

第百十六回 参議院運輸委員會會議錄第二号

平成元年十一月三十日(木曜日)
午前十時一分開会

委員の異動

十二月九日

辞任

喜岡

津君

補欠選任

竹村 泰子君

十二月十日

辞任

竹村

泰子君

補欠選任

喜岡 淳君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

中野 鉄造君

委員

伊江 朝雄君

上杉 光弘君

鹿熊 安正君

片山虎之助君

野沢 三三君

山崎 竜男君

喜岡 淳君

小山 一平君

瀬谷 英行君

安恒 良一君

小笠原貞子君

栗森 喬君

衆議院議員

運輸委員長

島村 宣伸君

國務大臣

運輸大臣

江藤 隆美君

政府委員

運輸大臣官房国
有鉄道改革推進
総括審議員

運輸省国際運
輸・観光局長

運輸省地域交通
局長

運輸省地域交通
局長

運輸省技術安全
部長

運輸省貨物流通
局長

運輸省航空局長

運輸省航空局長
技師部長

運輸省航空局長
技師部長

労働省労働局長

労働省労働基準
局長

事務局側
常任委員会専門
員

警察庁交通局長

航空事故調査委
員会事務局局長

建設省都市局都
市再開発課長

建設省道路局有
料道路課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

建設省道路局高
速国道課長

大塚 秀夫君

宮本 春樹君

早川 章君

松波 正壽君

寺嶋 潔君

丹羽 最君

中村 資朗君

岡部 晃三君

野崎 和昭君

長谷川光司君

島田 尚武君

高橋 克彦君

安達常太郎君

小野和日見君

橋本鋼太郎君

廣瀬 好宏君

中道 文基君

星 忠行君

○運輸事情等に関する調査
(国内航空運賃に関する件)

(JR各社の安全対策と経営状況に関する件)

(日航機墜落事故に関する件)

(佐川急便の経営問題に関する件)

(高速道路料金に関する件)

(交通事故増加の現状と対策に関する件)

(地方空港の活性化に関する件)

(日米航空協定に関する件)

(国鉄清算事業団職員の再就職問題に関する件)

○貨物運送取扱事業法案(第百十四回国会内閣提
出、第百十六回国会衆議院送付)

○貨物自動車運送事業法案(第百十四回国会内閣
提出、第百十六回国会衆議院送付)

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会
を開会いたします。

参考人の出席要求に関する件についてお諮りい
たします。

運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会
に日本道路公団理事廣瀬好宏君、同じく中道文基
君及び首都高速道路公団理事星忠行君を参考人と
して出席を求めたいと存じますが、御異議ござい
ませんか。

○委員長(中野鉄造君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

○委員長(中野鉄造君) 次に、運輸事情等に関す
る調査を議題といたします。

これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○喜岡淳君 おはようございます。

まず最初に、運輸大臣や運輸省の皆さんにお礼
を申し上げます。

私は、選挙区は香川県なんですけれども、四国

で香川県だけがプロペラ機という状況が続いてお
りましたけれども、ようやく十二月十六日に皆さ
んの御尽力の結果新空港が開港いたします。そ
してジェット機が就航するようになっております
から、香川県の航空事情といえますか、後進性
というものが一つ解決されるという事態を迎えてお
ります。

そこで、その新空港に係をいたしまして、今
地元の方では二千五百メートルの滑走路が整備を
されたことによってジェット路線の拡大というこ
とが期待をされております。今、札幌―高松間の
ジェット便の要望あるいは名古屋、沖縄などの新
しい航路を開通していただいて、しかもそれをジ
ェット便でやっていただきたいという声が高まっ
ております。そういう意味で、この新高松空港に
関係して新しいジェット航路の要望が出ておりま
すけれども、その見通しについて、十二月十六日
開港でありますので、ぜひ現状のところを教えて
いただきたいというふうに思います。

○政府委員(丹羽最君) ただいま先生のお話のと
おり、来月の十六日に新高松空港が開港いたしま
す。それで、現在はジェットではございません
で、YS11で東京、それから大阪、福岡、熊本、
それぞれ結んでいただいております。

それで、基本的にできるだけ早くそのYSをジ
ェット機の方に代替することを考えていくわけで
ございますけれども、これにつきましても、その
YSをジェット化する問題につきましても、新高松
空港の方はよろしいわけでございますけれども、
その相手の特に東京、大阪の空港の容量に、今大
変狭いというんでしょうか、便数の一応の枠内で
処理していかないとという問題がございます
ますものですから、直ちに右から左というわけに
はいかないという問題が残っております。

それで、今現在結んでいられる路線につき
ましては、順次ジェット化を進めていくというこ

本日の会議に付した案件
○参考人の出席要求に関する件

とを考えておりますが、そのほかに新しい新規路線のことといたしましては、全日空が高松―千歳間の開設を計画しているということを聞いております。

この運輸の見通しにつきましては、これは十二月十六日には間に合いませんので、機材の納入の計画とか運輸乗務員の充当計画、そういったことから来年の秋以降となり、それまでの間、会社においては運輸とか販売体制の整備とか、そういった諸準備を進めていくというふうに聞いております。

私も運輸省といたしましては、会社の免許申請がございまして、これについては適切にできるだけ早く対応していきたい、こう考えております。

○喜岡淳君 私、四国と北海道を結ぶ飛行機については非常に有効な意味があるのではないかと、思っています。四国は南国ですから暖かい地域でありますし、北海道は寒いところでありまして、例えば農作物の交換ということが、暖かいところと寒いところの間で農作物の交換ということが可能になってまいりますし、一方が暖かいところに涼しいところがあって観光客の移動ということも非常に可能になってくると思っております。そういう意味では、高松―北海道をジェットで結ぶということは将来的に非常に大きな役割を果たすというふうに思っております。運輸省の皆さんにおかれましては、この高松―北海道便のジェット機化ということについて、ぜひ温かい御指導、御支援をお願い申し上げたいと思います。

それから、ジェット機あるいはプロペラ機でもたくさん就航いたしておりますが、ついせんだつて十一月二十八日の夕刊でありますけれども、運輸省の方針として長い間議論をしてきた航空運賃の改定問題というのが報道されております。運輸大臣におかれましては、ついせんだつてはJRの内部障害者の割引問題で非常に大きな御決断をされ、心から敬意を表したいと思っております。このたびは航空運賃についての見直しというこ

とが報道されております。新聞でいろいろな報道されておりますけれども、来年の春にも値下げをするのではないかと、という報道でありますので、航空運賃問題懇談会の方でどのような御議論になっておるのか、お聞かせをいただければと思います。

○国務大臣(江藤隆義君) かねがね航空運賃の問題につきましては、いわゆる方向別格差の是正ということが国会でもしばしば議論をされてきて、鋭意努力をしてきたところであります。御案内のように、パリ―東京間は一〇〇対一〇三、ロサンゼルス―東京間は一〇〇対一〇四というところまでまいりました。

そこで、もう一つ問題なのは、いわゆる東南アジア、ASEAN諸国の後進地域との問題でありまして、年末までに一〇〇対七〇から九〇までにおさめようというところで努力してまいりました。が、先日発表をいたしましたように、目標よりかは早く達成することができまして、まだ完全ではございませんけれども、かなり当初の予定よりかは正ができた。

残る問題は、御案内のように、南北格差と言われる運賃格差でございます。なかなかすぐ北海道、それから九州の一部にそういうことがあるというところで、これは日米航空交渉、それから方向別格差の是正、引き続いて航空局には大変無理をさせたわけでありまして、徹夜の努力をしてまいりました。大体来月には原案が全部まとまるといふところまでまいりました。したがって、来年が明けたら審議会にこれを諮って、そして御答申をいただき次第これを実施しようと思っております。春先になるとゴールデンウィークもやってきます。今までは何かという少しい期間が長かったようですが、事情を御説明申し上げて、なるべく早くひとと御答申をいただいてこれを実施に移したい、こういうふうに考えて今準備を進めておるところでございます。

○喜岡淳君 報道では、例えばこれは国内航空運賃の問題ですが、新しい方式として従来の路線別

原価方式を廃止して標準原価方式というのを導入する、という報道がされております。この標準原価方式というのはどのような考え方でしょうか。○政府委員(丹羽康君) 新聞報道は割と今決まったような形での報道が多かったのではないかと、思っております。ただいま大臣が申し上げましたように、私も学識経験者の皆様方に、きょうがその第一回でございますが、集まっていたいただきまして、これから国内運賃で言えば南北格差の是正を初めとする問題につきまして御議論をいただくことを今予定しておるわけでございます。したがって、どういった形にそれがおさまるかという点につきましては、まだこの段階においては決ま

ったわけではございませんが、その内容につきましては私どもも検討なり部内での議論をいたしたいといういろいろな問題をやってございます。それで、その中の一つに、今先生おっしゃいました、いわゆる路線別の運賃であるのかそうでないことにするののかとかいうようなことも議論の中にございまして、今のいわゆる標準原価方式という形は、各エアラインのコストがあるわけでございまして、その平均的な原則的なコストみたいなものを計量いたしまして、それとの関係で現行の運賃がどうなるかということの比較みたいなことは一応議論としてはございまして、そういうことになるとかならないとか、あるいはどういふふうに適

用していくかとか、そういうふうな問題はまさにこれからでございます。基本的には私も今考えていますのは、不公平感の是正という、そこが一つのポイントではないかと考えているわけでございます。

南北格差の是正という問題も、同じ距離を飛びながら北へ行くのと南へ行くのと単位当たりの運賃が違ふとか、そういうふうなことから発してくる話ではないかと思っております。そういう意味では不公平感というのはいろいろございまして、例えば普通運賃と割引運賃、割引運賃の中の団体割引とそれから個人の割引とか、そういうふうな問題がいろいろございまして、その辺につきま

いろいろなこれから詰めてまいりたいと思っておりますが、今とちがえず考えておりますのは、一遍に理想型まで達するというのは大変難しい話だと思っております。若干の手直しというんで、いいますか、原則に近づける方向での手直し、そういったようなことをどの程度でできるか、こういうことを御議論いただこうと思っております。

○喜岡淳君 公平な納得できる運賃といいますが、そういうことが非常に重要だろうというふうに思っています。ぜひ不公平感を解消するということを利用して、おたえしていただきたいと思います。

それで、利用者の中でどうもなかなかわかりづらいなと、不公平感が強かった理由の一つとして、航空業界はもうかつておるといふ意見をよく聞くわけですが、航空運賃に関する資料というものがなかなか公開されていないのではないかと、そういうような指摘も聞いております。確かに航空会社も私的企業でありますからいろいろあるでは、けれども、航空会社もここまでなっておりますと、非常に社会的な公共交通の側面が強くなっております。そういう意味では、ぜひ航空運賃に関する情報公開というものを進めていっていただろうか、そういうことについての御見解はどうでしょうか。

○政府委員(丹羽康君) ただいま先生のお話の中にもございましたが、航空会社は純民間会社でございます。ですので、それぞれの会社の、何といひますか、会社自身の話ということがあると思います。私たちが一般的に航空会社の行っております運賃の関係のいろいろな原価の算定とか、そういうふうなことににつきまして直ちにオープンにするということ自身は大変難しい問題ではないかと思っております。で、きょうが申し上げました運賃体系みたいな問題につきまして、不公平感の是正の方向で物事を考えていく、ということの一環といたしまして、できるだけお乗りいただく方にわかりやすい運賃体

系というんでしょうか、割引運賃を含めまして、そういったようなことができないかというところは私どもの問題意識の一つとしてございます。

○喜岡淳君 国鉄も民間になって民鉄企業になりましたが、JRの方もやはり営業係数といいますが、できる限りの資料は公表をされておるといふふうに思いますし、航空会社についてもできる限り航空運賃に関する資料を公開していくというところも利用者にとって不公平感を解決していく一つの役割を果たすのではないかと思いますから、納得すれば、不公平感も少しは緩和されるという気がいたしますので、できれば路線別の原価といいたいか、そういうことの公表を検討していただきたいと思いますというふうに思います。

この新聞の報道については、まだ決まったことではない、これから議論をされていくということでありまして、この報道の中では適正利潤という言葉が使われておりますが、電力業界で言いますと、法定で適正利潤というのが七・二％でございます、決まっておりますが、航空業界で言いますと、適正利潤というのはどの程度にお考えでしょうか。

○政府委員(丹羽景君) 適正利潤がどのくらいかということにつきましては、私も今これだということをお示しするものを持っておりませんが、航空業界の決算の状態でいろいろ資料が出るわけでございます。先ほど先生がおっしゃいましたJRの関係で出されている程度の資料は航空会社の場合にも当然出ているわけでございますが、その中で一つ私どもの方として気になる部分というのは、売上高利益率というんでしょうか、売上高に占める利益の割合、これは今航空会社全体はほかの民間会社と比較しても相当低い、そういう位置にあるのではないかと思っております。したがって、これからの特に国際関係の競争激化とか、そういったような時代を控えてももう少し体力をつけていただくとか、そういったような必要性がまだまだある段階ではないかと思っております。

○喜岡淳君 適正な利潤というのはなかなか難しいかと思いますが、やはりこれも航空業界がここまでするわけですから、ぜひ適正な利潤率についてということでも教えていただければと思っております。私には、できるだけそういうものを公表した方が航空運賃が明朗である、利用者にとって納得しやすいんだというところだと思っておりますから、やはり適正利潤というのは公表すべきではないかというふうに思います。

それから、今度の運賃改定につきまして、格差の是正につきましては、この新聞報道でも書かれておりますが、航空運賃政策の大綱な変更は戦後初めてのことであるという非常に歴史的な意義を述べておりますけれども、そういう意味では、ぜひ利用者の意見をこの際、いろいろな意見があるだろうと思っておりますから、公聴会というものを考えてみたらどうかと思っておりますが、どうでしょうか。

○政府委員(丹羽景君) 先ほど大臣が御答弁申し上げましたように、今学識経験者に集まっていただましているいろいろな御意見を拝聴し、私も何かあるいはエアライン、航空会社の方々とすり合わせをこれからいたしまして、具体的な方針なり案がそろった形で出てまいりました段階で、それを航空会社が各路線ごとの運賃の形に具体化して、それを来年度に入りましてから申請という形で私どもに提出してくることになると思っております。その際に、先ほど大臣が審議会にかけたと申し上げましたとおり、運輸省の運輸審議会ということもございまして、運輸審議会は一種の公聴機関でございますから、そちらで運輸審議会なりのいろいろな意見の吸い上げをしていただける機会があるかと思っております。

○喜岡淳君 審議会は審議会としての重要な役割があるわけですが、航空運賃の改定についての公聴会というのは、やはり国民の中からは求められておると思っています。といいますのは、公聴会が行われたのは、たしか昭和五十八年。公聴会が開かれたのはこれまでに日本貨物航空の免許申請の際に一度開かれたというのが唯一の公聴会ではなかったかというふうに思いますけれども、非常に航空機をめぐる状況が変化をいたしておりますから、そういう意味ではたくさん意見があるだろうと思っております。この際、ぜひさまざまな意見を聞いて今後の航空行政に役立てるといふことも大切ではないかと思うんですが、どうでしょうか。

○政府委員(丹羽景君) 私どもは運輸省の内局の航空局でございますので、運輸審議会はまた別の機関でございます。私どもが運輸審議会の運営事項にとにかく申し上げる立場にはございませぬけれども、今先生の御指摘の公聴会といふのは、多分運輸審議会の公聴会のことかと思っておりますが、運輸審議会は公聴会だけではなくて、部内でもまた外部の方からのいろいろな御意見を聞くとか、そういったようなことも制度上いろいろございまして、それで、運輸審議会の御判断で、事案の内容によりまして一番適切な方法をおとりいただけるのではないかと考えております。

○喜岡淳君 それでは、次にJRの関係でちょっとお尋ねをしたいと思います。

先般、参議院の決算委員会では運輸省あるいはJR東日本に対して質問をさせていただきまして、それは去年の十二月五日、東京の東中野で列車の正面衝突が起きて大きな事故が発生いたしました。そして、十二月八日には参議院の運輸委員会において、大臣を初め関係当局の皆さんは安全運転に対する決意の表明と具体的な手だてを述べられたところであります。しかし、その後、JR関係の事故は大きな事故が頻りに発生をいたしておりました。四月の事故、八月の天王寺の問題、そして十月の常磐線とか、さまざまな問題ですね。けさの新聞でも、JRの飯田線の事故については信号の見誤りということが報道されておりましたけれども、JR常磐線に起きた事故ですが、列車と列車が線路の間隔が狭くなったために接触をした。その狭くなっておる箇所についての発表は、当初、百七十三カ所のつまり狭い場所があるんだ、安全基準に満たない場所は百七十三カ所だという発表でございましたけれども、よく調べてみると、今度は九百六十三カ所に上ることがわかったという報道が行われておりますけれども、これは事実でしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 運輸省としては、軌道中心間隔の実態についてJRに総点検を指示したところでございます。JR東日本の総点検の結果では、車両の運用、線路の使用状況等の制限を行うことによりまして、規定で定めまします三・六メートルよりも狭くても安全は確保されますことから、特認を言っておりますが、特別構造の許可を受けたとみなされている箇所は九百六十三カ所でございます。

なお、御指摘のとおり、一部の報道機関が要注箇所五百カ所と報道したところでございますが、今般の総点検は、できるだけ正確を期しますために、同一区間でございまして、線路が直線であるか曲線であるかを等別しまして詳細な点検を実施して、今申し上げました特別許可を受けたところをカウントしましたので箇所数が増加したということでございます。

○喜岡淳君 それから、今度はトンネルの件ですが、JR北線上で列車がトンネルの屋根というんですか、列車が頭をトンネルの中ですった、いわゆる接触事故ということが言われておりますが、この事故を通じて明らかになったことは、運輸省令の安全基準より天井が低い問題トンネルだった。去年の夏にトンネルの高さをはかつたけれども、そのときは安全基準内と判断して、運輸省にもその旨報告をしていたということが書かれておりますけれども、これはどういう事故だったんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) ただいまのトンネル事故につきましては、このトンネルが基準に違反しているということではございませぬで、このトンネルを通過するに当たっての車両限界というものがございまして、今回の事故というのは、本来、クレーンのカバーをつけました際に、このトンネル

を通過する場合には一・六ミリという非常に薄い鉄板でカバーすべきところを、誤りまして十センチあるふたのような形のカバーをつけたために、そのカバーの高さの違いで接触したという結果でございまして、これは本来規定どおりのカバーをつけておれば起こらなかった事故でございまして、そういう意味での点検をしているところでございまして。

○喜岡淳君 この岩瀬トンネルですが、去年の春トンネルの調査をしたところ——こういう報道がありますね。運輸省は、去年の春、JRに対してトンネルの構造調査を指示した。JRでは約半年かけて調査した結果、基準を下回る場所は九十九カ所あったという報告をしたようであります。ところが、今度接触事故を起こした岩瀬トンネルはその報告の中に含まれていなかったという報道がございまして、これは事実でしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) ただいまの新聞については、私も確認しておりませんが、後刻確認させていただきますと思いますが、先ほど申し上げましたように、このトンネルの高さが基準より低かったということではなしに、クレーラーのカバーの取りつけ違いということが原因だと理解しております。

○喜岡淳君 いろいろな理由、原因があつてこういうことが起きておるんだろーと思ひますけれども、私はいつも疑問に思ひますのは、事故が起きるたびに、責任を持って対応する、あるいは二度と発生しないように再点検をする、いつもこういう御答弁がありますけれども、どうしてこういうミスとか事故が後を絶たないんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 私もその点大変遺憾に思ひます。そこで、私も多分として、単に責任者である経営者を呼んで厳重注意するあるいは警告書を出すだけではなしに、現場に至るまでのようにすれば事故を防げるかというのを検討することが非常に重要ではないかと考えておりまして、去年の十二月にも鉄道保安連絡会議、これは私どもの保安課長とJR七社の各安全担当責任者

でございまして、この連絡会議において最近の事故の分析をしまして、特に現場におけるマニュアルといふものが、どういう形で作業の手続をすれば、先ほどから言っておりますような作業の手違ひあるいは設置のミスが防げるか、このようなことをJR各社が持ち帰りまして、また二月にも連絡会議でその結果を持ち寄りまして、各社でできるだけ共通の安全を確保するためのマニュアルを整備する、こういうことが事故を防止する極めて重要なことではないかと考えております。もちろん年末年始の総点検等で現場の現在の施設が安全基準上適切であるかどうかというところは厳しくチェックいたしますが、他方では手続類についても整備していきたいと考えております。

○喜岡淳君 今の御答弁の中にもありましたが、いよいよ年末年始の民族大移動と呼ばれるほどの時期を迎えつつあります。そこでJRとしては、年末年始の大量に移動するお客さんに対してどのような安全についての説明といふものか、宣伝といふものか、利用客の信頼にこたえる方法としてどのような手立てを具体的に考えていらっしゃるんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 年末年始の特に旅客が大量に鉄道を利用する時期におきましては、毎年、年末年始の総点検ということで私も運輸省の指示に基づいて各鉄道会社が安全を点検するわけでございまして、特にこの場合は、最近の事故にかんがみ、先ほど御指摘のございました軌道間隔の問題あるいはトンネルの車両限界の問題等、このような具体的な項目について全国一斉に点検をして旅客の安全に遺憾のないよう措置をするということで、JR各社に指示しているところでございまして。

○喜岡淳君 点検とか調査ということでありまして、私が、私はその内容に問題があるのではないかと考えています。この間「なだしお」の事故が起きたときに、当時の防衛庁長官は、これは重大な事故を起こしたからおれはもうやめるんだ、責任をとってやめるといふ言葉をおっしゃいました。責

任といふことは、もちろん運輸省とかJR東日本とか、そういう組織、機関の責任になるでしょうけれども、その責任は具体的にだれかという人がいない限り、結局だれも責任をとらないという結果に終わっているのが今までのすべての例であります。そういう意味で、私は、これだけ安全問題で議論が続いておるわけですから、運輸省としては一体そのあたりをどういうふうにする——運輸省だけではありせんけれども、もちろん安全運転に於いての最大の責任は運輸省にありますから、そういった問題についてどういうふうにお考えなのか、最後にお聞きしたいと思います。

そして、何よりもその再発を防止するために、運輸省とJR、この両者の間に本当に緊張関係があるのかどうか。調査のずさんさあるいは報告ミス、点検ミス、こういうことが次から次に起きてくるのは、やはり検査、調査する側と報告する側との間に緊張関係がないのではないかと、そういうふうに感じられてならないわけでありまして、この点を最後に御質問させていただきます。

○政府委員(大塚秀夫君) 先生が御指摘されましたとおり、安全は輸送の最大の使命であるとともに、我々鉄道行政を担当する者の重要な任務であると承知しております。JRに對しましては改めて心の緊張を持って指導していきたいという覚悟でございまして。

○瀬谷英行君 私は、四年前に、八月でしたけれども、国会ではどこも何もやっていないときに運輸委員会の理事会が緊急に招集されました。そこで日航ジャンボ機の墜落事故の報告を受けたことを今でも覚えております。その結果は、もう既に皆さん御承知のように、五百二十名もの大勢の人が犠牲になつておるわけですね。

ところが、その事故責任といふのは一体どこにあるのか、だれが責任者なのかということがあいまいなまま、この日航機の事故について起訴されなかった、こういうニュースがこの間流れましました。これは、この事故で亡くなった方の遺族はもちろんのこと、我々国民としても全く納得のでき

ないことなんですね。これに對して、大臣は一体どのようにお考えになつておられるか、そのことをまず最初に伺いたいと思ひます。

○國務大臣(江藤隆義君) 日航機の事故によつて五百二十名のとうとういふ命が失われたということはまことに痛恨のきわみでありまして、御遺族の皆さんの心中を思いますときに、私も述べた言葉もないような次第でございまして。

私は就任以来、航空機はもちろん、鉄道、陸運、海運、あらゆる運輸行政の、輸送行政の根本は安全にある、こう確信してまいりましたので、毎日事故のなからんことを祈らずにはおられない気持ちでおるわけでございまして、たとえ起訴にならうが不起訴にならうが、私も運輸行政に携わる者の道義的な責任は決して免れるものではないと考えております。

したがしまして、心を新たに皆様様の御冥福を祈りながら、事故の再発防止についてはあらゆる努力を傾けてこれにこたえなければならぬ、こう考えまして、省を挙げて今安全対策に取り組んでおるところでございまして。

○瀬谷英行君 どんなに冥福を祈つてもらつても、死んだ人が生き返るわけじゃないわけですから、こういう事故責任といふものについては厳しくしなきゃいけないと思ひます。

今、喜岡委員の方からいろいろJR等についての事故とその責任の問題について質問がございまして、例えば列車、電車でもって事故を起こして人命が損なわれるといったようなことがあつた場合に、必ずと言っていいくらい間違ひなく、その責任者といふものはだれか、どこに原因があつたかといふことを今まで調べていると思ひます。その結果が、だれが悪いのかわからなかつたといふことであいまに過ぎたという例は恐らくないと思ひますが、その点どうですか。

○國務大臣(江藤隆義君) 今回のことは、日米間のこれを取り扱う法律の相違によつてこのようない全員不起訴処分、こういうことになつたと私承つております。しかしながら、不起訴処分にならう

がなるまいが、申し上げましたように、私どもの道義的な責任は決して免れるものではない。

ただ、承りますと、いよいよアメリカを調査すれば、不利なことは答へなくてもいい。もしさらに突っ込んでいけば、ロッキード事件みたいな免責にして、そして一番の責任を負うべき者が責任をとならずに、末端の者が責任を負わざるを得ないという法的な判断もあったと聞いております。

しかし、これほどの重大事故でありますから、それは国民の皆さんが何となく割り切れない気持ち、私自身もそうありますが、そういう気持ちを持たれることは至極当然のことではないか、こう私は思っております。

○瀬谷英行君 早い話がこのジャンボ機の事故については、以後気をつけますで済んじゃったんですよ。こんなばかかなことじゃないと思うんです。例えば国会のすし屋だって、集団中毒を起こしたなんていうことになる、しばらく休業しましたよ。すし屋の中毒の場合は下痢で済んでいるんです。みんな、死んだ人はいなかったんです。それでも商売はしばらく休んだです。片っ方は下痢どころじゃない、五百人亡くなっちゃったんですからね。それが、以後気をつけますで済まされていいのかというんです。

これはやはり我々としても徹底的に究明する必要があると思うんです。法律上の問題点がどうあるうとも、これは五百人も亡くなった、こんな例は余りないですよ。余りないこの大事故に対して、ボーイング社に対してこのままでもいいのかどうか。日米間の問題はもろろあるでしょう。問題があろうとなかろうと、大勢の人が亡くなったことは事実なんです。

立場をかえて、日本の飛行機がアメリカでもって事故を起こして五百人もの人が死んだと、そしてその原因が設計上あるいは修理上のミスであつたということになれば、果たしてアメリカが黙って済ますかどうかです。日本の企業に対してあるいは飛行機に対して、以後気をつけてくださいというだけで済ますかどうか、私は疑問だと思

んです。その点どういうふうにお考えになりますか。

○政府委員(丹羽最君) ただいまの先生の御指摘は、先ほど大臣が申し上げましたように、私どもの立場なりに問題の認識を痛感いたしております。

それで、具体的にいろいろな事故処理につきまの日本のやり方とか、アメリカのやり方とか、今回の検察庁の処分とか、そういったことにつきまして、これは私どもの立場とは別の所掌をしているところのものでございますものですか。私どもとして申し上げるべき立場にございせんけれども、私どもの方の立場をいたしましては、このような事故を二度と起こさない、これが一番最大の使命ではないかと考えております。先ほど大臣が申し上げましたように、そういう意味で、私どもの責任を痛感しているところでござい

ます。

○瀬谷英行君 何で起訴できなかったのかといったような問題は、これは運輸大臣なり運輸省の方とすれば、うちの方の仕事じゃないからというふうには言われるかも知れません。しかし、それならそれでやはり運輸行政の立場から考えなきゃならぬことがあるでしょう。

従来、普通一般の出来事だったら、ミスがあつた、失態があつた、手抜きがあつたということになると、その品物を買わないという自由が購入者の方にあるわけです。だから、そのところはやはりこちらの方でも考えなきゃいかぬと思うんです。例えばボーイング社から飛行機を買っている。しかし、ボーイング社の飛行機についてこういう問題があつた、危険である、しばらくは留を合わせようというのを考えた方がいい。ボーイング社から飛行機を購入するのは当然やめようというのを考えた方がいいと思ふんです。

それは運輸行政の中でできることじゃないかと思ふんです。

先ほど私例を引き上げましたけれども、すし屋の集団中毒の件がありました、あれだつてああい

自発的に休むといったような措置が行われている。こつちは法律を盾にとつて、以後気をつけますだけで済ませようとしている。これはやはりボーイング社自身のおごりがあるんじゃないか、私はそういう気がするんです。そのおごりに対して、やはりこちらの方もどういうふうに対応したいのか。これはほうっておくと難になると思ふんです。こういうことは、だから、やはりこういう機会に我々としてもそれ相応の対応というものを考えていんじゃないかと思ふんですが、その点どうですか。

○政府委員(丹羽最君) ただいま申し上げましたように、私どもは今回の事故の教訓を生かしまして最大限の努力をするということで考えておりますけれども、今ボーイング社との関係につきましても、アメリカの航空安全問題を取り扱っているセクションが連邦航空局と言っておりますが、F A A というところがございまして、そのF A A に対しては、ボーイング社の飛行機の製造と管理と、そういう問題につきましても品質管理というところでしたとか、そういうものに対して監視を強めていただくようにお願いいたしました。現にその結果、F A A もいろいろな措置をとつていって伺っております。

それからボーイング社自身も、今回の問題との関係での修理のやり方とか、そういうことにつきましても社内の上級者の委員会をつくりまして、それによりまして今後の修理のあり方とか、そういうやり方につきましてもいろいろ改善措置をとつていっていることをお聞きいたしております。

私たち自身も事故後に、ボーイング社を使用している航空会社に対して一部改造の、特に尾翼部の関係のところにつきまして改造の指示もいたしております。それから事故調査委員会の勧告、建議を受けましたという修理とか、そういった大規模なことを行ったときの航空会社の管理体制とか、そういう個所の長期的な監視のやり方とか、そういう具体的な措置をとつているところでございます。

○瀬谷英行君 運輸大臣とか航空局長がどんなに我々も一生懸命に気をつけますとか何とか言つてみたところで、日本でもつてつくつて飛行機じゃないんですからね、これは。本家はアメリカのボーイングでしよう。そのアメリカのボーイングに対して気をつけると言うんじゃないで、お願いしますでしよう。今の答弁は、いろいろお願いしますでしよう。お願いされる方は、そんなことはおれの方で考えと言われれば、それつきりなんです。だから、多少は手痛いことをやらないと、これは後々よくないと思ふんです。その点を私は言っているんです。

これだけの大きな事故を起こされて、しかもその主たる責任はボーイングの方の整備の手抜きにあったというところはつきりしている。日本側でどんなに注意をしようとしても限界があるというところになると、飛行機をこしらえた方であるという考へてもう以外にないんです。だからその点、お願いしますというだけでは私は手ぬるいと思ふんです。だから、いっそのこと、ボーイング社からの飛行機はしばらく購入を凍結するといふぐらいのことがあつてもいいと思ふんです。

しかし、そうは言つても、今たくさん持つておるボーイングの飛行機を一遍に廃棄処分にするわけにはいかないし、しばらくは使わなきゃならぬ。だから、こういうふうには使わなきゃならぬ。もう一つ問題があると思ふんです。ボーイングの747機ですが、これを導入しようとしているわけですから、これは三名乗っているのを二人で済ますといったようなことなんです。こういう飛行機を導入するということは、まだ入れてないんだから、入れてないようなものについてはしばらくこれは待つた、待つたをかけるというくらいのことには私は復讐措置としてやってもおかしくはないと思ひますが、その点はどうですか。

○政府委員(丹羽最君) ただいま先生のお話のように、ボーイングのダッシュ400と言つておりますけれども、いわゆるハイテク機を今世界各国の航空会社が一部は使つておりますし、日本の航空会

社もこれからまさに使おうとしている態勢にございます。基本的に私どもの立場といたしましては、この当該機一機というものが、耐空性という表現でございまして、その安全上大丈夫であるかどうか、そういうところの確信をいたしまして、大丈夫であるかないかという基準で物事を判断していくべきではないかと、こういうふうに考えております。

○瀬谷英行君 西ドイツ、イギリス、フランス、オランダの航空当局がことしの春にボーイング社に対して設計変更を含む四項目の改修策を要求しておる。この改修策が受け入れられない場合には、型式証明の発行を拒否するというふうにボーイング社に迫ったと、こういうニュースがございす。このイギリス、西ドイツ、フランス、オランダがやっているようなことを日本ではやめたのかやらないのか、その点はどうかですか。

○政府委員(中村資朗君) お答えいたします。ヨーロッパ当局は、ダッシュ400を購入するときに四項目以外にもたくさんは要求項目を突きつけてございまして、それについていろいろ議論をしてきたという経緯がございす。やっと最近になりました全項目が片づきましたということで対応策ができましたので、その対応策をもって納得をして型式証明は出したと、こういう経緯がございす。

私どもの方も同じ要求をしようというふうに考えておりまして、これにつきましては、例えばアップデッキにありますが部屋の窓が例えば二十スクエアフィート壊れた場合にどういう問題が起るかというふうな問題でございすけれども、これは直ちに改修が実施できるわけではございせんけれども、約束の期限までに改修を実施するような方向で、日本航空その他ダッシュ400を購入する航空会社に対しては我が方としても要求をしまいたいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 ボーイング社のやったことに対して、全面的にこれを信用するというだけではいけません。新しくでき上がったばかりの

飛行機に対して改修の要求が出るということは、ほかのことと違って事が安全に関することなんです。それから、これはやはり問題があると思うんです。この飛行機自身に。もともと税制だって実施した途端に見直しをしなきゃならぬと、こういう問題もありますからね。やはりぐあいが悪いと思つたら改めるというのがこれは常識だと思つてます。

一体この飛行機をどうしても採用しなきゃならないのかどうか。今まで採用してなかった飛行機なんだから、こういう機会にボーイング社に、おたくの飛行機についてはしばらくこれは採用はいたしかねますというところで断つたて私はいいと思うんです。特にこういう事故の後なんですからね、ボーイング社がこれだけ大きな事故を起こした後で、その新しい飛行機、いろいろと採用する前から問題があるという飛行機に対して何も遠慮することはないと思うんです。特に日本航空の関係者から話を聞くところによると、設計上にもいろいろ問題があるというんですね。設計上にもいろいろ問題がある。離着陸の際のいろいろな危険度とか、余り技術的な細かいことは私にはよくわかりませんが、そういう不安とか問題があるというところを日本航空の関係者からも私聞いたんです。だから、それらの問題が解明されないときに何も急いでこれを採用する必要はないと私は思うんです。この機会にやはり監督官庁として、ボーイング社の新しい飛行機の採用はしばらく待ったというぐらゐのことを考えてもいいんじゃないかと思つてますが、どうですか。

○政府委員(中村資朗君) ダッシュ400は世界でほかに同じような機種をつくっておるメーカーが実はございせん。それとダッシュ400につきましては、既にことしの一月でございまして、アメリカの連邦航空局の方からの型式証明も発行されまして、既に世界の各国十二社でございすけれども、ダッシュ400そのものを購入して使つてきておるわけではございません。そういう意味でも、安全性については運輸に入つた後からの実績その他を通

しまして、私どもも十分ウオッチをしている現状でございす。かわりとなる飛行機が実はございせん。そういうこともありまして、できるだけ早く恐らく日本の航空会社もこのダッシュ400を導入したいというふうに考えておるわけではございまして、私どももいたしましては、型式証明の機会を通じて今お話ございました二人乗務の問題、これは確かに乗員の方々の一部に反対があるというふう聞いております。この点につきましても、できるだけ詳しい資料を審査をして納得のできる決断を下したいというふうに考えておるところでございす。

○瀬谷英行君 ほかのことと違って、飛行機の安全というのはおかの上を走る道具の場合とちよつと違うんです。JRの問題についても先ほど質問がございましたけれども、新幹線だつてそれは運転だけは一人だつてやろうと思へばできるじゃないかと言へばそれまでなんですけれども、しかし接触事故やらなんやら多少の事故があつても、おかの上を走る場合にはとまれば済むんだし、線路から下へ転がり落ちるといふような事故はめつたにないことだしますけれども、飛行機の場合は、地上の若干の接触事故と類似したような事故の場合でも致命傷になるといふことがあるし、下に落ちちゃそれきりなんですからね。そういう点をやっぱり考える必要があると思つてます。特に今購入をしたいという一番のねらいは、三名の乗務員を二人にするということにあるんじゃないかと思つてますけれども、じゃ人間を一人減らしてコンピュータでもって用が足りるのかどうかということだつて問題だらうと思つてます。必ずしも機械だけでもつてすべてが済むという問題じゃなからうという気がいたします。

私は、この機会に飛行機のサービスについてもちよつと触れてみたいと思つてますけれども、例えば我々が飛行機に乗ると、すぐにお絞りを持つてきてくれたり、あるいはジュースを持つてきてくれたりということがあります。ただか一時間か一時間半の間お絞りをもらわなくなつて、ジュースをもらわなくなつて、お茶をもらわなくなつて何ということはないんです。新幹線に乗っている人なんかにはお絞りもお茶も別に配つてはくれないんですからね。それだつてだれも文句は言ひやしませんよ。ところが、飛行機に関する限りは何かあつていふことをしなきゃ申しわけないやうな感じがしてスチュワーデスが乗っているんですけれども、スチュワーデスが一人減ると操縦席が一人減るとじゃえらい違いですよ。お絞りの方は我慢できるけれども、墜落の方は我慢できませんから、これは。その点をやっぱり考えにやいかぬと思つてます。

だから、何が何でも三人の乗務員を二人に減らすということをお前に置いてこの飛行機を導入しなきゃならぬということには多分に問題がある。それは当然乗務員の意見というものは尊重しなきゃいけないと思つてます。経営上の問題だけ考へて、よその国でも使つてゐる、あるいは使おうとしてゐるんだから日本でも使おうじゃないかということではいけないと思つてます。やはりこの機会に、この問題のある飛行機については日本では使われない、しばらく様子を見る、せめてそのくらいのことであつてしかるべきではないか。今はそういうことを考えるチャンスではないか。特に日本航空で五百人という大量の犠牲が出た直後でありますから、直後というか、事件からは四年たつていますけれども、不起訴になつたという、問題をあいまにしてしまつた、以後気をつけますで済ませてしまつたというふうな責任の所在を不明にした、こういう時期でありますから、ボーイング社に対する毅然とした態度というものが私はあつてしかるべきだと思つてます。その点もあわせてお答えいただきたいと思います。

○政府委員(丹羽景君) 先ほど来、技術部長の方から技術的な問題につきましてお答え申し上げたとおりでございす。日本の航空会社がダッシュ400を導入するのは来年に入つてからでございすけれども、その際に、私ども当然航空法に基づきます耐空性の審査をいたすわけではござい

す。それで、それまでの段階での外国エアライン、現在十二社が運航しておりますけれども、そういう運航の実績とか、それから、これは製造国政府でありますアメリカの型式証明を受けている飛行機になるわけでございますが、その際のアメリカのFAAの審査内容とか、そういったようなことを全部審査の際に私どもの方としても徹底的な審査をしてその安全性を確認していきたい、そう考えております。

○瀬谷英行君 それじゃ、飛行機の安全性について、いろんな飛行機会社があるんですけども、事故についてこの航空会社が一番事故が多いのか、ミスが多かったのかということも調べてみる必要があると思いますし、それは当然航空当局でもってやらなきゃいかぬと思うんですけども、乗務員の意見というものは、私乗務員組合のボーイング社に対する公開質問状というのを見てもわかっていただければ、専門用語が多くて我々にはわかりにくい点がある。そこで、こういう毎日仕事として乗務している人たちの意見というものを最大限に尊重しなきゃいけないと思うんです。多少危ないけれども、まあいいやということでもってやらなきゃならぬではないかと思うんです。ボーイング社からの飛行機を買わないんというところは、日米関係、外交関係、いろいろ関係してくることで、最大の政治問題になるというところも考えるから、私はこういう問題について大臣としての毅然とした態度というものを伺いをして私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(江藤隆興君) 最近、運輸省に各国の首相、外務大臣、運輸大臣が二人、三人必ず見えます。皆日本に航空機の乗り入れをさせろ、こういうことでありまして、まさに世界的に航空機の時代が来たという感じがします。それから国内においても、例えば滑走路の延長、ジェット化、ジェット化が済むと、今度は大型機の導入ということが実は各空港で地元から叫ばれるわけでありま

です。それから、内外ともに航空機の需要というのが非常に高くなってきて、そしてボーイングを買わなきゃいけないというならそれでもいいんでしょ。が、本来、買う買わぬはこれは航空会社の実は判断でございまして、運輸省が買うわけではございません。しかしそのときに、買わなくて一体どうするんだ、こう言うのと、ほかにかわるものがヨーロッパかほかにあるのかと言ったら、ほかにないところに私は問題があるのだらうと思います。

したがって、先ほど来の御質問のようないわゆる五百二十人というところの犠牲を払ったこの痛ましい経験をもとにして、そして連邦航空局のきちっとした評価をもとに、あるいは外国十二社が使っておるといいますから、それらの安全性、三人だから安全で二人だから安全じゃないというところは私は言えないと思います。それらをいよいよ導入の段階になりましたならば、私も日本における航空法の規定に従って国民に責任を持てるような審査をして結論を出すようにしたい、こう考えておるところでございします。

○安恒良一君 私の質問時間は三十分しかありません。ただ、大臣がかわったたり局長がかわられていきますから、ちょっと経過を正確に御理解願っておかなくちゃならぬと思います。御承知のように、私は昭和六十一年のこの運輸委員会が橋本運輸大臣のときに初めて佐川急便の問題を取り上げまして、橋本運輸大臣も、我が国においてそんなことがまかり通っているとは知らなかったということ、大々的な全国的な監査を運輸省、労働省、それから警察当局まで含めてやらしました。その結果が昭和六十二年の六月十一日に当時の中島流通局長から清和商事、佐川の代表取締役佐川

ていた。議論をしたことは、すなわち清和商事というのは、佐川の子幹店会社が九つありまして、そこには社長以下重役が全部おる、その上にある会社にすぎない。そして佐川清という男はどいう男かという、株主であると同時にオーナーであるが、各会社の重役でも何でもない。にもかかわらず、一万八千人の佐川の従業員の賃金も、それから人事権も全部一人で持っている。そんなばかなことはないじゃないかということ、山村運輸大臣のときに私は問題にいたしました。

それで、問題にいたしましたのは、すなわちいわゆる道路運送法違反、運輸規則違反、労働基準法違反、そして過労運転、これが企業ぐるみの違法性をつくっているんです。なぜそうなるかというの、オール歩合制の賃金体系でありまして、しかもその賃金を年に二回査定する。運転手の水揚げによって給料が決まり、事務員や課長や部長やずっと重役までの給料、年に二回物す。ですから、そういうことがやられますから、どうしても売り上げを上げなきゃならぬということ、いろいろな違反を承知してでもやってしまふ。こういうことなんです。

それから、不当解雇、違法な人事の締めつけがこれまた行われておる。それは半年に一回査定をしまして、一定の水準以下の売り上げになりますと、その店長が直ちに首になるんですね。何月何日付をもって退職を認める、こういう形で、これも佐川が一方的にやっています。でありますから、それを免れるために、どうしてもその従業員のしりをどんどんたいてむちゃくちゃなことをさして売り上げを伸ばそうとする。こういう問題が出てくる。

うになつていた。年間四百億。これが税務上正当に処理をされているかということ指摘しましたから、大蔵省がその後税務調査に入つて、一応表面的にはこれを昔のパーセントに戻す、こういうことになつていますが、本当にそうなっているのかどうか等々ございまして、私はそのときに、議事録を読んでいただくと、私の手元に来ているのは、こは労働組合がありませんから、労働者からだけではなくして、率直に言つて各主幹店のいわゆる職制と言われる方からもたくさんのお書き、資料が来ております。それから、既に東北佐川なんかでは社長が首になつて、今社長が裁判を起こしていますから、そういうところからも資料がたくさん来ている。そういうものを持っているから、労働省、運輸省は、それを私が掲げながら質問したんですが、それを印刷して皆さんにお配りすると資料の出どころがわかつたら大変だから、必要なら私のところにきてもらいたい。それはいつでも見せます。それに基つて徹底的な調査をしてもらいたいということをお願いしておったんですが、その後音さたありません。

そこで、私がいよいよ貨物二法を議論するに、貨物二法の中では料金とか、それからいま一つは運賃、これがかなり自由化の方向にいふ、しかし公的規制は強めるという精神だと、こう聞いていましたから、その後この問題はどうなつていくかというところを実は聞いたわけなんです。聞いたところ、私のところに慌てて労働省も数日前、運輸省も一カ月にもなりませんが、今のところこんなところだと、こういうものが来ています。

まず、資料はもらっていますから、運輸省、労働省から、時間がありませんから、今の段階ではこんなふうに調査をし、このようにしたいと思つていて、こういうことを簡単に答えてください。○政府委員(寺嶋清君) お答えいたします。本年六月の当委員会では安恒委員から御指摘がございまして、私もそれといたしましては、労働省等関係機関とも連携をとりながら、本年九月以降、主幹店のうち六社について、精算金、賃金制度あ

るいは人事制度等、事業運営上の諸制度について調査を行うとともに、これらの主幹店を含めた十二社について過労運転の有無を中心に監査を実施したところでございます。その監査の結果の概要を評価いたしますと、依然として過労運転の防止等を図るための運行管理体制についてかなりの違反事実が認められる、なお改善の徹底が行われていないというところは極めて遺憾であるというふうと考えております。

このような状況の背景には、グループ全体として売り上げ確保を重視する余りに違法精神がなお十分でないということ、さらにグループ各社のほとんどが、グループ全体の統括業務を行っております清和商事の意向との関係において余りにも主体性に欠け、かつ精算金制度、賃金、人事制度等の事業運営上の基本的な制度自身に適正な運行管理を行うという見地から問題があるということが要因になっているのではないかと考えております。

監査の結果の内容としましては、過労運転防止を初めとする運行管理関係の違反がほとんどの事業業に見られるということのほか、さらに無認可の事業計画変更等多岐にわたっております。さらに、当方の監査以外にも労働省の各県労働基準局等により立入監査が行われておりまして、それらにつきましては、当省に通報があり次第、さらに当省として監査を行い厳正に対処することとしております。

以上を受けまして、佐川急便グループに対する所要の処分はおおむね年内を目途に実施したいと思っております。

○政府委員(野崎和昭君) 労働省におきましては、御指摘のございましたような経営上の体制が労働条件に悪い影響を及ぼしているのではないかと、それが原因になって労働基準法違反が起こっているのではないかとという見地に立ちまして、本年九月に全国十八の事業場に対して監督指導を実施したところでございます。その結果、十五の事業場において法違反あるいは改善基準の違反が認め

められました。違反のうち最も多いのは労働時間に関する違反で、十事業場において法違反、十一事業場において改善基準の違反が認められたところでございます。

そういったことで、この佐川急便関係の事業場におきましては、現時点におきましても労働時間管理を中心になお問題が残っているというふうな認識しております。引き続き厳正な監督指導に努めてまいりたいというふうに思っております。

なお、経営上の問題につきましても、各個別の事業場からは事情を聞いておりますが、上部団体である清和商事を含めまして全貌を十分調査いたしました。労働省として必要があれば指導したいと思っております。

○安恒良一君 大臣、聞いてほしいんですが、きょうは実は労働大臣も呼びかけたんですが、運輸委員会ですから、いずれこれはまた予算委員会でもやらなきゃいかぬと思っておりますが、私が資料をたくさん持っている、だから見に来なさいと言っても来ないんですよ。そして監査の結果を僕のところを持ってきて、僕から、何だ、こんな監査はと言われて、労働省は資料を取りに来たのはきのうなんです、きのう。運輸省も、私が資料を貸してやったのは数日前ですね。十日もたっていない。せつなく僕が資料を持っているから見に来なさいと言っても来ない。そしてこんな監査の結果が、皆さんの手に出ています。

具体的に例を挙げましょう。大阪佐川急便について、近畿運輸局は、監査の結果、指摘事項なし、処分も考えてない、こう言っている。労働省の方を調べてみたら、企業ぐるみの改ざん、その他違法性、法違反など悪質な違反、こうなっている。運輸省が調べて、指摘事項なし、処分も考えてないと言っている。片方、労働省が調べたら、企業ぐるみの改ざん、その他法的いろいろあると、これはわかりやすい例で言うとな。役所は本気で私が指摘をしたことをやっているのかどうか。役所で資料がなければやむを得ない。それじゃ私が貸してやると言うのに、それを

借りて来たのは、この運輸委員会が開かれるというのがわかって、また私から怒られたらいかぬから慌てて借りて来る。だから、私は、我が法治国家こんなばかことがあってはいけません。佐川という男は非常勤重役で月給約八千万。株主配当をもらっている。そのほか各主幹店から、今言ったように、売り上げの何%か水揚げを取っている。こんなばかことがこの世の中に通るのかというのを何回も僕は指摘している。そして資料が必要なら貸してあげますというのに取りに来ない。しかも、きのう貨物流通局長から私の方に、佐川正明にこういう警告文を出したいと思ますというものを持ってきた。もらいました。大変なまぬるいんですよ。そこで、それがなぜまぬるいかというのは、実は私のところにまた新しい資料を送ってきたら、運輸省からそんなふうな警告文を送っているにもかかわらず、ことしの九月までの実績で次のように全社員の給料を改めますというのをまた出しているんですよ。運輸省が何を言おうが、労働省が何を言おうが全然改めない。一人の人間が一万八千人の従業員の給料を全部通達一本で決めてしまうという制度を何も改めない。

さらに、運輸省にはうそばかり言っているんです。私が去年指摘をしたものですから、国税も動いたものだから、これはいけないということ、で、精算金の昨年の十一月段階に戻して全部各社に戻しました。調べてみたら、とんでもない。昨年の十二月から三月までのなほど税務署に対する修正申告はしています。しかし、四月から八月までの七十八億については、京都の銀行を指定してその金を納めている。この金の使い方は佐川会長の指示を待って使えと、こう言っている。ですから、運輸省をだましかしているわけですよ。

しかも、九月以降さらに一%をめどに、例えば四月から八月までの金約七十八億を京都の銀行に預けさせて、これを使うのはおれの指示を待てと、こう言っているが、九月以降、一%ずつ同じように京都の銀行に積み上げをせいと、こういう指示なんです。これが年間三十億。この金はどこ

に使われるのだろうか。そして運輸省には、昨年の十一月に戻したと言っているんですが、既に新しいこういう業務契約書をつくって、いわゆるブロックの場合には、ブロック外には三%でいいと。しかし、今までは発送だけで三%の手数料を取っておったのを、到着と発送と両方から取るというから六%です。それから、ブロック内は二・五%を両方取りますから五%。そうすると、佐川の全体の荷動きを加重平均いろいろしてみると、五・五%のピンはねをやっばりする。そして運輸省には、いや、もう昔に戻していますという報告ですね。

じゃ、こういう契約書を結ばなきゃいけないかと僕は言ったんです。ところが、東京佐川を除いて株を一〇%佐川が持っていますから、社長以下全然抵抗し切れないんです。そして、これを結んだ結果、今度はこれだけの納金を出さなきゃいけませんから、また従業員のしりをたたいて売り上げをふやさせる。それがためには、労働組合も、基準法も全部違反すると、こんなことが積み重ねられていきます。

そこで、私からお願ひがあります。一つは、新しい事実についてまた私は資料がありますから、労働省も運輸省も、この資料を貸しますから、十分な徹底的な調査をもう一遍してもらいたい。これが一つ。

二つ目には、近く寺嶋さんが佐川正明代表取締役役を呼んでいろいろな文書を渡すと言いますが、これでは効き目ありません。佐川正明というのは息子でおよしのロボットなんです。実際やっているのは代表取締役会長である佐川清。これに警告文を出すんなら出す。さらに、貨物流通局長がもう二回にわたって出したって何も守られぬわけですから、これは大臣みずからがやはり代表取締役会長である佐川清を呼び出して、このような違法な行為は間違いだから、直ちに改めろということについて大臣がひとつやっていたらいいということが一つであります。

それからいまいつの問題は、私は参考人として

佐川清をここに呼び出しをしたい。それはなぜかという、本人はうそをいっているんですよ。おれは出るころへ出て何でもしやべる、何も悪いこととはしてない、こう言っておるそうですか。これだけ国会で何回も歴代大臣に申し上げて政府の手が入ったにもかかわらず、依然として改められない。一万八千人の人間の賃金は自分で勝手に決めるわ、人事異動もいゆる何月何日付であなただけの退職を認めるとか、本来、人事権というのはそれぞれの佐川の各社の社長が持っているはずなのに全然社長が用をなさない。そんなことがまかり通るべきではないと思ふんです。

こういう点について、今申し上げたところの佐川清をひとつ参考人としてここに呼ぶことについては、委員長、理事会の方で御協議をぜひいただきたい。私は、これは呼び出して話をしなければ解決しないと思ふんです。何回ここで時間をとってやっても、依然として何一つ直らぬ。

今私がいろいろ申し上げたことについて、とりあえず運輸大臣、考え方を聞かせてください。どうするんですか。これだけ何年も何回も証書類を突きつけてやっても、全然直さないうえですね。そして、これから逃れるために今何をやるようにしているかという、清和商事というのは運輸省における事業認可をもらっている会社じゃないんですか、そこで近く京都佐川と合併をする、そのことによってそこを逃げようという考えを、来年に合併をするという考えを持っておるようでありますが、以上の点について大臣の考えを聞かせてもらいたい。

それから、続いて答弁をしてもらいたいんですが、大体こういうような運送事業における係長以上のいわゆる職制の者がいないと労務管理はきつと運行管理できませんが、運輸省は何人に一人が妥当というふうに考えられているか、その点を答えてもらいたい。

以上です。
○国務大臣(江藤隆興君) 先般、別件で、大湯村のやみ米を某大手運送会社が突は一手で運んでお

るということを私は就任当時聞きまして、直ちにやめさせろ、政府の法律で食糧制度のもとに管理すべき米を、しかも天下に名高き大手の運送会社が一手で運ぶなどということはまかりならぬと。これはこの会社だけは直ちに受け入れませんでした。そのかわり運輸大臣に対してはあちこちから抗議もありました。それはやっぱり私は一つの筋道だと思っておったからであります。

まさに今回物流二法の御審議を預わすことになりまして、規制の緩和ということが第一に掲げられる。そうすると、規制の緩和ということ、今度はむちやくちやな料金、増車あるいはその他何でもかんでもやるというようなことがあつたら、それは絶対許せない。特に物流二法の本来の目的は、ある程度の規制緩和によって自由な競争をさせるという一面で、運輸手その他が九万人も足りないというような職場になつてしまひましたから、社会的な規制をしっかりと、近代産業として人事管理を含めてきちんとした輸送体制をつくらうというところがねらいでありますので、私は、そういうときにしるべき御説明のありましたような事実があると思ふれば、それは許すべからざることであると思ふます。したがひまして、なるべく早い機会に運輸省自体で再調査をいたします。

それから、会長を呼ぶべきではないということについては、もう少し私勉強いたしましてしるべきなところをいたします。決して問題を粗略に扱うようなことはいいたしません。

以上であります。
○政府委員(野崎和昭君) 労働省におきまして、個別の事業場を監督指導するのは当然でございますが、今御指摘のごさいましたような清和商事との関係が労働条件にどういふ影響を及ぼしているかという点について十分調査したいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 大臣の御答弁を補足いたします。大阪佐川につきましては労働省の監査と私どもの

監査で所見が食い違つておりましたようでございますので、これは労働省の方からも内容を教えていただいて、さらに必要な監査をいたしたいと思つております。

それから、精算金がさらに九月にまた新しい制度が設けられたという話は私も初耳でございます。まして、私どもが説明を受けておりましたのは、おおむね三割の線で見直し契約をつくらうとしておると、こういう説明でございましたから、数字がかなり食い違つております。そこで、もう一度この点につきましては呼び出しをして調査をしたいと思つております。

それから、私の名において清和商事に出します指導の文書のあて名でございますが、佐川清会長も代表取締役で代表権を持っておられますので、しかも事実上の実力者であるというところは間違いないことであると思ふます。これは会長あてにしたいと思つております。

それから、労働担当の係長の……
○安恒良一君 労働じゃなくて、いわゆる従業員何人に一人の係長以上が必要なのかと、こういう仕事の場合。

○政府委員(寺嶋潔君) 運行管理者につきましては、五台以上を持った場合には必ず置けという規定がございますが、係長という職種について特に私どもとして定めを持っておるわけではございません。

○安恒良一君 そうじゃないんだ。こういう運行事業をやる場合に、今申し上げたように、いわゆる管理職というのがあるわけですね、運行管理をきちっとするために。普通、管理職というのは係長以上というから、だから私は言ったんですが、係長以上というものを何人と。というの、僕が調べたのでは、大体運輸省なんかで考えているのは三十人に一人ぐらひはおった方がいんじゃないかということじゃないかというふうに僕は聞いているんですが、この佐川の場合は五十人で二人だった。そしてそれが今度は五十人に一人になった。そして今度は百人に一人にせいと、

こう言っている。百人に一人。それでは全然できません。だから、いわゆる十月末で係長以上の労務管理職を百人に一人にする。そうすると、係長以上の管理職はうんと余るわけですから、これはやめさせられはしないかといつて今もう戦々恐々としている。現実には百人に一人でこのような仕事の管理ができますか。私はできないと思ふ。百人に一人ではとてもできない。そういうことをしようとしているから、私はあなたに聞いたんです。あなたは、専門職としてこういう仕事をするとき、管理職というものは大体従業員何人に一人ぐらひあればうまく管理ができると思ふか、そういうことを聞いています。それを答えてください。

それから労働局長に来てもらつていますが、私が労働局長に来てもらったのは、どうも基準局長というのは労働基準法違反を中心に調べる、これはもうやむを得ません。しかし、一万八千人の従業員が九つの会社の従業員になつていて、その上に清和商事というものがあつて、これは運送事業法の許可も何ももらわない。ところが、この人が飛び越えて一万八千人の賃金も決める。飛び越えてこの人が解雇も人事権も全部持つ。そういうのが労働行政の立場から見てもうまく会社というものが機能するのだろうか。これは法務省は、商法疑いであります。商法から見ると、その人を飛び越えて上の人やるといふのはあり得ません。商法では取締役社長以下が人事権も経営権も持っているはずなんです、この前ここに法務省を呼んだときに法務省は答えている。しかし、これは労働行政としても、だから私は基準局長に言ったのは、あなたたちはそこだけを直してはだめなんだぞと、今言ったような労働行政のあり方としても注意をしない、これは直らないよと、こういう意味で労働局長に来てもらったんです。考え方を聞かせてください。

○政府委員(岡部晃三君) 普通正常な労使関係といふのは、労使自治の原則がございますので、労使の十分な話し合いのもとに労働条件というもの

が決定されるという状態であろうと理解をいたしているわけでございます。この佐川急便の場合には労働組合がないわけでございますので、一般の団体交渉あるいは労働協約の締結というふうな集団的労使関係がまだ成立していない、それ以前の段階でございます。

しかしながら、先生御指摘のような労働条件の決定に当たりまして他の企業の役員が強い影響力を及ぼしておられる。こういう事態がある場合に、それでは集団的労使関係の目から見ても真の使用人はだれかというふうな観点のことにつきまして、例えば最高裁における法人、国の法理等々の考え方もございます。これにつきまして、ケース・バイ・ケースでは労働関係上も判断をしていかなければならない。労働基準法の側面が現下の中心の問題ではございますが、しかし集団的な労働関係の面からも注目をしているというふうな考えでございます。

○政府委員(寺嶋潔君) 先ほどお尋ねのドライパー何人に対して管理職一人持つべきかという基準でございますが、現在のところ明確な数字として持っておりません。しかしながら、問題の起る場合には適切な指導をしております。万全を期しておりますのでございます。

なお、具体的な基準を設けるべきかどうかという点につきましては、今後検討させていただきます。

○安恒良一君 もう時間が来ましたからやむを得ません。今のようなたたのみの答弁ではとても貨物二法の公的規制なんか考えられませんから、いづれ法案審議のときにもう一遍徹底的にこれは議論したいと思っております。というのは、少なくとも何人一人ぐらいのいわゆる管理者がいなければこの種の事業がうまくいくかいかぬかわからぬとか、基準がないというふうな、そんな答弁は納得できません。

それから、労政局長の方のあれも、私は何を言っているかわからぬ、何答えておるか。私が聞いていることは、一つ一つの商法による株式会

社があつて社長以下重役がおる、そこで働いておる従業員がおる、これは労働関係はそこでやる。労働組合があるなし関係ない。その上に佐川といういわゆる会社があつて、これが社長や取締役を飛び越えて賃金を決めたり、人事を決めたり、一人で約三万人に近い人のことをやっておるということが正常な労働関係と見られるのか、正常な会社の運営と見られるのかと聞いたんですが、わけのわからぬ答弁ばかりしておるから、これも時間がたつて、改めてまたこの次、法律のときにやります。

そこで、私はぜひ委員長にお願いしておきたいんですが、この問題はどうしても一遍これは、今さっき申し上げましたように、佐川清会長を呼び出さないといつても明かぬと思うんです。ですから、理事会にお預けをしますから、その点はぜひ理事会で協議をしてもらいたい。本人は、おれは出るとこ出てほしいと、こう言っておるそうですから、ぜひここに呼び出して一つ一つの事実を本人に突きつけて明らかにしないと、運輸省が何を言おうと、労働省が何を言おうと全く馬耳東風。佐川はおれが一代でつくつたんだから、煮て食おうと焼いて食おうとおれの勝手だと、これが佐川清の考えなんでありまして。そんなことを法治国家においてまかり通すわけはございません。もうこれを私が取り上げて三年かかっているんですが、依然として改善の兆しがない。私企業だからといって社会的責任はあります。私企業であっても、資本主義社会においては社会的責任がある。そして法律というものは道義的にも守ってもらわなければなりません。それを平気で踏みにじつてやるということを許すわけにいきません。ですから、その点はぜひともできるだけ早い機会に本人に参考人として出てきていただいて、その中で私はさらに問題の白黒をつけたいと思つてます。

それと同時に、運輸省、労働省も性根を入れて徹底的な査察をするということを約束してもらいたい。いつも、はい、わかりましたと言っているが、結果は全然直らないし、査察をしたという口

の下から、また今までの以上のひどいことをされる。労働省も運輸省もまづきりなめられておる。じゃないですか。その点どうですか。

○国務大臣(江藤隆義君) 事実関係をよく精査をいたしまして、いよいよ行政が悔りを受けるようなことは絶対にさせません。

○政府委員(野崎和昭君) 御指摘の点を踏まえまして、重大な関心を持って監督指導を進めてまいりたいと思つてます。

○委員長(中野鉄造君) ただいまの安恒君の佐川清氏の参考人としての喚問は後刻理事会で諮りいたします。

○田淵勲二君 きょうは十分時間ありませんし、食事の時間もございまして、緊急に聞いておきたいことを御質問申し上げ、また改めて次の機会にお話を聞きたいと思つてます。

まず、遠くから来ていただいた方がいらつしやいますから、首都高、道路公団関係からお伺いをしてまいりますが、首都高の方でございますか。

昭和六十二年に首都高の料金が値上げになりましたね。普通車料金五百円から六百円、大型が千円から千二百円。これは後から聞きますと、首都高の収支はこういった値上げをしなくても収支が黒字であつた、こういうふうに聞いておるんですが、その事実についてお聞かせいただきたいと思つてます。

○参考人(星忠行君) お答えいたします。

おっしゃる通りに、六十二年九月に料金を改定いたしました。普通車を五百円から六百円にいたしました。それで、その折に償還計画というものを一応立てたわけですが、非常に好景気でございまして、利用交通量が予想してましたよりも大変ふえました。それから、特に夜間交通量も大変な伸びを示しております。それまでの交通量の伸び率は、最近の五十七年度から六十二年まで平均一・四割ぐらいたつたんですが、六十二年三年度については一年間に、これは東京圏の交通量でございまして、四・六割という非常に高い伸びを示しました。

それから一方、経費の方でございまして、当初予定しておりましたいろいろな建設事業が繰り延べによりまして、これは実際に工事をしようとする地域の住民の方々の話し合いがなかなか予定しておるのとおりに進まないといったようなことで工事を繰り延べしたり、あるいは最近金利が非常に低金利の状況のもとにありますので、金利負担が考へておつたよりしなで済んだ、そういうことがございまして、考へておりました計画と実績と乖離をしております。これは一面で言いますと大変ありがたいことでございまして、それだけ償還が早まるという結果になるわけでございます。

それで、黒字とおっしゃいましたけれども、首都高道路は民間企業でございまして、その利潤を目的としてございまして、そのような収支差というのは、計画と実績との収支差がございまして、これはすべて道路の建設とかあるいは償還に充てられる、少しでも成績がよければ償還の方にどんどん回っていくものでございまして、いわゆる民間企業で申します黒字でありますとかあるいは収益でありますとか、そういったような觀念のものと違つたものでございまして。

○田淵勲二君 いずれにしても、計画されておつたよりも増収がかなりあつたということで、特別に料金を上げなくても十分賄える状況にあつたというところは事実です。だから、特に首都高は最近大変な渋滞で、首都高なんでものじゃなくて、首都低速道路と言われて非常に評判の悪い道路なんですけれども、日本の経済がここ数年で急に落ち込むなんてことはなくて、今かなり上昇傾向をたどつておるわけですから、そういう時期で計画よりも増収であるとするなら、これはまた悪いとさか下げるのか、こういうことが私はぜひ必要じゃないかと思つてますが、そういうお考えはございませんか。

○参考人(星忠行君) おっしゃるとおり、大変な渋滞でもって非常に御迷惑をかけておるわけでご

ざいます。これは利用交通量が予想以上に伸びたという事は、逆にそれだけますます渋滞対策の必要性が出てくる。それで、今後もちろん基本的にはネットワークをますます建設していかなくてはならないわけですが、当面できるところだけでも少しでも渋滞緩和に役立つような事業をどんどんしていきたい。

一例を申しますと、込むところは箱崎でありま

すと羽田でありますとか、大体いつも渋滞しておるところは決まっておりますが、例えば羽田トンネル付近の羽田空港の方から入ってまいりますその出入口を改良いたしまして、上り方向の車線をふやして合流点の渋滞を少なくしようとか、あるいはオフランプを各地に建設いたしました、渋滞でありましたら一般街路の方にのりられるようにオフランプを何か所か拡張しよう。岩本町とか西神田、赤坂、錦糸町などというランプ増設の計画もございますが、そういったような緊急渋滞対策に資金を回す必要があると考えます。

それから、パークینگエリア等、道路施設のそういうサービス施設の改善、あるいは街路上に図形情報板というものを設けて、その図形情報板の設置をどんどん行って交通情報施設を拡充していく。そういう緊急に実施すべきものがございますので、そういうものが一応千億円近くまた新たに追加の必要が出てくるわけでございます。仮に数百億といったようなものが計画と乖離しておりますけれども、そういう緊急対策の方にそれを振り向けていくという必要があると考えております。

それから、交通の実績の伸びとか低金利とかいった状況は、それは比較的短期間の、二年のことで乖離が生じているわけでございますが、今後どうなるかわからない。有料道路の償還計画というのは非常に長期でもって考えておりますので、単に短期間の利用交通量の推移や金利の傾向だけで、直ちにそういう条件だけで料金を改定する、見直しを行うということは現在考えておりません。

○田淵勲二君 いずれにしても、設備投資なりサービス投資なりいろいろあるでしょうけれど

も、やはり首都高の皆さんにぜひお願いしたいのは、ただ値上げのことばかりを先行させて考えるのではなくて、やはりドライバーに対してそういう強い要望がある場合には、収支の好転したときには、たとえ五十円でも百円でも下げる、そういうサービスも常にひとつ考えて経営をしていただきたいということを御要望申し上げておきます。

次にまいります。

道路公団の方に御質問いたしますが、先般大型、中型のトラックの車種間比率が上昇いたしました。しかし、物流の主力というものはもう御承知のとおり、貨物自動車でありまして、六十二年度の輸送分担率もトラックが九〇%以上を占めておる。こういう実態にあるわけですが、こうした物流の主役を担っているトラックというのは非常に公共性の強い性格であるわけですが、そういった面を料金面で反映させられなかったというのは、どういふことなんでしょうか。また、将来そういった公共性を担う物流におけるトラックの役割というものを認識した上で料金を考えていかれるというかができますか。

○参考人(廣瀬好宏君) 現行の車種区分とか車種間の料金比率につきましては、昭和六十三年の道路審議会の答申に基づきまして設定したものでございます。

今回の車種間比率の見直しに際しましては、中型車、大型車、すなわち大部分のトラックなどにつきましては、答申で提案されました車種間比率の改定につきましては三分の一程度に切り下げるという激変緩和措置を講じているところでございます。

一方、高速道路の料金につきましては、大量利用を促進し、大口の利用者の定着を図るために、別納料金の割引制度というものがございまして、また、今回の料金改定では、広域的な高速道路ネットワークにおける長距離利用の促進、ひいては交通の拡大を目指すという観点から、長距離利用者への割引を拡大したところでございます。

以上、御説明を申し上げましたとおり、現行の料金制度におきましては、長距離、大量、大口利用につきましては十分な配慮がされていると私も考えております。

なお、お話のように、公共性の問題につきましては判断が非常に難しいという問題もございまして、また、高速道路の利用につきましては、一般国民も日常生活として御利用になつていらっしゃると思いますので、その点につきまして利用の負担の公平化というのを考えていく必要があると思っております。ある事業主体の車について特別の配慮をするという事は、利用の負担の公平という点から見れば問題があるかというふうに感じておる次第でございます。

○田淵勲二君 ここで意見を聞かしてもしようがないんですが、しかしそういう公共の用に供しているトラック輸送、こういうものに対する配慮がこれからもぜひ必要じゃないかと思うんですが、そういう点、いづれ改めてまたやることにいたします。

そこで、この高速道路料金の問題を引き続き行うんですが、この料金の算定の基礎に用地の取得費というものが入っております。しかし、他の鉄道運賃とかバスであるとか、タクシーであるとか、こういう運賃の設定には用地費が除外されております。また電力やガス料金についても、用地の取得費というものは原則的に不算入になっておる。この高速道路料金だけはこうした用地の取得費が料金に算定する場合の基礎に入っているんですが、これは他の公共料金と同じように除外をするという考えはございませんか。

○参考人(廣瀬好宏君) 高速道路につきましては、全国的なネットワークをいたしまして体系的に整備をする必要があるわけですが、これを計画的かつ着実に図っていくためには、莫大な費用がかかりますことから有制を採用して、借入金で資金を調達し、通行料金で借入金とその利息の返済に充てているところでございます。したがって、用地費につきましても、道路整備のための財源に限りがある現状では、償還対象費用といたしまして道路整備特別措置法施行令第一条の五の規定に基づきまして、料金算定の基礎に含めて計算をしているところでございます。

用地費を償還対象から除くという問題につきましては、道路審議会の答申におきましても検討課題とされているところでございます。道路公団といたしましては、今後の検討課題であると考えているところでございます。

○田淵勲二君 今おっしゃったように、確かに道路審議会ですういふ検討をやりなさいという答申が行われていますが、同時に、この償還期間ですね、現在三十年とされておりますけれども、これらの問題についても検討するようにと言われておると思うんですが、その辺のところはいかがでございますか。

○参考人(廣瀬好宏君) 高速道路の償還期限につきましては、昭和四十七年の道路審議会の答申に基づきまして三十年とされております。この期間につきましましては、長期の経済社会情勢の予測というものがおよそ三十年程度が限度であるというところから、償還期限を延長いたしました。交通量等の変動がございまして償還計画に与える影響が非常に大きくなるとか、膨大な借入金で行っておりまして事業リスクが増大するとか、また、諸外国の実例などを勘案して三十年と定められているわけでございます。

したがって、現在まだネットワークの形成途上にあります高速道路事業の採算性の確保を図るためには、やはり現行の三十年の償還期限は妥当なものだと私は考えておる次第でございます。

○田淵勲二君 あなた方は妥当だと考えておるかもわかりませんが、道路審議会でも、そうした用地費の算定の問題とか償還期間の延長問題についてもいろいろ検討するべきだという答申があるわけですから、そういう点は国会の運輸委員会でも取り上げられたということで、真剣にひとつ今後検討をお願いしたいと思います。

建設省 お見えですか。

そこで、現在の高速道路の建設費というのはほとんどユーザの料金負担で賄っているわけですが、これに対する国費の負担が私は非常に少ないんじゃないかと思うんですけれども、負担率は現在どうなっているのかということ、それから、こうした国費の投入というものをと前向きに考えていかないと、ただユーザの料金負担だけでこういった高速道路の建設費を賄うということはもう限界にきているんじゃないかという感じがするんですが、その点はいかがですか。

○説明員(橋本鋼太郎君) 高速道路の整備は、御指摘のように、借入金によりまして賄われており、利用者の料金収入によりまして償還するものでございまして、この際、国費の助成によりまして借入金の利息を一定限度まで軽減していくということとで国費を投入しております。平成元年度予算で見ますと、道路公団の高速国道の建設費は一兆六百三十億円でございまして、これに対して国費は六百九十七億円でございまして、この割合は、この率でまいりますと六・六％、こういうふうになります。

それで、今後とも高速自動車国道を早急に整備していく必要がございます。このためには、やはり有料道路制度を活用してプール制のもとに整備していく必要があると思います。しかし、利用者負担の問題もございまして、今後は高速道路の整備の経費の節減、あるいは国費による助成の措置、こういう諸施策を充実していくとともに、利用者の負担増をできるだけ軽減するように努力はしてまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 そういう国費の投入の私が指摘した問題について特にひとつお願いをしておきたいと思ひます。

時間がありませんから、次に参ります。道路公団、首都高速、建設省、結構でございます。次に、航空貨物の関係について質問してみたいと思ひます。

最近の新聞などを拝見いたしますと、航空貨物

というものを非常に成田で受け入れているわけですが、その取り扱いも世界一だというような情報があるわけでありまして、現在の成田の航空貨物の取り扱いの集中度というんですか、その需要の見通しと、さらに成田空港がその航空貨物を受け入れる施設、こういったものの現状、限界、こういったものを簡単にいいですからお教えいただきたいと思ひます。

○政府委員(丹羽景君) 成田空港の国際線の航空貨物の取扱量ということでございますが、これは昭和六十一年度以降、我が国経済の円高の影響が相当出たと思っておりますが、そういうことに伴いまして年率一五％以上の伸びを示しております。

現在、ICA O、国際民間航空機関でございますが、そのICA Oの世界各国の空港の統計というのがございますけれども、それと比較していきますと、今の成田の貨物の取扱量というのは六十二年以降三年連続世界一という状況になっております。それで、絶対量で申し上げますと、現在は、六十三年度の実績で申し上げますが、全国で百四十万トンということに對しまして、成田の空港では百二十一万トン、約八六％という相当高いシェアになっております。

それで、これの取り扱いにつきましては施設の方の関係でございますが、確かにただいま利用者の方々から、つまりエアラインあるいは物流業者、そういう方々から非常に混雑をされているというところの御指摘を受けている状態でございます。それにつきまして、私どもの方としましては、まずは緊急に対策を今とっているところでございまして、今現在、成田の貨物地区につきましましては十九ヘクタールぐらいを使っているわけでございますけれども、全部で今予定されておりますのは二十四ヘクタールぐらいの広さが予定されますが、そのうちの十九ヘクタールぐらいは今現在使用しているわけでございます。それで、緊急にあと残された五ヘクタールのうちの二ヘクタールの部分につきましましていろいろな設備をつくりま

して、そこは第二次の仕分け場とっておりますけれども、そういうものが来年早々にもでき上がるように今はその整備を進めておりまして、それに続きまして中期的というんでしょうか、残された四ヘクタールのところにつきましても全部の利用ができるように、しかも立体的な使い方ができるように、そういったような施設整備に今緊急に取り組んでいるところでございます。

○田淵勲二君 いずれにしても、成田空港だけで、国内、国際航空貨物——だけといいますが、非常に一極集中してパンク状態、限界にきている、こういうのが実態だろうと思ひます。しかも、今後ますますやはり航空貨物の需要は伸びてくると思ひます。したがって、関西空港が三年後にできれば若干緩和されると思ひますけれども、いずれにしても、成田空港というところにやはり恐らく集中されてくるんじゃないか、そうじゃなくて、国際貨物というのは地方空港を活用して地域振興、こういった面でやはりもっと積極的に航空行政、運輸行政として分散化していかないと、関西空港ができたとしても、国内貨物、国際貨物の航空のこうした貨物は大きな限界を超えてしまふんじゃないか、こういうふうに思ひます。すけれども、こういった地域空港の振興策も含めて、こういう事態を今後どう打開され、施策として反映されていくのか、できれば運輸大臣からひとつお聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(江藤隆策君) 先ほど局長からお答えしましたように、予想に反して一五％以上も年々ふえている。それから、その貨物の八〇％が成田に集中しておる、こういうことで、今成田の建設を急いでおるわけですが、御承知のように、三十六の団結小屋、千三百人の一坪地主が頑張っております、なかなか前へ進まずに実は難儀をしておりますのであります。

そういう中で、先般来実は日米航空交渉が行われまして、私は十一月三日以降の連休はやるな、そんな休みの日にやることはないということ、頑張つて、表向きにはアメリカに譲歩したような格好

好にしておりますけれども、我が国の言い分というのは完全に通しまして、そして、例えばアメリカからの乗り入れについても地方空港を利用するということを実は今回ははっきりさせたわけでありました。

したがって、各国の代表が見えまして東京、羽田の乗り入れ、関空の乗り入れを要望しますけれども、私は東京、大阪以外のところであれば、例えば札幌、仙台、名古屋、福岡、こういうふうなところであるならば、それは交渉に際する用意はありますよ、だめなものはないです、こういうことを申し上げておるんですが、なかなか……。私は、例えば札幌空港をもっと利用したいなと思ひますけれども、実際は見てみますという、実は二万トンの航空貨物を予想しておりましたら、実際はたった四百トンしかないんです。しかしながら、将来は機能分散をして二十万トン、札幌空港は平成十二年に完成しますから、その時には少なくとも年間二十万トンぐらいの航空貨物を扱えるようにしたいものだということ、今夢を持ちながら実はやっておりますわけでありました。

それともう一つは、やはりこういう時代ですから、二十四時間営業のできる空港というものを成田、そして関空以外に考えてみる必要がある、各国の時差があるわけですから。そういうこともございまして、今後平成三年から第六次の空港整備五カ年計画がスタートすることになっておりますので、御意向の点は十分念頭に置かしまして今後の私どもの重要な検討課題にさせていただきます、こう思っております。

○田淵勲二君 じゃ、あと一点お聞きしますけれども、今、日米構造協議が行われておりますけれども、これで日米構造協議の米側から日本側に求める流通分野での改善項目というのがあつたわけですが、これはトラック運送業への過剰な規制が撤廃費用を高め、特に市場に参入しようとする新しい企業に負担を強いている、こういう項目があるんですが、これに対する運輸省の見解につ

いてお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 御指摘の日本構造協議は、第一回が九月上旬東京で、第二回が十一月上旬にワシントンでございましたが、その中で日本の流通機構という問題が取り上げられておりました、その一環として物流、なかなかトラック事業の規制について米側から指摘があったことは先ほどお話しのとおりでございます。

米側は、日本のトラック事業の規制が過剰であつて、良好なサービスを提供する事業者の新規参入が困難である、こう言つておるわけでございしますが、日本側としては、現状においても、すなわち免許制の道路運送法のもとにおきましても、トラックの事業者というのは全体では既に三万八千あり、毎年数百件の新規参入が行われて非常に活発な事業活動が行われており、良好なサービスが提供されている。また、外国企業の参入につきましても、内外無差別の原則で運用しております、格別にトラバブルは生じておりません。また、現在トラック事業の規制のあり方を改めるための法案を国会に提出中である、こういうふうにお答えております。

ただ、最後の点を誤解を避ける意味で申し上げますが、ただいま国会に提出させていただいておりますいわゆる貨物二法案は、我が国の社会経済情勢の変化を受けて独自に必要であると判断してことしの三月に国会に提出したものでございまして、米側の指摘を受けたから出した、こういうものではございません。

○田淵勲二君 いずれにしても、その問題は物流二法案が来週から審議に入りますから、そこで十分これとの関連でまたお聞きをすることにして終わりたいと思ひます。

それでは、時間も十分ありませんので、警察庁に交通事故問題についてちょっとお伺ひいたします。

最近交通事故に対する対策をお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(島田尚武君) 先生御質問のとおり、交通事故の状況は非常に深刻な事態を迎えております。

けさ、私も全国の警察本部から報告を受けたところによりますと、昨日現在での死者が九千九百九十九人という状況であります。昨年に比べまして六百五十八人、七%の増という状況であります。これを換算してみますと、全国では毎日四十八分に一人が亡くなつてゐるということになりますので、きょう既にもう十二時ですから、多分一万人を超える死者が出てゐるという状況と認識しております。これは昨年に比べて二十日ほど早い状況であります。

今、対策というお話です。少し中身を御説明させていただきますが、この十年間、昭和五十四年と昭和六十二年とを比較してみますと、交通事故の死者数というものはおよそ二%増加をしております。この間に四輪車がおよそ四三%、二輪車が七〇%、車の方は合計して四九%の増加ということになります。ちなみに、本年は四輪車が猛烈な売れ行きだそうでありまして、これはまだ年度集計ができておりませんので新聞報道等で見ると、上半期でも一〇%以上の売り上げの増ということでありまして、交通環境は一層厳しさを増す、そういう状況であります。

そのような中で、交通事故を起しておられる方々、これは若者が多いわけでありまして、十六歳の免許年齢から二十歳代最後まで見ますと、事故を起しておられる方々のおよそ五割、四六%といふのが六十三年の統計であります。一方、被害者になつておられる方々も若者が多いんですけれども、特徴的でありますのは、六十歳以上の方々が二八%といふことでパターン化、ある程度正確さを少し無視して言うならば、主として若者を中心とする事故を起す方々の急増と、それから高齢者の方々の被害に遭う機会の増大、こういったことがこの十年間なりを見たときに、あるいは最近

近の状況として特に問題があらうかと思ひます。

それからまた、夜間の事故が全国では五〇%から六〇%近い、東京等では六〇%を超えております。これは先ほどの車の量の増加と同時に、土曜、日曜等の夜間を含めてレジャー等の車利用の活発化というようなことが背景としてうかがわれるところでもあります。

そこで、対策まで御質問がありましたので簡単に触れておきますと、政府は、二十八日、非常事態宣言ということで発しております。当面警察におきまして、この年末に向けて、短期的にはやはり今のようないいポイントを押さえたところでは街頭にできるだけの警察官を立てて、また民間の安全協会の方々や、あるいはいゆる緑のおばさんであるとか、多くの方々の協力を得て街頭での直接的な事故抑止に努めておるところであります。少くも長期的にはやはり先ほど申し上げました若者の学校教育の問題であるとか、そういう意味では文部行政との協力、あるいは被害に遭つた高齢者の福祉の行政等も含めて総合的に本当に実の上がる対策を持つて中長期的に取り組んでいく必要がある、かやうに考えております。

○田淵勲二君 そういう面で、今案をお聞きをしたわけですが、本当に深刻な事故の状況でありますので、非常事態宣言も出されたようです。それから、ひとつ一層の取り締まりなり施策をお願いしたいと思ひます。

続いて、道路渋滞についてちょっとお伺ひをします。これもまた非常に大変な渋滞が起きておるようでありまして、この間も私がちょっとテレビをひねりましたら、ピーク時の違法駐車というんですか、大阪で何か十八万七千台だったか、東京が十八万五千台。東京は大阪に比べて人口が非常に多いわけですから、そういう意味では大阪のピーク時の方が大変な違法駐車があるというところだと思ふんですが、そういう状況を見てみて、私は、警察官が大変な取り締まりをやつておるんですけれども、なかなか取り締まりがは

かどらないという状況だと思ふんですね。

そこで、警察官の数をふやすというわけにもいきませんので、警官にかつて摘発をする特例の資格を持たした嘱託職員制度というふうなものをつくつて、その嘱託職員はできれば高齢者を活用するなどして、そこでひとつ摘発をしていく。そして、どんな摘発の数が多ければ罰金もふえるわけですから、その罰金の増収でそういう人たちの収入も補てんできるというふうな考え方があつたんですが、そういうことについてどうでしょうか、できるものですか。また、考えてみれば、もっと別の考えがあつて、摘発は十分だと思ふのか、その辺のところはいかがでしょうか。

○説明員(島田尚武君) 駐車あるいは渋滞の問題、これは東京、大阪等の日本の大都市のみならず、パリ、ロンドン等世界共通の大都市における悩みとなつておるところでありまして、その名解決策というのはなかなか見つけられないところでありまして、やはり地道に一つ一つ工夫をしていく必要があるかと思ひます。

例えば東京では、先ほどお話がありましたように、毎日一千万台近い、さつき首都高の御質問がありましたが、首都高で言つて百万、都内全域で一千万という車が動いてゐる。これはそもそも道路容量の二倍近い量だと私は認識しております。その中でいゆる瞬間違法駐車というのを都内で見ますと、二十万台近くある。路外でも時間決めてとまれる駐車スペースというのはおよそ八万台といふことで、それも七割近くが入つてゐる。残りは三割、満杯にしても二十万台前後。二十万台も瞬間違法駐車があるところに二十万台ぐらいしか容量がない。監視庁では路上にパーキングメーター、パーキングチケットといふことで、できるだけこれはもう緊急の措置としてふやしておりますが、ただが今一万三千から一万四千台分のスペースしかありません。これも三万台ぐらいまでふやしたいと思つておりますが、いづれにしてもまだまだ不足をしておる。

そこで、やはり基本的には車をまづ買った段階

から所有者の保管、車庫をきちつと整備をするに必要であるし、行った先の建物はいわゆる駐車場法に基づく附置義務というものを、スーパードなどをつくらせきちつと駐車スペースをつくるというふうなことがあるいはトラックのお話もありましたが、荷物の積みおろしのような施設をきちつとつくるか、こういったことを今からでも着実に進めていくことがまず第一に重要であろうと思います。その方向で建設省初め関係行政機関、団体等の特に関東、大阪を初め熱心に立ち上がり始めておりますので、今後の前進に大いに期待をしております。

ちなみに、今取り締まりのお話がありました。現在、警察では全国で道交法違反をいろいろ検挙しておりますが、そのうちの約二六・七％がこの駐車関係の取り締まりであります。ところが、大阪では全検挙の五六・四％、警視庁では四九・七％、このような駐車違反の取り締まりということで、現在の警察の交通関係の取り締まりの相当大きな部分が駐車違反の取り締まりということになっております。

そこで、先生からこれを民間委託をしてはいかかというお話がありました。そこで、今警視庁で例えば銀座、新宿で取り締まりをしている中には婦人警官が多いわけですが、これは夜も特にやらないやいけません。場合によっては下で取り締まりをされているのの上からコカコーラの瓶を落として駐車違反の車のガラスを割ったり、いろいろ嫌な思いをしながら取り締まりをしているわけがあります。一件レッカーで引つ張るといふことは、レッカー移動中に自分の車を傷つけたとか、いろいろないわば難癖をつけられながらやるものですか、一つ一つどこに傷がついているというふうなことで確認をして、返すときに、これはもともついていたんですよ、こういうふうなことまでやって、そういうふうなことのトータルを見ると、一台引つ張るのに一時間くらいかかるというふうなことになっております。相当な目に見えない手当てをしながらやっておるわけ

あります。

そういったことで、これを本当に商売としていけるものかどうか、そしてまた、仮に罰金なり反則金なりという形で入ったものをそういう方々の商売として回すような経理の仕組みというものが国としてできるかどうか等々含めていろいろ検討する必要がありますかと思ひます。イギリスのトラフィックウオーデンの例等も勉強しておりますが、先生の御指摘を参考にしながらいろいろ検討してまいりたい、そう考えます。

○田淵勲二君 いろいろ知恵を絞って考えていかないと、この違法駐車というものはもう当たり前みたいになってしまつて、二車線あるところが一車線になって大変な状態になっておるわけですから、お互いにひとつ知恵を絞りながらこれらの問題の解決を図っていかなくいかぬと思ひます。

そこで、一番手取り早いのは罰金を多くすればいいということになるんですね。私も聞いて苦笑したんですけれども、最近では、月決めの駐車場代を払って契約するよりは、路上駐車たまに違反切符を切られた方がコストが安くつく。だから、もう承知で駐車場を契約しないで見つかるまで置いていけというふうなもので、なかなか見つからないようですから、そういうことで違法駐車している人が随分いるというんですね。こういう人たちに對してそれをさせないためには、一遍見つかると大変な罰金を取られるというふうなことがやはりあつていいんじゃないかと思ひますが、その辺いかがでしょうか。

○説明員(島田尚武君) 駐車違反に関する罰金あるいは反則金に關しましては、昭和六十一年の国会におきまして御審議をいただき、六十一年の四月から引き上げをいたしました。

普通車の例で申しますと、いわゆる駐車禁止違反の反則金で五千元から一万円というところで倍増いたしました。特に交差点の直近等停車も許されないいわゆる駐車禁止違反につきましては、普通車について五千元から一萬二千元というふうなことで、倍以上の引き上げを昭和六十一年の国会でお

認めただいて今実施しておりますところでございます。それでもなお、もつと引き上げるべきではないかという御意見、十分参考にしまして、一方、自分のうちの前はとめるのはいいやけど、隣のうちの前にはとめるというふうなことで、駐車の問題についてはそれぞれ立場でそれぞれ、また一人の人間でも時間が違つて別の意見もあり得るというふうなことで、大変現場でも苦慮しておりますが、十分御意見を参考にしながら総合的に検討してまいりたい、そう思ひます。

○田淵勲二君 じゃ、最後に、建設省の方見えですね。

違法駐車に關してですけれども、現在の駐車場法というのをちょっと拝見したんですけれども、現在の駐車場法によると、一般的な地域では延べ面積が三千平方メートル未満の建物には駐車場を設置する義務がないことに法律ではなつていますが、私は三千平方メートル以下の建物であっても、一定の要件のもとに駐車場の義務づけを行うことが最近では特に必要ではないかと、こういうふうな思ふんですけれども、この駐車場法というものを改正するお気持ちがあるかどうか、それを最後にお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(安達常太郎君) お答えいたします。

特定の建築物のための駐車需要に對します駐車施設は、原則としてその建築物に附帯して設けるべきであるという考え方から、駐車場法におきましても、建築物の新増築の際の駐車場の整備に對して、地方公共団体が条例によりその建築物の規模に應じて駐車場の附置を義務づけることができるとされておるところでございます。この基準の設定に当たりましては、駐車場法の規定により一般の建物用途に對しましては、委員御指摘のとおり、三千平方メートル以上の建物に對して附置義務が課せられておりますが、百貨店あるいは劇場といった駐車需要の程度の大きい用途、これを特定用途としておりますけれども、これに對しましては三千平方メートル以下の建築物についても附置義務を課してよいこととされております。

す。

建設省といたしましては、標準駐車場条例という条例のひな形を公共団体の方々に通達いたしております。まして、駐車需要の程度の大きい用途に關しましては基準を二千平米にするように指導しております、そのような条例が幾つかの都市で出てきておるわけでございます。また、さらに二千平米の基準に關しましては、地方の都市におきましては、建築活動の大半がそれ以下の規模のものである。比較的小さい建物といひますか、発生する駐車需要に適切に對應できない、対処できない例が多いということでございます。都市によってその規模を引き下げるよう指導してきておるところでございます。具体的には一千平米以上あるいは一千五百平米以上というふうな条例をつくつて対処している市がございます。

なお、建設省といたしましては、近年のモータリゼーションと都市化の進展に伴う駐車場の需要の増大に對應して、現在この基準の新たな見直しのための検討調査を進めておるところでございます。この結果をもとに必要な見直しを行つてまいりたいというふうな考えております。

○田淵勲二君 最後に要望しておきますが、いずれにしても、そういう条例の基準の見直しなどをお考えのようですが、駐車場法そのものもひとつ検討の対象にして実態に合つた法律にしたいただくようにお願いをしておきます。

以上です。

○委員長(中野鉄造君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時二十八分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○片山虎之助君 それでは、少しおくれしましたけれども始めさせていただきます。

運輸行政は、御承知のように、陸海空と大変広範多岐にわたる対象の行政でございますけれども、本日は三十分しか時間をいただいておりますので、当面する幾つかの問題に限ってお尋ねをいたしたい、こういうふうに思うわけであります。

まず、航空問題でございますけれども、午前中もいろいろお話がございました。近年、所得が大分上がってくる、あるいは産業構造が高度化する、こういうことを背景にいたしましてハイモビリティへの国民の要求が大変高まっておりまして、それが即航空、航空輸送に対する需要と、こういうことになるわけであります。このような国民の需要、社会経済の変化に的確、適切に対応することがこれから必要になる、航空行政はますます重要になる、こういうふうにも思うわけであります。

航空行政における現下の最大のテーマは、やはり三大プロジェクト、成田の第二期というんでしょうか、完全空港化というんでしょうか、その問題は関西の二十四時間空港の問題、あるいはあろうと承知いたしておりますけれども、まずこの三大プロジェクトの推進の状況、それから、今進めておられるわけでありまして、直面上の課題、それに対してどういう取り組みをされるか、こういうことから入らせていただきたいと思います。

○国務大臣(江藤隆美君) 私どもが抱えております三大プロジェクトというのは、仰せのとおり新東京国際空港、それから関西国際空港、羽田沖合展開、この三つでございますが、御案内のように、昭和四十二年に工事実施計画の認可を運輸大臣がいたしまして二十年有余が実にはたちました。その間、三百二十五戸の実業家が立ちました。その間、それが今八戸残っております、面積が二十一・三ヘクタールであります。そのほかに千

三百人ぐらいの実は一坪地主と称するものがございます。それから三十六の団結小屋が建っております、こういう状況で実は建設を阻んでおられるわけでありまして、私どもは空港整備五カ年計画の中にあります明年度、平成二年度をもって概成する。B、Cの滑走路、エプロンあるいは空港ターミナル、そういうものは終わらせようということで、今最後の努力を実は進めておるところでございます。

しかし、これはなかなか容易ではないんです。この前機関紙を見ましたら、収用委員会に火災瓶攻撃をかけるというのが過激派の新聞に出してございました。そういうことで、テロをやりますものから、五人の警察官が死亡して、三千人の人々が重傷を負った。そういう中で、この前も焼酎騒ぎ事件があり、あるいは収用委員長が左手だけ残して、両足、右手がばらばらに打ち砕かれた。こういうことが実はありまして、非常な危険の中にもかかわらず、何とかして平成二年度の概成を達成しようということで、これはもう重大な覚悟をもって実は取り組んでおるところでございます。

それから関空につきましては、平成四年度完成というところであります。先般私もちょうど休日に行ってきたんですが、五百ヘクタール以上あるんですけれども、もう四十四、五ヘクタールは海面の埋め立てができてまして、建物も実は建ってきまして、したがって早くつくらぬといかぬわけですから、これを非常に急いでおる。何としても平成四年度には完成をさせたい。あと第二期工事の問題があります。これはもう少し検討しようというところになっておるところであります。

それから、羽田の沖合展開につきましては、平成七年度の完成に向かって私どもはたいだいな努力をいたしておるところであります。あそこはごみ捨て場の、ごみの埋立地の上ということもありまして、実は東京都の港湾埋立計画、それらと関連がございます。私は早うやれと言っているんです

が、余りやるとごみが出てくるんだそうなんです。そういう地盤の関係等もありまして、平成七年というのを一、二年早くできないのかと、各地方空港の要望からするとそう思っておるんですが、今のところ平成七年度を目標に完成を図るよう努力をするというのが精いっぱいのところでありまして。

○片山虎之助君 この三大プロジェクトは精力的にお取り組みいただきまして、完成をぜひ早めていただきた。このことが我が国の国内、国際双方の航空輸送の発展のために不可欠な要件ではないか、こういうふうにも考えておるわけでありまして。特に国際空港の能力不足は、アジアの中核あるいは玄関口としての我が国の国際航空ネットワークにおける地位の低下をもたらすというふうなこともございまして、我が国は国際社会でその地位がどんどん上がっておりまして、そういう重要な役割を持つ我が国の現状からいまして、そういうことになりまして大きな問題になる。当面成田や大阪国際空港の能力アップ対応を含めまして早急に対応していただきたいと思います。

そこで、成田、大阪国際空港が一種のパンク状態にある、こういう状況に対応する一つのあり方として、空港の能力に余力のある地方空港を国際線に改良する、こういうことがお考えいただけるかどうか。それは全国的な航空のあり方からしての議論でありまして、もつと同時に、現在地方にあるいは地方都市の国際化が大変進捗しております。運輸省さん自身もテン・ミリオンプランというふうなことをお持ちのようでありまして、けれども、ぜひその地方の国際化にも適切に対応する、そのために地方空港の国際定期便とか国際チャーター便等の道を開いてやる、こういうことが必要になるんではないかと思っております。既に海外渡航は八百五十万になっておるわけでありまして、一千万も目途の間ではなからうかと思

うわけでありまして、この地方空港と国際化、国際空港化への対応ということについて、まずお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。地方空港の国際化につきましては、先生のおっしゃるとおり、地方圏における利用者の利便の向上あるいは観光の振興あるいは臨空産業の展開というふうな地方の都市の国際化、そういうことを進める見地から、また、お話を伺って、我が国の基幹的な国際空港であります成田、大阪、そういう空港の空港能力の制約にもかんがみまして、運輸省といたしましては逐次これを推進していきたい、そのように考えているわけであります。

ただ、国際定期便の就航のためには、御承知のとおり、かなりの規模の需要の存在することが必要でございます。運輸省といたしましては、例のプログラムチャーター、そのようなことの施策を通じて地元の需要が行います必要の喚起のための努力に支援をしていきたい、そのように考えているわけであります。

また、具体的な定期便の就航につきましては、ただいま申し上げた需要のほか、内外の航空企業との関係、そういうことも考慮いたす必要がございますけれども、そういうことの検討を進めながら地方空港の国際化を進めていきたい、このように考えております。

なお、先般の日米航空交渉におきまして、日本の地方空港と米國とを結ぶ路線の開通についても合意されたところでございまして、これによって地方空港の国際化がさらに促進されるものと、そのように考えております。

○片山虎之助君 今地方空港と申しますか、それぞれの地方で国際定期便なりチャーター便について具体的な御希望がございまして、具体的に定期便やチャーター便について、ぜひ自分のところの空港でことやりたいんだという、そういう希望と申しますか、申し出はございますか。

○政府委員(宮本春樹君) 地方空港の国際化の要望につきましては、各県の知事さん初め選出の議

員の先生方、いろいろ御熱心でございまして、実は私どものところにもいろいろ関係で陳情に來られる際にも、国際線の、特に定期国際路線の開設についてはしばしば陳情がございまして、それからチャーター便等の運航につきましても御要望が多い、そういう状況でございまして。

○片山虎之助君 国際化するためには例のC I Qですが、そういうC I Q施設の設置なんというところになるわけでありまして、これについて運輸省として積極的に応援してやる。例えば二国間協定の問題なんかもあるんでしょけれども、そういうことについて運輸省としていろんな支援や協力をしてやる、こういうお考えをお持ちでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先生御指摘のとおり、地方空港の国際化のためには、税関でございまして出入国管理あるいは検疫、いわゆるC I Qの体制を整備する必要があります。このC I Qにつきましては、御承知のとおり、大蔵省、法務省、厚生省及び農水省が所管しているわけでございましてけれども、運輸省といたしまして、新規に国際定期路線が開設される場合等には必要に応じてこれらの関係省庁の連絡調整の場をつくりまして、それを主宰することによりまして円滑にC I Q体制が整備されるように支援してきているところであります。地方空港の国際化を進めるために、今後このような努力を引き続き行っていくたい、そのように考えております。

○片山虎之助君 国内航空の問題についてお尋ねいたしたいわけですが、今、四全総でも東京圏の一極集中は是正する、多極分散型国土をつくっていくんだと。私もその分散、分國論者でありますから大変いいことでありますけれども、しかし、現実には東京は国際的な金融や情報のセンタリーとして日本の顔になっている、また、その機能はもっとも強固していかなくやいかぬ、こういうふうに思うわけでありまして、東京と地方との間に需要がふえてくるというのは、一方では

やむを得ないことではなからうか。そうすると、その輸送力をどうやってきつと提供してやるか、こういうことが課題になる。また、これにこたえるのが行政なり関係者の責務ではなからうか、こう思うわけでありまして。

現在、全国の地方空港からの東京便への新設なり増便の要望が極めて強い、こういうふう聞いておりますけれども、先ほど大臣が言われた羽田の沖合展開工事、平成七年と、こういうお話でございまして、こういうものとの関係から見ても、いつごろの程度地方空港の要望にこたえていたけるか、この点について御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(丹羽最君) 先生御指摘のとおり、地方空港から東京あるいは大阪、そういう大都市への乗り入れ希望、あるいは現在飛んでおります便の増便希望、こういったものは最近いろいろの地方から大変そういうお話を伺っております。

それで、東京で申し上げますと、先ほど大臣が御説明申し上げましたように、羽田の沖合展開というものがその増便要望なり乗り入れ要望なりにこたえられる基本的な対策になるわけでございまして、それで、これは先ほどの大臣の御説明の中にございまして、平成七年というものがその最終の段階でございまして、それを三つの計画に分けて実行しているところでございまして。

第一番目は、昨年完成いたしました、これは滑走路でいいますと私もAランと言っておりますが、A、B、CのAの滑走路が昨年できましたので、それまでの羽田の処理能力が年間十六万回だったのが十八万回になりました。それで、昨年の夏と、それからここの夏と両方でそれぞれ十便ずつ、合わせて一日二十便の増強を図ったところでございまして、それで、あとのくらしい今の十八万回の中で残された余力があるかということでございますが、これにつきましては、あと五便程度の余力が残されたというところでございまして。

それで、羽田の方は今第二期にかかっているわけでございますけれども、これから第二期が完成

いたしますとしても、これはターミナルビルその他の施設の問題でございまして、ランウェイそのものではございませんので、ランウェイそのものの面では現況と変わらぬ。したがって、平成七年になりまして今の年間十八万回が二十三万回になる予定でございまして、そこまでは残された余力の五便で何とかつけないでいかなきゃならない、こういう事情でございまして。

それで、地方の御要望に対しては、そういう意味では私どももなかなか右から左の対応というのが難しいのでございまして、これからの需要その他の実情を把握いたしながら、便数はふやさなくても、機材を大きくするようなことで輸送力が増強できるところとか、いろいろきめ細かく対応してまいりたいと思っております。

○片山虎之助君 それは五便でこれからつないでいく。要望は一方では非常に多い。今局長がいろんなことを言われましたけれども、その場合、その五便の割り当てはどういう考え方であられるわけですか。

○政府委員(丹羽最君) 空港整備五カ年計画を今実施しているところでございまして、空港整備五カ年計画に基づきます地方空港の整備でこれから供用開始していくような空港というのが出てまいります。そういうときの地方空港の乗り入れ先として最も適切なのはどこかと、そういうふうなことも判断し、基本的には需要と供給のバランスの問題とか、それから先ほど申し上げた輸送力をつけるやり方にしても、便数の増というところでなくて、機材の大型化というようなことで対応できないかと、そういうようなことを総合的に判断していくつもりでおります。

○片山虎之助君 需要見合いだというお話なんです、私は岡山県選挙区なものですから、岡山がジェット空港になりました、あるいは供給が需要を生むんですね、ある意味では、だから、総合的地域の発展、いろんな観点を考えていただいて慎重にやっていただきたいと思います、午前中いろいろそこで運賃問題でございしますが、午前中いろいろ

のお話ございました。私も、南北に格差があると思えば、これを直していただく、できるだけ同一距離なら同一料金に近くしていただくことが正しいあり方だと思ひますけれども、あとの格差は正のスケジュールですね、審議会をおやりになる、航空会社が申請を出す、いつごろから格差を是正した、料金を下げていただいた恩恵が国民の皆さんに提供できるわけですか。スケジュールを教えてください。

○政府委員(丹羽最君) 大臣からは、できるだけ早く実現するようにということを御就任以来強く指示を受けております。私も事務方はその大臣からの御指示にこたえるべく懸命に努力しているところでございまして、現状は基本的には不公平感を是正するというやり方の中身につきましては、学識経験者の方々に集まっていたいて、どのような方針でどのようにやっていくのかがいいかということ、きょう第一回を開いて、これからその内容を詰めていただくつもりであります。その目標といたしましては、できる限り年内ぐらいに今の学識経験者の方々に集まっていたいただきます。懇談会の結論を得たいと考えております。それを今度は具体的な運賃の中身にいたします作業をエアラインにしていって、それは来年にその申請が出てくるということになると思ひます。以降の手続がいろいろ審議会その他ございまして、それから、そこから先はそれほど明確に決まっております。そういう意味では不透明でございまして、けれども、できるだけ私どもの方としても作業は急ぎたいと思っております。

○片山虎之助君 来年の春か夏か、おおよそそのめどでももし言えれば言っていただいたいの思ひますけれども、航空会社とは話ができていくわけですか、その辺は。

○政府委員(丹羽最君) これから御審議いただく問題でございまして、余り直截なこととは申しにくいのでございまして、今航空会社ともいろいろとすり合わせ作業をやっている最中でございまして、基本的に航空会社の方は、値下げの問題が含

て、これが乗用車で片道六千四百九十円であり、約十キロちょっとであります。ところが、東京から東名を通り、名神を通り、中国縦貫道を通りまして美作町湯郷温泉というのがありますけれども、約七キロ。この片道の料金が約一万二千円でありまして、七キロが一万二千円、十キロちょっとが六千五百円と、こういうことになっておりまして、それは事業費にスライドしているんだと。いろんな理由がございます。しかし、地元にとれば大変高いということになるわけでありまして、だから、これを引き下げることに、今の段階で暫くは言えないかと思っておりますけれども、検討される用意があるかどうか。それから、今いろんな割引制度を入れられておりますけれども、私はもっといろんな割引制度を活用していったらいいと思います。それについても御検討の用意があるかどうか、お伺いします。

○説明員(小野和日見君) ただいま先生おっしゃいましたように、地元から料金が低い。これは料金水準につきましては、他の有料道路と比べまして建設費が高いとかあるいはメリットがあるということ、水準は妥当なものと考えておりますけれども、やはり一度に払う料金が非常に高いということ、高速道路と比べますと割高感があるということ、少し安くしてくれという要望のあることは承知しております。

そこで、今、本四公団で本年四月に実施いたしました割引拡充の効果とか、あるいは利用実態調査をやっておりますので、それらを踏まえて考えたいと思っております。ただ、本四道路につきましては、やはり今採算性の確保が一番問題でございまして、それを基本に今後対応していきたいと思っております。

○片山虎之助君 ひとつよろしく願います。以上で終わります。

○片上公人君 先ほど岡山の片山委員の方からリニアについてのお話がありましたけれども、私は兵庫の片上でございますが、ぜひとも二十一世紀に向かっての大臣のすばらしい構想、ぜひとも

実現のほどよろしくお願い申し上げたいと思っております。

質問でございますが、先般、空港整備特別会計におきまして、昭和六十二年、六十三年度におきまして約八百億円の剰余金が出た、その一部は運用に回せるにもかかわらず回していなかったというふうな報道が出ておりましたけれども、この事実関係につきまして御説明願いたいと思っております。

○政府委員(丹羽盛君) ただいま先生の御指摘の件につきましては、空港整備特別会計は昭和六十二年度末の決算の時点におきまして資金の剰余が七百八十二億ございました。それからまた、六十三年度決算におきまして、同様に八百二十七億円の資金の剰余がございました。これらの資金はそれぞれ後の年度の予算におきまして歳入に計上されまして、その年度の事業に充てられる性格のものでございます。それで、これらの資金は事業の進捗に応じて順次支払いに充てられますけれども、資金上余裕があるときは、その一部を一定期間資金運用部に預託するということが可能でございます。

それで、この点につきまして私どももかねがねどのようにするかということを検討してまいりましたのでございますが、そこは若干時間がかかり過ぎてしましまして、その結果、八月七日に二百五十億円の預託を今実施しているところでございます。

○片上公人君 空港特会の収入の約四割は空港使用料によりまして利用者負担で賄われておるわけでございますが、このような負担を利用者に課しながら、運用に回すことができる資金を運用しておらなかつたというのは、これは無責任と言わざるを得ないと思っております。効率的な特別会計の運営が図られるよう強く要望しておきたいと思っております。

そしてまた、報道によりますと、この資金の運用をしなかつた理由は、大蔵省の資金運用部からは羽田空港の沖合展開事業費を借りているために、

剰余金を預託したりすると、予算要求する際に不利になるからあえてしなかつた、こういうようなことだと運輸省は説明したというふうなことも新聞記事に書かれておりましたけれども、この辺の事実はどうなのか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(丹羽盛君) 新聞は確かに先生のおっしゃったような報道がされているわけでございます。

私も、予算の要求に当たりましては剰余金を財源に計上して要求を行っておりますが、先ほど御説明した剰余金のことでございますが、それから財政当局の方も、私どものカウンターパートである予算関係者は、当然空港整備特別会計の決算状況を把握しております。そういう意味で、空港整備特別会計の剰余金というのは、特に隠せるというような性格のものではないと思います。空港整備特別会計は、ただいまは羽田の沖合展開事業につきまして資金運用部資金から財投の借入れを行っておりますことは事実でございますが、予算要求する際に不利になるために預託をしなかつたというふうなことは特にならぬわけでございます。

○片上公人君 他の社会資本の整備と同じように、将来の利用者による負担、いわゆる世代間の負担の公平を図るためにも、借入金による整備もこれは必要と思っておりますが、そういう観点からいえば、借入金と剰余金の問題は全く次元の違う問題でございます。空港特会への財投資金の導入はどういう理念で行っているのかということですね。いずれにしても、空港特会に限らず、予算執行に当たりましてはむだのないよう効率的な執行がなされるようにすべきと思いますが、御見解を伺いたいと思っております。

○政府委員(丹羽盛君) ただいま先生の御指摘のとおり、借入金の問題と剰余金の問題というのは次元の違う問題でございます。それで、剰余金の問題につきましては先ほど御説明したとおりでございますけれども、借入金の問題につきましては、空港の整備につきまして、現在、東京国際空

港、羽田でございますが、その沖合展開事業を初めとします三大プロジェクトの推進ということが私どもの空港整備上の緊急の課題として取り組んでいるところでございます。このために多額の資金が必要ということでございます。空港整備特別会計は、三大プロジェクトだけではなく、地方の空港を初めとしていろいろな資金が必要わけでございますので、財源が不足しているというところでございます。

それで、このように緊急性を持っておりまして、多額の資金が必要する三大プロジェクトの推進に伴います財源不足、こういう問題につきましては、確かに先生おっしゃるようになります。その便益は後世の世代も享受することになるわけでございますから、財政資金を投入しまして、整備のための費用を後世の世代にも借入金の償還という形を通じて負担をしていただくということは、公平の見地からも理解は得られるところではないかと考えております。

それで、ただいまの借入金の問題は、先ほど申し上げましたように、六十一年度から東京国際空港の沖合展開事業、それを対象といたしまして資金運用部からの長期借入金を導入しているところでございます。それで、来年度の予算要求におきましても、五百四十億円の長期借入金を要求してございます。

○片上公人君 次に、日航機事故について伺いますが、今回の地検の不起訴処分決定によりまして、真相究明のための最後の機会が失われたわけでございますが、本来、なぜボーイング社の修理担当者が修理ミスをしたかというそのミスの原因と、どのような過程でそのミスが起こったのかというところは、これは今回の事故原因の核心であります。事故調査委員会が再発防止のために徹底的にこれを究明して有効な方策を打ち出すべきでなかつたか、こう思うわけですが、それをせずに、ミスを発見する方法とか、ミスがあつても墜落しないような機体構造の改善ばかり指摘しても、原因の核心部分が未解明のまま終わってしまうこ

とに大きな危惧を抱いております。事故調査委員会はなほ核心部分まで踏み込まなかったのか、あるいは踏み込めなかったのか、この点をお伺いしたいと思います。

○説明員(高橋克彦君) 本事故は、昭和五十三年に行われました後部圧力隔壁の不適切な修理に起因しているということがはっきりいたしましたので、航空事故調査委員会は、昭和五十三年の六月から七月にかけて行われました損傷修理について詳細な調査を行ったところであり、その結果は、昭和六十一年六月十九日に公表いたしました。本事故に関する航空事故調査報告書に記載してあるとおりであります。これによりまして、航空事故調査委員会といたしましては、航空事故の原因を究明して航空事故の防止に寄与するという目的は達成しているものというふうに考えております。

○片上公人君 米國と刑事免責の違いがありまして、事故調査委員会はボーイング社の修理担当者に直接事情聴取をできなかった、またボーイング社が応じなかったと言われておりますが、航空機事故の調査の目的は再発防止のための原因究明にあるわけではございませんから、事の重要性にかんがみまして、現在の事故調査と刑事捜査の關係につきまして一度根本的なところから考え直す必要があるのではないかと、こう思いますが、運輸省のお考えをお聞かせ願いたいと思ひます。

○説明員(高橋克彦君) 航空事故調査委員会の行います航空事故調査は、先生おっしゃいましたように、航空事故の発生原因を究明することによりまして、同種航空事故の防止に寄与することを目的とした調査でございます。そういうことで、これまで航空事故調査をたくさんやっておりますけれども、その立場から科学的かつ公正な調査を行つて原因を究明し、航空事故防止に寄与することがこれまでできていたものと私どもは考えております。

○片上公人君 今回の事故におきまして、運輸省の検査のあり方についてもその責任が問われてき

たところでございますが、不起訴処分決定によりまして処分はなくなったわけでございますけれども、今後運輸省は行政としてどのように信頼回復を図っていくのか、これは運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○國務大臣(江藤隆美君) 不起訴になりましたからといって道義的責任を免れるものではない。それだけに、なほ一層の責任を私は感ずるべきだと思つております。したがひまして、運輸省としては指導監督する立場にありますわけですから、それらの体制に不備な点はなかったのか、もっと注意すべき点はなかったか、それから、日航に対して指導する場合にもいろいろとまだ考える面があったのではないかと、また、日航がそういう航空機を購入する際にもいろいろと検討すべき点がさらにあるのではないかと、それらのことを一々詳細に検討、調査をいたしまして、以後このようなことがないようにつくられぬよう注意してまいりたい、この念願しております。

○片上公人君 航空機事故調査が行われるたびに米國のNTSB、國家運輸安全委員會と我が國の事故調査委員會とがより比較されまして、その不十分さが指摘されておりますが、先ほど事故調査と刑事捜査の關係について検討する必要性を指摘いたしましたわけではございませんが、同時に、我が國の事故調査委員會を運輸省から独立させまして、真相究明のためにより強い権限を与えることや、スタッフ、予算の拡充といったことまで抜本的に再検討すべき時期ではないのかと思ひますが、現在の調査体制で十分と考えておられるのかどうか、伺ひたいと思ひます。

○説明員(高橋克彦君) 航空事故調査委員會は運輸省に置かれておりますけれども、航空事故の調査につきましては、航空事故調査委員會設置法によりまして、裁判官と同じような独立性を保証されております。そういうことで、現在の制度で十分であらうかと私どもは考えておるところであります。

それから當委員會は、発足以来、要員及び調査

機器の増強を行つており、調査体制の拡充強化を図つてきているところでございますけれども、今後とも航空機の革新に対応した調査能力の向上及び調査機器の充実について努力してまいりたいと考えております。

○片上公人君 次に、総務庁より鉄道事業に関する行政監察の結果報告が発表されました。鉄道の混雑緩和対策等につきまして報告がありましたけれども、その内容と、運輸省はこれをどのように受けとめていらっしゃるのかお伺ひしたいと思います。

○政府委員(早川章君) 鉄道事業に関する行政監察、本年の九月二十六日に報告が行われました。その内容でございますが、現在大都市における地下鉄あるいは民営鉄道路線、地下鉄はこのところ余り大きな混雑緩和がなされてない。二〇〇%を超えて身動きができないほどの混雑路線もある。また、民営鉄道路線でも、徐々に混雑率は一般論としては低下しておりますが、なお一部路線においては二〇〇%を超えているものがある。

こういったような事実につきまして、総務庁の方は、次のような措置を講じるべきである。一つは、地下鉄事業者につきましては、信号保安設備の改良や列車の長編成化を計画的に行わせることによつて混雑緩和の推進を一層行うように、また、大手の民営鉄道事業者につきましては、輸送力増強等投資計画を確実に実施させて混雑緩和を進めるように、さらに混雑緩和対策の一環として、当面の措置でございますが、引き続き時差通勤通学を積極的に推進するように指導しなさい、こういったような勧告がなされたところでございます。

運輸省といたしましては、従来ともさまざまな施策を講じて混雑緩和に対しては取り組んできたところでございますが、今回の勧告を契機にいたしまして、これらの取り組みをさらに進めることといたしまして、勧告を受けましたとき、直ちに事業者に対して地方運輸局からしかるべき措置をするよう通達を發したところでございます。

○片上公人君 通勤通学者の混雑は大変なものであり、すけれども、全國の地下鉄、主要大手私鉄の混雑率の状況の報告をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(早川章君) 昭和六十三年でございしますが、大手民鉄十四社、例えば東武等は伊勢崎線と東上線というふうに幾つも線がございますが、そういう十四社の二十七の最混雑区間につきまして一時間とったところでございしますが、大手民鉄につきましては平均一八〇%、営団及び公営地下鉄、これは十社二十八区間でとつたものでございしますが、平均一九〇%の混雑率、こういうような数字になってございます。

○片上公人君 大都市圏における通勤通学時の混雑というのは依然として厳しいわけでございますが、特に首都圏では人口集中によつてますますこれはひどくなつていくように思われるわけですが、混雑緩和のため、運輸省として今のような対策をとっているのか、お伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(早川章君) 先生御指摘のとおり、大都市圏における通勤通学、これは首都圏は特に顯著でございますが、大都市圏一般に大要人口集中が起つておりました、いろんな形で諸機能も集中してきています。こういうことで混雑が増加し、そのためにこの対応が非常に急がれているという事は御指摘のとおりでございます。

運輸省といたしましては、まず地下鉄整備でございますが、地下高速鉄道建設費補助金という仕組みで、大要厳しい財政事情ではございますが、その充実に努めておりました、元年度で予算は四百二十六億、明年度につきましては現在四百二十九億の予算要求を行う、こういうような形でもって整備を進めたい。

一方、大手の民鉄についてでございますが、各社におきまして輸送力増強等投資五カ年計画というのを策定されておりますが、六十二年から平成三年度までに一兆六千億といたしておりますが、このような計画に基づく新線建設、複線

化、ホームの延伸等の輸送力増強計画を進めさせている。

これに對しまして政府といたしましては、鉄道建設公団が工事を請け負って行いまして、譲渡後利子補給を行うというような鉄建公団方式による助成、あるいは開銀融資のあっせん等の助成措置を講じてきているところでございます。

さらに、特に輸送力増強効果の大きい民鉄による複々線化工事につきましては、特定都市鉄道整備積立金制度というのがございます。この制度を活用いたして工事の推進を図ってきているところでございます。

さらに、時差通勤通学の推進につきましては、政府の交通対策本部の計画に基づきまして、事業者から利用者への呼びかけを行っているところでございます。

○片上公人君 勧告の中で、混雑緩和のため時差通勤を推進すること、その方法の一つとして、時差通勤を行う人に対して運賃の割引を行うメ리트制について検討することとされておりますけれども、運輸省としてはどのように具体化する考えか、お聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(早川章君) 混雑緩和のために時差通勤通学を行う、このことにつきましては、既に先ほど申し上げましたような形で政府全体として取り組んでいただいているところでございます。私どもとしても、事業者を通じて関係の事業所とか学校とかに御協力をお願いしているということなんです。今先生のお話のございましたメ리트制、そのメ리트制の仕組みとしてオフピークとピークで運賃格差を設けたらどうか、こういうお話でございます。私どもとしても一つのお考えだと思っております。我が国でこういうことを考える場合に、勤務時間を変更することはいろいろな難しい事情が伴うようでございまして、なかなかそのことについての対応がいただけない。それからまた、いわゆる通勤時間も大変長うございまして、ある時間ピーク時というのとオフピークにかかるといような仕組みがなかなかその方そ

の方一人一人についてつかまえていく、非常に広域的かつ複雑なネットワーク全体に絡んで通勤をされているというような形の方につきまして、どのような形なら利用者の公平の観点からうまい形のメ리트制が設定できるのかどうか。

それからまた、大変大勢のお客さんが集中してお乗りになる、あるいは出改札をいたしますので、これにつきましては自動改札機とか集改札機の導入というような形をしなければいけないですけれども、この辺について、例えば東京圏ではどんな形ができるだろうか。しかも民鉄、JRを通じて一つの仕組みができなさいいけない、いろいろ問題があるという認識でございますが、御指摘でもございますので、引き続き検討してまいりたいと考えております。

○片上公人君 具体的な例では皆さんもよく通勤のときに経験しておると思うんですが、僕なんかも大分前から、神戸みたいな小さな町でも、朝バスに乗るときに学生と通勤者と一緒で三台、四台とおくらさなさいかぬと、もうたまりかねてタクシーに乗ろうと思ってもなかなか来ないというようなことがありますから、これはいろいろな省庁との連絡もあると思いますけれども、よく検討していただきたいと思ひます。

次に、特定都市鉄道整備積立金制度がスタートしたわけでございますが、その対象会社というのはどれくらいあるのか、また、その事業の進捗状況についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(早川章君) 特定都市鉄道整備積立金制度といふのは、特定都市鉄道整備促進特別措置法という法律に基づいたものでございまして、複々線化等の工事を促進するために、工事費の一部をあらかじめ運賃に上乗せしていたという形でございまして、六十二年十二月二十八日に、東武、西武、京王帝都、小田急、東急電鉄、首都圏の私鉄五社につきまして事業計画の認定を行ったところでございます。それに基づきまし

て、現在時点では京王帝都電鉄の八王子駅十両化工事というのはいま既に完成いたしております。現在のところ残りの四社につきまして、東武鉄道の伊勢崎線、草加―綾瀬間の高架複々線化工事、それから西武鉄道池袋線の富士見台―石神井公園間の高架複々線化工事、小田急小田原線の喜多見―和泉多摩川間の高架複々線化工事、東急電鉄の目蒲線、田園調布―多摩川間の改良工事及び東横線の日吉駅改良工事というようなことを実施いたしております。現在、首都圏等におきまして具体的に進行している工事の中で、この工事が一番進捗をされているという形のものでございます。

○片上公人君 次に、日米航空交渉についてお伺いしたいんですが、去る十一月六日に暫定合意がなされたけれども、その交渉の経緯と合意の概要について御説明願いたいと思ひます。

○政府委員(宮本善樹君) お答えいたします。日米航空関係につきましては、一九五二年に日米航空協定が締結されて以来、成長する航空需要等を踏まえつつ、航空権益の拡大の均衡を図るべく累次の航空交渉が行われているところでございます。

最近数年間におきましては、日米間において、先生御承知のとおり、旅客、貨物ともに顕著な航空需要の増加が続いており、これに対処するため緊急に日米双方の企業が新しい路線の設定等を図る必要が生じてきております。日米両国政府は、このような緊急の課題に対処するため、昨年の十二月、本年五月、七月と、双方企業の新しい路線の開設等についての交渉、いわゆる路線権の交換交渉を継続実施してきたところでございます。

今回の交渉は、これらに引き続きまして本年十月三十日から十一月六日まで東京で開催されたものでありまして、合意の主な内容としたしましては、旅客便につきましては日米双方それぞれ六本の主要路線の開設、なお、このうち三路線は東京、大阪以外の地点発着に限定されております。

また、このほかグラム、サイパンと日本の地方空港とを結ぶ新規二路線の開設、さらに貨物専用便につきましては、日本航空及び日本貨物航空のシカゴ乗り入れ、米企業の日本への新規乗り入れ、路線の開設などを取り決めております。なお、この合意は外交文書の交換をもって正式なものとなりますので、現在、日米両国間でその準備をいたしているところでございます。

○片上公人君 日米航空協定につきましては、従来より路線設定、以遠権、輸送力等の面で日本側が極めて不利になっておりまして、一日も早くその技術的改正を行うことが必要であると思ひますが、今回の交渉の結果の暫定合意におきましては、この不平等を拡大するようなことはなかったのでしょうか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(宮本善樹君) お答えいたします。日米航空協定については、先生御指摘のとおり、協定付表上の以遠権などの路線の構造あるいは双方の実行便数等につきまして不平等なものは不均衡な面があると認識されておりました。かねてからこのような点を是正するための交渉、いわゆる包括的協定改定交渉を米政府との間で鋭意推進してきておるところでございます。

今回の交渉におきましては、この包括的協定改定交渉と並行して、最近の日米間の顕著な航空需要の増加に対処するため、日米双方の企業の均衡のとれた新しい路線の設定等を合意したものでございまして、これにより旅客、貨物の緊急の需要に対応した日米間の航空権益の拡大の均衡が図られることになりまして、日米間の不平等が拡大される、そのようなことはないと考えております。

○片上公人君 運輸大臣にお伺いしますけれども、貿易摩擦問題や日米構造協議におきましては、米側は常に競争条件の平等を主張しておるわけでございますが、にもかかわらず、航空協定におきましては不平等を既得権として固執しようとするような米側主張は全く理不尽でありまして、日本側も毅然として是正を主張すべきである

し、航空権益は国益であり、国民感情からいいたしても一日も早く対等の協定にすべきではないかと、このように思いますが、大臣の御見解を伺いたいと思います。

○国務大臣(江藤隆美君) 私は、年来、占領後に締結された日米航空協定というのは相互主義を逸脱してある、これは不平等であると主張してきました一人でありまして、その間、運輸省の対米交渉の推移等も逐一私は存じております。

先般、USTRのヒルズ代表が運輸省を訪れましたときも、あなたの所管ではないけれども、日米航空協定というのは極めて不平等なものであると私は考えておる、したがって、今回は当面する緊急の合意に達するものだけ処理するけれども、将来的課題としてはこの航空協定は改めるべきものである、こういうことを申し上げたわけでありましたが、そういう方向に従って今後努力をしてまいりたい、こう思っております。

○片上公人君 ぜひともよろしくお願いしたいと思ひます。

次に、今回の合意内容について伺いますが、今回の合意によりまして新たに十四路線の開通が認められたということで、既に新聞等によりまして、全日空のホノルル線の開設は確実というような観測もされておるわけですが、路線配分はこれからの問題ではございませんけれども、運輸省はどのような方針を持って各企業に割り当てるのか、この辺をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(丹羽康君) 先生の御指摘のように、日米航空協定の今回の交渉後の実施の問題につきましましては、ただいまのところは、私どもも交渉後に改めてエアラインの各社から話を聞いておるところでございますけれども、まだ各社ともはつきり詰まらなかったわけでもございませんので、今後私どもの方といたしましては、もちろんそのエアラインの希望も踏まえますが、路線ごとの需要動向とか競争促進施策の考え方とか、そういったようなことを踏まえて、これは来年十月に基本的には発効する問題でございますから、来年十

月の路線開設に間に合うように処理を進めていきたい、かように考えております。

○片上公人君 今回の合意によりまして、先ほど話がありましたように、地方空港とグアム、サイパンとの路線開設が可能になったわけでございますが、これは米国の主張によるものと言われておりますけれども、具体的にこの空港を念頭に置いておられるのか伺いたいと思ひます。

また、我が国の航空会社の路線開設の可能性につきましましてどのような見通しをお持ちなのか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(宮本春樹君) 今回の日米航空交渉におきまして、先ほど御説明いたしましたとおり、グアム、サイパンと日本の地方空港新規二地点とを結ぶ路線の開設が合意されたわけでありまして、この新規路線につきましまして、特に米国の航空企業が関心を有している、そのように聞いておりますが、この米国の航空企業が具体的に日本国内のどの地方空港に乗り入れるかというところにつきましましては、いろいろ説はございまして、今後米国内において所定の手續を経て決定されることではございますので、現在のところはつまびらかにいたさないわけでございます。

○政府委員(丹羽康君) ただいまの話はアメリカの航空会社の話でございますが、我が国の航空会社の関係は、先生御存じのとおり、今、グアム、サイパン路線は、日本航空が東京、大阪、名古屋、それから全日空が東京からそれぞれ運航しているところでございます。

今後の新たな路線の開設の問題につきましましては、先ほど私が一般的に申し上げましたように、各航空会社でいろいろな検討をしているところでございまして、現時点ではまだ何とも申し上げられないという段階でございます。

○片上公人君 地方空港の積極的利用につきましましては、四全総でも示されました地方空港の活性化、国際化に資するのみならず、現在、国際旅客の九〇%以上が集中しておる成田、大阪両空港の混雑緩和にも極めて有効であると思ひわけです

が、地方空港の国際化の進め方につきまして、運輸省の方針をお伺いしたいと思ひます。これは大臣の御答弁もいただきましたと思ひます。

○国務大臣(江藤隆美君) 一極集中を排除していくということは今後の大きな政治的課題でございますから、今回の日米航空交渉においても、成田、大阪以外の乗り入れ地点を国内に設けるというところに対して私どもは努力をしてきたところでありまして、その成果は先ほど御報告を申し上げたとおりであります。

それから、今各国から連日のように日本に航空路線の乗り入れの希望がございまして、私はそのときにお答えするのですが、今はいろいろ事情がありまして成田と大阪はだめですよ、その他の、例えば北海道ですとか仙台ですとか、あるいは名古屋ですとか新潟ですとか、あるいは福岡等についてその御相談をしたいとおっしゃるのであれば、それは私どもは皆さん方の御要望に応じて御相談を申し上げる用意がございまして、地方空港も三千メートルクラスの空港が随分でき上がりましたから、そういうことを念頭に置きながら、できるだけやはり分散を図っていくことが大事である、こう考えておるところであります。

○片上公人君 次に、国内航空運賃の割引制度について、三〇何いしたいと思ひますが、国内航空運賃につきましましては、先ほどからお話がございましたように、南北格差問題を初め多くの矛盾が表面化したわけでございます。

先般の報道によりまして、先ほど時期はわからぬというようにお話を言われておりましたけれども、来春にも基本運賃について値下げを基調とする抜本的な見直しを行う方針が固められたというような報道がございました。この問題につきましましては、今までいろいろ指摘されながらなかなか改善されなかったわけですが、今回運輸大臣がかわられました、直ちに改善を図られるというようなことで、江藤大臣の素早い御決断、そして御努力をまず高く評価したいと思います。

質問でございますが、割引運賃に関しまして

は、先般公正取引委員会より競争政策の観点からの政府規制の見直しということで、国内航空運賃の割引運賃の弾力化の必要が指摘されております。また、経済企画庁から出されたことしの物価レポートにおきましても、諸外国に比べて割引運賃の種類が少ない、割引率が小さい、利用率が低いというようにことが指摘されております。運輸省としては、国内航空の割引運賃の現状についてどのように認識していらっしゃるのか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(丹羽康君) 割引運賃の問題につきましまして私どもの基本的な考え方は、利用者同士相互間の不当な差別取り扱い、そういったような問題が生じない限り、各航空会社、エアラインの創意工夫を生かしながら弾力的に設定されることが適当であると考えておられて、それに対します私どもの行政対応もできるだけ弾力的かつ素早い対応をしたい、そういうふうに考えております。

このような考え方に沿いまして、これまでで団体包括旅行割引とか、女性グループ割引とか単身赴任割引、そういった各種の割引運賃が導入されてきております。その結果、現在割引運賃の種類といたしましては二十数種類ございまして、割引率は最大が三五、一般には一〇%から二五、こういうあたりになっているところでございまして、今後私どもが考えていますのは、特に個人向けの割引運賃の拡充を図る、そういうことが適当ではないかと考えておられて、需要の季節変動、御存じのとおり、シーズンとオフシーズンとございまして、そういう季節変動に合わせたい割引運賃の導入、そういったようなものが検討課題として考えられております。

私どもは今後も良質なサービスの確保ということに配慮しながら、輸送力の活用とか、せっかくの輸送力がシーズンオフにあてられている、そういったこともあった話でございますから、そういうようなことの活用とか、利用者のニーズに対応できるような割引制度ということを考えていきたいと思っております。それから、先ほど来申

し上げておりますように、本日開いております学識経験者の懇談会におきましても、割引率、割引運賃の問題、そういったようなこともあわせて御検討いただくつもりでおります。

○片上公人君 割引運賃につきましては、現在は運輸大臣の認可事項でございますけれども、六十年二月の航空局長通達で、各航空会社の、先ほどお話がありましたように、創意工夫が生かされ、また認可事務も迅速化するというような改善がなされてまいりましたわけでございますが、なお十分なる点もあるというふうに言われております。航空局長の通達によりまして多少の規制緩和がなされたわけでございますが、通達以来、各社が導入した国内航空運賃割引制度にはどのようなものがあるのか、各社ごとにちょっと御説明をお願いしたいと思っております。

○政府委員(丹羽康彦) 先生の御指摘のように、六十年二月に時の航空局長が通達いたしました、割引運賃の問題につきましては考え方なり私どもの行政対応なり、それにつきましての考え方を述べたことがございます。ただいまの先生のお話のように、私どもの行政対応もできるだけ迅速に弾力的にということ考えたその内容でございます。

現在、先ほどから申し上げておりますように、その線に沿いまして私どもも行政を続けているわけでございますが、具体的に六十年二月以来導入された割引運賃といたしましては、航空回遊割引運賃、これは往路と復路が異なる区間で、言ってみれば三角に往復していただく、途中は鉄道なり何なりでつなぐということがあるわけでございますが、そういう場合の航空回遊割引運賃、それから年末年始、これは基本的に各都府県から地方へどつと動くわけでございますけれども、その逆の動き方をしていた場合の年齢八十八歳以上の夫婦とか、これは合計でございますが、それから家族とかお子さんを同伴する場合の運賃とか、そういったことの年末年始夫婦割引、それから年末年始家族割引、それから年末年始小児同伴割引運

賃、こういったようなものがございます。それからさらには女性三人以上のグループが平日に旅行する場合に適用される女性グループ割引運賃、それから単身赴任の方が週末にもとのお住まいのところへ帰っていらっしゃる、そういう場合に適用される単身赴任割引運賃、こういったようなものがございます。

○片上公人君 各社ごとに聞きたかったわけでございますけれども、恐らくみんな各社同じような一律のことだと思ふんですね。六十年以来新たに導入された割引制度、これは全く一律といいますが、ある会社がやるならしやうがないから追従しているという程度ではないかと思うわけですが、各社とも極めて消極的と言わざるを得ないんじゃないか。まあ、路線別原価制度の見直しを考えているようでございますけれども、路線ごとに見れば、確かに季節によって需要が大きくばらつく路線がありますのでしやうし、そういうところは大幅な季節割引を導入するなど、先ほどもお話をいたしましたように、割引運賃による需要喚起するよう努力をもちとせやらないのか。航空会社の企業努力がちょっと足りないんじゃないかというふうに思いますけれども、運輸省の考えはいかがでしょう。

○政府委員(丹羽康彦) 営業割引の問題につきましては、確かに一社が導入いたしますと、他社が、まああれがよかったと考えるかどうかは別としまして、ともかく追従するという関係にございまして、結果的には同じ割引制度が今適用されているわけでございます。

それで、これからの問題といたしましては、その需要の動向に合わせた割引で需要喚起を図るといふ、その基本的なところにもっと力を入れて、旅行需要の少ない、先ほど来申し上げておりますように、オフの季節のときの需要の喚起を図るとか、そういったようなことが今後の各社の検討課題としては必要なものではないかと思っております。私どもの方といたしましては、各社に対して従来からそういうことを申し上げてきているわ

けでございます。

それで、先ほども申し上げましたように、今回、公平感という観点から見ました不公平感の是正というんでしょうか、そういった運賃の問題に今取り組み出したところでございますので、せっかく学識経験者の方々に御集まりいただく場でございますので、この割引運賃の問題につきましても一緒に御検討いただくように考えております。

○片上公人君 各航空会社の企業努力が足りないという点に關しましては、監督官庁としての運輸省のこれは強力な指導が必要であると思ひます。制度面から見ても、各会社の創意工夫を生かしますと、一定範囲内の割引運賃につきましては、現在の認可制を事前または事後の届け出制に緩和してもよいのではないかと、このようにも思ひます。

例えば、鉄道運賃につきましては、六十一年の鉄道事業法の整備によりまして、総収入を減少させない範囲内で、適用する期間及び区間を定めて割引運賃を設定できる、こういうこととして事前の届け出制にしました。また、貨物運送取扱事業に係る運賃、料金につきましては、すべて届け出制にするための法案が既に国会に出されておるわけでございます。航空運賃の割引制度につきましても、一定範囲内の割引運賃の設定というのは各企業の判断に任せて届け出制にしまして、運輸省が企業努力を後押しするような制度に改正していくべき時期に来ておる、このように思ひます。

○政府委員(丹羽康彦) 確かに先生御指摘のとおり、ただいまの航空法では、営業割引の問題につきましても運輸大臣の認可という制度になっております。ただ、私どもの方の行政運営は、先ほど来御説明申し上げておりますように、旅客相互間の差別取り扱いのような問題が生じない限りは、できるだけ各社の創意工夫を認めていきたいというのが基本姿勢でございます。それで、先ほど先生が御指摘になられました航空局長通達、六十年

の通達でございますが、その中におきましても、この考え方とともに、行政の処理の期間も原則として二週間以内にする、こういうことをはっきり述べておられて、現にそのようにやっております。

○片上公人君 次に、車検制度についてお伺いしたいと思ひます。

最近の自動車メーカーの新車保証期間の延長にも見られますとおり、年々自動車の性能は相当向上しておりますし、車検のあり方、検査の周期を延長してもよいのではないかと世論が多くなっております。昭和五十七年の車両法の改正以来、車検制度の見直しが行われていないわけでございますが、運輸省は車検の有効期間について見直すべきと考えますが、御見解を伺いたいと思ひます。

○政府委員(松波正壽君) お答えをいたします。自動車の今先生御指摘ございました有効期間にかかわります検査制度のあり方につきましては、自動車技術の進歩あるいは耐久性の向上、使用実態等に配慮する必要があることは言うまでもありませんけれども、このような観点から、先ほども御指摘ございました運輸技術審議会の答申、さらに行政改革に關しますところの臨調の第二次答申を受けまして昭和五十七年に、お話のございました道路運送車両法の一部改正によりまして、乗用車の有効期間を延長し、所要の改正を行ったところでございます。

その後、自動車にかかわりますところの使用の状況等を見てまいりますと、エレクトロニクスといったような新技術の導入等、自動車の技術進歩は御指摘のとおりあると思ひます。もの、次に申し上げます例えは第一に、自動車の構造装置につきまして、使用過程において一般的には時間的な経過あるいは運転の仕方等によりまして劣化することは御承知のとおりでございます。したがって、車検時に整備を要する瑕疵の発生状況、例えばブレーキはどうか、こういうことを見てまいりますと、従来と同様の傾向にございます。第

二番目に、定期点検整備の状況を見てまいりますと、その改善が必ずしも見られず、ユーザーの保守管理は必ずしも十分でない、こういう実態にございます。第三番目に、整備不良車両の運転によりましますところの事故発生件数とか、あるいはその割合もやはり同様の傾向に今日ございます。また第四番目は、昨今は、先生も御案内かと思いますが、つい最近、交通事故非常事態宣言を発するというのが、交通事故の状況につきましては大変厳しい状況にございますし、また一方、公害面化物の大気汚染が大変悪い状況にございます。第五番目は、我が国の検査制度に比しまして、諸外国におきましてもほぼ同様の有効期間にあるわけでございます。

以上申し上げましたことから、現時点では現行の車検期間は、我々としたしましては妥当なものと考えております。

さらに、先ほど先生御指摘ございました保証という問題についてちょっと触れてみたいと思うんですけれども、これはユーザーが定期点検を確実に実施するということを前提としたしまして、万が一自動車の構造装置に故障が生じた場合に無料で修理をするという制度でございまして、自動車の構造装置の故障が全く起こらないという、これを保証するものではありません。したがって、今回の保証期間の延長というものは、ユーザーの負担につきましてはその軽減に寄与することはあると思っておりますけれども、これが直ちに検査制度に影響するものではないと考えております。

最後に、今後とも、自動車の技術の進歩の状況とか自動車の使用実態、あるいは保守管理の状況等につきまして、所要の資料の収集に努めながら適切に対応してまいりたいと考えております。

○片上公人君 次に、現行制度の運用に関しての問題でございますけれども、多くの自動車保有者が現在の車検に要する経費に対して不満を持っているわけでございます。車検整備に要する経費につきましては、車の年式や程度によって異なるこ

とは当然でございますけれども、標準的な経費を算出することは難しいと思っておりますけれども、先日、週刊読売の十月十九日号に掲載してある西友の割安車検の例を見ますと、千八百一円から二千円の乗用車の整備料金は、一回目として三万五千元までが五万五千元、二回目が五万五千元まで六万一千五百円、三回目が七万五千元まで六万九千五百円、こういうふうになっております。

車検を受ける際には、このほかに自賠責保険料、重量税、印紙代、車検代行手数料等が必要でございまして、一回の車検を受けるたびに大体十四、五万円の支出を余儀なくされておられるわけでございます。これが家計にとりまして大変大きな負担になっていることは申すまでもございませぬけれども、本当に必要なかどうか疑問を感じるような部品交換が便乗的に行われたり、割高な料金を支払われたり、そういうケースが後を絶たないと言われている。このことも車検制度に対する別のところからの不信感が持たれている原因になっている一つじゃないかと思っております。運輸省は、このような過剰整備に関する問題について業界をどのように指導していられようか、御説明願いたいと思っております。

○政府委員(松波正壽君) お答えを申し上げます。

今先生御指摘ございましたように、車検に絡む整備で少し報道等がされておることは御案内のとおりでございます。この車検の際に必要な諸費用につきまして、今先生例を挙げて御説明されましたが、整備料金のほか、自賠責の保険とか重量税、あるいは我々の方でいただきますところの検査手数料を納めていただくわけでございますけれども、その平均的な合計額、これは地域とかあるいは受ける回数とか、いろいろ事情によって違いますが、自家用の大衆乗用車のケースで申し上げますと、全体で約十二万八千円ぐらいというのが統計で出ております。このうちもう少し詳細に見てまいりますと、検査の手数は千二百円でございまして、例えば指定整備なんかでござい

すと、さらにこれが九百円、それから整備料金といたしましては、これも車の状況あるいは車齢、その他地域等いろいろございますが、約六万円でございまして、さらに車検の際には、あわせて車の保有者の義務といたしまして自賠責の保険料とか重量税、いわゆる保険、税金を一括して払っていただくことになっております。どうして、今お話がございましたように、いわゆる車検費用に割高感があることについては否めないと思っておりますけれども、この点につきましてはひとつ御理解を賜りたい、こう考える次第でございます。

さらに、指摘にございました整備料金の問題についてでございますけれども、運輸省といたしましては、昭和五十六年に運輸技術審議会から中間答申をいただきました。それを踏まえて整備内容等につきましては、やはり自動車の構造装置の点検とか調整とか、こういった内容につきましては結果が必ずしも目に見えないものがございます。結果が、なかなかユーザーの理解を得にくいところがございまして、したがって、我々として、例えば受注に際しましては、整備内容を十分説明して、それから整備作業を進める、こういうことをやると同時に、あわせて、最後に引き渡す際におきましても料金の明確な説明をする、そして適正な料金の収受に努めるようこれまでも指導をしてきておるところでございます。

今後とも、ユーザーから今先生御指摘のございましたような過剰整備、こういうように言われることがないように適切な整備を行うということと同時に、さらに受注とか引き渡し、こういう際には必ず十分な説明を行って、ユーザーの目に見える形で理解が得られるような努力を今後も重ねてまいります。関係業者を指導してまいりたいと考えております。

○片上公人君 ありがとうございます。これで終わります。

○委員長(中野鉄造君) では、三時四十分再開することとして、暫時休憩いたします。

午後二時五十九分休憩

午後三時四十二分開会

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○小笠原貞子君 まず最初に、JRの安全問題について伺います。

このごろ相次いで重大な事故が起きております。いずれも、これは一歩誤れば旅客を巻き込んだ大きな災害になるといえるものです。

まず、常磐線の勿来駅での列車衝突事故の原因は、線路中心間隔が安全基準を満たしていないことによりまします。線路中心間隔は原則三・六メートルとなっております。これを下回る場合には、先ほどおっしゃっていただいたように、運輸省で特別許可をもらわなければいけません。その三・六メートル以下の箇所はどれくらいありますか、全体で何カ所になるのか伺いたします。

○政府委員(大塚秀夫君) 十一月十日に発生しました常磐線勿来駅での事故の後、運輸省としましては、軌道中心間隔の総点検を指示したところでございます。近く全国の鉄道事業者からの報告を取りまとめることとしております。したがって、現在の段階で全体の箇所数はまだ明確でございませぬけれども、約二千カ所ぐらいが特別の許可ということで本来の三・六メートル以下であるところかと思っております。

○小笠原貞子君 それでは、JR各社ごと及び民鉄のデータも調べいただいた結果をお示しいただきたいと思っております。

我が方で調査をいたしましたところ、北海道では百三十カ所という数字が出てまいりました。総点検の結果、北海道でどれくらいというふうにごらんになっていらっしゃいますか。

○政府委員(大塚秀夫君) 現在調査をしておりまして、これにつきましては同一区間において線形

その他によつて十分精査しなければならぬところもございまして、最終的にもう一度チェックをして箇所数を明確にした上で私も発表したいと思つておりますが、JR北海道についてはほぼその程度の箇所数ではないかと考えております。

○小笠原貞子君 今度の場合、三・四メートルの許可を受けていたところ、実際は三・三メートルしかなかった。これでは衝突事故が起こるのも無理はない。旅客運営にとつて生命線である線路が変化するということがなわけです。

この線路中心間隔の規定はあるが、そのための検査義務は、運輸省としてもJRとしても規定していないわけですね。そうすると、直ちに検査義務を課するべきではなかったんでしょうか。そしてまた、安全確保のために直ちに改良すべきだと思ひますが、その点どうですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 先生御指摘の先般の事故の後、私も総点検を指示しております。先ほども申し上げましたように、現在箇所数を集計中でございます。このように、本来の基準から異なつていくところが直ちに危険というわけではございせんけれども、そのようなものについて危険の有無を調査して、より安全を期するために改善が必要なものについては改善を指示するということを前提に現在調査を行っている、検討を行っているところでございます。

○小笠原貞子君 私が言ったのは、調査すると、それは事故が起つたから調査するということになるんだけれども、やっぱりその検査をするという一つの項目として義務づけられていないというところが今日の事故を起した点ではないか。そうすると、運輸省もJRもそういう規定をしていないから規定すべきではないかと言っているんですけれども、どうでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) まず私どもの規定を守る義務が当然JR各社にございますし、各社において常時点検を行い、基準を満たしていかなければならない。そのためにはどうするか。従来、この種の問題というのは、工事を行ったときに、工

事の後で十分チェックをしなければならぬところを怠つたという場合もございまして、今後はJR各社のマニュアルを整備して、先生御指摘のように、常にチェックができる体制を指導したいと考えております。

○小笠原貞子君 よろしくお願ひします。じゃ次は、JRの不当労働行為の問題に入ります。

清算事業団の雇用対策、残る月はあと四カ月という事です。政府、国会の約束は、一人も路頭に迷わせないということとございまして、その約束を果たせるでしょうか。いつもこういう質問をいたしますと、最大限努力する、こういうお答えでございます。努力するのは結構だし、努力するのが当然のことです。しかし、本当にそれができるのかどうかということが問題でございます。

最大の問題は、採用差別をめぐる不当労働行為問題、この解決を抜きにして雇用対策は考えられないということなんです。現にJR北海道・九州への原状回復という労働委員会の救済命令が出されていくわけですね。そのことを無視して雇用対策は成功しない、これはもう明確に皆さんおわかりになつていらつしやると思ひます。なぜなら、命令どおりJRへ行かないということが当然起つてくるからです。それに対し、命令に過大な期待をされるところというところは、労働委員会制度を否定することになる。すなわち、そんな命令はあてにならないよということになつてくるわけですね。これはもう前々もこの委員会でも取り上げましたけれども、これは労働委員会制度そのものを否定することになる。すなわち命令はあてにならない。労組法上全く許されないことになるというところでございまして。

だから、努力するといつても、この問題が解決されない限り多数の職員が残つてしまうということとは明らかだと思ひます。それについてどういふふうにお考えになつていらつしやるですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 現在、清算事業団に、まだ二百二十八名の再就職未定者がおり、再就

職対策は来年の四月一日をもって終了するという事で、現在再就職対策の最終段階を迎えておりますので、私も去る二十一日に政府の雇用対策本部を開き、再就職先の確保について最終段階における対策の取り組みについて決定をした次第でございます。

この内容としては、JRにおける広域的採用、また公的部門、関連事業等においてもできる限り求人を行うということで、現在各方面に私どもお願いしております。十二月の下旬までに清算事業団が残っている職員に提示できるようにしたいと考えております。

このような再就職先について、私どもとしては残つておられる再就職未定者においても、できるだけ再就職先の確保について努力していただくように希望している次第でございます。

○小笠原貞子君 どこかほかには就職しないといふ一生懸命やつていらつしやるのはわかるんだけれども、問題は命令がどう言つていられるかということですね。その命令は、差別があつた、そしてこれらの人々は原状回復すべきであると。つまり、これらの人々は当然JR北海道、JR九州にいる人たちなんだというところを言っているわけですね。そうでしょう。そういうことだとすると、それに対してどうするかということとを抜きにして、こんなものみんな棚上げしちゃつて、あつち行きなさい、こつち行きなさいというやり方というのは、これは全く問題をそらしちゃつて本質を間違つていふと言わざるを得ない。そのことについて、大臣どう思ひますか、そういうやり方。命令が出ていられるんです。この命令にどう従うか。

○国務大臣(江藤隆義君) この問題は労使の問題でありまして、中央委員会の勧告が出た、それに対して経営者側が不服を申し立てておるわけでありまして、まさに係争中の問題でありまして、そのことについてとやかく言うことは、法治国家でありますから、私は適当でないと思つております。

二千二百二十八名の諸君の問題はこれからの問題

でありまして、必ずしも私は同一の問題ではない、こう考えておるところです。

○小笠原貞子君 労使の紛争だからノーコメントと、そうおっしゃつていますよね。ノーコメントじゃないわけですね。ノーコメントじゃなくで、どういふふうに言つていらつしやるかという、みんなは命令が出ていられる立場なんだ、こういう権利を持っているわけでしょう。その権利を持つていながら、ほかに就職を探さないというところをおっしゃるわけですね。これは雇う方にしたつて腰かけの立場でしょう。もしも、命令が出た場合には、それを確実にやらなければならぬんだから。そういうあいまいなこと避けて、そしてはかに就職しないといふ。全く労組法や、それから労働委員会制度を否定するという問題なわけですね。そして、具体的に大臣がおっしゃつたように、一方ではノーコメントと言ひながら、結局期待されては困るよ、就職できないよということを押してこられて、本当にこれは大変な問題だと、そう思ふわけですね。JRは、中労委、そして行政訴訟と、次々と長期戦を構えているわけですね。そうすると、三月まで一人も路頭に迷わせないという約束は完全に破綻してしまふわけですね。そうじゃないですか。だから、私は大臣にはつきり申し上げたいんだけれども、この不当労働行為に対して、JRに毅然とした指導をしていかなければ、政府の責任においてその約束は果たせないということになると思ひますけれども、再度、大臣、どう思われますか。

○国務大臣(江藤隆義君) 権利権利と言われても大変困るわけでありまして、やっぱりあの人を雇いたいと言われるような態度が私は一番大事だと思つておるんです。社会福祉事業じゃないわけですから。しかしながら、私どもはそれなりの責任を果たさうということで、この三年間にわたつて千人以上の人間を配置して、三千億以上の経費を使つて、そして職業訓練をやり、一人当たり二十六回以上の実は職業のあつせんをしようとしたわ

○小笠原貞子君 ちよっと大臣、考えてもらいた
いんだけれども、言いがかりじゃないですよ。う
まいこと言っているけれども、労働委員会制度を
否定しているという中身じゃないですか。ノーコ
メントと言いながら、それだけではなくて介入し
ているじゃないですか。

三島基金を入れてどうかこうとか言うけれど
も、そのときも、この三島の経営は大丈夫なの
と大きな論議になったわけですよ。そして、いや
基金も入れますから大丈夫なんだということで、
そして分割・民営された。そしてその分割・民
営化で一人も労働者を路頭に迷わせることはあり
ませんと言ったわけですよ。今まで運
輸省が、各大臣が言ってきたことを反省してい
た。言いがかりをつけたところの騒ぎじゃ
ない。こつちが本当に言いたいんですよ。

そういう国会を全く軽視して、そのときそのと
きの答弁をされて運輸行政をやられたらまった
ものじゃないですよ。だから、その辺のところ
はもう繰り返すから言わないけれども、否
定するとは言わないけれども、事実否定する、そ
の事実で押しつけているということを言わざるを
得ません。

じゃ角度を変えて申し上げますけれども、採用
する余力がない、だから無理だとおっしゃいまし
たよね。そうしたら、余力があれば採用できる
ということになりますよね、理由として。

○国務大臣(江藤隆美君) 一つの物の考え方とし
て、これから高校、大学を卒業してJRに行きた
いという人もたくさん出てくるわけですよ。人事の
いわゆる一体的な流れからして、もし将来的にそ
ういうことがあるとするならば、新卒のことも念
頭に置いて採用するのが私は当たり前だと思っ
ています。

それから、繰り返しおっしゃいましたが、私は
それなりにJRの各社長も呼んで、何とか採用は
できないのか、ああいう委員会の裁定もあること
であるし、できることならばひとつ思い切って採
用をしてくれないうことを申し上げており

ますし、先日のいわゆる雇用対策本部においても
それらの方針を確認して、またJR各社について
も協力方を改めて要請しておるということだけは
御承知をおきをお願いしたいと思います。

○小笠原貞子君 私が言ったのは、今、JR北海
道も九州も余力がないとおっしゃった。だから、
もしも余力があったら採用できるということですよ
ね。原因は余力がない、財政的な力がないとい
うことが理由なわけでしょう。そのほかに理由が
あるんですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 将来の仮定はできま
せんが、現時点で考えますと、JR北海道、JR九
州につきましても、まだ相当の余剰人員を抱え、
かつこの一、二年、北海道におきましても九州に
おきましても、高速道路が次々に開通するという
状況の中で鉄道事業は大変苦しい状態に立ち至
っております。また、JR東日本等本州三社に比
べても、関連事業を行う、開拓していく余地が
大変少いという状況で、今の段階で余力が生
ずるということは大変見通しが難しい、できない
ような状態でございます。

○小笠原貞子君 それじゃ伺いますけれども、J
R北海道とJR九州、今倒産しそうなんですか。
一人も雇えないんですか。一人でも雇ったら倒産
するの。

○政府委員(大塚秀夫君) 先ほど大臣からも申し
上げましたように、経営安定基金の運用等により
何とか民営化に向かって今努力をしているところ
でございますので、JR北海道、JR九州の置か
れている状況というのは大変厳しいものがある
ということをおし上げた次第でございます。

○小笠原貞子君 厳しいというのはいわかってい
るけれども、厳しいからといってもう今まで言
ってきた一人も路頭に迷わせないという言葉を無
にしちゃって、労働委員会の命令も無視しちゃう
て、そしてほかのところへ一生懸命お願いしな
す。努力していらっしゃるようだけれども、やっぱ
り私はこのところで、一人も雇えない——一人
雇ったら年間幾らですか。ほかのところへ一人

も頼んでください。頼んだ先も倒産しそうな
ところがいっぱいあるわけですよ。現に倒産し
てだめになっちゃったといつて戻ってきた人もい
るわけですよ。そういう中で、全くもうJRの
立場に立つて採用できないということをおし
やるといふのは、本当に私は許せないことだと思
うんですよ。私たちが北海道、九州に何度も行
きました。自治体の採用もお願いしてきまし
た。そしてそれが一定の努力をしている。民間
だともう本当に努力して今まで入れてくださ
った。そして頼んでいるのは、経営がよからうが
悪かろうが、もうとにかく採ってこれというので
一生懸命をお願いしていらっしゃるわけですよ。

そういう赤字の会社でも大変なところでもお願い
しておいて、JRだけは今その余力がありませ
んからといって命令に従うという努力をしないとい
うことは、これは立場上もう明らかに介入だし、
労働者に対して口でうまいことをおっしゃりなが
ら全くこれやっているとやらない、具体的にそ
の措置をしていらっしゃらないということなわけ
ですよ。だから、その辺のところは、もう何度
言われても私は納得がいかないということだけは
申し上げなければならぬと思います。

大臣、大変挑戦的にいろいろとおっしゃいまし
たけれども、もう一度大臣のおっしゃった意味を
よく考えてください。分割・民営は労働者がや
ろうといつてやったんじゃない。政府の、運輸省
の運輸政策の中からやったわけでしょう。民間
会社だといふけれども、鉄道の事業を受け継いで、
人員も受け継いで、そしてずっとやってきたん
でしょう。そして今、命令が客観的な立場で現状に
復帰させなさい、従いなさいというのに、それは
全く無視しちゃうて押しつけているという、この
ことについて全く反省がないということ、私は残
念、残念というよりも恐ろしいと思うわけなん
です。だから、もうここで時間もないから繰り返
して言えませぬけれども、私は考えてもらいた
い。その償いと言ったら、また大臣怒るかもしれ
ないけれども、その償いとして朝方から問題になっ

ていました航空運賃割引制度の問題、ここで一生
懸命頑張ってもらいたいと思うんです。私は今か
ら五年半前の五十九年四月、細田大臣にお願
いして、もつともな意見で是正したいと答弁さ
された。その後、三塚、橋本、石原、山村、い
ずれの大臣も、格差は問題である、バランスを失
っている、是正したいとおっしゃった。時期につ
いては前の大臣ができた早い時期にやるといふ
うにお答えいただきました。もう考えたら五年半
も前からのことですよ。やっとな今これが大きな
問題になって、まあ江藤大臣のところまで最終
的な縮めということになるわけですよ。その点につ
いて、先ほどから言われているけれども、いろいろ
御審議する手順やなんかあるとおっしゃって
おりましたけれども、もう五年以上六年近くにな
るんだから、できるだけ早くということ、そしてち
よびり下げたなんというんじやだめですね、こ
の南北格差の問題を考えれば。大幅なきちんと
した値下げという立場に立つて御努力をいただ
きた、そのことについて大臣の御決意を伺って終
わりにしたいと思ひます。

○国務大臣(江藤隆美君) 北海道の経営者や
長さんたちに聞きました、どうだと。人間は足
ぬのじゃないのかと言ったら、人間が余って困
っております。壁に書いてありました、一人二十
万円売り上げをと。駅員一人一人が経営が苦しい
からセールスマンになって二十万円の売り上げを
やろうと思つて我々は頑張つておるんです。な
かなかうまくいきません。いきませんが、北
海道の置かれておる立場を考えながら、全職員一
生懸命になって努力をしております、こういう
お答えであります。あるところでは人間のやり場
がなくて困つておるところもあります。

○小笠原貞子君 仕事をさせてないじゃないの。
労働強化させているじゃないの。どこ聞いてきた
の、話を。
○国務大臣(江藤隆美君) 小笠原さんは国鉄分
割・民営化に賛成なさったんですか。

げますが、私の見解も若干申し上げますと、労働組合の対応として考えると、例えばJR総連であるとか鉄産総連の場合は、内部でも相当論議を持ちながらも、広域配転に際するとか職転に際するとかあるいは出向に際する、そういうことがあつて全体に雇用確保ということをしてきたと思ひます。国労の場合は、原則論一本といひますか、それで結果的に不当労働行為が出たから、これをすべてそのとおりやれというだけでは、実は労働組合内部の中でも若干そのことについての意見の違いもございまして、必ずしもそういう立場がすべてではないということについて十分配慮した上で、私なりに若干申し上げたいと思ひます。

いずれにしても、不当労働行為に救済命令が出て、これは中労委でやっておるわけでございします。来年度の三月三十一日をもって清算事業団における雇用が終るといふ現実を考えたときに、やはり労働組合の側にもそこは考えてもらう、国労として考えていただくことも多々あるという前提に立ちながらも、労使関係の改善というのは、やはりJRの持つ社会的客観的な事実関係というのも非常に重要でございしますので、命令は命令として、本問題について解決をするための努力を運輸省としてできる範囲はあるのかないのか、そのことについてお尋ねをしたいと思ひます。

○政府委員(大塚秀夫君) 現在、労働委員会に取り上げられております不当労働行為に関する問題につきましては、私も先ほどから申し上げておりますように、労使関係に介入しないという立場から、その係争中の事案についての今後の推移を見守っていきたいと思っております。

ただ、労使問題と関連しまして、私も清算事業団の再就職未定者については、再就職先の確保について全力を尽くしているところでございまして、JR北海道、JR九州につきましては、先ほどから申し上げておりますように、その経営状況等から採用することは適当でないと考えている一方で、JR本州三社等につきましても、決して現在喜んで追加採用ができるというような経営環境

ではございませぬけれども、我々はそのような経営上まだ追加採用ができる余地があると判断されるJR本島各社については、追加採用を、広域採用をお願いしているところでございまして、そういう努力は今後も続けてまいりたいと考えております。

○栗森善君 旧国鉄路線のうち、第三セクターに移行した路線の経営状況について質問を申し上げます。

第三セクターへ移行したのが相当数あるわけでありまして、特徴的な幾つかの会社の決算状況、経営状況について私の手元に資料としていただいております。このうち、既にもう五年もたった路線も相当あるわけですが、いわゆる欠損の出る路線というのは、毎年ほぼ同額というか、少しづつふえているというか、こういう傾向がございします。これは当然第三セクターの問題だからというところで放置していくのではなく、どういう指導を運輸省の中でやられているのか、そのことについてお尋ねをしたい、こういうふうに思ひます。

○政府委員(早川章君) 特定地方交通線から第三セクターに転換した鉄道事業者は現在までに三十社ございしますけれども、六十三年度の決算が出てるところ、つまり逆に言いますと、平成元年時点で転換しているところはまだ決算が出ておりませんが、その残りの二十六社について見ますと、二十六社合計で七億二千二百萬円の赤字という、黒字、赤字で見ますと、黒字が八社、一億六千百万円、赤字会社が十八社、八億八千三百萬円ということでございますが、これにつきましても五年間は転換にかかります補助金でもつてきているわけでございます。

そこで、先生の御指摘のように、五年間たちましたところで、言ってみますと、従来転換という形に伴います補助は打ち切られる、こういうこととございまして、その五年の間にまあ言ってみますと体力をつけていただいて、あとは自力で行つ

ていただく、こういうのが現在の状況でございします。

○栗森善君 五年間で体力をつけて、あとは適当にやれということでございますが、ほとんどのところの傾向を見ますと、赤字が出てるところはそのまま赤字の傾向がやっぱりなかなか解消できない。五年たったが、法律でもうそれは打ち切りますよということが、いわゆるこの種の地方公共団体の持つ役割から見ても適当なものでないかと、私どもの立場から見ると、過疎であればあるほど、その地域の中でのそういう交通弱者と言われる人たちの路線を守るといふのが、これが政策であり、政府のいわゆる立場でなければならぬと思ひます。

したがって、五年後のことについて、例えば神岡鉄道などは五年という期限から見ますと、ことの十月で切れるわけでございします。その種のことに付いて、これからの補助などのあり方について、来年度予算へ向けて具体的に何か検討することがないのかどうか、これは大臣からお答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(江藤隆美君) 五年間という約束事でスタートしたわけでありますから、現在のところ、その予算措置を特別に考えるということとは考へておりません。

ただ、幹部職員に私はよく話しますが、こういう鉄道というのは大体過疎地である。そうすると、災害にかかりやすい。一たび災害にかかるといふとなかなか復旧ができない。当初そういうことが議論されていなかったわけではありせんけれども、それらの問題点等についても、やはりお互いが知恵を絞つてみる必要があるのではないかという話を今しておるところでございます。

○栗森善君 小松空港のことで若干お尋ねをしたいと思ひます。

十一月二十日の日に、小松空港を共用して自衛隊のファントム機がオーバーラン事故をやりました。このときに滑走路を閉鎖した時間と、その間にそれぞれ民間航空があつたわけござい

ますが、それに与えた影響といひますか、キャンセルになった飛行機、乗客人員などについて報告をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(丹羽康君) ただいま手元に乗客の人員の数を持っておりませんが、まずは時間を御説明いたしますと、自衛隊機の事故発生後、当日の十三時四十分には空港は閉鎖されました。それで、十五時四十分には全面オープンされました。この間の時間は差し引きいたしますと二時間三十四分になるかと思ひます。

それから、そのクローズの間に影響を受けました民間航空機の定期便は七便ございまして、それで、単純に欠航いたしましたのがそのうち四便、それから、東京から小松へ行く全日空の飛行機でございします。それが一便東京へ引き返してあります。それから、福岡から小松へ行く、これはエア・ニッポンの飛行機でございしますが、これは富山へダイバートいたしました。それからもう一機、日本航空のソウル・小松・新潟という便がございしますが、それはソウル・新潟・小松という形で運航いたしました。

以上でございます。

○栗森善君 この事故の概略について申し上げますと、ファントム戦闘機が滑走路からちょっと外れた程度で、新聞報道なども報告いただいておりますが、火災があつたわけでもないし、けが人があつたわけでもない。それにもかかわらず、地方空港で、特に共用空港ということでこの管理権は防衛庁にあるわけで、一方的に閉鎖されるわけでございます。これは後で私が伝え聞いた話でございますが、あの程度の事故で二時間半も閉鎖されて、しかも大分キャンセルもして、例えば一日一便しかない北海道便とか福岡便がとめられてしまふ。そしてダイバートした部分もあるわけですが、このような地方空港における、特に防衛庁との共用空港というのは、千歳であるとか徳島であるとか幾つかあるわけございしますが、それ以外にもどんなことがあるかといひますと、実はスクランブルと称しまして、緊急発進だといひ

にたださなければならぬ中身もあるし、また聞いても、これは守秘義務があるといつて言わないわけです。これはやっぱり地方空港としても、このようなやり方については、民間航空として使うにしてもかなり問題を残すのではないか、こういうふうに思いますので、運輸省としてこのような運営のあり方について改善をする余地があると思つているかどうか、そのことについてお尋ねをしたいと思ひます。

○栗森喬君　調整の範囲というのをもう一度お尋

○政府委員(丹羽昶君) 十一月二十日の小松飛行場の事故に関連しまして、二時間三十分というのが長いかわいという判断につきましては、私もはそのときの事実関係につきまして若干御説明したいと思っておりますけれども、自衛隊の飛行機のファントムが事故を起こしたわけですから、まずそれを片づけなければならぬわけですから、それを釣り上げるクレーンというのがその当日小松飛行場そのものにはなかったわけ

ねしたいんですが、確かに管理権は自衛隊にある、これは事実関係としては認めています。しかし、どうも管理権が自衛隊にある、防衛庁にあるというゆえをもつて、民間航空機の発着については相当の不便を現実には与えている。したがって、単なる調整でなく、いわゆる民間航空をある程度従来以上に改善するという立場で調整というのが、申し入れをする気があるのかなのか、その辺をお尋ねしたいと思います。

です。民間の事業者から借り上げを行った。それから危険防止のため、満載状態であった燃料の抜き取り作業を行った。それからもう一つは、最後に自衛隊機がとまった場所がいわゆる不整地、いろいろな路盤やなんかの整備をしっかりしていないという意味でございますが、そういう不整地であったために足場の補強が必要なので、鉄板の施設等の作業を行った、このようなことを自衛隊の方から伺っております。

○政府委員（丹羽康君）　ただいま私る御説明申し上げましたように、恒常的に自衛隊のこれは設置管理する飛行場でございますので、そこに民間航空機が入っている。それで私どもの出先の空港長もおりますので、その関係者はそこで発生しますいろいろな問題につきまして、恒常的にお互いにうまくいくようにすり合わせをやっているところでございます。

それで、今の事故の処理の問題につきまして

それで、私どもの空港の空港長が当然その小松の飛行場にはおるわけでございますので、空港長の方も、民間航空機の影響を最小限にとどめるようにいろいろな常日ごろからお願ひしているわけでございまして、その一端を申し上げますと、例えば月に一回小松飛行場連絡協議会というのがございまして、それは私どもの出先の長と、それから小松市とか、それからエアラインの方々、そういう

も、今私が申し上げたようなことでございますので、空港長としても自衛隊との関係は当日もよく連絡をとって、できるだけ早く撤去してもらうようにとかいうようなことをやってきたわけでございまして、そういうやり方を今後ともよく続けていけば、こういう話につきましても、事故処理をできるだけ早く行ふということについては十分うまくいくんではないかと思っております。

○栗森喬君　それでは最後になりますが、旧国鉄所有地といえますか、清算事業団が売却する土地について若干お尋ね申し上げます。

売却方針についてそれぞれ意見があるようでこ

ざいます。特に土地が騰貴をされていて、土地基本法制定などの動きから見て、できるだけ高く売っていわゆる長期債務の返済に充てたいとする清算事業団と、それを対象にした人たちの間でさまざまな問題の摩擦解消のためにやっておるわけですが、特に勤労者の側から見ると、最近の土地高騰というのが非常に問題になっておるわけですか、すべてにその原則を適用するというのは難し

いと思いますが、例えば住宅供給のための用地として、市町村あるいは県など土地公社、あるいはいろいろな財団法人、公的法人が幾つかございいますが、そういうところに優先的に販売をするということについて、今後の計画の中で修正をしてといますか、織り込んでいく考え方があるのかなのかとお尋ねをしたいと思います。

○政府委員（大塚秀夫君） 清算事業団の所有します旧国鉄用地は、清算事業団が抱えます二十七兆円に上る長期債務の償還財源として大変貴重なものであり、一般競争入札を原則としておりますけれども、他方、現に公用、公共の用に供すること、が明らかな場合には、地方公共団体等へ随意契約で処分することもできるわけでございます。したがって、今日までも清算事業団が土地の処分が

を行います場合には十分地元の意見を聞いておりまして、もし、先生御指摘のように、住宅供給用地として適当なものがあるということで地元等が要望しましたときには、適正な価格を前提に随意契約で売却するということは十分検討しておりますし、今後とも、そのような場合には清算事業団としてもそのような目的で処分していくことになろうかと考えております。

○委員長(中野鉄造君) 本日の調査はこの程度といたします。

○委員長(中野鉄造君) 次に、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便宜一

括して議題といたします。

まず、貨物運送取扱事業法案について政府から趣旨説明を聴取いたします。江藤運輸大臣。

○国務大臣(江藤隆美君) 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。

て、貨物の運送に対する需要は多様化、高度化として、経済構造の転換、国民生活の向上を背景として、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發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。

第二、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依じて、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、自己の名をもつ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、運送取次事業について、その開始を登録制とするとともに、利用運送事業に準じて変更登録、運送取次約款等について、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としてあります。

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あります。

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あります。

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を申し上げます。

○委員長(中野鉄造君) この際、本案の衆議院における修正部分について、衆議院運輸委員長島村宜伸君から説明を聴取いたします。島村君。

○衆議院議員(島村宜伸君) 貨物運送取扱事業法案に対する衆議院の修正部分について、その趣旨の説明を申し上げます。

貨物運送取扱事業法案は、従来個々の事業法でそれぞれ設けられていた規制制度を、その内容を見直し、それぞれの機能に応じた横断的、総合的制度として整備するものであります。本修正において、法施行後の適当な時期に法律の施行状況に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講じようとするものであります。

その内容は、附則第五十一条の次に第五十二条として、政府は、この法律の施行後三年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。との一条を加えるものであります。

以上をもって趣旨の説明を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 次に、貨物自動車運送事業法案について政府から趣旨説明を聴取いたします。江藤運輸大臣。

○国務大臣(江藤隆美君) ただいま議題となりました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あります。

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あります。

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等には、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ずることができるとしてあります。

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あります。

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、特に必要があるとき認められるときは、標準運賃及び標準料金を設定することができるとしてあります。

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あります。

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あります。

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あります。

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としてあります。

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を申し上げます。

○委員長(中野鉄造君) 以上で趣旨説明並びに衆議院における修正部分の説明の聴取は終わりました。なお、両案に対する質疑は後日行うことといたします。

○委員長(中野鉄造君) この際、参考人の出席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審査のため、参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(中野鉄造君) 御異議ないと認めます。なお、その日時及び人選等については、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(中野鉄造君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十六分散会

十一月十七日本委員会に左の案件が付託された。

一、国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願(第二〇三六号)(第二〇三七号)(第二〇三八号)(第二〇三九号)(第二〇四〇号)(第二〇四一号)

第二〇三六号 平成元年十一月八日受理
国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願
請願者 富山市天正寺二四六ノ二 原川静
穂外三百名

紹介議員 諫山 博君
国鉄清算事業団の雇用対策を必要とする職員は、現在、三千人余り残っており、雇用と生活に対する不安を増大させている。国鉄改革法案審議の中で一人も路頭に迷わせないとする政府の約束や、衆参両院の附帯決議に基づく雇用対策は緊急を要するものとなっている。また、「日本国有鉄道退

退

職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法」の期限は、あと五箇月余りとなっている。ついで、次の事項について実現を図られた。

一、国鉄清算事業団職員の希望を十分尊重し、全員の雇用を確保するため、万全の措置を採ること。

第二〇三七号 平成元年十一月八日受理

国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願

請願者 富山市久方町九ノ二五 小松昭外 二百名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第二〇三六号と同じである。

第二〇三八号 平成元年十一月八日受理

国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願

請願者 富山県婦負郡八尾町上新町二、六八六 片岡弘外 二百名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第二〇三六号と同じである。

第二〇三九号 平成元年十一月八日受理

国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願

請願者 富山県若竹町一ノ三五 柴田健次郎外 二百名

紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第二〇三六号と同じである。

第二〇四〇号 平成元年十一月八日受理

国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願

請願者 富山市八ヶ山九四五 西村盛一外 二百名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第二〇三六号と同じである。

第二〇四一号 平成元年十一月八日受理

国鉄清算事業団職員の雇用確保に関する請願

請願者 埼玉県戸田市本町五ノ一四ノ二二

下山信好外 二百名

紹介議員 林 紀子君

この請願の趣旨は、第二〇三六号と同じである。

十一月二十四日日本委員会に左の案件が付託された。

一、交通損害保険士（仮称）の業務資格認定制度創設に関する請願（第二五八五号）

第二五八五号 平成元年十一月十五日受理

交通損害保険士（仮称）の業務資格認定制度創設に関する請願

請願者 長野県岡谷市田中町二ノ六ノ五 高沢正直

紹介議員 下条進一郎君

自動車事故に基づく損害賠償に關して、当事者の求めに應じ、報酬を得て相談、指導調査及び賠償請求代行等の事務を行うことを職務とする交通損害保険士制度を創設し、全国交通損害保険協会の会員に資格を付与するようにされたい。

理由

戦後の日本は、驚異的な経済発展を遂げたが、反面それに伴う弊害も決して少なくない。その中でも公害と交通事故は二大弊害とされている。このうち公害については、公害防止防止のための各種基準の設定や、公害防止機器の開発技術の向上が目覚ましく、更に公害防止管理者制度をつくり一定規模以上の企業にその存在を義務付けるなど、施設や技術のみならず、その運営面での人的対策にも万全を期している。ところが一方の交通事故については、こうした対策が十分ではなく、特に事故処理に多くの問題を抱えている。自動車は、昭和六十二年度末の車両保有台数が五千二百四十二万台で、昭和二十七年当分の百万台から三十年余で約五十二倍という激増ぶりであり、これに伴う交通事故もピークの昭和四十五年には死者一万六千七百六十五名、負傷者九十八万九千九十八人を記録している。その後、安全教育や道路の整備、安全施設等の交通事故防止対策により事故

が減少しているが、最近再び激増の傾向を示し、昭和六十三年には六十一万四千四百八十一件の事故があり、また昭和六十三年十二月現在、五千七百四十二万三千九百二十四名の運転免許保有者がおり、国にとっても重大な問題であることに変わりはない。こうした自動車事故の民事上の責任は、損害賠償として金銭的に償われるわけであるが、民法の不法行為上の賠償では十分なため、国は自動車損害賠償保障法を制定した。この外、国の定めた労働者災害補償保険法、健康保険法も補償の確保に貢献しており、更に自動車事故対策センター法による貸付金制度やいわゆる任意保険も補充的役割を担う等、損害賠償確保の各種制度が整備されている。ところが、各制度の適用順位や手続の煩雑さ、事故当事者のこれらの制度への無知、保険の営利性、事故処理事務の職域問題等多くの問題が存在する。自動車事故については、通常はまず、自動車損害賠償保障法に基づいて処理することになるが、この場合当事者が自ら行わないとすればはかに依頼することになる。そのため、この制度として現在、弁護士制度や行政書士制度があり、この外に相談指導機関としての各種相談所もある。しかし、弁護士は訴訟行為を中心の制度であり、その量と事務処理の態様において自動車損害賠償保障法についての事務処理になじまず、この種の事務への弁護士関与率は、五％に満たないといと推定されている。また、行政書士は、官公署に提出する書類及び権利義務や事実証明に関する書類の作成をその業とするものであって、単なる書類作成ではなく機動的業務である自動車事故処理に適切な制度ではなく、いわば専門外といつて差し支えない。一方、数ある相談所も相談や指導を行うのみで、自ら事務処理に乗り出すことはしない。交通事故は、加害者と被害者の間にかく争いが起る解決が長引くことが少なくない。これは、当事者が感情的になり冷静に交渉できないことが大きな原因の一つであるが、冷静にかつ合理的に最善の解決策を見いだすには、多くの場合両当事者は余りにも無知である。そのため無駄なエ

ネルギーを使い、しかも結果は不十分なものとなる。つまり、当事者本人による処理には限界があるということである。次に、保険金支払の前提となる事故の査定が、ほぼ同等の事故でありながら保険会社によって異なることが少なくない。交通事故の被害者は大部分が保険に無知であり、保険会社の査定にそのまま従うため、結果的に非常に不公平なこととなる。自動車損害賠償保障法は、自動車事故の被害者保護を主たる目的として、る。しかし、現実には被害者の無知と、保険会社の営利性のため必ずしも十分な保護を受けられないことは誠に遺憾である。これは、自動車損害賠償保障法のような制度がありながら、運用に際してその機能を十分に發揮せしめるべき人的制度を欠くためである。このように考えると、第三者として公平で専門家として法令や多くの事例を熟知し、法律によって業務を規制され同時に身分を保障された者が、事故処理の事務に当たることが被害者のためのみならず加害者のためであり、さらには、自動車損害賠償保障法の目的達成により社会に裨（ひ）益するものとなることは多言を要しないところである。法律事務所は弁護士の独占に属するといえながら、既に保険会社に示談付保障の売出しを認めることにより、この分野についての弁護士の法律事務所独占は実質的に崩れている。今や自動車事故処理は、これを専門とする職域の確立によってこそなされるべきであり、交通事故という不祥事の手防を図るとともに、事故発生後の迅速な事件処理を図る民間人を養成することは絶対に必要不可欠のことである。米國などでは、このようなアシスタントが既に設けられていると聞く。我が国においても、民間人を起用、養成し、その任に当たらせるときが到来しているものと確信する。（資料添付）

十一月三十日本委員会に左の案件が付託された。

一、貨物運送取扱事業法案（第百十四回国会提出、衆議院継続審査）

一、貨物自動車運送事業法案（第百十四回国会

提出、衆議院議決案

(小字は衆議院修正)

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―第二十二條)
- 第三章 運送取扱事業(第二十三條―第三十四條)
- 第四章 外国人等による国際貨物運送取扱事業(第三十五條―第五十條)
- 第五章 雑則(第五十一條―第五十九條)
- 第六章 罰則(第六十條―第六十六條)
- 附則

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ことにより、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(昭和六十一年法律第九十二号)第二条第二項の第一種鉄道事業者若しくは同条第三項の第二種鉄道事業者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(平成元年法律第七号)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、自己の名をもってする運送事業者(実運送事業者及び利用運送事業を経営する者に限る。以下この項において同じ。)の行う貨物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っ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(港灣運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)第二条第二項の港灣運送事業及び同条第四項の規定により指定する港灣以外の港灣において同条第二項の港灣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。

ればならない。

(資格事項)

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る。

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 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、同項の許可をしてはならない。

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っては、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 第三項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 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い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、前項の認可をしようとするときは、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、運賃及び料金の收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くてこれと同一の利用運送約款を定めることができる。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、利用運送事業の種別、利用運送に係る運送機関の種類、運賃及び料金、利用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。

(差別的取扱いの禁止)

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いをしてはならない。

(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に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。

(事業の譲渡し及び譲受け等)

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)が被相続人の経営していた利用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、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みなす。

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っては、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。)にあっては、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)

第二十一条 第九条から第十二条まで及び第十五条の規定は、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)

第二十三条 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)

第二十四条 前条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)

第二十五条 運輸大臣は、前条の規定による登録の申請があったときは、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)

第二十六条 運輸大臣は、第二十三条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、その執行を終わし、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号のいずれかに該当する者のあるもの

四 船舶運送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、第五号第四号イからニまでに掲げる者(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)

第二十七条 第二十三条の登録を受けた者(以下「運送取次事業者」という。)は、第二十四条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 第二十四条第二項、第二十五条及び前条の規定は、第二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 運送取次事業者は、第二十四条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。

するものとする。

(料金)

第二十八条 運送取次事業者は、料金(船舶運送事業者の行う運送(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 第九条第二項の規定は、前項の料金について準用する。この場合において、同条第二項中「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)

第二十九条 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 第二十一条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、同条第二項第二号中「少なくとも貨物の受取及び引渡し、運賃及び料金の収受並びに」とあるのは、「少なくとも料金の収受及び」と、同条第三項中「標準利用運送約款」とあるのは「標準運送取次約款」と読み替へるものとする。

(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つたときは、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、その業務を執行する役員であつた者は、その業務を執行する役員であつた者

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は、その清算人

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営むことができるものとす。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し)

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、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を違反したとき。

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つたとき。

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、当該運送取次事業の登録を抹消しなければならない。

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」と読み替へるものとする。

2 第十条 第十五条(第一号及び第三号に係る部分を除く。及び第二十八号から第三十号までの規定は、運送取次事業者が当該運送取次事業に附帯して行つた貨物の荷造り、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」と読み替へるものとする。

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号(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営むことができる。

(許可)

第三十五条 外国人等は、第三条第一項及び第五号(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営むことができる。

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」と読み替へるものとする。

4 第一項の許可を受けようとする者は、利用運送の区間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、その健全な発達を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し)

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、法令に基づき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つては、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つては、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つたとき。

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

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ったときは、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、その執行を終わり、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 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」を讀み替えるものとする。

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「外国人国際利用運送事業者」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

（貨物運送取扱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対する利用者の選好の動向、これに対応する貨物の流通に関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関する団体の届出）

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経営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

出をした団体に対し、その業務に関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経営する者(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権債務の決済又は債権の取立てを行う事業(以下「通運計算事業」という。以下同じ。)を経営しようとする者は、当該債権債務の決済又は債権の取立てに関する契約の締結及び解除に関する事項、通運計算事業を経営する者の責任に関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 通運計算事業を経営する者は、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経営する者(以下「利用運送事業者等」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。

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営業所に立ち入り、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、又は関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、関係者の請求があったときは、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、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経営した者

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経営させた者

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ない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経営した者

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経営させた者

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ない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経営した者

二 第三十四条第一項において準用する第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 第三十四条第二項において準用する第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経営させた者

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。)(又は第二十九條第一項(第三十四條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(第三十四條第二項において準用する場合を含む。))、第三十七條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。))の規定による命令に違反した者

四 第三十二條第一項又は第四十八條第一項の規定による事業の停止の命令に違反した者

五 第二十七條第一項の規定に違反して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、又は第四十五條第一項の規定に違反して第四十二條第一項第二号に掲げる事項について変更をした者

六 第五十五條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 第五十五條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、第六十條から前条までの違

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 第八條第三項、第十一條第四項（第二十二條及び第二十九條第二項（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。）、第十四條、第十九條、第二十七條第四項、第三十一條第一項から第三項まで、第三十六條第四項、第三十八條、第四十五條第四項、第四十七條又は第五十三條の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十二條（第二十二條において準用する場合を含む。）又は第三十條（第三十四條第二項において準用する場合を含む。）の規定による掲示をせず、又は虚偽の掲示をした者

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）第一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「係留施設」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

第三十三條中、「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（第八十條（第九十五條）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條中「又は通運事業者」を削る。

第三十三條第一項中「左」を「次に」に改め、同条第四項中「又は通運事業者」を削る。

第四十六條を次のように改める。

第五章 削除

第八十條から第九十五條まで 削除

第二百二十二條第一項中「各々その号の」を「それぞれ当該各号」に改め、同項第一号中、第五章」を削る。

第二百二十九條中「左の」を「次の」に改め、同条第四号及び第五号を削る。

第三百三十條第一号中、「第六十六條第一項又は第八十六條第一項（第九十四條において準用する場合を含む。）」を「又は第六十六條第一項」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。

第三百三十八條第一号中、「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。

第九条から第十三條までを次のように改める。

第九條から第十三條まで 削除

第十六條第一項中「又は内航海運取扱業」を削る。

第二十條を次のように改める。

第二十条 削除

第二十一條中「内航海運業者又は第二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。

第二十四條を次のように改める。

第二十四條 削除

第三十一條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）

第六條 航空法の一部を次のように改正する。

第二條第十九項を削り、第二十項を第十九項とする。

第一百條第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第五号中「左」を「次に」に改め、「利用航空運送事業者」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。

第二百二十五條第二項中「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、「利用航空運送事業者」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、「第二百二十二條の二第一項」を削り、同条第二号及び第三号中、「第二百二十二條の三第一項」を削り、同条第四号中「又は第二百三十一條の二第一項」を削る。

第三百五十七條中、「利用航空運送事業者」を削り、「左の」を「次の」に改め、同条第一号及び第三号中「又は第二百二十二條の三第一項」を削り、同条第六号及び第七号中「又は第二百二十二條の三第一項」を削り、同条第八号中、「第二百二十二條の三第一項」を削る。

第三百五十七條の二中「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（第三百三十一條の二第三項において準用する場合を含む。）」を削る。

第六百六十條中「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。)第一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ものを除く。)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一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、第二十五号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、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とができる。

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営しているものは、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。

4 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(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に」とする。

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、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に」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条第一項の規定により認可を受けなければならぬ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。

第九号 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。)を営営しているものは、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営しようとするときは、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 第九号から第十三号まで、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。)、第六十三号(第二号に係る部分に限る。)、第六十四号(第四号及び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説書は、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。)第二条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

送法第四十四条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条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、第二十三条の登録を受けず、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、

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条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条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条第一項各号に掲げる事項及び第二十五条第一項第一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二十四条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条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条の登録を受けたものとみなす。

2 附則第七條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「旧通運事業法第五條第三項の事業計画」とあるのは、「附則第四條の規定による改正前の道路運送法第八十二條第一項の自動車運送取扱事業者登録簿」と読み替へるものとする。

第十三条 この法律の施行の際現に旧道路運送法第二條第四項第三号の行為を行う事業（附則第八條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事業に係る旧内航海運業法第四條第一項第三号

の事業計画（第四條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。）を第四條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。

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條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條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、第四條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條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、第七條、第八條第一項及び第十五條第一号中「事業計画」とあるのは、「事業計画（附則第十三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。

第十四条 この法律の施行の際現に附則第五條の規定による改正前の内航海運業法（以下「旧内航海運業法」という。）第三條第一項（旧内航海運業法第二十七條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者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條第一項の許可及び第二十三條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條第一項第三号

の事業計画（第四條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。）を第四條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 附則第七條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「旧通運事業法第五條第三項の事業計画」とあるのは、「附則第五條の規定による改正前の内航海運業法第四條第一項第三号の事業計画」と読み替へるものとする。

4 第一項の規定により第一種利用運送事業の許可及び運送取次事業の登録を受けたものとみなされる者がこの法律の施行後第九條第一項の規定により最初に届け出なければならぬ運賃及び料金並びに第二十八條第一項の規定により最初に届け出なければならぬ料金については、これらの規定中「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に」とする。

5 前項に規定する者がこの法律の施行後第十一條第一項の規定により最初に認可を受けなければならぬ利用運送約款及び第二十九條第一項の規定により最初に認可を受けなければならぬ運送取次約款については、これらの規定中「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。

第十五条 この法律の施行の際現に旧内航海運業法第三條第一項（旧内航海運業法第二十七條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者の許可を受けて居る者（以下「内航海運取扱業者」という。）は、施行日に附則第三條の規定による改正後の海上運送法第二條第八項の海運仲立業について同法第三十三條（同法第四十四條において準用する場合を含む。）において準用する同法第二十条第一項の届出をしたものとみなす。

一項（これらの規定を旧内航海運業法第二十七條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條第一項（旧内航海運業法第二十七條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關し必要な手続は、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條第一項（旧内航海運業法第二十七條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海運に關し内航海運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條及び第二十七條の規定は、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條の規定による改正前の航空法（以下「旧航空法」という。）第二十九條第九項の利用航空運送事業（次條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條の二第二項の免許を受けて居る者は、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條の二第二項に

において準用する旧航空法第百条第二項の事業計画（第四條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百二十二条の二第二項の免許を受け、かつ、旧道路運送法第四條第一項の免許又は旧道路運送法第二條第四項第三号の行為を行つた事業について旧道路運送法第八十條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百二十二条の二第二項において準用する旧航空法第百条第二項の事業計画（第四條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條第一項第三号の事業計画（第四條第一項第四号に規定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條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條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 附則第八條第三項の規定は、前項の場合に準用する。この場合において、同条第三項中「旧通運事業法第五條第三項の事業計画、旧道路運送法第五條第一項第三号の事業計画」とあるのは「旧道路運送法第五條第一項第三号の事業計画」と、「附則第八條第三項」とあるのは「附則第十八條第三項において準用する附則第八條第三項」と読み替へるものとする。

4 附則第八條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條第十九項の利用航空運送事業（次條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百三十一條の二第二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百三十一條の二第二項において準用する旧航空法第百二十九條第二項の事業計画（第三十五條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。）を第三十五條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百三十一條の二第二項の許可を受け、かつ、旧道路運送法第四條第一項の免許又は旧道路運送法第二條第四項第三号の行為を行つた事業について旧道路運送法第八十條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百三十一條の二第二項において準用する旧航空法第百二十九條第二項の事業計画（第三十五條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條第一項第三号の事業計画（第三十五條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係る部分に限る。）又は旧道路運送法第八十二條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

のうち第三十五條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、第三十五條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條第一項第三号の事業計画又は旧道路運送法第八十二條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、当該第三十五條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つたときは、第三十六條第一項、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 附則第八條第四項の規定は、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「第九條第一項」とあるのは、「第三十七條第一項」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百三十三條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ないで、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

る。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 附則第十一條第三項の規定は、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。

第二十二條 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。

第二十三條 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、第十八條第一項又は第二十一條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についての第二十一條第二号及び第三十二條第一項第三号の規定の適用については、これらの規定中「該当するに至ったとき」とあるのは、「該当していたことが判明したとき又はいずれかに該当するに至ったとき」とする。

第二十四條 この法律の施行の際現に旧航空法第百三十三條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（旅客の運送の取次ぎに係る航空運送取扱業者を営んでいるものに限る。）は、施行日に附則第六條の規定による改正後の航空法第百三十三條第一項の規定による旅客航空運送取扱業者の届出をしたものとみなす。

第二十五條 旧海上運送法、旧通運事業法、旧道路運送法、旧内航海運送法若しくは旧航空法

(附則第二十八條において「旧海上運送法等」という。)又はこれら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、附則第七條から第十五條まで、附則第十七條から第二十一條まで及び前条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。

第二十六條 この法律の施行の際現に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に該当する事業を営んでいる外国人等は、施行日から六月間は、第三十五條第一項の許可を受けなくても、当該事業を引き続き営むことができる。その者がその期間内に当該事業について同項の許可の申請をした場合において、その許可をする旨又はその許可をしない旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

第二十七條 この法律の施行の際現に船舶運送事業者の行う国際貨物運送に係る運送取扱事業に該当する事業を営んでいる外国人等又は旧航空法第三十三條第一項の規定による航空運送取扱業(貨物の運送の取次ぎに係るものに限る。)の届出をしている外国人等(以下「外国人航空運送取扱業者」という。)は、施行日から六月間は、第四十一條第一項の登録を受けないで、当該事業を引き続き(外国人航空運送取扱業者にあつては、従前の例により引き続き)営むことができる。その者がその期間内に同項の登録の申請をした場合において、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の間についても、同様とする。

第二十八條 この法律の施行の際現に貨物運送取扱事業に該当する事業(旧海上運送法等)に基づき免許、許可若しくは登録を受けること又は届出をすることを要する事業並びに附則第十條及び前二條の規定が適用される事業を除く。)を営んでいる者は、施行日から六月間は、第三條第一項若しくは第三十五條第一項の許可又は第三十三條若しくは第四十一條第一項の登録を受けないで、当該事業を営むことができる。

その者がその期間内に当該事業についてこれらの規定による許可又は登録の申請をした場合において、その許可をする旨若しくはその許可をしない旨又はその登録をする旨若しくはその登録を拒否する旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

第二十九條 この法律の施行の際現に第五十二條第一項に規定する貨物運送取扱事業を営む者が組織している団体に該当する団体についての同項の規定の適用については、同項中「その成立の日」とあるのは、「この法律の施行の日」とする。

第三十條 この法律の施行前にした行為及び附則第十一條第一項又は第二十一條第一項若しくは第二十七條の規定により従前の例によることとされる海上運送取扱業又は航空運送取扱業に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

第三十一條 附則第七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。

(地方税法の一部改正)

第三十二條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六號)の一部を次のように改正する。

第七百一十條の三第四項第三十五號中「通運事業法(昭和二十四年法律第二百四十一號)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)第二條第六項に規定する貨物運送取扱事業のうち同條第四項に規定する鉄道運送事業者の行う貨物の運送に係るもの若しくは同條第九項に規定する第二種利用運送事業者のうち同條第三項に規定する航空運送事業者の行う貨物の運送に係るもの(当該第二種利用運送事業者に係る貨物の集貨又は配達を自動車を使用して行う事業(特定の者の需要に応じてするものを除く。)に係る部分に限る。)」に改める。

第三十三條 中小企業信用保険法(昭和二十五年法律第二百六十四號)の一部を次のように改正する。

法律第二百六十四號)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第七号中「内航海運業」を「内航海運事業」に改める。

(港灣運送事業法の一部改正)

第三十四條 港灣運送事業法の一部を次のように改正する。

第三十三條の二第二項中「内航海運業法(昭和二十七年法律第五十一號)の下に」及び「貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)」を加える。

第三十三條の三第一項中「若しくは内航海運取扱業の許可を受けた者又は」を「の許可を受けた者若しくは」に改め、「届出をした者の下」に「(以下この項において「内航海運業者」という。又は貨物運送取扱事業法第三條第一項の規定による利用運送事業(内航海運業者の行う運送に係るものに限る。))の許可を受けた者」を加え、「内航海運業者」とを「内航海運事業者」とに、「内航海運業者が」を「内航海運事業者が」に改め、同條第二項中「内航海運業者」を「内航海運事業者」に改め、同條第三項中「内航海運業者」を「内航海運事業者」に、「同条同項」を「同項」に改める。

(道路法の一部改正)

第三十五條 道路法(昭和二十七年法律第八十號)の一部を次のように改正する。

第四十八條の二第三項中「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

(道路交通事業抵当法の一部改正)

第三十六條 道路交通事業抵当法(昭和二十七年法律第二百四十四號)の一部を次のように改正する。

第一條中「通運事業」を「利用運送事業」に改める。

第二條中「通運事業法(昭和二十四年法律第二百四十一號)」による通運事業(同法第四條第三項の規定により荷主の指定のある免許に係るものを除く。))を「貨物運送取扱事業法(平成元年法律第 号)」による貨物運送取扱事業に改める。

元年法律第 号)による第二種利用運送事業」に、「且つ」を「かつ」に改める。

第五條中「通運事業」を「第二種利用運送事業」に改める。

第十二條中「外、左に」を「ほか、次に」に改め、同條第一号中「通運事業」を「第二種利用運送事業」に改め、同條第五号を次のように改める。

五 第二種利用運送事業の事業単位にあつては、利用運送に係る運送機関の種類及び貨物の集配の拠点

第十二條第六号中「又は通運事業法第四條第三項」を削る。

第十四條の前の見出しを「(免許又は許可の取消し及び失効)」に改め、同條第一項中「免許の取消し」を「主務大臣は、免許若しくは許可の取消しに、主務大臣は、直ちにその旨を」に、許可の失効があつたときは、その事実を知つたとき直ちに、その旨に改め、同條第四項中「免許」を「免許又は許可」に、「取消し」を「取消し」に改め、同條第五項中「みなされた免許」を「みなされた免許又は許可」に改める。

第十五條第一項中「免許の下に」又は「許可」を加え、同條第二項中「免許の」を「免許又は許可の」に改める。

第十八條の見出し中「免許」の下に「又は許可」を加え、同條第一項中「免許」を「免許又は許可」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二百三十八號)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二百一十二號)の一部を次のように改正する。

第六十六条第二項中「第二項第八項」を「第二項第七項」に改める。

(自動車損害賠償保障法の一部改正)

第三十九条 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。

第三十条中「又は通運事業」を削る。

(租税特別措置法の一部改正)

第四十条 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。

第九十条の九第一項第一号中「通運事業法(昭和二十四年法律第二十四号)第二項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)第二項第九項に規定する第二種利用運送事業」に、「第二項第五項」を「第二項第四項」に改める。

(国土開発幹線自動車道建設法の一部改正)

第四十一条 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。

第六条第一号中「第二項第八項」を「第二項第七項」に改める。

(高速自動車国道法の一部改正)

第四十二条 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。

第二項第二項中「第二項第八項」を「第二項第七項」に改める。

(内航海運組合法の一部改正)

第四十三条 内航海運組合法(昭和三十一年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

第一条中「内航海運事業」を「内航海運事業」に改める。

第二条第二項中「内航海運事業」を「内航海運事業」に改め、同項第二号を削り、同項第三号中「第二項第五項」を「第二項第四項」に改め、同項第四号を同項第三号とし、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)第二項第六項の貨物運送取扱事業

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「内航海運事業」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)

第四十四条 自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第三十六号)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)

第四十五条 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第一号中「第二項第八項」を「第二項第七項」に改める。

第七十四條の二第二項中「及び通運事業法(昭和二十四年法律第二十四号)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を営業者」に改める。

第八十八條の四「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を営業者」に改める。

(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(中)を削る。

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(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(中)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)第三條第一項(許可)の利用運送事業の許可

イ 第一種利用運送事業 許可件数 一件につき九万円

ロ 第二種利用運送事業 許可件数 一件につき十二万円

(二) 貨物運送取扱事業法第 條登録件数 一件につき二十万円

(三) 貨物運送取扱事業法第 條(許可)の船舶運送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 許可件数 一件につき九万円

ロ 第二種利用運送事業 許可件数 一件につき十二万円

(四) 貨物運送取扱事業法第 條許可件数 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三十一号)の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「第二項第八項」を「第二項第七項」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

「次の業務を行なう」に改め、同項第三号中「第二項第八項」を「第二項第七項」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六十五号)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、「第二項第五項」を「第二項第四項」に改める。

(外国等による本邦外航船舶運送事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律の一部改正)

第五十條 外国等による本邦外航船舶運送事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律(昭和五十二年法律第六十号)の一部を次のように改正する。

第二條第五号中「第二項第十項」を「第二項第九項」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第五十一條 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。

第三條の二第二項第二十八号中「内航海運事業」を「内航海運事業」に改め、同項第八号中「自動車運送事業、通運事業(附帯業務を含む。以下同じ。)&及び通運計算事業」を「及び自動車運送事業」に改め、同項第九号を削り、同項第一百十号中「前二号」を「前号」に改め、同号を同項第九号とし、同号の次に次の一号を加える。

百十 削除

第三條の二第二項第一百十五号中「通運事業、通運計算事業」を削り、同項第一百十六号中「通運」を「鉄道又は軌道に係る貨物運送取扱事業」に改め、同項第一百十七号中「利用航空運送事業」を削り、同項第一百十八号中「航空

運送取扱業を「旅客航空運送取扱業」に改め、同項第六十四号の次に次の五号を加える。

百六十四の二 利用運送事業（附帯業務を含む。以下同じ。）に関する許可及び認可に関すること。

百六十四の三 運送取扱事業（附帯業務を含む。以下同じ。）に関する登録及び認可に関すること。

百六十四の四 前二号に掲げる事業の運賃及び料金に関すること。

百六十四の五 前三号に掲げるもののほか、利用運送事業及び運送取扱事業の発達、改善及び調整に関すること。

百六十四の六 通運計算事業に関すること。第五條の二第二項第七号ニ中「通運事業」を「鉄道又は軌道に係る貨物運送取扱事業」に改める。

第四條第一項第十五号の七中「内航海運業」を「内航海運事業」に改める。

第四條第一項第三十八号の二を次のように改める。

三十八の二 削除

第四條第一項中第四十二号及び第四十二号の二を削り、第四十二号の三を第四十二号とし、第四十二号の四から第四十二号の八までを二号ずつ繰り上げ、同項第四十四号中「自動車運送事業、自動車運送取扱事業、通運事業及び通運計算事業」を「及び自動車運送事業」に改め、同項第四十四号の九中「利用航空運送事業」を削り、同項第四十四号の十の次に次の二号を加える。

四十四の十一 利用運送事業を許可し、及び利用運送事業の業務に關し、認可し、又は必要な処分をすること。

四十四の十二 運送取扱事業を登録し、及び運送取扱事業の業務に關し、認可し、又は必要な処分をすること。

第六條第一項第一号中「、自動車運送事業、通運事業及び通運計算事業」を「及び自動車運

送事業」に改め、同項中第八号及び第八号の二を削り、第八号の三を第八号とし、第八号の四を第八号の二とし、同項第十一号の四を次のように改める。

十一の四 削除

第四十條第一項第五十七号中「、自動車運送事業、通運事業及び通運計算事業」を「及び自動車運送事業」に改め、同項第五十八号を次のように改める。

五十八 削除

第四十條第一項第七十三号中「、通運事業、通運計算事業」を削り、同号の次に次の四号を加える。

七十四 利用運送事業に関する許可及び認可に関すること。

七十五 運送取扱事業に関する登録及び認可に関すること。

七十六 前二号に掲げるもののほか、利用運送事業及び運送取扱事業の発達、改善及び調整に関すること。

七十七 通運計算事業に関すること。

（検討）
第五二條 政府は、この法律の施行後三年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

貨物自動車運送事業法案
貨物自動車運送事業法

目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 貨物自動車運送事業（第三条―第三十七條）

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（第三十八條―第四十五條）

第四章 指定試験機関（第四十六條―第五十八條）

第五章 雑則（第五十九條―第六十九條）

第六章 罰則（第七十條―第七十九條）
附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、貨物自動車運送に関するこの法律及びこの法律に基づく措置の遵守等を図るための民間団体等による自主的な活動を促進することにより、貨物自動車運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「貨物自動車運送事業」とは、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をいう。

2 この法律において「一般貨物自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。

3 この法律において「特定貨物自動車運送事業」とは、特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいう。

4 この法律において「貨物軽自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。

5 この法律において「自動車」とは、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をいう。

6 この法律において「特別積合せ貨物運送」とは、一般貨物自動車運送事業として行つて運送のうち、営業所その他の事業場（以下この項、第四條第二項及び第六條第四号において単に「事業場」という。）において集積された貨物の仕分けを行い、集積された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分けを行うものであつて、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。

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、運輸大臣の許可を受けなければならない。

（許可の申請）

第四條 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つては、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）

第五條 次の各号のいずれかに該当する者は、第三条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 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、当該取消しに係る職員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つた者が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)
第六條 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、事業用自動車運送の乗務者の管理、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特に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)
第七條 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。
二 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地域として指定することができる。
三 前二項の規定による指定は、告示によつて行う。
四 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おいて行われるものであるときは、当該許可をしない。
五 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間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)
第八條 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わなければならない。
二 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對し、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る。

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。
二 第六條の規定は、前項の認可について準用する。
三 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)
第十條 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)
第十一條 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。
二 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對し、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。

ない。これを變更しようとするときも、同様とする。
二 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つて、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 少なくとも運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に關する事項が明確に定められてゐるものであること。
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ないで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。
(運賃及び料金の揭示)
第十四條 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。
(運輸に關する協定)
第十五條 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關する協定その他の運輸に關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。
二 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關する法律の適用除外)
第十六條 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

ない。これを變更しようとするときも、同様とする。
二 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つて、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 少なくとも運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に關する事項が明確に定められてゐるものであること。
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ないで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。
(運賃及び料金の揭示)
第十四條 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。
(運輸に關する協定)
第十五條 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關する協定その他の運輸に關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。
二 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關する法律の適用除外)
第十六條 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

に關する法律(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依り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の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」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關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。

- 1 運行管理者試験に合格した者
- 2 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
- 3 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、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關する手続的事項は、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、受けることができない。

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、運行管理者に對し、第十八条第二項の運輸省令で定める業務を行うため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ていないため輸送の安全が確保されていないと認めるときは、当該一般貨物自動車運送事業者に對し、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、運行管理者に對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、その事業用自動車に転覆し、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をしてはならない。

4 運輸大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般貨物自動車運送事業者に對し、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對し、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關し改善措置を講ずること。
- 四 貨物の運送に關し生じた損害を賠償するために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者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者又は

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項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ぬ。

(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ぬ。

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ぬ。

(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し及び譲受けは、運輸大臣の認可を受けなければ、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、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ぬ。

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旨までは、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

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 第四条第三項及び第五条の規定は、第一項の許可について準用する。

5 第七条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 第九条、第十条、第十一条、第十五条、第十六条、第十七条第一項から第三項まで、第十八条、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、第九条第二項中「第六條」とあるのは、「第三十五條第三項」と読み替へるものとする。

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つたときは、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ない。

(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経営しようとする者は、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そ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転の補助に従事する従業者について、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「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」と読み替へるものとする。

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ない。

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つた者は、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ない。

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ない。

(第二種利用運送事業者に関する特則)

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者について、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事務について、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」と読み替へるものとする。

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(特定第一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経営する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)

第四十條 運輸大臣は、地方実施機関の地方適正化事業の運営に關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)

第四十一條 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、第三十八條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條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)

第四十二條 第三十八條第一項の指定の手續その他地方実施機関に關し必要な事項は、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、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)

第四十四條 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。

四 二以上の区域における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。

(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」と読み替えるものとする。

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、前項の届出があったときは、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。その効力を生じない。

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、試験事務に関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。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、試験事務に關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つたときは、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つ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き、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出来る。

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義務を課することとならないものでなければならない。

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、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 運行管理者試験を受けようとする者又は運行管理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っては、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百六十号)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。

(荷主への勧告)

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により第二十三条(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。)に該当したことにより第三十三条(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

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ぬ。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(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關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ないで業務の管理の委託又は受託をした者

第七十四条 第九條第一項(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かつた者、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

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。)、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事業用自動車に関する事業計画の変更をした者

三 第十一条第一項の規定による届出をしない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なければならぬ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かつた者

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關し、第七十条、第七十二条から第七十四条まで又は第七十六条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 第九條第三項(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 第十三条第四項、第三十二条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)、第三十五条第六項において準用する第十一條第一項、第三十五条第八項又は第三十六条第三項から第五項までの規定に違反した者

三 第十四条の規定による揭示をせず、又は虚偽の揭示をした者

四 第二十四条(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条の

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ないで、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條第二項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、同條第三項及び第四項の規定の例によるものとする。

第三條 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ないで、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。

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、同條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、同條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。

第六条 附則第二条から前条までの規定により第三
三条又は第三十五条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。

第七条 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 附則第二条第五項の規定は、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、附則第二条から第五條まで
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
送事業を経営する者については、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
第二条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条
第五項（附則第三条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
（附則第五条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 附則第二条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
第二百八十四號）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
律第八十三號）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
十六號）の一部を次のように改正する。

第七百一條の三第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
一號に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者
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」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」に改める。

附則第十五條の三第五項中「における当該一般
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）
第十四條 道路運送法の一部を次のように改正す
る。

目次を次のように改める。

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 自家用自動車の使用（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。

第二條中第七項を第九項とし、第六項を第八
項とし、第五項を第七項とし、第四項の次に次
の二項を加える。

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。

（道路運送法の一部改正）
第十四條 道路運送法の一部を次のように改正す
る。

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。

第二條（第三條、第八條第三項、第十四條、
第二十七條、第三十四條及び第三十五條を除
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。

第三條を次のように改める。

（種類）
第三條 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲
げるものとす。

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）

第四條第二項中「前条第二項各号」を「前条第
一號イからハまで」に改め、同条第三項中「又は
貨物」を削る。

第五條第一項中「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。

第六條第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第五号中「且つ」を「かつ」に改め、同條第二項中「当つて」を「当たつて」に改める。

第十條及び第十一條を削り、第九條の見出し中「割戻し」を「割戻し」に改め、同條中「又は荷主を削り、「割戻し」を「割戻し」に改め、同條を第十條とする。

第八條第一項中「又は貨物」を削り、同條第二項中「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」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、同條第三項ただし書中「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、一般貨切旅客自動車運送事業」に改め、同條を第九條とする。

第七條第一項中「且つ」を「かつ」に改め、同條第八條とする。

第六條の二中「左の」を「次の」に改め、同條第一号中「禁止」を「禁錮」に、「終り」を「終わり」に改め、同條第二号中「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、同條を第七條とする。

第十二條第二項中「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、同條を第十一條とする。

第十三條第一項中「見易い」を「見やすい」に改め、同條第二項中「外」を「ほか」に、「見易い」を「見やすい」に改め、同條第三項中「見易い」を「見やすい」に改め、同條を第十二條とし、第十四條を削る。

第十五條中「左の」を「次の」に、「引受」を「引受け」に改め、同條第一号中「申込が第十二條第一項を」を「申込が第十一條第一項」に改め、

同條中第二号を削り、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、同條第七号中「外」を「ほか」に改め、同條を同條第六号とし、同條を第十三條とする。

第十六條中「申込を」を「申込み」に改め、「又は貨物」を削り、同條ただし書中「但し」を「ただし」に改め、「又は腐敗し易い貨物」を削り、同條を第十四條とし、第十七條を削る。

第十八條第一項中「但し」を「ただし」に改め、同條第三項中「但書」を「ただし書」に改め、同條を第十五條とする。

第十九條第一項中「外」を「ほか」に改め、同條第十九條とする。

第十九條の二第一項中「こえない」を「超えない」に、「第十八條第一項及び第三項並びに第四十一條第一項」を「第十五條第一項及び第三項並びに第三十八條第一項」に改め、同條を第十七條とし、第二十條を第十八條とする。

第二十一條中「第三十三條第一項」を「第三十一條第一項」に改め、同條を第十九條とし、第二十二條及び第二十三條を削る。

第二十四條中「又は貨物」を削り、同條を第二十條とする。

第二十四條の二第一項中「左の」を「次の」に改め、同條第二項を削り、同條を第二十一條とし、第二十四條の三を削る。

第二十五條中「を起し」を「起こし」に、「ひき起した」を「引き起こした」に改め、同條を第二十二條とし、第二十五條の二を第二十三條とする。

第二十六條第一項中「一般貨切旅客自動車運送事業を経営する者」を「一般貨切旅客自動車運送事業者」に改め、同條第二項中「外」を「ほか」に改め、同條を第二十四條とする。

第二十七條中「第三條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、同條を第二十五條とする。

第二十八條中「少くとも」を「少なくとも」に改め、同條を第二十六條とする。

第二十九條第二項及び第三項中「呈示」を「提示」に改め、同條を第二十七條とする。

第三十條第一項中「外」を「ほか」に改め、「又は荷物切符」及び「又は荷主」を削り、同條第三項中「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、同條を第二十八條とし、第三十一條を第二十九條とする。

第三十二條第一項中「又は荷主」を削り、同條第三項中「又は荷主」を削り、「差別的取扱」を「差別的取扱」に改め、同條を第三十條とする。

第三十三條第一項第五号及び第六号中「又は貨物」を削り、同條第二項中「取得し」を「取得し」に改め、同條第三項中「ととのわない」を「調わない」に改め、同條第四項中「取得し」を「取得し」に、「三箇月」を「三月」に、「訴え」を「訴え」に改め、同條第五項中「訴え」を「訴え」に改め、同條を第三十一條とし、同條の次に次の一條を加え、第三十四條及び第三十五條を削る。

第三十二條 削除

第三十六條の見出し中「貨渡」を「貸渡し」に改め、同條第一項中「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、同條第二項中「貨渡」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、同條を第三十三條とする。

第三十七條の見出し中「貨渡」を「貸渡し」に改め、同條第一項中「貨渡」を「貸渡し」に、「第四十五條第一項」を「第四十三條第一項」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、同條第二項中「貨渡」を「貸渡し」に、「外」を「ほか」に改め、同條を第三十四條とする。

第三十八條第二項中「左の」を「次の」に改め、同條を第三十五條とする。

第三十九條第二項中「但し」を「ただし」に改め、同條第四項中「基く」を「基づく」に改め、同

條を第三十六條とする。

第四十條第四項中「基く」を「基づく」に改め、同條を第三十七條とする。

第四十一條第二項中「外」を「ほか」に改め、同條第三項中「こえる」を「超える」に改め、同條第四項中「基く」を「基づく」に改め、同條第五項中「見易い」を「見やすい」に改め、同條を第三十八條とし、第四十二條を第三十九條とする。

第四十三條の前の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同條中「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、同條第一号中「基く」を「基づく」に、「附した」を「付した」に改め、同條第三号中「第六條の二第一号」を「第七條第一号」に改め、同條を第四十條とする。

第四十三條の二第一項中「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、同條第二項中「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、同條第三項中「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、「取りつけ」を「に取り付け」に、「の取りつけ」を「の取付け」に改め、同條第四項中「まつ消登録」を「抹消登録」に、「に規定する輸送施設」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、同條を第四十一條とする。

第四十四條中「左の」を「次の」に改め、同條第一号中「第七條」を「第八條」に改め、同條第四号中「第二百十條」を「第八十六條」に、「附した」を「付した」に改め、同條を第四十二條とする。

第四十五條の見出しを「（特定旅客自動車運送事業）に改め、同條第一項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に改め、「」を「特定旅客自動車運送事業」に改め、同條第三項各号に掲げる自動車運送事業の種類ごとに削り、同條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」とに「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営業者をいう。以下同じ。）」に改め、同条第四項中「第六条の二」を「第七條」に改め、同条第五項中「第十七條、第十八條、第十九條の二から第二十一條まで、第二十四條、第二十五條、第二十五條の二、第三十條、第三十六條、第三十七條、第四十三條、第四十三條の二」を「第十五條、第十七條から第二十條まで、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、第三十三條、第三十四條、第四十條、第四十一條」に、「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「第十八條第二項」を「第十五條第二項」に、「第四十五條第三項」を「第四十三條第三項」に、「第十九條の二第一項」を「第十七條第一項」に、「第十八條第一項及び第三項並びに第四十一條第一項」を「第十五條第一項及び第三項並びに第三十八條第一項」に、「第四十五條第五項」において準用する第十八條第一項及び第三項を「第四十三條第五項」において準用する第十五條第一項及び第三項に改め、同条第六項及び第七項を削り、同条第八項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「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、「又は貨物を削り、同項を同条第六項とし、同条第九項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「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、同項を同条第七項とし、同条第十項中「第三十二條第五項」を「第三十條第五項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第十一項中「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、同項を同条第九項とし、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、同条を第四十三條とする。

客自動車運送事業者」に改め、同項を同条第九項とし、同条第十二項中「特定自動車運送事業」を「特定旅客自動車運送事業」に、「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、同条を第四十三條とする。

第四十五條の二の見出しを「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、「第三條第四項各号に掲げる自動車運送事業の種類」とに削り、「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。

第四十五條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、同条を第四十四條とし、同条の次に次の一條を加える。

（旅客軽車両運送事業）
第四十五條 第二十八條及び第三十條第一項の規定は、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関しては、貨物自動車運送事業法の定めるところによる。

第六十二條第二項中「第十二條第一項」を「第十一條第二項」に改める。

第六十四條第二項中「第十三條第三項」を「第十二條第三項」に改める。

第七十二條中「第九條、第三十一條、第三十二條、第三十六條、第三十八條から第四十條まで、第四十一條第一項、第二項及び第五項、第四十二條並びに第四十三條」を「第十條、第二十九條、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「第九條並びに第四十一條第一項」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。

第九十九條第一項中「及び軽車両等運送事業の用に供する軽自動車」を削り、同条を第七十八條とし、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
第一百零二條第二項中「外」を「ほか」に改め、同条を第七十九條とする。

第一百零一條第一項中「但し」を「ただし」に改め、同条を第八十條とする。

第一百零二條第一項中「左の」を「次の」に、「六箇月」を「六月」に改め、同項第一号中「第四十五條第一項」を「第四十三條第一項」に、「第四十五條の二第一項」を「第四十四條第一項」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」を「ただし」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号中「第一百零一條」を「第七十九條」に改め、同号を同項第三号とし、同項第一号の次に次の一章を加える。

に次の一号を加える。

二 貨物自動車運送事業法第三條若しくは第三十五條第一項の許可を受けず、又は同法第三十六條第一項の届出をしないで、自家用自動車を使用して貨物自動車運送事業を営業者とき。

第二百二條第二項中「第三十一條第五項」を「第三十條第五項」に改め、同条第三項中「第四十三條の二」を「第四十一條」に改め、同条を第八十一條とし、同条の次に次の章名及び四條を加える。

第六章 雑則
（郵便物等の運送）
第八十二條 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができ

る。

2 貨物自動車運送事業法第二十五條第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する一般乗合旅客自動車運送事業者について準用する。

（有償旅客運送の禁止）
第八十三條 貨物自動車運送事業を営業者は、有償で旅客の運送をしてはならない。ただし、災害のため緊急を要するときその他やむを得ない事由がある場合であつて運輸大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

（運送に関する命令）
第八十四條 運輸大臣は、当該運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要であり、かつ、当該運送を行う者がない場合又は著しく不足する場合に限り、一般旅客自動車運送事業者又は貨物自動車運送事業法による一般貨物自動車運送事業者（以下「一般貨物自動車運送事業者」という。）に対し、運送すべき旅客若しくは貨物、運送すべき区間、これに使用する自動車及び運送条件を指定して運送を命じ、又は旅客若しくは貨物の運送の順序を定めて、これによるべきことを命ずるこ

とができる。

2 前項の規定による命令で次条の規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額を超えない範囲内でこれをしなければならぬ。

(損失の補償)

第八十五条 前条第一項の規定による命令により損失を受けた者に対しては、その損失を補償する。

2 前項の規定による補償の額は、当該一般旅客自動車運送事業者又は一般貨物自動車運送事業者がその運送を行ったことにより通常生ずべき損失の額とする。

3 前二項に規定するもののほか、損失の補償に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第八章を削り、第九章の章名を削る。

第二百二十条第一項中「附し」を「付し」に改め、

同条第二項中「且つ」を「かつ」に改め、「道路運送事業者」の下に「(道路運送事業者を經營する者をいう。以下同じ。)」を加え、同条を第八十六条とし、同条の次に次の一条を加える。

(不服申立てと訴訟との關係)

第八十七条 第四條第一項、第八條、第九條第一項、第十五條第一項、第十八條第一項、第三十一條第一項、第三十五條第一項、第三十六條第一項若しくは第二項、第四十條(第四十條第三項において準用する場合を含む。)、第四十一條第一項(第四十四條第三項及び第八十一條第三項において準用する場合を含む。若しくは第四十三條第一項の規定、同条第五項において準用する第十五條第一項、第十八條第一項、第四十條若しくは第四十一條第一項の規定又は第八十一條第一項の規定による処分取消しの訴えは、当該処分についての異議申立て又は審査請求に対する決定又は裁決を経た後でなければ、提起することができない。

第二百二十一条を削る。

第二百二十二条第一項第一号を次のように改める。

一 第二章に規定する権限については、旅客自動車運送事業にあつては地方運輸局長、旅客自動車運送事業にあつては市町村長

第二百二十二条第一項第二号中「第三章」を「第四章」に改め、同項第三号を次のように改め、同条を第八十八条とする。

三 第五章及び第六章に規定する権限については地方運輸局長

第二百二十二条の二第一項中「左」を「次に」に改め、同項第一号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に改め、同項第二号中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に改め、同項第三号中「一般自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に改め、同条を第八十九条とする。

第二百二十三条中「第十八条」を「第十五条」に改め、同条第四十一條又は第四十二條を「第十八条、第三十八條又は第三十九條」に改め、同条を第九十條とする。

第二百二十四条中「自動車運送事業」を「旅客自動車運送事業」に、「第十八条第一項」を「第十五条第一項」に、「自動車運送事業者」を「旅客自動車運送事業者」に、「こえない」を「超えない」に改め、同条を第九十一條とする。

第二百二十五条中「左」を「次に」に改め、同条第三号中「貸付」を「貸付け」に、「借入」を「借入れ」に改め、同条第九号中「外」を「ほか」に改め、同条を第九十二條とする。

第二百二十五条の二中「はかる」を「図る」に改め、同条を第九十三條とする。

第二百二十六条第三項中「行なり」を「行う」に改め、同条第四項中「且つ」を「かつ」に、「呈示を」を「提示」に改め、同条を第九十四條とする。

第二百二十七条中「見易い」を「見やすい」に改め、同条を第九十五條とする。

第二百二十八条中「左の」を「次の」に、「三十万円」を「二百万円」に改め、同条第一号中「一般自

動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に改め、同条第二号中「第三十六條(第四十五條第五項)」を「第三十三條(第四十三條第五項)」に改め、同条を第九十六條とする。

第二百二十八条の二中「二十万円」を「百万円」に改め、同条第一号中「第二十七條(第四十五條第六項及び第四十五條の二第四項)」を「第二十五條(第四十三條第五項及び第四十四條第三項)」に改め、同条第二号中「第四十三條(第四十五條第五項、第四十五條の二第三項、第七十二條及び第九十八條第二項)」を「第四十四條第四十三條第五項、第四十四條第三項及び第七十二條」に改め、同条第三号中「第四十五條第一項」を「第四十三條第一項」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、同条を第九十七條とする。

第二百二十八条の三中「五十万円」を「五十万円」に改め、同条第一号中「第三十八條第一項」を「第三十五條第一項」に改め、同条第二号を次のように改める。

二 第八十條第一項又は第八十三條の規定に違反した者

第二百二十八条の三第三号中「第二百一条第一項」を「第八十一條第一項」に改め、同条を第九十八條とする。

第二百二十九条中「五十万円」を「三十万円」に改め、同条第一号中「第八條第一項」を「第九條第一項」に改め、同条第二号中「第九條」を「第十條」に改め、「罰戻し」を「罰戻し」に改め、同条第三号中「第三十七條第一項(第四十五條第五項)」を「第三十四條第一項(第四十三條第五項)」に、「第四十一條第一項」を「第三十八條第一項」に、「第四百一条第一項又は第四百一条第二項」を「第七十九條第一項又は第八十條第二項」に改め、同条第三号の二中「第四十五條の二第二項」を「第四十四條第一項」に、「無償自動車運送事業」を「無償旅客自動車運送事業」に改め、同条を同条第四号とし、同条を第九十九條とする。

第二百三十条中「三万円」を「二十万円」に改め、

同条第一号中「第十二條第一項、第十八條第一項(第四十五條第五項)」を「第十一條第一項、第十五條第一項(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、第四十五條第二項、第九十八條第二項、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九十八條第二項)」を「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九十八條第二項)」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、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二項)」を「第四十五條の二第三項(第四十三條第五項、第四十四條第三項)」に改め、同条第五号中「第二百二十六條第一項」を「第九十四條第一項」に改め、同条第六号中「第二百二十六條第二項」を「第九十四條第二項」に改め、同条を第百条とする。

第二百三十一條中「五十万円」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。

第二百三十二條中「第二百二十八條」を「第九十六條」に、「外」を「ほか」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。

第百三十三条第三項中「五万円」を「三十万円」に改め、同条を第百三十三条とする。

第百三十四条第二項中「因つて」を「よつて」に改め、同条を第百三十四条とする。

第百三十五条中「第百三十三条第一項」を「第百三十三条第一項」に、「因つて」を「よつて」に改め、同条を第百三十五条とする。

第百三十六条中「因り第百三十三条第一項又は第百三十四条第一項」を「より第百三十三条第一項又は第百三十四条第一項」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、同条を第百三十六条とする。

第百三十七条中「左の」を「次の」に、「三万円」を「十万円」に改め、同条第三号中「第二十九条第一項（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、同条を第百三十七条とする。

第百三十八条中「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、第二十二條、第三十八條第五項」に、「第百二十七條」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「第二十二條（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、同条を第百三十八条とする。

第十章を第七章とする。

（道路運送車両法の一部改正）

第十五条 道路運送車両法の一部を次のように改

正する。

第二条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」とは、自動車運送事業を営営する者をいう。

（土地収用法の一部改正）

第十六条 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。

第三条第一号中「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法（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）

第十七条 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（昭和二十七年法律第二百一十三号）の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「基き」を「基づき」に、「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。

（道路法の一部改正）

第十八条 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）の一部を次のように改正する。

第四十八條の二第三項中「第二条第七項」を「第二条第九項」に改める。

（道路交通事業低当法の一部改正）

第十九条 道路交通事業低当法（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。

第二条中「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法（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。

第十二条第一号中「第三条第二項各号の事業」を「第三条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、同号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

第十八条第一項中「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「第二条第七項」を「第二条第九項」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百六十五号）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（昭和三十一年法律第百二十六号）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営営する者が当該事業の用に供する軽自動車」を削る。

（国土開発幹線自動車道建設法の一部改正）

第二十三條 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「第二条第七項」を「第二条第九項」に改める。

（高速自動車国道法の一部改正）

第二十四條 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。

第二条第二項中「第二条第七項」を「第二条第九項」に改める。

（自動車ターミナル法の一部改正）

第二十五條 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。

第二条第一項中「一般路線貨物自動車運送事業」を「貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 号）の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。以下同じ。）」に改め、同条第四項中「一般路線貨物自動車運送事業」を「一般貨物自動車運送事業」に改める。

第三条第二号中「一般路線貨物自動車運送事業」を「一般貨物自動車運送事業」に改める。

第二十一條第一項中「自動車運送事業者が」を「一般乗合旅客自動車運送事業を営営する者又は当該周辺の地域に特別積合せ貨物運送に係る営業所その他の事業場を置いて事業を行う一般貨物自動車運送事業を営営する者が」に、「その自動車運送事業者に対して、当該一般自動車ターミナルを使用すべきことを命ずる」を「当該一般乗合旅客自動車運送事業を営営する者に対しバスターミナルである当該一般自動車ターミナルを使用すべきことを命じ、又は当該一般貨物自動車運送事業を営営する者に対しトラックターミナルである当該一般自動車ターミナルを

使用すべきことを勧告する」に改め、同条第二項中又は第十八条を「若しくは第十五条又は貨物自動車運送事業法第三条若しくは第九条」に改め、同条第三項中「地域に路線を定めて」を「地域に、路線を定め、又は特別積合せ貨物運送に係る営業所その他の事業場を置いて」に、「に基く免許」を「又は貨物自動車運送事業法に基く免許、許可」に改める。

第二十八条の見出し中「道路運送法」を「道路運送法等」に改め、同条中「第二十条、第二十一条並びに第三十三条第一項第三号」を「第十八条、第十九条並びに第三十一条第一項第三号」に改め、「第六項まで」の下に「並びに貨物自動車運送事業法第十五条、第十六条及び第二十六条第三号」を加える。

（道路運送法の一部改正）

第二十六条 道路運送法（昭和三十五年法律第五号）の一部を次のように改正する。

第二条第一項第一号中「第二十七項」を「第二十九項」に改める。

第二十条の二第一項中「第三第二項第一号」を「第三第一号」に改める。

第二十七條第一項中「第三第二項第一号」を「第三第一号」に、「同条第三項第一号」を「同条第一号」に改める。

第七十四條の二第一項中「自動車運送事業者」の下に「（道路運送車両法の規定による軽自動車を使用して貨物を運送する事業を営業者を除く。以下同じ。）及び貨物運送取扱事業法（平成元年法律第 号）の規定による第一種利用運送事業を営業者」を加える。

第七十五條第三項中「（平成元年法律第 号）」を削る。

第八十五條第九項中「第二第二項第一号、第二号若しくは第三号、同条第三項第一号若しくは同条第四項第一号に掲げる」を「第二第三項に規定する」に改める。

（道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正）

第二十七條 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和三十九年法律第九号）の一部を次のように改正する。

第四條第二項中「第九十九條及び第二百二十七條」を「第七十八條及び第九十五條」に改める。

（登録免許税法の一部改正）

第二十八條 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（一）中「一般自動車運送事業」を「一般旅客自動車運送事業」に、「一般貨物自動車運送事業」を「又は一般貨物旅客自動車運送事業」に改め、「又は一般貨物旅客自動車運送事業の免許」及び「又は一般貨物旅客自動車運送事業の免許」を削り、同号（一）中「第四十五條第一項」を「第四十三條第一項」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、同号に次のように加える。

（一）貨物自動車運送事業法許可件数一件につき（平成元年法律第 号）第三條（一）一般貨物自動車運送事業の許可	九千九百円
（二）貨物自動車運送事業法許可件数一件につき（平成元年法律第 号）第三條（二）特定貨物自動車運送事業の許可	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）

第二十九條 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三十一号）の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「第二第七項」を「第二第二項第九項」に改める。

第三条第四項中「第九十九條第一項」を「第七十八條第一項」に改める。

（タクシー業務適正化臨時措置法の一部改正）

第三十條 タクシー業務適正化臨時措置法（昭和四十五年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。

改正する。

第二条第一項中「第三第二項第三号」を「第三第一号」に改める。

第七條第一項第一号中「第二十七條」を「第二十五條」に改め、同項第二号中「第三十條第一項」を「第二十八條第一項」に改める。

第五十二條第二項中「第二百二十二條の二第二項から第四項まで」を「第八十九條第二項から第四項まで」に改め、同条第三項中「第四十三條の二」を「第四十一條」に改める。

第五十六條中「二十万円」を「百万円」に改める。

第五十七條中「五万円」を「三十万円」に改める。

第五十八條中「三万円」を「二十万円」に改め、同条第一号中「第四十三條の二第三項」を「第四十一條第三項」に改め、同条第五号中「第四十三條の二第一項」を「第四十一條第一項」に改める。

（地方道路公社法の一部改正）

第三十一條 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。

第二十一條第三項第三号中「第二第七項」を「第二第九項」に改める。

（自動車事故対策センター法の一部改正）

第三十二條 自動車事故対策センター法（昭和四十八年法律第六十五号）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「自動車運送事業」の下に「（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を含む。）を加え、及び同法第二條第四項に規定する軽車両等運送事業」を削る。

（日本国有鉄道改革法等施行法の一部改正）
第三十三條 日本国有鉄道改革法等施行法（昭和六十一年法律第九十三号）の一部を次のように改正する。

第二十七條第十二項中「昭和六十四年三月三十一日」を「平成元年三月三十一日」に改め、同条第十四項中「昭和六十六年三月三十一日」を

「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）

第三十四條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第一百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三條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。

第三條の二第一項第一百一十号中「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、同項第一百一十号中「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。

第四條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」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の二とし、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。

第六條第一項第一号中「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。

○第百十四回国会運輸委員会会議録正誤

第二号中正誤

ペシ 段 行 誤 正 造船所

第三号中正誤

ペシ 段 行 誤 正 フレームワーク
三 四 終 六 かり フレーム枠

平成元年十二月二十一日印刷

平成元年十二月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局