の寡占化が進

んでいくのではないかと。もう荷物をほとんど集約し扱うのは、そういった利用運送事業者の資金量いろいろな設備その他のもので、ほとんどの荷物が、大半がそこで集中的に扱われるような方向になって、結果的には、利用運送事業者が実運送事業者をみんな下請、またそれを下請というふうな形の中に貨物が流れていく、品物が流れていく、実態としてはそういう形になっていくのではないかと。私は、結果的に、この利用運送事業者の寡占化対策をきちつとしないことには、独占的にそういうものが大きな市場支配をしようというのではないかと、非常にそういう危険性があるのではないかと、このあたりについてはいかがお考えですか。

○寺嶋政府委員 利用運送事業者が寡占化するのではないかとこの御心配でございますが、私どもとしては必ずしもそのように考えてはおりません。既に従来もこの事業は各運送機関ごとの運送取り扱ひの制度のもとで展開されてきたわけでございしますが、とりわけ海上運送につきましても利用運送というものは、従来規制がございせんでしたので、いろいろな事業者が、これは必ずしも運送事業者でない人も含めましていろいろな事業者が進出しており、活発に事業を展開してきたところでありまして、

したがって、今後これが許可制にはなりませんが、参入を厳しく規制するというようなものではございせんので、そのようにうまみのある事業であればなお参入があり得るわけであります。特定事業者だけが、あるいは少数の事業者だけが市場を独占するというような事態は招かないと考えております。

○小淵(正)委員 それは経済の実態を知らぬ、いや、知っておいて言っているのだからうけれども、今からこの制度で進んでいくと貨物の大半は利用事業者がすべて握って、必ず独占というか、一社とかいうことでなしに数社の大きな力ですべてが、地域ごととかで寡占化するような状況になりはしないか、そしてあとの実運送事業者その

他みんな単なる下請、孫請みたいになつてしまふのじゃないかという危険性が非常にあるのじゃないかという意味で質問しているわけですが。したがってこれは、それに対する何らかの歯止め的なものが必要じゃないかと思いますが、これはもう議論になりますので一応これで質問をおききます。

あと一つ。もう時間ありませんが、先ほどから新盛委員からも質問が出ておりましたが、港湾運送事業は別だということですね。法律的にもこれは違うということでは先ほどからいろいろ説明がされておりましたが、それはそれなりにわかります。

ただ、今港湾運送関係の人たちが一番懸念されておるのは、新しい複合運送体制というか、特に国際化の中で進むとなれば、東京からアメリカのロサンゼルスに品物を運ぶ、逆でもいいですが、そういう一貫輸送体制の中で行われる場合に、港湾運送が間に入るわけですね。それで、間に入つた場合に、港湾運送の業務の分だけは認可運賃制度。ところが全体としての一貫体制の中ではこれは許可制による運賃制度でしよう。だから、そういう中で果たして正常な認可運賃が確保されるのだろうかという不安を非常に持っている。そういう不安が先ほどの質問でもいろいろな形で出たと思ひます。それについては、建前ではそういうところ契約上の問題ですから当然それはそういうところだけきちつとされるはずだと言われても、実際の品物の流れの中ではどうしてもそこらあたりが一番大きな不安だ、そういう問題点があるのではないかと、この二つの懸念というものが、竹下さ

それから、先ほども言うように、そういう多様化していく荷物、貨物の中でコンテナその他の輸送等を一貫してやる場合に、品物を詰めた詰めなかつたりするものが内陸でもされていくような状況になりはしないか、そうすると結果的に港湾運送業務の一部がそういう形の中で侵されていくのじゃないか。この二つの懸念というのが、竹下さ

んの消費税の九つの懸念と違ふのですが、二つの懸念というのが港湾運送業者関係にとつては一番問題だと私は思うのです。この問題については建前としての説明を聞けば、別にそういうことはあり得ないと思ひますが、実際に経済が動く中で品物が動く中では、今懸念されているこういう二つの問題が必ずや大きな問題として出てくるのではないかと、私はそういう懸念をいたします。したがって、これはもう答弁の時間がありませんので、なお今後の課題としてお互いに検討して、何らかの歯止めが必要じゃないか、何らかの不安がないようにしなければいかぬという意味で、そういう問題、懸念があるぞということだけを申し上げて、これはまた次の機会にいたしたいと思います。以上です。

○島村委員長 中路雅弘君。

○中路委員 きょうは三点の問題についてお聞きしたいと思ひますが、一つはトラック事業の現状に關しての問題、もう一つは新しい法案の運賃問題、三番目が港湾運送事業と取扱事業法案の関連について、時間が限られていきますから、もし残されましたら次回に回したいと思います。

トラック事業の現状の問題ですが、トラックの貨物輸送量が今二千四百六十二億トンキロですね。輸送トンキロで見ると、全輸送量の五〇・九%を占めていますし、輸送手段別で見ますと第一位ですね。トラック輸送なしに日本経済を考えると、これはできないわけです。その中で営業用トラック事業、これは採算性や利便性を第一義的には必ずしもしない自家用トラックとの競争もありませんが、さらには貨物運送事業者間の今激烈な競争の中で行われているわけです。しかも、その事業者の九・五%を中小企業が占めている。なおかつ、受注産業ですから、そういう性格からいって、他の産業に比べて事業者としての主体性が發揮しにくい事業だと思ひます。

日本経済を文字どおり支えているトラック事業者とそこに働く労働者の現状がどうかということですが、六十三年度の、昨年度の監査報告で調べ

なお、現在御審議いただいておりますこの貨物自動車運送事業法案は、輸送の安全の確保、輸送

加入率で見ますと労災保険が八三・二%、雇用保険が七八・四%、健康保険が七五・四%、厚生年

しかし、これからは、これは法律に決まってお
ろうがおるまいが一つの経営者としての最低限の

認めるという趣旨であることは銜指摘のとおりでございます。ただ、これが全く無制限にできると

いうことではございませんで、著しく高い場合、あるいは特定の荷主に不公正な取り扱いをする場合、あるいは事業者間の不当な競争を招くようなものにつきましては変更命令をかけることができるとは繰り返して申し上げておるとおりでございます。運賃を全く野放しにしたということではございません。

○中略委員 この新しい法案では、トラック事業者があらかじめ運賃及び料金を決めて運輸大臣に届け出をし、この運賃または料金が能率的な経営のもとに適正な利潤を加えたもの、そして特定の荷主を差別しないこと、事業者間の不当な競争を引き起こさないものということにしているわけですが、現行法の認可制のもとでは個別の荷主ごとの運賃はあり得なかったわけですね。しかし、今度の新法案の規定ですと、荷主との個別契約運賃を届け出をするのを認めることになるのではないかと思います。これはいかがですか。

○寺嶋政府委員 本法の第十一條第二項第二号によりまして、「特定の荷主に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。」はその運賃、料金を変更すべきことを命ずることができることになっております。同じような状況にあります荷主に対して差別的な運賃を適用するということは、それが不当なものであれば、この基準に適合し変更命令がかけられることになると考えております。しかし、例えば大口割引等の同じ状況にある荷主であれば、同様に適用するというようなものであれば、この号に該当するものとは考えられません。

○中略委員 具体的にお聞きしますけれども、能率とか生産性というのは各事業者ごとに相違することになるわけですし、その相違による運賃の格差をもって不当な運賃にするのかどうか。また、通常の取引をしている荷主とたまにしか取引をしない荷主とは、当然荷主によっては運賃が違ふこともあるわけですね。これをもって特定荷主を差別することになるのか。さらに、事業者がさまざまな形態の運賃体系を持って事業を行っている

場合、事業全体としては適正な運賃になるけれども、一部の運賃についてはコスト割れになった場合、この一部の運賃だけをもって不当な競争を引き起こす運賃とするのか。具体的にはこうした幾つかの問題があるわけですね。だから、こうした場合に不当でない運賃とはどういう運賃をいうのか、今私二、三具体的にお聞きしましたけれども、一つ一つちよつと答えていただきたい。

○土坂説明員 運賃の原価、いろいろな企業によつて違う場合が考えられますが、運賃の算定はあくまでも適正な原価プラス適正な利潤ということでございますので、したがって個別の原価が違つて、その結果運賃が違ふ、そのことだけをもつてこれが不当である、是正命令の対象になるということにはならないと思います。個別に見てそれがあくまでも適正な原価、適正な利潤に入ればそれはそれなりに容認されるものであらうというふうに思います。

それから、もう一つおっしゃいました、またまた来る方についての運賃がどうなるのかということでございますが、これはさつきも申し上げましたように、一定の合理的な理由があれば私は運賃というのは違つていいと思います。例えば長期の契約があるとか、大口の取引をしていたら、そういう方について割り引く、それはどなたが来てもそういうふうにするというのは私はいいと思いますが、たまたま一見の客であるからどうであるというような差別をするというのはやはり不当差別に該当することになるというふうに思います。

○中略委員 もう一度お聞きしますけれども、例えば何をもって輸送実態に基づく運賃というのかということですね。例えば、先ほどもお話ししましたけれども、多くの運賃体系を持つ一つの事業者がやっている場合に、その運賃体系全体としては一応経営が成り立つけれども、輸送実態に合わないこともある。その中で個別にどれが割引する場合もありますね。しかし全体の経営としてはそれで適正な運営をやっているという場合に、輸

送実態に合わない運賃というのはどういうことですか。それは輸送実態と合わない運賃ということができないのじゃないかと思うのです。政府が基準と言っている判断が事実上不可能じゃないかと思うのです。運賃の適正な判断というのが主観的にならざるを得ないわけですね。その点はもう一度、基準というのはどこに置くのですか。

○土坂説明員 運賃はいろいろな立て方がございまして、例えば距離であるとか重量であるとかあるいは大きさであるとか、あるいは一定の時間以内に着きますというような付加的なサービスをつけるとか、いろいろなやり方でサービスの内容が違ふと思います。したがって、そのサービスの内容に見合った運賃であるならばそれは構わないと思いますが、一つのサービスに対して複数の運賃がある。それも人ごとに、あなたに対してはこの運賃、あなたに対してはこの運賃、同一のサービスに対して違う運賃があるというのは合理的ではない。やはり不当な差別に当たる。しかし、サービスの内容が違ふから運賃が違ふというのであれば、それはそのサービスの原価を反映したものに運賃が設定されている限り問題はないというふうに考えます。

○中略委員 今まで認可制であったことから、運賃自体を抜きにしたセールスというのは余り前面に出てこなかったわけですね。しかし新法案のもとでは、このようなセールスがトラック事業者の経営にとって死活にかかわる重要性を持つてくるわけですから、いわば運賃のダンピング合戦が一層熾烈になるということにならざるを得ないと思うのですが、その点はいかがですか。

○寺嶋政府委員 運賃につきましては、先ほど申し上げましたように、事前届け出制にするとともに、不適切な運賃につきましては変更命令を行う仕組みとしております。さらに、届け出運賃につきましては遵守の義務がありますから、届け出運賃制への変更が御指摘のような事態を生じさせることはないと考えております。

また、適正化事業実施機関の創設によりまして、運賃に関する違法行為に対する指導体制の強化を図るとともに、違法行為を要する悪質な荷主に對しまして勧告を行う制度を設ける等所要の整備を行っているところでございますので、これらの制度の適切な運用を通じて届け出運賃の適正収受に向けて努力を行つてまいりたいと思つております。

○中略委員 新しい法案で変更命令をつけてこうした運賃ダンピングを防止することになっているというお話ですけれども、一たん運賃を届け出制にしておいて、運賃は現行法の認可制のように事実上運用するということになれば、何も届け出制にしなくてもいいのではないかとこのように思ふわけですね。

○土坂説明員 この法律に基づく命令に従わない場合には、事業の停止あるいは取り消しを含む行政処分を行うことがあり得ます。

○中略委員 変更命令を出す基準は、どういう資料に基づいてどうして作成されますか。

○土坂説明員 基準でございますが、利用者による適正な負担を確保するために、その事業者の全事業収入が適正なコストと適正な利潤を超える、不当に高い超過利潤を得るということは防止しなければなりません。

それから、不当な差別的取り扱いの基準といひましては、公益性の高い輸送サービスの享受、これをやはり生かさなければいけませんので、特定の大口荷主や長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたたり、一見の客や近距離の客に不当に割高になるような運賃の設定は防止しなければならなないと思つております。

また、三号の不当競争の基準といたしましては、事業者間の健全で公正な競争を確保するために、同種のサービスを提供するのはかの会社との間で不当に安いものとなる運賃の設定を防止することに

しております。

これらの基準を具体的な指標にしていかなければならないわけですが、それは時間と場所によつて違つてまいりますが、それを勘案いたしまして適正原価を算出したしまして、それに基づいて具体的なメルクマールをつくらせて運用をしてまいりたいと思つております。

○中路委員 事業者が一定の根拠に基づき運賃について出したものを変更させるには事業者の経営内容にまで介入しなければ不可能ではないかと思ふのです。もしそれが可能とすれば、事業者の経営の裁量にまで介入するということになるわけですが、こうした行為はいかなる法律をもつてしても不可能ではないかと私は思ふのですが、いかがですか。

○土坂説明員 その運賃が適正な原価を反映したものであるかどうかというのを調べるために、必要限度でこの法律に基づく報告の徴取、場合によっては監査なども含めまして必要なデータは集めた上で調査をするということにならうと思ひます。

○中路委員 判断の基準がやはり主観的にならざるを得ないですね。運賃を前面に出したこうした営業が全面的に出れば、大手など資本力のあるトラック事業者はますます、トラック事業者は大半が中小企業かつ受注産業という性格を持つていますから、いわば事業者の自主性というのが他の事業者よりも、より以上の運賃ダンピングをどう行うかという、競い合うということにならざるを得ないと思ふのです。そういう点で今度のこの新法が、今でも非常に競争が激化しておりますけれども、さらにこれを一層激しくする、またそれはそこで働く労働者に犠牲がしわ寄せされるわけですが、大手資本などのこうした問題についての規制というのはどういうようにされていきますか。

○寺嶋政府委員 ダンピング行為につきましては、それが大手資本であらうが中小事業者であらうが、法律の基準に照らして不適正な場合であるときには変更命令をかけることに変わりはございません。

ません。したがって、事業の規模のいかにかわらず、この法律の執行は適正に行つていきたいと思つております。

○中路委員 荷主規制というのでも出ていますけれども、この発動要件、これはどういう手順になるのですか。

○土坂説明員 先生お尋ねの話、荷主勧告のことであるかと思ひますので、荷主勧告で申し上げたいと思ひます。

これは要件が三つございまして、一つは、主として安全関係の規定に事業者が違反をしたという事実がありまして、その事実に従つて行政処分をする、そういうことが一つの前提でございまして、それと、そういう違反行為が荷主の行為に原因があつて起きておるといふことがもう一つの要件でございまして。

それから三番目の要件としては、トラック事業者に対する処分ないし命令をするわけでございまして、それだけでは再発を防止することができないと認められるときというところでございまして、この三つの要件を満足する場合に荷主に対して運輸大臣が直接勧告をするということにしております。

○中路委員 今おっしゃつたように、この発動要件というのはいくらもあるんですね。反する行為があつた場合、荷主の指示やその行為に起因するといふことを明確にしなければいけない、なおかつその荷主を所管する大臣の意見を聞かなければならない、運輸大臣はそれを聞かなければ荷主に勧告を出すことはできませんし、しかも罰則もないといふことですから、これも実際には全く実効性の難しい問題だと私は思ひます。規制を緩和して、この新法では事実上今よりも過当競争に拍車がかかるのではないかと。トラック事業者の公正な競争を保障するといふ制度の確立が今求められているのであつて、私たちはそういう立場からこの新法には絶対に賛成するわけにいかないと思ふわけですが、今求められているのは、最初お話ししましたように、トラック事業者の公正な競争、そ

こで働く皆さんの現状、これをどう改善して秩序ある輸送の体制をつくっていくかといふことについてこたえていかなければならないと考えるわけですが。

ちよつと時間が限られていきますから、もう一問の港湾運送事業の問題と関連して、港湾運送事業法による港湾運送料金の監査実施状況といふのを見てみましたけれども、監査品目数の約半分が認可運賃を完全に収受していないといふことですね。現行の港湾運送事業者としては、荷主等に対する立場から料金の収受が行われていないといふ現状がこの監査状況でも出ています。これについてお考えはいかがですか。

○寺嶋政府委員 運輸省当局におきまして港湾運送料金の監査をいたしました実施状況は、先般お話ししたところでございまして、昭和六十年度から五年間で申し上げますと、監査対象事業者数が六十一年四十三、六十一年百六十、以降百二十八、四十九、平成元年はまだ途中でございまして、報告も全部上がつていられるわけではございませんので七となつております。監査全品目数が六十一年が九十八、六十一年が七百六十二、六十一年が三百七十六、六十一年が三百三十一、平成元年が二十五。そして警告しました品目数が、六十一年が十二、その後三百七十一、百五十五、十七、平成元年が十三となつております。このようなことで、必ずしも港湾運送料金の完全収受が行われている状態にないといふことは事実として認識をしております。

○中路委員 もう時間が限られていきますから、貨物取扱事業法案について、時間の範囲まで続けまされども、この法案の経緯は、八一年の運輸政策審議会の答申に見られる複合一貫輸送の促進にあると思ひますが、そのねらいは物流コストの削減といふことだと思ひますが、いかがですか。

○寺嶋政府委員 運輸政策審議会の答申では、国際複合一貫輸送の促進といふことが一つの目的として掲げられております。トータルコストの削減といふことも一つの目的でありますし、高度な

サービスの提供ということも荷主にとつて非常に重要な要素でございまして。このようにしまして、利用者にとつてより一層便利なサービスが提供されることをねらいとしていられるわけでございまして。

ただ、この運送取扱業法自体におきましては、複合一貫輸送という制度を設けているわけではございませんで、運送取扱事業、これは利用運送と取次事業に分かれておりますが、それぞれの輸送機関ごとの取扱行為について規定をしていられるものでございまして。ただ、このようなことで従来不明確でありました利用運送事業者あるいは取次事業者の法的性格を明らかにしたということには意味があると思つております。

○中路委員 この複合一貫輸送の実際の担い手は、港湾の場合にはどのような業者が該当することになるわけですか。また利用運送事業者とは、港湾ではどのような業者がなることになるのですか。

○寺嶋政府委員 我が国におきます国際複合一貫輸送の例としましては、船会社のようにみずから輸送手段を持つていられる事業者が実施している例と、みずからは船舶などを保有せず国際複合一貫輸送を実施している例がございまして。

どのような事業者がいるかといふことでございまして、国際複合一貫輸送を行つております事業者の団体として、日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会というものがございまして、その正会員の百四十六社のうち百七十七社が港湾運送事業者でございまして。ということからもわかりますように、港湾運送事業者がこのような分野に多く進出しております。

その事業者の内訳としましては、主として一種元請と海貨事業者であります。免許区分別に見ますと、無限定一種が四十三社、それから海貨限定が六十三社、沿岸専業が一社でございまして。それから会社の規模を資本金の区分で見ますと、資本金一億円以上の会社が六十五社、三千万円以上一億円未満が二十八社、一千万円以上三千万円未満が十三社、一千万円未満が一社ということでは

七社がござりますが、このようになりかなり広い規模別の階層にわたってこのような複合一貫輸送が行われているところでございます。

○中路委員 今度の取扱法では、その目的の中に利用者の保護というものは含まれておりますけれども、実運送事業者の保護はどこにもないわけですね。トラックや港湾運送事業者など実運送事業者の九〇%以上が中小企業でありますから、また受注産業でありますから、こうした実運送事業者の置かれている状況を、今回の法案、この中でどのように配慮等が行われることになっているのか、法文上は何もないのですが。

○土坂説明員 取扱法は、取扱業の健全な発展ということを目指しております。いまして、実運送事業者の方はそれぞれの実運送事業法でやるということでございます。ただ、取扱業の実運送事業に対する関係が非常に行き過ぎまして、実運送事業の混乱が生じる。それがまた取扱業の混乱にもなっている。そういうようなところまでいった場合には、取扱業に対する改善命令を出すということがこの法律の中に条文として入っております。

○中路委員 運輸省は、港湾関係の皆さんとの交渉の席上で、港湾運送事業者である元請、海貨の業務は、本来的には取扱業者であるとした見解を示されたということを聞いています。この見解によると、この取扱法による利用運送事業者が直接専門の業者に荷を手配する仕事を依頼するということができることを示しているわけですが、そういうことになるのでしょうか。

○寺嶋政府委員 実際の作業会社は港湾運送を行わせるという行為は、港湾運送事業法の一環元請行為になりますので、これは免許事業者でなければできないことでございます。したがって、利用運送事業者だけの資格でこのようなことを行えば港湾運送事業法の違反になります。港湾運送事業法の免許を取って初めてそういうことが可能でございます。

○中路委員 重ねてお聞きしますけれども、もし

か今のようなことが可能ならば、先ほど私が指摘したように、これは港湾運送事業法の違反ということをはっきり言われましたけれども、取扱法は港湾運送事業法の事実上の空洞化をより一層促進するわけですから、この点ははっきりしておきたい、改めてこの港湾運送事業法の厳守を要請したいと思っております。

さらに、荷主と元請、海貨業者の間に利用運送事業者が入った場合に、港湾運送事業法の下請禁止に該当するのではないかと思うのですが、このようなことがならない保障が具体的にあるのですか。

○寺嶋政府委員 港湾運送事業法上の一種元請業者は、船社と運送契約を締結しております荷主の貨物を、当該船舶に積み込みあるいは取りおろす荷役作業を当該荷主から委託を受けて行う事業者でございます。取扱事業法上海上利用運送の許可を受けている利用運送事業者、いわゆるNVOCCと言われている事業者でございますが、このような事業者は船社にとっての荷主であり、港湾運送事業者は当該利用運送事業者から委託を受けてその貨物を船舶に積み込みあるいは取りおろす荷役作業を行うものでありますから、この利用運送事業者は港湾運送事業者にとって港湾運送事業法上の荷主と位置づけられます。したがって、利用運送事業者が一種元請業者に港湾運送を委託する行為は港湾運送事業法上適法だと考えております。

○中路委員 今の、今度の法案と港湾運送事業法との関係の問題、ちよつともう少し突っ込んでお聞きしたいと思っておりますので、きょうはもう時間が終了していますから、次回また機会がありますので、続けてやらせていただくということで終わりたいと思います。

○島村委員長 次回は、来る二十一日火曜日午前九時五十分理事会、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。

午後四時十七分散会