

第百十六回国
参議院運輸委員會會議録第五号

平成元年十二月十二日(火曜日)
午前十時開会

委員の異動

十二月七日

辞任

鹿熊 安正君

補欠選任

齋藤 十朗君

十二月八日

辞任

齋藤 十朗君

補欠選任

鹿熊 安正君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

中野 鉄造君

委員

谷川 寛三君

二木 秀夫君

田淵 勲二君

片上 公人君

伊江 朝雄君

石原健太郎君

上杉 光弘君

鹿熊 安正君

片山虎之助君

野沢 太三君

山崎 竜男君

穂山 篤君

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

寺崎 昭久君

国務大臣

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
総括審議官 大塚 秀夫君

運輸省貨物流通
局長 寺嶋 潔君

運輸省航空局長 丹羽 晟君

運輸省労働基準
局長 野崎 和昭君

労働省職業安定
局長 清水 傳雄君

事務局側 常任委員会専門
員 長谷川光司君

説明員 警察庁警備局公
安第三課長 伊達 興治君

大蔵省主計局共
済課長 乾 文男君

運輸大臣官房審
議官 土坂 泰敏君

労働省労働基準
局監督課長 氣賀澤克己君

労働省労働基準
局賃金時間部企
画室長 石川 透君

建設省建設経済
局民間宅地指導
室長 高橋 健文君

建設省道路局高
速国道課長 橋本鋼太郎君

本日の會議に付した案件
○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會
を開会いたします。

貨物運送取扱事業法案及び貨物自動車運送事業
法案の両案を便宜一括して議題とし、質疑を行
います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 ます、貨物運送取扱事業法の法案
の中身に入る前に、関係がございます一般質問の
中で、佐川急便グループの各種の違反、問題点等
を指摘いたしまして、大臣以下関係省庁にその善
処方をお願いしておきました。それがその後の経
過としてどのようにされたかということ、簡単に
ひとづつ答弁してもらいたい。

○政府委員(寺嶋潔君) 佐川グループの事業運営
上の問題点につきましては、委員からの御指摘を
受けまして、労働省等関係機関とも連携をとりな
がら、本年九月以降いろいろな調査あるいは監査
を行ったところでございますが、その結果、依然
として過労運転防止義務違反等運行管理体制につ
いてほとんど全社にわたって違反事実が見られる
など、改善の徹底が行われていないことは遺憾な
ことだと考えております。

その結果、清和商事会長佐川清氏を大臣が先般
招致をいたしまして、大臣及び私から問題点の改
善が円滑に実施されるよう直接口頭及び文書に
よって強く指示をしたところでございます。清和
商事に対しましては、グループ各社とともに対応
措置について検討した上、十二月末日までに回答
するよう求めておりまして、これを受けてさらに
具体的な改善内容を指導してまいりたいと思つて
おります。

○政府委員(野崎和昭君) 佐川急便グループの所
属事業場につきましては、本委員會の御指摘を踏
まえて本年九月に全国十八の事業場に対して
監督指導を実施いたしましたところ、十二の事業

場において法違反が認められたところでございま
す。そのうち最も多いのは労働時間に関する違反
で、十事業場において違反が認められました。こ
れらの違反につきましては、その是正につきま
して厳しく指導したところでございまして、その結
果、既に大部分については是正を確認しておりま
すが、引き続き残された違反につきましては是正指
導を行っているところでございます。

また、さきの本委員會において御指摘のござい
ました、上部組織である清和商事が主幹店等の人
事あるいは給与の決定に関与し、そのことが主幹
店における長時間労働を引き起こしているとの点
につきましては、先般の監督指導に際しまして各
事業場から事情を聴取したところでございませ
が、十二月上旬に清和商事からも直接事情を聴取
したところでございます。現在、その調査結果の
分析、問題点の整理等も行っているところでござ
います。それがまたより次第、運輸省とも協議
の上、佐川急便グループ所属事業場の労働条件の
確保のために、清和商事に対して必要な指導を行
うこととしていただいております。

○安恒良一君 この前の一般質問を受けて、早速、
大臣が佐川商事の会長を呼んでじきじきに話を
された。さらに、局長名でいわゆる会長あてに改
善すべき諸点について文書が出された。また、労
働省からもそういうことをされているということ
でありまして、十二月いっばいにそれらについて
の回答が来るということでありまして、私はそ
の回答を見たいと思つた。さらに皆さん方の
御努力が実れば非常にいいと思つた。

しかし、以上のようなことをやっていただきた
しても、なお依然として佐川急便がいわゆる法違
反を繰り返しているということになれば、前回も
申し上げましたように、委員長に預けておきまし
たが、いわゆる佐川の会長自身をここに参考人と

して呼んでいただかなければならぬことに相なると思ひます。でき得べくば、運輸省や労働省の御指導のもとにおいて、そういう事態が来ないよう、さらに大臣の御努力をこの点についてはお願いをしておきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○国務大臣(江藤隆策君) 先般来、御指摘のあったこととありますから、先ほど局長が御答弁申し上げましたように、実は十二月七日に大臣室に佐川経営者を呼びましたわけであります。

せっかくの機会ですから、奥さんと二人で、奥さんがエプロンをしながら、従業員を大事にして一から始めた佐川急便というのが業界第二位になった、一万八千人を擁す大企業になったということについては、それなりに私は評価する。あるいは日本の物流について大いに貢献したことも一応評価するのにはやぶさかではない。しかしながら、これほどの大企業になるとするならば、それは社会的な責任というのが極めて大きい、ということを片方では考えなければいけない。したがって、しばしば指摘をされてもその違反事実が改まらないということであるから、きょうはこゝへ来てもらつたわけである。しかも、運輸省所管の業務の中で、それが行政指導で改めることができない、国会に証人として招致されるなどということは不名誉きわまる。したがって、局長が指摘したようなこと一つ一つ、前もって逐条違反事実を再確認しておきますから、そのことについて直ちに改めてもらいたい。もしそれが改まらないということであるならば重大なる判断をする、こう言つてあります。

役所流の判断ではなくて、政治家としての判断をきちっとやるから十二月いっぱいこれを改めなさい。それができないような、そういう経営者ではないはずだ。胸を張つて、人様に後ろ指を指されることのないような経営をしてもらいたい。しかも、物流二法がただいま国会で審議される中において、代表的な企業が委員各位から指摘をさ

れるということは極めて不名誉きわまる。それでは物流二法の改正をやつても業界はよくならぬのではないかと問われても返す言葉はない。大事な時期であるから肝に銘じてこの改正をやつてもらいたい、こういうことを言つてあります。

したがって、年末の回答を待ちまして、しかるべく対応を考えたいと思つておるところでございます。

○安恒良一君 それでは、貨物運送取扱事業法の問題について少し質問をしたいと思ひます。まず、本法の目的が第一条に書いてございまして、その中に「貨物の運送サービスの円滑な提供」、「利用者の利益の保護及びその利便の増進」、こういうふうなうたつてありますが、私、この法律の最大の着眼点というのは、どうも物流全体を再編成する、そして利用運送事業を登場させる、すなわち利用運送事業というものを法的に認知させる、こういうことに一つの大きな主眼が置かれているように思ひますが、その点間違ひありませんか。

○政府委員(寺嶋潔君) ただいまの御質問のように、この貨物運送取扱事業法案は、最近とみに高まつております高度化された、あるいは多様化された物流ニーズに対応して、荷主と実運送機関とをつなぐ役割をいたしております貨物運送取扱事業、これの法的な地位を明確にし、従来、各実運送法規ではばらばらに規制されておりましたこれら取扱事業を横断的に同一の制度のもとで規制するということとしたものでございまして、その意味では貨物運送取扱事業、すなわち利用運送事業と運送取扱事業、この二つの事業の法的地位を明確化するということが一つのねらいでございまして、

○安恒良一君 たくさん質問しますから、簡潔に箇切よく答えてください。

この法案といわゆる複合一貫輸送の関係をどう理解すればいいんですか。

○政府委員(寺嶋潔君) この法案を提出いたしました背景には、運輸政策審議会の答申あるいは行革審の答申がございまして、それは複合一貫輸送の促進を図ることが一つの目的とされております。

ただ、この法律自体では、複合一貫輸送という制度を設けてはございません。先ほど申しましたように、各輸送機関を使用する取扱事業、これをそれぞれの輸送モードに応じてサービスを提供するという形で規制をしております。複合一貫輸送という制度そのものはこの法律の中には盛り込まれておりません。しかしながら、冒頭申し上げましたように、横断的、統一的な規制をすることによつてこの複合一貫の分野に進出する事業者の法的地位が明確になるという意味で、複合一貫輸送を促進するという形でこの法律をつくつたものでございまして、

○安恒良一君 今後、国際複合一貫輸送体制が整備をされていくわけですが、その場合には船舶輸送というものを考えなきゃならぬ場合が多々あると思ひます。そうしますと、どうしてもこれは港というものが介在するわけであります。その場合、はしけを使つた港湾運送など港湾運送事業というものがやはりこの中にこれは登場してくるわけであります。複合一貫輸送、特に船舶を使つた複合一貫輸送。

ところが、今回の法案で、いわゆる港湾運送事業は適用除外としております。私は、やはり今後の国際複合一貫輸送ということを考えますと、この問題は実運送として規定をすべきではなかったかと実はこの法律を読みながら思つたわけですが、私は複合一貫輸送体系の整備の観点からこの港湾運送事業を実運送として取り入れた方が法律的に整合性があるというふうな考えですが、その点いかがですか。

○政府委員(寺嶋潔君) この法律の第二条の「定義」の項で、実運送は船舶、航空、鉄道、貨物自動車、この四つの輸送機関を利用して運送を行うものはこの四つの種類だけに限つております。実運送というのはいま御指摘のように港湾運送というのは外してございまして、これをむしろ適用すべきではなかったかという御質問でございしますが、この点は立法に当たつて大いに考えた点でございまして、一つには、他の輸送機関というものが相当距離の間の二地点間の輸送を行うのに対して、港湾運送というのは港湾という限られた地点での作業が中心であるという意味で、他の運送事業とは異質な内容となつております。また、これを規律しております港湾運送事業法、これは沿革的に非常に特殊な性格を持つておりまして、かつての港湾運送事業の近代性といえますようなものに対処してもよろしい特異な法規制を行つております。非常に業種区分を細かく分け、かつ下請の制限等を行つておりまして、これらは他の運送法規に見られない性格の

規制になっております。

そこで、今回定めようとしております運送取扱事業法を港運送事業にも適用するかどうかという点につきましては、ただいま申し上げた実態面とそれから法規制の違い、これを考えまして、むしろ港運送には適用しない方がよい、港運送はあくまで港運送事業法によって律するということにしたい方がよいのではないか、こう判断して適用をしなかったものでございます。

○安恒良一君 どうも今の答弁は理解できません。それはなぜかという、港運送の実態を見ますと、はしけ運送に見られるように実運送と変わらない行為を実行しているわけでありまして。しかも、一種元請、海貨の業務の取り扱いも含まれております。私は、この港運送事業の行っている荷役作業等の物の移動、物流の移動、やはり私はこれは実運送ではないかと考えます。

ですから、そうでないとおっしゃるならば、港運送事業の行っている行為、性格についてあなたたちはどう考えているのか。私は、前段に申し上げたようないわゆる一種元請、海貨の業務、そういうものも取り扱っていますから、いわゆる港運送事業というものは実運送と変わらない実際の行為を行っているというふうに思いますが、そうでないとおっしゃるならば、港運送事業を行っている行為の性格はどういうふうに説明されますか。

○政府委員(寺嶋潔君) 港運送事業も船舶による貨物の輸送にとっては不可欠の事業でありまして、これなくしては貨物は円滑に内陸から海を越えて外国なり内地の他の港へ動かないわけにございます。その意味で、実態的に他の運送事業と実作業であるという意味で変わるところはないと思えます。ただ、先ほども申し上げましたが、港運送という限られた場所における作業である。はしけの例を挙げられましたが、確かにしけは指定港の間でははしけ輸送も港運送事業とはなりませんけれども、これはむしろ例外的な輸送でございまして、基本的には港運送の中における作業ということ

で、他の相当距離を輸送する輸送機関とは性格が実態的に異なっております。さらに申し上げれば、そのような実態面と別に法規制の性格の違い、この点から私どもはむしろ貨物運送取扱事業法を港運送事業には適用しない方がよいのではないかと考えた次第でございまして。

○安恒良一君 いや、適用するしないということをおあなたに聞いているのじゃないんだよ。港運送が行っている作業というのはどういふような性格づけなのか。いわゆる荷詰めから船舶からの積みおろし、それからしけを使っての積みおろし等々、港の中、また海上で一生懸命物を運んでいるんではないか。そのことと、あなたが言っているのは片方は距離が長いからだ。距離が短いからこれは物流を扱っていることにならぬというのはなぜでしょうかと聞いている。性格は何でしょうかと聞いている。距離が長い短い関係ないんですよ、物を動かしているんだから物流というのは。それをあなたは距離が長いということ以外に言うから、それならばそれは何ですかと聞いている。

○政府委員(寺嶋潔君) 港運送が物流の一環であることは間違いないでございせん。その意味においては、距離の長い短いにかかわらず、その不可欠の一環であることは間違いないでございせん。ただ、港運送という場所における貨物の移動、荷役、それが港運送事業の中心でございまして、その点では他の運送機関とは性格の異なる行為をやっております。こういう見方をしております。

○安恒良一君 大臣、あれは全く、あんなのは三百代言答弁というんですね。いいですか。物流というのは、陸から港、船からまた陸へ揚がって、その真ん中を受けて持っているわけですね。港でやっている、船で、それなのに、今申し上げたように、真ん中が抜けたら国際一貫輸送というのとは違いますよ。だから、私は素直にやはり物流を扱っているなら物流を扱っているというふうに認知する。ただし、法体系としてなじまないというなら、それにかかわることについて知恵を出せばいいので、今のような答弁では私は理解できません。

ん。あなたの言っていることは、何を言っているのかさっぱり分からない。私は、港運送の荷役というものは物流を全体の複合一貫輸送の中間をきちんとやっている。国際的にも国内的にも、船を使ったときの輸送についてやっているんです。だから、それが法体系でなじまないことと、事業の性格を曲げた答弁は理解できません。はっきりしてください。

○政府委員(寺嶋潔君) 先ほどの答弁でも申し上げましたとおり、港運送が船舶を使った輸送の物流の不可欠の一環である、そのことを私は全く否定するものではございません。

○安恒良一君 港運送における実際の作業を作業会社に行わせることができるのは一種元請だけなんです。利用運送事業者の資格だけで行えばこれは港運送事業法違反になる、こういうふうにあなたたちは答えられています、衆議院において。しかしながら、荷主と一種元請の間に今度は新しく利用運送事業者が入ってくるのが予測されます。利用運送事業者が一種元請に港運送を委託するのは今度は港運送事業法上の荷主と位置づけられ、それは港運送事業法で適法である、そういうふうにならなければならないのでありますが、二つのことの理解は間違いないでございせんか。

○政府委員(寺嶋潔君) ただいま衆議院での私どもの答弁を引用されました御理解は、そのとおりでございまして。利用運送事業者が荷主から引き受けた貨物を港運送事業者が港運送を委託するという場合には、港運送事業者に対する関係では荷主という立場になります。

○安恒良一君 そうなりますと、従来だったら、荷主、港運送事業者、それから船会社、こういう関係ですね。今度は、そこに新しく荷主の代行として利用運送事業者というものが介在することに今回の場合はなっているわけですね。そうなりますと、港運送事業者の立場というものは、この法律では実運送事業者に含まれておりません。しかし、実態的には、私が申し上げたように実運送事業者と変わらない立場にあると思います。そういう認識は間違いないでございせんか。実態的には、そういう今あなたが申し上げたように、物流の一環を受け持っているというんですから実態的には変わらないという場合がある、こういう認識を持たざるを得ないと思いますが、それはよろしゅうございませうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 港運送事業法上、利用運送という行為は何ら位置づけられておりませんので、港運送事業者に対して港運送を依頼するという立場では利用運送事業者は港運送事業者の顧客である、こういうことになります。荷主の立場にあるということでございます。

○安恒良一君 だから、それは僕の言ったとおりでしょう。その中に介在して、実際は港運送事業者というものは実務的には実運送事業者と変わらないことをやっているんですよ。

そこで、複合一貫輸送体系の中で港運送事業者の料金が不当に値切られたとしても、現行港運送事業法では荷主に対する措置が十分でなく救済の道がありません。ところが、今回の貨物運送取扱事業法の実運送事業であれば、取扱事業者の実運送事業者に対する関係が行き過ぎ、もしくは実運送事業者のみならず取扱事業者の混乱にはね返ってくる場合には取扱事業者に対して大臣は改善命令を出し得る、こう言っていますね、今回のこの法律は。

そこで、港運送事業者は実運送事業者ではないということですから、これはその場合にはその法の適用が受けられないことになりましたね。それは間違いないでございせんか。

○政府委員(寺嶋潔君) この貨物運送取扱事業法は港運送事業に適用がございせんので、この中に含まれておりません。そのかわり、港運送事業には適用がございせん。そのかわり、港運送事業法が適用になるわけでございます。

○安恒良一君 私は、どうも運輸省が港運送事業を本法から適用除外したこと意図的なものを感じざるを得ないのであります。なぜかという、どうも運輸省は今後複合一貫輸送体系の進展の中

で港湾事業というものを縮小均衡していかなるを得ない、こういう判断をしているのではないでしようか。それを見通しての私はどうも今回の除外措置と思わざるを得ないのであります。そうでない、そんな意図はない、そんな意図はないとおっしゃるならば、私はなぜこの法案に港湾運送事業者を実運送事業者として規定するような法律制度の整備を行わなかったのか、こういう疑問を持たざるを得ないのであります。どうですか、その点は。

○政府委員(寺嶋潔君) 私どもとしては、港湾運送事業というものを今後縮小の方向に持っていくという意図は全く持っておりません。港湾運送事業はあくまで港湾運送事業法によって、すなわち参入は免許制、運賃、料金は認可制という、貨物運送事業法規の中では最も厳格な規制を持っております。港湾運送事業法によって規制されるべきであると考えておりました。その意味で港湾運送事業を将来縮小均衡に持っていくという意図を全く有するものではないと存じます。繰り返しますが、港湾運送事業は現行港湾運送事業法規によって規律し、守られていくべきものと考えております。

○安恒良一君 現行港湾運送事業法が港湾労働者や港湾事業者に変な問題をもたらしている点は後から私は具体的に説明します。それがあから大丈夫です、こう言われておりますが、実態はそうではないのであります。

そこで、もう一回伺っておきますが、今回の貨物運送取扱事業法が成立いたしましたも港湾事業者は何らの影響はない、あなたはそうお答えになるんですか。そのところをはっきりしてください。

○政府委員(寺嶋潔君) 繰り返し申しておりますように、法律上何らかの新しい取扱事業法によって港湾運送事業の規制が変わるものではない。これは繰り返し申し上げておるとおりでございます。ただいま御指摘の点は、むしろ実態面の影響ということかと思いますが、これは私どもとして

は、この取扱事業法によって劇的な変化が起こることは考えておりませんけれども、冒頭にも申し上げましたとおり、複合一貫輸送の促進には寄与するものであると思っております。したがって、何らかの変化があることは決して否定するものではないでございます。

○安恒良一君 そういふ答えがまた大変気に入らないわけね。何かの影響があるのかと言ったら法律的には影響がない。何ですか、その言い方は。法律が違ふ法律だからと。問題は、実態的にどんな影響があるかということをおあなたに聞いているんだ。そうしたら、実態のところはうじやうじやと何か言って、さっぱりわからない。あるのかわからないのか、もう少し上を向いて、胸を張って、はっきり言ってください。

私の方から言います。いいですか。この法律は、港湾運送事業法を対象外としております。しかし、運送取扱事業にはこれからメーカー、商社、船社、陸上運送、外国資本等の多くの企業の進出が予測されるわけです。すなわち、私はこの法律が制定されますと港湾運送事業者がそれらの大手企業の支配下、系列下に組み込まれるのではないかと。そして、今の港湾運送事業法の認可料金制度がさらに形骸化していくのではないかと。すなわち、私から言わせると、実態面では極めて大きな影響が出てくると思ひます。あなたは、法律的には法の対象外だから関係ありません、こう言っていますね。法律的には影響はないと言っています。それで具体的に済まされるんですか。今言ったようにたくさんの方がここに参入してきて、そうでなくともいわゆる港湾運送事業法というものの認可料金制度が形骸化されているんです。

さらに、私は、この点については実態面においては大きな影響を受ける。私は、素直に影響を受けることは影響を受ける、問題がある点はあるというふうな答弁をしてもらいたいです。その上で、ではどう救済策を講ずるかという点について、さらに大臣なりあなたにこちら側から最終的に一つ問題を明らかにしていこうと思ひています

から、経過を、自分たちの出した法案を通したい余りに、その整合性を得る余りに実態をも無視した答弁で、万が一大きな影響が出てきたらどうしますか。あなた、責任をとってやめますか。そういう問題になりますよ。問題があるところはあるとはつきり答えるのが国会における論議の進め方じやありませんか。

○政府委員(寺嶋潔君) 先ほどの答弁を補足申し上げますと、これから商社あるいはメーカー、船社等の系列の企業が利用運送事業者あるいは複合一貫輸送事業に大々進出してくるのではないかと、こういう御懸念でございましたが、既に数年前からこのような傾向は見られておりました。主要な大手船社あるいは大手商社あるいは陸運系の会社、これは複合一貫輸送に既に進出しておるわけでございます。そういう意味で、今回の法律制定をきっかけとして雪崩を打って新たに大きな企業が出てくるということはないのではないかと。もちろん、新しい企業が参入することも当然あるとは思ひますが、雪崩を打ったような現象が起きるのではないという意味で大きな変化はないと申し上げたわけでありました。

しかしながら、同時に、先ほど申し上げましたように、この法律によって利用運送事業の法的性格が明確になることにより、その事業の位置づけがはっきりいたしますので、その意味ではやはり複合一貫輸送の促進は図られるであろう。なかなか量的に申し上げることは難しいと思ひますが、何らかの影響が出てくることは私も否定してはいるものではございません。

○安恒良一君 雪崩を打ったか雪崩を打たぬとか、どうもあなたは性格が素直でないね、何か言ひわればかり盛んに。もう少し素直にあればいい方が。だが雪崩を打つと言ひましたか。私は、そういうものがこの法案が成立することによってだんだん進出してくる。現在でもかなり形骸化されているんです。ダンピングが繰り返され、形骸化されている。そのことに新しい業者が次から次に入ってくるということによってさらに形骸化が進

むのではないかと懸念もしている、こう言っているわけなんです。ですから、結論から言つと、残念ながら港湾運送事業法の実質的な形骸化が進むのではないかと、いふに僕は大変心配してはいます。

なぜかという、今回この法案で、法律の許可さえ受ければあらゆる分野の貨物運送、輸送ができるようになります。そうすると、運送取扱事業者間における競争が一段と激化することは明らかなんです。その結果として、私が一番心配しているのは、この真ん中を受け持つわけなんですから、港湾運送事業法に基づく認可料金が守られるという保証はないんです。港湾運送事業法に基づく認可料金が守られるという保証が、そのことは全然保証がないんです。あなたは、いやそれは港湾運送事業法にある、こういうお答えが返つてくると思ひます。しかし、運輸省としては、今回の法案と港湾事業法は何ら関係がないという立場をとるならば、港湾運送事業法に基づく認可料金を具体的にどういふふうに保証するんですか。

私は、形骸化がさらに進むのではないかと、港湾運送料金、認可料金が守られなくなるだろう、そのことが大変港湾運送事業者、またそこに働いている人に重大な影響を与えることになるだろう、こう言っている。ですから、それならばあなたたちは、法律に書いてあるから保証されるというのには保証にならないんです。これは貨物運賃、トラックでもそうです。この前の論議で、出てきたものでダンピング競争をどんどんお互いがやっているわけですから、法律に書いてあるから守られるということではだめなんです。港湾運送事業法に基づく認可料金を保証するというの、具体的にどう保証しますか。

○政府委員(寺嶋潔君) 御指摘のように、港湾運送事業法に基づいて料金が認可制になっておるといふことだけでその収受が確保されるというものでないことは、私どもも十分承知してはいるところでございます。

一つの時代の流れでありますから、今回の改正案については、一方では参入、あるいはまた料金等についてはある程度の弾力性を持たせ、片一方においては今度は過重労働、その他低賃金等に対する社会的な責任を負わせるということをやったわけでありまして、港務業務というのは私もある程度存じ上げておりますが、特定の場所や特定の専門の方々が今まで携わってきたこととありますから、そうした参入を自由にするとか料金を届け出にするとか、そういうことではなくて、これはこれでちゃんと港務運送事業法があるわけでありまして、実はその中できちっと守ってやろうという配慮からあるわけでありまして、このためにこの法案が可決されて実行段階に至って影響が全くないと思いません。

それはほとんどこれから国際化が進んでいく時代でありますから、我々の想像しなかったようなことが起こってくるであろうと思えます。しかし、それについてはこれは行政当局でありますから、法律に基づいてやはり親心を持って港務事業、港務業者だけは別個にして大事にしていこう、特別にここだけは守ってやろうという配慮でやっているわけでありまして、その志を忘れずに今後もしっかり取り組んでいきたいと考えておるところでございます。

○安恒良一君 港務運送事業に携わる人々が今度の法案で一番心配しているところがあるのは、今私が申し上げた点です。この前、全港務の亀崎議長からもここで参考人としていろいろな意見が述べられましたけれども、確かにこの法案は衆議院の運輸委員会でも三年後の見直し規定が新しく修正として加わりました。しかし、私は港務の場合には三年経過する前にいろいろな問題が出てきやしないか。こういうことでありますから、三年後に見直しをすればいいという考えでは港務の場合には対処し切れないと思えます。

ですから、港務の動向については十分な注意を払っていただかなければならぬと思いますが、私はいやしくも政策担当の責任者といまして

も、結局、今港務の労働者が心配しているのは職域がなくなるのではないかと、労働条件が悪化するのではないかと、こういうことを心配しているわけですね。でありますから、この状況を大臣としても理解して、法律的に法案に盛り込めない点については例えば省令に盛り込むとか、通達に出すとか、私はそういう最大限の配慮をせしめてもらいたいというふうに思っています。この点については、私の方から後で大臣、その他関係者に一問一答で明確にしたいと思っておりますから、そういう考え方をまず申し上げておきます。

それから今回のいわゆるトラック法案では、荷主に対する勧告が設定をされておりますが、いろいろこの法案の中で荷主に対する勧告条文がいろいろございまして、港務事業においてこういう問題が荷主との間に起こった場合は、どう対処されるおつもりですか。

○政府委員(寺嶋潔君) 今回の改正におきましては港務運送事業法を何ら修正しておりませんので、従来どおり現行港務運送事業法の認可料金制度で対処していくこととなります。

なお、トラック事業法に盛り込まれております荷主への勧告制度、これは確かに一つの新しい制度でございまして、貨物運送事業に法規において非常に新しい制度を創設したものでございまして、これを港務運送事業法に盛り込むかどうか、これは港務運送事業法全体の見直しの中で検討されなければならぬ問題であろうかと思っておりますので、ここで直ちにそのようなことを検討するというふうには申し上げるわけにはまいらないかと思えます。

○安恒良一君 貨物運送取扱事業法案の中で、港務運送事業者を相手方とした荷主が港務運送事業法で決められた認可料金を下回って契約をしてはならない点、そういうことを契約してはならない点、さらにこの点を強調した荷主への必要な勧告措置を私は明記すべきではないか。いわゆる現行法の中ではこれはないわけですから、そうでなければあなたがおっしゃったように港務運送事業法

をトラック法並みに近々に改正しなければこういう事態が起こってくるんですね。いわゆる荷主が港務運送事業者に対して港務運送事業法で決められた認可料金を下回って契約を強要する、でないとなんたのところに仕事させませんよ、こういうふうな強要した場合、これをこの法律でどうにもならぬとおっしゃるならば、私は港務運送事業法自体を、この今回出された法律と同じように改正すべき点があるんじゃないか。でなければ、今言った事態は防ぎようがないじゃないですか。どうですか。

○説明員(土坂泰敏君) この法律は、実運送といまして港務運送事業を対象にいたしておりますので、今先生お申し出の趣旨をこの法律で手当てをするというのはやはり法律上難しいと思えます。

そうすると、次に先生が仰せになりましたように、港務運送事業法の中でそういう規定を置くかどうかという問題になるわけですが、これも先ほど局長がお答えいたしましたように、港務運送事業法全体の見直しという問題と切り離してそういう荷主勧告の規定だけを入れるということとはやはり難しいのではないだろうか。免許制なり認可制なり根幹に触れるような議論もあわせてしていかなければそういう問題が乗り越えられないというのを私は心配しております。今の仰せの件につきましては、港務運送事業法を直ちに手当てするというところでなくて、認可制の充実というところで何とか頑張って御趣旨に合うようにやっていきたいと思っております。

○安恒良一君 何とか頑張って、こう言っても、荷主と港務運送事業者の契約の関係ですから、あなたたちが全部一つ一つをチェックするわけじゃないでしょう。そうするとそのことは現実に起こり得るんですよ。起こり得るんだしたら、その防止を考えておかなきゃならぬ。片方の法には書いてある。こっちは法律には荷主がそういうことをやったりしてはいけないと書いてある。だから、こういう罰則もあるわけだ、ある程度。ところが、

港務運送事業法にはそれが今ない。そうすると、私が実態的に複合一貫輸送の中で荷主と港務運送事業者の間に今申し上げたような運賃の値引きとか強要とかというのが起こり得るんだよ。起こり得ると予見されるものについて、私はそれをきちんとこの法律に何も書けと言っているわけじゃないんだ。この法律には全体がなまぬ、それならば少なくとも港務運送事業法にそのトラック法と同じようなことにこれは改正するのが法のものと平等であって、いやこっちは法律を変えるのは全部を見直さなきゃならぬから当面は認可の方で一生懸命頑張ります、これじゃ答弁、片手落ちじゃないですか。

○政府委員(寺嶋潔君) 先ほど申し上げましたが、今回のトラック事業法案におきまして荷主勧告制度を導入したわけですが、それと同時に、事業参入の免許制から許可制への移行とか、認可料金制から届け出制への移行というようなことがいけば抱き合わせになつておるわけですが、港務運送事業法に荷主勧告規定を導入するということは一つの検討課題かと思えますけれども、先ほど審議官から申し上げましたように、その場合には新規参入の規制のあり方あるいは料金制度のあり方等やはり検討は免れないと思えますので、この際は私どもとしては現行体制でできる限りの努力をしたいというのが考え方でございます。

○安恒良一君 何か聞いてみると、そのところをきちっとすると今度はいわゆる認可料金自身が守られなかったり、新規参入者が入ってくることにしても守られなくなるよ、だからというおどかしのように聞こえるんですね。そんな姿勢で行政ができるんですか、あなたたちは。

この法案の中でなぜ港務運送事業者を実運送事業者にしなかったかと言ったら、あなたたちは、港務運送事業法というのは特別にいろいろ保護がされているんです。ですからこの法律とはなじまないんですと答えておきながら、今度はその中の肝心な、この法律の関係の荷主とこの人たちの

間の契約のときに今私が申し上げたようなことが起り得るんです。起り得ることを、一方の法律は保護をしているんだからこちらの法でも保護しなきゃならぬのじゃないかと聞いた。それなら、いや保護をする規定を入れたら今度は港運送法全体がと。あなたたちは臨調行革が言っている自由化路線、それに何も抵抗しないではいいと従わなきゃならぬ、だからそんな危ないところは手をつけない、こういう意味ですか、あなたが今言ったことは。

○政府委員(寺嶋潔君) 臨調行革審に対して何も意見は言わないということではございませんが、荷主勧告制度をトラック事業法において創設するに際しましては、荷主所管官庁等と非常に困難な折衝をやったわけでございます。それで全体の法体系的改正の中でようやくこの新しい制度を設けることができたわけでございます。なかなか港運送事業法について荷主勧告規定だけを導入するというような交渉がうまくいくかどうか、この点について私どもとしては必ずしも十分の見通しを持っておらないということでございます。

○安恒良一君 大臣、お聞きのとおりで、全くこの人たちは弱腰なんですよ。全く弱腰なんです。聞いておきますと、一方では、いわゆる自由化というものが臨調行革から言われている。だから、そこを一つどこでもいじればそういうことになる。これでは私は行政というのはできないと思うんです。やはり行政というのは毅然たる態度で守るべきものは守っていないと、私は少なくとも港運送法というのがあるのは、一方においては港運送法の優位性を強調しながら、一方においては、今度は肝心のことにすると、そこに手をつけるとどうも全体の法律改正というのは必ずしも私どもが主張しているようなことにはいかない、この参入の自由化であるとか料金の届け出制になりかねないと言わなければいけません。今いろいろ問題が出てきた港運送事業なり、そこで働いている労働者、そうでなくとも私は残念ながらコンテナ一

貫輸送のものにおいてだんだん職場が奪われ、労働条件が向上しないということがいろいろある中において、本当にそういうようなことで港運送事業というのを守る考えが運輸省にあるのかどうか。失礼ですが、大変心配になります。その点はどうでしょうか。

○国務大臣(江藤隆美君) 衆参両院の委員会の審議を通じて、この港運送事業に対する専門家である諸先生の御心配の趣は、私よく承ってきました。決して薄情ではありませんで、片っ方で実参入のある程度の弾力化を図れ、料金も弾力化を図れ、こういう中でありながら荷主勧告制度を設けました、こう言っておるわけでありまして。しかしながら、片っ方では御承知のように行革審の方向もあります。それから、この前は公取がタクシー料金その他、参入も自由化せよということ、こっちから厳しくこれはたしなめたわけでありますけれども、実はそういう全体的な動きもござい

しかしながら、そういうものからひとつ港運送事業というのは特別に守ろう、これをやっぱり全体の中にさらすのじゃなくて、この分だけはいっかり守っておこう、実はこういうことでやっておるわけでありまして、運用の面で至らざる面が多々あるとするならば、これからしっかり御意見を踏まえて勉強したいと思っております。どういふ点が具体的問題になり、あるいはまた値引きの実態がどうあり、あるいは荷主のそういう問題がどうあるかということを含めまして、十分これから勉強してみたいと思っております。

○安恒良一君 それでは、以上の議論をしたことを少し整理して、大臣、局長に明確に答弁を、それから扱いをどういふようにするかということについてお聞かせいただきたいんです。

まず、大臣にお聞きしたいんですが、貨物運送取扱事業法から港運送事業を除外するために法案に修正を加えたらどうか、こういうことを私は今いろんな事例を挙げながらお聞きをしたと思いますが、この点については大臣はどのように対処

されるつもりですか、お考えをお聞かせください。○国務大臣(江藤隆美君) さまざまな御意見がございましたから、省内でいろいろ意見の調整をいたしました。余り性に合わないんですが、勝手なことを言うといけませんので、皆で取りまとめましたその意見につきまして、ここだけはひとつ読ませていただきます。

この法律で実運送とは、船舶、航空、鉄道または自動車による運送のことで、港運送は先ほど申し上げましたように入っておりません。実運送を対象として利用運送する事業がこの法律の利用運送事業であり、取り次ぎをするのが運送取扱事業であることは申し上げたとおりであります。したがって、港運送事業を対象とする利用運送事業は法律上明確でありまして、改めて港運送事業を適用除外とすることは法律的には不可能なことであります。したがって、港運送事業が本法の対象とならないことについては、十分な御理解をいただくよう関係者に今後、周知、説明を徹底してまいりたい、このように考えておるところでございます。

○安恒良一君 それから国際複合一貫輸送事業者が実際に荷主から受け取る運賃は港運送の部分を含む一貫運賃となるはずですが、本法ではこの港運送の利用運賃はどういう取り扱いになるのでしょうか。

○国務大臣(江藤隆美君) 国際複合一貫輸送を行う利用運送事業者は、荷主との間で本法による実運送と港運送を合わせた利用運送契約を結び、その料金もこれらを一本とした料金として設定するが、このうち本法により届け出の対象になるのは本法が対象としておる実運送の利用運賃に限られるものであります。また、利用運送の運賃は利用する実運送の種類ごとに異なりますので、これに対応して利用運送事業者が届け出る運賃も、実運送の種類、すなわち鉄道、自動車、船舶、航空ごとに届け出る必要があります。以上の趣旨を省令で明確に定めることとしたいと存じます。

なお、利用運送事業者の運賃は、実運送に支払う運賃に自分の手数料等を加えるものとなりますので、利用運送事業者が荷主から受け取る運賃のうち港運送に係る部分については港運送の認可料金に利用運送事業の手数料等を加えたものとなります。この旨通達で明示することとしたいと考えております。

○安恒良一君 それでは省令で明らかにするところは明らかにしてもらいたいし、通達で明示をされるところは明確に明示をしてもらいたいと思

次に、局長にお聞きしたいんですが、現在、全国港運・港運同盟と日本港運協会との間で、賃金水準の引き上げ、労働時間短縮のために、あるべき賃金を目標にしての賃金専門委員会、千八百時間体制を目指すための時間短縮専門委員会等が設置をされ、労使の間で努力中だと私は聞いています。料金ダンピングの厳しい中で実際はその実現を危ぶむ声が強いのではありませんが、運輸省としては労働条件の改善の前提として料金ダンピング防止の具体的対策をどう考えているのか、明らかにしてもらいたい。

○政府委員(寺嶋潔君) 運輸省としては、認可料金の完全収受が港運秩序の安定、港運送事業の発展のため不可欠な要素であるとの認識のもとに、従来より料金監査を実施するとともに、事業者への指導等に努めてきたところでござい

ますが、今後さらに利用運送事業者が行う国際複合一貫輸送の進展により港運送に関する秩序に支障が生じないよう、港運送の認可料金の遵守について社団法人日本港運協会に対し、港運労働者の意見を尊重しつつ荷主、利用運送事業者等に対し、その適正収受の確保につき積極的働きかけを行う体制を整備させる等、その効果的対策になお一層努めることとしたいと思っております。

○安恒良一君 次に、港運送料金を守ることに

なのか。違反者には厳重に対処すべきではないかと思ひますが、どうですか。

○政府委員(寺嶋潔君) 運輸省といたしましては、従来より料金監査の実施に努めてきたところでございまして、今後とも料金監査の計画的な実施を図り、その是正に努めるとともに、港湾運送事業者はもとより、関係荷主及び取扱事業者に対し強力な指導を図つてまいりたい所存でございます。特に、社団法人日本港運協会に設けることとしております料金遵守の確保のための委員会とも緊密な連携を図りつつ、悪質な事業者に対しては重点的監査を行うことにより厳正に対処してまいりたいと考えております。

○安恒良一君 次に、私の質問に対するあなたの答弁、それから組合の意見を聞きますと、インランドポにおけるコンテナへの貨物出入入れなどの業務について、現在は港湾運送事業法に基づく免許を有する事業者がその多くの部分を取り扱っている、こういうふうな言われております。しかしながら、無規制の部分であるだけに今後の進出が予想される大半の貨物運送取扱事業者によって行われる可能性が私の質問の中でも非常に大きいということが明らかになつたわけですが、現在、港頭地域に集まつている貨物ですら、真の国際複合一貫輸送体制を持つ大企業の本格的な進出によってインランドポへ引き寄せられる可能性もあるということとは私は質疑の中で明らかにしました。が、私は港湾運送事業者が中小だという点からやはり何らかの対策を講じなきゃならぬのじゃないか、こういうことをあなたとの間にやりとりをいたしました。この点について、あなたの考え方を整理して、何らかの対策を講ずるという点についてどのようにされるつもりですか。

○政府委員(寺嶋潔君) コンテナリゼーション、国際複合一貫輸送の進展による港湾荷役の変化に対応して、港湾物流センターの整備、港湾運送事業者の協業化、共同化、集約化等により港湾運送事業者による物流機能の充実を図り、港湾運送の職域確保を支援する方策を推進することといたしたいと考えております。また、国際複合一貫輸送の進展に伴い貨物取扱事業者と港湾運送事業者との間における円滑な事業運営を確保するため、相互の意思疎通を図られるような協議の場を設けるよう指導してまいりたいと考えております。

○安恒良一君 そこで、以上の大臣並びに局長とのやりとりの中の総括として、私は既にあなたの方の一つの私の考えの文書を渡してあります。それはどういふことかという、今も言われましたように、貨物運送取扱事業法と港湾運送事業法の違いの明確化並びに本法の中に港湾運送事業の除外規定を入れる条文修正を行つてもらいたいと言つたのですが、なかなか無理だということでありまして、そういう物の考えを含め、さらに港湾運送事業の運賃、料金と職域が影響を受けない、こういうことの担保措置を明確にするための一つの私の考え方をあなたに、できれば条文修正ということできなかつたかということをして渡してあります。その点について、今までのやりとりで条文修正はできないかということであるならば、これをどのように担保していただけるのか、明確にここで考え方を明らかにしてもらいたい。

○政府委員(寺嶋潔君) 本来、実運送の業務運営の適正担保ということは各運送事業法で手当てをすべき問題でございまして、この取扱事業法においてこのような規定を設けるということは困難であると考えております。

また、利用運送事業者等と実運送事業者等とは本来対等の立場に立つものでございまして、一方の行為のみを法律で規制するということはやはり適当でないと考えております。

以上の理由で、本法の条文修正によつて御提案のような御趣旨を盛り込むことは困難と考えております。しかしながら、そのような御趣旨、すなわち利用運送事業者及び運送取扱事業者が実運送事業者及び関連する物流事業者の正常な運営を阻害する行為をしてはならないというふうないわゆる訓示規定の御趣旨を省令において設けることとしたいと考えております。省令に設けることにつ

きまして、やはり法律的には同様の困難さがございまして、これは運輸省の責任におきまして省令の措置をしたいと考えております。

○安恒良一君 大臣、今局長の方に私の文書を渡してありまして、それを今読み上げたわけですが、法律修正は法律整合性からなさない、しかし省令として明確にこれを盛り込む、こういうことですから、大臣お約束できますか。

○国務大臣(江藤隆義君) 私ここで恐縮でありまして、私も子供のころから港で仲仕をした時代が随分ありまして、肥料を担いだり、材木のいかだ組みをしたり、鉱石を運んだり、鉄道のまくら木を担いだりした時代がありますから、この港湾運送というものは私も少なからず愛着があるわけでありまして、この問題を取り上げられた安恒委員を初め、皆さん方が、この港湾の零細な、いわゆる中小の企業の皆さんの将来を考え、そこで働く労働者の諸君の待遇のことを御心配になつたという気持ちは私も痛いほど実感があつたと思います。したがって、ただいま局長がお答えを申し上げましたように、省令の段階でそうした御意思を十分にそんたくして、私も御意思のあるところを酌み、これを処置したいと思つておりますので、御了承賜りたいと思ひます。

○安恒良一君 それでは、次はILO港湾労働条約の批准問題について、労働省、運輸省、両方に少しお尋ねしたいと思います。

今までの論争を聞かれてわかりますように、今回のこの法案に港湾労働者が厳しく反対をしている点は、前回この委員会に参考人として出ていただいた意見を陳述していただいておりますことでもおわかりだと思ひます。さらに私のきょうの今までの約一時間二十分かけてやりとりをしました議論の中でも明らかです。それはなぜかといふと、その背景には、港湾におきましてはコンテナ化によつて十万人の港湾労働者が約六万人に今減少しているわけですから、そしてまた、この法律が施行されますと、いろんなことを言われましたが、この港湾運送の業域、職域が狭められるという点の心

配がこれは多々あるわけでありまして、そういうことが港湾の労働者が強くこの法案に危機意識を持ち、反対を持っているというところは、ある程度各委員に御理解を願つたと思ひます。

そこで、従来の港湾整備というものは、どうも施設が中心になつてゐる。施設というものがどうも港湾整備の中心になつてゐないか。そこで荷役をする事業の育成、近代化、そしてそこに働く港湾労働者の問題というのはどうも後回しになつてゐる。しかも、この問題について私どもが今まで運輸委員会ではたびたびこれを取り上げますと、運輸省と労働省がお互いに責任のなすり合いをするわけですから、私は、そういうことが当然の帰趨として港湾労働者が低賃金、低労働条件になつてゐる。いわゆる港湾における秩序形成は一体どうなつてゐるのか、どちらの省がこの点については責任を持たれるか、まずその点を運輸省と労働省で明らかにしてもらいたい。

○政府委員(寺嶋潔君) 港湾における秩序という御提起でございまして、港湾運送事業、この事業につきましましては当省の所管しております。港湾運送事業法で規律をしておりますから、これは明確に運輸省の権限でございまして、もちろん、港湾施設は当省の港湾局が整備しておりますので、この点も当然我が省の所管でございまして、事業の秩序という面では、我が省、運輸省の責任でござい

○政府委員(清水傳雄君) 港湾労働者の円滑な雇用情勢、それを確保していくための就労秩序の保持、こういった点については労働省として責任を持つて進めていきたいと考えております。

○安恒良一君 大臣お聞きのように、事業の秩序というのは運輸省、労働条件その他は労働省、こういうことで、我が国のいわゆる縦割り行政のいいところは非常に悪く、私は全く両方は表裏一体だと思ひます。ですから、もう少し縦割りじゃなくて、一応受け持ち分野は分野であつても、運輸省と労働省が本心に協力をして真剣にこの問

題を討議し、施策を遂行しなきやならぬ。こちらの方はおまえの方だ、こちらの方はおれの方だ、こういうことでお互いに、これは何も運輸省と労働省だけじゃありませんけれども、日本の縦割り行政の一番悪いところだと思えますから、私はこんな問題は大臣がひとつ労働大臣とお話をされて、両省が一体となって、いわゆる港務施設の近代化、そしてそこで働く労働者の賃金、労働条件等がやはり向上する、こういう表裏一体のことについて、この点についての御努力をぜひお願いしておきたいと思います。

そこで、話を次に進めたいと思いますが、コンテナ化の影響を受けたのは我が国の港務労働者だけではないのでありまして、これは率直に言って世界の流れということで、諸外国においても同じような実情にあります。それがためにILO第百三十七号港務労働条約が採択されたわけでありまして、そういう背景の中で、我が国もこれに賛成しています。しかし、現在、我が国は港務労働法があることを理由に、条約に基づく国内措置はおろか、条約の批准も今日まで済んでおりません。というのは、港務労働法というのは、大臣、もともと日雇労働者の需給調整に関するものでありまして、港務労働者全体の雇用の安定を図るものになっていないのであります。私は、そういう点では政府は今日までの怠慢は免れないと思えます。

しかも、私たちは、この問題については国会で何回も、例えば昭和五十九年の港務運送事業法、さらに昨年の港務労働法を初めとする法案審議で何回となく議論をやり合っています。衆議院、参議院の運輸委員会、社会労働委員会が附帯決議をつけております。最近では、昨年の港務労働法の制定の際、衆参の社会労働委員会の附帯決議がなされ、早期履行が求められています。私も、このときは社会労働委員会に出向きまして、この点について労働大臣に早期批准について強く求めたところがあります。

その後、この点については、数々の私たちのいわゆる委員会の附帯決議というものの実行につい

てどのように対処されておりますか、考え方を聞かせてください。

○政府委員(清水傳雄君) ILO百三十七号条約の關係につきましては、労働省といたしましては、旧港務労働法によりおおむね満たされているのじゃないか、こういう考え方を持ってきたところでございますし、さらに第百十二回国会において成立をさせていただきました新港務労働法、港務労働者の雇用の安定を図る観点から常用化を促進する、そういう同条約の趣旨をさらに反映させることとなったものと考えているわけでございます。

さらに、今御指摘のように、港務労働法の改正の際の附帯決議として、同条約の批准ということに向けて引き続き必要な環境整備に努めるものとする、こうした御決議をいただいております。この趣旨を尊重いたしまして、ただ遺憾ながらこの条約の考え方をめぐりまして解釈その他、関係者の間でなお理解の面での隔たりというものがございまして、それらをできる限り調整を図っていく、そういう形で環境整備を行っていく必要がございます。そういった意味合いで、港務調整審議会場におきまして専門委員会を先般御設置をお願いしまして、その場におきまして条約の解釈、国内法制との整合性等も含めまして精力的な検討を進めていくということにいたしているところでございます。

○安恒良一君 私は、委員会の附帯決議だけでも幾つもついているわけですから、どうも現状認識が少し甘いんじゃないかと思えます。今の港務労働法において何とかなっておるというなら、少し具体的に中身を聞きましょう。

港務労働者の労働条件は非常に悪いというふうには私は聞いていますが、まず船内労働者の一般的な労働条件、基準内賃金、労働時間、退職金、平均のところで答えてください。

○政府委員(清水傳雄君) 港務労働者の賃金につきましては、一人一日平均現金給与額、港務労働者が一万五千六百円ということになっておりま

す。これは労働省の屋外労働者職種別賃金調査の結果によるものでございます。なお、全産業平均、これと対比されるものとしたしまして、毎月勤労統計によりますと一万五千六百五十円という状況でございます。

労働時間につきましては、港務労働者が一日平均八・七時間、月平均百九十一・四時間ということでございます。全産業平均では一日平均八・一時間、月平均百七十五・九時間という状況でございます。

なお、退職金につきましては、現在のところ、そうした対比の可能な正確な数値は把握をいたしておりません。

○安恒良一君 ILO百三十七号条約による勧告では、港務労働者の条件はその国の工業、企業の労働者の水準より不利になることは避けるべきであると規定をされております。工業、企業の同年齢、同勤続者の賃金、退職金、一時金、労働時間と比較すると、日本の港務労働者の場合はどうなっておりますか。

○政府委員(清水傳雄君) 港務運送業と製造業を年齢階級別に比較いたしてまいりますと、二十から二十四歳層では港務運送業が二十四万五千円、製造業は十六万三千円という状況でございます。

それから二十五から二十九歳でも、これは港務運送業が高うございまして二十七万六千円、それに對して製造業が二十万二千円という状況でございます。三十から三十四歳層が三十一万対二十三万九千円、三十五から三十九歳層が三十四万一千円、それに対する製造業が二十六万五千円。こうした状況でございます。以下五十歳代層に及びましても、製造業との対比の關係におきましては港務運送業の月額の方が高い状況でございます。

なお、これは六十三年の屋外職賃、それから製造業については六十四年の賃金構造基本統計調査、一年のずれはございましたけれども、直接対比できるものとして以上のような状況でございます。

○安恒良一君 今僕が聞いたのは、同年齢、同勤続者と港務労働者を対比して今申し上げた賃金、退職金、一時金、労働時間、これ全体です。あなた、今賃金だけ答えたでしょう。

○政府委員(清水傳雄君) 労働時間につきましては、先ほどお答え申しました状況でございます。これについては残念ながら年齢別で把握をできる調査はございません。

全体で申し上げますならば、先ほど申し上げたように、港務労働者の方が他産業に比べて労働時間は長くなっているという状況でございます。

それから退職金につきましては、直接比較できる正確な数字は残念ながら把握をいたしておりませんが、日本港運協会調べによりますと、三十年勤続で、日港労連との協定額として約八百万円というふうな承知をしております。

一方、産業計では、退職金の支給実態調査、これは六十二年時点の調査でございますけれども、中卒現業勤続三十年から三十四年で約九百九十万円という状況でございます。

○安恒良一君 一時金は、

○政府委員(清水傳雄君) 直接対比できる資料を持ち合わせておりません。

○安恒良一君 もう少しあなた、労働賃金や労働条件は労働省の所管だというから、今資料がないことで、ここでそのことで資料が出るまでお待ちしますというわけにいかないですね。税特では、自民党の先生はここでストップをおかけになる。私もそれをやってもいいんですが、そういうことはあれですから、私は退職金、一時金、労働時間等をやはりきちんと掌握してもらいたい。でないと、資料持ち合わせがありませんかと思えます。ILO条約に係る勧告の中で、港務労働者の条件というのはその国の工業、企業の賃金水準よりも不利になることを避けるべきであると書いてあるんですから、不利になるかどうかというのはこれは調査資料がないとわからぬわけですよね。ですから、ぜひとも賃金や退職金、一時金、労

働時間等、やはり一つの、例えば年齢別なり、それから平均年齢なり、そういうものの統計資料をきちっと整備してもらいたいということを強く言っておきます。

なお、現在、非常に好況に恵まれております、今の日本の景気は。ところが、港湾労働者も人手不足だと言われております。なかなか人が集まらないんです。その理由は何かというところ、今あなたもお認めになったように、一つは異常な長時間労働であります。夏は炎天下いわゆるダンブルの中で作業、冬は寒風吹きすさぶ中で働く、そして非常に危険な労働である、労働条件もよくない、だから人手がなかなか集まらない、これが港湾労働者の実態だと私は思います。そんな意味からいいますと、その実態について、人手が集まらない、こういうような点について、これは労働省、運輸省、どうお考えですか。

○政府委員(清水傳雄君) 港湾労働者は、当然のことながら、海陸の重要な連絡船としての港湾機能が発揮されるような、そのための重要な一つの役割を果たすべき重要な要素になるわけでございます。そういう意味で必要労働力の確保ということがやはり十分に図られていかなければならないと思っております。またそのためには港湾運送事業、港湾労働の職場そのものが魅力のある形であることが極めて重要なことであるというふうに思っております。そういうした方向へ向けて、私どもも含めまして、関係者の努力というふうなものが結集されていくことが必要である、このように存じております。

○政府委員(寺嶋潔君) 港湾労働につきましては、委員御指摘のとおり、その職場環境が屋外作業で非常に厳しいものである、かつ港湾貨物の流動性によります就労状況の不安定さ、あるいは労働災害、死傷率の高さ等のいろいろな厳しい要因を抱えております。この結果、近年、若年層を中心に労働者を確保することが困難になりつつあるというふうにお聞きをしております。また、このような厳しい労働環境の割に他産業の労働者と比べまして

も、その労働条件が必ずしも十分とは言えず、港湾労働者の平均年齢の高さからしまして、将来の労働力不足への対応に懸念があるのではないかと、このように考えております。

したがって、今後、港湾労働者の賃金あるいは労働時間等の労働条件について、時代の要請に沿ってその向上を図っていくことが肝要と考えております。労働条件の具体的内容につきましては、基本的には労使間において協議されるべき問題でございますが、運輸省といたしまして、港湾労働者の労働条件の向上について、港湾運送事業者に対して必要に応じ指導をまいりたいと思っております。

○安恒良一君 そこで、私は労働省にも運輸省にもお聞きしたいんですが、やはり最終的にはILO百三十七号条約の批准に向けてできる限り速やかに必要な条件整備に努める必要があると私は思いますが、この点、労働省どうですか。

○政府委員(清水傳雄君) 私どももいたしましては、国会の附帯決議の御趣旨を尊重いたしまして、そうした面へ向けての努力をしていかなければならないと思っております。

先ほど申し上げましたように、港湾調整審議会に専門小委員会をこの十一月から発足させていたましまして、そこにおいて教育的な立場の方も含めまして、この問題、条約の批准をめぐる国内法制との関係あるいは諸外国におきます未批准国、主要国かなり含まれておりますが、そうした国々がどういう状況、実態にあるのか、それから関係者のいろいろな御意見のヒアリング、そうしたことを精力的に進めて検討を進めてまいりたい、このように考えております。

○安恒良一君 大臣、官僚というのはあんな答弁しかりないんですよ。国会の決議なんか何とも考えていないで、いろんなことをぐちゃぐちゃ言っている。私はそんな無理なことを言っているわけじゃないんですよ。今いろいろ議論した中において、少なくとも我が国もこの条約には賛成しているわけですから、だから、このILO条約百

三十七号の批准に向けてできる限り速やかに必要な条件整備に努めるということに努力してくれませんか、大臣、あなたが答えてください。

○国務大臣(江藤隆策君) ILO条約の批准をしないということとは国際社会において大変恥ずかしいことでありますから、御要請のとおり、運輸省は労働省とよく協議を重ねまして、条約批准の方に向かつて今後労働省とともにできるだけの努力をまいりたいと思っております。

○安恒良一君 この点は、附帯決議を何回つけても余り実効ないんですが、私は後から各党の御賛同を得てもう一遍附帯決議をつけておかないと、今まで大概つけておるんですが、そしてそのときには大臣出ておいでになって、附帯決議の趣旨を踏まえまして前向きに努力いたします、こうお答えになるけれども、何回もついていますから、残念なことですが、ちよつと今のところはまだ歯切れがよくありませんので、後で附帯決議の中で御善処をお願いしたいと思っております。

そこで、時間が十五分になりました。残った質問項目あと三つあるんですが、緊急調整の発動の要件についてちよつとお聞きをしたい。

貨物自動車運送事業法の運用の中で緊急調整を発動する場合は今回書いてあるわけですが、衆議院のやりとりを見ますと、輸送実績報告書、自動車輸送統計報告書等により需給状況を把握、実車率、一日一車当たりの輸送トン数、営業収支等の数値で判断する、こんなやりとりがされておりますが、間違ひありませんか。緊急調整の発動の要件。

○政府委員(寺嶋潔君) ただいまお話しのとおり、緊急調整の発動についての具体的な判断基準につきましては、実車率、実働日車当たりの輸送トン数等の数値を指標といたしまして、過去の実績、当該時点における経済の状況等に照らしまして総合的に判断してまいりたいと考えております。

営業収支、これがデータになっているようですが、この実車率が何%になったら発動するんですか。それから営業収支がどうなったら緊急調整の発動を行うんですか。具体的に明示してください。

○政府委員(寺嶋潔君) 実車率のデータは過去ずっととっておりますが、幸いにして、ただいままでのところ自動車輸送の輸送実績が順調に伸びてまいりましたので、実車率の数字も比較的安定しております。緊急調整を発動するような事態、すなわち多くの企業が経営の困難に陥るというような事態が過去にありませんでしたので、そのようなデータが実際に過去に出たことはございません。しかしながら、地域ごとに見ますと、それぞれ地域の特性に応じて実車率の数字もいろいろ異なっております。私どももいたしましては、このような過去の実績を見まして、それから異常に低下しておる、この幅を具体的にただいま申し上げることはできませんが、地域ごとにデータの動きがございますので、それから見ましてかなり乖離をしているという場合にはその実車率の指標としてはこれは危険な状態にある。その他の指標につきましてはも同様にチェックをしていくわけでございますが、それらの需給バランスと、ただいまさしに御指摘のございました各社の経営収支、これで欠損金が出ましたら私どもとしてはそれは危険信号であると考えますし、近い将来にそのような状態に陥るという場合も同様に経営が困難になるという基準に算入するつもりでございます。

○安恒良一君 そんな不明確な答弁では納得できません。それはなぜか、幸い今まではそういう状態がなかったということですから、今度のこの法律が施行されることによって参入も自由になる、料金も届け出制になる。そうでなくても三万七千社からあつて大変な過当競争だ。さらに過当競争に入っていくおそれがあるというときに、あなたのお話を聞いていると、営業収支の方は赤字になつたらこれはやるとか、赤字になるおそれがある、そんなの当たり前のことです。赤字にみんながなつて、さらにまたあつたんじゃないやしません

から。ところが、実車率が何%になったらということとは、全くあなたの方で答えにならないです。地域によって多少数値が異なることは私も十分承知しています。

ですから、例えば具体的な例を挙げましょう。東京でも福岡でも結構ですが、例えば福岡なら福岡で、東京地域なら東京地域でという実車率になったら緊急調整が発動されるのか。ひとつ例を挙げて、東京でも結構です。東京の場合だったらこういう実車率になった場合には発動する、福岡の場合、二つの例だけ挙げましょう。例を挙げて説明してください。

○政府委員(寺嶋潔君) 関東運輸局及び九州運輸局の過去おおよそ十年の実車率の実績を見ますと、関東の場合には大体六四%から五%の台です。九州の場合には大体六四%から五%の台です。と推移してきております。これから何%低下したらということはいまだ明確に申し上げることはできませんけれども、おおよそこれよりも五%も低下すればこれは明確に過去のトレンドから外れておるということになりまして、この場合にはこの指標としては危険信号であるというふうに考えざるを得ないかと思っております。

九州につきましては、関東の実績よりやや高目に出ておまして、六六、七、八、九。最近年、六十二年では七〇という数字も出ておりますが、やや高目に出ております。したがって、このあたりの分布から、先ほど申し上げたように四、五%も外れてくればやはり危険な状態というふうに判断されるかと思っております。

ただ、これは唯一の指標、実車率なら実車率だけで判断するものでは当然ございせんので、総合的に判断をしなければならぬ。さらに、経営状況につきましても、今後の経済動向が上向きになっておるか、あるいはさらに下向きになっておるか、この辺も勘案しなければならぬ。最終的な判断はそれらのもろもろの要素を全体的に見るといふことにならうかと思っております。

○安恒良一君 私が大んだん聞いていて、東京の場合は今の実績よりも五%ぐらい、九州の

場合でもそれぐらいとか、それから経営が赤字になったとか、赤字になるおそれがあるとか、こういうことでまだあなたの答弁はかなり不明確なところがありますね。

それはなぜかという、今回のこの法律をつくるときに、緊急調整があるから実態はこれまでと変わらないことになると安心しない、こう言って業界をあなたたちは納得させておるわけですか。ところが、緊急調整がどういう状態になれば発動されるのかということが明確かつ具体的に示されておらない、私は恣意では困るわけですが、例えば各陸運局長、九州なら九州の運輸局長、東京なら東京の運輸局長、そのときそのときに適当に判断されたらこれはかなわぬわけですよ。新しく参入がどんどんふえてくるときにはやはり一つのきつとした方針というものがないと、例えばあなたがいつまでもそのポストにおられるわけじゃないんですから、かわるわけだから。次から次へ役人というのはいくわけていくわけだ。その都度来たのがいわゆる緊急調整発動の条件を恣意に考えられたのじゃ業界は混乱する。だから、私は一定の基準というものを明確に、ポイントになる何点かがあると思うので、そういう点をひとつ明らかにしてもらっておかないと、後で話が違ったじやないかとお互いにこんな論争はやりたくないんですよ。そういう点はどうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 御指摘のとおり、緊急調整発動が恣意に流れることがあってはならないと思っております。この制度の運用につきましましては本省から基本的な通達を出したいと思っております。さらに、地域の実情というものが先ほどのデータでも申し上げましたとおりございまして、これを加味した運用の方針は各地方運輸局ごとの公示で明らかにしたいと考えております。

○安恒良一君 その点はひとつ明確にしたい、その中身は私たちに教えてもらいたいと思っております。

それから、今言われたようなものをいろいろ把握するためには、運輸省が需給の条件を把握する

ためには輸送実績報告書、それから自動車輸送統計報告書等のこういうものを使っておやりになるというふうな衆議院のやりとりで聞いています。年度統計というのは一年待たない出てきませんね。つまり、これを使うと一年間の認知のタイムラグが出てくるということにはなるわけですね。それからまた、月報というのがあるわけですね。ところが、これも私の方で調べますと、自動車輸送統計月報というのを調べますと、平成元年の四月分がようやく十一月になって出てきています。それから平成元年の五月分が十二月末ですから、これも七カ月間おくれがあるわけですね。

あなたたちは、こういうものを使って今言われたように、年報は一年おくれだし、月報は七カ月おくれたやつ、その資料でおやりになるのではとても需給調整は現実味を帯びてこないと思うんです。例えば総務庁で作成しています消費者物価指数、これは翌月にすぐわかるような仕組みになっています。ですから、七カ月おくれた統計月報で適時適切な機動的な発動というのでできるのだからどうか。

それから営業収支も考えるという、このデータも大体のところが年度決算になっていきます。そうすると、これは翌年の五月にならぬと。三月末で締め切ると、これは翌年の五月にならぬと。三月末の場合です。大体わかるのは五月。そこで、会社ごとにも倒れそう、こんなことで緊急調整の発動を皆さんがおやりになったのじゃ全くずれてずれてしまくる。こういうことになると私は思いますが、そのところはどのように改善し、どうされるんですか。運輸省の今ある統計は私は全部調べてみました。全部調べて手元に持つておりますが、これは全部今言ったようなずれが出てくるわけですね。

それから収支報告というものは、今半年度、一年決算というのが多くなりました。昔は半年期にやっておったんですが、企業会計というのはほぼ一年会計というのが多いんです。そういうような

問題について、それを見てからあなたたちが緊急調整をおやりになっても実態とは物すごくずれたことになると思いますが、そういう点はどうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 御指摘のとおり、現在編集しております輸送実績報告書あるいは自動車輸送統計報告書等の出方は、残念ながらややタイムラグがございまして、これにつきましましては今後その短縮に努力してまいりたいと思っております。さらに緊急調整が発動されるような文字どおり緊急事態になってまいりました場合には、必要に応じてサンプル調査を行うというようにすることで速報ベースでのデータの収集に当たりたいと思っております。

ただ、企業決算につきましましてはこれは企業自体がおやりになることでございまして、これを役所が肩がわりするわけにもまいりませんので、これは企業ベースになるうかと思っておりますが、法律の規定におきましても「事業の継続が困難となると認めるとき」ということでございまして、赤字が出ておるといふところまで行っておらず、それですすめであつて今後の景況の見通しでその危険があるといううようなときには、先ほど申し上げました「事業の継続が困難となる」という認定が可能かと思っております。

○安恒良一君 大臣、そこで私はお願いがあるんですが、今言ったように、現在の運輸省の統計資料では大変なずれが出てくるわけですね。そこで、私は、緊急調整を機動的に発動するためのデータをスピーディーかつ正確にとらえるために、一つは体制の整備が必要だ。それと同時に、貨物自動車運送業というのは、この前も参事人から御意見がありましたように、大部分が中小企業なんです。ほとんどが中小企業ですから、それが今回需給調整規定が撤廃をされますから、この業者が大きな影響を受けることになるわけですね。ですから、今後これへの大きな影響が出てこないようにするために、緊急調整を的確かつ機動的に大臣が情勢を判断してやっていただかなきゃならぬと

思うんです。でないと、手当てがなくて緊急調整がとれたときには既に手おくれになるんです。中小企業の場合には手おくれになる。ですから、そんなことが絶対ないように大臣の責任で万全の体制を以上のようなことについてとっていただきたいと思いますが、大臣、よろしくござりますか。

○国務大臣(江藤隆美君) この緊急調整の措置というのは、平常な状態では私は起り得ないことだろうと思つてます。起り得るとするならば、それは不況が襲つてきたときに起り得る、過当競争からくるそういう緊急事態であろうと思ひますから、そういう経済界の変動というものをしっかり見きわめながら、局長は先ほどサンプル調査ということを申しましたが、サンプル調査を初め適当なデータを集めることによって適時適切にこれは処置していくという方向で今後取り組んでまいりたいと思ひます。

○安恒良一君 それは一番大きいのは国の経済全体が不況の場合、これは大臣がおっしゃるのとおり。ところが、そうじゃなくて、地域的にやはり過剰な状態が、新しい参入者なり、地域経済の中で荷物の動きが極端に減る場合も起るわけなんです、日本全体は別にしても。そういう場合には、その地域についてはやはり緊急調整の発動も必要になってきますわね。そのところをどうぞ大臣、御理解の上で、大きい意味で不況とおっしゃったと思ひますが、手おくれのないようにその点はひとつ万全に行つていただきたいということをお願いいたします。

私の持ち時間がなくなりましたので、運賃ダンピングと公取の規制のあり方、それから内航海運の標準運賃の必要性等々についても用意をしましたが、約束の二時間になりましたので、これらはまた改めて次の委員会の中で議論を進めたいと思ひます。

○田淵勲二君 去る十二月五日に二時間半近く質問を行いました。貨物自動車運送事業法案に關す

る質問でありますけれども、これはもう既に質問書をお渡しいたしました。時間が限られておりますから、會議録に残すという意味で確認の質問を行いますから、ひとつ要領よくお答えをいただきたいと思ひます。

まず第一は、法案の第十七条の第一項において過労運転防止のための事業者遵守義務が規定されておりますけれども、過労運転の大きな要素といふのは運転者の長労働時間、こういうように我々は判断をしております。そのことは事実そのとおりでありますけれども、運転者の乗務時間の基準についてこの条文では極めて不明確であります。したがつて、私どもとしては修正案を提起するわけでありまして、これに対する運輸省の見解について、まずお聞かせをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(江藤隆美君) 第十七条第一項により事業者が遵守すべき事項としては、既に規定してあるもののほか、新たに法律上の例示として事業者が適切な勤務時間及び乗務時間を定めることを規定することにつきましては、本委員会の御決定があればこれに従うことについてはやぶさかではございません。委員長のもとでしかるべきお取り計らいをいただければ結構でございます。

○田淵勲二君 それでは、その次でありますけれども、法案の第十八条の運行管理者の選任につきましても、その第一項と第二項に「運輸省令で定める」、こうありますけれども、その事項は何でござりますか。

○政府委員(寺嶋潔君) 第十八条第一項の運輸省令では、運行管理者を選任すべき営業所の要件とその人数を規定することとしております。運行管理者の選任を必要とする営業所が否かについては、管理の対象となる車両数及び運行形態により決まるものと考えられ、現行の配置基準を踏まえ、五面以上の事業用自動車配置する営業所及び特別積み合わせ貨物運送の用に供する事業用自動車を配置する営業所は少なくともその必要があるものと考えられます。また、一人の運行管理者に

よつて適切に管理し得る運転者数または車両数はおのずから限定されることから、適正な運行管理の徹底を図る観点からこの省令においては運転者数または車両数に応じた数の運行管理者を選任する義務を加える予定でございます。

第十八条第二項の運輸省令では、運行管理者の業務の範囲を規定することとしております。この省令では、輸送の安全の確保の効果を高める上で運行管理者の果たす役割の大きさにかんがみ、乗務割りの作成及びこれに基づく運転者の配置、乗務記録の作成、過積載車両の運転禁止の指導、事故時における運転者への指導等、現行の自動車運送事業等運輸規則で規定されている業務に加え、仮眠、休憩施設の点検管理、運転者の確保に関する事業者への助言要請などの新しい業務を規定することを検討しております。

○田淵勲二君 その次に参りますが、法案の第十二条に運行管理者の義務が規定されておりますけれども、これに違反した場合の処分はどうなるのか。また、トラックの運行の安全を確保する責任は事業者にある、我々はこういうふうに思ひますけれども、運行管理者に過大な責任を負わせないように我々は今後措置をすべきだといふふうに考えますが、この点についてはいかがですか。

○政府委員(寺嶋潔君) 運行管理者が法令に規定していることに違反した場合は、運行管理者資格者証の返納命令の対象となります。また、運行管理者については、第二十二條の規定により運行管理者に業務の遂行上必要な権限が事業者から付与される等運行管理者の地位の向上が図られるところでございますが、この権限はあくまでも会社の内部の問題であり、対外的に運行の安全に関する責任が事業者にあることは従来と変わりないものと考えております。運輸省としましては、この規定の創設により事業者が事故時の責任を回避できないのではないという趣旨の徹底を図つてまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 重ねてちよつとお聞きしますけれども、今おっしゃいましたように、この管理者は

地位と責任が社内的には大変重くなったわけですね。そのことがかえつて社内罰を受ける要素になりかねないという心配があるんですけれども、これに對して運輸省はこの指導監督を強化するということが、どのように措置されますか。

○政府委員(寺嶋潔君) 運行管理者の業務の遂行、これは当然のことでございますが、先ほど申し上げましたように、会社の責任を運行管理者に転嫁するといふようなことがあつてはならないのは当然でございます。その点につきましても厳正に事業者を指導してまいりたいと思ひます。

○田淵勲二君 そのことは非常に心配ですから、その点ひとつ通達なり指導監督というものを強化していただくということを特にお願ひしておきます。

続いて、下請業者に關して申し上げますけれども、トラック運送というの是非常に下請の業者が多いといふことで有名なのでありますけれども、これについて本法の適用関係を明確にされなければならぬわけで、同時に、元請事業者が下請事業者に對して運賃ダンピングであるとか、あるいは過積載、過労運転の違法行為、こういうものを強要するなどしてやつた不当労働行為に對しては厳正に對処していく必要があると思ふのでありますけれども、本法においてはどのように措置をされますか。

○政府委員(寺嶋潔君) トラック事業の下請運送関係につきましては、元請運送人を下請運送の荷主としてとらえ、両者間の関係についてトラック事業法を適用し、厳正に對処することとしております。

一つには、下請運送人が元請運送人から收受する運賃についてトラック事業法に基づく届け出が必要であり、不当な運賃については変更命令を発動することとしております。さらに、元請運送人が運賃ダンピングや過積載、過労運転等を強要する場合、トラック事業法に基づき元請運送人に荷主勧告を発動することとしております。

○田淵勲二君 続きまして、適正化事業実施機関

に關する点でございますけれども、これに類するものとしてタクシー業務の適正化臨時措置法に基づいたタクシー近代化センターというのがあるわけでございますが、この近代化センターは財団法人となつていてございまして、本法による実施機関は社団法人、そして聞くところによりますと、現存する日本トラック協会が指定されるというように聞いておるわけでありましてけれども、我々はこれは別な財団法人を指定してどうかというのを先般の質問のときにも意見として申し上げたのであります。この点について、いささか今のトラック協会の運営から見て不安があるわけでありまして、私どもとしては少なくともこの体制の見直しをできれば三年以内に待つていただいて、その中で実施機関として指定する財団法人を設置する方向でひとつ措置を願えないかということをお考えいただいておりますけれども、その点について運輸省の見解をお伺いいたします。

○政府委員(寺嶋潔君) 適正化事業実施機関につきましては、将来的にもたゞいま考えております体制のまま継続するかどうかにつきましては、適正化事業実施機関に予定しておりますトラック協会によりまして事業の進捗状況等を十分踏まえまして、適正化事業の実効をより高める見地から、施行三年後をめぐり必要に応じて適正化事業実施機関の体制について御指摘の財団法人化を含めてあらゆる角度から総合的に見直しを検討することとしたいと思つております。

○田淵勲二君 それに關連をするわけでありまして、審議會の問題でありますけれども、タクシー近代化センターには事業者団体、労働団体、学識経験者あるいは利用者で構成する適正化事業諮問委員会が設置をされております。本法による実施機関におきましても、構成に關係の行政機関を加えてこれと同様の委員会を設置する必要がある、このように考えておりますが、運輸省に対してお考えを伺います。

○國務大臣(江藤隆策君) 適正化事業が果たす役

割の重要性にかんがみ、この事業が公正かつ着実に推進される必要があると考えております。したがひまして、適正化事業の基本的な方針につきましては、關係行政機関、事業者団体、關係労働組合等によつて構成される諮問委員会を設置することについて検討をしてまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 それでは、最後に一点だけ質問いたしますが、事業者資格の有効期間の問題であります。我々はしつこくこの事業者資格の有効期間制というものの導入を求めてきたのでありますけれども、これは単に定期的な監査の実施だけでこれまでの実績からして十分な効果を上げると我々は考えられません。したがひまして、更新制に見合うような具体的な措置を明確にしなければならぬ、このように考えておりますが、これに對する運輸省の見解をお聞かせください。

○政府委員(寺嶋潔君) まず、不適格な事業者の参入の防止につきましては、第五条に定める欠格事由に該当するかどうか、そして第六条各号に定める許可基準に適合するかどうかについての審査を厳正に行うことで対処してまいりたいと思ひます。

また、許可を受けた事業者の参入後の違法活動に對しては、適正化事業実施機関の活用を図るとともに、計画的かつ着実な監査を実施することにより違法活動の摘発、監視体制を充実強化し、あわせて確認された違法行為に對しては、許可の取り消し処分を含め、厳正かつ機動的に行政処分を行つていくことにより、有効期間制が導入された場合と同様の効果を確保したいと考えております。

○委員長(中野鉄造君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時二十分まで休憩いたします。

午後零時十五分休憩

午後一時二十一分開会

○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、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議題とし、質疑を行います。

○片上公人君 さきの衆議院での質疑におきまして、我が党の浅井委員がデパートなどが商品の発送に当たつてお客から配送料金を取つてゐるのは、今回の貨物運送取扱事業法案の中の運送取扱事業に該当するのではないかとこのことを指摘した点につきまして、再度確認しておきたいと思ひます。

この点に對する運輸省の説明は、有料であれば取次事業で、無料であれば取次事業ではない、あるいは販売行為が完了しているかどうかで決まり、ケース・バイ・ケースであるなど見解が不明確で、その後この解釈をめぐつて各方面でも論議が出ておる。そこで、もう一度明確な見解を伺つておきたいと思ひます。

まず、現在デパートが行つておるところの商品の配送は、この法律でいう取次事業に当たるのか当たらぬのか、当たらないと言ふならばその理由を明確にしたいだきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) デパートの配送につきましては、衆議院段階の御議論で運送取扱事業に該当するケースとしないケースがあるというような御説明を申し上げましたが、その後時間をかけまして日本百貨店協会あるいはトラック協会等にもその実態を確認いたしました。その結果としまして、デパートの配送は販売行為の一環として、デパートみずから荷主とする運送契約により行われており、デパートのお客に對しても、その商品がお客の手元、つまり配送される場合にはお宅まで届いて初めて百貨店の販売行為が完了するといふものであります。仮に配送の途中で商品の破損などの事故があつた場合にはデパートの責任で商品の取りかえ等を行うのが慣行であるといふこととございました。したがひまして、現在行われておりますデパートの配送は、いずれも本法の運送取扱

次事業には当たらないという結論に達した次第でございます。

○片上公人君 法案の第二条では、運送取扱事業の定義を、他人の需要に応じ、有償で貨物の取り次ぎを行う事業、このように規定しております。今の説明では、契約上貨物の荷主はデパートになつており、したがつて他人の貨物の取り次ぎではない、相手先に届けるまではデパートの所有物とのことでございまして、しかしその説明では、デパートの物なのになぜお客が配送料金を払わなくてはならないのかという新たな疑問が生まれるわけでございます。また、デパートの使つてゐる届け出先を記入する用紙には御依頼主と書いてありまして、そこに依頼したお客の名前を書く欄がございまして、事実、依頼したのはお客であつて、法案では他人の需要に該当する。他人の需要とは、その貨物の所有者であるか否かを特にこれは規定してゐるものではない。運輸省の今の説明にはどうしてもこれは無理があるように思われる。現在、デパートがそれぞれ配送運賃を勝手に決めてやつておるといふ状況を考えますれば、ある程度の指導監督が及ばないといふことの方が法的におかしいのではないかと。法案の「目的」にも「利用者の利益の保護及び利便の増進に寄与する」と書かれてあるわけでございますが、この点について伺ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 外見上、運送取扱行為であるがごとき部分、先ほど御指摘のように配送の伝票に御依頼主という欄があるといふようなことは確かにございまして、デパートの売買の実態から申し上げますと、先ほど申し上げましたように、配送の途中で仮に例えば家具にきずがついたといふような場合に、そのようなきずがついた家具が届いた場合には当然デパートのお客といふのはきずのない新しい物をよこせ、こう言うに違ひないわけでございます。デパートは当然それに應ずる。といふことは、完全な物をお客のお宅に届けるまではデパートの売買契約上の責任、履行が完了してないといふこととございまして、

それを届けるという行為はその販売行為の一部分にすぎないわけでございます。

したがって、その運送に当たります運送事業者と契約をしておりますのはデパートでございます。確かに伝票に御依頼主という欄がありまして、確かに伝票に御依頼主とあるがごときでございますので、一見取次事業に当たるがごときでございますけれども、やはり運送事業者に配達を頼んでおるのはデパートそのものである。御依頼主の欄に書かれたのは、その配達先が記載されているということであらうかと思ひます。それがやはり売買の実態であらうかと考えるわけでございます。

そういうことでございますので、運送取次事業には当たらない。したがって、配送料を取るか取らないか、あるいは取る場合にそれをどのような水準にするか、これはデパートの販売政策あるいは商道德の問題。非常に高い配送料を取るといふようなことは商道德上の問題になり得ますが、これは運送取次事業ではないということでは本法の対象の外にあると考えております。

○片上公人君 この問題につきましては、時間の関係上これ以上の論議は行いませんが、法案が修正され三年後に見直しを行うことになっておりますから、その際、改めてデパート等の実態を踏まえながら論議をしてみたいと思ひます。

運輸省として、今後デパートの配送業務についてどのような姿勢で取り組んでいかれるか、これについて何っておきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 現在のデパートの商慣行というのは、先ほど申し上げましたようにお客のお宅に届けるまでが販売行為であるということでございますので、運送取次事業に当たらないと考えてはおりますが、このような実態が今後変化していくということもあり得ますので、私どもとしては十分そのような実態の把握に努めまして、もしデパートの配送が運送取次事業に該当するようなケースが出てくれば、つまり販売行為とは別に運送行為を独立で引き受けておるといふようなことが出てまいりましたら、その場合には貨物運送取

扱事業法を適用すべきものと考えております。

○片上公人君 次に、トラック事業について消費者保護の問題で伺いたいと思ひます。

トラック輸送では、宅配便、引越越し輸送といった一般消費者向けのサービスが大変な勢いで伸びておるわけでございますが、例えば宅配便をとつてみますと、昭和五十六年度では一億七百万個にすぎなかったものが昭和六十三年度では九億一千百万個と約八・五倍に増加しておる状況でございます。このように取り扱ひ量がふえてきますと、預けた荷物が届かない、壊れてしまったという苦情もよく耳にするところでございます。運輸省としてこれらサービスについての消費者保護対策をどのように措置してきたのか、御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) ただいま御指摘がございましたように、トラック運送事業におきまして宅配便でございますとか引越越し輸送等の一般消費者を対象とした輸送サービスの進展が近年著しいものがございます。

そこで、運輸省といたしましては、これまでに、昭和五十八年に宅配便の運賃制度、昭和六十一年に引越越し運賃料金制度といった一般消費者にとつてわかりやすいトラックが生じにくい運賃制度を設定したところでございます。また、昭和六十年には引越越し期間の明確化を図る等の「標準宅配便約款」、昭和六十一年には無料見積りの実施などを内容とする「標準引越越し取扱約款」を制定するなど、トラック輸送サービスに係る消費者保護政策を着実に推進してきたところでございます。

○片上公人君 宅配便は大変便利なものでございますけれども、最近、主婦の皆さんも外で働かれていますことが多くなりまして、せっかく宅配便で送られてきても荷物を受け取る人がいない、こういうとき宅配事業者が玄関や軒先に荷物を置き放しにしている、こういう苦情も聞いたことがあるわけですが、今話が出ました宅配便約款では具体的にどのような手当てされているのか、伺いたいと思ひます。

思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 荷受け人が不在の場合に宅配事業者がとるべき措置につきましては「標準宅配便約款」の第十二条に規定しておるところでございます。

この規定におきましては、荷受け人が不在のために荷物の引き渡しが行えない場合には、荷受け人に対して不在であった旨、また引き渡しをしようとした日時、営業の名称、問い合わせ先の電話番号などを記載した不在連絡票により通知した上で営業所等で保管しておくことを定め、荷受け人の庭先とか玄関口に勝手に放置することのないよう手当てをしておるところでございます。また、荷受け人の隣人の承諾を得た場合には、不在連絡票にその隣人の氏名を記載した上で荷受け人への荷物の引き渡しを依頼することができるところをあわせて規定しております。宅配便荷物の円滑な引き渡しが行われるように配慮をしておるところでございます。

○片上公人君 次に、引越越しの方ですが、これは宅配便と違ひまして頻繁に利用するものではございませんから、どこの会社か幾らの運賃でどんなサービスをしていただいているのか、これはよくわからない。そういうところで消費者が大変頭を痛めるわけでございますが、引越越しを頼む際にはいろんなトラック会社に見積りをお願いするわけですが、現実には引越越しが終わって請求された金額がこの見積金額よりはるかに上回っているという苦情も聞いておりますが、この点につきまして引越越し約款でどのように手当てされておるのか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 引越越し運賃あるいは料金見積りを行った後に作業内容などに変更が生じて、実際に要した運賃などの金額が見積金額と異なる場合にトラック事業者がとるべき措置については、「標準引越越し取扱約款」の第十八条に規定をしておるところでございます。

この規定におきましては、まず実際に要した運賃等の金額が見積金額よりも安い場合、実際に要した運賃等の金額が見積金額よりも高い場合には、お客が見積もり後に荷物を新たに購入したために予定より大きな車両が必要となるなど、利用者の責任による事由で見積り後の内容に変化が生じたときに限って実際に要した運賃等の金額に見積もりを修正することを許します。それ以外の場合、例えば事業者が見積りしたときに運賃などを誤って過小評価した場合、その場合には当初の見積金額に拘束されることを定めまして、一般消費者に不測の損害が生ずることを防止しております。

○片上公人君 主婦の皆さんを初め一般消費者からの苦情が絶えないというのは、このような約款があるということについて十分周知されていないことが大きな原因だと思ひます。運輸省として業界にどのような御指導をされておるのか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 運輸省としましては、引越越し輸送などにおきますトラックを防止し、消費者保護対策の充実を図るために、全日本トラック協会を指導しまして各都道府県トラック協会の相談窓口におきます事前の相談とか苦情の処理あるいはパンフレットの配布とか新聞広報によりまして利用者への周知などを図っておるところでございます。この面につきましては、今後とも消費者保護対策の一層の周知徹底を図るよう努力をしてみたいと思っております。

○片上公人君 そういった対策は現行の道路運送法のもとで行ってきたわけでございますけれども、今回の法案では消費者保護に欠けるような事態を招かないよう十分な配慮をしておるのかどうか、お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 本法案におきましても、運賃については第十一条第二項第一号の規定によりまして、能率的な経営のもとで適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えるような、つまり消

費者にとって不当に高いものに對しましては変更命令により是正する制度を設けておりますし、約款につきましては第十三条第一項の規定によりまして従前どおり認可にあらわしめております。このようにしてトラック輸送サービスについて消費者保護に欠けることのないように手当てをしていくところでございます。

さらに、適正化事業実施機関においては、輸送サービスに關しまして利用者から寄せられる苦情の処理に關する事業を行うこととして、その着実な実施を推進することとしており、消費者保護の一層の充実を図れることを期待しておるところでございます。

○片上公人君 次に、物流におきましますところの事業用地の確保問題について伺いたいと思ひます。

大都市における土地問題は国政上極めて重要で緊急に解決すべき問題であります。現在、土地特委におきましては土地基本法案が審議されているところでございます。昔に比べますと東京湾のウオーターフロントも随分さま変わりしてまいりまして、物流機能しなかつた地区に住居、商業といった都市機能が押し寄せてきて、倉庫、トラックといった物流事業者が立ち退きを余儀なくされているという話もよく聞きます。

また、好景が続く中で拡大する物流を支える事業用地が不足しているということも耳にいたします。しかし、これからのいろいろなウオーターフロント開発計画を見ましても、物流用地よりもやはりオフィス、国際会議場、住居といったものが中心になつていくような感じがいたします。このように都市の中心部ではもはや新たに事業用地を確保することは困難であり、どうしても都市の周辺部に求めざるを得ない。そういったしますと、まずネックになるのは市街化調整区域の開発許可の問題でございます。

現在、都市計画法施行令で路線事業には開発許可さえも不要という特例が認められておるわけでございますが、区域事業は大変厳しい開発許可の

審査があるわけでございます。本法では、路線事業と区域事業が統合されることになりまされども、この際、区域事業にも何らかの形で市街化調整区域に立地できるよう工夫できないかと思ひわけでございますが、建設省のお考え方を伺いたいと思ひます。

○説明員(高橋健文君) 都市周辺部におきまして、その事業用地の円滑な確保を図るために、特に要望の強い市街化調整区域における立地につきましては、現在、開発許可手続をとつていただいております。一般区域貨物自動車運送事業につきましても、運輸省とも御相談の上、インターチェンジの周辺でございますとかあるいは四車線以上の道路の沿道、こういったところにおいて立地を認めても差し支えない、そういう指導をやつておるわけでございます。これを六十年八月に通達を出して指導しております。これを六十年八月に通達を出して指導しております。これを六十年八月に通達を出して指導しております。

一般貨物自動車運送事業全体につきまして、今回路線と区域の区別がなくなるわけでございますが、やはり事業用地、大型自動車の発着によりまして道路交通への影響とか、いろいろ都市計画上の調整も必要と考えられますので、市街化調整区域のどこにおいても認めるといふわけにはまいらないかと思ひます。しかしながら、都市周辺部におきまして事業施設用地の円滑な確保を図られるようにするために、周辺地域の交通機能を阻害することなく土地利用上支障のないような、そういうような地域につきましては市街化調整区域においても立地が認められますよう地方公共団体に対する指導を徹底していくことといたしたいと考えております。

○片上公人君 それから都市周辺部に立地する場合の二つの目のネックとして、営業所と車庫との距離が制限されていることがございます。トラック事業者は、営業規模の拡大に伴ひまして増車していくわけでございますが、どうしても今ある車庫

が手狭になつて新たに広い車庫を求めると遠くの場所にはなつてしまふ。最近の土地不足の現状を考えますと、この距離制限は随分トラック事業者にとって過酷なものとなつていゝと思ひます。運輸省の認識はいかがか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) ただいま御指摘のように、大都市圏におきましてトラック事業者についての事業用地の確保というものが非常に困難になつてきた、非常に深刻な入手難になつてきたということ、これは認識をいたしております。

そこで、このような状況にかんがみまして、運輸省としましては、従来、適正な運行管理の徹底など安全面での担保を確保するために営業所と車庫との距離を定めておるわけでございますけれども、御指摘のような土地の取得難ということも考慮しますと、この点について現行の基準、これは局ごとに定めておりますけれども、この基準をある程度緩和する必要があるのではないかというところで現在検討をしているところでございます。

○片上公人君 運輸省は、今回の法案につきまして、新行車審の方へは規制を緩和しましたと説明し、トラック業界へは制度は変わるけれども実態は大幅に変わらない旨の説明をしたと聞いておりますが、それもこれも第七條の緊急調整措置と第六十三條の標準運賃制度の運用次第でいろいろと解釈が変わる性格を持っているためだと思ひます。その意味でもこれらの規定がどういふ場合に適用されるのか、具体的かつ明確にする必要があるのではないかと思ひます。

まず、緊急調整措置について伺ひます。今回の法案提出に至る過程におきまして、緊急調整措置につきましては公正取引委員会を初め、徹底的に規制緩和をやるべきだと言ふ役所が難色を示したと言われておりますが、運輸省としてはこの緊急調整措置の必要性をどのように説明し、これらの役所の理解を得たのか、御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) トラック運送事業と申しますのは参入が比較的容易でありまして、かつスケールメリットが発揮しづらいということから経営悪化が破滅的な競争を引き起こす、また安全にかかわるコストの引き下げにつながりやすいというような事業特性を有しております。このために、参入許可等の制度だけでは対応し切れない著しい供給力の過剰、需給のアンバランスが生じる場合に過当競争を防止しようというのが緊急調整措置の目的でございます。

このトラック事業におきまして著しい過当競争は、その事業特性から大多数を占めます中小事業者の倒産とか経営圧迫をもたらします。これを防止し、適正な輸送サービスを安定的に確保する必要があります。過当競争による影響をこうむりやすい中小事業者が九割を占めるという業界の実態を勘案しますと、過当競争が生じた場合に発生する社会的な弊害が大きいということが考えられますので、これを防止する措置が不可欠であるというところでございます。さらに、トラック運送事業におきまして著しい過当競争が極端なコスト引き下げをもたらして、過労運転とか過積載と云うような危険を惹起するために、これを防止して輸送の安全を図る必要がございます。

このように理由から、参入規制の見直しを行う場合に、異常事態に對する有効な措置としてこの緊急調整措置を導入したものでございまして、関係省庁にいろいろ意見はございしましたが、ただいま申し上げましたような点を説明して理解を得たものでございます。

○片上公人君 具体的に伺ひますが、著しい過当競争が否かの認定につきましては大変難しいことと思ひますけれども、第七條第一項でいう供給輸送力が輸送需要量に對しまして著しく過剰となつていふ場合とはどういふ場合なのか。また、相当部分について事業の継続が困難となると認める場合と書いてあるわけですが、これはまた現実に相当部分の事業者が倒産してしまつた後でなければこれは認定されないのかどうか。これらの認定方

法を、具体的に説明願いたいと思います。

○政府委員(寺嶋潔君) まず、著しい供給輸送力の過剰状態となつている場合の具体的な判断基準につきましても、輸送実績報告書、自動車輸送統計報告書等のデータから実車率、実働率、実働日車当たりの輸送トン数などの数値を算出し、これを基本的な指標として過去の実績、また当該時点におきます経済の状況等に照らして総合的に判断をしていきたいと考えております。

それから相当部分について事業の継続が困難な状態という基準につきましては、事業の休廃止はもちろんでございますが、トラック事業については欠損金の発生または銀行取引の停止など著しい経営悪化の状態に陥ることも含むものでございまして、かつ供給輸送力がさらに増加する場合に、近い将来においてそのような状況に立ち入るか否かを予測して判断をするものでございます。

○片上公人君 法文作成上の制約があることは理解できますけれども、どうもこの規定には国民が理解しにくい表現が多い、こういう感じがいたします。第七条第一項に「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」という表現がございまして、この点は一体どのような意味を込めて規定されたのか。単に一般貨物自動車運送事業者の相当部分としなかつた理由を御答弁願いたいと思います。

○政府委員(寺嶋潔君) トラック運送事業は他地域への事業展開が必ずしも容易でないということに加えて、中小事業者はその資本力などから活動範囲が現実には極めて限られているケースが多いわけでございます。したがって、特定の地域において著しい供給輸送力の過剰による過当競争状態が生じた場合に、その営業区域の全部または大部分がその地域に含まれる事業者は、広域的な事業展開により運営の継続が可能な大手の事業者とは違ひまして、著しい過当競争における弊害が生じやすいわけでございまして、その地域全体における適正な輸送サービスの安定的な提供に支障を生じるとともに、輸送の安全の確保が困難とな

るおそれがございます。このような弊害を未然に防止し、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を図るためには、当該地域のみならず全国的に営業区域を有するような大手事業者の経営状況は発動要件の認定基準からは外しまして、当該地域と営業区域の全部または大部分が重複するような、平たい言葉で申しますと、いわゆる地場の事業者の経営状況だけを対象として緊急調整措置の発動要件を設定することが適切であると考えたわけでございます。

○片上公人君 それから緊急調整措置の発動に際しましては期間を定めて行われることになっておりますが、どの程度の期間をお考えでいらつしやるのか、明らかにしたいだきたいと思ひます。また、事態に改善が見られないような場合、期間を延長することもこれは必要になつてくる考えられますが、このような場合は想定されているかどうか。さらに、期間内に事態が改善された場合には途中で解除することも起こり得ると考えますが、これらの場合における対処の仕方を明らかにしたいだきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 緊急調整措置発動の期間でございまして、緊急調整措置の発動の要件の充足を確認する指標は通常、年度ごとに集計されるデータが中心でございまして、おおむね一年程度とすることを考えております。

それから緊急調整措置の延長につきましては、この措置が国民の権利を著しく制限する厳しい法的効果を伴うものでありますために、不当に長期化するものないうちからあらかじめ設定された期限の到来によって再度その措置を講ずる必要性を改めて検討する、こういうことになつておると思ひます。

それから、この期間内に事態が改善されると認められる場合には緊急調整措置の指定を解除することは当然でございまして、指定の告示を廃止するという手続をとることを考えております。

○片上公人君 緊急調整措置の発動につきましても、輸送実績報告書といった提出書類で需給状況

を判断し、さらに運輸審議会にかけて意見を聞く手続になるとのことでございますけれども、確かに厳しい法律上の効果を生じさせる制度である以上、慎重に発動要件に該当するかどうかを認定し、中立公正な審議会に諮問することは必要であらうと思ひます。しかしながら、事態が発生してから適用されるまでには相当のおくれが出てしまふし、有効な歯どめになり得ないことも懸念されると思ひます。

そこで、運輸大臣にそういうことにはならないという保証をいただきたいと思ひますが、その点についていかがでしょうか。

○国務大臣(江藤隆美君) トラック業界というのは中小企業が九九%以上を占めておるといふ特殊な業界でございまして、その存立については厳しく私どもは責任を負ふ必要があると思つております。したがつて、緊急事態が発生してから対応するというのではなく、事前にあらゆるデータを精査しながら、いついかなる場合もそれに対応できるように措置を講じていくことが大事である、こう考えております。特に、この委員会でもしばしば御指摘をいただいておりますのでありますから、十分これらの問題については注意してまいりたいと思つております。

○片上公人君 米国の規制緩和のときも随分倒産が出まして、失業者が増加したのことは事実でございまして、確かに、現在の状況は比較的好景気にあるわけでございまして、好況はいつまで続くわけでもこれはございせん。物流業界の人手不足という現象も好景気が背景となつておりますが、既に景気はピークを打つてその後は景気後退局面に移行するわけでございまして、不況下における中小を中心とするトラック事業者の倒産あるいは失業者の増大といったことが憂慮されるわけですね。そこへ今後は規制緩和の影響や国際資本の導入などの問題が加わるわけでございまして、トラック業界の雇用問題の深刻化が生じるおそれがあるわけですね。そのような状態になつたらこの緊急調整措置による参入調整を機動的に行つ

ていただけるよう、まずこれは強く要望しておきます。

次に、標準運賃制度について伺ひますが、第六十三条に標準運賃制度が規定されておるわけですが、第十一條の運賃の届け出制と変更命令がきちんと運用されればこれは必要ないのではないかと、標準運賃を設定する要件につきまして、イメージがわくように具体的に明らかにしたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 運賃につきましては、現在の制度におきます認可制を新法におきましては事前届け出制に改めることとしたしておりますが、過剰利潤を生ずるような運賃と不当差別となる運賃あるいは不当競争となる運賃の防止というような三つの観点から、不適正な届け出については変更命令により常に是正し得る仕組みとなつておることは、たゞいま御指摘のとおりでござい

ます。

しかしながら、輸送力が極端に不足している状態、あるいは人件費とか燃料費等の物価が高騰して事業者の運賃が著しく高騰するおそれがある場合におきましては、とかく運送原価に適正な利潤を加えたもの以上の超過利潤を取るような運賃を適用しがちでございまして、そのような動向を制限する必要があると思ひます。その一方、輸送力が極端に過剰になりまして、事業者の運賃が著しく下落するおそれが出てまいりまして、運送原価を割るような運賃を適用するようなことになりがちでございまして、その場合には、その下支えを図る必要があるわけでございまして。

この法律に盛り込んでおります標準運賃の設定は、このような経済情勢の著しい変動が生じた場合を念頭に置いておきまして、このような場合に運輸大臣があらかじめ標準的な水準を示すことによりまして、個々の事業者に対して変更命令を非常に多数、頻繁かつ広範囲に発動する必要があるように、つまりそのような変更命令の対象にならないような運賃を届けてもらつたようにあらかじめこれを公示するというようにするわけでござい

して、したがって公衆の利便も確保され、トラック事業の健全な運営も図られるということになるわけでございます。

先ほど申し上げましたように、これは経済状況が極めて著しく変動したような場合を想定しておりますので、常時これを設定するというような性格のものとはしてございません。

○片上公人君 前回の質疑におきましても指摘したわけでございますが、トラック産業の健全な発達を図るためには中小トラック事業者の事業運営に配慮した法制度の運用と積極的な指導育成策が必要不可欠であると考えております。特に、運賃面での混乱が生じないよう、これは適切な運用を行われるようお願い申し上げます。

運賃に関連してもう一つ伺っておきたいのは、区域トラックの実質的な運賃改定は昭和六十六年六月に行われて以来四年以上も据え置かれておるわけですが、近年の労働力不足への対応、労働時間短縮への取り組み等をトラック業界が着実に進めていくためには、やはりこれに伴うコストアップを回収できるように直ちに運賃改定をすべきではないか。この法案が成立しても施行までは一年近くあります。この間に業界の申請があれば運賃改定を認めるかどうか、御答弁願いたいと思います。

○政府委員(寺嶋潔君) トラック業界におきましては、労働時間の短縮等により人件費の上昇などを理由として運賃改定の要望が出てきておることは、私も承知をいたしております。ただ、現在のところ、運輸省としては、現時点で運賃改定が必要であるという判断を下すべき材料を得るには至っておりません。今後、時間短縮等により人件費の上昇など輸送コストの増加が実績として生じ、あるいは今後見込まれるということがあり得ますので、値上げの必要性及びその時期につきましてはそのようなデータの入手を待ちまして慎重に検討してまいりたいと思っております。

○片上公人君 次に、経済の活発化によりまして、

我が国の物流、貨物の増加で今後とも鉄道貨物の輸送並びに国内、国外の航空貨物、また旅客輸送はぐんぐん増大されていくと思いますが、私は鉄道輸送の安全性について一つの心配がありますので、お聞きしたいと思います。

本年一月に、JR山手線の通信ケーブルと小田急線の信号機のケーブルが焼かれるという事件がございました。さらに、二月にはJR四国管内で四カ所にわたりレールのボルトが外されるという事件も発生しております。過去におきましては、六十年、六十一年に首都圏の交通を麻痺させるような大規模なゲリラ事件も発生いたしております。一般の市民を巻き込む大事故を起こしかねない交通機関、特に鉄道に対するゲリラ活動は絶対にあってはならないことでございます。運輸省において、これまでのゲリラ事件等を踏まえましてどのような防止対策をとってこられたのか、伺いたい。また、あわせて警察の御見解も伺いたいと思っております。

○政府委員(大塚秀夫君) 運輸省としては、警察当局の協力を得ながら、何らかの情報を得ましたときあるいは要請がありましたときには、JRによりまして鉄道の有要設備、要注意箇所の警備を強化したり線路を巡回する、また駅構内の点検を実施しまして、トイレ、くずかご等におきまして不審物、不用品を発見しましたら直ちに撤去する、また不審者については警察へ連絡を図る、このような方法によりましてゲリラ等による妨害に万全を期するよう指導しているところでございます。

今後とも、JR各社に対しまして、警察当局と緊密な連絡をとって旅客の安全、列車の運行の確保に万全を期するよう指導してまいりたいと考えております。

○説明員(伊達興治君) 御指摘にありますとおり、JRの各線について過激派といえますか、極左といえますか、そういう連中がいろいろゲリラ的な行動をしかけてまして、通信ケーブルを切断したり、あるいはこの前浅草橋駅を襲撃してそれを燃やした

ような大きな事案もありましたけれども、かなり広範囲にわたってそうしたゲリラを繰り返しているところでありまして、私どもも、JR当局と十分な連絡をとりながら、情勢に応じて警戒をしたり、あるいは発生した事件の解決に向けていろいろ努力している状況にございます。

ただ、彼らも実行するのが秘密部隊といえますか、そういう組織を持っております。秘密な事前調査をやり、また時限式のものを使ったりというようなことで痕跡を残さない、あるいは逃走経路を十分検討してとか、いろんな問題がありまして、なかなか全部が全部直ちにつかまえるというわけにはいかないものでありますけれども、何とかこの非公然部隊というものを摘発して、彼らの組織に壊滅あるいは打撃を与えるべく懸命に努力しているのが現状でございます。

○片上公人君 去る十二月二日にJR総連の当時総務部長をしていらした田中豊徳氏が帰宅途中で殺害されたという、まことに痛ましい事件が発生いたしました。本日は御子息も来ていらした状況について説明願いたいと思っております。

○説明員(伊達興治君) 御指摘の事件は、平成元年十二月二日午後七時五十分ごろ、埼玉県の大宮市におきまして帰宅途中のJR総連の役員の方が四、五人の武装した男に襲撃されて亡くなりました。またこの遺体は事件でございまして、埼玉県警では、事件発生直後に捜査本部を設置して、鋭意捜査を進めております。

これまで判明したところでは、先ほども触れましたが、極左といえますか、そのグループで革労協派分というのがあります。この革労協派分が自分たちの事務所の前で記者会見をしたり、あるいは報道機関に犯行声明の文を送りつけたりというようなことで、自分たちが行ったものであるという自認をしているのがあります。それから彼らが犯行あるいは逃走に使った車両というのがあります。これは盗んできて偽造のナンバーを取りつけた、そういうものでありますけれども、こ

れを現場から約三キロ離れたところで燃やしてしまつて痕跡をなくするという形の行為をとっております。こんなところでありまして、あとは事後捜査にまつわけでございます。

ただ、一般的に申し上げまして、この種のテロ、ゲリラ事件は先ほど申し上げましたように極左暴力集団の秘密部隊が敢行しております。極めて厳しい規律のもとに訓練され、お互い同士の名前も知っていないというような、そういう防衛体制をとっております。しかも相手の攻撃対象の行動を探ったり、あるいは犯行場所を下見したり、それから逃走経路を十分検討を加えたりというようなことで、事前の綿密な調査を行った上で、しかも逮捕されることのないよう周到な計画のもとに事件を引き起こしているものであります。例えば、この際もそうでありましたが、犯行に際して顔をヘルメットやマスクで覆つてしまつて、あるいは車を発火装置で燃やしてしまつてしまつて、痕跡を残さないようなやり方、それから現場付近一帯の電話線を切断して警察に通報されないようにというような対応をとるものも一般的によく見られる例であります。

こんなふうな彼らの秘密の部隊の訓練された軍事組織がやっておりますので、非常に捜査に困難が伴ひまして、事件の解明に時間がかかっているのが実情でございます。しかしながら、警察としましては、これまでも幾多の事件を解決してきたわけでありまして、特に今回の事件につきまして大変に遺憾に思ふような事案であります。何とか解決したいという決意でもって臨んでいるところでございます。

○片上公人君 過去にJR総連、JR職員に対して八件、十五名の死傷事件、自宅の焼き打ち事件が発生していると聞いておりますが、これは事実でしょうか。

○説明員(伊達興治君) 過去の時点からとるか問題なんです。例えば切りのいい昭和六十年以降のこととしてみますと、労組員とか学生を襲撃した事件というのは三十二件発生してお

りまして、うち被疑者四十三人を検挙しております。こうした中には、JR関係者のほかに県職員とか郵政職員とか、こういう方々も含まれておりまして、被害に遭った方々がおられます。

特に、その中で絞りをかけて、旧国鉄及びJR関係労組員が被害者となった事件、とりわけ国鉄の分割・民営化問題がクローズアップされてから以降限定を加えてみますと、昭和六十一年以降になりませんが、十三件発生し、うち死者が四人、負傷者十二人、これを数えております。それから個人宅に対する放火事件というのも発生しております。昭和六十一年以降三十四件発生しておりますが、ほとんどが成田闘争関連でありまして、JR職員宅に対する事案というのは四件ほど発生いたしております。これらにつきましても、鋭意捜査を進めていこうと思っております。

○片上公人君 法治国家として、また人道上からも全く許されないこととございますが、この種の事件の再発を防止するには犯人逮捕が最大の防止策と思えますけれども、警察はどのような対策をとってきたのか、また今後どう対処するのか、御決意のほどを伺いたいと思っております。

○説明員(伊達興治君) 先ほど来申し上げておりますように、極左の秘密部隊の敢行であるということに難しさがあるわけですが、何とかこうした秘密部隊の摘発を図っていききたい。彼らがアジトに潜って盗んできた車を保管し、あるいは偽造ナンバーを取りつけ、あるいは火薬を扱い、爆発物をつくったり、時限装置をつくったり、あるいは発射弾を飛ばす装置をつくったり、こういうことをしこしこやっておりますので、こうしたアジトを摘発する必要があります。また、非公然の活動家、秘密部隊の活動家というのはなかなか表に出ずに各地を潜って活動しております。

そういう意味で、例えばアジトを発見するためにはアパートローラーというようなことを徹底して繰り返す、それから犯行に使用される車両の盗難防止を図る、そういう対策を総合的に実施しているところでありまして、ちなみに、昭和六十一年以降

秘密アジトを四十一カ所摘発し、秘密部隊のメンバー九十九人を検挙しております。この中には、昨年九月二十一日に千葉県の収用委員会の会長が襲撃されて、一年以上たつにもかかわらず今なおまだ歩行困難でリハビリ中であるというふうに関生しておりますが、この犯人につきましてもつい先日二人を逮捕したということでございます。

なお、この種同様の事案について鋭意解明を進めていきまして、何とか極左に壊滅的打撃を与えたい、こういうふうな努力をしているところでございます。

○片上公人君 時間ですが、最後に、成田空港を初めとする過激派問題に対して、ゲリラの対象が無差別化する傾向も出てくるようでございますが、今後どのように対応していくのか、警察並びに成田空港担当大臣の御見解を伺いたいと思っております。

○説明員(伊達興治君) 先ほど来お話に出ておりますような事案、いずれもやはり彼らの秘密部隊を摘発するというのが一番ポイントであります。犯行の下見をしたり、あるいは犯行に際して電話線を切ったり、あるいは秘密アジトで武器をいろいろつくったり、こうした現状を何とか私も早く把握して、それについて捜査をかけ、あるいは非公然の者を逮捕したい、こういうふうな思っているわけでございます。

そういう意味で、私も努力しているところでありまして、国民一般の方々におかれましても、例えば見えない者が写真撮影をしているとか、アパートの中で不審な物音がするとか、あるいは不審な人物が電柱に登っているとか、こうしたものを散見した場合に、これが極左のテロ、ゲリラにつながるのではなからうかという関心を持っていたら、警察へ通報していただくということも重要なことだろうと思っております。

また、情勢情勢によりまして、確かに先ほど御指摘のように、彼らの攻撃するターゲットといえますか、非常にかたく固めているところは攻撃できないものですから、だんだんと無差別、無制限というふうな形で非常に関連の薄いようなところをねらってくる傾向がふえてきております。例えば千葉県議会の事務局の方の家が焼かれるとか、あるいは暴走メッセというふうなことの開発を扱っておられる企画部の方が攻撃を受けてやがて家を焼かれるとか、こんなふうなことに広がってきております。情勢情勢に応じて何とか所要の警備措置をとってこれに備えるということも重要だと思っております。ただ、何と云っても攻めが最大の防御でありますので、攻めた形で彼らの秘密部隊摘発に努めまして、何とか組織の壊滅に向かっているかと切に考えているところであります。

○国務大臣(江藤隆策君) 成田の問題についてはいろいろと御心配をいたしておりました。恐縮をいたしておりますが、先般、東峰団結小屋の処分を実はいたしたわけであります。あのときこんなことを思っていたと思いますが、夜作業をやめたのは、単なる火災瓶ではなくて火炎放射器を持っておるといことが伝えられましたので、夜間の作業を危険でありますから中止する、こういうことにしたわけであります。

しかしながら、あと三十五の団結小屋が残っておるわけでありまして、まだ、そのうちの一つを倒しただけの話でありまして、あと三十五残っております。これらは、この前のとはまたけた違いに違う組織力、それから戦術力を持っております。あるいは手りゅう弾、火炎瓶はもちろんですが、火炎放射器あるいはロケット砲、それらも備えておるとも伝えられております。したがって、今までも若い警察官の諸君が五人待ち伏せに遭ってなぶり殺しに遭いました。三千人の人々が、労務者を含めて重軽傷を負った。私は、法治国家においてこういうことは断固として許さないと。

政府に過ちがあったとするならば私は関係農民の皆さんには謹んでおわびも申し上げたいと思っておりますが、かかる無差別の人道を無視したいわゆる過激派テロ集団に対しては断固とした政府の対応

が必要である、こう確信しておりますので、海部総理にも、内閣を挙げて国家の威信をかけてこれは取り組むことである。今や成田は二分間に一便の割合でジャンボ機がピーク時には飛び立つわけでありまして、いつ何百人という人を巻き込んだ事故が起こるやもわからない。三十九カ国の人々が毎日のように成田に乗り入れられる。日本は市場開放して輸入を拡大するというのはうそじやないか、成田を見ろ、我々は荷物を運びあるいは観光客を誘致することが発展途上国の唯一の生きる道である、それを経済大国日本が入れないとは何事だ、今この厳しい攻勢に遭っておるわけでありまして、世界の中における日本の大きな役割を考えましたときに、これは共產主義国家であつたならば戦車を持っていってぶつ倒す話ですから、日本であるからそこをかかふせたりして我慢をしておる話でありまして、そういうことは理由にならないんですよ。過激派がおります、千三百人の一坪地主が頑張っておって成田空港ができませんということ、国際的には理由になりません。

したがって、非常な決意を持って平成二年度の概成に向かって今後も全力を挙げて努力をしてみたい、こう考えておりますので、今後ともよろしく御叱正、御鞭撻を賜りたいと存じます。

○小笠原貞子君 前回は参入の問題、運賃の問題などを具体的に伺いました。本日は、引き続き、運賃問題にも大きな影響を及ぼします荷主の問題について質問していきたいと思っております。

○政府委員(寺嶋潔君) そのとおりでございます。○小笠原貞子君 自動車運送事業法で荷主勧告措置

置が入りました。その理由は、今おっしゃいましたように、運送業界が荷主から不当な要求を受けやすい環境にある、こういうことでございます。そのことを考えますと、港湾運送も全く変わらない環境に置かれているのではないかと思いますけれども、いかがでございますか。

○政府委員(寺嶋潔君) その点におきましては、港湾運送もトラック業界と同様な立場にあると考えております。

○小笠原貞子君 同じ環境にあるとするならば、これを港湾運送事業の場合にどうしたらいいかというのを考えていかなければならない、そう思うわけなんです。今おっしゃいましたように、トラックの場合にこれが入ったということは、免許から許可になった。運賃は認可から届け出に規制緩和された。規制緩和になったことによって荷主の圧迫が強くなるというような心配があるからこれをあえて入れたというふうに考えますが、そのとおりでよろしいでしょうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 一面での経済的規制の緩和の中でそれが行き過ぎた過当競争を招かないようにいろいろないわゆるセーフガードを設けておりまして、緊急調整もそうでありまして、運賃変更命令もそうでありますし、そして荷主勧告もその一つでございます。そのように、今回のトラック事業法におきましては経済的規制の緩和の中ですらもセーフガードをつけておりますが、それは基本的な参入制度について免許制から許可制への移行、あるいは運賃の認可制から届け出制への移行といった規制緩和とのバランスにおいて導入されたものであります。

○小笠原貞子君 その規制緩和によって安全の確保が心配だ、だからそういうことがないようにと荷主への勧告制度というものがこに入ったというふうな素直に理解していいかと思うんです。経済的規制を緩めると社会的規制に大きな影響を与えるという結果になるわけです。だから、私たちはこの社会的規制に大きな影響を与えるというところまで賛成できないんだ、こう言いたいところなんです。

さらに問題なのは、港湾運送の場合なんですけれども、運賃がダンピングされている。それが決してちょっとしたものではありません、非常に大きな運賃のダンピングがずっと行われている。このことにつきましても、実は私もこの委員会でも六十三

年四月二十八日でございますけれども、神戸海運局の監査資料というのに基づいて質問をいたし、その実態を明らかにしてまいりました。料金監査の対象になったのが二十七社。そして、海貨料金ダンピングということで十一件、八社が文書警告を受けた。そのほかに口頭警告というものが二十九件、十二社。この口頭と文書警告と両方合わせますと四十件、十四社もあった。これが六十二年四月二十八日、私が神戸海運局の監査資料に基づいてその実態を皆様の前に申し上げた。

こういうような運賃のダンピング、この問題について荷主サイドは当然自分でやっていることだから知っていると思うんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 運賃監査に際しましては、当局は港湾運送事業者に立ち入るわけではございまして、相手の、取引先の荷主に立ち入るわけではございせんから、当然にその相手の荷主は港湾運送事業者が処分を受けたという事実を知っているというわけではないと思えます。

○小笠原貞子君 そのところをわかりやすく言うて、今言ったように、ダンピングしているということ、荷主が契約したりなんかするわけですから、荷主はそのダンピングしている自分のことでやれと言った価格について知っていないきやうそだ、当然知っていると思うんですけれども、どうですか。

○説明員(土坂泰敏君) 運送契約は荷主と運送事業者の契約に基づいてやるものでございすから、どちらが持ち込んだ場合であっても双方ともその内容は知っておるというふうに考えられます。○小笠原貞子君 受注業者である運送業者にとつ

て荷主との対等性を確保させるということが今強く求められているわけです。

そこで問題は、運送業者にはね返りがないようにいかに実効を上げるかという点が大事な問題になるわけです。勧告を発動するというまでにはいろいろな何点もの要件がございすけれども、中でも違反行為が荷主の行為に原因があるというこの論証について私たちが聞くところによりますと、荷主側からあらかじめ過積みとか、それから過労運転しなさい、それをやって運びなさいというようなことは当然言わないわけですよ。言わないけれども、あうんの呼吸でやられて、そして過積みだの、それから過労運転だのということが現在もやられているというのが現状だと思っております。結局、運転手さんが自分がやりましたと言っしかないうわけですよ。だから、私たちが行っているいろいろ聞く、いや、好きでやったわけじゃないけれども、やらざるを得なくてやっているんだみたいなことになるわけです。運送業者の口からなかなか言えない。もしそれを言ったならば仕事ももらえなくなるというようなこと、実効性が上がるのか懸念されるというのが私の言いたい問題なんです。つまり、あうんでやらざるを得なくなつて追い込まれているところ

に問題があると言いたいわけなんです。ところで、港湾運送事業の認可運賃となつておりますコンテナ貨物船積み料金、いわゆるE料金というのがございすね。それは幾らになつておりますでしょうか。

○説明員(土坂泰敏君) 港湾荷役料金でございすが、コンテナの場合は二十フィート型と四十フィート型、また実入りと空で違つておるわけでございます。さらに、接岸本船から上屋、野積み場内へ入れる場合とその逆の場合でまた違つてございすが、一つ典型的な例として四十フィート実入りコンテナを接岸本船から上屋、野積み場内へ搬入する場合は一トンにつき七百五十八円でございます。

○小笠原貞子君 済みません、ちょっとわかりに

くかったのですけれども。

それじゃ、私、運輸省の方から資料をいただきましたし、それから「輸出貨物船積み料金見表」というのをいただきました。それからきょう運輸省の方から資料をいただきました。おたくの方からいただいた資料を見ますと、「上屋入れよりパンニングの上CY渡しの場合」と書いてありますけれども、一トン四千五百一十一円、そういうふうになつておりますね。ここの早見表もそうなんです。一トンについて四千五百一十一円、これが船積み作業料金で、それにプラス分担金というのが書いてありますね。この分担金がいろいろありますが、合計すると十四五十銭。この船積み作業料金と分担金が認可の運賃、こういうふうになつていすわけなんです。船積み作業料金と分担金を足しますと、一トン当たり五千八百三十六円五十銭というのをおたくからいただいた資料で出てくるわけですが、それで間違ひございせんか。

○説明員(土坂泰敏君) 先生が今仰せの件は、輸出貨物の船積み料金表のうちの上屋入れよりパンニングの上CY渡しの場合、一トンにつき四千五百一十一円でございます。それから、それにさらに分担金等が港湾福利分担金その他三種類ございすが、一トンにつき一定の額が加わつたものが料金になる、そういうことになつております。

○小笠原貞子君 そういうことになつていすうのはそのとおりなんだけれども、だから私が確認したいのは、五千八百三十六円五十銭というのがおたくの資料からでも船積みの料金として出てきますね、E料金。

○説明員(土坂泰敏君) 全部を合計すると、そういう料金になるわけでございます。

○小笠原貞子君 そういうことになるんだというのだけ言つてくださればいいの、ああたうだと

言うとかわかんなくなつてしまふから。今御確認いただきました一トン当たりのいわゆるE料金というのが五千八百三十六円五十銭、こ

この五千八百三十六円という決められた料金が払われていれば心配はないわけなんです。ところが、先ほども言いましたように、実際にはひどいダンピングが行われているということが私の心配なんです。私が言うだけじゃわからないから、大臣にその辺のところを数字を私言いますから、質問の上からも見ておいていただければいいと思います。(資料を手渡す)

会社の名前は消しました、個別の名前が入っていますから、これでいきますと、港湾運送事業者が荷主側に見積もりを出しているその見積書なわけですね。そこに船積み料というのがございまして、その船積み料が三千二百円、こういう見積もりになっておりますね。先ほどの認可運賃では五千八百三十六円五十銭という数字だったわけですね。そうしますと、三千二百円というのは四六%にしか当たらない、こういうわけなんです。これは直接荷主とそれから実運送事業者の間で見積もりなんです。

その次のページを見ますと、これは船積み料というのが二千三百円というふうに出ていますので、先ほどの見積書の中で、二千三百円というところ、先ほどの五千八百三十六円五十銭の四六%切りまして実に三九%にしかならない。これはひどい実態だな、そう思うわけです。まともにやれば取引ができなくなってしまう。事業者がこんな大変なダンピングの運賃でも仕事を欲しいというところまで追い詰められている。だから、事業者が好きなこの違法行為をやっていないんだ、こうやってダンピングして契約をしなければ仕事がないんだというその姿を示している私は思うんです。

こういう中で、先ほどからも問題になりました、いわゆる世界的なネットワークを持つ国際複合一貫輸送業者が出てきます。それが大手であったり、いろいろ大きな力を持ったもの、こういうものが入ることによって事実上下請が支配されてしまう。そして、系列化されてしまう。運賃、料金のダンピングということが、相も変わらずというより

も、より大きな力で進んでいくのではないか、こういうことが心配されると言わざるを得ないんですけれども、それについていかがお考えでしょうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 港湾運送料金の完全収受、これは古くて新しい問題でありまして、港湾運送事業法の認可料金ではございまして、ただいま御指摘があったケースなどに見られますように、相当の値引きが行われているということは遺憾ながら事実でございまして。これは従来より料金監査等当局としても取り組んでおり、また業界としても日本港運協会を中心として完全収受に努めておるわけでございまして、今後の複合一貫輸送等の進展によって、利用運送事業者が既に相当数存在するわけでありますが、さらに活動が活発になるといふことも考えられますので、いずれにせよ港湾運送料金の完全収受は従来にも増して真剣に取り組む必要があると認識をしております。

○小笠原貞子君 真剣に取り組んできつとした料金を払ってくれるということであればそれは問題ないんだけど、何年もこういう状態が続いているということなので、それをやめさせて、きちっと料金が払われるようにするのはどうしたらいいか、具体的に、ということを考えてときに、やっぱり私は安いことがわかっていて荷主側がそういうことを契約しているわけだから、そうすると、この港湾運送にも荷主勧告がこれは当然必要なことではないか。荷主に対してどういう勧告をして、どういふふうには守らせるように具体的に進められるかということ、荷主勧告をどうするかという問題についていかがお考えですか。

○政府委員(寺嶋潔君) 荷主勧告制度、今回のトラック事業法案には非常に新しい制度として導入されたわけでございまして、これは先ほど来御説明申し上げておりますように、一方における規制緩和とのバランスの中で導入されたものでございまして。港湾運送事業におきましても、確かに運賃、料金のダンピングが行われておりますので、この

ような荷主勧告制度が導入されるということは一つの検討課題であると思っております。ただ、これは全体の法規制のあり方の一環として検討される必要があるもので、これだけを取り出して直ちに導入を図るというわけにはまいらないのではないかと思います。今後の検討課題の一つというふうには考えております。

○小笠原貞子君 ついでに伺っておきますけれども、今度入りました荷主の勧告というものと、運賃ダンピング、届け出運賃違反の場合、荷主側に問題があれば勧告措置するということになりませんか。

○説明員(土坂泰敏君) トラック事業を前提とした場合には、荷主側が不当な運賃の要求をしたという事実が明らか場合には荷主勧告の対象になるわけでございまして。

○小笠原貞子君 そういふわけだから、大臣どうなんでしょうね。さつき、港湾運賃のその問題について、荷主が知っていて安いダンピングで契約をするというふうなことがずつと行われている。だから、この辺のところを荷主にきちっと姿勢を正させる具体的な問題がなければ、やっぱり圧迫されてくると思うんですね。だから、私は、今の法律の中にこれを港湾運送の荷主に対してというのを入れるということになると、これは法体系でなじまない、いろいろな問題が出てくると思

いますけれども、こういう港湾運送事業者の荷主に對して何らかの勧告をして姿勢を正させるということ、これは必要なことではないか。そのために、どういふことが考えられるか、大臣としての御見解を伺いたいと思います。

○国務大臣(江藤隆策君) たびたび御指摘がありました、こうした港湾事業というのは特別の厳しい法律でございまして、今回のトラック事業法の改正と比べると格段に厳しくなっております。ですから、港湾事業という特殊な世界はきちっと守っていききたい、こういうことが実は本心であります。御指摘がしばしばございましたように、運賃のダンピングが行われておるのではないかと、した

がつて荷主勧告も入れたらどうだ、こういう御意見があるわけですが、これは法律が別個のものでございまして、荷主勧告だけをいじったときに、当局で心配しておりましたのは、今の一つの流れとして行革審その他でいろいろ言われまから、その他のいわゆる規制緩和をやれ、こういうことになりかねないという配慮から実は除いておるわけであります。しかし、皆さんの御心配をいただいたことでありますから、午前中もお答えいたしましたように、これから勉強させていただきたい、こう思っております。

○小笠原貞子君 本当に、もうちょっと早く大臣にこれを申し上げて勉強していただければ、今ごろいい結果が出たと思うの。これからの御勉強でちょっと大変でしょうけれども……

○国務大臣(江藤隆策君) これで賛成しますか。

○小笠原貞子君 法案、そんな取引だめよ。そんな取引はやめなす。

だけれども、その荷主勧告を本当にきちっとやらないと、荷主さんの態度で下が苦しんでいるということを私は重ねて申し上げたいと思うんです。

この荷主勧告制度で、運賃ダンピングというのが届け出違反の場合に勧告することになります、そうおっしゃいましたね。過積みだとか安全問題についてはすぐ勧告するといふのであれば、その勧告というのは安全問題だけではなくて運賃についても勧告するといふその役割をしつかり果たしていただかなければならない、そう思いますので、よろしく願います。大丈夫ですね。

○国務大臣(江藤隆策君) 御意見のあるところをよく承りましたから、申し上げましたように勉強させていただきます。

○小笠原貞子君 この荷主に対する勧告の規定なんですけれども、調べてみたら罰則が何にもございませぬ。これでは、運輸省からおしかりを受けた、はいわかりましたで終わり。極端に言えば、小言一ついただければそれで済むんだというふうなことになることが今ますますと安易に過ご

されてきたのではないか、そういうふうにも心配するわけなんです。そこで、荷主さんにしっかりしてもらいたいのにはどうしたいか。いわゆる社会的規制、どうしたいかというのを私なりにもいろいろ考えたのでございますけれども、やはり一つの大きな問題は社会的にこれを公表して社会的規制をかけるということが必要ではないか、私はそう思うわけなんです。

たまたま読んでおりました「物流プランナー」という雑誌なんですけれども、ここでは運輸省貨物流通局陸上貨物課の課長さんの小幡政人さんとおっしゃるんですか、その方が書いていらしたのね。運輸省の当事者が書いています。読んで、こう言っているんです。「荷主に対する罰則は法体系としてはあり。したがって、勧告や指導、あるいは悪質なもののについては名前の公表などになる。」いわゆる社会的に公表して社会的規制を図るということを運輸省のこの課長さんがおっしゃっておいりました。

そしてまた、同じその雑誌なんですけれども、これは八八年、さっきのは八九年一月。その前をずっと繰ってみたら、八八年四月の「物流プランナー」というところに、ここでは警察庁の吉村幸晴警視という方が発言なさっているんです。この問題については非常に安全の問題だと警察の方もいろいろ御苦勞なさっていらつしやる、この立場からこの吉村警視はこう言っているんです。これは前があるんですけれども、「これらの違反の見逃がせない点は、運賃問題や労働環境などが複雑に絡み合っていることです。つまり使用者、荷主等の指示、あるいはかわつていながら見て見ぬふりをするとといった実態がある。」、こういうふうにも実態を見ていらつしやるわけなんです。構造的違反とでもいえるものなんです。そのため、こうした違反については運賃のみでなく、背後責任の追求を徹底していく方針です。」、こういうふうにおっしゃっているわけなんです。だから、当然こういう決められた運賃を守らないというふうな、悪質かどうかというとは別に

して、実際の運送業者や働く人たちにしわ寄せがいくというふうな、こういうことがずっと大きな問題としてやってきているわけですから、だから聞かない場合には今度は社会的規制をかけるよというくらいのことであつてもいいのではないかと、私はそう思うんですけれども、いかがお考えでしょうか。社会的規制は無理だとおっしゃるなら、どうすれば荷主の姿勢を正せるといふ方向がとれるか。だめだと言ふのなら、考えていらつしやる何かいい知恵をお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔彦) このトラック事業法案におきましては、再三申し上げておりますように、非常に新しい制度として荷主に対する勧告の規定が入ったわけでございます。このような規定は他の運送事業法規に例を見ないものでございまして、その意味では画期的であるといふふうに考えております。従来は、このような規定が全くありませんでしたので、御指摘のように荷主は知らぬ存ぜぬで済んだわけでありましたが、これからは悪質な場合には運輸大臣の勧告があるということと、大きな社会的制裁を受けるわけでございます。罰則は確かにございまして、八八年四月の「物流プランナー」というところに、ここでは警察庁の吉村幸晴警視という方が発言なさっているんです。この問題については非常に安全の問題だと警察の方もいろいろ御苦勞なさっていらつしやる、この立場からこの吉村警視はこう言っているんです。これは前があるんですけれども、「これらの違反の見逃がせない点は、運賃問題や労働環境などが複雑に絡み合っていることです。つまり使用者、荷主等の指示、あるいはかわつていながら見て見ぬふりをするとといった実態がある。」、こういうふうにも実態を見ていらつしやるわけなんです。構造的違反とでもいえるものなんです。そのため、こうした違反については運賃のみでなく、背後責任の追求を徹底していく方針です。」、こういうふうにおっしゃっているわけなんです。だから、当然こういう決められた運賃を守らないというふうな、悪質かどうかというとは別に

荷主の名を積極的に公表してどうかという御意見も出るのでございまして、この点につきましては、この制度が初めて導入されたという経緯にもかんがみまして、現在のところではそのような積極的公表ということとは考えておりませんし、それがなければこの規定の意味がないということではないと思つております。

○小笠原貞子君 時間なので最後になるわけですが、先ほど申し上げました資料で私が申し上げましたように、一つはトシ当り三千二百円、一つの場合には二千三百円、こういうふうな差があるわけなんです。これは利用運送事業者が入ることによってダンピング、ピンはねが促進

されるといふ心配をあらわしておるわけです。先ほど申し上げました表で見ていただきますと、認可運賃の半分を割った四六%、この三千二百円というケースは取扱事業者が入っているわけなんです。だから、取扱事業者が入ることによって、荷主との直接契約と比べまして、このところであつたと計算しますと一〇%くらいまた差が出てきているというわけなんです。

取扱事業者は港湾運送事業を一部対象にしないというので、議事録を読んでも、またこの委員会でもおっしゃつておりましたけれども、今でさえも私が具体的に申し上げたような心配な事態になつておられますので、複合一貫輸送の中に組み込まれれば一層認可運賃というものの形骸化が促進すると、やっぱり最後まで心配なんです。そういう心配はない、大丈夫だ、その保証はいたしますと言ふのなら、ちよつと安心してどうしようかなと考えるのだけれども、その最後のところいかがですか。大丈夫だとおっしゃり切れますかどうか。

○政府委員(寺嶋潔彦) 当局といたしましては、先ほど申し上げておりますように、料金監査の一層の重点的実施等を通じて、認可料金の完全受取の実を上げていきたいと思つておりますし、また日本港運協会におきまして新たな組織をつくりまして、これには港湾労働者の御意見も尊重しながら、この運賃完全受取の運動を進めていくということが考えられておまして、これも従来に増して大きな前進であると考えております。なかなか一〇〇%確実に取るといふことは難しいことであるけれども、現状に比べれば大きな前進が期待できると考えております。

○栗森喬君 それぞれ各委員から、今回の規制緩和に基づきましていわゆる料金のダンピングといひますか、自由競争になつて結果的にその部分が労働者にしわ寄せになるのではないかと懸念で幾つかの質問が続いています。既に説明された部分もございしますが、改めて幾つかのことについて確認を求める立場で申し上げたいと思ひます。

私の手元には、既に原案の原案として、貨物自動車運送事業法に対する修正案の中に、「運賃者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定」という言葉がございまして。この部分は、言うまでもないと思ひますが、適切な運転時間というのは、現状の特に通運関係、トラック関係の労働者の一年間のいわゆる実労働時間が三千時間を超えるケースがかなりある、こういう実態の中で言われておるわけでございます。したがって、例えば月三百時間の労働時間のものを百五十時間にするということとを単純にやるだけでは問題は解決いたしません。それはどんなことかといひますと、いわゆる労働時間、運転時間と給料といひますか賃金は必ずと連動しておるわけですから、月三百時間働いているものが百五十時間になつたら賃金が下がるといふことが半分以上になるというのでは全然問題は解決しません。したがって、運転時間を適正にするということとは相対的には労働条件全体を向上させる、こういう立場でこの意味を理解したいと思ひますが、それでよろしいかどうか、答弁をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔彦) トラック事業におきまして長時間労働、これは再三御指摘がありますとおり際立っております。このような事態を改善しなければ、トラック事業における必要な労働力の確保すらおぼつかないという状況に立ち至つておるわけでございます。したがって、現下の極めて緊急を要する課題が労働時間の短縮であるといふことで、私どもも業界を勧告しておるわけでありまして、ただ、それが単純に賃金の低下に終わるといふことであつてはならないわけでありまして、全体として労働条件が維持あるいは改善されることを望ましいことは言うまでもないと思ひます。

○栗森喬君 今の最後のところ、ちゃんと確認しておきたいんですが、労働時間といふときには、単に労働時間だけでなく一時間当たりの賃金というんですか、そういうものがある程度保証できなければ運転時間を適正にすることはかなり難しいという認識に立っていることでは一致している

わけですね。ノークイエスかでお答えください。

○政府委員(寺嶋潔君) 労働時間を短縮して賃金の単価を高めなければ、総所得は当然低下するわけでございます。この賃金水準それ自体は、当然のことながら労使間の交渉にゆだねられる問題でありますから、行政当局が介入すべき問題ではありませんが、方向として全体の労働条件が改善していくことが望ましいということにおいて先ほど申し上げたことと変わりはございません。

○栗森喬君 それで結構だと思いますが、労使が自主的に決定をすると思いますが、その労使の労働組合もちゃんとあつて成立するところではそれなりにいいわけですが、いわゆる通運、トラック関係労働者といいますが、運送関係労働者の組織化率は必ずしも高いと言われる部類ではございませんので、その部分だけでお逃げにならないようにお願いしたいと思います。

その上で、さらにお尋ねを申し上げたいと思います。

トラック関係の通運関係労働者の労働条件をある程度保護する立場で出された労働省の通達で、いわゆる二・九告示というものがございまして。先ほど安恒委員の質問の中でも労働省と運輸省の幾つかの関係性についてもやっていたんですが、少なくとも運輸省としては、この修正に際するといふことはこの二・九告示についてクリアするといふ前提でこの文字を挿入することについて考えているのだと思いますが、それでよろしいのかどうか、お尋ねをします。

○政府委員(寺嶋潔君) 労働省の二・九告示につきましては、既に運輸省として過労運輸であるかどうかの重要なメルクマールの一つとして援用をしておるところでありまして、労働省との相互通報制度の活用等、労働省との緊密な連携によりまして既に二・九告示の遵守徹底を図っておるところでございます。

委員からお話のございました、法文の修正によつて「運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定」を法令上明文化するということにつきまして

て、運輸省としましては、修正の御要求の趣旨を踏まえて、もしこれが委員会の合意となる場合には、これを体して一層の遵守徹底を図ってまいりたいと思います。

重ねて申し上げますが、既に二・九通達は過労運輸であるかどうかの重要な指標の一つとして使っておるということでございます。

○栗森喬君 今の答弁では既にそのことはちゃんとやっているとございまして、実態としてはこの二・九告示すら守られていないというのがかなり実態報告にございまして。後でそのことについての報告もいただきたいと思いますが、少しこの内容を含めてちよつと申し上げます。

一つは、この二・九通達を見ますと、一カ月の拘束時間の最高ですから、最高以下というののも当然あるのだと思いますが、これは三百二十五時間でございます。三百二十五時間ということは、年に直しますとこれは三千八百時間を超えたいと思います。今国際的に労働条件、労働時間をどうしようかと言っているかといふと、いわゆる週休二日制、拘束労働時間を千八百時間にしようといふことです。ですから、現状からいふと普通の労働者の倍働いているというのが関係労働者の実態でございます。したがって、今後二・九告示との関係でこのような実態を改善していかなければ、一方で千八百時間、今、日本の労働者の平均の年間の所定内労働時間が、これはいろんな見方があるわけですが、二千二百時間から二千二百時間と言われている。少なくともこれから見ても、今トラック関係労働者の実態はかなり上回った数字でございまして、この平均値に近づけるだけでも相当の努力が必要だと思つていますが、そういう努力をする決意なりやり方、方法について、今回の法律制定に当たつての考え方を聞かせていただきたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 先ほど申し上げましたように、トラック事業におきます長時間労働は早急にこれを改善しなければならぬという認識に立つております。今回の新しいトラック事業法に

おきましては過労運輸の防止ということを極めて重視しております。法第十七条にそのための規定をもうるも設けてございまして、先ほど委員からお話がありました法文修正におきましてはその点を一層はつきりさせようという意図であると思ひ解をしております。このような新しい法制度のもと、さらにその実施のための実効性を確保する手段として適正化事業実施機関というものを指定いたしまして、これに日常的指導活動をやらせようといふことでございまして、当局の行います監査等の指導と両々相まちまして、これら長時間労働の実態の是正に実を上げていきたいと考えております次第であります。

○栗森喬君 三年後にこの法律そのものを見直すといふことになっていきますが、その都度運輸委員会でも、先ほどの報告は若干幾つかいただいた中でもあるわけですが、状況をその都度報告いただいて、そしてそのことがやっぱりちゃんとそういう運輸時間が適正な方向に向っているかどうかといふことについてはこれからもあることに申し上げるつもりでございまして、関係者にその種のことを周知できるように重ねてこはお願い申し上げます。

関係いたします。先ほど港湾労働者に関する百三十七号条約の問題が出されたんですが、今度は百五十三号条約についてお尋ねをしたいと思います。

これは路面の運転者に関するILO条約でありまして、ILO条約の批准については労働省の所管であるといふことを承知しておりますが、これについて当然今のこととも関連をするわけですが、未批准になっている現状についていかなる理由だといふふうに考えているのか、これは労働省と運輸省との両方にお尋ねをしたいと思います。

○説明員(氣賀澤克己君) ILO百五十三号条約、これは路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約でございまして、具体的に路面運送に従事します運転者の連続運転時間あるいは最大総運転時間、一日当たりの休息期間

等について規定をしたものでございます。

本条約につきましては、単に雇用労働者に適用があるというだけではございまして、車両の所有者やその家族である運転者にも適用されるということになっておりまして、そのような基本的な問題もございまして現状では批准が困難であるといふふうに考えているところでございます。

○政府委員(寺嶋潔君) ILO百五十三号条約はまだ批准されておらない事情につきましては、私もともしてもたいたいまの労働省の御説明と同様の理解をいたしております。

○栗森喬君 特に、中身二つ御意見を申し上げたいと思ひます。

一つは、今まで締結できない最大の一つの理由に、運転者だけでなく、自営業者、その家族までこれは及ぶんだ、したがってできないといふふうに言われましたが、今回の規制緩和によつてむしろそういうところがダンピングしたり野放しするといふことが大問題だよ、こういうふうに出てくるわけですよ。したがって、むしろILO百五十三号条約を締結することによつてその人たちに對して一定の拘束性を与えるといふんです。むしろ、我々から見たら好ましい状態に來ると思ひわけでございますが、今の新しい法をつくるに当たつて、そういう時代変化をとるとするならば労働省は当然そういう立場に立つて問題を立てるべきではないか。あるいは今の点で申し上げますと、運輸省が再三にわたつてさまざまな答弁をするときに、労働問題は労働省だとかこういうふうに言ひましたが、自営業者を含めてそのものに一定の拘束、労働者の立場から見れば保護を与えるといふんです。か、そういう立場については従来労働省任せという立場だけでなく、運輸省もむしろ積極的にこの条約は締結をするという立場に方針転換をするのが適切な立場ではないか、こういうふうにお尋ねをいたしたいと思ひます。

○説明員(氣賀澤克己君) 先ほど申し上げましたように、百五十三号条約につきましては申し上げ

たような問題があるわけでございます。労働法の場合には基本的に雇用労働者について適用するという建前になっているものですから、私も所管をする立場におきましては、それを前提にしながら条約との関係をいろいろ検討していかなければならないというふうに思っているところでございます。

○栗森喬君 運輸省。

○政府委員(寺嶋潔君) 二・九告示の対象が雇用労働者に限られるというのは、これは労働法規の基本的な原則ではないかと思っておりますので、それ以外のオーナーあるいは雇用されていない家族等に拡大するというにつきましては、これは私も余り独自の判断ができない部分ではないかと思っております。ただ、実態の問題として、おおよそトラック事業者である限りこのような労働基準が安全の妨げにならないように確保されなければならないというところは同感でございます。

○栗森喬君 運輸大臣、ここはちゃんと答えていただきたいんですが、自営業者などがあるからだめだというのはどうしても納得できないんです。

やっぱり公正競争というのは、最低の基準をお互い守らなければならないということが必要だと思っております。労働省は、これは労働者以外の人が入っているからだめだと言う。運輸省は、それは所管外であると言う。そうすると、ILOには日本国として、日本政府としてちゃんと加盟しておるわけです。一つでも多く条約を批准するのが、これは日本国の責務でございます。その立場から見ますと、これを締結するために努力をするということが今回の二法制定に当たって当然必要な事項だと思っておりますが、運輸大臣の見解をいただきたいと思っております。

○国務大臣(江藤隆義君) 物流二法の改正を四十年ぶりにやる一つの目的は、労働者の過重労働あるいは地位の向上ということにあるわけでありますから、ILO条約の批准がその線に沿う大きな責任であるとするならば、労働省と積極的に相談をしてまいりたいと思っております。

○栗森喬君 という発言をいただいて、それで結構でございますが、中身をちょっと申し上げますと、ILO条約の第六条などを見ると、日本でどのようなことを守るときには大変だと思っております。第六条には、「超過勤務を含め、最大総運転時間は、一日につき九時間及び一週につき四十八時間を超えてはならない」、これがこの条約の一文にございます。

例えば、このような標準労働に日本全体の関係事業並びに労働省が取り組みに相当の努力をしなかつたら国際水準に來ないということ、そしてそれでもなおかつ労働時間短縮全体の問題が日本の場合比較的長くかつたわけですが、いわゆる貿易摩擦や日本の国の国際的な立場などから、そういう追い風といえますか、全体のバランスの中で徐々に労働時間短縮に一定の成果が上がっていると思えます。したがって、本問題の条約の中身は相当厳しいものでございますが、その中身を含めて今後の努力すべき方法論、プロセスについて若干御意見をいただきたいと思っております。

○説明員(土坂泰敏君) ILOの六条をお引きになつて、最大運転時間、一日につき九時間というお話がございましたが、最大運転時間につきましてはいわゆる二・九告示でも定められておりました、そもそも二・九告示はILO百五十三号条約の趣旨に沿った国内の指導基準という関係に立つものでございます。その中では一日当たり最大運転時間は九時間、連続運転時間は四時間というように定められておまして、相当程度トラック運送事業に関しては条約の内容を考慮した指導基準になっておるものと考えております。したがって、この二・九告示を今後とも一層遵守するよう指導していかなければならないというふうに考えております。

○栗森喬君 それでは、次の質問に入ります。

規制緩和を前提とする今度の貨物二法案でございますが、それだけに守るべきところはちゃんと守つてもらう。従来の法というのはやややがる法に近いと言われたことを、新しい法律が発表に当

たつて守るところをちゃんとするというのは、あの意味では罰則規定等で行政処分を有効適切にやるといふことが必要だと思えます。前回までの運輸省の答弁では、今までもちゃんとやっていた、これからはちゃんとやるといふものでは従来の延長線でございますが、私の意見は、今後のあり方をこれまでのあり方より、より厳しい適切な早い時期における行政処分などをやるべきだというのが私の意見でございます。

ちよつとお願いをしたいのは、今までの違反者の総数とか、営業停止とか、自動車動かしてはならぬというような停止処分なんかの一定の報告があると思えますが、簡単にその現状について報告できるものがあれば出していただきたいと思えます。

○説明員(土坂泰敏君) いわゆる処分は、今仰せのように車両の使用停止あるいは事業の停止、免許の取り消し、その他警告など多数にわたるわけでございますが、トラック運送事業者を対象にいたしましたその処分事業者数というのを暦年で見てもまいりますと、ここ二、三年で申し上げますと、六十一一年が二千九百三十五件、六十二年が三千五百七十七、六十三年は四千九百九十六、こういう処分の実績がある状況でございます。

○栗森喬君 処分の件数が逐年ふえているというのは実態が相当悪い状態になっていることを示していると思えますが、ただ実感として申し上げると、このような処分件数というのは全体の中のごくごく氷山の一角だといふふうな感じを受けます。したがって、今後の行政処分などのあり方はより一層、法律でございますから周知期間、法を知らないとか、初めてのことでからお互いに運用がわからないとか、そういうことについては一定の過渡的な期間は必要だと思えますが、少なくともそれを遵守させるためには、従来にも増してそのことについては厳しくやっていただきたいといふことを申し上げておきたいと思えます。

その上で、ちよつともう一遍、いわゆる労働基準本権といいますが、そういうことで若干意見と質問を申し上げます。

一つは、いわゆる貨物運送取り扱いの關係の労働者の雇用形態でございますが、非常に雇用關係があいまいだといふことがこれは通常よく言われています。例えば月給制、日給制といいますが、日給月給制はまだいい方でございまして、日給制というのがかなり普通の状態でございまして、したがって、その日給制の中でも、休みがいつであつて休憩時間がどうなのかというのは、就業規則があつても、個別の労働者にとっては、これは正規の社員なのか、臨時の労働者なのか、請負でトラックだけ借りて來ているのかよくわからないという、これは日常茶飯事にやられていくことでございまして、そのようなことを改善するために、これはもちろん運輸省としても今回の法律でいろいろな管理者の設定をするとか、いわゆる法人をつくるとかいふのはそういう措置だと思えますが、実態として私が指摘したことは、全体かどうかは別にいたしまして、状態としてそういうことが多いというところについてはお認めになりますかどうかが、答えていただきたいと思えます。

○説明員(土坂泰敏君) 運輸手につきましては、日々雇入れられる者という者は使用してはならないという規制はあるわけでございますが、それ以上に今先生が仰せになりましたような雇用契約の実態は私もとしては把握をいたしておりません。

○栗森喬君 ですから、ならないということと実態はかなり違うということが言外には私はあると思えますが、きょうはその部分について深く言うのは一定の限界があるということをご承知の上で申し上げます。

これは、例えば普通正規の社員かどうかというのは、健康保険であるとか年金であるとか、こういういわゆる社会保険を受けているかどうかというのが一つの基準だと思えますが、今日の問題で言うならば、これは健康保険も年金もそうでございますが、本人負担と使用主負担と両方あるわけですが、両方とも安上がりするときには、仮に正規

の社員であつて社会保険制度を適用するといつてもできるだけ低い水準、あるいはこれはたしか厚生省で、きよう来ておいていただかないと思ひますが、これは一定の期間の月収入の三カ月分ぐらゐをもう一週割りまして標準報酬と称して標準掛金を決めるわけでございますが、この辺の実態は、特にこの関係労働者のところでは実態は悪いものになつてゐるという認識に私は立つてゐますが、それぞれ関係者の答弁をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(寺嶋潔君) 法定の社会保険への加入問題につきましては、御指摘のとおり、一部の事業者において未加入等の実態にあることは認識をしております。これがふえておるかどうかという点については、私どもとしてはつかみかねております。

これらの法定社会保険への未加入というものは直接には道路運送法に違反することにはなりませんけれども、雇用主としての基本的な社会的責務であると考えられますので、昨年の四月に全日本トラック協会を通じて事業者に対してこのようなことがないように注意喚起を行ったところであります。これを受けまして、全日本トラック協会では自主的な点検運動を行うとともに、各地において所要のセミナーとかポスターの作製、配布などを行つておりました、事業者の啓蒙を図つており、ある程度改善が見られてゐると聞いております。運輸省としては、この問題が労働条件の重要な部分であつて、今後の労働力確保、事業の健全な発展を期する観点から一層徹底を図るべく所要の指導を今後も行つてまいりたいと思つております。

○栗森喬君 健康保険と年金を聞いた関係もございまして、少しJR関係の年金問題についてお尋ねをしたいと思ひます。

年金法と被用者年金制度間の費用負担調整のための特別措置法案という二つの法律が今社労に回つてきております。衆議院での与野党合意で、鉄道共済の救済のための年金がパンクするという

ことで、それぞれ法律と政令の両方の内容を与野党合意したようでございます。ただし、これは関係のないことでございまして、連合参議院は衆議院にありませんので聞かされたという立場でございまして、ちよつと質問を関係者に申し上げます。

一つは、JRが自助努力と称する中に六十歳支給に交えるという部分がございまして、ところが、JRの定年というのはまだ六十歳になつてゐないわけですから、たしか経過措置がございまして、若干不利になるといひますが、そこに働いてゐる職員の立場から見れば条件が悪くなるというのが自助努力の中身の一つです。二つ目に、積立金の取り崩し、赤字になつて大変だといふので積立金があることを承知しながら毎年それを埋めていくといふのでございまして、これまたかなり、初め百億だったのが二百億といふふうになってゐますが、そのようにするといふのはそれを管理する運輸省や大臣の立場から見れば果たしてこれが適切なものと考えられるかどうか、そのことについて御意見を伺ひたいと思ひます。

○政府委員(大塚秀夫君) ただいまの御質問の中で定年の問題についてお答えしたいと思ひますが、鉄道共済の自助努力の一つといひまして、先生御指摘のとおり、六十歳未満の退職年金支給の新規発生を原則廃止する措置が盛り込まれておりますが、鉄道共済年金が各方面からの理解と協力に頼らざるを得ない状況にかんがみまして、やむを得ない措置と考えております。

なお、JR各社の定年は、各社の就業規則において六十歳とするが、当面五十五歳として、経営の状況などを勘案して逐次六十歳に移行するものとする旨が定められており、この定年の問題も含めまして、基本的には各社の労使間の問題であると考えております。JRにおきましても、鉄道共済年金制度の改正に伴う条件変化や各社それぞれの事情を踏まえつつ、労使間での検討が進められていくことを期待してございまして、

○説明員(乾文男君) ただいま委員が御指摘になりました衆議院段階におきます与野党間の修正に

おきまして、制度間調整の金額を三百億円減額し、鉄道共済の自助努力等を三百億円増額ということと与野党間で合意されたわけでございまして、確かにそれに伴います財源といたしまして、清算事業団の特別負担の増加が二百億円、JRの特別負担の増加が二十億円及び積立金の取り崩し百億円により対処すること、その合意において決められたわけでございまして。

私ども大蔵省といたしましては、鉄道共済の積立金は平成元年度末で約千九百億円程度かと思ひますが、鉄道共済の年間のいわゆる歳入が九千億円を超える中、そして赤字が年間三千億円を超える中で、この積立金というものは最小限のものとは存じますが、今回この与野党間の合意におきまして自助努力を何とか引き上げよといふお話し合ひの中で、積立金の取り崩し百億円も鉄道共済自体のいわば自助努力の一環として御決定されたものとして、私どもそのように受けとめてゐるわけでございまして。

○国務大臣(江藤隆雄君) ちよつと昭和六十一年の第一回の財源調整のとき私は国対委員長をやつておりました、そのときから実は今日があることは予測されておつたことであります。したがひまして、いろんな工夫をいたしまして仰せのような財源措置を講じてということで衆議院で若干の修正を願つたといふことでありますが、いずれにしても、来年度から三千億の財源が足りないといふことで鉄道の退職者が年金がもらえないのではないかと心配をしてゐるわけでありまして、ただいま参議院で審議中でありますけれども、ひとつこれはなるべく早く通していただいて、そして年末、皆正月を迎えますわけですから、安心して新しい年を迎えられるように各党御協議をいただくと大変ありがたい、こう思つておるところでございまして。

○寺崎昭久君 それでは、前回に引き続きまして過労運転問題、これを質問させていただきます。

まず第一に、高速道路における休憩所の不足、これに關して国あるいは高速道路公団等の姿勢を

聞きたいわけであります。

貨物自動車運送事業法の第十七条に、輸送の安全に關する事業者の講ずべき処置が規定されております。他方、運輸の長距離化、そういうことを踏まえて、高速道路でのサービスエリアの不足あるいはパーキングの不足、そういう中で運転者が休憩がとれないという実態については前回も申し上げました。この二つをあわせることがどうかといふこともあるかもしれませんが、あわせて考えてみますと、国や高速道路公団はみずから輸送の安全に關して何かやるべきことがあるのじやないのか、あるいは義務を負うべきではないか、そういうような疑問が出てくるわけであります。

多分、これに關しては国と公団といふのは運輸者に指揮命令する立場にないといふような答えが返つてくるのかもしれないけれども、単に運輸省令でこのように決めました、それを守らせる努力をしますといふ事業者に対する遵守事項を言うだけでなくて、実際にパーキングエリアなんかは足りないわけですから、道路をつくるときには必ずこれぐらいのパーキングエリアスペースを確保するとか、そういうことをみずから課すことも大事ではないかと思ひ、輸送の安全確保のために国や公団が講ずべき措置規定といふのもこの法案の中にあつてもおかしくないのではないかと、この御見解を承りたいと思ひます。

○説明員(土坂泰敏君) 運輸者の休憩なり仮眠のための施設の整備といふのは、輸送の安全を確保する上で事業者の義務づけの中身でございまして、きちんとやつていただかなきゃいかぬわけでございまして、運輸省といたしましては、それに対応するための措置といたしまして、いわゆる運輸事業振興助成交付金の制度を活用いたしまして、トラックステーション、これはそういう仮眠や休憩のための総合施設でございまして、その整備促進に努めてゐるところでございまして、現在、既に全国で二十八カ所供用が開始されております。また、予算措置を講じ、今後計画をしてゐると

ります。

○寺崎昭久君 先ほど栗森委員からも三千時間と千八百時間は余りにも乖離が大き過ぎるのじやないかという意見が述べられましたが、私も同感であるわけです。五年間といえども既に半ばに近づいておりまして、あと三年くらいで千時間も本当に詰まるのだからかという疑問を禁じ得ないわけでありまして、具体的にこうやって進めるのだという話がありましたら、さらにお伺いしたいと思ひます。

○説明員(石川透君) 政府といたしましては、我が国の年間総実労働時間を、現在の経済計画期間中に千八百時間程度に向けてできる限り短縮するということにはいたしてあるところでございます。これは我が国産業全体としての労働時間短縮の目標でございます。これとは別に個別の産業ごとに千九百時間だ、あるいは千八百時間だという目標を設定しているわけではございません。したがって、この自動車運転者につきましては特に千八百時間との関係で達成、未達成を云々するのはいかかというふうに考えております。個別の産業、企業の労働時間の短縮につきましては、当該産業、企業の実態を十分踏まえつつ、関係労使におきまして創意工夫をし、自主的に進めていくべきものというふうに考えておりまして、労働省、政府といたしましてはこのような労使の自主的努力に對してできる限りの指導援助に努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○寺崎昭久君 今答弁にもありましたように、労働時間の問題というのは帰るところは労使の問題かもしれないけれども、ぜひ行政は行政として御指導を賜りたいと思ふんです。

ところで、その行政のセンターというのはどこになるのでしょうか。このトラック運送業における時間短縮の指導センターと言ふのでしょうか。○説明員(氣賀澤克己君) トラック運転者の労働時間の問題、これは全体の労働者の労働時間の問題と同じでございますけれども、私どもの労働行政の重点課題であるというふうに考えておりまし

て、かねてより重点に取り上げて、いろんな方法によります指導援助をやっているところでございます。今後におきましても、私どもの重点課題として取り組んでまいりたいというふうな考えておるところでございます。

○政府委員(寺嶋潔君) 労働時間が労働者の御所管であることは言うまでもないところでございまして、私どももトラック事業を所管しております立場で、そこに働く労働者の労働時間、これは安全の見地からも極めて重要であると考えておるわけでございます。

昨年の四月、労働基準法の改正によりまして週四十六時間、法定労働時間が定められましたけれども、トラック事業等の運輸交通事業につきましては三年間の猶予期間で四十八時間が認められたところでありますが、しかしその期間内でありましてでもできるだけ早くこれを四十六時間とするように業界に対して通達をしたところでございます。

また、昨今におきましては、労働時間の短縮をしなれば必要な運転者等の労働力が確保できない事態になってまいりましたので、業界といたしましてこの点について強い自覚を持っておりまして、いわゆる短時間マニュアルというふうなものをトラック協会等につけて会員に配付し、その推進に努めておるわけでありまして、運輸省といたしまして、このような動きを積極的に支援する取り組みをしておるところでございます。

○寺崎昭久君 労働時間の短縮を実際に進めるにはそれなりの仕掛けだとか仕組みというの工夫されなければいけないと思ふんですが、先ほど運輸大臣から、適正化事業実施機関の中に運輸省とか団体あるいは組合の代表で構成する諮問機関のようなものをつくりたい、そういうお話がございました。この諮問機関では、こうした労働時間の短縮の問題等も取り扱ふのでしょうか。

○政府委員(寺嶋潔君) 適正化事業実施機関は、公正な競争を確保するために、特に安全基準の遵守について積極的に業界を指導することとなつて

おります。したがって、労働時間の問題もその中で重要な事項の一つとして考えられておるところでございます。私どもとしましては、この実施機関の活動を通じて従来にも増して労働時間の短縮が推進されることを期待しているものでございます。

○寺崎昭久君 御趣旨は大変結構なんです。例えば運輸省の関係では物流政策懇談会とか運輸審議会とか、あるいは運輸政策審議会というふうな機関が既に設置されており、中でも物流政策懇談会の中では労働時間問題にも触れられておると伺っているんですが、なかなか実効のほどが上つたというところまでは聞いていないわけでありまして、こういう既にある機関と今回新たに設置される適正化実施機関とどういう関係で運営されるのでしょうか。

○説明員(土坂泰敏君) 幾つかお挙げになりましたが、物流政策懇談会と申し上げますのは、いわゆる労働組合と運送事業者と、それから運輸省の関係者が集まりましてトラックの諸問題、位置づけなどについて議論をする場でございます。したがって、そこでは当然、今言つたような問題も議論の対象になる重要な事項でございます。

また、運輸審議会は、これは全然性格の違う機関でございます。法律に基づき免許でございます。また、基本的な運賃の認可などを公平に行うために運輸省の設置法に基づいて置かれておる機関でございます。その委員も両院の同意を得て任命される、そういう性格のものでございます。

また、運輸政策審議会というのは、これはまた全然違う運輸省の所管行政に関する政策を諮問する場でございます。それぞれ性格が違うわけでございます。ただ、労働問題につきましては、運輸政策審議会の場合、物流部会という場が設けられることになりましたが、そこでは議論をしていただかなければならないというふうな考えております。

それと、こういった機関と今の適正化事業実施機関の諮問委員会でございますが、適正化事業実

施機関の諮問委員会というのは、法律に基づいてこのたび発足いたします適正化事業というものを公平に行えるようにいろんな方の御意見を聞いていこうというところでございまして、その第一のねらいは、やはりいろんな輸送秩序などを守る事業の適正化というものをきちんとやっていくということが第一のねらいでございます。したがって、それぞれ役割が違つておるといふふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○寺崎昭久君 ちよつと今聞き漏らしましたが、政策審議会の構成メンバーというのはどういう方でしょうか。

○説明員(土坂泰敏君) これはいわゆる学識経験者を中心にして構成されておまして、具体的に運輸大臣が任命をするものでございます。それぞれ各界から運輸政策について高い識見をお持ちの方を運輸大臣が任命して委員に御就任をいただいているところでございます。

○寺崎昭久君 今のお話を伺いますと、例えば労働時間を取り上げる場としては物流政策懇談会、ここが一番ふさわしいのかなというふうな感想も持つたような次第ですけれども、聞くところによりますと、この懇談会というのはそうたびたび開かれておるわけでもないし、あるいはここで何か決める事の申し合わせをするという場でもないように伺っているんですが、もつともつとこの機能を充実し、開催頻度も上げ、例えば労働時間の短縮の問題を重点的にやろうとか、過積みの問題を重点的に取り上げようとか、伺いますと、構成も運輸省のほか業界団体、労働組合の代表、そういった人々も加わっているようでありまして、言つてみればこの懇談会の格付をもう少し高めて機能を充実するとうようなことが今後具体的に問題をつぶしていく上で大事なことでないかと思ふんですが、大臣、その辺の御意見はいかがでしょう。

○国務大臣(江藤隆美君) 今までの物流政策懇談会というのは、おっしゃる通りに、しよつちゅう開いておるわけではございません。今度は、適正

化事業というのは、中央もそれから地方もこれは常設機関になるわけでありまして。ひとり、官庁は運輸省だけではなくて、関係官庁の中から適正な人を委員として選ぶ、また経営者諸団体からも出す、それから労働組合の代表も出してもらって、これから一つの適正化事業というのが常設機関として、不当な競争がないように、ダンピングがないように、あるいは過積みがないように、労働時間を守られるように、労働過重にならぬように、そういうことを協議していくわけでありまして、私どもは、この成果を期待いたしまして、このせつかくつくる機関が機能するように厳重に取り計らうてまいりたい、こう思っております。

○寺崎昭久君 ぜび、大臣が言われた趣旨で運営されるように期待したいものだと思います。どうも、ややもするといいつつ放し、聞かれつつ放しというんでしょ、そういうフォローがないということ、あるいはそこに参加した代表からいまして、何か利用されたというんでしょ、よく審議会の御意見を承りましてというまう言葉がありますけれども、そのために出されたのかなんということを言う人もないではないわけでありまして、せつかく新しい法案が成立しようとしているという時期だけに、今おっしゃられました適正化事業実施機関、これについては実効のある権威のある、あるいは中においての拘束力のある、そういう機関であり運営にしたいのだと思います、そういうことをお願いして、私の質問を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 他に御発言もなければ、両案に対する質疑は終局したものと認めて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。それでは、これより両案のうち、まず貨物運送取扱事業法案について討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小笠原貞子君 私は、日本共産党を代表して、貨物運送取扱事業法案に対する反対討論を行います。

まず、指摘しておかなければならないことは、運輸事業の規制緩和が今まで臨調行革、行革審の民間活力として財界の意向に沿って次々と手がつけられてきたが、本法は物流部門の総決算として出されたものです。そして、本法には物流関係者やそこに働く労働者の意見が十分反映されたとはいえず、今回このような形で本法が採決されることは今後大きな禍根を残すものであり、極めて重大と言わなければなりません。

反対理由の第一は、本法が実際の運送事業者を犠牲にした物流合理化法案であることです。

本委員会の審議でも明らかのように、トラックや港湾運送事業者等の運送事業者が法定運賃である認可運賃を完全に収受できないのが物流の現状であります。ところが、本法は、このような物流業者がまたもや営業がでる環境や労働条件等の整備には何らの根本的な対策を示さず、大手の荷主やメーカーの保護は法文化しているのであり、このことは、今までさても大手の荷主やメーカーは物流業者よりも優越的地位にありますが、本法はこの優越的地位を法律で一層強めるだけではなく、それを前提にしておかつ直接的に運送事業を行えるようにするものであり、絶対に容認できません。

反対する第二の理由は、本法がトラックや港湾運送事業者等の各輸送手段別の運賃、料金をますます形骸化させることである。

本法のねらいが、国内はもとより、国際的な複合一貫輸送体制の確立であり、そのために各輸送手段等の運賃、料金等の込み運賃である通し運賃は避けられませんか。このことは、運輸政策審議会物流部会複合一貫輸送委員会の報告や経団連の運輸規制緩和部会報告等で通し運賃の重要性や同運賃を前提にした市場原理の導入が述べられていることから明らかであります。港湾運送事業の現状は、認可料金さえも下回り、通し運賃として日常的に支払われております。本法案のもとでは通し運賃が各種の運送事業の運賃、料金の積み重ねにならないことは、物流の実態からも明らかであります。

最後に、我が党は、国民本位の物流制度の確立は重要であると考えています。複合一貫輸送制度もその一策であると考えています。しかし、本法案のように、中小物流業者に一方的な犠牲を強要する大手の荷主やメーカー等の物流コストの削減のための合理化や再編を一層促進する複合一貫輸送には反対であることを申し上げて、反対討論を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。これより採決に入ります。

貨物運送取扱事業法案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(中野鉄造君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

谷川君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。谷川君。

○谷川寛三君 私は、ただいま可決されました貨物運送取扱事業法案に対し、自由民主党、日本社会党、護国共同、公明党、国民会議、連合参議院及び民社党・スポーツ・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

貨物運送取扱事業法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、関係者に本法の趣旨、目的を周知徹底させるとともに、次の事項につき、万全の措置を講ずべきである。

一 貨物運送取扱事業者が実運送事業者に対し、不当な運賃料金の引き下げを強要することのないよう関係者に対する指導監督を強化するとともに、運賃料金の遵守について本法及び関係事業法の適正な運用を図ること。

二 貨物運送取扱事業者が、実運送事業等を不当に圧迫して輸送の安全を阻害する等実運送等の正常な運営を阻害しないようその趣旨を省令において定めるとともに、適正な指導監督を行うこと。

三 貨物運送取扱事業者の不適正な事業活動を防止するため、更新制と同様の効果が期待されるよう計画的かつ着実な監査を実施する等許可又は登録後の指導監督を強化すること。

四 貨物運送取扱事業者の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、事業の改善命令、許可の取消処分等について厳正かつ機動的に行うこと。

五 貨物運送取扱事業参入の許可又は登録に当たっては、その基準を具体的に定め、統一性、透明性を確保すること。

六 港湾運送事業に本法の適用がないことを関係者に周知徹底すること。

七 利用運送事業者が行う国際複合一貫輸送の進展により港湾運送に関する秩序に支障が生じないよう、港湾運送の認可料金の遵守については、(社)日本港運協会に対し、港湾労働者の意見を尊重しつつ、荷主、利用運送事業者等に対し、その適正収受の確保につき積極的働きかけを行う体制を整備させる等その効果的対策になお一層努めること。

八 港湾運送の認可料金が遵守されるよう法令上の手当てを含め所要の措置を検討すること。

九 コンテナリゼーション、国際複合一貫輸送の進展による港湾荷役の変化に対応して、港湾物流センターの整備、港湾運送事業者の協業化、協同化、集約化等により港湾運送事業者による物流機能の充実を図り、港湾運送の職域確保を支援する方策を推進すること。

十 港湾労働者の雇用の安定を図るため、ILO第一三七号条約の批准に向けて、できる限りすみやかに必要な条件整備に努めること。右決議する。

以上であります。

○委員長(中野鉄造君) ただいま谷川君から提出された附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(中野鉄造君) 全会一致と認めます。よって、谷川君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

次に、貨物自動車運送事業法案の修正について田淵君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。田淵君。

○田淵勲二君 私は、自由民主党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民会議、連合参議院及び民社党・スポーツ・国民連合を代表して、本案に対し修正の動議を提出いたします。その内容はお手元に配付いたしております案文のとおりでございます。これより、その趣旨について御説明申し上げます。

貨物自動車運送事業法案は、輸送ニーズの多様化、高度化に対応して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の抜本的見直しを行うとともに、過労運転等輸送の安全を阻害する行為を防止するため、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等を講じようとするものであります。

しかしながら、貨物自動車運送事業者の労働時間は年間三千時間を超える状況にあり、また自動車運転者の労働時間等の改善のための基準等の違背状況も改善されていないことにかんがみ、本法案に事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定を加え、輸送の安全に係る規制について遺憾なきを期せようとするものであります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(中野鉄造君) これより原案並びに修正案について討論に入ります。

います。

○小笠原貞子君 私は、日本共産党を代表して、貨物自動車運送事業法案に対して反対の討論を行います。

反対理由の第一は、本法案の目的からも明確なように、従来の運送事業の理念であった公正な競争、秩序の確立、公共の福祉の増進という立場から、市場原理を最優先し、専ら事業者間の競争にゆだねているからです。

道路運送の使命は、何よりも安全で秩序維持が優先されなければなりません。しかも、トラック運送事業は、日本経済を支える動脈として物流輸送の重要な役割を担っています。中小企業が九・五%を占める特質を持つ同業界だけにこそ、事業者の保護、育成が必要なのです。にもかかわらず、これらの理念を放棄し、大企業の利益優先を重く見た法案であり容認できません。

反対理由の第二は、参入の規制から需給調整を外すなど、一層過当競争を強いることになり、その結果、大手が中小を淘汰することになるからです。

現在、トラック運送事業の問題は、荷主に従属化した関係による慢性化した運賃ダンピングと三千時間を超える長時間労働、過労運転、ひいては交通事故の多発など、他産業と比較しても著しい問題を抱えています。免許制から需給関係を全く無視した許可制となれば、力の強い大手運送が中小を食いつぶし、さらに大資本が運送事業に自由に参入し、中小零細業者が淘汰ないしは大企業の系列、下請化構造を促進することは明白です。

一方、予想される過当競争を見越し、セーフガードとして緊急調整措置をとるようになっていきますが、実効性の問題と同時に、それにも増して重大なことは、発動要件がその地域の三分の一ないし二分の一の事業者が倒産しそうなとき発動するということです。そのときには、既に大量の事業倒産、倒産しそうな状態にあるのですから、何とも冷酷な法案と言わざるを得ません。当委員会でも明らかにしたように、日常的に需給状況の

データを把握するのですから、倒産などの危機的状態を未然に防止する、そのことこそ運輸行政に強く求められているのです。

第三に、トラック運送事業者の営業並びに労働者の生活と権利にとって生命線とも言えるべき運賃が認可から届け出制になることです。

認可運賃のもとでも荷主側から陰に陽に圧力をかけ、運賃ダンピングが恒常的に行われているのが実態です。届け出運賃により運賃はたたかれ、ダンピング競争が進行していくことは火を見るより明らかです。しかも、届け出運賃は個々の企業ごとの適正なコスト、利潤に基づき算定され、当然大手の運賃と中小の運賃の格差は広がり、中小のシェアがどんどん奪い取られ、労働者の過労運転、過積載なども何ら解決しないばかりか、より問題が拡大すると考えられます。確かな運賃保証こそ強く要求されているのに、届け出運賃はそれに逆行するものであり、絶対認められません。

第四に、参入規制の大幅な緩和、運賃の届け出制など、経済的規制の緩和は過当競争を引き起こし、ひいては交通事故、公害など社会的規制を緩めることになるからです。

本法案には安全の確保など一歩前進の規定も導入されています。しかし、一方で経済的規制を外して、根本的な解決にはなり得ないということを強調しなければなりません。

以上で、反対討論を終わります。

○委員長(中野鉄造君) 他に御意見もないようです。これから、討論は終局したものと認めます。

これより貨物自動車運送事業法案について採決に入ります。

まず、田淵君提出の修正案の採決を行います。本修正案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(中野鉄造君) 全会一致と認めます。よって、田淵君提出の修正案は可決されました。

次に、ただいま可決されました修正部分を除いた原案全部の採決を行います。

ます。

○委員長(中野鉄造君) 多数と認めます。よって、修正部分を除いた原案は可決されました。

以上の結果、本案は多数をもって修正議決すべきものと決定いたしました。

片上君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。片上君。

○片上公人君 私は、ただいま修正議決されました貨物自動車運送事業法案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議、連合参議院及び民社党・スポーツ・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

(議案)

政府は、本法施行に当たり、関係者に本法の趣旨、目的を周知徹底させるとともに、次の事項につき、万全の措置を講ずべきである。

一 貨物自動車運送事業者に対する許可後の指導監督を強化するとともに、貨物自動車運送適正化事業実施機関の有効活用を図ること。

二 貨物自動車運送事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、輸送の安全確保に関する是正命令、事業の改善命令、許可の取消し処分等について厳正かつ機動的に行うこと。

三 不適正な事業活動を防止するため、貨物自動車運送適正化事業実施機関の活用を図るとともに、更新制と同様の効力が期せられるよう計画的かつ着実な監査を実施する等、許可後の指導監督を強化すること。

四 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年二月九日労働省告示第七号)」を輸送の安全確保に関する事業者の遵守すべき事項として、運輸省及び労働省において、その徹底を図り、労働時間の短縮及び労働力の確保について業界を指導するとともに、その円滑な推進のための環境整備を図ること。

紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三五九五号 平成元年十一月二十九日受理
J R の不当労働行為事件に対する労働委員会救済

命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市長野町一、四〇三ノ二〇 山中惣吾 外二百名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三五九六号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市福田町三七ノ一九 森義博 外三百四十六名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三五九七号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市湯野尾町九〇〇 山口英次 外二百名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三五九八号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市幸町三二〇ノ一四 下津辰男 外二百名

紹介議員 沓脱タケ子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三五九九号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市幸町四七九ノ二 徳永芳則 外二百名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇〇号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市幸町一四五ノ一二 松尾アバート一 石田喜信 外二百名

紹介議員 高崎 裕子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇一号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市目代町二、〇六五 桑原正則 外二百名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇二号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市仲沖町六五〇ノ三 平野春喜 外二百名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇三号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市貝津町八九二ノ一 古沢喜代子 外二百名

紹介議員 林 紀子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇四号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県北高来郡高来町下与二七六 吉田文夫 外二百名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇五号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市大場町六一四 岩永敏則 外二百名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

第三六〇六号 平成元年十一月二十九日受理

J Rの不当労働行為事件に対する労働委員会救済命令の即時完全履行に関する請願

請願者 長崎県諫早市貝津町八四六ノ一〇 西村國義 外二百名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第三一五七号と同じである。

平成二年一月八日印刷

平成二年一月九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P