

第六十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第二十七号

昭和四十四年五月十六日(金曜日)

午前十時十四分開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君

理事 徳安 實藏君

理事 細田 吉藏君

理事 野間千代三君

理事 加藤 六月君

理事 川野 芳満君

理事 木部 佳昭君

理事 福家 俊一君

理事 箕輪 登君

理事 神門至馬夫君

理事 米田 東吉君

理事 沖本 泰幸君

出席國務大臣

運輸大臣 原田 憲君

出席政府委員

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

労働省労働基準局長 小嶋 光男君

委員外の出席者

運輸省自動車局整備部長 堀山 健君

専門員 小西 眞一君

五月十五日

委員箕輪登君辞任につき、その補欠として早川崇君が議長の名で委員に選任された。

委員早川崇君辞任につき、その補欠として箕輪登君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件
道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第八七号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。板川正吾君。

○板川委員 道路運送車両法の一部を改正する法律案について質疑をいたしたいと思ひます。

今回の道路運送車両法の一部改正の要点を簡単に説明してみてください。

○黒住政府委員 二点ございまして、一点は、仕事をなるべく簡素にしたい。それは、車両検査、登録等非常に事務量がふえてまいっておりますので、たとえば車両検査におきましては、指定整備事業を利用いたしまして……(私語する者多し)

○砂原委員長 御静粛に願ひます。

○黒住政府委員 なるべく便利に車検を受けられるようにしたい。そのほかに、便利簡素化にいたします条文的整理をいたしております。

それから第二点は、車検登録にコンピュータシステムを導入いたしまして、全国を一本に把握したい。コンピュータシステムが従来の登録簿であった車検の記録簿にかわるわけでございまして、それにまつわる関係の条文的整理と二点ございまして、モータリゼーション時代に即応いたし、仕事を能率的、科学的にやりたいというのがこの法律改正の骨子でございます。

○板川委員 第一点の、自動車の整備事業を拡大する、整備事業の内容を能率的に便利にする、こういうことのようにありますが、そこで伺ひます、車検検査証ですね。有効期限が満了後でも継続検査が簡単に受けられるようにするという改正、これは自動車の使用者にはなほ便利であります。これは自動車の使用者にはなほ便利であります。これは自動車の使用者にはなほ便利であります。

○黒住政府委員 整備不良の状態を乗り回すという危険性はあります。整備不良の状態を乗り回すという危険性はあります。整備不良の状態を乗り回すという危険性はあります。

○黒住政府委員 車両検査の期間を延長いたしまして、当然それは使えないわけでございます。その担保は、御承知のように車検期間はステッカーでもって表示をいたしております。これは街頭の取り締まりの対象になるわけでございまして、現在ステッカー制度が普及いたしまして、これによりまして車検期間切れの車が道路を走っているという事態はなくなっております。したがって、今回の改正はその点は変わりないわけでございまして、いま御指摘のような点はないと考えます。

○板川委員 ステッカーのほうで表示をウインダーにしてあるから、期限終了後の車を運転すれば取り締まりの対象になるから、おそらくそういうことはあり得ないだろう、こういうことですね。それは、たとえば五月一日で終わるものが五月の末まで運転することがあつても、六月ということはあるまいというところだと思います。

次に伺ひますが、今度の改正で継続車検を受け検査証に記入の手続をする前に、整備工場の発行の標章を表示して運行できるというふうになる、これが今度の改正の一つのポイントだろうと思ひます。この制度をどのくらい利用するであろうか。四十四年度の車検検査の件数は五百三十万件というふうに予想されておりますが、この中でどのくらいこの制度を利用するというふうに考えておりましたらどうか。何分ぐらい……

○黒住政府委員 今回の制度を改正いたしまして、現在の新規検査を継続検査とすることによりまして、その他便利にすることによりまして、四

十五年度あたりでは約二十八万の件数が増加することを予想しております。

○板川委員 そうじゃなくて、局長、車検検査を受けて、そして検査証に有効期限の書きかえをいたしますが、その間に時間がかかるから、手続をしての間、指定工場で標章を張って、検査が終わったんだから運行してもいいという制度を今度採用するというのです。その手続する間は一日か二日だろうと思うのです。わずかの間だろうと思うのです。で、こういう手続ができるようになるのです。これを手続をして使うような車は継続検査をするだろうと思ひます。新車はそういうことと必要ないですから。だから継続検査の車両のうち、どのくらいの割合が利用しますか、そういうことを聞いておるのです。

○黒住政府委員 現在のところでは、車両検査の期間切れで、登録はいたしておりますものを新たに検査を受ける場合は新規検査でございまして、返納検査といつております。その返納検査の事務量が、四十二年度では八十七万八千件、四十三年度は百四万四千件でございまして、これが全部今度の継続検査を利用するということになりまして、それだけの件数になるわけでございまして、それ全部が利用しますかどうかは、検査が切れても当分使わないでそのままにしておくという事態もあるかと思ひますので、それらは将来どうなりましか、いまのものが対象になりますので、いまの件数が今回のものの対象になるわけでございまして。

○板川委員 ちょっとよく聞いてください。期限満了後、いままでは新規検査だった、今度はそうじゃない、こういうことなんですね。それはそれでいいのです。わずか半月かそこらぐらいの端数の日数だけだから、標章が表へ張つてあるから、五月期限のやつが六月に表で走りまわらないから、それはそれで防止できるから、私はいい

と言っておるのです。今度は問題は別なんです。今度は新しく継続検査を受ける。整備工場へ入っている。整備は完了した。完了してすぐ運転できるんだけれども、車体検査をして有効期限の書きかえをして持ってくるまでは、従来は運転できなかったわけですよ。それが今度の改正は、指定工場で標準を張れば、一日か二日手続をしてもらってくる間、走ってもいいとおるのです。だから、その制度を利用するのがどのくらいと予想しているのだからかということなんです、私の質問は。

(委員長退席、大竹委員長代理着席)

○黒住政府委員 いままではその種のもは動かさなかつたわけでございます。四十五年度におきまして約二十八万件と予想しております。

○板川委員 そこで次に伺いますが、指定の整備工場で標準を乱発したり不正に発行したりするおそれはないだろうか。こういう点は心配ありませんか。

○黒住政府委員 指定整備事業者は、優良整備事業者の中で一定の資格、すなわち、車検関係の施設が整備されている。それから検査員というものが置かれておる。この検査員につきましては、厳格な資格がございます。で、そういうふうには指定整備事業を指定いたします場合には、厳格にやりまして同時に、指定後におきましては監査を厳重にやっておるわけでございます。今後ますますこの監査を適正厳格に行なっていくということになります。国にかわつて車検をするわけでございますから、保安が低下しないように厳正にやっていますから、かように考えます。

○板川委員 整備工場で乱発したり、あるいは不正な発行をする場合には、監査制度を活用して、そういうことを未然に防止するようにやります。こういうことだと思ひます。

次に、自動車整備工場には、認証工場、優良認定工場、指定工場、こういうふうな種別がありますね。この認証工場、優良認定工場、指定工場というのは、どのような基準で定められておりますか。

○黒住政府委員 分解整備工場といひますのは、自動車を分解して整備いたしますための基準でございます。いまして、分解整備工場の認証基準は、検査主任者を配置しておかなければならない。これは、今回の改正案によりまして、二級整備士を配置しておかなければならない。それから事業場の設備、屋内作業場、車両置き場、整備関係機器等に関する設備基準がございます。それからさらに、工員の四分の一以上が整備士の認定に合格したものでなくてはならないという基準でございます。

それから次は優良自動車整備事業者でございますが、それは分解整備事業者の中で優良なる設備、技術、管理、組織を有する事業場として運輸大臣が認定を行なうわけでございます。その場合の基準は、まず、作業につきましては、定期点検に伴うすべての整備作業ができる。それから事業場につきましては、諸設備の関係、それから機器につきましては、その作業に必要な機器、工具につきましては六人以上。それから整備士が三人以上で、工員の中の三分の一以上が整備士の試験に合格しているというものであります。

それから指定整備事業者は、その優良事業の中で、国にかわつて検査を行なえるというものが指定整備事業者でございます。まずその優良自動車整備事業者に限るというのが指定基準の第一でございます。それから国が行ないます車検と同程度の設備を持っていなければならぬ。すなわち、ブレーキマスターであるとか、前照灯試験機であるとか、音量子等の機械器具を備えつけて、その保守管理につきまして十分な配慮をなくちゃならぬ。そういうふうなことでございまして、それから、これはその工場で検査をやるわけでございます。この検査員は自動車検査員といつてございまして、資格をいたしましては、一年以上の検査主任者の実務経験があり、かつ法令の内容、車両検査の実務につきまして陸運局長の教習を修了した者に限られております。最後に、工場の管理体制といたしましては、指定整備された自動車がかにかに

保安基準に適合することを証明する保安基準適合証を発行する体制、それから指定設備の記録の保管等が正確かつ確実に行なわれるかどうか、それらの点につきまして厳重に審査をした結果、指定整備事業として指定をいたすわけでございます。

○板川委員 この認証工場は陸運局長が指定をし、認定工場は運輸大臣が指定をし、指定工場は今度は大臣でなく、陸運局長が指定するということはどういうわけですか。上級である指定工場を陸運局長が指定するのは——中間であるものを運輸大臣が指定して、それよりもさらに技術水準の高い、責任の度合が高い工場を陸運局長が指定できるといふ制度、これはどういうことですか。

○黒住政府委員 まず、分解整備事業者は現在五万以上ございまして、非常にたくさん事務量でございまして、非常にたいへんです。これを一々大臣が認定する必要があるというので、陸運局長がしているわけでございます。

それから、優良自動車整備事業者というのは、現在、たとえば三つの三月末までは二千六百工場くらいございまして、これは一つの表彰制度でございます。それで、全国的なレベルからも考えまして、大臣の権限でもって認定をしておるわけでございます。

そうすると、今度は指定整備事業者は、その中で検査関係の機械器具等が整備されているかどうかというところでございまして、当該工場としてすでに優良となつておれば、全体としては十分りっぱな工場でございますので、検査関係につきまして、陸運事務所等の機械と同等のものを持っていれば、それから検査の実態等につきましては、この優良整備事業者がふだん車を陸運事務所に持つてきておりまして、どういふふうな合格率になつておるかという面から考えまして、指定整備事業につきましては、陸運局でやつても間違いはないんじゃないかということでは権限を委任しておる次第であります。

○板川委員 そういう理屈であれば、優良認定工場というのは運輸大臣指定でなくたっていいという理屈になるんじゃないか。しかし、これはそれほど重要な問題じゃないからいいけれども、理屈としてそういうことにもなるんだらうというふうには思ひます。

次に、継続車検の整備基準、車を検査する場合の整備基準、これは今度の法改正では別に改定はありません。

○黒住政府委員 その検査の基準につきましては、従来と全く同様でございます。

○板川委員 いまは御承知のように、いわばマイカー時代、高速道路、ハイウェイ時代、これがいまの自動車交通の一つの特徴になりつつあると思ひます。そこで、こういうハイウェイ時代、マイカー時代というのに、継続車検の検査基準というのが従来のとおりであつていいのかということに、若干の疑問を感じてきたのです。それは五月十三日の新聞で報道されておりますが、名神高速道路交通警ら隊が、東名の全線開通を目前に控えて、名神国道に入ろうとする車を診断したところ、ハイウェイの運転に不適なもの、整備不良車が全体の五九％にのぼつた。診断した千二百六十台のうち六百六十八台といふのが不良車だ。この不良車の内訳は、タイヤ摩滅が百八十七台、ライトのつかないものが百七十三台、タイヤに外傷があつて危険なものが五十九台、オイルが漏れ、あるいはオイル不足などが五十九台、ブレーキ関係が不良なものが五十台、こういうふうなことで、この高速道路へ入る自動車の五九％が不良車であつた。高速道路を運転するには不適な車であつた。また、一宮のインターチェンジでも適正でないかの検査をしたところ、六三％、九十一台が整備不良の車であつた。名神国道の問題では、昨年五月に診断したときには、千四百二十台のうち整備不良車は四百四十三台で、三一％であつた。これは、その三一％の整備不良車が五九％にふえた。過半数だ。

こういう状況が報道されておるのであります。こういう状況が続きますと、高速道路における交通事故というのは非常に大きなものになりましようが、それが続出をする可能性がある。だから、継続車検の検査基準を従来よりもきびしくする必要があるのでないかと思うが、この点どうお考えですか。

○黒住政府委員 高速道路が逐次整備されて、その通行車両の保安の問題がきわめて重要な問題でございますので、昨年の七月四日に保安基準を改正いたしました。十一項目のものを加えたわけでございます。その場合におきましては、衝突事故防止の対策につきましては、主として高速道路でございます。非常点滅表示灯であるとか、尾灯の関係、それから追い越し合図灯の関係、非常信号用。それから、スピードが逐次加わってまいっておりますので、座席ベルト、安全まくら等の関係につきましまして保安基準を改正したわけでございます。それからさらに、昨年の十月に、高速道路の供用開始に伴う事故防止対策の徹底につきまして関係の者に通達を出しまして、事故防止対策の要領を制定いたしました。自家用車、バスに対しまして、おのおの指導を行なったわけでございます。それから今回の交通安全期間中におきましても、高速道路におきましますところの検査につきましましては特に重点をあげまして、この五月の十二日に東京、名古屋、大阪陸運局の管内におきまして、たとえば東京につきましては東京厚木のインターチェンジというふうに、名古屋につきましても三カ所、それから大阪陸運局におきましても五カ所におきまして、通過車両につきましても、外観から見ましても整備が悪いんじゃないかというふうなものを摘出したしまして検査をいたしました。それに対しては、口頭の警告をしたものと、それから整備を通告したもの、こういう整備をしなさいというものを通告したものがございいます。それで、その結果といたしまして反則金を取るか、それから高速道路乗り入れ禁止、さらに整備が非常に悪いものは、一般道路ですら動いて

はいけないというような処置をいたしておるわけでございます。

われわれといたしましては、この高速道路の運転につきましましては、まず運転手がスピードを出し過ぎないという運転手に対する指導、これは主として警察関係でございますが、バス事業等は運輸省が所管いたしておりますので、これはバス事業者に十分の注意をしなければならぬと思っております。そしてまた、車両の欠陥によりまして大きな事故が起きることはまずいわけでございまして、先ほどから申し上げましたような対策を講じておる次第でございます。今後とも高速道路はますます整備されますので、この面の事故防止については万全を期していきたいというふうに思います。

○板川委員 最近高速道路で車の立ち往生が非常に多いそうです。特に、中央高速道路の一部に二車線のところがありますね。立ち往生して一車線ふさいでおると、交通渋滞を来まして非常に困るという報道もされておるのです。その立ち往生したというのには、パンク車が多いとか、あるいはガソリンを入れないで走っているのが多いそうでありまます。ガソリンを入れないで走るといのは運転者の不注意かもしれないですが、パンク車が多い、故障車が多いというところは、いわば整備が十分でないということになるだろうと思ひます。今回は整備基準、検査基準というのは、改定したばかりだからしないのだそうでありまます、これらも今後のハイウェー時代の自動車の整備ということを考えて、時代にマッチするように、将来改正する機会があったら改正するようにしてもらいたいと思ひます。

次に、自動車の保有台数の見込みについて伺いたいと思ひます。特に、車体検査を受けることのない軽四輪車がどういふぐあいな保有台数を占めているのか、それから自動車全体の保有台数は現在幾らで、将来どのぐらいの予想を持っておりますのか、計数的な説明をしていただきたい。

○黒住政府委員 現在、昭和四十三年度末におきましますところの自動車、軽自動車の合計が千四百十万台でございます。おおよそ一六〇万ないし二〇〇万の伸び率で自動車が伸びてきております。それでわれわれの推定におきましては、四十六年度末には二千二百三十万台くらいになりまして、すなわち、四十六年度中に二千万台をこえるのではないかと予想をしております。従来の予想は、おおよそ九五〇以上の確率になっておりますので、大体間違いないと思っております。将来、自動車がどういふふうになるかということにつきましては、いろいろ推計はございまして、たとえばS字型カーブで推定をいたしましたものによりまして、従来の耐久消費材の伸び等から見まして、また、近ごろの自動車の趨勢から見まして、三千九百万台くらいにはなるのではないかと推定がございまして、これは学問的研究の域を脱しておらないわけでございまして、まずわれわれといたしましては、四十六年度には二千万台をこえるものと予想いたしております。

それから軽自動車でございますが、四十三年度末の先ほどの千四百十万台の中に、軽自動車の合計が約四百五十八万台でございます。その中で多いのは軽四の貨物で二百五十六万台、それから軽四の乗用車で二百二十二万台というようになっております。

○板川委員 軽四輪の車体検査を受けない車と車体検査を受ける一般の自動車との事故の発生率という、割合はどういふ程度を示しておりますか。

○黒住政府委員 四十二年度で見ますと、一般の自動車一万台当たりにおきまします車両欠陥による事故は二・四件でございます。それに比べて軽自動車は一・二件でございます。

○板川委員 車台数に比較して、軽四輪は自動車事故が普通車の半分だ、こういうことです。スピードもないし、軽四輪の場合に営業用というのはいくわすかで、大体自家用車でありましよう。走行キロも一般と違って非常に少ないだろうと思う。そういう意味で事故率が少ないと思うのですが、その事故率の少ないのはどういふ原因とお考えでしょうか。

○黒住政府委員 車両が小型であるということ、それからスピードにつきましても、先ほど板川委員も御指摘のように、普通の車よりもおそいというふうなことが原因である。それから使用の態様も若干違うのじゃないかと思ひます。これは的確な統計はございませぬけれども、そういうところから全体としては事故率は少ない。しかしながら、運転不良によりましてこの事故等は相当あるわけでございまして、われわれは車両欠陥を把握するわけでございまして、その面におきましては、ただいま申し上げましたようなことで約半分であるということでございます。

○板川委員 軽四輪の事故というのは、そういう意味で使用する態様も違ひますし、自家用車が多い。また、小さい車ですから、ぶつかれば被害が大きいですから気をつける。スピードも一般の自動車のようには出ない。こういうことで比較的事故が少ないだろうと思ひますが、しかし、自動車の事故を一般的に減少させる一つの方法として、私は自動車が無制限にふえてくる、保有台数が年々激増しているという現状に何らかの対策を打たなければ、交通事故というものは非常に勢いで伸びてくる。そこでこの際、軽自動車に次の二つの目的から車体検査をするようにしたらどうか、こう考えるのであります。

それは車体検査するにしても、たとえば新車から三年はよろしい、三年後に初めて検査をする。有効期限は二年間ぐらいいにする。五年目ぐらいいに整備検査をして、もし整備不良というなら使わせないようにする。軽自動車は大体四年も使えばガタがきて、よほど整備でもしない限りは表通りは歩けないようなかっこうになるのじゃないかと思ひます。そういう意味で一般の自動車と同じように二年に一本、一年に一本やれという意味じゃなくて、小型自動車並みの車体検査をやったらどうだろうかというのが一つなんです。それから自賠法の加入率というのをわれわれ伺っておりますが、軽自動車の場合には四百万近い軽自動車があるが、自賠責に入っているのは

その七七〇ぐらいだといわれておるのですが、あと二三〇ぐらいが保険に入っていない事実があるのですか。

○黒住政府委員 軽自動車は四十二年度におきま

すところの強制保険の加入率は七七〇でございま

すが、現在では自動車の御意見の前提でございま

す。その保安を確保するために今回の法律改正等をお

願いたしまして、指定整備工場の活用等をは

かかって、普通の車の車両検査等の万全を期してい

きたいというのを考えておるわけでございま

す。それで当座の問題といたしましては、軽自動

車が黒い煙を吐いて町の中をぼこぼこ走っている

というふうなことはないのじゃないだろうか、こ

ういうふうなことを考えています。ひとつこの点に関

して検討を早急に行なってもらいたいと思ひますが、い

かがでしようか。

○黒住政府委員 先ほど申し上げましたように、

現行法上できるだけの保安の確保をはかりつつ、将

来の方向につきましては宿題として検討させてい

ただきたい、こういうふうな思ひです。

○板川委員 車の有効期間の問題について伺

いますが、いまトラックは営業用、自家用車とも一

年、乗用車は新車で二年、旧車で一年、自家用車

は新旧とも二年、こういうふうな有効期限が一応

きまつておりますね。それで、この場合にトラッ

クの問題ですが、ライトバンは乗用とトラッ

クと、どちらかといえばトラックになっていると思

うのですが、ライトバンはトラック扱いでござい

ます。

○黒住政府委員 今回の法律改正を検討いたしま

す場合に、乗用車が二年になっておりますのに対

して、特に小型トラックあたりはどうであるかと

いうことで事故の状況等を検討したわけござい

ますが、自家用車の千台あたりの事故が〇・一四

件に對しまして自家用小型トラックは〇・二四

件に對しては二倍に達しておりますので、やはり一

年、二年の相違は車両欠陥事故の現状から見や

むを得ないということで見送りにした次第でござ

ころのものは法定限度に近くやりますけれども、
そうでないものはその範囲内でやりたいというこ
とでございす。そうして全体の基準は、車両検
査登録の設備を増強し、人員を整備していくた
めに要する特別会計を年度ごとの計画にいたしま
して、それをこの手数料でまかなっていくという考
え方でございす。

○板川委員 自動車保有に程度ブレーキを
かけるという見地から、そういう登録、検査の手
数料の引き上げというのは私も賛成です。で
すからそれはいいんですが、できればその特別会
計の中から、車両検査の際に、事故防止の施設や安
全教育というような問題も、そういう費用の特別
会計の中から何か捻出せしめて、教育関係ある
いは安全施設関係というものに対して、その特別
会計の使い道ができるような方法はありませんか。

○黒住政府委員 車検、登録の特別会計は、検
査、登録をするのに要する費用をまかなう経費で
ございすので、これをそういうふうに使おうのは
いかかと思ひます。ただ、われわれのはうは自
動車損害賠償の特別会計をやっております。そ
の中で補償事業という仕事をやっております。補
償事業の仕事につきましては、ひき逃げ事故等が
減少をいたしておりますので、予定よりも金の出
るのが少なうためにこれを一応リザーブしてお
りますが、リザーブしておりますものに對して利子
がついておりますので、その範囲内におきまして
は、保険の普及であるとか、事故防止である
とか、あるいは運行管理センターというふうな施設
に金を出しまして、事故防止に当たっているとい
う現状でございまして、車検、登録の特別会計に
つきましては、必要なものを最小限度にいた
さうというたてまえでございす。

○板川委員 次に伺ひますが、大型車、超大型車
のマフラーが車体の横に、道路の中央を向いて出
ているのがあります。これは夏、乗用車が窓をあ
けっぱなしにしてその大型車を追い抜きする
とき、あるいは交差点で待つという場合に、大型車
の排気ガスがまともに乗用車の中に入るような位

置にあるのですが、これはどうでしょうか。この
マフラーは従来どおり大型車の下に置いて、やや
下向けに道路に向けるようにしたならば、そうい
う乗用車というものに迷惑をかけるようなことは
ないと思ひますが、これは改善するつもりはござ
いせんか。

○堀山説明員 御指摘のような現在の姿は、特に
乗用車で交差点等で車が停止しておりますとき
に、ちょうど乗用車の中へ入る位置になつて
おるわけでありす。私も適当な位置では
ないというふうに考えておりますが、ただ、どの
位置に置いたら一番合理的であるかということに
ついては、いろいろな車の種類があるから、その
それらを勘案いたしまして、最も合理的な位置に
つけかえるというのを検討しております。

○板川委員 トン、十五トンという大型車があ
ります。その排気管の何インチもあるようなもの
が横を向いて、乗用車に吹きつけるという形は
この際変えて、従来どおり、うしろ向きになつて
いるものをやや下向けにするような方法をとるな
らば、そういう迷惑をかけないで済むのではない
かと思ひますが、こういう点はひとつ注意をして
もらいたいと思ひます。

○黒住政府委員 番号票は、陸運局長が承認して
おります現行の臨時運行許可番号票、いわゆる
ディーラーナンバーといつておりますが、それと
同じようなものを使う予定にしております。ただ、
回送運行の許可の内容は、従来五日単位に許可を
いたしているわけでございす。これを一月単位に
いたしていただくとして、回送運行期間の限度を新
しく制度化したい。ナンバー自体は従来のディー
ラーナンバーを予定しております。

○板川委員 次に、自動車の登録、検査の記録作
業をコンピュータ組織に変えようというものが今
回の改正の第二点と思ひますが、これは前に細田
委員も質問しておつたようでありすが、この機
能が麻痺するようないことが万一あるとすれば、ど

ういう事態の場合でありましようか。
○黒住政府委員 事故といひましては、火災あ
るいは地震等の事故、それから機械的に末端と中
央に機械がございすので、機械的な事故という
もの、それから特に間違つた情報が入りはしない
かという問題、これらの問題があるかと思ひまし
て、それに対する措置を具体的に考えております。

○板川委員 機能が麻痺するようない事故、天災、
地震等があるという場合が考えられるが、それに
ついては、その場合に対策をいろいろ考えてはお
ります。こういうことですね。こういう機能は非
常に便利であることには間違ひないのです。しか
し、どこか一つ一点において間違ひがあるために
全機能が機能を果たさないということになる可能
性があるわけですね。どこかの一つの間違ひのた
めに全体が動かぬということがあり得るわけ
であります。そういう心配のないような措置が講
ぜられると思うのでありますが、われわれそうい
う意味では、技術的な点について検討してござい
せんが、それは当局の技術者を信頼するほかない
かと思ひます。

次に、コンピュータの採用によつて、従来これ
に關係しておつた人員の配置転換とかあるいは整
理とか、そういうようなことはあり得ないと思ひ
ますが、この点どうですか。
○黒住政府委員 おつしやるように従来の人た
ち、あるいはその人たちに人が要するわけで
ございまして、全国的にこれが普及いたしますのは
四十六年度を予定いたしております。したがいま
して、それまでは相当増員を要します。それから
その後におきまして、登録等の審査をするの
は機械でなくして人間がやらなければならぬわ
けでございまして、申請書類をチェックいたしま
して、所有権を確認するといふふうな仕事は依然
として人がやるわけでございまして、これが重要
な仕事でございまして、その方面につきましては
増員をしないかなければならぬ。ただし、たとえ
ば機械的に登録原簿を倉庫から持ち出すといふ
うな仕事はなくなりますので、それ等は機械にか

わつてやつてもらふということにございす。現
在の形で、現有勢力に若干プラスしてこれに即
応していきたい。将来につきましては、さらに登
録官といふふうな質的な仕事をやる人は、将来も
自動車の伸びに従ひまして増員の必要があるとい
うことございまして、現在の人たちが余つて、
配置転換といふふうなことは毛頭考えておりま
せん。

○板川委員 大臣に、実は自動車検査あるいは自
動車の今後の行政について伺ひたいと思つてお
たのでありますが、何か都合がつかないようであ
りますから、大臣が見えたら、またそれはやり
ます。
ここでひとつ話題を変えますが、きょうの新聞
で、運輸省は大都市のタクシー事業の改善策と乗
車拒否の絶滅対策といふものをまとめた、この改
善策は、原田運輸大臣の在任中に乗車拒否を絶滅
したいという意向でできたのだという報道がされ
ておりますが、この乗車拒否及び大都市交通対
策、大都市タクシーの改良対策といふものは、報
道されたおりの内容を持つておるものかどう
か、この点をひとつ……。

○黒住政府委員 タクシー、ハイヤーが大量の足
としてますます発達してまいつております反面、
大都市におきまして乗車拒否がございまして、こ
れを根絶しなければならぬということ、大臣
からの命令もございまして検討をしておるわけ
でございまして、その現在検討中の内容につきま
して一部報道をされたわけでございす。したが
いまして、これが最終的な結論として運輸省とし
てきまつたわけではございせん。こういう項目
につきまして目下検討中ではございす。近く結論
を出したいというわけでございす。したがいま
して、この項目は全部を網羅しておるわけでも
ございせん。このほかにもいろいろあることを現
在検討をしておる次第でございまして、この乗車
拒否対策はやはり総合的な対策を考えなければ
ならないという観点から、各項目にわたりまして現
在検討をしておるような次第でございまして、そ

の一部がこの報道の内容でございます。

○板川委員 報道されておられる内容は、運転手の登録制を実施する、そして乗車拒否をしたような運転手は登録を取り消す、取り消された運転手は東京、大阪——この場合、東京、大阪になつておりますが、ここでは営業の運転はできない、こういうような規制をしておる。

それから運賃制度に時間制、距離制を併用する。深夜と早朝の割り増しという料金制度もこの際確立をする、これが第二点。

第三点として、タクシー運賃の他の交通機関とのバランスをはかる方式で改定する。言い方は、バス等とのバランスがとれるように科学的に運賃を決定するシステムを開発する、こういったおるのでありますが、他の交通機関との運賃のバランスをはかるというのが第三点。

第四点として、それを条件として運転手の歩合給を完全に廃止する、労働条件を改善することを条件としてこういった制度を認めていこう。前回はこのほかに、タクシーに人数制といいますが、二人の場合には普通料金だが、五人乗ったれば何割が増すという人数制というものについて何か検討中であつたようですが、今回からははなされております。いずれにしても、これは一つの内容として、われわれも非常に首肯し得るものがあるものであります。これはいつごろ結論を出して、いつごろから実施をしたいという方針でありますか。

○黒住政府委員 この結論は今月中にも出したいわけでありまして、ただこの中でいろいろの方法がございまして、運賃制度等につきましては所定の手続がございまして、すなわち、関係官庁等にも協議しなければならぬという問題がございまして、それから無線の整備というものも考えております。それには無線の電波数をふやすということ、それから設備をつくるという問題がございまして、この成案は今月中にも得たいと思つておりますけれども、具体的の実施につきましては、おのおの項目につきまして、できるものからすみやかに実施していきたい、さように

考えております。

考えております。

○板川委員 東京、大阪の二大都市だけに限定されておるかと思うのです。この乗車拒否なりが東京と大阪と実態が共通しておるの、その他の大都市あるいは大都市周辺でも同様な事情があると思つておりますが、東京、大阪だけでやろうとされるのであります。その後、場合によつては、各都市あるいは将来全国的にこういう制度を採用していこうとされるものですか、その点はどうお考えですか。

○黒住政府委員 乗車拒否が顕著なのは東京と大阪でございまして、他の大都市では、東京、大阪のような乗車拒否の現象はございせんので、必要な輸送力の増強、そして事業者の監督というように今とで当分処理していけばいいのではないかと、思ひます。したがって、こういう制度、たとえば運転手の登録センター等の制度は東京と大阪という、差し迫つて乗車拒否を解決しなければならぬというところに適用していきたいと思つております。したがって、今回考えております案も、全体といたしましては東京、大阪に適用したい。しかし、この中でも無線の活用その他の方法、あるいは需要の多いところに機動的に配置するということなどにつきまして、ほかの都市でも実施したいと思ひますけれども、それらは実施したいと思ひますけれども、全体の構想といたしましては東京、大阪で実施をしたい、さように考えております。

○板川委員 乗車拒否の一番はなはだしいところは東京、大阪である、だから、ひとつこういう新しい制度を東京、大阪でやってみよう、これはわかりませんが、しかし、乗車拒否が東京、大阪以外にないんだという考え方はおかしいと思う。東京周辺の都市とか大阪周辺の都市でも、実際に乗車拒否というのは堂々と行なれておるのです。しかし、一番はなはだしいところが東京、大阪だから、とりあえず東京、大阪に焦点を当てて、この制度を採用してみようということであるべきだと思ふのであります。

時間がなから、私は一言この問題について私の所見——これは私の私見になるかもしれませんが、申し上げてみたいと思ふのですが、時間と距離のメーターの併用制というのは、距離一本よりも、いまの交通渋滞や何かの実態から見ると合理性を持っておるんじゃないだろうか、実態に合った考え方じゃないだろうか。諸外国でも、距離ばかりでなくて時間制を併用しておるところが多いようでありまして、そういう意味で私はこの思ひには賛成であります。それから深夜、早朝の割り増しも、タクシー業の主たる経費は運転手の人件費になるのですが、深夜一時過ぎに百円でどこそまで行つてくれということになると、いまの料金制度では、運転手の人権というものを考えた場合、確かに安いように思う。だから、その辺から乗車拒否という思想がやや具体性を持つてくると思うのであります。深夜、早朝に対して割り増し制ということも、これまたやむを得ないんじゃないだろうか。それを条件にして歩合給の完全廃止ということ、労働条件の改善を前提にしていくという思想も、もちろんわれわれ多年の主張でありますから賛成であります。

ただ、これをやる場合の問題が一、二点ある感じがしますが、それは、この場合、登録制をとったほうがいいのかどうかという問題です。私は、いま言ったような時間、距離の併用制あるいは運転手の歩合給の完全廃止、待遇改善ということができれば、登録制をあえてとらなくても、乗車拒否というものが絶滅できるのではないかという感じがいたします。しかし、これは私の一つの思ひつきといひます。しかし、そういう感じがありますから、これをやる場合には、関係者とひとつ十分な話し合いをして、そういう対策をとることによつて紛争が起らないような措置をしてもらいたい。そういう点をちよつと危惧するのであります、その点を申し上げます。

第二点としては、この運賃制度の改正の結果が、結果としていまのタクシー業者にいわたる保護過剰、過保護の結果をもたらしてはいけないという感じがします。この問題は、料金制度の改定いかんなんです。それがオーバーに改定されて、なるほど運転手の待遇もよくなったもの、労働条件もよくなったか知らぬが、タクシー業者はそれ以上の利益を与えるような結果になつては問題はだらうと思う。ですから、この料金改定を現実に行なう場合には、その点を十分ひとつ注意してもらいたいと思ひます。

それから、今度の運賃制度の改定しようとする場合に、基本料金は一体どう考えておるのだろうか。基本料金を上げて、さらに深夜割り増しを取りということになると、料金的大幅改定になる。これは、私鉄や大都市タクシーの運賃値上げについては極力抑制するという大臣の従来の言明と相反する可能性もあります。たとえば一つの案を申し上げれば、基本料金は下げて、百円を八十円にしてもいいから、深夜割り増しとか早朝割り増しとか、あるいは時間制、こういうものの併用でそれをカバーする、こういうことがあつてもいいんじゃないだろうか、こう思ひます。

それからもう一つは、大都市の交通機関に対してこういった対策が講じられる。しかし今日、地方交通というものがいわば非常な危機を迎えておるのであります。こういう地方交通の問題をいつまでも放置して、とかく問題のあつた大都市のタクシー業の改善のみを運輸省が取り上げて他は放置するということであれば、私は運輸行政上片手落ちになるのではないだろうか、こう思うのであります。その点はひとつ地方の交通問題も適切な地方交通対策——これはバスも含めませんが、あるいは地方の私鉄、タクシーも含まれるでしょう、こういうものを含めて、どういう対策を今後打ち出すかということが問題だらう。東京、大阪だけ改善して、あとは当分何もしないで放置するのだということになれば、運輸行政としてはまさに片手落ちになりますから、この点ひとつ十分留意をしたいと思います。

以上の私の所見に対して、局長はどうお考えになりますか。

○黒住政府委員 まず第一点のセンターの問題でございすが、私といたしましては、乗車拒否の対策はいろいろなものを総合的にやらなければならぬと、とんぶく的なき目のあるものはないと思っております。したがって、このセンターの構想も、総合対策の一環として考えていきたいというふうに考えております。

それからこのセンターでは、悪質運転者を排除するという目的ではございすが、乗車拒否も、運転者に対する福利厚生施設の整備であるとか、また、運転者の指導、養成というふうなことも並行してこのセンターでやらしたいというふうに考えておるのであります。したがって、これは経営者側と運転者側、労働者側というものが十分理解を持っていただきまして、協力して運営をしていくものでなくてはなりません。現在持っておりますところの案を経営者側、すなわち協会側と労働組合の側に提示いたしまして、詳細なる説明をいたしております。将来の運営につきましても同様に考えております。考え方としては賛成を受けておりますので、いろいろの希望等も組み入れまして、実現をしていきたいと思っております。

それから運賃制度で不当に業者に利益を与えるものでは困るという御説に對しましては、全く同感でございまして、われわれといたしましては、運賃の制度を全体の基本料金とか、そういうものとは別に、運賃制度自体として考えてみた場合におきましては、時間、距離併用メーターであるとか、深夜メーターというものは合理的ではないかというふうに考えておる次第でございまして、それから全体の基本的料金をどうするかということにつきましては、これはたびたび大臣から答弁がございましたように、極力抑制するという方向は、現在でももちろん変わっておりませんが、われわれ事務局といたしましては、申請がありましても、これは審議をするという責務がございまして、この審議は行なっていくかと思っております。

○砂原委員 米田君にちょっと申し上げておき

それからもう一つ、地方交通の問題でございすが、自動車から見ますと、都市におきまして自動車交通はよくそうしておりますので、それに対してハイヤー、タクシの行政であるとか、バス行政であるとかいう、都市交通問題というものは非常に重大な問題としてこれに取り組んでおりますと同様に、地方におきましては、モーターゼーションを反映いたしまして、事業は非常に苦しい状況にございまして、いわゆる過疎地域におきまして交通確保ということが重要な課題になっておるわけでありまして、自動車局といたしましても、それらに取り組んでおるわけにございまして、今度は、地方陸上交通の審議会というものが近く各陸運局単位に発足いたしますので、自動車関係のみならず、私鉄等の関係も一緒にいたしまして審議されるわけにございまして、そこでも、特に過疎地域におけるバス事業であるとか、私鉄事業というものをどうして維持していくか、どういうふうにして育成していくかという問題が中心議題となると思っておりますし、それを最も重要な問題として指摘しておりますので、その解決に向かつて進むようにしていきたい、さように考えております。

○板川委員 大都市タクシの労働者の労働条件、そういったものを改善していく、同時に地方交通の労働者の労働条件も改善していくような対策も、この際緊急にとられるように要望いたします。

○砂原委員 米田東吾君。以上をもちまして私の質問を終わります。

○米田委員 私、この法律に関係いたしまして大臣にお聞きしなければならぬ部分にございすが、それは後刻大臣がおいでになりましてからお聞きすることにしたしまして、主として労働省に關係する部分が多いと思ひますけれども、そのほかから御質問をしていきたいと思ひておるわけでありまして、

○砂原委員 米田君にちょっと申し上げておき

○米田委員 おいでになりましてからまた……。ただいまの板川委員の御質問にも十分關係をするのでございすが、運輸省も、それから労働省におかれまして、この十一日から春の交通安全運動の期間を旬間として設定されまして、現在その運動を進めておられるわけにございまして、乗車拒否の問題や、あるいは白タクの問題や、ハイヤー、タクシあるいは通運業の運賃の問題、たくさん問題がございすが、要は、そこに働く運輸労働者の労働条件、とりわけ給与の關係がどうであるかということによってある部分は解決される問題ではないか、私はこういうふうに思ひておるわけにございまして、

そこで御質問したいのでありますが、その点では二、三年、運輸省当局も労働省も十分留意されまして、たとえば四十二年の二月九日等におきましては二・九通達が出されまして、漸次運輸労働者の労働条件の改善という方向に指導されておられるわけにございまして、しかも、労働省や運輸省の発表によりますと、この指導が漸次効果を上げておるわけにございまして、私としては、たいへんけっこうなことではないかと思ひるのであります。

そこで、まず労働省の労働基準局のほうにお聞きしたいのでありますが、今度の旬間の一つの重点の中に刺激的賃金をなくするよう、そういう指導をしていく、歩合給制度を採用している場合には、労働時間に応じ、固定の給与とあわせて通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるよう、そういう措置をとらせるとか、あるいは極端な刺激的な賃金、歩合給等については改善を求める、そういうような指導方針が重点項目として出ているようでありまして、この点につきましては労働省、それから当然これは運輸省当局の自動車局長のほうからもお答えをいただきたいと思ひますが、現在どういう状態がこれに實際に進められておるか。とりわけ私

は、この刺激給とか暴進的な歩合給というふうなものについてどういう定義をされて、どのような基準で行政指導をされているのか。現実には交通安全旬間で指導の重点をそこに求めておられるのでございまして、相当な行政指導上の基準を持つておられると私は思ひますので、その点からまずお聞きをしていきたいと思ひておるわけにございまして、

○小嶋政府委員 米田先生のたゞいま御指摘いただきました給与関係の問題につきましては、これは四十二年の二月九日に、いわゆる労働時間を含めましての自動車運転者に関する改善基準という通達を流しているわけにございまして、その背景には、労働基準法による監督、それによつての効果をあげまして、いわゆる交通安全害その他に効果あらしめようという配慮から出たものでございまして、特に、自動車運転者の長時間労働に伴いますところの災害の防止、あるいは給与体系上からくる超過労働、そういうことによつて疲労が生ずる、それに対する災害を防止しようという観点からでございまして、特に給与関係につきましましては、いま先生御指摘のように、この二・九通達におきまして初めて実は賃金形態についての監督指導上の基準をつくつたわけにございまして、本来、賃金は労使の自主的な交渉によつて取り決められるというのが大原則でございまして、労働者の疲労あるいは災害の防止という観点から、特にこの面について今回通達として地方に流して、監督指導上の基準といたしたわけにございまして、いわゆる歩合給制度というものが、運輸労働者の特徴として賃金体系上盛られておるわけにございまして、その歩合給の程度というものが非常に刺激的であるという点に着目いたしまして、できるだけ早くこの刺激的な歩合給制度をなくして、いこうというものが今回の指導の基準でございまして、

その基準は、いま先生も御指摘いただきましたように、固定の給与とあわせて、通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるというふうな保障給を定めるというのが第一点でございまして、第

二点は、歩合給制度のうちで、いま申し上げましたように極端に労働者を刺激する制度というものを廃止する。その極端に労働者を刺激する歩合給制度というものは、いわゆる累進歩合給制度でございまして、ある一定額の水揚げ高をこえた場合に極端に支払う歩率がよくなる。その率を是正していきまして、積算歩合あるいは一定給の歩合制度に持っていくということによって、長時間労働をしなればならぬというものをなくしていくという観点でございます。これは四十二年の二月通達いたしましたので、すでにそれに対する指導を強力に実施してあるわけでございますが、四十三年度の結果はどうかということになりますと、全国で調査しました四千五十五事業場のうちに、この四十二年の二・九通達を出した当時、いわゆる累進歩合給制度というものが残っておりまして二千三百三十三事業場でございます。パーセンテージにしても半分以上の五七％でございます。これが四

十三年八月に調査しました結果、二千三百三十三事業場のうち千七百三十九事業場が累進歩合給制度を廃止いたしました。積算ないし一定歩合給制度のほうに移行しているという実績に相なっておりますのであります。なお、まだ二五％残っている実情でございます。今度の交通安全旬間とあわせまして、現在、一斉監督指導を実施中でございます。

○黒住政府委員 いまの労働条件、特に賃金の関係につきましては、労働省からお話がありましたように、二・九通達によりまして指導が行なわれているわけでございまして、われわれのほうは自動車運送事業、ハイタク等の免許をいたします場合、あるいは事業計画変更で増車をいたしますような場合におきましては、運転者が過労におちいらないような程度に運転者数が見込まれているかどうか、その当該会社の運転者の給与の制度というものが当該地域から見、また、労働者の二・九通達から見、適正であるかどうかということをも十分審議いたしまして認可を行なっている次第でございます。また、仮眠所等の休養施設等の整備につきましても、これを審議の対象として審査を

いたしている次第でございます。労働省当局と十分連絡を密にいたしまして、この問題の解決に当たっていきなさいと思っております。

○米田委員 小嶋さんに質問いたしますけれども、おっしゃった六割程度の保障給になるべく恒常化するような指導をしていきたい、けっこうだと思っておりますが、この保障給と固定給とは違うと思ふのです。あなたのおっしゃる保障給というのは月収に対する保障給という御答弁ではないかと思ふのであります。できればこの保障給というものは固定給として、かせぎ、水揚げにかかわらず、そのハンドル労働者が毎月保障されるという給与にするためには固定給として体

系づける、こういうことが私は当然だと思ふのでありますけれども、そういう指導だと思ふように理解してよろしゅうございませうか。固定給六割……。

○小嶋政府委員 いま先生御指摘の点は、まことにものともだと思ふわけでございますが、目下運転者の労働の特性からいたしまして、なかなか歩合給というものを全面的に廃止するわけにもまいらないだろうと存するわけでございます。ただ、何ぶん賃金制度ないしは賃金額の決定というものについては、労使の自主的な交渉によつてきめるという大原則でございまして、したがって、その点については直接的な干渉ということについては、私も敢て慎重な言ひをいたさず、最低限の保障といたしまして、いわゆる出来高払いあるいはその他の請負制ということで、使用しておりますところの労働者に対しては、事業主は労働時間に応じまして一定の賃金の保障をしなればならないという規定がございます。この一定額の賃金の保障という点につきましては、労働者の最小限の生活の安定という意味からいたしまして、大体通常の給与の六割程度を最低限保障するというのがこの基準法の二十七条で保障されてお

とおりだと思ふ。しかし、いつでもあなたのほうではそういうことで逃げておりやせぬか。私は介入はよくないと思ふすけれども、一定の労働者の指導で、いい意味の指導で、この基準法あるいは道路運送法の精神に沿うような、介入でない、いい意味での指導というものは、当然、行政当局の責任だと思ふ。そういう点では大いにやってもらわなければならぬのでありますけれども、いまやっておりますという御答弁ではござい

ましては、これはまさに労使の交渉ないしは協定ということによつて現実決定されるべき問題でございまして、一応この六割の保障給の中で固定給をできるだけ多くするというのが、私どもの指導の一つとしてやっております。

○米田委員 最近、特にハイタク関係がそうなんでありまして、刺激的給与体系というものが、知能犯のいかにだん悪質な給与体系というものが採用されてきているのではないかと。確かにいまあなたがおっしゃるように、一時このハイタク運転手の給与は、なるべく歩合給がいいんだというところで全国的に蔓延した。それが二・九通達が出た。あなたは役所のほうから文句を言われるし、あまりよくないということで、さっき説明がありまして、千七百三十九企業が廃止し、改善率は七五％というふうに、現象的にはよくなつてきたというふうに答弁されました。形式的にはそういう内容になっていまして、形

式にはそういう内容になっていまして、形も残りの二五％、それから擬装したいろいろな体系、たとえば二重の賃金台帳あるいは秘密協定というふうなものを結んで、むしろ脱法行為が専門的に、知能犯に進んでいるんじゃないか、私はこういう見方をしているわけであります。いまあなたがおっしゃいましたように、賃金というものは労使が自主的にきめる、まさにその

とおりだと思ふ。しかし、いつでもあなたのほうではそういうことで逃げておりやせぬか。私は介入はよくないと思ふすけれども、一定の労働者の指導で、いい意味の指導で、この基準法あるいは道路運送法の精神に沿うような、介入でない、いい意味での指導というものは、当然、行政当局の責任だと思ふ。そういう点では大いにやってもらわなければならぬのでありますけれども、いまやっておりますという御答弁ではござい

ましては、これはまさに労使の交渉ないしは協定ということによつて現実決定されるべき問題でございまして、一応この六割の保障給の中で固定給をできるだけ多くするというのが、私どもの指導の一つとしてやっております。

○小嶋政府委員 四十二年の二・九通達を出しましてから一年間くらいまでは、ある程度、累進から積算あるいは一定歩合に移行するというところで、相当強力に進んだように見ております。ただ、ある県、ある都市におきましては、なかなか企業主側のほうにおきまして、急激にそのほうに移行するという点について指導の限界という点もございまして、いろいろ問題があつたように聞いております。いま先生の御指摘のような、逆に刺激的な給与体系を新しく考へるとか、悪質な問題がないという点については、私自身も全然ないというふうには申し上げられません。事実、ただ監督署のほうにこういう改善をいたしましたというところで、出ることによつて、実際はいろいろ逆の方向に動いているという事例も二、三報告を聞いております。したがって、特に今度の十一月一日から始めました安全旬間について、私ども全国につきまして一斉監督をやつておる最中でございます。その中におきまして、従来は、集団指導的に給与体系をこういうふうに移行して改訂したというのではないかと、いうふうに移行して改訂したという面につきましても、監督署に届けましたいろいろ書類等と実際上は食い違つてないかというものも見たいと思ひます。そ

とおりだと思ふ。しかし、いつでもあなたのほうではそういうことで逃げておりやせぬか。私は介入はよくないと思ふすけれども、一定の労働者の指導で、いい意味の指導で、この基準法あるいは道路運送法の精神に沿うような、介入でない、いい意味での指導というものは、当然、行政当局の責任だと思ふ。そういう点では大いにやってもらわなければならぬのでありますけれども、いまやっておりますという御答弁ではござい

とおりだと思ふ。しかし、いつでもあなたのほうではそういうことで逃げておりやせぬか。私は介入はよくないと思ふすけれども、一定の労働者の指導で、いい意味の指導で、この基準法あるいは道路運送法の精神に沿うような、介入でない、いい意味での指導というものは、当然、行政当局の責任だと思ふ。そういう点では大いにやってもらわなければならぬのでありますけれども、いまやっておりますという御答弁ではござい

れから、そういうところの運輸業者の方々からや
はり給与体系上の問題を聞きまして、それと対応
するような方向で、いま先生の御懸念になってお
るような点については、極力今度は一斉監督の中
でいろいろ一体的にやっていくというふうに考え
ておりまして、検討を要する問題につきましては
十分にやっています。

○米田委員 具体的にちよっとお聞きしたいので
すが、もう一回念を押しますけれども、要する
に、極端な刺激的賃金体系というものの対するあ
なたのほうの基準といいますが、ある程度行政指
導として持っていなければならぬ基準というもの
があるのかというのを、まずどうしてもしても
はつきりさせておきたい。それがないと——これ
は個々の企業や、地域や、あるいは客観条件によ
って判断はむずかしいと思えますけれども、何らか
の計算尺のような一つの基準は、法律でなくとも
行政指導の面で持っていなければいけないと思
う。したがって、それがあつかないか、あつたら
教えてもらいたい。それで、はかつた上で——た
とえば、ここの五月三日の河北新報でも、仙台
タクシーの生産価値配分賃金制、これはむずかし
い名前をつけておられますけれども、完全なハンド
ル貸し、請負で、名義貸しの典型的な内容ではな
いかと思えます。しかも、給与体系は完全な請負
方式です。この生産価値配分賃金制なるものを仙
台タクシーが採用してやっているとすることが五
月三日付の河北新報に出ております。これはあな
たのほうも、おそらく資料を持っておられると思
いますが、これはどうですか。あなたの言われる
極端な刺激的賃金に該当しませんか。私は、それ
以上ではないか、はつきり法違反ではないかと思
います。この点はいかがでございますか。どう
いう内容か、わかつておたらひとつ説明してい
ただいて、それに対するあなたのほうの見解を示
してもらいたいと思えます。

○小嶋政府委員 まず第一は、歩合給制度とい
うものについて極端なものについて直す、その指導
基準は何かということでございますけれども、こ

れは給与体系でございますので、実態がいろいろ
複雑多岐でございます。歩合給というものにつ
きましては、一つは、水揚げ高のいかんにかかわ
らず、一定の歩合率を乗じますところの一定歩合給
というのがございます。それから二番目には、水
揚げ高の階級区分といいますが、十万円とか十五
万円とか、そういう階級区分ごとに歩合の歩率が
通増して、その階級ごとの歩合給を合算するところ
の積算歩合率というものが最も刺激的と見られ
ます。第三番目に、水揚げ高の増減に応じて、ま
して歩率が通増していくというものでございまして、
十万円のときにはその一〇％、十五万円のときは
二〇％というふうな極端に歩率を上げていく、
これを累進歩合給制といっているわけでありま
すが、この累進歩合給制というものを、とりあえず
こういう形で指導としてやっているわけござい
ます。

それから五月三日の仙台タクシーの件でござ
います。実は私もちよっと資料を入手してあり
ますが、いま御指摘いただきました生産価値配
分賃金制というものが、この三番目の類型にま
とに入ってくるのかどうか。入ってきますなら
ば、これはまた強力な指導でやりたいと思いま
すけれども、早急に現地から資料を取り寄せて
検討したいと思えます。

○米田委員 これは私、きのうあなたのほうに、
きょうお聞きしますから調べておいてもらいた
いと申し上げてあるはずなんです。それで不正確
だと困りますけれども、一応私も新聞しか資料は
ありませんから申し上げますが、こういうことな
んです。

この賃金制というのは、新聞の記事によります
と、一カ月の水揚げから管理費、それから車両直
接経費——これはおそらくガソリン代とか保険
料とか、いろいろそういうものだと思うのです
が、管理費と車両直接経費として一定の金額をと
る。六万五千円から十年以上は六万円、これを除
いて、残りはそっくり運転手の収入になる仕組
みだ、こうなっている。要するに、管理費という

のが不明確でありますけれども、管理費と車両の
直接営業用の経費を除けば、あとは全部運転手
にやる。ここには固定給とか、そういうものは全
然ありません。こういうことは、もうあなたのほう
に累進歩合なんという以前の問題として、こ
れは問題にしなければならぬ内容じゃないかと私
は思うのです。これについてどうでありま
すか、資料はございせんか。取り寄せて調べて
いただくなら、それでけっこうであります。取り寄
せられたら、その内容も私のほうに資料として
いただきたいと思えますし、この点については私は、
これが全国に広がらないうちに、あなたのほうの
一定の見解を出して、そうして指導をされる——
これが通るといふことになれば、よその業者が
いふまでもなく、また、そうなつたら、いま
のあなたのほうの指導に逆行することになります
から、早いところ労働省として指導性を發揮し
ていただきます。これを正させるようにや
つてもらわなければならぬと思う。そのほうが重点
だと思いますから、あまり詳しいことは聞きま
せんけれども、もう一べん見解をお聞きしてお
きたいと思えます。

○小嶋政府委員 ただいまの仙台タクシーのこ
とについての資料は、至急取り寄せて検討いた
します。

それと類似のものであるかどうかわかりま
せんけれども、一種の利益分配制という形の中で賃
金原資というものが保障されているという形態は、
ほかにはございせん。大ざっぱに申し上げます
と、一カ月の水揚げの中から燃料費あるいは一
般管理費等の必要経費を差し引いた残額、いわ
ゆる付加価値でございますが、その中から労働者の賃
金を一定の割合で保障する、いわゆる分配率とい
います。付加価値の中から何パーセントという
ものは労働者のほうにいく、そういう制度がござ
います。しかし、この累進歩合給制は、個人の能力
によって累進的に上げていくという制度ではなく
て、付加価値の中からどれだけの賃金原資を獲得
するか、それが固定的な形として分配されてお

るということでありまますならば、必ずしもこの累進
歩合制にはひつかからないのではなからうかとい
うふうに私は思っております。何ぶん給与体系の
問題でございますので、いま御指摘の点は、資料
を早急に取り寄せて詳細に検討したいと思
います。なお、その資料が手に入りましたらば、
御要望に沿いたいと思えます。

○米田委員 自動車局長、この道路運送法の三十
六条規定しております名義貸し、それからハンド
ル貸しですね。三十六条の名義の利用、事業の賃
貸しですね。この禁止、私はこれにいう全く該
当すると思えますが、あなたのほうではこの三十
六条の条文についてはどういうことを禁止してい
るんだという見解か、そういうあなたのほうのこ
の条文に対する判断ですね。これは何を禁止して
いるか、どういう形のものがいけないのか。この
三十六条の規定の解釈について、正確なあなたの
ほうの解釈をひとつ聞かしていただきたいと思
います。

○黒住政府委員 三十六条では、自動車運送事業
者は名義を他人に利用させてはならないというこ
とになっております。その自動車運送事業者が免
許を受けて事業を営む以上は、事業経営によ
りますところの収入はその事業者が帰属し、これ
を諸経費——人件費もその一部でございますけ
ども、諸経費をその事業者が支払って事業を継続
していくというものがたてまえでございます。した
が、いまして、他人が経済的にもその収支が帰属
いたしましてその事業をやるという形態になりま
す。これはまさに名義利用でございます。看板
だけを借りて、あとの事業経営は免許事業者と全
く同じようにやるということが名義貸しだと思
います。タクシーの場合におきましては、経営者と
運転手の関係につきまして経営者が免許を受けて
おるが、その経済的な収支の帰属等が、全部運
転手が経済の主体になってしまふというふうなこ
とになりますと名義貸しでございますので、そう
いうことではまずいということでございます。そ
ういうふうになっているかどうかということ

と、もう一つは、先ほどお話がありましたように、そうではない場合におきましては、給与として支払う場合に、その給与の内容がはたして正しいかどうかということにつきましては、労働省から御答弁がありましたような点を調べて結論が出るわけでございます。それらの点は労働省の御判断に従いまして、われわれも判断をしていくというように考えておる次第でございます。

○米田委員 道路運送法の判断は、あなたのほうにやってもらわなければならぬと思うのですが、いまおっしゃったように、明白な法違反か、あるいは脱法行為が明白な形が残っておれば、これは文句はありませんけれども、いま法律を知らないで経営をやっておる人という人はおりませんか。基法法であろうが、道路運送法であろうが、車両法であろうが、一応はみな知って、そうしてその法律をのりける行為をいかにしてつくり出すかということのみなやっているとすね。私は、経営者が全部そうだと決まて言いません、りっぱな経営者もおられますから、そういうことは言いませんけれども、ややもすると、いなかのハイタク業者あるいは小さい業者、目の届かないところでは、そういうふうに行っているわけですね。ですから、これはあなたのほうで、おそらくこの法律ができたからこの三十六条違反だといつて処分したようなことは、そうなのではないですか。また、ハイタク関係においては処分されては困りますから、結局、あなたのほうと経営者と知恵比べをして、この脱法的な方法を編み出しながらやっているというのが現状じゃないか。それがやはりいま一般的に乗車拒否だとか、あるいは白タクだとか、いろんな問題にそういう点でモラルが全然ないという状態になっているのじゃないか、私はこういうふうに思うわけでありまして、したがって、この三十六条の規定に対しては、あなたのほうでも相当強い行政指導の基準をもってそういう措置をしてもらわなければ、この悪循環は直らぬと私は思うのです。したがって、いまのような御答弁では、私、非常に不満であります。

す。しかし、これはここであなたとやっても実効はあがりませんから、具体的に聞きますが、河北新報に載った仙合タクシーの場合はどうですか、これは労働省から資料が来ないとわかりませんか。この新聞は、あなたのほうでも取っておられると思うのでありますけれども、この三十六条に反する経営ではございませんか、お聞きしておきたいと思ひます。

○黒住政府委員 河北新報に五月三日に報道をされましたので、最近、仙合陸運局で同社の社長を呼びまして、いろいろの点につきまして、会社の説明、意見等を聴取いたしました。現在のところは、明白にこの三十六条に違反しているとかいう証拠のようなものは把握いたしておりませんが、さらにこの内容につきましては、十分検討をしていきたいと思つております。一方、賃金給与の制度と本件は関連がございますので、出先におきましても、労働関係の出先当局とも十分相談をさせまして、処理をするように指導したいと思つております。

○米田委員 きょうは時間がありませんので、私はこれで終わりたいと思ひますが、次回にまたお聞きしたいと思ひますので、一応御要請申し上げておきたいと思ひます。

なおもう一つやはりこの解釈で重要な問題提起として委員会を検討をやりたいと思ひますのは、福島、福島の福陽交通の賃金形態、それから新潟の日の出タクシーの賃金形態、これを引き続き次の委員会では私が見解をお聞きしていきたいと思ひますので、ひとつ資料をとっておいでいただきたいと思ひます。これは労働省だけではなしに運輸省のほうも、私はどうもこの三十六条との関連においてどうかと思ひますから、お願いしたい。

きょうは私はこれで終わります。

○砂原委員長 米田君に申し上げますが、資料の要求をなさるときは委員長に御要求を願いたい。議会の尊重の意味から、委員長に御要求になりましたものを委員長から要求することになります。

次回は、来たる二十日火曜日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十分散会