

第四十回 参議院運輸委員會會議録第二十三号

昭和三十七年四月十七日(火曜日)

午後一時三十五分開会

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

大野木秀次郎君
島島徳次郎君
平島 敏夫君
前田佳都男君
松浦 清一君

國務大臣

運輸大臣 斎藤 昇君

政府委員

運輸省 木村 睦男君
自動車局長 梶本 保邦君
運輸省観光局長 梶本 保邦君
事務局側 古谷 善亮君

常任委員

労働省労働基 小嶋 光男君
準局長監督課長

説明員

本日、の会議に付した案件

○国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(自動車行政に関する件)

○委員長(村松久義君) たいだいまより委員会を開会いたします。

第十部

運輸委員會會議録第二十三号

昭和三十七年四月十七日

【参議院】

まず、国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより本案に対する質疑に入り、まず、順次御発言願います。

○大倉精一君 今度の観光ホテル整備法の一部を改正しなければならぬという理由について、わかるように具体的にひとつづつ御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(梶本保邦君) 国際収支の改善をはかるということが現下何よりも必要であることは今さら申し上げるまでもないことではございますが、それ

がために総合的な国際観光振興策というものを作らなければならぬのでございまして、その総合的な振興策の一環としていたしまして、外国人観光客に対する接遇の充実をはかる、こういうふうな観点から登録旅館を登録ホテルの料金に関する制度を規制していこう、こういうのがねらいでござい

ます。いわば今まではホテル、旅館の料金が野放しの状況でございまして、それについて接遇上不当に高いと思えるものについては大蔵省が指示をして、そして適当な料金制度を作つていき

ます。これが一つのねらいでござい

ます。○大倉精一君 そこで、今の御説明のあった中で、外国人接遇上不当であるところと認められた場合に云々ということなんですけれども、これは何か基準でも設けられるのですか。

○政府委員(梶本保邦君) 運賃におけるような認可制度というふうなもの、

あるいは今回の法律改正のねらいでございまして届出制度、こういうものをいろいろ私も検討してみたのでござい

ます。ところが運賃におけるような認可制度をホテル、旅館の料金についてとすることは、これは困難であるし、かつまた、そこまでやる必要はないという結論に私も達したわけでござい

まして、結局届出制が一番よろうというところになったのでござい

ます。結局今おっしゃつた適当な料金というものの基準は、運賃におけるような意味における原価計算はあるいは困難かとも思ひますけれども、やはり原価主義、それから適当な利潤、それからう

ういった他の附近にありま

す。○大倉精一君 そうしますと、これは基準の立てようがないというお話なんですけれども、趣旨としては、外人客に対して不当な料金にならないようにということとは、外人客のことを思うというところが主になつてお

る。これは旅館の適正利潤というものに重点を置かれておるのですか、ど

ちらア、スイス、アメリカ、イギリス、デンマークと日本との比較をいたしておるのでござい

ます。○政府委員(梶本保邦君) お手元にお届けいたしておりますホテルの料金表がござい

ます。○大倉精一君 この法案に関連をしてお伺いするので

す。○政府委員(梶本保邦君) お説のとおり私どもが一番心配して

おる。○大倉精一君 この法案に関連をしてお伺いするので

す。○政府委員(梶本保邦君) お説のとおり私どもが一番心配して

おる。○大倉精一君 この法案に関連をしてお伺いするので

受け入れ施設の収容力の問題でございまして、先般委員会におきましても、その点について申し上げたかとも存じますが、オリンピックの年には私どもの推定では五十五万人の外人客が日本に

来るに違いない。そのうちで一時上陸客が約七万ござい

ます。その四十八万人の方を

一方、日本におけるホテルの建設費というものは、御承知のとおり金利等の関係もござい

ます。したがって私どもはその財政投融資、つまり開

かホテルとか、旅館というものの対する財政投融資の道が御理解を願え

ます。なお、昭和三十六年度におきましては約二十九億の開

融資をちょうだいしておる現状でございます。三十七年度におきましては、もともと、もともと融資をちょうだいしたいというので、今関係方面と鋭意折衝をいたしておる段階でございます。

○大倉精一君 何かお話によると、と、ホテルの建設が非常にむずかしいので、いわゆる旅館業に協力を求め、旅館業に観光客向けのホテルを作ってもら、改造してもら、こういうように運輸省のほうでは援助をなさっておりますけれども、これがなかなかばかばかしいかない。業者の協力もなかなか得られないというように、こういうようなことはうまくいくのですか。民間の旅館業者がホテルに改造されていく、こういうものについて援助されて、その奨励に対して政府としては何か特別の援助なり何なりをおやりになる方針なんですか。

○政府委員(梶本保邦君) お説のとおり、東京近辺が、特にオリンピックのときには最高のピークで、一日滞在客三万人と私は推定をいたしております。これを全部ホテルに収容するということはとても困難ではなからうかというふうに考えまして、日本旅館の改造と、日本旅館の新築というものを一つの方法として考えておることは事実でございます。また、それが日本へ来られる外客にとりまして、ホテルならば自分の国でも、どこでも珍しくない、日本に行ったらには日本旅館の気分を味わいたいというふうな気持ちで来られる外客もあることでございますので、私もそういう対策を立てたわけでございます。

それで、どのくらいの部屋数を私も希望しておるか申しますと、日本旅館の新築をいたしまして二千考えております。それから改造を六千考えております。六千室の改造は、一室の改造費用を五十万円といたしまして、五十万円に六千かけますと三十億円になります。それから旅館一室の新築の費用を二百万円と考えております。大体、坪二十万円見当でございます。したがって、一室二百万円。

二百万円、そのうちの半分は国のほうでお世話する、あとの半分は自己資金でやっていたらどうかということになりますと、百万円でございまして、二十億でございます。新築が二十億と改造が三十億、合せて五十億。それによって八千室の日本旅館を東京近辺に準備したい、これが私の希望であり、その線に関係方面と折衝を続けておるのが現状でございます。

○大倉精一君 一室五十万で六千室作る三十億円という金は、これは業者みずから自己資金でやれと、こういうわけなんですか。

○政府委員(梶本保邦君) その五十億円を私も新しく対象として考えておりますのは、中小企業金融公庫のほうから引き出し得ないかというのを考えておるわけでございます。開発銀行のほうは、ホテル、旅館に対する融資のワケというものが、残念ながら海運とか電力のように柱が立っておりませんで、その他産業のワケ内に入っておりますので、結局、その他ワケの中でほかの産業と一緒に融資をしていただく、こういうことでございまして、なかなか思うようにいかないわけ

けでございます。日本旅館につきましては、中小企業金融公庫のほうから融資を仰ぎたい、こういうことで今折衝をいたしております。

○大倉精一君 この改造する部屋なり、あるいは新築する部屋なりの設備につきましては、やはり国のほうで基準を示して、その基準どおりにやれと、こういう工合に指導されておるのですか。あるいは自由な構想でやれということになっておるのですか。

○政府委員(梶本保邦君) この点は、国で融資のお世話をする以上は、国として一定の基準というものを示しまして、この基準に示された規模に合致するようなものを作っていたらいい。そうしてそれについては国で融資のお世話をしましょう、こういうふうな気持ちでございます。

○大倉精一君 まあこれはなかなか厄介な問題がたまたまあるようですが、たとえばオリンピックが開かれるときは十月で、日本ではちょうど観光客も満員の季節であるというふうなこともあって、さらにまた基準も相当きびしいものになるから、自己資金でもってやるということになると、二の足を踏むこともたくさんある、こういうことも聞いておるのです。それからさらに、オリンピックが済んだあとどうなるか。オリンピックが済んだあと外国人客が帰ってしまったら、はたして日本のお客さんがそういう割合で泊っていくのに適するような基準であるのかどうか、こういう点からいっても、相当これは先行き困難だと思いますが、この見通しはどうなんですか。

○政府委員(梶本保邦君) 外客のわが国への来訪数の推移というもののについて、まあいろいろ見通しがあるかと思ひますが、私も一応やはり過去においてオリンピックの開かれましたヘルシンキの場合、あるいはメルボルンの場合、あるいは一昨年のローマの場合、こういった三つの例をとりまして、そうしてそれぞれの国においてオリンピックの開かれた年に何人外客がやって来たか、その前年にはどのくらいの人か来たか、オリンピックの済んだあくる年にはどのくらいの人か来てそしてその後その傾向はどういうふうな傾向を示しておるかということを、しきりに検討をいたしてみますと、いずれの国もオリンピックという一つの国家的行事を境として、観光客は伸びておるといふ事実があるのでございまして。特に最近ヨーロッパ諸国におきまして、日本への観光という気分が盛り上がりつつあるときでございますので、私もやはりオリンピックが済んでしまえば、日本への外客はがた落ちになつて、その施設はあくびをするというふうなことは結対にない、かように信じております。それは過去三回にわたるオリンピック開催国の例も調べ、またわが国独自の傾向も詳細に検討いたしました結果、そのような結論を得たのでございます。

○大倉精一君 役所においては、そういう結論で見通しを立てておるのかもしれませんけれども、肝心なことは、業者がこれをやるのですから、業者のほうでそういう自信がなければ、なかなかこれは乗ってこないというわけなんです、ましてやさつき申し上げたように、十月というのはただで国内観光客が非常に多いときであるから、むしろ外人目当てよりも、国内

観光客のための設備をしたほうが安全であるという、こういうことが将来の指針として動くのです。今度外人客に対する料金を届け出て公示をする、場合によっては政府から干渉される、こうなつてくるとまた問題になる。だからそういう点は、ひとつ運輸省のほうで十分業者のほうで納得してやるように、具体的に業者がそういうことを考えなければいけません。もしもええなれば、そこには非常に難点があると思うのです。旅館業者の声を聞いてみますと、そういふあふないものにはあまり手を出したくない、こういうことです。ですから、私のほうとしてはやはり日本人のお客さんのほうへ広げて、そちらのほうで商売して参りたい、外人さんのほうは将来どんな人がどういふ工合に来るかわけがわからぬ、こういう声が現実にあるのです。役所で考えられておることだといふ食いは違ひがある。これを納得させるためには容易なことじゃないと思うのですが、これから大いに努力をしてもらわなければいかぬと思うのですが、そこで、どっちにしたとしても、オリンピックに間に合うように、何らかの形で作らなければ日本の信用というものはたいへんなものになってくる。これに対して運輸省としては、今民間の協力を求めるといふ以外に手はないのですけれども、新聞を見ますと、もうすでに海外では、来年の四月ごろから宿泊の予約等とリンクして入場券の発売を始める。こうなつてくるといふと、おそろくことしの秋から外人の宿泊の予約を取らなければならぬということになる。にもかかわらず見通しが全然ない。こうなつたら一体どうなるかと

いうことを心配するわけです。ですから、もし業者の協力が思うように得られないという場合には、何かほかにお考えがあるのかどうか。

○政府委員(梶本保邦君) お時間をいただいておりますが、恐縮でございますけれども、私自身が直接駐成田大使からじかに伺いましたお話でございますけれども、西独のほうで五千人の日本人にオリンピックのときに送りたい。送る方法は一万吨級の船五隻は、もって日本へ送る、こういうふうなお話でございます。ドイツのほうでは着々その準備を始めたというふうに聞いたのでございまして、成田大使が私に言われたのに、一体こういうことをドイツで考えておるが、日本で受け入れ施設は十分なのかね。こういうお話があったのでございまして、これにつきまして、私はいろいろ日本の国内の事情を大使に申し上げたのでございまして、一番大きな問題は輸送の問題じゃないかという話もしたのでございまして。一万吨級の船を五隻もつる港というの、一応横濱しか考えられない。横濱から東京のオリンピック会場まで簡単に計算をいたしますと三十キロなら三十キロ、こういいます。東京都内の交通のスピードというものが時速十五キロ、そうして五千人の人を観光バスで運ぶといたしますと、定員で乗せると、五十人定員としたときバスが百台要ります。バスの長さが十メートルと仮定いたしますと、十メートルをそこに掛けますと、ちょうど千メートルで一キロでございます。延々一キロにわたるバスが、時速十五キロで走ると横濱からオリンピック会場まで列を連ねて

動くということを想像するだけでも、これはたいへんなこととございまして、この話を申し上げたのでございまして、こういういろいろなことを考えてみますと、結局必ずしもデラック

スなホテルを作るだけが対策としていいのではありません、やはりもう少し安直に泊まり得る設備というものを、やはり国として考えるべきじゃないかというふうな私どもは考えております。その一つの方法といたしまして、日本旅館の新築、改造ということも考えたのでございまして、そのほかにユース・ホステルの新造ということも考えてございまして、一応ただいままで運輸省としましては、今年度中にできまうものを入れまして、国立を入れて四十五になります。一応四十五のユース・ホステルというものが、全国に三十七年度中にでき上がるものになっていまして、一府県に少なくとも一つというふうなやり方でございまして、一つといたしまして、やはりユース・ホステルを東京近辺にも少し増設すべきじゃないかという気持を持っております。これはひとつ来年度の予算折衝のときには、一つの大きな政策として、ユース・ホステル対策でもあるし、わが国の青少年対策でもあるし、かつまたオリンピックの観光客の対策にもなり得るものだというふうにも考えてございまして、この面でも少し問題を掘り下げて検討をいたしたい、かように考えております。

○大倉精一君 こういふ問題はオリンピック特別委員会が議論をされたことがありますが、

○政府委員(梶本保邦君) この問題について、まだユース・ホステルの活用というところににつきましては、それほど議論はされておられません。

○大倉精一君 ユース・ホステルだけでなく、交通の問題とか旅館の問題、全体の問題……

○政府委員(梶本保邦君) 交通問題一切がございひつくるための対策協議会のようなものは随時開かれておりますけれども、困るな困るなという議論が、私率直に私申し上げると、そういう声はみんな出るんですけれども、さして一体どうするか。極端なことを言いますと、非常に極端な議論で恐縮でございますけれども、オリンピック開催時を中心として日本の終学旅行というものを一応文部省から通達でも出して全部ストップする、あつて日本の海陸の輸送力というものは、オリンピック観光客に充てるということも必要なんじゃないか、その時期だけ、一応二週間なら二週間、十五、十六日オリンピックの開催日数でございますから、そのときの輸送力というものを、どう按分し、振り向けるかということ、一つの問題でございまして、そういふことも、国全体としてやはり輸送力の活用ということをや大々目で見えていかなければならぬのじゃないかというふうな議論すら出ているのでございまして、まだ残念ながら結論には至っていないような状態でございまして。

○大倉精一君 これはたいへんな問題です。今ここでお尋ねしても、こ

○委員(村松久義君) なたか御発言ありませんか。――本案に対する本日

○委員(村松久義君) 次に、運輸事

情等に関する調査を議題といたしま

○大倉精一君 私はきょう都市交通に

○政府委員(木村睦男君) 東京都内の

下で走っております。まあこれは客観的に交通の混雑等の影響のために、それ以下で走っておりますから、特にこの際、最高乗務キロを幾らにきめなくてはならないというふうな必要性があるかどうか、ちょっと私もうしばらく実情を見ていいのではないかと、かように考えております。

○大倉精一君 大体この三百六十五キロに決定した当時の経過は、非常にこれは不明朗なものだったので、警視庁のほう、それから労働組合のほうからは、現在の走行キロの制限からいかならばスピード制限ですね、速度制限の状態からいかならば、一日に三百五十キロが妥当ではないか、こういう意見があったのです。片や業者のほうでは、それじゃ少ないから三百八十キロでなきゃいかぬ、足して二で割って三百六十五キロになると、こうなったのです。あの当時でも警視庁のほうでも労働組合のほうでも客待ち時間等を含んで三百六十五キロ走れば、東京都内のスピード制限を破らなければそれだけ走ってこれない、こういう事情があったのです。そういう妥協的なキロがきめられたのですけれども、今日においては御承知のような東京の交通の麻痺の状態でありますので、三百六十五キロ強要されるという、これは非常にスビードでもって走らないという、局長は最高キロをきめてもそれを必ず走ってこいというわけじゃないと、こうおっしゃるけれども、業界の実情は、いろいろ調査をしたり、あるいは聞いたりするところによると、あるいは三百六十五キロを何らかの方法で強要するという、そういう傾向

があるのです。あの運転士は三百六十五キロ走っているじゃないか、お前は三百五十キロで何だ、こんなさまはというようなこともって強要されるというのが実態なんですね。そういう実態をやっぱり運送指導者としてはつかんでおかないといふと、ただ形式的にものを言われても、そのようにはなっていない。ですから、むしろこの際三百六十五キロというような制限を廃止するか、あるいはずっと下げるかしないかという実情に合わないと思ふのです。私は、あの当時に東京都内でもって走行キロは、スピード制限がきまつているのですから、制限さえ守っていけば最高何キロ走ってこいというものは必要ないと思ふのです。ですから、そういうことにきまつたのですけれども、現在の事情におきましては、最高をきめなければならぬとすれば変更しなければならぬ、かように考えるのですけれども、そういう点について検討されたことありますか。

○政府委員(木村睦男君) 最近の実情は、東京陸運局のほうでいろいろ調べておりますが、大体最近の混雑状況等の理由のために、東京都内におきまして、百キロ前後というところが平均の走行キロのようでございます。ただ、昨年のあたり増車に際しましては、昨年よりも結果、中にはまだ三百六十五キロぐらゐ走っている車も皆無とはいへませんが、非常に少ないというのが実情でございます。ただ、三百六十五キロをきめました当時のいきさつは、お説のとおりでございます。その後、それがかなり守られてきましたし、それから事業者のほうも自粛いたしております。

まして、スピード違反による事故その他は、タクシーについて都内につきましては非常に減つて参りました。特に最近混雑の客観情勢のために、出そうとしてもスピードは出せない、ただ三百六十五キロ以上は出していない、かぬという当時の基準がありますので、あるいは業者の中にどんなことがあつても三百六十五キロは走ってキロを出してかせがなきゃいかぬぞというふうなむねな指導の仕方をしていふものがあつてはいけませんので、その点は、われわれとしては各事業者に対してそういう指導、注意を喚起いたしておる実情でございます。現在の状況のもとで事実上三百六十五キロまでキロを出して走ることがむづかしい状況でございます。この際、当時きめました最高乗務キロというものを一応きめなければならぬ客観的な必要性が非常に薄らいできておるのではないかというふうに考えますので、実情も把握しないではございませぬけれども、最高乗務キロをこの際あらためて作り直す必要があるかどうかという点について検討をいたしておるような次第でございます。

○大倉精一君 私は、あの当時はそういうものをきめる必要はないといふことを主張したものですけれども、業者の中には、やはり、無制限といつては極端でありますけれども、最高キロを非常に強要する業者も事実あるんですね。で、何百キロ以上走っていけないといふことは、業者の感覚がいけば必要かもしれせん。が三百六十五キロそのままにしておきますといふと、都心において非常に混雑な所を通過する場合には、相当所要時間も

長くなるんです。で、それを突破すると、今度は思い切つて走ると、こういう結果にもなってくるんです。これは運輸士諸君から私にはよくよく聞いておるんですけれども、そうなつてくると、これは非常に危険ではないかと思ふんです。確かに今タクシー運輸士の事故は減つております。しかし、この減つておるといふことは、運輸が非常にうまくなつておるんですね。全くうまい。うまいが、しかしながら最近における自動車の増加、それから運輸士の不足、こういうアンバランスが相対おるわけですね。この運輸士諸君が、なれないもので事故を起こすというケースがあるんです。私はこの前、赤坂見附から国会までやつてくると言つたら、国会でどつちでしょか。というわけで、そういうのがたくさん来ておるんですけれども、これは運輸士のせいではなくて、そういう人が、なれないから事故を起こすといふ場合もあるんじゃないか。そういうこととからいって、最高をきめなきゃならぬとするならば、やはり最高の基準といふものをこの際再検討する必要がある。ですから、平均三百キロとおっしゃいますけれども、それはあくまでも平均であつて、中にはそれ以上出しておる者がなければ平均三百キロにはならないわけですね。ですから、そういう点についてひとつこの際検討されなきゃならぬと思ふんですけれども、そういう御意思はございますか。

○政府委員(木村睦男君) 最高乗務キロをこの際修正いたしまして、実情に合う最高輸送キロをきめるかどうかという点につきましては、お話の点もなるほどごもっともな点もございすが、かえつてこれをきめて、最高乗務キロということになりますと、いろいろな情勢から考えまして、これ以上走ってはいけないぞという最高限度——言うまでもないことではあります。が、最高限度を示すわけでございますので、かりに三百六十五キロという従来の最高乗務キロといふものをきめたために、三百キロあるいは三百二十キロ出して十分かせいでおる者に対しても、どうしても三百六十五キロ出せというふうな誤った指導をする者があるといひます。という点、この三百六十五キロをかりに三百二十にしろ三百三十にしろと変えまして、やはりそういう誤った指導をする者があるとすれば、やはり同じように、それをきめられた一ぱいのものを出せといふふうに言うおそれもございますし、といつて、この最高乗務キロは、読んで字のごとく、最高の乗務キロでございますので、そこまで出すことを強制するキロ数でございせんので、ただ現状におきまして、現状に合う最高乗務キロといふものをきめなければならぬ混雑が著しいというふうな状態になりますれば、当然考えなければいけないと思ふのでございまして、現状から見ますと、むしろこういつた最高乗務キロはなくて、しかもタクシー事業者も自棄をし、あるいは交通混雑の中でやむを得ず低速スピードで走るといふふうな実情から見まして、むしろ最高乗務キロをこの際わざわざ変えて何か新しい刺激を与えるといふことはいいか、かといふふうな感じもいたしますので、いましばらくこの点につきましては実情を見た上で考えていきたいと、

かように考えております。

○大倉精一君 実情を見た上で考慮するということはお話でありますから、ぜひともこれは早急にそういう点を調査をしてもらって、実態に即応するような新しい方法をとってやってもいいと思います。特に、三百六十五キロは最高であるから、これだけ出さなければならぬというのではないと、こういう御答弁でありますけれども、逆にいって、業者のほうから言うならば、三百六十五キロというのは強要し得るキロなんですよ。三百六十五キロ走ってこいと言っても、これは約束には触れないということになるんですから、そういうことも考えてもらわなきゃならぬと思います。ですから、これはひとつぜひとも早急に実情を調査をされて、実態に合うようにしてもらいたい。これには、業者ばかりでなくて、皆さん方も、たまにはひとつタクシードライバーも、タクシードライバーの中で運転士さんに聞いてもらって、これが一番早いことなんです。そういう手段もとって、早急にひとつ調査をしてもらいたい。

者の給料についてもみておるわけでございまして、で、陸運局といたしましては、かつて非常に歩合制が強くて、そのために労働強化になり、ひいては神風タクシードライバーの過労に陥るというふうな実情もありましたので、できる限り歩合制を少なくして固定給の割合を多くしたいということで見て参っております。一応の標準といたしましては、少なくとも固定給は全体の五割以上を占めるという方向で、逐次さらによく改善していくようにという線で見えておりますが、実態は、全部にわたってなかなかそう平均しにくい性質のものでございまして、大体半々というのが現在の実情のように思っております。なお、いものになりますというところ、たしかだ一社でございまして、全額固定給というふうなところもありまして、また、八二とか七三とかいうふうな、非常にいい固定給のところもございまして、全体的に見ますと、大体半々というところのように存じております。

○大倉精一君 どうも役所のほうは平均数字でものを言いたがるんですけれども、こういうような問題は、何の会社は何社あつてこれが運転士が何人、何%までは何人と、こういう数字を示してもらわないといかぬし、そういう数字をとらなさいかぬと思うんです。これは平均をとるんですから、おそれるような数字があると思うんです。それによって実態を見てもらわないうという、平均大体半々だという、そういう把握の仕方では、私は非常に危険だと思ふ。これも東京都内の一社、会社の運転士に聞いてみますと、三と、依然として固定給は二千元だ、三

されるときに。

○政府委員(木村睦男君) 免許のときには事業計画の中で運転者の固定給はどのくらいであるというのを見ておりました、最低の線、ファイティ・ファイティという以上の固定給でなくてはいけないという、一応のめどとしては見ております。

○大倉精一君 五分々々というのは、固定給を主体とする給与体系ではないわけですね。あの当時に六〇%という数字が出ましたけれども、数字を出すことはまずいというので、固定給を主体とする給与体系となつたのですが、これは申すまでもなく主体とするので、すから、少なくとも六〇%以上、七〇%から八〇%、歩合給というのはほんのつけ足しだ、こういうことにならなければならぬ。にもかかわらず、五分々々の給与体系というものは、あの決議案に対して違つた趣旨でもって指導されていると思うのですが、いかがですか。

○政府委員(木村睦男君) ただいま申し上げましたのは、最低の線として大体その程度で見えておりますので、御承知のように非常に免許の申請が多くございまして、そのうち、車の両数の関係で免許になるのはその割に当たらない程度でございまして、したがって、一応今申し上げました程度で給与の実態を見ておりますが、今度も、実際に免許になります会社は、今のような競争率でございまして、すつとそれを上回つた固定給の割合のところから免許になっているのが実情であります。

かこれは大へんな部数になると思うのですけれども、大体固定給と手取り収入との割合別に、会社の数あるいは人数というものは出ませんか。たとえば固定給の割合二〇%から二五%までのものがどれだけ、あるいは二五%から三〇%まで、あるいは三五%までのものはどれだけ、こういうような数字は出てきませんか。

○政府委員(木村睦男君) 御期待のとおりのもので出るかどうかわかりませんが、実態を相当把握しておりますから、実は私その資料を持って参りますればよかつたのですが持参して参りませんが、概数で説明させていただきますが、資料として提出させていただきます。

○大倉精一君 労働者の方にお尋ねしたいのですけれども、これはあなたのほうの仕事の分野かどうかかわりませんが、今申しましたようにタクシードライバーについては、交通安全という見地から今お聞きになつたように、かつても当委員会において固定給を主体とする給与体系とすべきである、こういう決議をしておつたわけですね。その後、たとえば大阪の陸運局あたりにおきましては、業者に対して固定給を六〇%にせよという勧告を出してありますが、まだそれは実現しておりませんが、労働者としては、これに対してどんな感じを持っておりますか。

○説明員(小嶋光男君) ただいま御指摘の点につきましては、運輸省と常にタイアップして指導しておるわけでございまして、特に三十三年の四月から内閣にできました交通事故対策本部におきまして、労務管理の適正化ということからいたしました、特に刺

激的な歩合制というものをできるだけなくすということで、固定給の割合を多くするように、関係の地方の基準局に通牒を出しまして、これに基づいて指導をしていくわけでございます。一応の目安というものは、このときもきまらなかつたわけでございますが、われわれの指導態度といたしましては、やはり六〇%というのを一つの基準にしまして地方の局長には説明はしておるわけでございます。ただ、今、先生御指摘のように、なかなか六〇%まで参らないところが多い実情でございますまして、今後とも業界を集めまして労務管理の指導の際に十分この点を徹底していきたいというふうに考えております。

○大倉精一君 まあ結果において、ああいふ決議を国会で出しましたけれども、それをあまり尊重されていなかっただと思ふんです。たとえば今自動車局長からフイティ・フイティというような言葉もありましたけれども、そういうような趣旨じゃないんです。ですからこれは現在のような交通事情のもとにおいては、さらにあの決議を生かしてもらふように、具体的に指導してもらいたいと思ふ。先ほど走行キロについての論議がありましたけれども、これは今のお話の固定給とこの走行キロとは非常に関係があるんです。ですから固定給がわずかに三千円四千円だという、そういう給与体系であれば、都心の込んだ所から解放された場所においては、猛然として走って行かないと、なかなか収入は得られない、そういう面もありますので、この際は固定給を基準とする、少なくとも七〇%ぐらいでないといかぬと思ふんです。

○大倉精一君 関連して最後に伺いたいことは、そういうような労働者の賃金なり将来の保障なり、さらにはまた車両の整備、設備の改良等々の面について、現在は業者がもう

後そういうことを一そう行政指導の面において意を配っていただきたい、かように考えております。

○大倉精一君 労働省のほうも、タクシー運転士だけじゃないかもしれませんが、トラックの運転士もそうかもしれませぬけれども、こういう路面労働者の将来の保障ということについては、特段の関心を持って何らかの指導をやばり私はおやりにならないという、どうしても今日の交通不安というものは根本的に解決しないと思ふんですが、そういう点からひとつ見解をお伺いしたい。

○説明員(小嶋光男君) ただいま御指摘の点について、確かに今までは労働条件ということで、労働時間とか賃金そのものについては一応の指導監督をやつて参つたわけですが、企業外に、いわゆる解放された後の問題という点にきましては、確かに指導が不十分であつたと存じます。したがって、本年度から実は大企業はもちろんでございますが、中小企業の特にこういう労務管理があまりよくないところ、こういう事業をつかまえて、退職金制度の確立、給与制度の近代化ということについて重点を置いて指導をやつていきたいというふうに考えておりますので、ただいま先生御指摘の点も含めまして、特に路面運送関係の事業については、指導の重点としてやつていきたいというふうに考えております。

○大倉精一君 関連して最後に伺いたいことは、そういうような労働者の賃金なり将来の保障なり、さらにはまた車両の整備、設備の改良等々の面について、現在は業者がもう

は、それぞれの手続を経まして改定のための検討実施をするにやぶさかではございません。そういう点につきましては、個々の申請につきましてよく実態を調べました上で善処したい、かように考えております。

○大倉精一君 これは運輸大臣にお尋ねしなければならぬことかもしれませぬけれども、同じ公共料金といつても、電車やバスとタクシーと同一に並べるといふことは、これは若干いかにあると思うのです。電車やバスやあるいはバス等の料金とタクシーとは少し違ふのです。内容、性格が違います。さつき言つたように、バスとかあるいは自動車、電車というものは、これはもうほんとうに大衆の輸送機関であつて、五円、十円値上げするということは非常に大きな影響がある。物価にも影響がある、心理的にも非常に。タクシーの場合には必ずしもそういうような性格とは本質的に違ふのじゃないかというふうな気がするのです。これは検討してもらわなければならぬ。けれども、検討々々と言つていろいろに、だんだん事態は進展していくのです。特に最近政府において公共料金の問題について関係の間でも意見の相違があるように思ふけれども、これは局長の関与する範囲でないかもしれませぬが、物の考え方としてタクシーの場合はタクシーの場合のように考えていかなければならぬのじゃないかというふうな気がするのです。もしそれを押さえているために働者の将来の保障も、あるいは現在の給与も、あるいは設備の改善もできず、不良車両を走らせなければならぬというふうな事態になるとすれば、これは早急に考えないと交

かつておるかどうか知りませぬけれども、もし現在の経営状態で許されぬというならば、タクシー料金に関する限り、これは値上げしてもやむを得ぬ場合があるのじゃないかという気がするのです。私は、公共料金といひますけれども、この場合は電車やバスとは少し違ふという気がするのです。電車やバスの場合には、十円値上げしただ、しゃくにさわるから歩いてやろうかというわけにいかぬが、タクシーの場合には十円値上げしたら電車に乗つてもいいということがあり得るのです。だからこれはやたらにそう口にするべきじゃないかもしれないけれども、そういうような交通安全のために、経営上やむを得ぬという場合においては、それも考えられると思うのです。けれども、特に東京のような交通事情の場合においては、料金制度についても考える必要があるのじゃないかというふうな気がするのです。けれども、局長何かお考えがあるのですか、そういう点について。

○政府委員(木村睦男君) タクシーも鉄道あるいはバス、軌道等と同じく公共の輸送機関でございますので、これの料金の改定につきましては、公共料金の変更ということで、政府といたしまして同じように今抑制の方針をとつておりますが、しかし、事業の実態から見まして、ただいま御指摘のようないふ、あるいは給与条件が非常に悪く、これを上げなければ公益事業としての改善もはかれない場合には、どうしても料金の改定に待たなければいけません。真に必要やむを得ない実情がある場合におきまして

は、それぞれの手続を経まして改定のための検討実施をするにやぶさかではございません。そういう点につきましては、個々の申請につきましてよく実態を調べました上で善処したい、かように考えております。

通の安全のために非常に害があるの
じやないか、こう思うのです、この間
の私鉄のように、私は私鉄の運賃につ
いて、政府が私企業の経済の自由化を
チエックする以上は、政府が責任を持
て、あるいは利子補給なり低利資金の
融資なりという責任を持たなければなら
ぬ、こう言いましたけれども、タク
シーの場合は、チエックしておるから
といって、これは利子補給を保証する
というわけにはいきません。そういう
点について、もうすでに再検討する
段階にきているのじやないでしやう
か。あるいは料金の方自体にも問
題があるかもしれない。そういう点
について検討を進められているのか。
あるいはこれからやろうと考えるの
か。どっちなんですか。

○政府委員(木村陸男君) タクシーの
料金は、他の鉄道であるとかあるいは
軌道等と同じく、公共料金と申し上げ
まして、完全に輸送の実態から見ま
して同じものであるとはい切れない
と思います。やはりそこには若干の特
殊性に基づく差異があると思います
が、まあいすれにいたしましても公共
料金ということには間違いのないと思
います。したがって、その点につき
ましては今申し上げましたような考
え方で対処したいと思っております。な
おタクシー料金の変更、あるいは料金
の立て方等、いろいろ改善の意見も出
ておりますし、現に東京都内におきま
すタクシー料金につきましては、値上
げの申請も東京陸運局のほうに出てお
ります。この申請の中身につきましては
は、陸運局のほうで現在慎重に検討を
進めておりまして、申請の内容につき
ましては、目下すでに調査をやつてい

るのが実情であります。
○大倉精一君 誤解があるといけませ
んから申し上げておきますけれども、
私はタクシー料金はやむを得ぬ場合に
は値上げも考慮しなければならぬじや
ないかという趣旨は、この分をあげて
交通安全という面に使われなければなら
ぬという、こういう趣旨なんですか。
しかもその交通安全というものは何が
一番根本になるかといえ、人間の問
題なんです。事故は自動車が起こすの
じやない、人間が起こすのですから、
人間のことを考える場合に、やはりそ
ういうこともある程度必要があるの
じやないか。こういうことで申し上げ
ているのであつて、業者の利潤のため
にこの料金を上げるとか何とかいう
趣旨でないかということ、念のために
申し添えておきます。

きょうはこの問題この程度で終わ
りますけれども、資料を一応出して
だいて、特に私はこのタクシーある
はトラック等、路面労働者の賃金形態
について非常に大きな関心を持つて
るので、資料に基づいてまた必要があ
ればお尋ねをしたいと思つて
○委員長(村松久義君) 本日はこれ
をもって散会いたします。
午後二時三十七分散会

四月十二日本委員会に左の案件を付
託された。
一、国際観光ホテル整備法の一部を改
正する法律案予備審査のための付託
は三月二十九日

四月十三日本委員会に左の案件を付
託された。
一、国際観光ホテル整備法の一部を改
正する法律案予備審査のための付託
は三月二十九日

託された。
一、広島県尾道市防地口付近に旅客専
用停車場設置の請願(第二七三六号)
(第二七八六号)
一、国鉄生橋線の復旧事業等促進に関
する請願(第二七六九号)
一、羽越本線道川、羽後亀田両駅の貨
物取扱廃止、統合中止に関する請
願(第二八三〇号)
第二七三六号 昭和三十三年四月二
日受理
広島県尾道市防地口付近に旅客専用停
車場設置の請願(二十通)
請願者 広島県尾道市長 晋山俊
三外二十二名
紹介議員 一松 定吉君

請願者 広島県尾道市十四日町五
四八ノ一協栄生命保険株
式会社尾道支部内 武川
宏外十九名
紹介議員 一松 定吉君
この請願の趣旨は、第二七三六号と同
じである。
第二七六九号 昭和三十三年四月三
日受理
国鉄生橋線の復旧事業等促進に関する
請願
請願者 岩手県議会議長
山崎権三
紹介議員 谷村 貞治君
昭和三十三年岩手県民三十有余年にわ
たる念願がようやくかなひ、国鉄生橋
線の着工をみるに至り、これ以来関係
各機関の配慮により着々工事の推進が
なされているが、いまだ総工事予算額
二十二億三千万円に対する進捗率
は四十五パーセントの実績であり、加
うるに昭和三十三年度の本建設線に対
する予算配分措置は悲観的情勢と側聞
されることはまことに遺憾であるか
ら、本路線の経緯と意義を十分察察の
うえ、特別のせん議をもつて昭和三十
七年度において予算措置を講じ早急に
完成せられたいとの請願。
第二八三〇号 昭和三十三年四月五
日受理
羽越本線道川、羽後亀田両駅の貨物取
扱廃止、統合中止に関する請願
請願者 秋田県由利郡岩城町岩城
町貨物取扱駅統合反対期
成同盟会内 加藤忠二
紹介議員 大倉 精一君

川、羽後亀田両駅の側線廃止撤去の指
令があり、また現場長会議の席上秋田
管理局側より羽後本庄駅構内(貨物関
係)拡張整備完了予定の七月をもって
貨物取扱駅廃止、統合実施に踏み切る
との発表をされたよであるが、地元
民との話し合いを無視して、このよう
な独断的にして非民主的な手段をろう
することは、地方産業の発展を阻害す
るばかりでなく、地方自治体をへき地
化し、生産者、消費者に大きな犠牲を
しいるものであるから、国道七号線鋪
装完了まで当分の間現状のまま存置し
て貨物取扱いをせられたいとの請願。

広島県尾道市防地口付近に旅客専用停
車場設置の請願(二十通)
請願者 広島県尾道市長 晋山俊
三外二十二名
紹介議員 一松 定吉君
昭和三十三年岩手県民三十有余年にわ
たる念願がようやくかなひ、国鉄生橋
線の着工をみるに至り、これ以来関係
各機関の配慮により着々工事の推進が
なされているが、いまだ総工事予算額
二十二億三千万円に対する進捗率
は四十五パーセントの実績であり、加
うるに昭和三十三年度の本建設線に対
する予算配分措置は悲観的情勢と側聞
されることはまことに遺憾であるか
ら、本路線の経緯と意義を十分察察の
うえ、特別のせん議をもつて昭和三十
七年度において予算措置を講じ早急に
完成せられたいとの請願。
第二八三〇号 昭和三十三年四月五
日受理
羽越本線道川、羽後亀田両駅の貨物取
扱廃止、統合中止に関する請願
請願者 秋田県由利郡岩城町岩城
町貨物取扱駅統合反対期
成同盟会内 加藤忠二
紹介議員 大倉 精一君

請願者 広島県尾道市十四日町五
四八ノ一協栄生命保険株
式会社尾道支部内 武川
宏外十九名
紹介議員 一松 定吉君
この請願の趣旨は、第二七三六号と同
じである。
第二七六九号 昭和三十三年四月三
日受理
国鉄生橋線の復旧事業等促進に関する
請願
請願者 岩手県議会議長
山崎権三
紹介議員 谷村 貞治君
昭和三十三年岩手県民三十有余年にわ
たる念願がようやくかなひ、国鉄生橋
線の着工をみるに至り、これ以来関係
各機関の配慮により着々工事の推進が
なされているが、いまだ総工事予算額
二十二億三千万円に対する進捗率
は四十五パーセントの実績であり、加
うるに昭和三十三年度の本建設線に対
する予算配分措置は悲観的情勢と側聞
されることはまことに遺憾であるか
ら、本路線の経緯と意義を十分察察の
うえ、特別のせん議をもつて昭和三十
七年度において予算措置を講じ早急に
完成せられたいとの請願。
第二八三〇号 昭和三十三年四月五
日受理
羽越本線道川、羽後亀田両駅の貨物取
扱廃止、統合中止に関する請願
請願者 秋田県由利郡岩城町岩城
町貨物取扱駅統合反対期
成同盟会内 加藤忠二
紹介議員 大倉 精一君

川、羽後亀田両駅の側線廃止撤去の指
令があり、また現場長会議の席上秋田
管理局側より羽後本庄駅構内(貨物関
係)拡張整備完了予定の七月をもって
貨物取扱駅廃止、統合実施に踏み切る
との発表をされたよであるが、地元
民との話し合いを無視して、このよう
な独断的にして非民主的な手段をろう
することは、地方産業の発展を阻害す
るばかりでなく、地方自治体をへき地
化し、生産者、消費者に大きな犠牲を
しいるものであるから、国道七号線鋪
装完了まで当分の間現状のまま存置し
て貨物取扱いをせられたいとの請願。

昭和三十七年四月二十一日印刷

昭和三十七年四月二十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局