

第六十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第二十九号

昭和四十四年六月六日(金曜日)

午前十時五十一分開議

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 山下 榮二君

理事 加藤 六月君

理事 川野 芳滿君

理事 木部 佳昭君

理事 西村 英一君

理事 井上 泉君

理事 久保 三郎君

理事 米田 東吾君

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

専門員 小西 眞一君

五月二十八日

委員加藤六月君、金子岩三君及び中川一郎君辞任につき、その補欠として内藤隆君、早稲田柳右二門君及び福田篤泰君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員内藤隆君、福田篤泰君及び早稲田柳右二門君辞任につき、その補欠として加藤六月君、中川一郎君及び金子岩三君が議長の名で委員に選任された。

同月二十九日

委員米田東吾君辞任につき、その補欠として松前重義君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員松前重義君辞任につき、その補欠として米田東吾君が議長の名で委員に選任された。

同月三十日

委員福家俊一君、福井勇君及び米田東吾君辞任につき、その補欠として倉石忠雄君、小川半次君及び松前重義君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員松前重義君辞任につき、その補欠として矢尾三郎君が議長の名で委員に選任された。

六月三日

委員小川半次君辞任につき、その補欠として福井勇君が議長の名で委員に選任された。

同月四日

委員箕輪登君辞任につき、その補欠として井村重雄君が議長の名で委員に選任された。

同月五日

委員福井勇君及び沖本泰幸君辞任につき、その補欠として小川半次君及び伊藤惣助丸君が議長の名で委員に選任された。

同月六日

委員井村重雄君、矢尾三郎君及び伊藤惣助丸君辞任につき、その補欠として箕輪登君、米田東吾君及び沖本泰幸君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員箕輪登君及び米田東吾君辞任につき、その補欠として井村重雄君及び矢尾三郎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 道路運送車両法に關連いたしました、運輸大臣に質問いたしたいと思います。

御承知のように、自動車普及をいたしまして、從來は特定の人の少数者の交通機関であった自動車が大眾化してきて、さらに東名、名神等の高速自動車道が開通をしまして、自動車が一そう高速化してきておる。こういう条件の中で、高速交通下における自動車の安全ということが、国民生活の安全を守る上において大切な条件となつてきておると思ひます。そこで最近新聞に報道されております自動車安全の安全性というものが、私は運輸行政上からも大切な要件だろと思ひます。最近の報道によりますと、自動車メーカーが安全上の欠陥を隠して、ひそかに回収したり改善したりしておる、こういう状況が報道されておりますが、それが国内から発見されたのではなくて、アメリカで「ニューヨーク・タイムズ」等が、日本のトヨタ、日産等の車に欠陥があった、その内容を公表したということから問題が起つたことは、私はまことに遺憾だと思ひます。で、こうした車の欠陥というものが、ひそかに取り扱われておるといふことは、いわば運輸行政、また、通産行政というものは、メーカー保護の傾向にあったのではないだろうか、外国から指摘されて——国内の問題が外国で問題にされなければ、そのままやむやにされておつたといふことは、運輸行政上から

も問題だらうと思ひますが、この点、大臣はどうお考えですか。

○原田國務大臣 いまのお尋ねの問題は、けさの各紙にも報道されておりますが、わが国の自動車メーカーの二社におきまして、その一部に欠陥があるもので、これを自己において処理をしておつた。こういう問題について私から通達を出したということに關連いたしました、自動車全般の車体の安全といふことについてどうだと思ひますが、私のお尋ねですが、経緯を後ほど事務当局からこの問題については説明をさせたいと思ひますが、私のとりました処置は、要するにこの問題で一方の会社の車が五十万台、一方の会社の車が十万台ほどありまして、その中にいま御指摘のような問題点があるので、これを自己の責任で回収をして是正をしておつた、こういう案件であります。

私、調べてみましたら、このこと自体は、法律には低触をしないといふことであつたようでありまして、しかし、いづれにいたしましても、これは欠陥があるといふことから、少なくともその業者は五十万台の車を半数は回収して是正をしておつた、一方は十万台を七万台まで回収をしておつたといふことであるから、自分から認めておつたことは事実である。これは、しきたりは、アメリカのほうではそういう場合にはこれを公表いたしまして、業者みづからがそれに対する是正策をとるといふことが慣例になつて、それがまた、その会社の信用にもつながるといふことになつておるようであります。わが国では、板川さん御承知のように、定期的に車の点検をするといふことを義務づけられておるので、そういう習慣のないアメリカとは、おのずから車に対するところの点検といふ制度が異なるわけでありまして、要するに私は、この問題につきまして、本日両社を呼びまして、いまやつておることを可及的すみやかにやるため

に計画を出しなさいということをお社に指示するようにならしてございまして、本日呼び出しておるところでございます。

いずれにいたしましても、このようなことは、いまおっしゃるやうに安全という問題とつながると思ひますので、私は十分その安全ということの立場に立つて今後指導を続けていきたい、このように考えております。

○板川委員 アメリカでは車検制度がない、日本では二年に一本、最低の車検制度が普通車にはあるのではありません。そういう意味でアメリカと日本では扱い方が若干違ふというところは、それはそれといたしまして、しかし、欠陥ある車が次の車検のときまでに不完全のまま使用される。しかもそれが、人命に大きな危険を与えるという意味においては、私はアメリカも日本も、その点においては差はあつてはならないと思ふのであります。運輸省と通産省が現在のこの自動車の欠陥と、それを業者が改善しておる状況、車種別、あるいは事故の件数、こういったものを調査をして、全部一覽表で報告していただきたいと思ひますが、これは早速に出していただきたいと思ひます。委員長に要請をしておきたいと思ひます。これはいいですね。これはあとで詳細な表を出してもらつてしまつて、大体どのくらいの欠陥車があり、そしてそれに回収、改善がどの程度の割合で行なわれているか、あるいは事故の件数、車名、こういったものがわかりましたならば、詳細はあとで報告書をいただくとしまして、わかつているだけ報告をもらいたいと思ひます。

○黒住政府委員 いまの車両欠陥につきまして運輸省が指示いたしました、それを是正いたしましたものが、昭和三十九年の九月以来昨年の十一月までに十七件ございまして、これは各社がございまして、十七件を指示いたしました、それを改善をいたしております。それから事業者のほうで自発的にいたしましたものは、従来は報告を受けておりませんが、現在報告を受けておりますもの、知り得たものは今回問題になりました日産のブルー

バードとトヨタのコロナで、ブルーバードは四十二年の九月から四十三年の十一月までに生産されたものでございまして、コロナにつきましては、三十九年の九月から四十一年の八月までに生産されたものにつきまして、前者は約七〇％、後者は約四六・五％が処置されておるということでございます。

○板川委員 三十九年以来運輸省で把握したのが十七件あるものであります。これはあとで資料でいただきます。

新車がモデルチェンジなりで開発をされた場合に、型式の指定というものが規則によつて行なわれておりますことは、御承知のとおりであります。二、その欠陥の状況、新聞等で指摘されたのを三、拾ひ上げますと、設計上のミスというのが相当多いのでございまして。設計上のミスというのであれば、新型車の型式指定の際に、詳細な図面なりあるいは資料が提出されておるのでありますから、運輸省でその設計上のミスというのを事前指摘をすることができないものだろうか、そういう体制について伺つておきたいと思ひます。

○黒住政府委員 自動車型式指定規則という省令がございまして、この省令に詳細な規定がされております。省令の規定に基づきまして、必要な申請書類を設計その他内容に基づきまして申請をするわけでございます。これによりまして、運輸省のほうで審議をしておるわけでございます。たとえば四十三年度の型式指定の処理は百三十件ございまして、その中で指定一件につきましては、平均しまして一・二五件の指摘事項がございまして、それらを改めさせて指定をするということ。これは厳重にやっておるわけでございます。○板川委員 型式指定の際に厳重にやっておりますのであります。たとえば日産車のライトバンというのであります。これはミッシェンのところでプロペラシャフトが抜けて事故が起つたという例が相当あります。この事故のごときは、そういう型式指定の際に見えなかったかどうか。これは明らかに設計上のミスです。使つてみた結果とい

うよりも、明らかに設計上のミスであらうと思ふのであります。そういうのが事前に発見できないうのは、運輸行政として国民に親切なゆえんではないと思ひます。この型式指定の際の認定をもつと厳格にやるべきであらうと思ひますが、いかがですか。

○黒住政府委員 御指摘の日産の場合におきましては事故は二件ございまして、一つの事故はオイルの不足でございまして、これは整備不良というように指摘されております。それから一件につきましては、いろいろ問題がございまして、現在、警察と陸運局のほうで調べておりますけれども、科学警察研究所に委託いたしました詳細に調査しておりますので、その結果をまちたいと思つております。

それから指定につきましては、従来から厳格にやっておりますけれども、車両欠陥があとで発見されますようなものが、先ほど申し上げましたように十七件あるわけでございます。その点はさらに厳格にやると同時に、メーカー側におきましても、安全サイドから見た技術の向上ということに、より一そう努力をする必要があると思ひます。

○板川委員 正直に言ひまして、運輸省のそういう技術関係者の技術水準なり技術知識というのがメーカーの研究陣よりずっと低いのですから、なかなか運輸省でそれを事前にすべてを発見することは困難な点もありましよう。また、こういう機械類というのは、使つてみた結果ミスが発見できるといふ場合もあり得るわけです。また、そのほが、欠陥が生ずる、それが発見された場合、使つてみて欠陥があつた場合に、それを運輸省として把握する方法には、どういふ方法があるかと思ひます。○黒住政府委員 発見の場合は二つあるかと思ひますが、一つは、事故が具体的に起きました、事故原因を調査いたしました結果、運転のミスではなくて、車両欠陥であるということが指摘される場合、それから、使つておりました間にユーザー等

からメーカーに連絡があり、メーカーがいろいろアフターケア等をやりました結果、メーカーのほうで販売後に構造上の欠陥を発見する、たとえば今回のブルーバード、コロナのような場合のように、使用中にメーカーで発見する、この二つの場合があると思ひます。前者につきましては、われわれのほうでそれを見つけたら、所定の手続をもつて改良を命ずる。後者につきましては、メーカーのほうで自発的に届け出を——これは指定規則にもございまして、届け出をし、その改善につきまして役所の承認を受けなければならぬというふうになつておりますので、これを厳に励行するようにしていきたい、かように考えております。

○板川委員 自動車の事故が起つた場合、自動車の事故報告という義務づけがあるでしよう。一定の自動車業者なり自動車を使用しておるものは、転覆事故、死傷事故、一定の金額以上の損害を与えた事故、こういう場合には、その詳細な事故報告を出すということになつてゐる。そういう面からも、運輸省として、陸運局として、自動車事故の原因を発見する方法があるんじゃないですか。

○黒住政府委員 先ほど申し上げました、事故が起きましたときに欠陥を発見するというところでございまして、それには死傷事故を伴いますと、警察等の調査と陸運局陸運事務所の調査が並行するわけでございます。そしてまた、業者のほうでは自動車事故報告規則という省令がございまして、それに基づきまして、重大事故につきましては、転覆事故であるとか、転落であるとか、死傷を伴うような事故、また、物件につきましても、一定金額以上の事故、あるいはかじり装置であるとか、制動装置という重要なものの破損等による事故につきましては報告の義務がございまして、それからそれらを受けて、具体的な調査に入るといふことでございます。

場合と、ユーザーが申し出て、そしてメーカーなり修繕業者がいろいろやった結果、欠陥がありと発見された場合と、どちらが従来多いですか。

○黒住政府委員 最近におきましては、事故が起きますと、死傷事故に伴う、あるいは物損事故に伴いますから、そのときには、報告を待つまでもなくわかる場合が大部分でございます。なお、車両欠陥事故につきましては、趨勢としては逐次減っておりますけれども、まだ相当ございますので、事故が起きました、こちらが発見し、あるいは報告によってわかりました場合には、所定の処置をすると同時に、やはりこの規則によりまして、事故警報というものを発することになっております。事故警報をユーザーであるとか整備業者に周知徹底するという措置をしております。

○板川委員 事故が起って発見する場合でしよう、それは、事故が起って事故の性質を十日以内に報告する場合もあるし、重大事故の場合には、調査して事故の原因がわかったら、その欠陥除去のために警報を発する、こういうことですね。ただ、自動車事故の報告書から欠陥を発見する場合、自動車事故という報告書を持ってあるものは、一定の資格を持ったものしかその義務を持っておりませんね。わかるでしょう。一定の資格、両数以上持ったものでなければならぬ。オートドライブあるいは一般の人には、そういう報告義務がない。だから、私は、この報告義務をもっと拡大したらどうかと思う。たとえば整備業者に、欠陥がありというふうな考えられた場合には、整備業者からも報告がされるような義務づけをされたいかがでしょうか。

○黒住政府委員 これは御指摘のとおり、自動車事故報告規則の第三条では、運送業者とそれから一定の規模以上の、整備管理者等を選任しなければならぬというものに限定されておりました。オートドライブ等に義務を与えておりました。したがって、それらが整備会社に出して、車両の欠陥がある、構造上の欠陥があるというふうなことにつきましての義務は、現在、法規

上ございせんので、今後は十分検討してまいりたいと思ひます。

○板川委員 整備業者……

○黒住政府委員 整備業者からそういうものを報告するということにつきましては、今後検討をさせていただきますと思ひます。

○砂原委員 板川正吾君、時間ですから……

○板川委員 それはひとつ整備業者からも、場合によっては取り得るようになして、とにかく欠陥を早く発見をして、これを改善する方向に指導すべきであらうと思ひます。

私が結論として言いたいのは、この高速運転下における高速交通状態のもとで自動車の安全を確保するというのは、なかなかたいへんであります。ですから、つくってみた結果、使用してみた結果、欠陥がある場合、あるいはそのほうが多いでしよう、事前に発見するよりも、ですから、そういう事故なり欠陥を発見した場合には、従来のように、かつてな業者の恣意によって改善するというのではなくて、届け出をさせ、そして監督官庁の指導のもとに改善をする。たとえば報告をし、改善計画を出させる、そして改善状況を見る、あるいは場合によつたら大臣から改善命令を出す、さらに場合によつては公表する。何もかもすべて公表しろという意味ではございせん。二年間の車検、一年の車検の間ぐらに大体だいじょうぶだろうということであれば、それはあえて公表する必要はないかもしれませんが、とにかくいままでのように、業者、メーカーの言いなりになつておる保安対策、安全確保の対策というのは十分じゃないですから、ぜひひとつ今後この問題は欠陥を報告をさせ、改善のために積極的な取り組みを要望したいと思ひます。

それから、最後にこれは大臣に……

○砂原委員 板川君、五分過ぎますから、どうぞひとつ……。米田君の質疑の通告がありますので……

○板川委員 大臣、この間、鉄道建設審議会で田中角榮氏、これは審議会のメンバーかと思ひます

が、自動車新税をつくつて、そして鉄道建設の財源とするという構想を発表されました。時間がないから、私、簡単に意見を申し上げますが、これは自動車非常な勢いで増加する、道路の整備が追いつかない、整備されても、それは自動車の要求を満たすわけにいかない、交通事故は激発する、こういう状況であり、高速道路の建設費というのは十五、六億ぐらい高いものがかかります。これは復線鉄道を敷く一キロ当たりの金額とそう大差がない。ところが、高速道路の輸送量というのは一日八万人ぐらゐ、復線鉄道をあれば一時間に十万人ぐらゐ輸送ができる。そういう意味で、こういう自動車の普及とある程度抑制して、国民経済的にいっても、大量輸送としては能率的で安い鉄道を運輸というのを大いに開発すべきであらうと思ひますが、この発言があつたことに對する大臣の見解をとりあへず伺つておきます。

○原田国務大臣 鉄道の審議会における田中委員の発言は、日本の国の立地条件というものは、五〇％は積雪寒冷地帯である、こういう地帯を考へるときに、ただ単に鉄道が赤字路線であるとかいうような問題だけで解決されてよろしいものであらうか、輸送という問題について根本的に考へるべきではなからうかという一つの提案をなされたわけでありまして、やはりそのことについて、財源まで考へていかないと空理空論に終わつてしまふ。たとえば自分が十何年前に道路を整備するために、ガソリン税を目的税としてやつたときには、まだ二百億ぐらいの道路財源が、いま六兆六千億になつておる。鉄道というものがその当時占めておつた地位と比べると雲泥の差がある、こういうことを考へながら、今後の日本の総合開発の中で鉄道というものが占める地位を考へていくことが大事ではなからうか、ひとつ意見を自分として述べておきたい、こういうことを言われたわけでありまして、したがって、これはさきに二法を御審議願つた際にも、皆さん方からすでに御聞きをいたした議論が相当あつたと私は思ふのであります。したがって、これらの問題につきましては今

後慎重に検討して、日本の交通網をどうしていくかということについて対処していきたい、このように考へます。

○板川委員 この問題はわれわれも前向きで取り組んでまいりたいと思ひますから、ひとつ運輸省としても、ぜひ前向きで取り組んでもらいたいというのを要望いたします。

この問題については、いずれまた機会を改めて質問いたします。

○砂原委員 米田東吾君。

○米田委員 私、大臣の出席の時間が限定されているのでありますから、大臣にお聞きする分だけ先にやらしてもらひます。

この道路運送車両法の一部改正、これはいまさら申し上げるまでもありませんが、主体は登録関係その他の事務をコンピュータシステムに切りかえる、そうして合理的、能率的な管理をやる、こういうことだと思ふのであります。

そこで私はまず大臣に、大臣の決意も含めて、しっかりとした答弁をいただきたいのであります。このコンピュータシステムはけっこうであります。しかし、その機械にかける前後は人でありまして、しかも、この法律の改正によりまして、特に技術を要する検査官あるいは一定の登録官といひますか、日々エンジンや構造その他が改良に改良を加えられまして発展を続けておるわけでありまして、それに対応する技術を整えた検査官なり登録官なりが十分配置されて、しかも十分な技術と体制がなければコンピュータは意味がないと私は思ふ。そういう点で、それに対して運輸当局として、特に大臣の決意として対応できる配置をする、しかも相当な一定の計画を立てて検査官や登録官というものを、出先の需要に合わせて十分配置をする、こういう計画がおりるかと思ふのでありますけれども、その点について、この法律の改正とあわせて、どういう方針を持つておられるかをお聞きしておきたいと思ふ。

○原田国務大臣 米田さん御質問の、自動車の登録検査要員は、毎年約百人の増員を続けてきてお

ります。そして現在、その定員が一千九百八十六人であり、なお業務量の増加に追いつかない状況であります。この事態に対処するため、登録検査事務に關しましては、いま御審議願っております電子情報処理組織を導入いたしまして、自動車登録簿及び自動車検査記録簿を集中的に管理することにより、その技術的な簡素化をはかるとともに、検査業務に關しては、指定整備制度を改正して、いわゆる民間の車検の拡大をはかることにより、要員増加の趨勢を防止することといたしておるのであります。しかし、いまお話しのように、登録検査事務には所有権の審査等、依然機械化し得ない面があり、かつ自動車の急増に伴って検査業務がなお増加することが見込まれますので、今後とも要員の確保について努力してまいり所存でございます。

もう一つつけ加えて申し上げますが、何しろこれから人手が少なくなるというところは、米田さんも御了解願うと思います。それに適応するため、いま御審議願っております制度改正という一面を講じてまいりますが、きょうも板川さんの御質問がありました。これらのことについては、十分な人間を確保していくということについては、私は全力を注ぐつもりでございます。

○米田委員 くだいようでございますけれども、あなたのほうの出先の機関の陸運事務所あるいは陸運局等の現場におられる担当官は、その点を一番心配しておられるようであります。現在ですらなかなか間に合わない。いまお話がありましたように、年々百名程度の増員はなされておったとしても、自動車の伸び率に比べ、取り扱件数の伸び率に比べれば、これはもうたゞ増員をしたというだけのことでありまして、実際、需要と供給の關係からいいますと体制はなっておらぬ。しかも迷惑するのは、登録や車検を必要とする自動車の所有者であります。あるいは業者であります。したがって、現場ではそういう者にはせられる、しかし人手は足りない、回り切れない。そういうことで、今回のコンピュータシステム

については、一面はつとしながらも、そういう關係について、いままでの運輸省の方針からいくと、はたして一体これに対応できるだけの人員確保ができるかどうか。特に、他の者をかえることのできない検査官とか、一定の資格を持った登録官といふような者については、どうしても確保してもらわなければならないというの、あなたのほうの現場の第一線におられる担当官の率直な声であります。したがって、いま大臣から答弁をいただきましたが、そういう点について、大臣ははっきりと約束をして確保する。私は、できれば具体的に数字も、これは何百名、来年はどれくらい——大体伸び率はわかっておる、推定されておるわけでありまして、それに対応する一定の計画をきょう示してもらいたいと思つておるわけでありますが、この点、大臣から再度お聞きをしたいと思います。

○原田國務大臣 人員の確保については、予算の問題にからんでくるわけでございます。事務当局でこれに対する数字は持つておるようでありまして、それに対する確保については、私は先ほど言いましたように全力を注ぐつもりでございます。

○米田委員 もう時間もあれですが、局長、何か具体的にあります。もしあればあとで聞きます。回答してください。なければあとで聞きます。

○黒住政府委員 これは、車検要員と登録要員で二百五、六十名の者は増加する必要がある。それから指定整備工場の監督ということが重要になつておりますので、これも三十人ないし四十人の増員が来年度において必要であらうということ、現在それを基礎に数字的に検討をしておる次第でございます。

○米田委員 わかりました。大臣に要望いたしますが、全体として政府は、五〇人員削減の方向をたどつておるのは承知いたしておりますけれども、この種のサービスを中心とする、しかも交通安全その他緊急の問題の一つの盲点だと私は思ふますけれども、この種の検査官なり、そういう管理をされる体制というものの

は、これは一般の事務要員等々と違つて、十分確保してもらわなければならない問題じゃないかと思ひます。私が特に言つておるのはその点なんです。ひとつ万全な措置をやつて、現場のあなたのほうの出先の担当の検査官あるいは担当官にそういう点で心配をかけないような、せつかく機械を入れろわけでありまして、そういう体制をぜひつくりたいと思ひます。

それからもう一点だけ、この整備工場の關係でありますけれども、今度、優良認定工場のうちから陸運局長が指定をして車検の検査事務をやらせる、こういうことに変わるわけでありまして、そこで私は、これは従来も特定のものについてはやっておられたというふうな聞いておりますけれども、この關係では多少心配があるわけでありまして、私は正確な数字はわかりませんが、いままでもややこういう民間の整備工場が車検の仕事をやつておつて、何か不正や違法があつたんじゃないかというふうなことを聞いておるわけでありまして、これは大臣の権限で陸運局長が指定をすることになつてくるわけでありまして、したがつて、この關係につきましても、十分な基準と対策なり、そういうものがつかつと示されてやられるのじゃないかと思ひますけれども、これについて大臣の見解はどのようなものがございますか。

もう一つは、やはりこういう方向で民間に委託をされることは私は大事だと思ひますし、方向としてはそういう方向でなければ、これまでこの車検の仕事に間に合わない、こういう趨勢になつてきていると思ひますから、方向としてはけつこうだと思ひます。十分な日の届く運輸省の監督の体制をつくりつてやつていただきますと、これがまたたいへんな盲点になつてしまふ。そういうことが懸念されますので、大臣のお考えを聞いていたわけでありまして、ひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

○原田國務大臣 米田さんの御指摘の点につきましては、私は今後とも十分注意をいたしまして、定期的に研修を実施しておりますが、より一そのことに對して指導、監督をしていきたいと思つております。いま民間にこういう制度を及ぼしていくことは、たいへんよい傾向であるとおこつては、非常に私はありがたいことだと思つております。したがつて、先ほど板川さんの御質問がありました。アメリカでは自分でみずから欠点があつたらうして直していく、日本では穴を拾つて、人の欠陥を自分の利益にするといううな行き方があるようでございますが、こういうことは厳に指導をいたしまして、この制度をよいようにしむけていくために努力をいたします。

○米田委員 終わります。

○砂原委員長 山下榮二君。

○山下(榮)委員 大臣に二、三お伺いをいたしたいと思ひます。

いま米田委員の質問にもございましたが、今度の車両法の一部改正の法律案は、将来にとりまして、きわめて重大な影響と結果をもたらすのではないかと考えておるのであります。したがつて、私は、きょうは時間がないそうでございますから、大臣にだけ限つて二、三質問をいたしたいと思ひます。

まず第一にお伺いをいたしたいと思ふことは、最近の自動車の製造はもとより、自動車の使用台数といふのは日に増加を加えておるのであります。したがつて、自動車自体による事故、あるいは道路その他の關係による多くの事故等々が多く発生をいたしていることは、御承知のとおりであります。

そこで、自動車に關係を持つ監督官庁というのは、ひとり運輸省だけではないのでありまして、あるいは自治省にいたしまして、あるいは自動車、あるいは建設省、あるいは企画庁にいたしまして、それぞれ關係があると私は思ふのであります。こういう複雑な關係にございますから、私は、交通事

故等についても、政府としては画一的な一つの方向、方針というものが定めにくい情勢にあるのではないか、これを何らかの姿で一元化する方法をお考えになることがきわめて必要ではなからうか、こう思うのですが、大臣にはこれらの点に對してのいわゆる自動車、産業、交通、こういうものを含めた一元化のお考えはないのでありましようか、お伺いいたします。

○原田国務大臣 山下さんが交通安全の特別委員長をされておりましたときに、与野党一体となりまして交通対策、事故対策ということで、一つの具体的な踏切道あるいは陸橋等の対策をお立てになったことを私は知っておりますが、その当時から、総理府を中心いたしました関係各省が寄りまして、交通事故対策ということに邁進をいたしておるわけでありまして、けさほども閣議におきまして、建設大臣から高速道におけるところの事故対策ということについて発言がございました。この前の閣議におきましても、自治大臣、建設大臣からも発言があり、私も発言をいたしましたのでありますが、この問題については、総理府総務長官が中心になりまして、これは警察関係、あるいは自治大臣もきょうは発言いたしました、すべて各省が事務的に連絡をとって問題点を出すことはもちろんでございますが、それだけではいかぬ、政治的に取り組んで解決しようということを、きょう閣議で話をいたしましたわけでございます。これは人命尊重という佐藤内閣の姿勢にかけても、政治政策にかけても取り組んでいくということ、現在、総理府が中心になって取りまとめをいたしておりますので、今後なお一そう鋭意努力を続けていきたいと存ずる次第でございます。（発言する者あり）

○山下（衆）委員 あんまりやかましく言うから、委員長、人員をそろえてください、私は質問を続けますから。

いま大臣から御答弁を伺いましたのですが、総理府が担当されるというのは、いまま申し上げましたように、交通事故を中心としては、いわゆる

総理府が統括される、こういうかっこうにあることは、お説のとおりでございます。私がお伺いをいたしましたのは、自動車製造あるいは運輸業、それら全部を包括してのものの考え方というものがなければならぬのじゃないか、こういうことを心配いたしましたのですが、閣議でもいろいろ御相談をいただきましたように伺いましたが、政府のほうでも、この問題には相当重点を置いて施策をお考えのようでございますから、私はこれらの問題について、直接担当大臣たる運輸大臣にお伺いする御検討をお願い申し上げておきます。

なお、自動車の交通事故は、先ほども申し上げましたように、ただ自動車それ自体だけではございません。道路管理者の道路管理、あるいは道路の施設、あるいは車両の不備あるいは人のいろいろの不注意等々も関係があることであろうと思うのであります。これらの四つや五つの原因等から考えまして、いま政府としては、どこに中心を置いて何を重点的に手をつけたらいい、こういう何か目安があるのをごいさししょうか。何もかも総花的では、なかなか問題が進んでまいらないのであります。何か一つこれだけは万全を期すること、あるいは、こういう体制がなければならぬのじやなからうか。これはど運輸行政というものが繁雑をきわめ、これほど大きな交通事故というものが発生してきている。こういう事態になってきました今日においては、その担当大臣たる運輸大臣というのとは、とりあえずこれだけは万全を期する、これだけは自分の大臣の間にやる、こういう一つの重点施策がなければならぬじやなからうか、こう思うのであります。それについてひとつ大臣のお考えをお伺いしたい。

○原田国務大臣 私は、この交通問題について、これだけはという一つの根本は、陸海空にわたって総合的な交通政策というものをひとつ腹をきめてつくり上げて今後に対処したい、これが根本であります。交通事故等の問題は、やはりそこから出発しなければならぬと思っております。

それから具体的な問題として、いまこれだけはいくつかお話がございましたが、これはたくさんありまして、それぞれ重要でございますが、いま私は、何としましても人命がこれだけそこなわれておる交通事故というものの対処するために、私が運輸大臣として取り組まなければならぬ問題、これをひとつ特に——交通戦争と呼ばれておるわけでございますが、一番事故が多い自動車というものを対して、これに対処するために、どうしたらいいかということについて対策を練っていくことを一番重点として今後やっていきたいと考えております。

○山下（衆）委員 時間がありませんから、一般的なことはそれくらいにいたしておきまして、今度新たに道路運送車両法の一部改正をお考えを願っておりますコンピューターのことについて伺いたいと思うのですが、登録事務の近代化をねらわれたことは、きわめて適切な措置であらうと思っております。このことによつて、事務的な能力というのはいくらか上昇するものであるか、あるいはまた、その迅速さということについてどれくらい能力を持つものであるか、そのシステムに対する能力の程度について一体どういふふうにお考えになつておられるか、ちよつと伺つておきたいと思ひます。

○黒住政府委員 コンピューターシステムを導入することによりまして、自動車の登録業務のうち、自動車の登録番号の付与、自動車登録原簿の出入れとか、自動車に関する統計の作成等の作業が機械によつて行なわれますが、機械化の中には、このうち主として自動車の登録番号の付与事務を機械により行なうこととなりますので、たとへば昭和四十五年度の業務処理の時間は、約三〇％節約されると考えております。なお、従来の自動車登録原簿の電子情報処理組織への移行が完了したときは、業務処理時間の節約率は約三〇％でございます。以上です。

○山下（衆）委員 それじゃ大臣は時間がないそうでありまして、もう一つだけ大臣に伺つておき

たいと思うのです。整備工場の指定の問題について伺いたいと思うのですが、指定の条件あるいは指定工場の資格、こういうことをどういふところに置いておられるのであるか、これをちよつと具体的に伺いたいの一つ。それから、指定工場の指定を受けて、ここで車体検査標章をお渡しになるのでございまして、これらの検査官等の人が一体何人くらいおり、現在の人員で足り得るものであるかどうか。私は日本の国民性から考えまして、非常に人情にもろい国民性を持つておることは、御承知のとおりであると思ひます。もしこれが民間整備工場に委託をされるということになりますと、あるいは自動車を持つておる者が、もうこれは一カ年間乗るのじやないのだ、あと三月でこの車は捨てるのだ、そういうようなことで、それですまぬけれども検査を通してくれ、こういう人情ずくめの話で問題が処理されて、そこにはいかぬがわしい、いわゆる自動車整備工場に不正が行なわれる危険が伴うのではなからうか、こういうことも考え得るのであります。こういうことをどう防止されていく手段をお考えになつておられるか、その辺のことと伺つておかなければならぬ、こう思うのでございまして。時間がありませんからこれだけ大臣に伺つておきまして、あとは後日に譲りたい、こう思つております。

○原田国務大臣 いまの問題につきましては、いま米田さんにもお答えをいたしましたので、聞いておつていただけたと思ひますが、指定整備工場の指定にあたりましては、検査施設及び検査員について厳格な能力認定を行なうとともに、指定後は指定整備業務実施状況の立ち入り検査を厳重に行ないまして、検査員については、公正かつ確実な検査を実施するように定期的な研修を実施してまいりまして、今後十分指導監督をしてまいりたいと思ひます。御指摘のようなことにならぬように、十分注意をしてまいりたいと思ひます。

○砂原委員長 沖本君。

○沖本委員 大臣の時間の都合があるそうですから、大臣に対する御質問だけ先にやらしていただきます。

大臣にお伺いいたします。きょう一斉に新聞に公表されたわけですが、新聞に大臣のお話として「このような大きな問題をメーカーが隠して運輸省に報じなかったのは問題だ。このような場合、アメリカではメーカーが一般に公表して車両の回収や部品の交換を実施している。日本の場合、半年ごとの定期検査、車体検査をしており、米國はこうした検査をやっていないという事情の違いもあるが、こういうくだりがあるのですが、こういうお話はなさいましたでしょうか。

○原田国務大臣 そのような発言をいたしておりません。

○沖本委員 それじゃお伺いいたします。

「最近の朝日新聞によりますと、運輸省自動車局では「米國の自動車メーカーの「公表」の仕方を「はつきり知らない」そうです。優秀をもって鳴る日本の官僚らしからぬ勉強ではありませんか。すぐに調査を命じて下さい。」こういう投書があるのです。それで私が調べましたところでは、アメリカでは欠陥車を回収した場合は、運輸省のほうに届けることになっておる。で、公表する形式になっておりますが、これは道路安全局という名前になっておいて、そこが三年前から公表することを義務づけられておる。公表することに對して非常に業者の抵抗があった。しかし、人命の安全を考えると、そういうことはできない。こういうことで政府のほうから新聞に公表する、こういうことになっております。そしてその後、こういう内容が欠陥であるかというところがパンフレットで発表される、こういうことになっておるわけですが、そうすると、この投書のほうが、はつきり、きびしくおっしゃっているということになるわけですね。この点、大臣いかがですか。

○原田国務大臣 私はその投書は笑は読んでおりませんので、どのような内容かわかりませんが、

私も正直に言ひまして、アメリカがどうなっているかというところは、技術的には知らなかったわけでごさいます。今度たまたまこの問題が出てきて調べてみますと、先ほど板川さんにもお答えいたしました。が、制度、風習、慣習というようにものが違ふようでありまして、私は、いま沖本さんが言っておられるように、アメリカのやり方というものは、これのほうがいいんじゃないか、今後はそういうふうにも、もちろんそっくりアメリカのまねをする必要はないとしても、人命尊重のためには、そういうふうな指導していくことが政治じゃないか、こういうふうな感じだったので、今回の措置をとった、こういうことでごさいます。

○沖本委員 そこで言っていることは「運輸省こそ自動車局の欠陥を公表すべきではないですか。」「メーカーに改善を求める行政指導」をしているのなら「安全なのか危険なのか、はつきりメーカーに公表する義務」が運輸省にあるのではないかと、こういう点を投書では指摘しているわけですが、これども、この点、大臣いかがですか。

○黒住政府委員 従来、事故警報でもってユーザ、整備事業者等に知らしておりましたが、今後はその方法につきましては、新聞等にも説明する等によりまして、なるべく周知徹底するような方法を考へてまいりたいと思ひます。

○沖本委員 周知徹底は、運輸省のほうで周知徹底ですか。

○黒住政府委員 役所といたしまして周知徹底いたしますと同時に、メーカー筋につきましても、周知徹底の方法につきまして指導をいたすようにしていきたいと思ひます。

○沖本委員 もう一度確認しますが、それじゃメーカーのほうと政府のほうと両面で周知徹底していく、こういうことに解釈してよろしいのですかね。

○黒住政府委員 そのような方向に進めたいと思ひます。

○沖本委員 大臣、それでよろしいですか。

○原田国務大臣 私は具体的には、先ほど板川さんにも言ひましたように、今度のことに ついては、きょう呼びまして、いま回収をやっておるやつを、いつまでやるのかというような計画を出さない、こういうことを指導いたします。今後はよく話をしまして、いま話をしておりますように、そういう欠陥があったら公表せずにメーカーのほうにいつておった、こういうことでありますから、これはメーカーがみずから進んでやるように、こういうふうに指導していく。もちろん政府のほうでもやるということで指導をすることができまして、そのような方向へ進んでいきたい、このように思ひます。

○沖本委員 そこで、結局、点検をさして車を回収する、こういうものが結局、報告が終わるまでの間、報告してから回収を命じる、あるいはそういうものが全部終了するまでに二年かかっている、こういう事実があるわけですか。そうしますと、その間の乗っている者の安全はどうするか、こういうことになるわけですか。その前の段階でこの問題は解決していただかなければならない、こういうことになるわけですか。これは答をい、お出しになったから、このお答えはけっこうでございますが、そこで同じようにコロナとかブルーバードだけでなく、ホンダもギアのミッションが二段に落ちるので、アメリカで一人死んだという事実がある、アメリカから言われて全部回収したという事実があるわけですが、そういう点、運輸省御存じですか。

○黒住政府委員 非常に詳細には存じておりませんが、おおむねの点につきましては知っております。

○沖本委員 それでこれは話が飛ぶわけですが、これは大臣にもよく聞いておいていただかなければならないことなんです。この間、御主人のうわ気の現場を押えるために、主人の車のトランクに忍び込んでいた妻が、一酸化炭素で、排気ガスで死んだという事故があったわけですね。新聞の三面ですから、大臣はお見のがしになっているかわかりませんが、ところが、この問題に關しまして愛知機械のコーナーで昨年の四月二十五日、山梨県で一酸化炭素が車内に入つて子供が一人死んだ。そうして大体四十二台ほどの欠陥車を発見して回収して修理した、こういう事実があるのですが、その点、承知しておられますか。

○黒住政府委員 その点は承知いたしております。詳細につきましても承知いたしておりますが、もし必要ならば、担当課長から説明をいただきます。

○沖本委員 これはあとで詰めていきますけれども、もう一つは日産のマイクローバスのことにも関連するわけで、あとでこまかいことは申し上げていきますけれども、結局こういうシャフトの事故があったというのは、トラックのシャフトを使っておった。マイクローバスのほうがシャフトが長いわけですね。そのシャフトを伸ばして使つていた。いろいろな部品なんか、全部メーカーが下請に出している。形式は下請にまかしてある。そういうところから事故を起こすいろいろな原因があるわけですね。こういうことがあるということだけ大臣は御承知しておいてお出かけになつていただきたいと思ひます。

○原田国務大臣 いま、沖本さんが事実をもつて私に聞いておけというところでごさいます。日本では人の悪い点を取り上げて自分の利益にするというふうな傾向があるので、アメリカのように公表するということ、かえってマイナス点じゃなかったかというふうなことを人が言っておるとい、こういうふうなことを先ほど言ひましたが、それが信用である。前にイギリスの飛行機が落ちましたときに、これはコメットをとめまして、徹底的に事故を起こさないというために、これをやめた、こういうふうな事例もあります。日本の産業が世界的に伸びていくためには、それだけのことを逆に信用としていくというように行政指導というものを進めていきたい。それが必要な制度な



ら、そのように進めていきたい、こういうようにしたいと思ひます。

○砂原委員長 米田東吾君。

〔委員長退席、大竹委員長代理着席〕

○米田委員 委員長、定数をそろえてくださいます。私は、五月十六日の質問に引き続きまして、主として自動車局長並びに労働基準局長に御質問を申し上げます。

前回の委員会が私が取り上げましたのは、ハイタク運転手の賃金体系の問題を主体にいたしまして、ハイタク運転手の賃金が保障される体制がなければ、どんな対策を進めても、乗車拒否とかあるいは交通安全を期することはできないではないか、こういう観点で私は質問をいたしました。特にその中に、今度の春の交通安全旬間の中の一つの中心になっておりますハイタク運転手の刺激的な賃金を規制をする、あるいは抑制をする、改善を命ずる、こういう点が中心になっておりますから、したがって、その点に關して基準局の強い決意のほどを実は引き出そうとしたわけでありました。

そこで具体的に仙台タクシー、福島市の福陽交通、新潟県の日の出タクシー、この三つの賃金体系の資料としての提出を要請いたしました。これは私の手元に参っております。労働省の小嶋賃金部長においででございますが、この資料は労働省からいただいたおるわけでありまして、したがって、皆さんはこの三社の賃金体系を精査されておると思ふのであります。これは、この賃金体系で一体あなたの方の行政指導になつておるのか、おらないのか、指導すべき点があるのか、ないのか、現在どうなつておるのか、まずその点から、仙台と福陽交通と日の出と一社ずつ、ひとつづつ、いづれでも見解をお聞かせいただきたいと思ふ。

○小嶋政府委員 ただいま先生の御質問の資料を差し上げたわけでありまして、いま御指摘の四つの会社の問題につきましては、全部交通安全旬間中におきましては監督し、あるいはその前におきましては監督を実施したわけでありまして、

〔発言する者あり〕その中で仙台タクシーの問題につきましても、割り増し賃金の問題につきましても、私どもいづれもどらぶり勘定といつては、実態に即した計算をやつておらないといふことで、この点は問題があるといふふうに思つております。それから福陽交通の問題につきましても、これは先生御承知のように、給与体系といつては、利益配分制をとつておるわけでありまして、その結果の時間外のやはり同じく割り増しの問題につきましても、利益配分部分を逆算して支給してあるといふ点が、労働基準法上の計算の方式になつておらないといふ点を指摘したわけでございます。

〔発言する者あり〕日の出タクシーの問題につきましても、これは賃金規定上、一応問題はございせんけれども、個人別に計算した場合に、やはりどらぶり勘定方式から見まして若干不足の問題が出てきておる、こういう点でこれも問題があるわけでございます。都タクシーの問題につきましても、規定上の問題として、監督上違反として出てくる問題は、いまのところないといふふうに私も考えているわけでございます。

以上、簡単にございまして、一応監督上指摘した結果のことにつきまして、御紹介申し上げたわけでありまして、

○米田委員 議事進行について。

私、質問しなくても御答弁いただくのによくわかりません。〔発言する者あり〕ああいうやじは議事妨害ですよ。

〔発言する者あり〕

○大竹委員長代理 御静粛に願ひます。

○米田委員 私の質問は賃金体系ですけれども、答弁はだめです。

〔大竹委員長代理退席、委員長着席〕

○米田委員 答弁が質問者にわかるように、ひとつ会場の秩序を、委員長、守つていただきたいと思ひます。

さつき小嶋さんから御答弁いただきましたけれども、私、ほとんど要点が聞きとれないのです。

しかし、また再答弁を求めましても、時間が過ぎます。そこで多分にあなたの答弁と食い違いがあるかもしれないが、私のほうで再度聞きまします。

仙台タクシー、これにつきましては、固定給といふのは全然ありませんね、いかがでございますか。

○小嶋政府委員 ただいま御指摘の仙台タクシーの問題につきましては、生産価値配分という形で賃金体系になつております。その中で、どの程度固定給をし、どの程度歩合給をするかといふのは、これは全く労使の自主的な決定によつて運営されるわけでございますので、その点について、労働基準法上は特別な制度は設けておりません。ただし、御存じかと存じますが、二十七条でいふゆる歩合給をとつております場合におきましては、一定の保障給を設けなければならないという規定がございまして、その点につきましては、仙台タクシーは毎年四月の給与を基準とした算出の形で基準法上からいたします一種の固定給に変わる保障給の制度といふものはできておるわけでございます。

○米田委員 私は、会社の代弁のような答弁は求めておりません。いま私の聞いたのは、いわゆる賃金体系の中に明確に確立した固定給という制度はないですね、こういうことをお聞きしたわけでありまして、

○小嶋政府委員 仙台タクシーの給与体系といつたしましては、先ほど申し上げましたように、生産価値配分賃金制でございますので、いわゆる通常言われます固定給という形では規定してありません。

○米田委員 それから二番目に、いまあなたも答弁されましたが、毎年四月の給与を基準として算出した八〇％保障額、これはあなたのほうで、仙台の基準局等で監査をされて確認されておりますか。

○小嶋政府委員 就業規則の作成ということで届け出がございまして、それに基づいて私も連絡して、調査した結果でございます。

○米田委員 確認しておりますか、保障されておりますか。

○小嶋政府委員 支給の問題でございまして、

○米田委員 そうです。支給するといふ、支給の問題です。

○小嶋政府委員 確認しております。

○米田委員 福陽タクシーにつきましても、同じことがいえるのではないかと思ふのであります。ここではいわゆる固定給、保障給でありません。固定給といふものは、明確に体系の中にありますか、ありませんか。

○小嶋政府委員 これも利益配分方式でございまして、固定給としてはございません。

○米田委員 日の出タクシーはいかがでございますか。同じ質問でございまして。

○小嶋政府委員 これも利益配分方式でございまして、固定給としてはございません。

○米田委員 そこで、固定給といふのは、あなたの方の指導では、体系の中に明確化するといふ指導はやられておらないのであります。要するに、基準法二十七条の一定限度の保障があればよろしい、こういうことで指導されておるわけでありまして、

○小嶋政府委員 さようでございまして。

○米田委員 これは、あなたが前回の私の質問で答弁されましたいわゆる刺激的金賃金体系の部類に反しますか、反しませんか。

○小嶋政府委員 この御質問申し上げましたいわけは、二・九通達でございますけれども、その中では、固定給と合算をせしめて、通常の賃金の六割以上は保障されるように、保障給を定めるように指導しております。したがって、固定給を幾らにする、歩合給を幾らにするという指導はしてありません。

○米田委員 そうでなくて、あなたのほうの行政指導の基準に照らして、こういう賃金体系は正しめるべきいわゆる刺激的賃金じゃないか、こ

ういう見解の中にこれは入りますか、入りませんか、こういう質問です。

○小嶋政府委員 入らないと存じます。

○米田委員 こういうのは、あなたのほうでは許されておるといふうに容認されておるわけでありませぬ。そうだとすれば、二・九通達は、私は前回のときにもあなたにお聞きしたのでありますけれども、あなたの答弁と矛盾するじやありませんか、どうでありますか。

○小嶋政府委員 前回御説明申し上げましたのは、固定的な給与を合わせて通常の六割以上の保障給を定めるべきだということで指導をしておりますので、前回の答弁と食い違っておらないといふうに私は考えております。

○米田委員 さっきの私の質問で、都タクシーのことにつきましても答弁がございましたが、都タクシーの部分については、すみませんが、もう一回聞かしていただけないか。

○小嶋政府委員 都タクシーの監督の結果といたしましては、特別に基準法上問題とすべき事案がないというふうに先ほどお答えしたとおりでございます。

○米田委員 そうしますと、あなたのほうでは、もう終わりましたけれども、今度の春の交通安全旬間で、実際にこの二・九通達の給与の指導の面でどのような実績をあげておられますか、ひとつ具体的に答弁していただけないか。

○小嶋政府委員 この間の全国的な交通安全旬間の監督の結果につきまして、まともではおられません、都タクシーの問題につきましては、三十二条、いわゆる時間外協定の事由によらない時間外労働というものをやっておりますので、この点が一つ違反として指摘してございます。それから基準法上の三十七条でございますが、休憩時間中に就労したという場合の割増し賃金、これを支払っておらないということについての違反。それから就業規則の作成に関する八十九条の規定でございますが、職務給等の手当について就業規則中に明示しておらないという点で、これまた違反

として指摘しております。その結果の是正について、現在確認中でございます。

○米田委員 具体的に私にお聞きしたいのでありますけれども、これは一つの仮定のような質問をして悪いのですけれども、労働基準法の第三条には、差別賃金を禁止する均等待遇の条項がございますね。それから労組法第七条には、不当労働行為の規定がございまして。そこで、まず都タクシーの給与の問題でちょっとお聞きしたいのでありますけれども、都タクシーには第一組合と第二組合がございまして。私の調査したところによりますと、第一組合と第二組合の給与は全然違う。表面上は一つの就業規則、一つの給与規程で運用されているようになっておりますけれども、実際は裏帳簿といえますが、裏のものがあってまして、第一組合と第二組合には、明確に違った体系で賃金が制定され、そうして支給をされている。そういう事実があるわけでありませうけれども、あなたのほうでは御存じでございませうか。

○小嶋政府委員 先生御指摘のように、都タクシーにつきましては二つの組合に分かれております。ただ、いわゆる賃金体系の問題といたしましては、給与規程によりまして両組合とも基準内賃金、基準外賃金を能率歩合給という形で設けております。この点は一本になっておるといふふうな私にも思っておりますけれども、ただ賃金問題につきましては、第一組合と第二組合とが違っております。第二組合のほうが労働協約を締結しております。それによって賞与等が出ております。それから第一組合のほうにつきましては、先ほど申し上げました就業規則及び給与規程によつて、その賞与部分については支給される、こういう形になっております。

○米田委員 賞与といえども、私は賃金だと思ふのです。賞与といえども、その賃金がそういうふうな差別をされて支給されておるといふことについては、どう御見解でございませうか。

○小嶋政府委員 先ほど先生御指摘になりました基準法の三条、これは仰せのように、均等待遇に

ついての規定でございまして。ただ、これについては労働者の国籍、信条あるいは社会的身分ということを経由した賃金上の差別でございまして。限定されておるわけでございます。また、組合法上でもそういうような形で規定しておりますが、従業員の中での給与体系というものが、これら以外のことで体系が違つて支給されるという点については、直接法には触れないというふうに思つておるわけでございまして。

それからもう一つは、先生もう十分御承知と思ひますけれども、就業規則と労働協約との効力関係におきましては、規範的部分については労働協約のほうが優先することになっておりますので、第二組合との間に締結しました労働協約それ自身は、当然有効なものというふうには私も考えております。

○米田委員 労働協約が法律に対して優先するといふ御見解ですか。

○小嶋政府委員 法律に対してはございませんで、就業規則に対して優先する、こういうことでございまして。

○米田委員 そうしますと、労組法の第七条について、私、御指摘いたしました、この第七条の精神からいまして、第一組合と第二組合と差別する賃金体系、賃金政策を持つことは、これは違法になりませんか。

○小嶋政府委員 第一組合といひ、第二組合といひ、あるいは就業規則上の給与規程を受けるというものが労働協約の合意によって成立しているわけでございます。給与体系上そのような形で支給されてもやむを得ないというふうには私も考えております。

○米田委員 私は、労組法七条を御質問しているのです。就業規則や給与規程あるいは労働協約を聞いているのではないのです。やはり法律が基幹でございますから、労組法の第七条で、第一組合と第二組合を差別するような賃金政策は不当労働行為になる、明確である、私はそういう見解であります。

○小嶋政府委員 第七条の問題から直ちにこの都タクシーにおいて適用されている給与体系が不当労働行為になるか、ならないかという点、私はこの段階におきましては、解釈上、当然不当労働行為になる性格のものではないというふうに考えております。

○米田委員 あなたは労働者の立場でございまして、労働者の権利を守る立場の役人だと思ふのでありますけれども、私が質問したのに対しては、そういう政策をとつても不当労働行為にならない、明確にそういう答弁をなさるわけでありませうか。再度、私、聞いておきます。

○小嶋政府委員 第七条の趣旨は、御承知のように、使用者側等からのいろいろな干渉によつて差別的なものが出てくる、こういう点は、組合法上の立場から好ましくないという形でやっておるわけでございます。たとえば使用者との正規な交渉を拒むとか、あるいは何らかの援助を使用者が組合に対してやる、そういう性格のものでございまして。しかし、この都タクシーの組合には、組合間におきまして、第二組合は労働協約によつて給与体系、特に賞与協定というものをそれぞれの自主的な、自由な立場から結んでおるわけでございます。第一組合のほうといたしましては、会社側の作成しました就業規則、これによつて給与体系を受けようということ、それぞれの考えのものと、一方は協約を締結し、一方は就業規則の適用を受ける、こういう形になっております。先生おっしゃいました第七条にこの問題が直ちにいく性格のものではないというふうには私は考えております。

○米田委員 直ちにとつては微妙だと思ひますが、こういうことは、しかし好ましいことではありませんか、好ましいことではありませんか。

○小嶋政府委員 これは労働者の一つのものの考え方でございます、私も、それぞれ適用を受

りますが、その点についてはいかがでございませうかという質問を、あなたにしているわけでありませう。



けております給与体系という点については、御承知と存じますが、労使間の自主的な協議によって決定する、こういうことが本来でございますから、直ちにこの状態がいいかどうかという点については、全く労使間の御選択にまかすべきだといふふうに考えております。

○米田委員 あなたのはうは、そういう大事なところへいくと労使間の問題だということで逃げるわけですね。しかし、労使間の問題であるとしても、法律に照らして違法は違法ですね。それはやはりあなたのはうで、行政官庁として一定の見解を示すなり、あるいは指導をするなり、そういうことは当然なされなければならぬと私は思う。ましてや、私がいま取り上げているこういうハイタク関係の運転手の給与の問題というのは、運輸省の自動車局の一番頭痛の種だと言つても過言でないほどこれが問題になりまして、神風タクシーが出たりあるいは乗車拒否が出たり、いまの交通災害の有力な一つの要因にもなつておる給与の問題ですね。単に労使関係という問題だけではないと私は思う。そういう関係で私はこの問題を重視しているわけでありまして、どうもあなたの答弁は、この前の委員会ではだいたいいい答弁をされておりましたが、あれから日がたちましたら、すっかり変わつてきておりますね。どうも私は、理解ができないのであります。労働省として、しかも労働安全関係の中に一本の柱を立てて、運転手の給与について歩合給の悪質なものについては是正させるとか、刺激給については勧告をするとか、とにかく正常なる賃金体系に改めさせようとか、あなたのほうは重点を置いてやつておられるわけがあります。そういう点に照らして、私はいま、たまたま例を三つ四つあげましたけれども、こういう企業の賃金政策、賃金の関係というものは、どうも私はやはり問題があるじゃないか、こういうふうには思つておるわけです。

都タクシーのような問題についても、そのことで都タクシー自身、労使間にいまだ紛争が起きている。都タクシーは新潟でありますけれども、新潟

の業界にもいろいろな波紋が出てきておる。運輸省の自動車行政にも、私は決していい影響は出ておらない、そういうふうには思つております。したがつて、こういう関係につきましましては、あなたのほうで、せめて好ましくないぐらゐの答弁があつてもいいんじゃないかと私は思つております。いまの御答弁は、事実を認めて、しかも、あなたのほうは、それを従順されているような答弁だと私は思う。ひとつ再答弁をしていただきたいと思う。

○小嶋政府委員 ただいま法律との関係について御質問いただきましたので、そういう関係をお答えしたわけでございます。ただ、給与体系については、これはそれぞれの労使が納得して適用を受けておるといふ形のところは法律上の体系がなくて介入するといふことは、これはまた厳に慎むべきだといふふうに私も思つておるわけでございます。また特に、いま先生御指摘のように、第一組合、第二組合とございまして、都タクシー自体で紛争中だといふことでございまして、これはILOでもそうでございまして、労働基準監督官としては、労働争議中におきましては、その中に直接介入するといふことについては厳に慎むべきこととございまして、直ちにこの問題についてどうこうといふわけにはまいらないと思ひます。

ただ、いま御指摘のように、事故につながるというふうな給与体系があれば、この前、私、御説明しましたように、刺激的な果進歩合給といふものをとつておりますならば、二・九通達の趣旨にのつとりまして、十分に指導してまいりたいといふふうに考えておるわけでございます。

○米田委員 この都タクシーにつきましては、たしか昨年の九月ごろでございまして、新潟の陸運局で、警告だか、勧告だか、ちよつと正確にはわかりませんが、行政上の一つの見解を示して警告を出しておられるわけでありまして、その内容がわかりましたら、自動車局長からでも答弁いただきたいと思ひます。

○黒住政府委員 これは昨年の六月十八日に監査

をいたしましたので、九月十八日に警告と改善事項を指摘しております。

警告の事項は「東新潟営業所及び山の下営業所の乗務員証、乗務員台帳に記載漏れがある」という点でございます。それから改善指摘事項は、まず第一点は、東新潟営業所の乗務員台帳の整理が不適切である、第二点は、本社営業所の所属車両及び乗務員の一部が東新潟営業所及び関連営業所に分散されている、管理の実態に応じて改める必要がある、第三点は、現行の給与における原価方式については、特に運転者の就業時間につき、勤務管理を十分に行ない、当該給与方式の持つ刺激性に基づく悪影響の排除に十分配慮するとともに、各要素別原価の算出にあつては、十分な計画と適切な管理のもとに事業を運営し得るよう検討する等のことにつきまして警告をいたしましたので、十月十八日に会社からの報告が参つております。

○米田委員 私はきょうはもう質問をこれでやめたいと思ひます。いずれ日を改めまして、もう少しあとで見解を承りたいと思ひます。

いま局長が読まれたその警告書、委員長に言われなかつたとおられるけれども、ひとつ資料を私にいただきたいと思ひます。委員長に要求して、全運輸委員会に出してもらつてもいいんですから、私が必要でございまして、私にいただきたいと思ひます。いいですか、あとで私にいただきたいと思います。

○黒住政府委員 提出いたします。

○米田委員 以上できょうの私の質問は一応終わりますが、ひとつハイタク運転手の賃金のあり方につきましては、小嶋賃金部長の御答弁ではどうも納得いきません。いづれ私も、この問題につきましてはもう少しあなたのほうの見解を詰めてお聞きしたいと思ひますので、後刻正常な委員会の運営ができるようになりましてから御質問することにしたしまして、きょうはこれで終わりたいと思ひます。

○砂原委員長 次回は、来たる十日火曜日午前十

時より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。

午後零時四十一分散会

