

第百五十四回
国会

参議院国土交通委員会會議録第七号

平成十四年四月四日(木曜日)

午前十時三分開会

委員の異動

四月三日

辞任

佐藤 雄平君

補欠選任

榛葉賀津也君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

北澤 俊美君

鈴木 政二君

脇 雅史君

藤井 俊男君

弘友 和夫君

大江 康弘君

委員

荒井 正吾君

木村 仁君

北岡 秀二君

月原 茂皓君

野上浩太郎君

野沢 太三君

松谷蒼一郎君

森下 博之君

森山 裕君

吉田 博美君

池口 修次君

榛葉賀津也君

谷林 正昭君

薬科 満治君

続 訓弘君

大沢 辰美君

富樫 練三君

田名部匡省君

国務大臣

淵上 貞雄君

副大臣

扇 千景君

国土交通大臣

月原 茂皓君

国土交通副大臣

森下 博之君

大臣政務官

事務官

国土交通大臣政務官

杉谷 洸大君

常任委員会専門員

石川 裕己君

国土交通省鉄道局長

深谷 憲一君

国土交通省航空局長

憲一君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○鉄道事業法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(北澤俊美君) ただいまから国土交通委員会を開会をいたします。

まず、委員の異動について報告をいたします。

昨日、佐藤雄平君が委員を辞任され、その補欠として榛葉賀津也君が選任されました。

○委員長(北澤俊美君) 次に、政府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。

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省鉄道局長石川裕己君及び国土交通省航空局長深谷憲一君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取

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(北澤俊美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(北澤俊美君) 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○荒井正吾君 おはようございます。自由民主党の荒井正吾でございます。

限られた時間でございますが、全幹法の質問をさせていただきます。まず、政府参考人の鉄道局長に幾つか法の解釈について質問させていただきます。最後に大臣から総括的な御意見、所感を賜りたいと思います。

今回の全国新幹線鉄道整備法の一部改正は、建設後半世紀近くになります新幹線鉄道の施設の改修がいつとに重なりますと事業者ひいては利用者にと不均衡な負担が生じるということで、事前に工事費用を非課税で積み立てて利用者負担の平準化を図るという目的でなされているというふうに理解しております。

そこで、幾つか制度の趣旨、内容について質問をさせていただきます。

制度の創設に当たりましては、昨年、税制改正要望が出されまして引当金制度の創設が認められました。また、同制度を盛り込んだ租税特別措置法も今国会で既に成立しております。

ところで、昨年の要望の際は、JR東海を持ちます国鉄長期債務償還の円滑化のためということが税制改正要望の際強く主張されたわけでございます。今回の改正法には、大規模改修の円滑化という法案の提出理由は述べられておりますが、国

鉄長期債務償還の円滑化ということは法文上も述べられておらないわけでございます。

もし長期債務償還の円滑化ということが法案の主たる目的であれば、それは国鉄改革のスキームの一部見直しであり、それは全幹法ではなく国鉄改革の関係法の改正で行うべきだという意見もあり得ると思われませんが、今回の全幹法改正の趣旨を改めてお述べいただきたいと思えます。

○政府参考人(石川裕己君) 今回の全幹法の改正の趣旨でございますが、我が国の基幹の大量高速輸送機関でございます新幹線鉄道について将来にわたり安定的な輸送を確保するためには、将来行われる大規模改修に向けて必要な備えを行っていく必要があると。このために、このような交通政策上の必要性から、完全民営化されたJRに対して大規模改修に必要な資金をあらかじめ引き当てさせることにより、将来にわたって新幹線鉄道の安定的な輸送を確保するとともに、完全民営化されたJRの資金調達リスクの軽減や将来の運賃の値上げ幅を抑えることを目的としたものでございまして、必ずしもJR各社の債務償還の円滑化を直接の目的としたものではございません。

しかしながら、本制度によりまして、巨額な費用を要する大規模改修に備えて内部留保を厚くするという効果が達せられますので、結果的に債務償還の円滑化にも資することとなると思えます。

○荒井正吾君 主たる目的が大規模改修の円滑化ということでありましたら、他のJRにも適用が可能な制度のように思われるわけでございます。

今度改正されます全幹法第十五条の所有営業主体の指定は、JR東海だけではなく、他のJRについても行われ得るというふうにも解釈できると思いますが、可能な指定の範囲や、またどのような基準で行われるかについて御説明をお願いしたいと思います。

○政府参考人(石川裕己君) 今回の全幹法の改正の趣旨は先ほど申し上げましたとおりでございます。一言で言えば新幹線の老朽化対策ということでございまして、全幹法第十五条の所有営業主体の指定につきましては、JR東海だけでなく、将来的には山陽、東北、上越の各新幹線を所有するJR西日本あるいはJR東日本というものがその対象となり得るものと考えております。もともと、当面は開業から経年数が最も古い東海道新幹線を所有するJR東海が指定の対象となるものと考えております。

全幹法第十五条の所有営業主体の指定につきましては、個々の新幹線ごとに開業からの年数、車両の走行実績、財務の状況等から、大規模改修の必要性、さらには引当金積立ての必要性及び妥当性、こういったものを判断して行うものでございます。

○荒井正吾君 鉄道施設は大変古いものも多うございまして老朽化のための改修というのは日常要るものだと思いますが、今回の非課税の事前積立てが認められますいわゆる大規模改修と、そうでない通常の改修との区別をどのようにされるのか。引当金制度になる工事の大規模性というのは、量的に工事が大きいというよりも、いつときに集中するとか、あるいは事業主体の体力とか身の丈でありまして、その引当金事前積立てを認める正当性という点に、ある点、基準が明確にならないといけないと思いますが、その点、いかがでございましょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 引当金の対象となる大規模改修、これとそれ以外の通常の改修工事というものについてどういうふうに区分するのかというお尋ねでございますが、私どもとしては、通常の改修工事というのは、短期間で更新が必要となるような設備の交換あるいは施設の部分的な補修というものなど、いわゆる施設の維持管理というものを目的としたもので、そういう工事だろうと思っております。具体的には、例えばレールの交換でありますとか電線線の交換あるいは防音壁

の補修、それから鉄げたの塗装、こういうふうなものだろうと思っております。

一方、今回の引当金の対象となるような大規模改修というものは、経年、年の変化それから車両の走行により劣化した鉄道施設について、施設の取替え等の通常の改修工事を越えた抜本的な対策を行うもの、施設の取替え等の抜本的な対策を行うものでございまして、例えば橋げたの取替えあるいは高架橋の荷重の受け方を変更するような構造変化、トンネルの出入口付近に鋼板を張るなどの補強工事、あるいは地中に埋め込み、盛土を引き締めるような工事、こういうふうな施設の取替え等の通常の改修工事を越えた抜本的なものというふうに考えております。

○荒井正吾君 通常の改修を越えた工事を行うために引当金制度を適用するというのなら、改修というのは、今までもあるものを老朽化したから替えるというのは、今更なるものを老朽化したから替えるというのを抜本的に、今リフォームというのがはやっておりますけれども、大変良くなるというふうなための引当金制度だということでありましたら、先日、本委員会でも委員がJRの事故について御質問されましたときに、そのような安全施設というのはなかなか導入できないんだ、財政上の理由があるからということではございした

が、鉄道の安全施設は工事規模はわずかでございしますが、事業者の体力にとつては大変大きなものであり、あるいは収益の向上に資さないために導入されないということ、事業者が導入できないから安全に事欠くということ、このようにな体力のある事業者が引当金制度を導入されるんではないかと、力のない事業者に必要な施設を、特に安全施設を導入するような制度の創設というものは更に必要だと思われましかども、行政の御当局でいかがでございましょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 安全対策に対する投資というのは常日ごろから当然行っているかなければならないものだろうと思っております。それで、特に、御質問がありましたように、中小民鉄に対して安全投資をどういうふうにするか

トしていくかということが大事だろうと思っております。また、今回改正にありますが、また従来の法制度もそうでございますが、施設の更新や事業者の債務の円滑化というふうなサブライサイドの法制、法スキームが中心であるわけでございまして、利用者のためになる制度の創設や法改正をもっとしていただきたいというふうに日ごろから考えております。

現行の法スキームでは、特に運賃制度や案内表示制度というふうなものは、個別の事業者の申請をチェックする、個別の事業者の要望に応じて介入するということが運輸関係の法スキームの中心になってきたわけでございまして、東京のようにな複数事業者が、地下鉄なんか、鉄道があるような地域でありますとか、大規模ターミナルの案内表示というのは非常に複雑でございまして、最近、ワールドカップがある中でソウルの地下鉄がナンバリングをするというふうな聞いたわけでございまして、東京の地下鉄の有楽町線、半蔵門線、丸の内線、地方から来た人は全く分からない。しかも、ある地域に存在する地名をその線路の名前にするというのは、事業者の好みによってそのままになっているというふうな案内表示でござ

いますけれども、例えばナンバリングを、東京の近辺に鉄道駅というのは例えば幾らあるんでしょうか、何百、何千線とあるかもしれせんが、Aの何番、Bの何番、Cの何番というふうにもし表示すれば、どこの、Cの5番に行くにはAの1、Bの3で降りて、Cの5に行つて、こういうふうなデジタルの表示ができて、これは外郭にも案内表示するわけでございまして、今の法スキームではそのような案内表示のシステムを導入するのは事業者の申請を待たないかぬ。しかし、統合して申請するというのはなかなかできないシステムになっているわけでございまして、したがって、今の法制度を変えて、ある地域の統合的なサインを作るといふような法スキームが必要だと思つてございまして、そのようなことについては、今の時点でのアイデアを伺いたいと思つております。

○政府参考人(石川裕己君) ただいま御紹介のございましたソウルの地下鉄のナンバリングというものにつきましては私も面白いアイデアだろうと思つております、日本人がソウルに旅行したときかなり使いやすいものだという話も伺つております。こういう問題につきましては、私ももちろん鉄道事業者等に対して、こういう話があるというふうなことについて働き掛けをして、また議論をしていきたいと考えております。ただ、一般的に私どもとして、やはりサービス、今お話があったように、サブライヤーの立場だけではなくて、利用者の立場から見た様々なサービスの向上ということについて十分考えていくべきだと思つております。

これにつきましては様々な取組が我々としてもなされておると思つてございまして、例えば駅について言えば、駅の機能をどういうふうな強化をしていくかというふうなこと、それからワールドカップのお話でございましたが、例えばワールドカップに向けて言えば、会場の最寄り駅とか主要駅について案内表示を英語を始めとする外国語

を併記するとか、インフォメーションブースの設置等の準備が、私どもとともに共同して準備を進めているところでございます。

さらに、利用者利便という観点から、あるいは利用者の利便の増進という観点からは、私どもとしても重要な課題であるという事柄でございますので、昨年十一月に実は情報提供ガイドラインというものを新たに策定いたしました。鉄道事業者に対して、利用者へのサービスの水準あるいは安全への取組、こういうことに関して積極的に情報提供を行い、あるいは利用者の意見あるいはその意見に対しての対応というものについても情報提供を積極的に行うよう指導を図ったところでございまして、今後ともその周知徹底を図ってまいりたいと考えております。

○荒井正吾君　そういう分野での御努力を非常に評価させていただきますし、今後も続けていただきたいと思いますが、事業者に対する働き掛けとかワールドカップがあるから案内表示を変えとか、そういういつときのことではなくて、継続的に、恒常的に利用者、受益者の声を聞くシステムが法的に整備されていないというふうな問題を指摘させていただきたいと思うわけでございます。

運賃・料金制度も、今の個別事業者に対する認可制では、申請がないと認可がない、積極的な働き掛けができない、あるいは利用者の声が直接事業者に伝わるシステムがない、それを経常的に、長期的に聴取するシステムがないということでございますので、行政とサプライサイドということではなく、行政と利用者、事業者という関係を新しい法制度で作っていただきたいというのが趣旨でございます。例えば、今のワールドカップの際に運賃割引をされるということで大変報道されましたので、大変いいことだと思っておりますが、これも働き掛け、要望ということじゃないかというふうに思うわけでございます。

かつてサミットのときにサミットパスというのを発行されたわけでございますが、二回発行されました。最初は全事業者が賛同された。二回目

は、東京でJR東日本だけが反対だということで、真ん中だけ割引という無料制がなかったわけでございます。これは全事業者が一致しないという手がないということを経緯が表しているわけでございます。例えば、今後、外人客に対する統合的な割引切符、今ジャパン・レール・パスというのがありますが、それは地下鉄も乗れるのか、あるいはバスも乗れるのかという、お客が来たときに、日本語はほんらんする中でもっと便利に移動するということは外客誘致にとっても大事なことでございまして、でございます。

そのようなことを推奨するための法スキームが必要だと考えておるわけでございまして、その点についての御所感を改めて伺いたいと思っております。

○政府参考人(石川裕己君)　ただいま運賃についてのお尋ねがございましたが、運賃につきましては、御案内のとおり、基本的には各鉄道事業者ごとに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として、そういう総括原価主義の下で、事業者の自主性、主体性を尊重して市場原理の下での競争を促進するという形で、総括原価方式の下での上限価格制という形で様々な低廉な運賃の設定あるいは料金の設定ということ、は、鉄道事業者の自主性を尊重してかなり広範に自由に行われるようになっていっていると思っております。

ただ、今御質問のように、各事業者をまとめたような形の全体的な広範な運賃割引というものをどういうふうな制度設計していくかということについては、現在まででございまして、これにきましては、現在までのところ、私も役所がいろんな意味で声を掛けたりしてやってきているわけでございますが、やはりそういう中で利用者利便の確保という観点、あるいは一方で利用者の負担の公平という観点、こういうふうなものを、様々な観点を勘案しながら私どもとしても努力をしております。

○荒井正吾君　最後に、大臣にお聞きしたいと思っております。今、運賃制度、個別事業者に対

する総括原価主義というのは、全体をまとめるという点とか、事業者の好意にすぎないやいなや、利用者の声が直接伝わらないという点で、ある面、弱い面があるかと思っております。タクシーなんかも個別事業者への認可ということになっておるわけでございまして、運賃にしろ案内表示にしろ、鉄道利用者の視点に立つて交通インフラをよりよく使うというふうな法スキームがまだ十分開発されていないかという趣旨でございます。

サイン法でございますとか新運賃法を例えば次期通常国会に提出するとか、そのような検討を進めるとかということ、直接の、今政治家が行政介入しなきゃいけないというふうにも言われておりますので、大臣を通じてそのような検討をしていただけないかということをお願ひしたいと思っております。パブリックインボリューションとかパーラメンタルインボリューションということもあると、PIIというののもそういう意味で公の場での御要望ということもあらうかと思っておりますが、それとまた、そんな、立法は立法府の仕事じゃなくかということでございます。事後チェックとか、内閣が提出される法案のチェックを立法府が主にやるんじゃないか、次の国会に提出する立法の中身とか在り方を立法府が提言したり意見を聞いて次の立法に備えるというふうな在り方もあるかというわけでございます。

今までの議論をお聞きになった総括的な御所感を伺って、質問を終わりたいと思っております。

○国務大臣(扇千景君)　大変いろいろな御提言をいただいたり、また委員会として、今後法案整備ということも御指導いただいて、こういう委員会が私たちも多くの御意見を聞いて次期に備えたいと思っておりますし、今のお話ございましたように、少なくとも私は、交通というものを所管します役所として、少なくとも高速性でありますとかあるいは大量性とかあるいは定時性とか、そういう原則に立つて安全を確保すると。そういう意味では、大きな仕事を私たちも気を付けながら

させていただいているというのが現状でございますけれども、少なくとも整備新幹線あるいはまた高速鉄道等々、あらゆる面でより高速化をしろとか、あるいはより鉄道のネットワークをしろとか、いろいろなことがございまして、今までできなかった点、これも国土交通省としては、結節点でありますとかあるいは乗換時間の短縮でございますとか、あらゆることもみんなで指導していきたい。

そしてまた、様々な割引も今おっしゃったような大きなことで、特に今年はワールドカップという話を今、委員がおっしゃいましたけれども、このワールドカップにつきましても、私どもは陸海空で特別割引をしようとする指導しております。飛行機も、外国から日本にいらした方は日本じゅうどこへ行っても一万二千六百円とか、少なくとも、外国の皆さん方に向けたJRのフリー切符でありますとか、あるいは東京圏の共通フリーパスとか、あらゆるものを手だてをしておりますけれども、そういういろいろな割引も含めて、何よりも、そのときだけではなく、今仰せのように、通常からそういうものを我々としては頭に置きながら指導していきたいと思っておりますし、また鉄道行政を推進するために、私たちは鉄道の利用者の拠点を、国民の視点に立つた行動をしていくという今の御指摘どおり、私たちも頑張っていきたいと思っております。

ありがとうございました。

○荒井正吾君　ありがとうございました。

○谷林正昭君　おはようございます。民主党の谷林でございます。

法案審議の質問に入る前に、どうしても気になるものから、一点ちよつと質問をさせていただきます。というのは、三月二日の朝日新聞、産経新聞に同時に載ったんですが、自民党の服部三男雄参議院議員のところへ会社役員から告発状が出された。その告発状の中身は政治資金規正法違反、こういうような内容であります。これ自体は私は余

りこういう場で話すつもりはなかったんですが、その内容をよくよく見ていきますと、国土交通省が大きな渦の中に巻き込まれることになる問題である、そういうふうな私が今認識をいたしましたので、この場で質問をさせていただきます。

というのは、大阪の市営地下鉄八号線というのを造っているんですが、その延長を松原市までやってくれという運動が起きました。その中で、なかなかうまくいかないもんですから、自民党の有力国会議員秘書の紹介で服部三男雄参議院議員が紹介をされて、その先生に是非国に働き掛けをしてもらいたい、こういうお願いをしたところ、月々百万程度の政治献金を約束をした、こういう問題であります。しかも、その中身は、一気に百万円ずつやると問題あるから、小分けにして二万から四万、小分けにしてやってもえぬか、こういうような話までされたということになっております。

ところが、私の言いたいのはその問題ではなくて、それが大阪市の地下鉄を松原市まで延ばしてもらいたいということを国に働き掛けてもらいたいというのがそもそも問題の発火点だというふうに認識をいたしまして、ここでお尋ねするわけでございますけれども、まずこの大阪市の地下鉄八号線の工事認可について、いつ認可したのか、そしてそのときは松原市までというのはどうなっていたのか、これをまず聞かしていただきたいと思っております。

○政府参考人(石川裕己君) 大阪市営八号線につきましては、平成十一年六月十五日に井高野—今里間につきまして特許を行ってございます。その特許に従いまして、平成十一年十二月二十日には主に土木施設に関する工事施行の認可、さらには十二年三月三十日には主に電気施設にかかわる工事施行の認可を行ったところでございます。つまり、井高野—今里間につきまして、既に特許を行い、工事が行われているという現状でございます。

○谷林正昭君 現実に今工事が行われてまして、そのときは松原市までは全く論外であったというふうな認識をいたしました。

ところが、現地府民あるいは現地住民、そういう方々の中では是非松原市まで延ばしてもらいたい、こういう要望がたくさんあったというふうな私は聞いておりますが、国土交通省としてそういう要望を把握していたかどうか、お聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(石川裕己君) 大阪市営地下鉄八号線でございますが、先ほど申し上げましたように、井高野—今里間を建設中でございます。それで、更に南の方に向かっての話でございますが、運輸政策審議会において整備の検討がうたわれている区間としては今里から大阪の湯里六丁目までの延伸、これが運輸政策審議会において整備の検討がうたわれている区間でございまして、この今里と湯里六丁目までの間の延伸についてはかねてから地元の大阪市等から私どもは要望を受けております。

しかしながら、この答申にうたわれていない湯里六丁目以南といいますか、更にそこから先の松原方面への延伸につきましては、国に対する要望の有無というものについて調べてみましたけれども、そのような要望は確認されておりません。

○谷林正昭君 松原市まで延ばす要望もないし、計画もない、そういう認識であったというふうに思いますけれども。

ポイント、働き掛けをしてもらいたいという人、よし、分かったと言ったかどうか分かりませんが、献金を約束をした、こういうような状況の中で、国土交通省として、今私が申し上げましたような内容を事前に御承知なのか、調査をしていたのか、そこら辺りを聞かしていただきたいと思っております。

○政府参考人(石川裕己君) それは、調査とおっしゃいます。

○谷林正昭君 働き掛け。

○政府参考人(石川裕己君) 私どもとしては、ここについては、働き掛けについては初耳といえは初耳でございます。

○谷林正昭君 初耳といえは初耳とはどういう意味ですか。

○政府参考人(石川裕己君) 済みません。正確でございます。

大阪市八号線の松原市方面への延伸ということに関して、つまりその南の方の延伸ということに關して働き掛けの有無ということについて私どもとしては調査をいたしましたけれども、そのような確認はできませんでした。

○谷林正昭君 局長、今ちょっと聞き捨てならない言葉がありました。

調査したけれども働き掛けはなかったという意味ですか。確認します。

○政府参考人(石川裕己君) こういうような御質問があるということで、私も、働き掛けがあったかどうかということについて調査をいたしました。その結果、そのような事実は確認できておりません。

○谷林正昭君 再確認いたしますが、服部議員から要請がなかったということですか、それともあったかどうかは分からないということですか。

○政府参考人(石川裕己君) 働き掛けの事実について書面が残っているかどうか調べました。そういう書面はございません。

それからまた、当時の関係者等に対して働き掛けの有無ということについて確認いたしましたところ、そのような事実はないとの回答を得ております。

○谷林正昭君 この話ばかりやっておりますと法案審議ができませんので、ここら辺りで取りあえずけじめ付けますけれども、正に大臣、一歩間違えば、というよりもこれから明らかになってくると思っておりますけれども、政官業癒着の疑惑につなが

りかねない問題だというふうに私は思います。そういう内容で告発がされているという、そういうものに対する見解、こういうことを、是非大臣の見解をお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(扇千景君) 私もその告発されているというのを今朝初めて伺ったんですけれども、私は、この十一年のことは、平成十一年のことは分かりませんけれども、私のところに服部議員からの働き掛けといえますか御要望というのは、各党から来ています、私もうオールオープンですから。その中で、服部先生から来ているのは明日香村のキトラの記念切手を出したいということだけでございまして、この道路の御陳情は一切私のところへは現段階では来ておりません。十一年のことは私のところへは、まだ就任しておりませんので、私、就任後は来ておりません。

○政府参考人(石川裕己君) 私どももこのような内容について新聞報道以上何も承知してございませんので、私どもとしては何もお答えする立場にはございません。

○委員長(北澤俊美君) ちょっと私から申し上げますが、質問者は服部議員から鉄道局にそういう要請があったかかないかを聞いておるんだけれども、さつきからそれが答弁されていないから。

○政府参考人(石川裕己君) 鉄道局に対して服部議員からそのような要請があった、働き掛けがあったということは、先ほど申し上げているように、調べたところありません。

○谷林正昭君 調べたところないというのは、私が昨日通告をした後調べて、ないという意味だということに私は取りま

す。先ほど初耳だとおっしゃいましたから。

ところが、告発問題というのはそう簡単なものじゃありませんで、やっぱり国民が、多くの国民が朝日新聞や産経新聞を見ます。そういう中にある、国土交通省としてそのぬれぎぬを払拭する、という意味でも私は再度綿密な調査が必要だということに思いますし、今短時間でここでやるわけにいきませんが、委員長にお願いをするわけ

でございますが、この徹底した調査、それを私は必要というふうに考えます。国民の疑惑を晴らすためにも、その調査の徹底とその調査結果の報告を委員会に提出していただくようお取り計らいを委員長にお願いいたします。

○委員長(北澤俊美君) ただいまの谷林正昭君の御要請につきましては、理事会で協議をして処置をいたしたいと思っております。

局長何か言うことあるんですか。

○谷林正昭君 是非よろしくお願いいたします。それでは、法案審議に入らせていただきます。

まず、この法律は、見方によっては二通りの見方があるというふうに私は思います。完全民営化に当たりJR東海の方は、多額の債務がある中で完全民営化をやられると非常に苦しい、何か処置をお願いしたい、こういう要望が強かったというふうに私は認識をしております。そして、最終的には、これは密約とは言いませんけれども、国土交通省が何らかの措置をしたいと、こういうことを約束をしたというふうに私は認識をしております。その約束が今の法律になって現れてきたというふうに私は思います。

一方では、国民の中には、あるいは我が党の議員の中にも、完全民営化になったんだから今このときにこういう法律を出すのはおかしい、国が関与したりあるいは国が特例措置を設けるのは好ましくない、こういう意見もあります。そういう中でこの法案審査、審議だというふうに私は思います。

そういう中で意見として、これから幾つか、そして質問をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

まず、一点お伺いしたいのは、大規模改修のためにこの措置を講ずるのだという説明でございますが、大規模改修というのは日をまたいで必要になるというふうには思えません。やっぱりずっと計画を立ててしっかりとやらなければならないというふうに思いますが、先ほど荒井先生の質問の中

にも大規模改修と通常の改修の違いなども質問がされておりました。私は、大規模改修が必要だ必要だ必要だという話をさせていただきますと、裏を返せば、国民が本当に新幹線に乗ってもいいいんか、と、こういうような心配が出てくるというふうに私は思いました。

そういうことを含めまして、この国民の不安を払拭するという意味からもう少し親切丁寧に、大規模改修というのはどういうものなのか、そして具体的にこういうことをやるんだよ、そのためにこれだけのお金を準備しなきゃなりませんよ、こういう説明が、もっときめ細かいものが必要だというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 現在の鉄道が、先ほど申し上げたように、ふだんからいろいろなメンテナンスをやっております。ふだんからメンテナンスをやっておりますから、それ自体が今の鉄道が安全でないとどうとかということではございません。ただ、時間がたつに従って、どうしても経年変化等々で物が劣化をしていったり、疲労度を増していきつたりします。そういう意味で、五十年ぐらいたちますと、例えば橋げたそのものを取り替えないといけないとなると、ふだんでしたら、そこを塗装を塗るとか補修をするとか、そういうことでもつわけですが、ある段階になると、その橋げたそのものを取り替えていかなければならなくなるようなことになる。それで、そういうものに備えていこうというものでございます。

○谷林正昭君 どうも通り一遍なような話でありますので、本当にそれで国民の不安が払拭できるのか、私は国民の不安を払拭するために具体的な説明が必要だというふうな思いで今質問をさせていただきます。五十年たつたら替えた方がいいよと、そういうような説明では私はなかなか、後で触れますけれども、じゃ幾ら掛かるんだというふうな話になってくるわけでございますけれども、それはちよつと横へ置きまして、もう少し私は、法律が通った後で

も、通るか通らぬか分かりませんよ、通った後でも国民に親切な説明が必要だというふうに私は思います。

次に、質問に入らせていただきますけれども、今ほど言いましたように、一年でこをやる、あそこをやる、そこをやるというわけにいかないと思ひます。事前にどこを優先してどこからやっていくか、そういうようなことを含めるためにも、そういうようなことを計画するためにも、実態調査、実態把握、こういうものが私は必要だというふうに思います。その工事に先立つに当たつての実態把握の結果が、今度はまた国民にしっかりと知らせることが国民の理解を得るということになりますし、安心して新幹線に乗る、こういうことにもつながってくるというふうに思ひます。その実態把握の結果を中立公正な第三者機関、こういうものを通じて情報開示すべきだと思ひますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 大規模改修工事に先立つて引当金を積み立てる際に、法律上、JRは、実施すべき大規模改修工事の費用等を記載した引当金積立計画というものを作成して、国土交通大臣の承認を得ることが必要となっております。

JRから引当金積立計画の申請があつた場合には、国土交通省として、実施すべき大規模改修の工事の費用の算定根拠について、つまりどういうものをどうやってやるんだということについて厳正な審査を行つて承認を行うこととしてございまして、必要に応じて当該審査の結果等を明らかにしてまいりたいと考えております。

○谷林正昭君 局長、どうも私の質問の仕方が悪いのか話が悪いのか、ちよつとちぐはぐになつていっているように思ひます。実態把握を、どうやって、実態把握、必要でしようと言つたら、実態把握のことには触れられませんね。計画、申請というふうな話をされますけれども、私の言いたいのは実態把握、どの鉄橋を優先してやるか、この鉄橋の方が古いんだからというふうに優先順位が必要

じゃないでしょうか。じゃ、その優先順位を決めるときに、あるいはやるときにはしっかりと情報公開が必要じゃないかなというふうな考えを私はただしたつもりでおりますので、もう一遍、済みません。

○政府参考人(石川裕己君) 済みません。私、ちよつと法律上の手続のお話しさせていたいただきましたけれども、基本的にどういう工事をやるか、どこにどういう工事をやらなければならないのかということについては、まず一義的に当該申請者が整理するもの、実態把握も含めて整理するものでございます。

これを基に、今申し上げたような法律上の手続で私どもの方に内容が上がつてまいりますので、私どもとしてもそれをきちつと実態把握も含めて審査をしていきたい、それについて必要に応じてその結果を明らかにしていきたいと、こう申し上げたつもりでございます。

○谷林正昭君 是非、そういう問題が大事だというふうに思ひますので、よろしくお願ひいたします。

次に入ります。東海道新幹線は、当初作られたときは一日に六十本走らせようじゃないかというところがあるが基本になつていいたというふうに思ひますが、今二百八十本一日に走つていっている。もう正に過酷な状況が、線路あるいはその他そこに動いていっている人たちが、携わっている人たちに掛けられているというふうに思ひます。

そこで、世界に誇れる新幹線、一度も事故を起こしたことがない、こういうすばらしい新幹線、この安全確保というものに物すごく心を砕いて頑張つておいでになつたというふうに私は思ひます。そのこれまで取つてこられた安全確保に対する対策、主なものをもしよろしくかつたら聞かせていただきたいと思ひます。こういうところの一義に注意を払つていただきたいたし、そこにまつわる、掛かる費用、安全費用、そういうものを含め

て、通常の維持補修費、これは年間いかほど掛かっておるものか、教えていただきたいと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 今、お話し聞いておりますが、本来は事務的なものでしょうけれども、国民の皆さんの安全という、安心というものを新幹線に抱いていただけないかと思ひますので、私から事例を申し上げたいと思ひます。

それは、少なくとも私どもは安全のためにということ、新幹線等々、鉄道の施設の維持管理のために少なくとも、東海道新幹線は東京―大阪間五百一十キロで一日に平均約二千五百人が管理に当たっております。そして、山陽新幹線、新大阪―博多間五百五十四キロは一日に千八百人がこの管理に当たっております。これも私は皆さん方には是非知っていただきたいということでございます。

どういふことをしているかということ、これまでも新幹線等々の安全のために、地震対策で、補修は当然でございますけれども、地震対策でありますとか新自動列車の制御装置の導入でございますとか、駅ホーム等のさくを作るとか、安全対策というものに大体毎年一千億円を超える経費で安全を図っていることだけは是非御理解いただいて、安全であるということの確認を申し上げさせていただきますと思ひます。

○谷林正昭君 年間一千億円を超える経費が安全対策費として使われている、すごいなと思ひます。やはり、それだけ金を掛けなかつたら安全は確保されない、そういう意味にも取れますし、私はすばらしいことだと思ひます。

そこで、この法案の中身の具体的内容でありますけれども、事前の法案説明のときには五千億円を積み立てるんだ、恐らく、恐らくじゃなくて、一兆円掛かるというふうな見通しの中で五千億円を積み立てるんだというふうな事前説明がありました。

私は、その計画作成のとき、あるいは審査、承認のとき、そのときには、いざ十年間掛かって工事をやろうといったときに余り大きな過不足が

あつたら駄目だというふうには私思ひます。やはり慎重にしっかりと積算が必要だと思ひますが、この五千億、一兆円、ある時期には一兆四千億円必要だということがマスコミに載つたこともございます。そういう経緯もありながら、今なぜ一兆円、積立金が五千億円なのか、その辺の金額の根拠をしっかりと聞かせていただきたいと思ひます。

○政府参考人(石川裕己君) まず最初に、新聞報道等で一兆四千億ということが報道されたことがあると、それについて今一兆円ということになつていくけれどもどういふことだということでございますが、この大規模改修引当金について私も検討に着手した当初、おっしゃるような、大規模改修に該当する工事、どういふものがあるんだらうかというところでいろいろと積算あるいは検討した段階で一兆四千億という数字を見積もつていたときもございまして、その後、引き続き技術的な観点あるいは専門的な見地から検討を深めた結果、大規模改修工事の費用としては約一兆円というふうに見込んだところでございます。

この内容につきましては、鉄けた、コンクリートけた、つまり橋げたの交換等の関係で約二千億円程度、それから高架橋関係で約五千億円程度、トンネル関係で約二千億円程度、盛土関係で約一千億円程度というふうに見込んでいます。それで、更に大規模改修を行うに必要な備えを行う観点から、基本的にJRの自助努力というものの前提としつつ、大規模改修の費用の半程度に当たる五千億円程度について引当金として積み立てていくということが適当であろうと考えております。

今後、東海道新幹線について大規模改修工事にかかわる費用及び引当金の積立額ということにつきましては、JR東海が提出するであろう引当金積立計画の内容を審査した上で承認する段階で数字が確定されるものと思っております。

○谷林正昭君 余りにも大ざっぱ過ぎるような気がいたしますが、今の段階では仕方がないのかな

というふうにも思ひますけれども、一兆四千億円見ていたものが一兆円になつた、そこら辺りもう少し私は説明が必要ではないかなというふうに思ひますが、これは見方もございまして、私は余りその辺は詳しくございませんで、一兆四千億円が正しいのか一兆円が正しいのかというのとはちよつと結論は私は出せませんが、余りにも大ざつと過ぎるような気もいたしますけれども、過不足が生じたときには大変だというふうなことだけは言わせていただきたいというふうに思ひます。

そこで、先ほど安全管理含めた補修について一千億円が掛かるというふうには大臣から答弁がございました。そのほかに、毎年約積立金のために三百億円、三百数十億円を積み立てていくといううなことなど。それから一方では、JR東海というのには非常に大きな債務を持っております。年々一千億円以上返還を、返していかなきゃなりませんし、利息だけでも二千五百億円ぐらい返していくといううな話も聞いております。裏を返せば、新幹線というのにはそんなにうかるんかなというふうに思ひますが、それがなおかつ利益を上げなければならぬ、なおかつそこに働いている人たちの福利厚生もしっかりやっていかなければならぬ。

そういうことを考えたときに、心配になつてくるのは、将来金利が上がつていったり、あるいはその一千億円が、済みません、一兆円が一兆五千億掛かるといううなことになつたときに、利用者に対して直接運賃値上げ、これに跳ね返る心配があるというふうには私思ひます。

今、この時点でなかなか確約は取れないと思ひますけれども、私は、直接運賃値上げに跳ね返らないような担保というものも今の時点で一方では考えておかなければならぬのではないかと、うふうに思ひますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君) JR東海の経営について、あるいは今後の経営の見通しについてお話しございましたけれども、正に、今後このような東

海道新幹線の大規模改修工事が必要となるとなれば、それに対して様々な手当てを講じておかないと、その時点において大幅な運賃の値上げでありますとか、そういうことが必要になるということにならうかと思ひます。

逆に、むしろ、そういう意味で、今回の引当金制度の創設によつてあらかじめ引当金を積み立てるというところで、そういう意味で、今後の費用回収のための運賃の値上げの幅を小さくできるとか、さらにはその世代間の負担の平準化を図るとか、そういうことができるものだと考えております。

○谷林正昭君 是非そういう、完全民営化でありますから、苦しかったらいろいろな手当てを講じなければならぬというふうには思ひますけれども、こういうもの、こういうときだからこそ、そういう運賃値上げに跳ね返らないような話をしておくべきだというふうには思ひましたので、触れさせていただきます。

もう一点、今、整備新幹線も作つておりますし、これから大規模改修ということになつてくると、私はその工事というものが不正であつたり不良であつたりしたら駄目だというふうには思ひます。そういう不正、不良工事を防止するためにもしっかりとチェックが必要だということに思ひますので、そういう検修確認ということについて厳正に実施すべきと考えておりますけれども、当たり前のことかも知れませんが、その対策を聞かせていただきたいと思ひます。

○政府参考人(石川裕己君) 従来から、整備新幹線の建設工事あるいはこのような大規模な改修工事というのにつきましましては、御案内のとおり、鉄建公団あるいはJRが監督をして、その監督の下に工事を請け負つた建設会社が責任を持つて施工すると、こういうやり方でございます。

したがつて、従来からこのやり方についてやってきたわけでございますが、残念ながら過去においていろいろな例があつたわけでございます。そういう例も参考にしながら、このような鉄建公団あ

るいはJRの施工監督、あるいは工事を請け負った建設会社の責任というものについてな一層徹底できるように我々としては努力をしてまいりたいと考えております。

○谷林正昭君 是非、そういう対策が必要だといふうなことを指摘させていただきます。

時間がなくなりました。最後に大臣にお尋ねをいたします。

この制度は正にJR三社完全民営化に向けての私は後押しになるのではないかとこのように思いますし、民営化になった以上は、そこに働く人たちと一緒に、労使協調、労使協力しながら会社の活性化、発展を目指すべきだということに私は思います。また一方で、国民にとつては新幹線というのはなくてはならない交通機関でもあるし、財産だということに思います。一方、在来線というのもこれまた国民の財産だということに私は思っております。そしてまた、その在来線を使いながら、二十一世紀は鉄道貨物というものが非常に国民の期待にこたえられるようにしていくべきだといふように私は思います。

そういう意味で、この新幹線、在来線、そして鉄道貨物の活性化、これが二十一世紀に欠かせないといふふうに思いますので、是非国民の要望にこたえられるようなJRであつてもらいたいといふことを考えながら、大臣の最後に所見を聞かせていただきたいといふふうに思います。

○国務大臣(藤田孝男) 二十一世紀の物流の在り方そのものにかかわってくることでございます。温暖化現象が大変な問題になっております。現実地球温暖化というもので、環境問題も今後二十一世紀の大きな課題として取り上げて政治としてもいかなきゃいけない。

そういうときに、これからの制約の要因の克服という、そういう観点から、今おっしゃったように、CO₂の排出量が少ないという、これは営業用のトラックの少なくとも排出量は八分の一になります。また、環境面でこれだけ優れているといふことで、エネルギーの効率も高いといふこと

で、営業用のトラックの六分の一で効率が上がるというところも現実にございますので、これは輸送として、大量輸送機関である鉄道貨物の輸送、今おっしゃるよう、谷林議員がおっしゃるように、これが見直されなきゃいけない、またそれを伸ばしていかなきゃいけないといふことは、正に二十一世紀型であると思っております。

けれども、他方、今おっしゃったように、物流システムそのものが、日本にとつては重要な担い手でございます。鉄道貨物輸送の活性化あるいは高度化を支援するといふ意味で、国土交通省としても、財政上の支援措置として、山陽線の鉄道貨物の輸送力の増強ということの事業に関する補助、これは補助は三分の一になっております。三割です。三割補助もしておりますし、また税制上の支援措置として、高性能の車両、これに係る特別措置法の特別処置をして、その軽減措置、固定資産税の課税、準備を、三分の二に軽減している。

こういうこともございますので、今後、支援処置を講じて、今後とも必要な諸施策を推進しながら、二十一世紀型のシフト、こういうふうに移動していくといふことに力を入れていきたいと思っております。

○谷林正昭君 ありがとうございます。終わります。

○弘友和夫君 私の持ち時間が十五分でございますので、端的にお尋ねしたいと思ひます。

今の大規模改修にかかわる費用の見積りですね、当初一兆四千億が一兆円だと。今、局長の御答弁では、当初、新聞報道等では一兆四千億だったけれども、細かくやっていたら一兆円になったと、こういう御答弁だったんですけれども、私は新聞報道じゃないと思うんですよ。平成十四年度税制改正要求の中で一兆四千億というのを要求されているんじゃないですか。一兆四千億、大規模改修には必要なんだという要求をされていて、そして財務省は一兆円だと。私は財務省呼べって言ったんですよ。そうしたら、何で一兆四千億が

一兆円だと言ったら、いや、それは自主的に国土交通省がしたんだから財務省は関係ありませんという話だったんですけれども。

私、税制改正要求で一兆四千億されているんじゃないかと思うんですけれども、いかがですか。

○政府参考人(石川裕己君) 失礼しました。先ほど新聞報道で一兆四千億という報道がありましたという事実を申し上げたものであります。私も主税局に税制改正要望した段階でそのような数字を一時御説明したことは事実でございます。

○弘友和夫君 だから、大規模改修で一兆四千億要求しているわけですね。それは全く根拠がないで一兆四千億要求することはないんですよ。それをやはり、これは大規模改修に入らない、いろいろ多分言われた結果、じゃ、こういう考え方に直しまして、さっき言った鉄げたとか高架だとかトンネルだとか盛土だとか、そういう部分だけにしたら一兆円になったんだと思ひますよ。

私、危惧するのは、先ほど荒井議員も言われていた、例えば安全の問題だとか東海大地震のときの対応とか、そういう部分は大規模改修じゃありませんよといふ外されたんじゃないかと私は思ひます。だから、一兆円が百億少なくなるんだつたらまだ分かる、細かくやったらそうだとするのは分かりますけれども、一兆四千億が一兆円になるといふのはもうとんでもない乖離があるわけですが、そこら辺はどうなんですか。細かく査定したらそうなんだという話じゃないと思ひます。

○政府参考人(石川裕己君) 最初の段階での数字と、それからさらに我々も含めて精査をした、中身を検討を深めていった結果、数字がだんだん小さくなってきたといふことは事実でございます。が、まず一つ申し上げておきたいのは、例えばそういう中で、当初考えていた中でどういふものが落ちたかといふと、例えば電気設備等につき

ましては、これは大規模改修工事の対象にはしない。つまり、この大規模改修工事の対象とするのは電車の走行によって劣化をしていくような、そういうものを中心にやっていくんだということ整理をしたものでございます。

それから、震災対策でございますけれども、震災対策につきましては、御案内のとおり、JR東海が今まで様々な対策を実施してきてございまして。今後、大規模改修で取り替えていく、何かを取り替えていく場合には、それは当然現在の新しい耐震基準にのっとった設計のものに取り替えていくということだと思っております。

○弘友和夫君 一兆四千億が電気設備がなくなつたら一兆円になったのかといふことじゃないと思ひますよ。どう考えても。私は、例えば、今出てきた震災対策は当然日ごろのメンテナンスでやっていますよ、やっているから、じゃ大規模改修に入らないという、そういう解釈で外されたんだつたら、これは大変なことだと思ひますよ。やっぱり大規模改修をやるときに震災対策もいろいろ入れる。震災対策、新たに余分にこういうことを入れた方がいいといふことをやった方がいいに決まっているわけですから。それを、やはり一兆四千億が一兆円になったといふことはどう考えても納得できませんけれども、時間が余りないので。

それでもう一つ、この間質問させていただいた東海道・山陽新幹線。今日のたまたま朝日新聞に、ボルト破損が止まらずと、十年で百十六本、JR、検査周期は延長と、こういうふうに出ております。これでは、この間は、規制改革の一環として要するに周期を延ばして、延ばして、間隔を空けて検査をしますよと、こういう話だったんですけれども、ボルトの破損が止まらないじゃないかと。ここで見ましたら、国土交通省鉄道局の方で、規制緩和したけれども、鉄道は安全確保が大前提だ、本当に大丈夫なのかという疑問がぬぐえない。こういうふうには、これは本当にそう言われたかどうかは分かりませんが、どうなん

ですか、ここら辺の事実関係だけ、ちよつと。

○政府参考人(石川裕己君) 新幹線のボルト破損でございすけれども、前も御議論があつたとおりでございす。

それで、私どもとしては、当該ボルトというのは高速で走行している新幹線のブレーキにかかわる重要なところでございすので、本年三月二十二日に、JR東海とJR西日本に對しまして、原因の究明と抜本的な対策をできる限り早急に行うとともに、その結果を報告するよう指示してございす。

○弘友和夫君 次に移りますけれども、今度はJR東海、これの法案に關していろいろJR東海の葛西社長が言われている中で、たまにはいいことを言ふなと思つたのは、ここに、要するに、東京―大阪間の航空便を増やした運輸政策にも及んで、収益調整で東海道新幹線の利用者は本来の運賃より二〇％高く払つてゐると。そして、貴重な羽田空港の発着能力は海外や遠距離の便に振り分けるべきだと、こういうふうに言つてゐるわけなんです。

東京―大阪間、今調べてみましたら、関空が十六往復、それから伊丹が二十、だから三十六。このころ、十年前は十五往復だったのが今三十六になつてゐる、増えてゐるわけなんです。これに今度、この問題になりました神戸、何か造りますと、また必ず東京、羽田便というのはいない空港の余り価値がないというんですから、増やしていきますよ。

やつぱり短い、この社長言われるように、東京―大阪間というのは、基本的に、モーターシフトの問題、環境の問題、いろいろな問題を考えると、やつぱり新幹線にお客さんをあれる方が政策的にいいに私は決まつてゐると思うんです。それを何で東京―大阪間を便を増やしてやつてゐるのか。その調整の結果、社長は二〇％皆さん高く新幹線に乗つてゐるんですよ、こう言つてゐるんですけれども、まず航空局長、いかがですか、何で増やしてゐるのか。

○政府参考人(深谷憲一君) 御説明を申し上げます。

今、先生御指摘の東京―大阪間の問題でございすけれども、この間の航空輸送につきまして、最も最近のデータ、平成十二年度で航空輸送量約六百六十九万人、これは公共交通機関の中での輸送実績のうち約二五％程度になつてございす。他方で、JRで移動されてゐる方々のシェアは約七四％程度と承知しておりますけれども、そういう状況でございすますが、そのいわゆる航空事業者がこうした大きなシェアを占めますこの間の鉄道輸送、こういったものと競争しながらサービスの向上を図つていくと、こういうことは利用者の利便性向上、こういうことにつながるものではないだろうかというふうな認識しております。このように、それぞれの輸送機関がその機能の結果、利用者利便がより一層向上していくと、こういうことも一つの大事なことでないだろうかというふうな考えておりますが、先生御案内のとおり、平成十二年の二月に施行された改正航空法、これで航空自由化の言わば最終仕上げの制度改正がなされたわけでございますが、その結果、国内航空路線の設定あるいは増便、これにつきましては各航空会社がそれぞれその経営判断によりまして決定していくということになつてございまして、国がその路線などを決定するという仕組みでは今はなつておらないところでございす。

例えて申し上げれば、例えば新幹線の整備によりまして、その結果として利用者が航空輸送サービスを選択しなくなつたというふうな事例も過去にはございすますが、その結果、航空がその区間から撤退していったというふうなこともございす。

交通機関をめぐります様々な環境変化、これが時代とともにいろいろ発生すると思ひますけれども、その環境、そういった競争環境を国が直接云々するということよりも、私どもとしては利用者利

便の観点を大事にしなから政策に当たつていきといふ、かように考えております。

○弘友和夫君 今、局長は、要するに、そういうのは航空会社に任せてますよと、私たち口は挟みません、東京―大阪がもうかるんだつたら全部そこにシフト、例えば、日本航空が、全日空が、東京―大阪が一番もうかるんですよと、それで、そればかりだつたらどうなりますか、その航空。ほかの、じゃ航空整備どんどんやつてゐると、飛行場は整備するけれども一本も東京、羽田に来るやつがないというんだつたらどうしますか、そういうしたら。それは全部任せるんですか。そういうことではないんですか、政策上、ということを探ねてゐるわけです。ひとつ簡単に言つてくだされ。

○政府参考人(深谷憲一君) 基本的には、私どもといたしましては、先ほど申し上げましたように、自由化の中で市場それから自己責任、そういう世界の中で、基本的な経営判断に基づきながら各エアラインが判断されていくと。

ただ、他方で、自由化とともに影の部分になるような部分、これについては政策としても対応していきたい、かように考えております。

○弘友和夫君 時間がありますので、またこれは引き続きやりたいと思ひますけれども、要するにこれ言われているのは、調整の結果二〇％、ほかの部分です、いろいろ調整して二〇％新幹線の方が高い。本来の、先ほど競争と言つた、本来の競争をさせてもらえば、飛行機なんか羽田、東京なんか飛ばないんですよ。羽田と大阪は飛ばないんですよと言つてゐるのは、この社長が言つてゐるわけですから、本来の競争をさせてもらつたらという意味なんです、二〇％高いというのは、だから、本来の競争はされてないという運輸行政の在り方じゃないかという意味だと思ひますけれども。

分と、それから並行在来線、一応おかげさまで決着がある程度付いたみたいですが、その並行在来線の維持についてどうなるのかということと、最後に大臣の、これも含めての新幹線の高速鉄道網の形成に掛ける大臣の意気込み等をお聞きして、質問を終わりたいと思ひます。

○政府参考人(石川裕己君) それでは、私の方から最初にフリーゲージトレインの開発状況等につきまして御説明させていただきます。

フリーゲージトレインにつきましては、御案内のとおり、今現在第一次の試験車両ができてございまして、アメリカで走行実験をやつてまいりました。その結果、六十キロ、最高速度二百四十六キロということが達成できてございす。これの試験車両を日本に現在持ち帰つておりまして、平成十三年十月からは山陽新幹線の下関駅付近を基地として、新幹線と在来線、こういうものについての引き続き走行実験を実施してございす。さらに、実用化に向けた第二次試験車両の開発をすることとしてございす。

それから、お話ししましたように、九州新幹線の第八代―西鹿兒島間につきましては、現在工事をやつてきてゐるところでございまして、平成十五年末の完成を目指して進めてゐるところでございす。これに合わせまして、当該区間の並行在来線につきまして、鹿兒島県と熊本県の間で意見が、調整が付きまして、本年二月二十五日に第三セクターの設立について基本的合意ができたところでございす。

○国務大臣(扇千景君) お尋ねの、現在建設中の新幹線のうち、御存じのとおり、東北新幹線、青森―八戸間、それが平成十四年の末の開業見込み、そしてまた、九州の今お話しした第八代―新鹿兒島間につきましては平成十五年の完成を目指してございすけれども、現段階では工事の進捗率が八八％に既に達してございす。そして、主要なトンネルもすべて貫通し、逐次レールの敷設を、施設を、今度入つておりますので、十五年度の完成が見込まれてゐるというのには確実に実行で

きると思っております。

今後とも、政府・与党、これは申合せで決まったこととさせていただきますので、今後とも整備新幹線の整備というのを着実に進めて、お約束どおりの開業にこぎ着けたいと思っております。

○弘友和夫君 終わります。

○大沢辰美君 今回の法改正は、大規模改修のための引当金制度が導入されようとしているわけですが、今でも東海道新幹線の老朽問題は国会でもしばしば議論がされてきたと思うんです。

そこで、まずお聞きしますけれども、大規模改修は、私は今日、鉄道事業者の経営責任として本来行うべきであると考えますが、そうではないのですか。

○政府参考人(石川裕己君) 大規模改修につきましては、本来は事業者の責任ではないかというお尋ねであると思いますが、これにつきましては、大規模改修工事の必要性、こういうことについて御説明をまずさせていただきますと思いますが、東海道新幹線というのが我が国で初めて建設された大量の最高高速交通機関であるということとございます。そういう意味で、公共性の極めて高いものであるということが第一点だと思います。

そういう中で、更に大規模改修工事が極めて巨額になる、先ほど御議論ございましたように、約一兆円掛かるということで、極めて巨額な額になるということで、そういう観点からも支援をする必要がある。ただ一方で、あくまでも事業者の自主的な経営責任というか、自主的な努力というものが大事でございますので、引当金としてはその半分の五千億というものになろうかと思っております。

○大沢辰美君 しかし、新幹線の譲渡の際にも、当時の国会答弁ですけれども、新幹線を保有することになったJRに対して、大規模改修のための国の支援は問題にならなかったのではないかと、それどころか、その必要性について政府は否定していたのではないかと思います、その点はどうだったんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 東海道新幹線につきましては、いずれは大規模改修工事が必要となるというふうな認識はあったと思います。ただ、どのように、具体的にどうやっていいんだらうかということについての専門的な検討というものをまづ必要があったわけでございます。そういう意味で、専門的な検討をしたところ、東海道新幹線の状況の把握、あるいは維持管理の在り方、あるいは鋼構造及びコンクリート構造を中心とした土木構造物全体の老朽化対策ということについて専門的な調査検討というものが重ねられてまいったわけでございます。その結果、開業から五十年程度経過するころに、今から十五年後ごろに大規模な改修が必要であるということが明らかになったということで、今回の法案を提出させていただいているところでございます。

○大沢辰美君 適切な大規模改修というのは大切であると思いますが、私どもも、私は、当時の国会答弁で、新幹線譲渡によって、各社は新幹線資産のうちの償却資産についての減価償却を行い、内部留保を充実できるようにするために自己資金の確保が容易になる、総合的に判断したら借入金返済という側面においてもプラスの効果があると答弁されていきますね、これは参議院の運輸委員会ですか。

このように私は、新幹線の修繕やまた債務の問題については私は国の支援策はこの新幹線の譲渡の際にもう既にけりが付いているように思っています、その点はどうかですか。

○政府参考人(石川裕己君) 今お尋ねの件は、平成三年に当時の新幹線保有機構からJR本州三社が新幹線施設を譲渡を受けたときのお話だろーと思っております、それについては、それまでは新幹線というものが言わばリースされていたという段階で、それぞれの会社の経営の上で例えば減価償却費が立たないとか、そういう問題があったわけでございますので、そういうことを譲渡をするということによって減価償却を立てて経営の安定化を図るということがされたわけでございます。

○大沢辰美君 では、具体的にお聞きしたいと思えますけれども、この新幹線鉄道の大規模改修に備えるために引当金制度を今度創設するわけですが、当面、東海道新幹線が対象にされています。その大規模改修は、先ほども答弁がありましたけれども、一兆円の見込みと説明されていますね。大規模改修の内容とその工事費についても先ほど説明がありましたけれども、この一兆円ですね、二分の一の五千億円を引当金としても認めるといふ政府の説明ですけれども、いわゆる一兆円の二分の一とした根拠はどういうことなんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 二分の一としたあれでございますけれども、基本的に、さつき申し上げましたように、事業者の自助努力ということも前提としていくわけでございます。それで、実は他の、ほかの準備金制度につきましても費用の二分の一というふうないわゆる税制上の優遇措置が認められているところでございます。

○大沢辰美君 しかし、二分の一としていますけれども、今対象と言われているJR東海がもし仮に改修費の全額を積み立てるといふ計画、一兆円ということになるわけですが、引当金積立計画を出した場合、国土交通大臣が認めれば改修費の半分ではなくて改修費の全額をも引き当てるといふことが法文上では可能になっていきますが、その点はいかがですか。

○政府参考人(石川裕己君) 今回のあれにつきましては、今申し上げたように、その規模が一民間会社の努力の範疇を超えるという意味で、公共性、公益性の高い観点ということで政府が支援するものでございますけれども、一方で、企業側の自助努力ということも前提とするものでございまして、そういう意味で、実施すべき大規模改修工事の内容、それに要する費用の総額、それから所有営業主体の財務状況等を勘案しながら適切な金額を承認することとさせていただきます。指定所有営業主体の言い分と承認するものではありませんが、先ほど申し上げたように、二分の一を承認するつもりでございます。

○大沢辰美君 そうしたら、全額でもいいということなんですか。ちよつとその辺がはっきりしなかったんですが、可能になるわけですか。

○政府参考人(石川裕己君) 法文上、先ほど申し上げたように、その額が、営業主体の財務の状況その他の状況から判断して限度額が相当であるということと判断するものでございまして、今申し上げたような形で私どもとしては一兆円の工事の中に對してその半分に当たる五千億程度が妥当であると判断するものでございます。

○大沢辰美君 何回も申し上げますが、今そういう政府の考え方だけれども、法文上は私はこの改修費の全額を引き上げること、引き当てることを聞いているんですが、法文上は私はいくらでも行政として、先ほど申し上げたような観点を見て判断をさせていただきたいと考えております。

○大沢辰美君 そうしたら、今の答弁を聞きまして、法文上は相当だという認識を表に出しているわけですから、ということは、金額の移動は半分の五千億円というんじゃないかと、一兆円になつても相当額と認めれば可能になるということになるという法文と言えますね。それはもう今何回も何回も答弁されて同じことを言っていますけれども、逆に言えばそういうことになるではありませんか。私は、幾らでも引当金が膨らむことになる私はこの問題について、先ほども、国土交通省が概算要求のときに引当金の限度額を一兆四千億円と要求していたという点から見ても私はこれは明らかかなのではないかなという感じをいたしましたので、この点については一応指摘をさせていただきます、私はいきたいと思います。

私は、幾ら会社の収益の一部であったとしても、私は、大臣の指定、いわゆるもう命令のよう

なものです。引当金を強制的に行わせるのであれば、この引当金の額やその引き当ての対象になる大規模改修の工事は、工事の具体的内容を私は事前に、先ほども質問ありましたが、国民の前に明らかにすることは政府の責任ではないかと思いますが、その点はいかがですか。

○政府参考人(石川裕己君) 今、前も御説明したとおり、指定の後の引当金の計画の承認という段階で、私どもとしてはJR東海、申請者から、例えばJR東海でございしますが、JR東海からのどのようなものをどういうふうにするんだということについての具体的な中身について報告を受け、それについてきちっと精査をし、必要があれば公表してまいりたいと考えております。

○大沢辰美君 私、必要であればというより、これは本当に前提として事前に国民の前に明らかにすることは、今特別な措置を講じようとしているわけですから、政府の責任ではないかということをも一度提案をしておきたいと思ひます。

何千億円と言われるこの引当金の運用についてお聞きしたいと思うんですが、これはやっぱり何かの私、制約があるべきだと考えるんです。JR本社三社は完全民営化されて、完全民営化法の附則では、国鉄改革の経緯を踏まえ、当分の間としていまして、JRの駅前再開発等による問題、そしてこれが地元中小商店街に侵害するという問題、JRの経済的な、経営的なこの問題についての配慮が課せられています。

このような配慮が、ないがしろにするような引当金の運用は絶対にしてはならないと思うんですが、これは大臣、国民の皆さんに約束できますでしょうか、運用について。大臣。

○政府参考人(石川裕己君) ただいまの御質問でございまして、まず基本的にその前の、前回の会社法の改正のときの指針の問題をお触れになりましたけれども、今回の引当金の問題は、申し上げたとおり大規模改修工事のために引き当てるものでございまして、ただ、引当金の運用というところについては、今回の引当金は退職給与

引当金などの他の引当金と全く同様のものではないかと。したがって、この問題については一般の会計原則に従って処理をされるということになるかと思ひます。

○大沢辰美君 ということは、言ったら、何に使ってもいいということになると思うんです。

大臣、この点については、私、運用、大規模改修のための引当金のこの多額のお金の運用については、今私が述べました他の投資ですか、そして開発などに使われないということをお大臣は約束できますでしょうか。大臣に。

○国務大臣(岡田英樹君) この制度は、JR東海としても一つの重要な課題でございまして、これはJR東海の債務償還の円滑化にも資すると。まして、安全性にも、新幹線の支援で、改修工事等々にも使えるということで、私はむしろこれによって一石二鳥であるというふうな考えております。

○大沢辰美君 私は、政府のお墨付きでJRが引当金という形で内部留保を行えると。その資金の運用については、言わば、今申し上げましたように、開発なども含めた無秩序な私JR商法、これに投資が行われることになることは大問題だと思ひます。

大改修のためとしてJR、JR本社三社ですけれども、今後も引当金制度が導入されるのではないかと。一方で今本場に、在来線の問題も出ておりましたけれども、地域経済等に重大な影響を与えているJR商法について、私は、政府、やはり何らかの具体的な有効な規制がないまま今進んでいますけれども、いつまでも私はこの問題を放置するわけにはいかないと。大臣。

今回、私はこの問題が起きると同時に、これまでの国民に対して国鉄の、旧ですね、借金二十八兆円も払い続けている現状がある中で、やはり私これ以上、完全民営化されている今日、更なる優遇措置を大臣の権限で行わせることは良くないと思ひます。

そのことを述べまして、質問を終わらせていただきます。

だきます。

○田名部匡省君 最初に、新幹線の耐用年数というのとは一体どの程度なんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 耐用年数という御質問がございましたけれども、先ほど申し上げましたように、新幹線、通常のメンテナンスをやっております。ただ、基本的な橋脚物でありますとか構造物の中で五十年たつと相当劣化をしていく、あるいは老化をしていくということで、場合によってはそれを替えていかなければいけないものもあるということでございます。

○田名部匡省君 メンテナンスなんかやると年数は延びると思うんですが、しかしいざこれはもう全部改修しなきゃならぬですね。造ったものは、いつかはやっぱり補修したり、最後にはもう造り直さなきゃならぬというのが、いつになつたらそういうことになるかな。

私は、亀井善之大臣のときにこれ質問して居るんですよ。大体八十年だと、大体、ということなんです。いざこれは東海だけではなくて東北新幹線もやがてやってくるわけですね。

どうして、この新幹線造つたときに、いざそれはそうなることが分かっているわけですから、そのときになぜこういう備えというものをしないのか。私はいつも言うんですが、何かやろうやろうと進めるんですけども、後どうなっていくってどういうことをしておかなきゃならぬかというの、どうも国の政策、これ全般見て泥縄式なんです。何かが起きると何かをやると。分かっていることとしてやらぬのかなと、こんな気持ちがあるんですが、どうですか。

○国務大臣(岡田英樹君) 田名部議員がおっしゃいますように、造つたものは必ずいつか改修しなきゃいけない、また常にメンテナンスしなきゃいけないというのは当然のことでございます。少なくともこのJR東海、御存じのとおり、外部の専門家を入れて二十五名の委員会を作りまして、そこで御検討いただいた、この専門的な調査とそれから検討を出していただきました。それに

よって、御存じのとおり、開業から五十年程度が経過するところから大規模改修が必要であるという、そういう御検討をいただいた、それが判明したわけでございます。

そういう意味で、私たちは、今から十五年後ごろ、今からですね、十五年後ごろからちよいとそういう時期に入るということで今回の準備をさせていたいただいたというのが基礎でございます。

○田名部匡省君 五十年ぐらいたてばというのは、もうそれは最初から分かっていると思うんですね、五十年だろが六十年だろが。それに備えるということはどうしてしないのかということなんです。

しかも、私はいつもこの委員会と言うんですけども、少子化がこれだけ進んでいく中で一体この交通政策というのはどうあるべきかと。あるいは、飛行機にしても高速道路にしても新幹線にしても、そういう考えの下に次の世代に負担をさせないというのは一体どういうことなのかということからいって、国鉄、これは民営化した、民営化したときにも私は、NTTの株も、当時大蔵省の篠沢局長と随分やり合つたんですよ。早く株、放出しなさいって。国が何で持っているんですかと。

これは今、新幹線だつてそうでしょう。何か、この間新聞見たら、株は手放すんだということ、載つておりましたが、これは遅いんですよ。何で国が、いいときに、あのとき売っておきや、あな、NTTの株だつてえらい高いとき、JRはどいうなっているか分かりませんが、最悪のときに売るなんという、全くこの損した分はいずれは国民の負担になるんですから、どうしてそういう全く素人が見ても分かるようなことをやるのかという気がするんですけども、株についても、これはだれか分かれば、何で今ごろ売却するのか。○政府参考人(石川裕己君) JRの株につきましては、実は既にJR本社三社、東、西、東海でございまして、株は売却はやってござい

御案内のとおり、J R東日本については四百万株のうち三百五十万株を売ってございまして、残り五十万株と。J R西につきましては、約二百万株のうち六十三万四千株が残っている。J R東海につきましては、八十八万株余が残っているということで、実はこの本州三社の株についてはもう既に市場で出ているわけでございます。

それで、私どもとしては、昨年のJ R会社法の改正によりまして、この本州三社が会社法の適用除外されていわゆる純民間会社になりましたので、私どもとしても残った株につきまして放出をするということを考えてございます。

ただ、手続として現在進めておりますのは、J R東あるいはJ R西について放出をするための主幹証券会社社の選定というところまで進んでいるわけでございますが、その先どういふふうに、いつ売却をするかということについては未定でございます。

○田名部匡省君 もう今言ってもこれはしょうのない話ですけども、すべて民営化していながらそういう大量の株を国が持っているというのは私がおかしいということなんです。ですから、もうすべてにおいてそういうことが多いいんです。責任を持たしてやると言うならもう完全に責任を持たしてやればいい。特に私が問題になるのは、こういうバスであれ飛行機であれ、競争相手といたって、同じもので競争しているというのは、航空の場合は何社もありますけれども、そんなに鉄道なんというのは、競争といたって、競争相手はないわけですね。そういうことを見ておるとなかなか、地方の鉄道にしてもバスにしても、もう赤字でどうにもならぬ。もうこういうのなんかは一体どうするつもりなのか。

片一方ではこういう支援の体制を作って、これは補修費でありますけれども、いずれにしても引当金として積み立てることができて、あるいは租税法で損金算入も認めると。これは全体をやっぱり考えてやらぬと、みんなやっぱり努力して、それがなくなると困るところが多いんですね。バス

なんかは、特に地方行って、鉄道でもそうですよ、もう廃止したいとかなんと言うと大騒ぎになって、市町村がみんな負担して維持している。こういう現状というものは、全体をとらえて公平公正になるように私は考えるべきだと、こう思うんです。

時間余りないので。

この租税特別措置法、これはこういうものに、独占的なものに限ってはやむを得ないのかなと思うんですけれども、私は、この租税法というのは、もうこれはいい加減やめた方がいい、全体を九十ぐらいあるでしょう。そうして、私も自

民党時代にあの電話帳というのをやりまして、これをやってから日本の税というのは不公平が出てきたんですよ、やつてもらえるところやつてもらえないところと出てくるという。こういうことなんかをもう事業としてやっている限りは、もう自分たちの力でやっぱり頑張ると。だれかがこれ負担することになるんですよ。いつも言うでしょう、この世の中にただたいていの人はないんですよ、だれかが負担してただたいていの人はないんですよ、そのことを考えると、こういう制度をやっているのは、これは競争相手がないだけに、あるいはい

ろんなものを考えるとやむを得ないのかなとは思ってすけれども。どうぞ、全般的に言えることでありますけれども、さつきから安全の問題も出ました。高く飛ぶほど怖いんですよ。飛行機の次は新幹線ですよ。地上を走っている分にはまだ、同じ事故は起きるなと思っても、私はあの新幹線、しよつちゅう乗るんですけれども、あの高いところをこのスピードで走って、何かで脱線でもしたらどれほど飛んでいくかなと、そう思いますよ。だから本当に安全対策というのは、これで十分というのはないだけに、しっかりとやっていただきたい。

それにつけても、この大規模改修なんというのは将来一体どうなるのか。例えば、全線いづれ来るわけですから。そういうことも、一体どのぐらい掛かって、その対策をどうするのか。まさか

またたばこ一本一円値上げなんということはしないでしょけれども、これどうですか、その辺の見通しというものは。

○政府参考人(石川裕己君) 当面、東海道新幹線の老朽化対策ということになります。ほかの新幹線についてどうなるかということにつきましては、その時点でちゃんとした検討が必要だと思います。東海道新幹線の場合は短期間に同時に造られたという特性がございます。さらに、想定された以上に列車の走行キロが多いというふうな様々な問題がございます。そういう中で、東海道新幹線に対しての引当金を今回やつていくわけでございますが、その他の新幹線についてはまだその時点での検討が必要だろうと思っています。

それから、お話のありました中で、ちょっと申し上げさせていただきますと、今回の引当金制度というのは、法人、これは御案内のとおり、法人税の繰延べでございます。そういう意味で、法人税を免除するものではないということでございます。

○田名部匡省君 そのときにやりますというのでは、今から分かっているわけですから。もう東北新幹線だって、仙台までその先はもう、その次はもとと先になる、ようやく八戸まで開業になりますから。それと、これは青森まで。これはみんな違うんですね。ですから、もうあらかじめ分かっていることですから、何も正確に出せとは言わぬけれども、このぐらいいは補修費に掛かってくるんですよというぐらいいは、これはあなたたちの頭の中になんというのかおかしんですよ。どうですか。

○政府参考人(石川裕己君) それぞれの新幹線について、現状、それから現状の把握、それからさらに、それぞれの新幹線の今、建設期間が違う、あるいはその走っているその走行キロが違うというふうなことがございますけれども、それぞれ今後どういふふうになるかということについては調査を重ねてまいっております。

○田名部匡省君 これを造ったときにはもうそう

いうことは想定されるわけですね、耐用年数あるんですから。そうすると、今どこがどうだということとは別としても、大体大ざっぱにこのぐらいいは補修費として東北新幹線も掛かってくるの見込まれるという数字ぐらいいは持っている。それがあれば早めにあるような対策を打てるでしょう。例えば、せっぱ詰まってきたらこういう法律を出すんではなくて、平素から積立てしていく。これは僕は企業に置き換えてみると、これは民間、民間ですから、企業というのはいろいろな対策を立てて、無駄に使わない部分と投資する部分というのをちゃんと見ながら全部やつておるんです。

どうぞ、そのぐらいいの責任を持って今後対策をしっかりとしたいと、それが、少子化のことも考えながら、やっぱり対策というものは必要だと私は言っているんです。

もう時間ですから終わりますけれども、最後に、大臣、何かあったらどうぞ。

○国務大臣(扇千景君) 鉄道の建設については、今おっしゃるように、元々建設後の経営を視野に入れて、なおかつ修理も視野に入れて造るのが鉄建公団としての当然の役割であろうと思っております。そういう意味では、どの鉄道にあるにしても、日本の鉄建公団が建設しますときに、少なくともその申出があったときに、国土交通省としても許可申請の際にその収支予測というものを私は十分考慮しなければならぬということ、今後そういうことで、収支の予測を事前に十分に精査するという仕組みがございしますので、今後は、当然、今おっしゃるようなことと、また今回の引当金によつて私は、今おっしゃる国民の、利用される皆さんの安全と、そして運賃の値上げによらない安全性と保安性と整備をしていくということに私は今回大いに役立つかどうかというふうな思っておりますし、またそれを達成していきたいと思っております。

○洲上貞雄君 社民党の洲上です。整備法の目的と大規模改修問題について、とりわけ全国新幹線鉄道整備法の第一条の目的の中で

は「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、」となつてゐることはもう既にお分かりのことだと思ひますが、やはり整備法は整備法でありまして、その整備法の目的の中に、今回の場合、改修工事の引当金を加えるということについては多少法律的に見て無理があるのではないか。ですから、恐らくここを一部改正するに当たつて議論があつたであらうというふうに思ふんでありますが、その見解についてお伺ひしたいと思います。

それから、整備について、その整備の言葉の文の中に改修というのは含まれるというふうに読めば読めないことはないのではありませんけれども、今も同僚議員の方からお話ありましたように、法の目的を考えた場合に、十五年先分かつてゐる話じゃないかというんだつたら、改修だつて分かつてゐるわけだから、そこところは明確に法の中に位置付けられることが、これから先の整備新幹線、とりわけ安全な鉄道網をきちんとしていく、整備していくという立場から考えると、より法を、明確に目的の中に位置付けておいた方がいいのではないかと、こういうふうな考えるんですが、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 全幹法第一条との関係で御質問でございます。

全幹法第一条につきましては、今、先生お話をあつたとおりでございまして、そういうふうな機能を持つてゐる新幹線、そういうふうな効果を持つてゐる新幹線、この新幹線の大規模改修を行う、これによつて新幹線による安定的な輸送が将来にわたつて確保されるということでございまして、全幹法第一条にありますように、その「国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興」という新幹線建設の便益が将来にわたつて確保されるものであるということで、法一条の目的にかなうものであると考えております。

○政府参考人(石川裕己君) 事業者を指定という形でやる今回の措置でございまして、この形では、将来にわたつて新幹線の安定的な輸送を確保する、そういうためのものでありまして、新幹線という極めて高い公共性にかんがみれば、今、先生のお話のあつたような民営化の問題でありますとかあるいはその他の問題を考慮いたしまして、指定という形で必要性が認められると考へております。

加えて、じゃ、すべての、じゃ逆にその所有営業主体が当然に対象となるかどうかということにつきましましては、車両の走行実績や会社の財務状況等を総合的に勘案して、積立てが必要かつ適当と認められる場合に限つてこれを指定し、引き当てる義務付けるといふものでございまして。

○洲上貞雄君 次に、大規模改修工事費の積立て問題についてお伺ひいたしますが、特定都市鉄道整備促進特別措置法に基づく特定都市鉄道整備積立金制度では指定法人に非課税で積立てを行うことになつておりますけれども、今回の制度では引当金はどこに積み立てるんでありましようか。

○政府参考人(石川裕己君) 今回の制度は、引当金は企業内に積み立てるものでございます。

○洲上貞雄君 なぜこの企業内で積み立てて、この特定都市整備基金の方に、制度があるにもかかわらず、積み立てた方が私はより明確になると思ふんですが、その点はどうなんですかね。

○政府参考人(石川裕己君) ただいま御指摘のございました特定都市整備準備積立金につきましては外部積立てを行つてゐるところでございまして、これは、実はその積立金の原資というものが運賃値上げを通じて利用者から言わば前借りをしている、こういう形のものでございまして、言わばそういう意味で外部積立てをしてゐるものでございまして。そういう意味では、今回の大規模改修引当金とは性格を異にしてゐると考へております。

また、なお一般的に引当金というものは、退職給付引当金を始め、内部積立て、いわゆる企業内積立てが原則でございまして、外部積立て、企業外積立てにつきましては、事業者等に極めて特殊な事例がある場合に限りなされてゐる例外的な措置でございまして。

したがつて、今回の引当金につきましては、内部積立ての、原則どおりの内部積立てということでございます。

○洲上貞雄君 大臣にお伺ひしたいと思ふんでありますけれども、やはりこういう補修事業をしていく場合に住民等の理解というのは非常に大事なことであると思ふんですが、その点についてお伺ひをしたいと思います。

通常、補修それから改修を行つていく場合、鉄道の、何といひましようか、特殊な問題として、昼間営業しながら夜間になることが大変多いわけでありまして、夜間になればなるほど工事が発生する騒音問題というのは常に沿線住民との実問題が発生しているわけでありまして、時々そういう問題が予定されているようなこの大規模な改修工事となれば、昼夜を問わずやはり作業というのが行われるのではないかと、こういうふうに考へられます。

したがひまして、沿線地域住民の理解には、やはり工事を進める上で大変重要なことではないかと思ひますし、その点やはり鉄道事業者にとつて沿線住民への十分なやはり説明と理解を得ることが私は大変必要なことだと思ひますし、その点、住民の声を十分聞くシステム等についてお考えがあるか、また具体的にどのようなことをしようとしてゐるのか、お教えいただきたいと思ひます。

○国務大臣(舩千景君) 今おっしゃいますように、今回の沿線の地元住民への理解と協力を得るようという、本当に大事なことだと思つております。鉄道事業者からこれを努める、皆さんに説明をするということは当然のことだと思つております。

特に夜間工事の実施、今、議員がおっしゃいますように、地元の住民への十分な説明と理解を得るということで、これはいろんなものございましてけれども、こういう地元への説明会でございますとか、あるいは工事の説明でございますとか、順序を追つて、これらと今手元にある過程でございまして、こういうもので地元の方々に順次説明していくというふうにしてございまして、また特に低騒音タイプの工事に用機器という、機械というものができておまして、それを使用することとか、工事箇所を騒音パネルで取り囲む等のあらゆる処置を講じていくということを今行つておりますし、また御説明をすることで、手順を追つて私は地元の皆さんの御理解を得られるように最大限の努力をする、国土交通省としてもそのように鉄道事業者を指導してまいりたいと思ひますので、でき得る限りの皆さんの御理解を得て、順次やっていきたいと思つております。

○洲上貞雄君 やはり、この種問題でありますから、今言われたようなことを十分地域住民の方に御説明をいただいて、納得の上で工事進めていただくようお願いを申し上げて、質問を終わります。

○委員長(北澤俊美君) 他に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終局したものと認め

ます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○大沢辰美君 私は、日本共産党を代表して、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案の反対討論を行います。

反対理由の第一は、政府が進めてきたJR完全民営化の破綻を示すものであるからです。

今回、本法案によって、新幹線の大規模改修のために巨額な引当金を認める形で国が支援をする、そのことは、国鉄分割・民営化してもJRは旧国鉄時代と同様に公的支援を受けるものであり、既に旧国鉄債務約二十八兆円を国民に負担させていながら、新たにJRに対して国が支援することは、今まで政府が進めてきた国鉄分割・民営化、その後のJR完全民営化の破綻を示すものであると考えます。

第二の理由は、JRの経営責任をいかにしろにするものであるからです。

新幹線譲渡の際にも、JRに対して大規模改修等の支援を行うことを決めなかったにもかかわらず、あえて今、政府が支援措置を行うことは、JRに経営責任を免れるものであります。稼ぎ頭の新幹線の大規模改修はJRに最大の経営責任であり、その責任を行うものであります。にもかかわらず、法案では新幹線の大規模改修の全額まで引当金を可能にしていることは、JRの経営責任をいかにしろにするものであると考えます。

しかも、今、地方ローカル線を始め、幹線まで駅の無人化がやられたり、列車本数の削減もやられたり、JRバス等の廃止等促進させていることは、私は、公共輸送機関の経営責任だけでなく、その役割までも投げ捨てていると言わなければなりません。

第三の理由は、国は言わば強制的に引き当てさせる資金の運用には全くの規制がないことであります。幾ら引当金が事業者の収益の一部であるとはい

え、この資金は公共輸送機関として国民が運賃として支払っているものであります。また、この巨額の引当金は公共輸送機関であるとして国の支援で積立てられながら、一方ではこの巨額な引当金の運用は自由であるとして、特に駅前再開発等の新たな投資資金化がされ、その結果、地域の中小業者等の地域経済にも深刻な影響を与えるようなことは絶対にあつてはなりません。

以上、反対の理由を述べて、討論を終わります。

議員各位の御賛同をよろしくお願いいたします。

○委員長(北澤俊美君) 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。

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)
○委員長(北澤俊美君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定をいたしました。

この際、藤井君から発言を求められておりますので、これを許します。藤井俊男君。
○藤井俊男君 私は、ただいま可決されました全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・保守党、民主党・新緑風会、公明党、国会改革連絡会(自由党・無所属の会)及び社会民主党・護憲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。

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、所有営業主体の指定に必要な土木構造物の実態把握を行い、その結果を公表すること。
二、ライフサイクルコストにも留意した適切な

保守、管理等を行うことにより、長期間にわたり土木構造物の適正な利用状態を維持するよう、指導すること。特に、今後予想される大規模地震等の災害に対し、適切な措置を講ずるよう、指導すること。

三、必要かつ十分な新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画にすため、算定根拠を明らかにして、その審査、承認を行うこと。

四、指定を受けた所有営業主体が、引当金制度を活用し、新幹線鉄道の利用者の負担の軽減及び平準化に努めるよう、指導すること。

五、現在工事中の整備新幹線及び今後予定される大規模改修工事においては、工事施行責任の一層の明確化を図るとともに、工事終了時には竣工確認を徹底するよう、指導すること。

六、大規模改修工事の実施に当たっては、沿線住民に対し十分な説明を行うとともに、その意見に事業者が適切に対応するよう、指導すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(北澤俊美君) ただいまの藤井君から提出されまし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(北澤俊美君) 全会一致と認めます。

よつて、藤井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をいたしました。

ただいまの決議に対し、国土交通大臣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。扇大臣。

○国務大臣(扇千景君) 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案につきまして、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただきまして、また今可決されましたことに対して深く御礼申し上げます。

後、審議中にいただきました多くの御高見や、ただいま附帯決議において提起されました引当金積立計画の適正な審査及び承認等につきましては、その趣旨を十分に尊重してまいらる所存でございます。

ここに、委員長始め各委員の皆さん方の御指導、御協力に心から御礼申し上げます。

○委員長(北澤俊美君) なお、審査報告書の作成につきましては、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(北澤俊美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(北澤俊美君) 次に、鉄道事業法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) ただいま議題となりました鉄道事業法等の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

貨物鉄道事業、貨物運送取扱事業及び貨物自動車運送事業は、企業活動に不可欠な原料や製品の調達、さらには日常生活に欠かすことのできない生活物資の輸送や宅配便等を含む広範な物流サービスを提供しております。経済活動や国民生活の安定を維持していく上で極めて重要な役割を果たしています。

近年、情報通信技術を活用した多様かつ高度な物流サービスが展開されつつあり、また、我が国の経済構造改革に寄与する物流システムの効率化が求められていることから、貨物輸送事業者に対しても、自らの経営判断により機動的な事業展開を図っていくことが急務な課題となつております。一方、交通安全や環境負荷軽減といった社会的要請が強まりつつあることから、これらの要

請にもこたえていく必要があります。

このような状況の変化を踏まえ、事業者の創意工夫を生かした多様なサービスの創出や迅速な事業展開が可能となるよう、貨物運送に係る事業の参入規制や運賃規制の緩和を行い、競争を促進することにより、利用者のニーズに即した物流サービスの実現や物流業の活性化、効率化を図っていくとともに、輸送の安全等に関する社会的規制や、公正な競争及び利用者保護の確保のために、事後チェック制度については充実強化を図っていく必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第でございます。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

第一に、貨物鉄道事業及び貨物運送取扱事業の参入規制について、貨物鉄道事業の許可に係る需給調整要件を廃止し、休廃止についての許可制を事前届出制とするともに、第一種利用運送事業の許可制を登録制とし、運送取扱事業の規制を廃止することとしたしております。

第二に、貨物鉄道事業、貨物運送取扱事業及び貨物自動車運送事業の運賃及び料金について、事前規制を廃止することとしたしております。

第三に、貨物自動車運送事業について、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する貨物の運送を禁止する営業区域規制を廃止することとしたしております。

第四に、貨物自動車運送事業者が他の貨物自動車運送事業者を利用して貨物の運送を行う場合について、貨物自動車運送事業法の規制を適用するとともに、実運送を行う貨物自動車運送事業者に対して輸送の安全の確保を阻害する行為を行ってはならないこととしたしております。

第五に、地方貨物自動車運送適正化の事業実施機関は、苦情解決その他の事業の実施に必要な限度において、貨物自動車運送事業者に対し、文書若しくは口頭による説明又は資料の提出を求めることができることとしております。

第六に、鉄道事業者は、他の運送事業者との間

の貨物の引継ぎ等を円滑に行うための措置を講ずるよう努めなければならないこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及び要旨でございます。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(北澤俊美君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

なお、各会派理事の方々には、散会後、理事懇談会を開催いたしますので、よろしくお願いをいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時六分散会

四月三日本委員会に左の案件が付託された。

一、鉄道事業法等の一部を改正する法律案

鉄道事業法等の一部を改正する法律案

(鉄道事業法の一部改正)

第一条 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。

第十六条の見出しを「(旅客の運賃及び料金)」に改め、同条第一項中「又は貨物」を削り、「料金」を「旅客の料金」に、「運賃等」を「旅客運賃等」に改め、同条第三項中「運賃等」を「旅客運賃等」に改め、同条第四項中「定める料金」を「定める旅客の料金」に改め、同条第五項中「運賃等又は前項の料金」を「旅客運賃等又は前項の旅客の料金」に、「運賃等又は料金」を「旅客運賃等又は旅客の料金」に改め、同項第一号中「又は荷主」を削る。

第二十二條の二の前の見出しを「(乗継円滑化措置等)」に改め、同条第一項中「鉄道事業者」と

を「運送事業者その他の関係者」とし、「鉄道施設の建設又は改良による直通運輸その他利用者による他の鉄道事業者の鉄道との間の乗継ぎ」を「連絡運輸、直通運輸その他の他の運送事業者の運送との間の旅客の乗継ぎ又は貨物の引継ぎ」とし、「(措置以下乗継円滑化措置という。）」を「国土交通省令で定める措置」に改め、同条第二項中「乗継円滑化措置に関する」を「旅客の乗継ぎに係る前項の措置であつて鉄道施設の建設又は改良によるもの(以下乗継円滑化措置という。）」に改める。

第二十三條第一項第一号中「運賃等の上限又は」を「旅客運賃等の上限若しくは旅客の」に改め、「除く。」の下に「又は貨物の運賃若しくは料金」を加える。

第二十八條の二第二項中「するときは」の下に「(当該廃止が貨物運送に係るものである場合を除く。）」を加え、同条に次の一項を加える。

6 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするとき(当該廃止が貨物運送に係るものである場合に限る。）」は、廃止の日の六月前(利用者の利便を阻害しない」と認められる国土交通省令で定める場合にあつては、廃止の日の三月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第三十六條の見出しを「(旅客の運賃)」に改め、同条中「又は貨物を削る。

第三十八條中「運賃等の上限又は」を「旅客運賃等の上限若しくは旅客の」に改め、「規定するものを除く。」の下に「又は貨物の運賃若しくは料金」を加え、「運賃」を「旅客の運賃」に改める。

第六十四條の二第二号中「運賃等」を「旅客運賃等」に改め、同条第二号中「運賃等又は」を「旅客運賃等又は旅客の」に改め、同条第三号中「運賃等の上限又は」を「旅客運賃等の上限若しくは旅客の料金又は貨物の運賃若しくは」に改める。

第六十五條第一項中「運賃等」を「旅客運賃等」

に改める。

第七十一條中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同条第九号中「第二十八條の二第一項」の下に「若しくは第六項」を加える。

附則第七條を削る。

(貨物運送取扱事業法の一部改正)

第二条 貨物運送取扱事業法(平成元年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

貨物利用運送事業法

目次中「利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「第二十二條」を「第十九條」に、「運送取扱事業」を「第二種貨物利用運送事業」に、「第二十三條」を「第二十條」に、「国際貨物運送取扱事業」を「国際貨物運送に係る貨物利用運送事業」に、「第六十六條」を「第六十八條」に改める。

第一条中「貨物運送取扱事業」を「貨物利用運送事業」に改める。

第二条第六項を削り、同条第七項中「利用運送事業」を「貨物利用運送事業」に、「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改め、同項を同条第六項とし、同条第八項中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改め、同項を同条第七項とし、同条第九項中「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改め、「有償で」の下に「船舶運航事業者」を加え、同項を同条第八項とし、同条第十項を削る。

第二章 利用運送事業 第一種貨物利用運送事業に改める。

第三条の見出しを「(登録)」に改め、同条第一項中「利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「許可」を行う登録に改め、同条第二項を削り、同条第三項中「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に、「第一項の許可を受けた」を「第二十條の許可を受けた」に、

「次条第一項第三号」を「第二十一條第一項第二号」に、「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「第一項の許可を受ける」を「前項の登録を受ける」に改め、同項を同条第二項とする。

第四條の見出しを「（登録の申請）」に改め、同条第一項中「許可」を「登録」に改め、同項第二号から第四号までを次のように改める。

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 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及び業務の範囲

第四條第二項中「事業の施設」を「事業の計画」に改める。

第五條から第七條までを次のように改める。

（登録の実施）

第五條 国土交通大臣は、前條の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を第一種貨物利用運送事業者登録簿（以下「第一種登録簿」という。）に登録しなければならぬ。

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 国土交通大臣は、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。

3 国土交通大臣は、第一種登録簿を公衆の縦覧に供しなければならない。

（登録の拒否）

第六條 国土交通大臣は、第四條の規定による登録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、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 第一種貨物利用運送事業の登録又は第二種貨物利用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

三 申請前二年以内に貨物利用運送事業に關し不正な行為をした者

四 法人であつて、その役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）のうちに前三号のいずれかに該当する者のあるもの

五 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つた貨物の運送（以下「国際貨物運送」という。）又は航空運送事業者が行つた本邦内の各地間において発着する貨物の運送（以下「国内貨物運送」という。）に係る第一種貨物利用運送事業を經營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權の三分の一以上を占めるもの

六 その事業に必要と認められる国土交通省令で定める施設を有しない者

七 その事業を遂行するために必要と認められる国土交通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 国土交通大臣は、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）

第七條 第三條第一項の登録を受けた者（以下「第一種貨物利用運送事業者」という。）は、第四條第一項第四号に掲げる事項を変更しようとするときは、国土交通大臣の行つた変更登録を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

2 前三條の規定は、前項の変更登録について準用する。この場合において、第四條第一項及び第五條第一項中「次に掲げる事項」とあるのは、「変更に係る事項」と読み替へるものとする。

3 第一種貨物利用運送事業者は、第四條第一項第一号から第三号までに掲げる事項について変更があつたときは、第一項ただし書の軽微な変更をしたときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、遅滞なく、届出があつた事項を第一種登録簿に登録しなければならない。

第八條から第十條までを削る。

第十一條中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、同條を第八條とする。

第十二條中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に、「利用運送事業の種類」を「第一種貨物利用運送事業者である旨」に改め、「料金」の下に「（個人事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。以下「消費者」という。）を対象とするものに限る。」を加へ、「利用運送約款その他を「利用運送約款その他の」に改め、同條を第九條とする。

第十三條中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、同條を第十條とする。

第十四條中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、同條を第十一條とする。

第十五條中「利用運送事業の」を「第一種貨物利用運送事業の」に、「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、同條中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、同條の次に次の一号を加へる。

三 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。

第十五條を第十二條とする。

第十六條第一項中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に、「利用運送事業の」を「第一種貨物利用運送事業の」に改め、同條第二項中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に、「利用運送事業を」を「第一種貨物利用運送事業を」に改め、同條を第十三條とし、同條の次に次の一條を加へる。

（承継）

第十四條 第一種貨物利用運送事業者がその事業を譲渡し、又は第一種貨物利用運送事業者について相続、合併若しくは分割があつたときは、当該事業を譲り受けた者又は相続人（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第一種貨物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。以下この項において同じ。）、合併後存続する法人（第一種貨物利用運送事業者たる法人と第一種貨物利用運送事業を經營しない法人の合併後存続する第一種貨物利用運送事業者たる法人を除く。以下この項において同じ。若しくは合併により設立された法人若しくは分割により設立された法人が第六條第一項各号のいずれかに該当するときは、この限りでない。

2 前項の規定により第一種貨物利用運送事業者の地位を承継した者は、その承継の日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならぬ。

3 第七条第四項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

第十七条及び第十八条を削る。

第十九条の見出しを「事業の廃止」に改め、同条中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、「休止し、又は」を削り、同条を第十五条とする。

第二十条を削る。

第二十一条の見出し中「許可」を「登録」に改め、同条中「利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に改め、「第三号に該当する場合にあっては、六月以内」を削り、「許可を取り消す」を「登録を取り消す」に改め、同条第一号中「許可」を「登録」に改め、同条第三号を削り、同条第二号中「第五号各号」を「第六号第一項各号」に改め、同条を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 不正の手段により第三条第一項の登録又は第七条第一項の変更登録を受けたとき。
第二十一条を第十六条とし、同条の次に次の三条を加える。

(登録の抹消)

第十七条 国土交通大臣は、第十五条の規定による届出があったとき、又は前条の規定による登録の取消しをしたときは、当該第一種貨物利用運送事業者の登録を抹消しなければならない。

(附帯業務)

第十八条 第一種貨物利用運送事業者は、当該第一種貨物利用運送事業に附帯して貨物の荷造り、保管又は仕分(以下「貨物の荷造り等」という。)、代金の取立て及び立替えその他の通常第一種貨物利用運送事業に附帯する業務を行うことができる。

2 第一種貨物利用運送事業者は、当該第一種

貨物利用運送事業に附帯して貨物の荷造り等を行うときは、貨物の荷崩れを防止するための措置、貨物の取扱いに関する従業員に対する適切な指導その他の国土交通省令で定める輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならない。

3 第九条及び第十二条の規定は、通常第一種貨物利用運送事業に附帯する業務について準用する。

(適用除外)

第十九条 この法律の規定は、貨物自動車運送事業法第二条第七項の貨物自動車利用運送については、適用しない。

第二十二條を削る。

第三章 次のように改める。

第三章 第二種貨物利用運送事業

(許可)

第二十条 第二種貨物利用運送事業を営む者とする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

(許可の申請)

第二十一条 前条の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通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 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、業務の範囲その他の国土交通省令で定める事項に関する事業計画

三 貨物の集配の拠点、貨物の集配の体制その他の国土交通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国土交通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)

第二十二條 次の各号のいずれかに該当する者は、第二十條の許可を受けることができない。

一 第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者

二 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の行う国内貨物運送に係る第二種貨物利用運送事業を営もうとする者であつて、第六條第一項第五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

(許可の基準)

第二十三條 国土交通大臣は、第二十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 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 貨物の集配を利用運送と一貫して円滑に実施するための適切な集配事業計画が定められているものであること。

五 貨物の集配を申請者が自動車を使用して行おうとする場合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條又は第三十五條第一項の許可を受けていない者であるときは、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)
第二十四條 第二十條の許可を受けた者(以下「第二種貨物利用運送事業者」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に定めるところに従わなければならない。

2 国土交通大臣は、第二種貨物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、当該第二種貨物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。

第二十五條 第二種貨物利用運送事業者は、事業計画及び集配事業計画の変更(第三項に規定するものを除く。)をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 第二十三條の規定は、前項の認可について準用する。

3 第二種貨物利用運送事業者は、国土交通省令で定める集配事業計画の変更をするときは、あらかじめその旨を、国土交通省令で定める軽微な事項に関する事業計画及び集配事業計画の変更をしたときは、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。

(利用運送約款)

第二十六條 第二種貨物利用運送事業者は、利用運送約款を定め、国土交通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 第八条第二項及び第三項の規定は、前項の利用運送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「第一種貨物利用運送事業者」とあるのは、「第二種貨物利用運送事業者」と読み替へるものとする。

(事業の種類等の揭示)

第二十七條 第二種貨物利用運送事業者は、第二種貨物利用運送事業者である旨、利用運送に係る運送機関の種類、運賃及び料金(消費者を対象とするものに限る。)、利用運送約款その他の国土交通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掲示しなければならない。

(事業改善の命令)

第二十八條 国土交通大臣は、第二種貨物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、第二種貨物

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、保険契約を締結すること。

四 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。

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。

(事業の譲渡し及び譲受け等)

第二十九条 第二種貨物利用運送事業の譲渡し及び譲受けは、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 第二種貨物利用運送事業者たる法人の合併及び分割は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。ただし、第二種貨物利用運送事業者たる法人と第二種貨物利用運送事業を営まない法人が合併する場合において第二種貨物利用運送事業者たる法人が存続するとき又は第二種貨物利用運送事業者たる法人が分割をする場合において第二種貨物利用運送事業を承継させないときは、この限りでない。

3 第二十二條及び第二十三條の規定は、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第二種貨物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第二種貨物利用運送事業者たる法人が合併若しくは分割を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若しくは分割により第二種貨物利用運送事業

を承継した法人は、許可に基づく権利義務を承継する。

(相続)

第三十条 第二種貨物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第二種貨物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。次項において同じ。)が被相続人の経営していた第二種貨物利用運送事業を引き続き経営しようとするときは、被相続人の死亡後六十日以内に、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人が前項の認可の申請をした場合には、被相続人の死亡の日からその認可をする旨又はその認可をしない旨の通知を受ける日までは、被相続人に対してした第二種貨物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 第二十二條及び第二十三條の規定は、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)

第三十一条 第二種貨物利用運送事業者は、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、その旨を国土交通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)

第三十二条 第二種貨物利用運送事業者(貨物自動車運送事業法第三條又は第三十五條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、同法第三十七條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)
第三十三条 国土交通大臣は、第二種貨物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 第二十二條各号のいずれかに該当するに至ったとき。

三 貨物の集配を自動車を使用して行っている場合において、貨物自動車運送事業法第三十三條(同法第三十五條第六項及び第三十七條第三項において準用する場合を含む。)の規定によ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。

(準用規定)

第三十四條 第十條、第十一條、第十三條並びに第十八條第一項及び第二項の規定は、第二種貨物利用運送事業者について準用する。この場合において、第十三條第一項中「第一種貨物利用運送事業者のため」とあるのは「貨物利用運送事業者のため」と、同条第二項中「第一種貨物利用運送事業者」とあるのは「貨物利用運送事業者」と読み替へるものとする。

2 第二十七條及び第二十八條の規定は、通常第二種貨物利用運送事業に附帯する業務について準用する。

第四章 外国人等による国際貨物運送取扱事業を「第四章 外国人等による国際貨物運送に係る貨物利用運送事業」に改める。

第四十條から第四十九條までを削る。

第三十九條中「外国人国際利用運送事業者に」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者に」に改め、同条第一号中「外国人国際利用運送事業者」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者」に改め、同条第二号中「外国人国際利用運送事業者」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者」に、「以下」を「以下この号において」、「第

三十五條第一項」を「第四十五條第一項」に改め、同条第三号中「外国人国際利用航空運送事業者」を「外国人国際第二種貨物航空利用運送事業者」に、「利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に、「第三十五條第一項」を「第四十五條第一項」に改め、「いう」の下に。以下この号において同じを加え、同条を第四十九條の二とし、同条の次に次の一條を加える。

(準用規定)

第四十九條の三 第四十四條の規定は、外国人国際第二種貨物利用運送事業者について準用する。

第三十八條中「外国人国際利用運送事業者」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者」に改め、同条を第四十八條とし、同条の次に次の一條を加える。

(貨物の集配に係る輸送の安全)

第四十九條 外国人国際第二種貨物利用運送事業者(貨物自動車運送事業法第三條又は第三十五條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、同法第三十七條第三項に定めるところによる。

第三十七條を削る。

第三十六條第一項及び第二項中「外国人国際利用運送事業者」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者」に改め、同条第三項中「前条第六項」を「前条第五項」に改め、同条第四項及び第五項中「外国人国際利用運送事業者」を「外国人国際第二種貨物利用運送事業者」に改め、同条を第四十六條とし、同条の次に次の一條を加える。

(運賃又は料金の変更命令)

第四十七條 国土交通大臣は、必要があると認めるときは、外国人国際第二種貨物利用運送事業者に対し、運賃又は料金の変更を命ずることができる。

第三十五条第一項中「第三条第一項及び第五
条第四号」を「第二十号及び第二十二号(第二
号に、「利用運送事業」を「第二種貨物利用運送
事業」に改め、同条第二項中「応じ、利用運送事
業の種類について」を「応じて」に改め、同条中
第三項を削り、第四項を第三項とし、第五項を
第四項とし、同条第六項中「利用運送事業」を
「第二種貨物利用運送事業」に改め、同項を同条
第五項とし、同条を第四十五号とし、第四章中
同条の前に次の十条を加える。

(登録)

第三十五条 外国人等は、第三条第一項及び第
六条第一項第五号に係る部分に限る。)の規
定にかかわらず、国土交通大臣の行う登録を
受けて、船舶運航事業者の行う国際貨物運送
に係る第一種貨物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第一種貨物
利用運送事業を営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
送の区分に応じて行う。

3 第三条第二項の規定は、第四十五号第一項
の許可を受けた者について準用する。この場
合において、第三条第二項中「第二十一条第
一項第二号の事業計画」とあるのは、「第四十
五条第三項の事業計画」と読み替えるものと
する。

(登録の申請)

第三十六条 前条第一項の登録を受けようとし
る者は、第四条第一項各号に掲げる事項その
他の国土交通省令で定める事項を記載した申
請書を国土交通大臣に提出しなければならない
い。

2 国土交通大臣は、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)

第三十七条 国土交通大臣は、前条の規定によ
る登録の申請があつたときは、次条第一項の

規定により登録を拒否する場合を除き、次に
掲げる事項を外国人国際第一種貨物海上利用
運送事業者登録簿(以下「外国人国際第一種海
上登録簿」という。)又は外国人国際第一種貨
物航空利用運送事業者登録簿(以下「外国人国
際第一種航空登録簿」という。)に登録しなけ
ればならない。

一 前条第一項に規定する事項

二 登録年月日及び登録番号

2 国土交通大臣は、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。

3 国土交通大臣は、外国人国際第一種海上登
録簿及び外国人国際第一種航空登録簿を公衆
の縦覧に供ししなければならない。

(登録の拒否)

第三十八条 国土交通大臣は、第三十六条の規
定による登録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、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 第一種貨物利用運送事業の登録若しくは
第二種貨物利用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
種類の登録若しくは許可(当該登録又は許
可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 申請前二年以内に貨物利用運送事業に関
し不正な行為をした者

四 法人であつて、その役員のうち前三号
のいずれかに該当する者のあるもの

五 第六条第一項第六号又は第七号に掲げる

者のいずれかに該当する者

六 国際貨物運送に係る第一種貨物利用運送
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国土交通省令
で定めるものに該当する者

2 国土交通大臣は、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)

第三十九条 第三十五条第一項の登録を受けた
者(以下「外国人国際第一種貨物利用運送事業
者」という。)は、第三十六条第一項に規定す
る事項(第四条第一項第一号から第三号まで
に掲げる事項を除く。)を変更しようとする
ときは、国土交通大臣の行う変更登録を受け
なければならない。ただし、国土交通省令で定
める軽微な変更については、この限りでな
い。

2 前三条の規定は、前項の変更登録について
準用する。この場合において、第三十六条第
一項中「第四条第一項各号に掲げる事項」の
他の国土交通省令で定める事項」とあり、第
三十七条第一項中「次に掲げる事項」とあるの
は、「変更に係る事項」と読み替えるものとす
る。

3 外国人国際第一種貨物利用運送事業者は、
第三十六条第一項に規定する事項(第四条第
一項第一号から第三号までに掲げる事項に限
る。)について変更があつたとき又は第一項た
だし書の軽微な変更をしたときは、その日か
ら三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届
け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を
受理したときは、遅滞なく、届出があつた事
項を外国人国際第一種海上登録簿又は外国人
国際第一種航空登録簿に登録しなければなら
ない。

(運賃又は料金の変更命令)

第四十条 国土交通大臣は、必要があると認め
るときは、外国人国際第一種貨物利用運送事
業者に対し、運賃又は料金の変更を命ずるこ
とができる。

(事業の廃止)

第四十一条 外国人国際第一種貨物利用運送事
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、その旨を国土交通大臣に
届け出なければならない。

(事業の停止及び登録の取消し)

第四十二条 国土交通大臣は、次の各号のい
ずれかに該当するときは、外国人国際第一種貨
物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、又は登録
を取り消すことができる。

一 外国人国際第一種貨物利用運送事業者が
法令、法令に基づく処分又は登録に付した
条件に違反したとき。

二 外国人国際第一種貨物利用運送事業者が
不正の手段により第三十五条第一項の登録
又は第三十九条第一項の変更登録を受けた
とき。

三 外国人国際第一種貨物利用運送事業者が
第三十八条第一項各号のいずれかに該当す
るに至つたとき。

四 外国人国際第一種貨物利用運送事業者の
所属国(外国人国際第一種貨物利用運送事
業者が個人である場合にあってはその者が
国籍を有する国をいい、外国人国際第一種
貨物利用運送事業者が法人その他の団体で
ある場合にあってはその株式等の所有その
他の方法によりその経営する事業を実質的
に支配する者が国籍を有する国又は当該支
配する者の本店その他の主たる事務所が所
在する国をいう。以下この号において同
じ。)が、当該外国人国際第一種貨物利用運
送事業者が第三十五条第一項の登録を受け
た時における所属国と異なるものとなつた

とき。

五 外国人国際第一種貨物航空利用運送事業者(航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る第一種貨物利用運送事業について第三十五條第一項の登録を受けた者をいう。以下この号において同じ。)にあつては、日本国と当該外国人国際第一種貨物航空利用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第一種貨物航空利用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。

六 前各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国土交通省令で定めるものに該当するに至つたとき。

(登録の抹消)

第四十三條 国土交通大臣は、第四十一條の規定による届出があつたとき、又は前條の規定による登録の取消しをしたときは、当該外国人国際第一種貨物利用運送事業の登録を抹消しなければならない。

(附帯業務)

第四十四條 外国人国際第一種貨物利用運送事業者は、当該外国人国際第一種貨物利用運送事業に附帯して貨物の荷造り等、代金の取立て及び立替えその他の通常外国人国際第一種貨物利用運送事業に附帯する業務を行うことができる。

2 外国人国際第一種貨物利用運送事業者は、当該外国人国際第一種貨物利用運送事業に附帯して貨物の荷造り等を行うときは、貨物の荷崩れを防止するための措置、貨物の取扱いに関する従業員に対する適切な指導その他の国土交通省令で定める輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならない。

3 第九條及び第十二條の規定は、通常外国人国際第一種貨物利用運送事業に附帯する業務

について準用する。

第五十條の見出しを「(登録等の条件等)」に改め、同条中「許可」を「登録、許可」に改める。

第五十條の二第一項中「利用運送事業を」第一種貨物利用運送事業に、「第三十六條第五項(第三十七條第二項において準用する場合を含む。)、第三十九條を」第四十條、第四十二條、第四十四條第三項に改め、同条第二項中「運送取扱事業を」第二種貨物利用運送事業に、「第四十六條第二項において準用する第三十六條第五項又は第四十八條を」第四十六條第五項、第四十七條、第四十九條の二、第四十九條の三において準用する第四十四條第三項又は前條に改める。

第五十三條を削る。

第五十二條(見出しを含む。中「貨物運送取扱事業」を「貨物利用運送事業」に改め、同条を第五十三條とする。

第五十一條(見出しを含む。中「貨物運送取扱事業」を「貨物利用運送事業」に改め、同条を第五十二條とし、第五章中同条の前に次の一條を加える。

(貨物利用運送事業を営む者以外の者による人を誤認させる行為の禁止)

第五十一條 貨物利用運送事業を営む者以外の者は、その行う営業が貨物利用運送事業であると人を誤認させるような表示、広告その他の行為をしてはならない。

2 国土交通大臣は、貨物利用運送事業を営む者以外の者に対し、その行う営業が貨物利用運送事業であると人を誤認させないようにするための措置を執るべきことを命ずることができる。

第五十四條の見出しを「(登録等の条件等)」に改め、同条中「許可」を「登録、許可」に改める。

第五十五條第一項中「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。)」を

「第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者、外国人国際第一種貨物利用運送事業者又は外国人国際第二種貨物利用運送事業者(以下単に「貨物利用運送事業者」という。)」に改め、同条第二項中「利用運送事業者等」を「貨物利用運送事業者」に改める。

第六十條中「各号の二」を「各号のいずれか」に、「一年」を「三年」に、「百万円」を「三百万円」に改め、同条第一号中「第三條第一項を」第二十條に、「第二種利用運送事業を」第二種貨物利用運送事業に改め、同条第二号中「第十六條第一項を」第三十四條第一項において準用する第十三條第一項に、「第二種利用運送事業を」第二種貨物利用運送事業に改め、同条第三号中「第十六條第二項を」第三十四條第一項において準用する第十三條第二項に、「第二種利用運送事業を」第二種貨物利用運送事業に改め、同条第四号中「第三十五條第一項を」第四十五條第一項に、「第二種利用運送事業を」第二種貨物利用運送事業に改める。

第六十二條を削る。

第六十一條中「各号の二」を「各号のいずれか」に改め、「者は、」の下に「一年以下の懲役若しくは」を加え、「処する」を「処し、又はこれを併科する」に改め、同条第一号中「第一種利用運送事業を」第一種貨物利用運送事業に改め、同条第二号中「第十六條第一項を」第十三條第一項(第三十四條第一項において準用する場合を含む。に、「第一種貨物利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に改め、同条第三号中「第十六條第二項を」第十三條第二項(第三十四條第一項において準用する場合を含む。に、「第一種貨物利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に改め、同条第四号中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に改め、同条第六十二條とし、第六十條の次に次の一條を加える。

第六十一條 第三十三條又は第四十九條の二の規定による事業の停止の命令に違反した者は、

は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第六十三條及び第六十四條を次のように改める。

第六十三條 第十六條又は第四十二條の規定による事業の停止の命令に違反した者は、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。

第六十四條 第五十一條第二項の規定による命令(第二種貨物利用運送事業に係るものに限る。に違反した者は、百五十万円以下の罰金に処する。

第六十六條中「各号の二」を「各号のいずれか」に、「二十万円」を「五十万円」に改め、同条第一号中「第八條第三項、第十四條、第十九條、第二十七條第四項、第三十條の二第二項、第三十一條、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を」第七條第三項、第十一條(第三十四條第一項において準用する場合を含む。)、第十四條第二項、第十五條、第二十五條第三項、第三十一條、第三十九條第三項、第四十一條、第四十六條第四項又は第四十八條に改め、同条第二号中「第十二條(第二十二條において準用する場合を含む。又は第三十條を」第九條(第十八條第三項において準用する場合を含む。又は第二十七條に改め、同条を第六十八條とし、第六十五條を第六十七條とし、第六十四條の次に次の二條を加える。

第六十五條 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第八條第一項又は第二十六條第一項の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた利用運送約款によらないで、運送契約を締結した者

二 第十二條(第十八條第三項において準用する場合を含む。)、第二十四條第二項、第二十八條(第三十四條第二項において準用する場合を含む。)、第四十條、第四十四條

第三項(第四十九条の三において準用する場合を含む)、第四十六条第五項又は第四十七条の規定による命令に違反した者

三 第二十五条第一項又は第四十六条第二項の規定に違反して事業計画又は集配事業計画を変更した者

四 第五十五条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

五 第五十五条第二項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第六十六条 次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。

一 第七條第一項の規定に違反して第四條第一項第四号に掲げる事項について変更をし、又は第三十九條第一項の規定に違反して第三十六條第一項に規定する事項について変更をした者

二 第五十一條第二項の規定による命令(第一種貨物利用運送事業に係るものに限る。)に違反した者

(貨物自動車運送事業法の一部改正)

第三條 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)の一部を次のように改正する。

第二條第二項中「次項」の下に「及び第七項」を加え、同条に次の一項を加える。

7 この法律において「貨物自動車利用運送」とは、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営業者が他の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営業者の行う運送(自動車を使用して行う貨物の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。

第四條第一項第二号中「営業区域、」を削り、「するかどうかの別」の下に「、貨物自動車利用運送を行うかどうかの別」を加え、同条第二項を次のように改める。

2 前条の許可の申請をする者は、次の各号の

いずれかに該当する場合にあつては、前項第二号に掲げる事項のほか、事業計画にそれぞれ当該各号に掲げる事項を併せて記載しなければならぬ。

一 特別積合せ貨物運送をしようとする場合 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国土交通省令で定める事項

二 貨物自動車利用運送を行おうとする場合 業務の範囲その他国土交通省令で定める事項

第五條第二号中「役員」の下に「(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。第四号において同じ。)」を加える。

第七條第一項中「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を」と「その行う貨物の運送の全部又は大部分が当該特定の地域を発地又は着地とするもの」に改め、同条第四項を次のように改める。

4 国土交通大臣は、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をするときは、当該許可に係る事業の範囲を当該緊急調整地域を発地又は着地としないう貨物の運送に限定してこれをしなければならぬ。

第七條中第五項を第六項とし、第四項の次に次の一項を加える。

5 国土交通大臣は、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第三條の許可の申請に係る特別積合せ貨物運送の全部又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、当該許可をしてはならない。

第十條から第十六條までを次のように改める。

(運送約款)
第十條 一般貨物自動車運送事業者は、運送約

款を定め、国土交通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 国土交通大臣は、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関する事項が明確に定められていものであること。

3 国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合(これを変更して公示した場合を含む。)において、一般貨物自動車運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

(運賃及び料金等の揭示)

第十一條 一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金(個人(事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。)を対象とするものに限る。)、運送約款その他国土交通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。

第十二條から第十六條まで 削除

第二十二條の次に次の一條を加える。

(輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止)

第二十二條の二 一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車利用運送を行う場合にあつては、その利用する運送を行う一般貨物自動車運送事業者又は第三十五條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。)が第十七條第一項から第三項まで、第十八條第一項又は前条第二項若しくは第三項の規定を遵守することにより輸送の安全を確

保することを阻害する行為をしてはならない。

第二十三條中「又は前条第二項若しくは第三項を」と、第二十二條第二項若しくは第三項又は前条に改め、「権限の付与」の下に「、貨物自動車利用運送を行う場合におけるその利用する運送を行う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の輸送の安全の確保を阻害する行為の停止」を加える。

第二十六條中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。

第三十五條第二項第三号中「営業区域、」を削り、「概要」の下に「、貨物自動車利用運送を行うかどうかの別」を加え、同条第四項中「第四條第三項及び」を「第四條第二項(第二号に係る部分に限る。)&第三項並びに」に改め、同条第五項中「同条第五項を」と同条第六項に、「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。)&」を「特定貨物自動車運送事業者」に改め、同条第六項中「第十條、第十一條第一項」を削り、「及び第三項」の下に「、第二十二條の二」を加える。

第三十六條第二項中「又は前条第二項若しくは第三項」を「、第二十二條第二項若しくは第三項又は前条」に改める。

第三十七條の見出しを「(第二種貨物利用運送事業者に関する特則)」に改め、同条第一項中「第十四條」を「第十一條」に改め、「第十條、第十一條第一項」を削り、「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第三條第一項又は第三十五條第一項」を「第二十二條又は第四十五條第一項」に、「第二條第九項」を「第二條第八項」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改め、同条第二項中「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

ついで同法第三十一条又は第三十五条第一項を「貨物利用運送事業法第二十条又は第四十五条第一項」に、「第二種利用運送事業許可」を「第二種貨物利用運送事業許可」に、「第八條第一項又は第三十六條第二項」を「第二十五條第一項又は第四十六條第二項」に、「第六條第五号」を「第二十三條第五号」に改め、同条第三項中「及び第三項」の下に、「第二十二條の二」を加え、「第二種利用運送事業許可」を「第二種貨物利用運送事業許可」に、「特定第二種利用運送事業者」を「特定第二種貨物利用運送事業者」に改める。

第三十九條第二号中「特定第一種利用運送事業者」を「特定第二種貨物利用運送事業者」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(苦情の解決)

第三十九條の二 地方実施機関は、貨物自動車運送事業者又は荷主から貨物自動車運送事業に関する苦情について解決の申出があつたときは、その相談に応じ、申出人に必要な助言をし、当該苦情に係る事情を調査するとともに、当該申出の対象となつた貨物自動車運送事業者に対し当該苦情の内容を通知してその迅速な処理を求めなければならない。

2 地方実施機関は、前項の申出に係る苦情の解決について必要があると認めるときは、当該申出の対象となつた貨物自動車運送事業者に対し、文書若しくは口頭による説明又は資料の提出を求めることができる。

3 貨物自動車運送事業者は、地方実施機関から前項の規定による求めがあつたときは、正当な理由がないのに、これを拒んではならない。

4 地方実施機関は、第一項の申出、当該苦情に係る事情及びその解決の結果について貨物自動車運送事業者に周知させなければならない。

(説明又は資料提出の請求)

第三十九條の三 地方実施機関は、前条の規定

によるもののほか、地方適正化事業の実施に必要な限度において、貨物自動車運送事業者に対し、文書若しくは口頭による説明又は資料の提出を求めることができる。

2 貨物自動車運送事業者は、地方実施機関から前項の規定による求めがあつたときは、正当な理由がないのに、これを拒んではならない。

第七十條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「一年」を「三年」に、「百万円」を「三百万円」に改める。

第七十一條を削る。

第七十二條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「六月」を「一年」に、「五十万円」を「五十万円」に改め、同条を第七十一條とし、同条の次に次の一条を加える。

第七十二條 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第五十一條第一項の規定に違反してその職務に関し知り得た秘密を漏らした者

二 指定試験機関が第五十七條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

第七十三條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「五十万円」を「五十万円」に改める。

第七十四條中「よる認可を受けてしなればならない事項を認可を受けないで」を「違反して事業計画を変更」に、「三十万円」を「百万円」に改める。

第七十五條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「三十万円」を「百万円」に改める。

第七十六條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「二十万円」を「百万円」に改め、同条第一号中「第十一条第二項」を削り、同条第三号及び第四号を次のように改める。

三 削除

四 第十條第一項の規定による認可を受けな

いで、又は認可を受けた運送約款によらないで、運送契約を締結した者

第七十七條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「二十万円」を「百万円」に改める。

第七十九條中「各号の一」を「各号のいずれかに、「二十万円」を「五十万円」に改め、同条第二号を削り、同条第三号中「第十四條」を「第十一條」に改め、同条を同条第二号とし、同条の次に次の一号を加える。

三 正当な理由なく、第二十條の規定による命令に違反して運行管理者資格者証を返納しなかつた者

第七十九條に次の一号を加える。

五 第三十二條(第三十五條第六項において準用する場合を含む)、第三十五條第八項又は第三十六條第三項から第五項までの規定に違反した者

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 この法律の施行前に第一条の規定による改正前の鉄道事業法(以下「旧鉄道事業法」という。)附則第七條第三項の規定によりされた申請に係る鉄道事業の休止又は廃止については、なお従前の例による。

第三条 この法律の施行の際現に第一種利用運送事業(次条第一項の規定により第二條の規定による改正後の貨物利用運送事業法(以下「新貨物利用運送法」という。))第二十條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、附則第六條第一項の規定により新貨物利用運送法第四十五條第一項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及び貨物自動車運送事業者が行う第三條の規定による改正後の貨物自動車運送事業法(以下「新貨物自動車法」という。))第二條第七項の貨物自動車利用運送に

含まれるものを除く。について第二條の規定による改正前の貨物運送取扱事業法(以下「旧貨物取扱法」という。))第三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、この法律の施行の日(以下「施行日」という。))に新貨物利用運送法第三條第一項の登録を受けたものとみなす。

第四条 この法律の施行の際現に船舶運送事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業について旧貨物取扱法第三條第一項の許可を受け、かつ、貨物自動車運送事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業についての同項の許可又は第三條の規定による改正前の貨物自動車運送事業法(以下「旧貨物自動車法」という。))第三條の許可を受けている者であつて新貨物利用運送法第二條第八項の第二種貨物利用運送事業に該当する事業を営営しているものは、当該許可に係る事業の範囲内において、施行日に新貨物利用運送法第二十條の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により新貨物利用運送法第二十條の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧貨物取扱法第四條第一項第三号の事業計画(新貨物利用運送法第二十一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。))を新貨物利用運送法第二十一條第一項第二号の事業計画と、当該事業に係る旧貨物取扱法第四條第一項第三号の事業計画(新貨物利用運送法第二十一條第一項第三号に規定する事項に相当する事項に限る。))又は旧貨物自動車法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。))を新貨物利用運送法第二十一條第一項第三号の集配事業計画とみなして、新貨物利用運送法の規定を適用する。

3 国土交通大臣は、前項の場合において、新貨物利用運送法第二十一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貨物取扱法第四

条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、新貨物利用運送法第二十一条第一項第三号に規定する事項の一部の事項について旧貨物取扱法第四十一条第三号の事業計画又は旧貨物自動車運送事業法第四十一条第二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、当該許可を受けたものとみなされる者に對し、施行日から一年を経過する日までの間に限り、国土交通省令で定めるところにより、新貨物利用運送法第二十一条第一項第二号の事業計画又は同項第三号の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、新貨物利用運送法第二十四条、第二十五条第一項及び第三項並びに第二十八条第一号中「事業計画」とあるのは、事業計画、鉄道事業法等の一部を改正する法律平成十四年法律第 号（附則第四條第三項に規定する届出書を含む。）と、「集配事業計画」とあるのは「集配事業計画（鉄道事業法等の一部を改正する法律附則第四條第三項に規定する届出書を含む。）とする。

4 第一項の規定により新貨物利用運送法第二十条の許可を受けたものとみなされる者がこの法律の施行後最初に新貨物利用運送法第二十六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「国土交通大臣」とあるのは、「鉄道事業法等の一部を改正する法律の施行の日から三月以内に、国土交通大臣」とする。

第五条 この法律の施行の際現に第一種利用運送事業（次条第一項の規定により新貨物利用運送法第四十五条第一項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。）について旧貨物取扱法第三十五条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、施行日に新貨物利用運送法第三十五条第一項の登録を受けたもの

のとみなす。

第六条 この法律の施行の際現に船舶運航事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業について旧貨物取扱法第三十五条第一項の許可を受け、かつ、貨物自動車運送事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業についての旧貨物取扱法第三條第一項の許可又は旧貨物自動車運送法第三條の許可を受けている者であつて新貨物利用運送法第二條第八項の第二種貨物利用運送事業に該当する事業を営んでいるものは、当該許可に係る事業の範囲内において、施行日に新貨物利用運送法第四十五条第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項の規定により新貨物利用運送法第四十五条第一項の許可を受けたものとみなされる者については、当該事業に係る旧貨物取扱法第三十五条第四項の事業計画（新貨物利用運送法第四十五条第三項に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。）及び旧貨物取扱法第四條第一項第三号の事業計画（新貨物利用運送法第四十五條第三項に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。）又は旧貨物自動車運送法第四條第一項第二号の事業計画（新貨物利用運送法第四十五條第三項に規定する事項に相当する事項に係る部分に限る。）を新貨物利用運送法第四十五條第三項の事業計画とみなして、新貨物利用運送法の規定を適用する。

3 国土交通大臣は、前項の場合において、新貨物利用運送法第四十五條第三項に規定する事項の一部の事項について旧貨物取扱法第三十五條第四項の事業計画及び旧貨物取扱法第四條第一項第三号の事業計画又は旧貨物自動車運送法第四條第一項第二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、当該許可を受けたものとみなされる者に對し、施行日から一年を経過する日までの間に限り、国土交通省令で定めるところにより、新貨物利用運送法第四十五條第三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、新貨物利用運送法第四十六條第一項、第二項、第四項及び第五項中「事業計画」とあるのは、「事業計画（鉄道事業法等の一部を改正する法律附則第六條第三項に規定する届出書を含む。）とする。

第七條 この法律の施行の際現に貨物自動車運送事業者の行う運送に係る第一種利用運送事業（附則第四條第一項の規定により新貨物利用運送法第二十条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及び前條第一項の規定により新貨物利用運送法第四十五條第一項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。）についての旧貨物取扱法第三條第一項の許可及び旧貨物自動車運送法第三條又は第三十五條第一項の許可を受けている者については、当該第一種利用運送事業に係る旧貨物取扱法第四條第一項第三号の事業計画（新貨物自動車運送法第四條第一項第二号及び第二項第二号又は新貨物自動車運送法第三十五條第二項第三号及び同條第四項において準用する新貨物自動車運送法第四條第二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。）を新貨物自動車運送法第四條第一項第二号の事業計画における同條第二項第二号に規定する事項の記載又は新貨物自動車運送法第三十五條第二項第三号の事業計画における同條第四項において準用する新貨物自動車運送法第四條第二項第二号に規定する事項の記載とみなして、新貨物自動車運送法の規定を適用する。

第八條 附則第二條から前條までに規定するもののほか、施行日前に旧鉄道事業法、旧貨物取扱法若しくは旧貨物自動車運送法又はこれらの法律に基づく命令によりした処分、手続その他の行為で、第一條の規定による改正後の鉄道事業法、新貨物利用運送法又は新貨物自動車運送法中相当する規定があるものは、それぞれこれらの法律によりしたものとみなす。

（罰則に関する経過措置）

第九條 この法律の施行前にした行為及び附則第二條の規定によりなお従前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。

（政令への委任）

第十條 附則第二條から前條までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（地方税法の一部改正）

第十一條 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第七百一十條の三十四第三項第二十二号中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「貨物運送取扱事業の」を「貨物利用運送事業の」に、「同條第九項」を「同條第八項」に、「第二種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に改める。

（港湾運送事業法の一部改正）

第十二條 港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）の一部を次のように改正する。

第三十三條の二第一項中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に改める。

（道路交通事業抵当法の一部改正）

第十三條 道路交通事業抵当法（昭和二十七年法律第二百四号）の一部を次のように改正する。

第一條中「利用運送事業」を「貨物利用運送事業」に改める。

第二條中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

第五條並びに第十二條第一号及び第五号中「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

第十八條第一項中「貨物運送取扱事業法第五條各号の一」を「貨物利用運送事業法第二十二條各号のいづれか」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)
第十四条 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。

第九十条の十一 第一項第一号中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二項第九項」を「第二項第八項」に、「第二項利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

(内航海運組合法の一部改正)

第十五条 内航海運組合法(昭和三十一年法律第百六十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項第四号中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「貨物運送取扱事業」を「貨物利用運送事業」に改める。

(道路交通法の一部改正)

第十六条 道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)の一部を次のように改正する。

第二十二條の二 第二項、第七十四條の二 第一項及び第七十五條第三項中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

第百八條の三十一 第二項第九号中「貨物運送取扱事業法第二項第九項」を「貨物利用運送事業法第二項第九項」に改める。

四十一の二 貨物利用運送事業の登録又は許可

(注) 中小企業流通業務効率化促進法(平成四年法律第六十五号)第十一条第一項(貨物利用運送事業の特例)又は中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律(平成十年法律第九十二号)以下「中心市街地整備改善活性化法」という。第三十條第一項(貨物利用運送事業の特例)の規定により第一種貨物利用運送事業の登録を受けたものとみなされる場合における中小企業流通業務効率化促進法第四條第一項(効率化計画の認定)の規定又は中心市街地整備改善活性化法第十六條第一項(特定事業計画の認定)の規定による特定事業計画の認定は、当該登録とみなす。

(一) 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)第三條第一項(登録)の第一種貨物利用運送事業の登録	登録件数	一件につき九万円
(二) 貨物利用運送事業法第二十條(許可)の第二種貨物利用運送事業の許可	許可件数	一件につき十二万円
(三) 貨物利用運送事業法第三十五條第一項(登録)の船舶運航事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運	登録件数	一件につき九万円

法第二條第八項に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

第百八條の三十四中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

(自動車)の保管場所の確保等に関する法律の一部改正
第十七條 自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和三十一年法律第百四十五号)の一部を次のように改正する。

第十三條第一項中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二條第九項」を「第二條第八項」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改め、同條第二項中「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

(登録免許税法の一部改正)
第十八條 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(三)中「九万円」を「十二万円」に改め、同号(四)中「三万円」を「六万円」に改め、同表第四十一号の二を次のように改める。

別表第一第三十六号(三)中「九万円」を「十二万円」に改め、同号(四)中「三万円」を「六万円」に改め、同表第四十一号の二を次のように改める。

送に係る第一種貨物利用運送事業の登録
(四) 貨物利用運送事業法第四十五條第一項(許可)の船舶運航事業者又は航空運送事業者の行う国際貨物運送に係る第二種貨物利用運送事業の許可

許可件数	一件につき十二万円
------	-----------

(自動車事故対策センター法の一部改正)

第十九條 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「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二條第九項」を「第二條第八項」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

(地価税法の一部改正)

第二十條 地価税法(平成三年法律第六十九号)の一部を次のように改正する。

別表第一第十一号イ中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二條第九項」を「第二條第八項」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

(中小企業流通業務効率化促進法の一部改正)
第二十一條 中小企業流通業務効率化促進法(平成四年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第四條第四項第三号中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二條第八項の第一種利用運送事業」を「第二條第七項の第一種貨物利用運送事業」に、「運送取扱事業(同法第二條第十項の運送取扱事業)」を「貨物自動車利用運送(貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)第二條第七項の貨物自動車利用運送)」に、「同法第五條第一号から第三号まで又は第二十六條第一項第一号から第三号まで」を「貨物利用運送事業法第六條第一項第一号から第四号まで又は貨物自動車運送事業法第五條各号」に改める。

第十一條の見出しを「(貨物利用運送事業法及び貨物自動車運送事業法の特例)」に改め、同条

第一項中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「貨物運送取扱事業法第三條第一項の許可(以下「第一種利用運送事業許可」という)又は運送取扱事業についての同法第二十三條の登録(以下「運送取扱事業登録」という)を受けていないもの」を「貨物利用運送事業法第三條第一項の登録(以下「第一種貨物利用運送事業登録」という)を受けていないもの又は貨物自動車利用運送を行わないものとして貨物自動車運送事業法第三條の許可(同法第九條第一項の認可を含む)若しくは同法第三十五條第一項の許可(同法第六項において準用する同法第九條第一項の認可を含む)を受けていないもの」に、「第一種利用運送事業又は運送取扱事業」を「第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送」に、「第一種利用運送事業許可又は運送取扱事業登録」を「第一種貨物利用運送事業登録又は貨物自動車利用運送変更認可」に、「貨物運送取扱事業法第四條第一項第三号」を「貨物利用運送事業法第五條第一項第一号」に、「同号の事業計画」を「登録されたもの」に、「同法第二十五條第一項第一号」を「貨物自動車運送事業法第四條第一項第二号及び同法第二十二號若しくは同法第三十五條第二項第三号及び同法第四條第一項第二号若しくは同法第三十五條第二項第三号の事業計画」に改める。

に、「同法」を「貨物利用運送事業法又は貨物自動車運送事業法」に改め、同条第三項中「第一種利用運送事業許可又は運送取扱事業登録」を「第一種貨物利用運送事業登録又は貨物自動車利用運送事業登録」に改め、「第一種利用運送事業」又は運送取扱事業を「第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業」に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

業者」に、「貨物運送取扱事業法」第三条第一項の許可を「貨物利用運送事業法」第三条第一項の登録又は同法第二十条の許可に、「第十四条」を「第十二条（同法第三十四条第一項において準用する場合を含む。）」に改め、同条第七項中「運送取扱事業登録」を「第一種貨物利用運送事業登録」に改める。

（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部改正）

第二十二條 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成四年法律第七十号）の一部を次のように改正する。

第二十二條第一項中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

（中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律の一部改正）

第二十三條 中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（平成十年法律第九十二号）の一部を次のように改正する。

第四條第四項第五号ロ中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二條第八項」を「第二條第七項」に改める。

第十六條第四項第三号中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送貨物自動車運送事業法」に改め、同条第七項の貨物自動車利用運送をいう。以下同じ。

に、「貨物運送取扱事業法」第五條第一号から第三号までを「貨物利用運送事業法」第六條第一項第一号から第四号まで又は貨物自動車運送事業法第五條各号に改める。

第三十條の見出しを（貨物利用運送事業法及び貨物自動車運送事業法の特例）に改め、同条第一項中「第一種利用運送事業」についての貨物

運送取扱事業法第三条第一項の許可を「第一種貨物利用運送事業」についての貨物利用運送事業法第三条第一項の登録に、「第一種利用運送事業許可」を「第一種貨物利用運送事業登録」に改め、「いらないもの」の下に「又は貨物自動車利用運送を行わないものとして貨物自動車運送事業法第三条の許可（同法第九条第一項の認可を含む。）を受けているもの」を加え、「が第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送」に、「第一種利用運送事業許可」を「第一種貨物利用運送事業登録を受けたものとみなし、又は貨物自動車利用運送を行うものとしての同法第九条第一項の認可（以下「貨物自動車利用運送変更認可」という。）を」に改め、同条第二項中「第一種利用運送事業許可」を「第一種貨物利用運送事業登録又は貨物自動車利用運送変更認可」に、「貨物運送取扱事業法」第四條第一項第三号を「貨物利用運送事業法」第五條第一項第一号に掲げる事項に相当する部分が登録されたものとみなし、又は貨物自動車運送事業法第四條第一項第二号及び第二項第二号に、「同法」を「同条第一項第二号」に、「同法」を「貨物利用運送事業法」又は「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第三項中「第一種利用運送事業許可」を「第一種貨物利用運送事業登録又は貨物自動車利用運送変更認可」に、「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送」に、「貨物運送取扱事業法」第八條第一項を「貨物利用運送事業法」第七條第一項の変更登録を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

条第一項の変更登録を「貨物自動車運送事業法」に改め、同条第四項を「同法」に改め、同条第三十五条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。に改め、「認可を受け、若しくは届出をし、又はは」を削り、「変更登録を受け、若しくは届出をし」の下に

「し、又は認可を受け、若しくは届出をし」を加え、同条第四項中「第一種利用運送事業又は運送取扱事業を」第一種貨物利用運送事業又は貨物自動車利用運送事業に、「貨物運送取扱事業法」を「貨物自動車利用運送事業法」に改め、同条第二十七

くは同条第三項の規定による届出をし、又は貨物自動車運送事業法第九條第一項に、「又は同条」を「若しくは同条」に改め、「により」の下に「変更登録を受け、若しくは届出をし、又はは」を加え、「又は届出をし」を「若しくは届出をし」に改め、同条第五項中「第一種利用運送事業」を「第一種貨物利用運送事業」に、「貨物運送取扱事業法」第十一條第一項及び第十二條を「貨物利用運送事業法」第八條第一項及び第九條に、「第二十二條」を「第十八條第三項」に改め、同条第六項中「第一種利用運送事業者」を「第一種貨物利用運送事業者」に、「貨物運送取扱事業法」第三條第一項の許可を「第一種貨物利用運送事業登録」に、「第十四條」を「第十一條」に改め、同条に次の一項を加える。

7 第一項の規定により第一種貨物利用運送事業登録を受けたものとみなされる者に係る登録簿への記載その他の手続的事項については、国土交通省令で定める。

（自動車運轉代行業の業務の適正化に関する法律の一部改正）

第二十四條 自動車運轉代行業の業務の適正化に関する法律（平成十三年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第十九條の表第七十四條の二第一項の項中「貨物運送取扱事業法」を「貨物利用運送事業法」に、「第二種利用運送事業」を「第二種貨物利用運送事業」に改める。

（国土交通省設置法の一部改正）

第二十五條 国土交通省設置法（平成十一年法律第百号）の一部を次のように改正する。

第四條第十九号中「貨物運送取扱事業及び通運計算事業」を「貨物利用運送事業」に改める。