

第六十三回国会 運輸委員会 議 録 第十七号

昭和四十五年四月八日(水曜日)

午前十時五十二分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 徳安 實藏君

理事 内藤 良平君

理事 和田 春生君

理事 佐藤 孝行君

砂田 重民君

西村 英一君

古屋 亨君

井野 正揮君

齊藤 正男君

渡辺 武三君

關谷 勝利君

出席國務大臣

運輸 大 臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

運輸政務次官 山村新治郎君

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

運輸省自動車局長 見坊 力男君

運輸省航空局長 手塚 良成君

委員外の出席者

警察庁交通局長 藤森 俊郎君

通企企画課長 藤森 俊郎君

労働省労働基準局監督課長 大坪健一郎君

労働省職業安定局業務指導課長 保科 真一君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正己君

本日の会議に付した案件

タクシー業務適正化臨時措置法案(内閣提出第

第一類第十号 運輸委員会議録第十七号 昭和四十五年四月八日

一〇三号) 航空に関する件(日航機乗っ取りに関する問題)

○福井委員長 これより会議を開きます。航空に関する件について調査を進めます。日航機乗っ取りに関する問題について、質疑の通告がありますので、順次これを許します。井野正揮君。

○井野委員 差し迫っておる問題でございますので、たいへんこまかいことで恐縮でございますが、今後の基本になる問題でありますので、運輸行政のみに限って私はお尋ねをしたいわけであり

ます。第一番にお尋ねをしたいのは、四十四年の十二月一日に、実は日本航空は指令8-14というので、飛行機の乗っ取り事件が起こった場合の乗務員のとるべき措置について、実にきめこまかい指示をいたしております。

実は、これについて私は運輸省のほうにお尋ねをしたのであります。外国の乗っ取り事件等に関連をして、運輸省、政府は航空会社に何らかの指示、通達をしたことはないか、こう聞いたのです。ちょっとそこに断わり書きを私のほうは誤っておったようですが、一、二カ月の間と言ったら、三カ月前でございました。航空局のほうからは、そういう事実はないと手に入りませんでした。実はこの日航が職員に通達したと同時に、このとき、これは政府の指導、通達によってこれが出されたものだということも明らかになったのです。一体運輸省は、当該常任委員である私が問題を究明しようとして尋ねたことに對して、それは一、二カ月と言ったのは、一カ月前で三カ月前だったからといつても、この間私の聞いていたことは、こ

ういう乗っ取り事件についてそういうような指導、通達をなさったことがあるかないか、そういう文書が出てくるか出ていないか、お尋ねしたので、それから、それが十日や二十日や一月違つておつても、実はあなたの指摘は一、二カ月だったけれども、三カ月前にあるという回答でなければならぬと思う。それがなされぬ理由は、大臣に聞く前にまず局長にお尋ねいたしますが、いまこれが来なかったら、私はなかったものとしてお尋ねをして恥をかかるところだった。ところが、いま届きました。ちゃんと出ています。それはハイジャッキング(航空機不法奪取行為について)運輸基準部運輸基準課、昭和四十四年十二月一日、これは運輸省でしよう。違つたのですか。日本政府でもない。これはどこなんですか。

○手塚政府委員 先生がいまお示ししたのは、四十四年十二月一日、運輸基準部運輸基準課と書いた資料だと思つて、その運輸基準部運輸基準課といふのは、日本航空会社内の一つの組織でございます。

○井野委員 じゃお尋ねします。そうすると、これは、省令によって定められた運輸規程は政府の承認を得るわけですから、ある意味では間接的な命令と考へてよろしいですか。

○手塚政府委員 命令という少し行き過ぎかもしれませんが、運輸大臣承認のものでござい

ます。○井野委員 そうしますと、これは私が読み上げるまでもなく、運輸大臣も御承知だと思つて

きのう山村政務次官の御功績やら御努力に感謝をし、また敬意を表しながら、特に今後解明をしなればならぬ問題については、あの段階で、あの国民感謝の空気の中で、大臣のかわりに山村さんに質問をすることは当を得ないとして、私は質問しなかつたわけでありすが、運輸大臣が今回

とられた措置がいかに偉大であつても、さりとて運輸行政の中にある責任をのがれるものではないことは、私ごときが言うまでもなく、大臣先刻御承知のことですから、お尋ねをしていきたいと思つて

います。この運輸規程を補完して、つぎ足して、この乗っ取り事件等に対する場合の処理するもの考へ方、この中を一貫して貫いているもの、そしてそういう航空会社の平素周知なる職員訓練が、あつて、当然、これらの職務を遂行させる上において、運輸省、政府の指揮もまたこの精神で一貫しておこななければならぬと思つておられますが、私のお尋ねをしたいと思います、こういうことについて、いまも将来も運輸大臣としてはこの考へ方には変わりございませんか。

○橋本國務大臣 原則として、方針は変わりありません。ただ、御承知のように、これはよその国でもそういう国がありますが、日本の場合、いわゆる近隣に分裂国家あるいは未承認国家といふものが、そういう国があります。そういう点で、なかなか連絡上十分な点が一つはあることと、まあその前提として第一には、この問題はやはり犯罪事件である。何といひましたも、これは飛行機が乗っ取られたのですから、犯罪事件である。したがって、政府当局が犯罪事件として、これをできるだけ内地において解決したいという気持ちがあることも当然であると思つて。しかしながら、これは限度があります。お話しのように限度がある。しかしながら、一応これは犯罪事件として取り扱うというたてまえから、その国内で解決できるものであるならば国内で解決したいといふことは、これはおわかり願ふと思つております。

かし、原則の方針としては、何もかもそこでもってやれないものまでうまくできませんからして、それらの状態を見きわめつつ、基本的には、いまの日航で出しました、われわれも了承しましたその方針に従わざるを得ないという考えのもとに、今回も処理したし、将来かようなことが二度とあつちやいけませんから、まずできないように事前の予防策を十分にやらなければいけませんけれども、なおかつそれでも万が一出た場合は、これはやはりその方針で考えていくべきである。ことに今度の事件に私は関係いたしまして、現地にわずか二十四時間足らずしかおりませんでした、その間における国際関係のむづかしさ及び感情問題等もありながら、なおそれを越えて人道主義の上からやってくださった。しかし、それにしても、実際上は連絡はなかなか不便であります。こういうことを考えますと、政治関係、そこまで言っているかどうか別問題ですが、それとはやはり別個に、この種のような問題を何とか連絡し得る方法を考えなければいかぬのじゃないか。それはどういう方法でやればいいかは別問題であります。いろいろの事情がありますから、国際関係上それだから相手を承認しろというわけにもまいりません。しかしながら、こういう人命に関する人道上の問題を何らかの方法で連絡したり、あるいは連絡するようなことが考えられないだろうか。そうすれば、こういう問題が起きた場合に、これを解決する上に非常に容易であり、またいろいろな問題を伴わなくても済むという気がいたします。これらの問題は、将来の問題として慎重に考えていかなければならぬと思っております。

○井野委員 私、きょう大臣のその答弁のほうに引きずられないようにしようと思つてゐるのですが、先ほどの理事会でもありましたが、この問題については、国会内にもっと大きな、広い範囲の審査の機関を設ける等々の話もございます。しかしながら、問題は、いまの基本的な飛行機の運航という問題に限定をして論議をしておかなければならない問題であり、その委員会に出しまして、

も、運輸常任委員会ですそれを究明しないでおいて、合同審査委員会のはうで運輸大臣にこれをお尋ねするのは、国会構成の責務分担からいっても不具識だと思つて。そういう点で、大臣に特にそつちのほうへお話を持っていかないうちに願いたいと思つてゐます。

私がなぜあの運輸規程、そして補充された指令をいまでも将来も変わらないかということをお聞きしておるかという、何も二つに分かれた国家が今日突然出たのではない。終戦以来南北朝鮮もありまして、台湾もありまして、南北ベトナムもありまして、いろいろ分かれておりますけれども、こういう認識の上に立つて、なお交戦状態とまでいかなくても、国交が回復しない事情がある。また、世界の奪取された飛行機は友好関係の国へ飛んだ例はありません。全部主権の及ばない国へ飛んでゐる。この事実を踏まえてこの通達、指令は出されてゐると思つて、それを御承認なされたはずで。この点、大臣どうですか。

○橋本国務大臣 未承認国を飛ぶことを前提として出したのではないだらうと思つてゐます。いわゆるハイジャックされた場合どうするか。無用な抵抗をするよりも——これは政治亡命であります場合は、たとえそれがいわゆる国交のある国でありますとしても、これが明らかに政治亡命とわきりかたければ、これは保護する義務があるでしようからして、犯罪等の問題がからんだ場合は別問題でありますけれども……。したがって、必ずしも未承認国とかそういうような問題を別にしないで、いわゆる飛行機を動かす場合、そういうハイジャックのようなことが起きた場合にはどうするべきかという一般論として、これは日航当局も考へたのでありましようし、私たちも、乗客の人命の安全ということからして、できるだけそのような趣旨でやることは原則として当然であらう、こういうふうな理解をして、これに承認を与えた、こゝ御理解願ひたいと思つてゐます。

○井野委員 私、この質問をする前にお断わりをしたのは、これは命令と考へるか、あるいはそ

うでないのかとお聞きしたのも、真に今日の航空行政というものを——しかも世界に二百件近く起こつておるわけですから、たとえ日本で起こつていなくても、この通達を出さず、承認される限り、大臣の頭の中には——週刊誌を読んだから、かつて馬占山にヘイラルまで会いにいかれたそうでありまして、その当時は、私とずいぶん満州で近いところにおられたわけ、また新聞記者であられたということ、社会の裏ということについても、人情の変化ということについても、非常に深い造詣を持っておられる大臣として、あらためて敬意を表しておられるわけなんです、これは今日国会内で起こつてゐる議論に対してたいへんな指針になると思つて、私は尋ねるのです。

きのうも本会議であらう議論がありました。しかし、あの怒号してゐる議員の中に、自分のむすこが今日反国家的行動の集団におられる人もおります。私、知つております。したがって、これらの犯人集団を単に教育の責任あるいは家庭教育の責任とおつしやつたならば、国会議員をやめなければならぬ人も出てくるかもしれません。そういう問題を踏まえてみて、われわれは人間の問題として、世界観、人生観が違つても、国家観念が違つても、やはり起こしてはならない犯罪であるし、かりに起こつたときには、いかにしてその中から改善の策として人間の命を救うかということに徹したのがこの通達だと思つてゐる。この指令だと思つて、したがって、これに対してなおいま大臣がお答えになつたようなことは、今日の国家の外交の問題として、内政の問題として、すべて頭にきなければならぬもので、その中で定められた指令というものは、ある意味では命令的拘束を持つてゐる、こう考へるならば、大臣の信念は、これを貫かれるというのであれば、その中から発想したすばらしいものだと思つて、この指令にすら疑義を持たれるというならば、私の敬意を表してゐることとは違つて、現象によつて大臣は信念がウロチウロチウロチしていることになるのです。

この点どうですか。

○橋本国務大臣 私は日航の基準部でつくりました原則、それに対して大臣として承認を与えておる、こう申し上げたのですから、その基本的方針には変わりありませんが、ただ、国内で起きた事件はできるだけ国内でこれを片づけた。片づけ得ない場合は、これはもうそのまゝ情勢に応じて、飛行の上のことになりますと機長の判断です。それから、下からどうのこうのと指図のできない問題ですから、したがって、皆さんから御質問があつたときにお答えしましたように、政府はどこにおらるのかんとかいふことを指令、命令を出しておらない、こういうこともおわかりになると思つてゐます。人命を助けるということとは最大の目的であります。しかし、その前には、可能な限り近いところでおろすことができれば一番いいわけですね。御承知のように、福岡で二十三名の女子供をまゐまおろすことができた。これも国内でつた処置の一部の成功であります。でありますから、人命はどうでも犯人を何でもかんでも力づくでつかまえてしまふという考えは、政府では持つておらない。したがって、最後にはできるだけ乗客をおろす。私は、金浦に着いてから行つたのですから、そこでもつておろせる者はおろして向こうにやる。あそこでもつて何もかもつかまえてしまふという指令はとつておりません。ただ、できれば説得によつて乗客をおろして、赤軍派と称する諸君が希望するところによつてもよろしいというふうな方針のもとに、私もその方針のもとに今回の問題を処理したわけでありまして、その場合に、十分な連絡——私のほうとしては、事前には北朝鮮当局にも連絡方をお願いしておつたわけでありまして、しかし、何せあゝいう短期間の時間でありまして、先ほどから申しますように、直接連絡のできる関係ではありませんので、不十分なる連絡のもとに行つたにかかわらず、北朝鮮当局も人道的に扱われて、そうして無事に帰したもたらつたといふことは、これはまことに感謝にたえない、こゝ思つております。その点はひとつ御了

承を願いたいと思います。

○井野委員 何しろ大臣、時間を制約されておりますので、聞いただけ答えてください。そうでない、どうも大臣ベースのほうへ持っていかれてしまうのです。

それでは今度は局長にお尋ねしますが、航空法によって、事故発生を確認すると同時に、機長から運輸部長へとか、日航内の指揮系統に従って報告をされ、同時に、時を移さず運輸省にも報告があり、事後の処置についてはやはり指示を受ける、相談を受ける性格のものだと思います。その手続はどういうふうになっており、今回は、きわめて簡単に経路だけ言って、何時何分というふうには手続をされたかということだけ、福岡到着までをお知らせください。

○手塚政府委員 私どもがこの事件を知りましたのは、七時四十三分ごろに、飛んでおります日本航空の当該機から超短波の無線を通じて東京航空交通管制部というところへ事情が伝わってまいりました。内容につきましては、現在赤軍派と思われる連中が日本刀や短刀その他を持ってコックピットに押し入ってきて、キャビンのほうにも十五、六人ほどお入りではなからうかと思う、それでキャブテンの意向としては、乗客の生命安全のために、北朝鮮へ行きたいと言っておるから、行つたほうがいいんじゃないかと思う、こういう交通が入りまして、私どものほうでは直ちにその由を上司に伝えるとともに、関係筋に連絡をしたわけでございます。そのうちに若干時間がたちますと、パイロットは連中とコンタクトをいたしまして、燃料が足りないというので福岡で燃料を補給して、燃料が足りなくなつておりましたという通報が、同じような経路を伝わって入っております。連絡をいたしました先は、自衛隊、米軍、警察当局、さらに本省を通じて関係各省、こういうところと連絡をいたしました。そうして飛行機が福岡に着く……(井野委員「何分ごろですか」と呼ぶ)それを受けまして直ちにでございます。それぞれのところは何分何分というのは、若

千時間もたつておりますが、七時四十五分ごろには防衛庁に連絡がいつておりますし、七時五十四分ごろに東京航空事務所に入っております、空航事務所から本省に入っておりますから、その間ずつと時間が連続して関係方面に伝わっております。

そういうことで、その間閣議も開かれまして、板付においでできるだけ犯人の説得と乗客の救出につとめるという方針が出まして、その方針を現地に伝えるとともに、関係機関、特に県警、空港事務所、日航、こういう三者が寄り集まつて、そこで対策を協議をして、意見一致したところに従つて、いろいろここで説得、救出につとめた。簡単に言いますと、さような経過でございます。

○井野委員 大臣にお聞きしますが、そうしますと、非常事態が出たわけですから、この連絡はスムーズに機能を發揮してとれたということは確認できるわけでありまして、その良否の判断は別です。そうすると、閣議を開いて……きのう佐藤総理は、最終的には私の責任だから、包括的に私の責任だと本会議で御答弁になりましたが、それは政治的な答弁であつて、やはり航空運輸の行政責任としては、機長に対する指示は、大臣を通じて、局を通じて、経過的には日本航空を通じて機長に伝えられるべき性格のもので、精神としては、方法は、ストリートに最も近い通信方法をとるにしても、その指揮、指示の指令はそういうことになると思います。

○手塚政府委員 指示の必要があれば、いまのような経路を使って指示することはむろんでございます。しかし、いままでの福岡に着きます経路につきましては、いま申し上げたようなことで、機長の判断によつて、これは燃料補給をしなれば北朝鮮へは行けない、こういうことで自主的に板付に着く、こういう通報がありましたので、その通報に従つて板付にお入りということとを前提にし、おりました場合にどうするかというのを地上のほうに同時連絡をして、先ほど申し上げたように、できるだけ板付でもって犯人の説得、乗客の救出とい

うことにつとめる、こういうことになつたわけでございます。

○井野委員 そうすると局長、これは重大なところだと思つたのですが、そういう非常事態が起こつて、すでに運輸管理が恐ろしいしは威嚇で束縛されて、非常に危険な緊急状態になつて、その中で、しかもなおかつ連絡によつて機長の判断を告げて了解を求めてきていてと考へていいわけですね。機長の判断を運輸本部に伝えて、管制塔ですか、これに伝えて、そしてこの機長の判断について助言を求めるとか、あるいは指揮を受けるとかいう性格のものだと思いますが、それはあくまでも政府の閣僚会議あるいは各方面からの情報収集等によつて判断されたのは、機長の判断のために補助的に与えた情報だ、こう考へていいですか、どつちなんですか。

○手塚政府委員 先ほど申し上げましたように、名古屋市ぐらゐの上空で先ほどの連絡がありました。その後において、燃料補給のために板付へ着くという情報があり、そのまま飛行機は交信を続けながら板付へ向かつておりますので、その間において特に指令、指示は出しておらないわけでございます。それで、板付へ着いてからの措置として、板付へ着いて、私のほうでいへば、空港長、そういうところに先ほど来申し上げるような指示を出しておる。

○井野委員 そうしますと、福岡から平壤へ行くまでの燃料というのは、あそこ作戦ラインがあつて、そこをストリートで連絡なしに行くと国防上の問題がある等々の問題があつて、迂回したとすれば……今度帰つてきましたから、羽田……平壤間の燃料というのははっきり計器で出ちゃつたわけですね。このガソリン、燃料はどの程度を必要とするのですか。そこで、私は、意図を明らかにしますが、その質問は、あの運輸規程、施行規則ですね、これで定められておる。この飛行機が福岡まで飛ぶときに積まなければならぬ燃料、また機長はこれを確かめなければならぬ燃料、これは、この法律の制約、これからいくと、これは

どうも行つて帰ってくる飛行燃料があるんじゃないかという気がするんですが、このとき積んでおつた燃料は幾らで、そして実際に積まなければならぬ燃料は幾らなのかをお聞かせいただきたいと思ひます。

○手塚政府委員 正規の定期のスケジュールで運輸する場合に、当該目的地へ着くまでにどれだけの燃料を積むか、当然ある一つのオルタネーティブの空港へ着くまでの燃料を積むというのが一般原則になつております。今回の場合は、これは非常に異例の場合でございますので、そういうところまでパイロット自体も……さの場合として頭ももちろん回らないと思ひます。私の聞いたところによりまして、とにかくこれから見知らずのところへ行くわけ、飛行機はどうなつておるか、あるいは周波数はどういふものを使う電波で交信するか、そういう一々実際に必要なデータはないわけでございますので、まだ十分確認はしてありませんが、機長としてはおそらく最大限の燃料を積んでいかなければならぬという判断をしたと思われ、燃料については、たしか四万ポンド、一ぱいばいばに積んだというふうに聞いておりますが、これはまだいささか確定した数字ではございません。満タンというところだと思ひます。

○井野委員 この燃料の積載量と、この規則に定める燃料との関係は、当然、この事故があつて羽田に帰港したわけですから、七十六条の規定によつて、運輸大臣はこの調査をしなればならぬということに法律で定められてはいるわけですね。以前に発生した事件の中には緊急不可抗力のものもあつたと思ひますが、いまもう羽田に帰つてきて、そして国際世論の中にあるこの問題の処理としては、法律では調査をしなればならぬこととなつておるのですが、ただいまの航空局長の御答弁では、確たる調査もないように思われるのですが、この点はいかがなですか。

○手塚政府委員 いろいろ調査事項がございまして、いまの数字もどこかに控えてあると思ひますが、それとちよつとわからないという状態です。

が、要するに、たとえば平壤に行こうということに考へておいたわけですけれども……。

○井野委員 いや、その辺はいいです。調査されたかどうかです。

○手塚政府委員 調査自体については、私自身がちょっと聞いていないと思うので、係官のほうにはあると存じます。

○井野委員 それも局長、ちょっとおかしいのですよ。特別立法をしようか、特別調査委員会を設けようかというときに、法令事項で定められたことについて、その調査の内容等についての役所の業務命令ですね、これを確認しておられないというの、局長、いささか同情できないお答えじゃないですか。いかにあなたが今日たいへんな時点に立たされておられるにしても、平常業務としてもこれはしなければならぬことで、法令で定められてあることですから、これはそういう御答弁では少しピンとがはずれません。その業務命令を出しになったのですか、ならぬのですか。

○手塚政府委員 業務命令といいますが、こういう緊急事態で、その行く先が先行でございいますので……。(井野委員「戻ってきてからだ」と呼ぶ) この数字は、四万ポンドの給油をいたしました。

○井野委員 油はいいです。事故後の調査です。

○手塚政府委員 これは調査書が出まして、福岡空港の空港長から報告がございましたが、この中で、十一時四十五分四万ポンドの給油完了の旨報告を受けたということになっておりますので、油の数字は、四万ポンドを給油いたしております。

○井野委員 福岡で四万ポンドやった。——この飛行機は一体燃料は何ほ積めるのですか。

○手塚政府委員 これは満タンでございいます。

○井野委員 満タンで四万ポンド——福岡で四万ポンド給油したといったら、福岡に行つたときはからになつていないことになる。これは運航規程に違反するのじゃないですか。そこところは、少し調べて、数字に基づいてお答えください。少し頭が錯綜しておるのじゃないですか。それは少し

つじつまが合わぬから、あとで資料で出してください。しかし、それはそれとして、飛行機が羽田に戻つて以後の調査事項について、あなたがいまなお確認がないというのは、これはただけまさんよ。法律で定められてありまして、それは運輸大臣が調査をしなければならぬとなつてゐるのですが、運輸大臣がそのことをお知りにならないし、あなたもその業務命令について確認しておられないということになると、補弼の任にたえていないというところで、運輸大臣も英雄気どりで、まことに無責任な言ひをしなければならぬ。この点はいいです、御答弁できないようですから。

まだあとからいろいろ御質問があるかと思ひますし、うちの理事からも注意がございしますが、もう二、三点お尋ねしておきたいと思ひます。

まあ、いままでのお話をずっと聞いておりますと、機内に起こつておる問題については、この指令に基づいて、この精神によつて石田機長の判断、これが最大限に尊重され、あくまでも、犯人取り押さへできる限りの人命救助等については、政府はあらゆる協力を得られる機関を得て協力をし、救出をしたということ、私はすなおに受け取りたいと思ひます。しかしながら、必ずしもそうでないものもあるわけなのです。どういふことが裏づけられるかというと、ここに日航機長会あるいは運輸労働者、航空労働組合の皆さんの運輸省に対する申し入れ、要請があるわけです。私は、ここで最も重要視して考えなければならぬのは、この中に、小細工を弄して犯人をだましたり、取り押さへをするような措置をとすることは、きつめて危険な不測の事態を引き起こすから、そういうことはしないようにと記してあるのです。

そこで、これは今後にも起こる問題でありますから、私は特別にお尋ねをしておきたいのは、この密室の中の判断というものは、飛行機の外にいる人の期待とは別に、予測できないものがあります。また、外から不可能な条件やあるいはと思はせるような助言、判断が加えられるときには、私はこの密室内の判断を誤らせる危険があると思ひ

ます。そのときはいかなる善意をもつてしたサセスチョンであっても、助言であっても、それが不幸な結果を生む原因になるのは避けられないことだと思ひます。だからこそ、こういう犯人の意思に全く従えという指示が出されたのは、まことにこの辺の経験から生まれたものだと思ひます。

そこで、この石田機長が無事に帰られた後に、いろいろと言われておることがあります。テレビの発言、新聞記者との会見、そしてその時間的に、言われたものの中に、大きな食い違いのあることもいふない事実であります。きのうの代表質問にも出ましたように、いま国民が非常に疑惑を持つておる点は、この人命尊重という精神が、国際的な関係やら国内的な期待やら、特に治安当局の犯人を逮捕するという功績の問題、また不測の事態を起すという責任から来る問題、そういう問題等の思惑が、今後起こり得る事故に対して再び影響するといふことがあれば——今回は幸いに人と所を得たから、こういうきつめて幸福な結果が出ましたけれども、これがいつも得られる結果とはどういふ考えられませんか。そういう点から考えて、石田機長の発言が一貫していないという印象をマスコミにも与えているようであります。

国民全部がそう思っているようであります。そしてここで話されたときにも、こちらで質問しているとき、うしろで話されたことの中にも、すでに国会議員の中で、いや井野君、北鮮から撃たれたのだよ、撃たれるところに行けぬじゃないか、こういう発言がこゝで行なわれている。(この委員会でか)と呼ぶ者あり) はい、この委員会で。ただ不規則発言ですが……。それはやはり何らかの情報、そういうものが、国会の中にすら、不確定な、不安な、不確かな情報で乱れ飛んだということ——大臣は行つておられていなかったからおわかりにならぬかもしれませんが、これはきのうの質問にも出ましたけれども、国家の安危にならざる衡力の発動にも触れてくる問題である。かつて張作霖事件がどうして起こつたのか、蘆溝橋の一

発の銃声は何であつたかということは、今日では歴史的に解明をされております。だから大臣、これは特に運輸行政の中で運輸大臣がどこまでもその指揮権を持つておらないと——協力、期待、情報等をもちうためにする行為は、これは私は否定しはしません。だが、最終的判断、これはいつも刻々しなければならぬと思ひます。これが運輸大臣の手から離れて——運輸大臣が直接現地へ乗り込まれてからはそういうことではないと思ひますが、運輸大臣が飛行機で飛んでおられる期間あるいは運輸大臣の耳に入らない期間、そのときには、かわつて行なわれるのは次官であり、局長だろつと思ひます。意外に、こういう点についての指揮系統は、大臣自身もあまり確認をしておられなかったのではなからうか。局長自身も、これは防衛問題に關連をし、國際問題に關連をするから、政府全体の判断を仰がなければならぬこと、運輸行政面からの指揮が薄れたか、よりかかったか、そういう点はなかつたか。私はここが非常なポイントだと思ひますので、大臣と、それから局長のお考えも聞きます。

○橋本國務大臣 たいへんごもつともな御意見であります。私が金浦空港に到着しましたのは一日の十七時十分であります。到着しまして、直ちに金山大使、山村次官、こちらからアジア局長が行きました。私がまず第一に言つたことは、これは絶対に小細工を弄してはいけないということ、私の経験からして。先ほどちょっとお話があつたような、非常に似たような事件に私も二回ほどあつております。南京に最後まで残つた事件、馬占山の事件。そういうところから考えて、一切の小細工はしてはいけません。したがって、実はこちらからおかあさんたちの録音ももらひましたけれども、そういう必要はない。問題は、われわれの誠意を犯人にわかつてもらふということ。必ず諸君は送る。ただ、飛行中のことでありまして、地上を歩いておるのではないのであります。かつまた操縦士たちが非常に疲れておる。そういう状態であれば、身軽が一番いいんじゃないか。で

あるから、必ず送るのであるから、したがって乗客だけはおろしてほしい。だから、これを説得してそこでもつつかまえるように考えて私は毛頭持っておりません。したがって、言ったことは、絶対に小策を弄してはいけません。せっかくとてくれまして録音も使いません。山村次官と金山大使、韓国の当局者にも出てもらいましたが、それによって、必ず諸君は送るんだから、できれば操縦士は疲れておるから取りかえてもらいたいけれども、諸君がどうしてもいまの操縦士でなければいかぬというなら、それもやむを得ない、よろしい、私はそういう判断をして、ことに機長会からは、とても疲れておるから取りかえてくれ、それが絶体の条件だと言ってきましたけれども、犯人が承知しませんでした、承知しないではしかたがない。石田機長がまだやれるかどうか聞いてくれ、そうしたら、これだけのものがおいてくれたから何とかやります、それならば、たいへん御苦労であるけれども、とにかくやってほしい、こう言って、日航当局もなだめ、関係者をみんなだめまして、そうして犯人の言うとおりに同一機長をもつてやったのであります。だから私が申しましたことは、小策を弄さない、あくまでわれわれは誠意を持ってこたえているのだ、したがって犯人を安心せしめる、こういう基本方針を貫いてまいりましたのであります。その点においては、いま御意見がありましたような方針を今後ともとっていきたい、かように考えております。

○手塚政府委員 私どもの基本は、福岡空港までにおきまして、先ほど来申し上げておるような措置というものを関係各省とするとのこと。それから先に飛び出しますについては、これは純航空的な立場でこれを安全に航行させなければならぬという使命があるわけでございますので、福岡の航空交通管制部から大邱の航空交通管制部に、向こうから聞いてまいりました飛行機の型式あるいは高度、方向、そういった通常の通信内容を通じて、航行の安全を保持するという方法をとつて、それからさらに、目的地といわれております

北鮮ということについては、残念ながら飛行場あるいは通信機関、その周波数、またいろいろ必要項目がありますが、そういったものが全くわからないという状態でございましたので、これは外交ルートを通じてそういうものを入手すべく、その後の折衝を続けてまいっております。こういった状態で、それで、その後におきます情報等につきまして、いろいろ関係方面と連絡をとり、そういった安全運航ということについての必要な措置を私どもはとつたわけでございます。

○井野委員 これを最後にしたいと思いますが、質疑を通じて大臣の方針はたいへんよくわかりました。これからの対策に一つの指針が出たと思えます。私は、この航空運送事業というものの特殊性を世界の経験から照らしてみても、この指令に書かれた精神というものはどんなときでも守らなければならぬし、また政治的な問題があるにしても、いまだ国交回復せざる国とも、少なくとも航空の問題については相互の最小限の協力という関係が結ばなければ、やはり人道に反するものになると思えます。そういうことでございまして、ぜひその精神を貫いていただきたいと思えます。それから、私どもがこういう主張をしますと、すぐ赤軍と社会党の結びつきというふうなことをいわれますが、まことに迷惑千万であります。そうではなしに、赤軍といわれるような思想グループあるいはその他の思想グループ、この国にもう住みたくない、どんな手段でもいいから出ていきたいという青年たちがかなりいることを私どもは忘れてはならぬと思っております。その前に、この人々を犯罪者と言おうと、極悪人と言おうと、冷血鬼と言おうと、それは批判をする人のかつてだと思えます。それによって起こる行動で、罪も何の縁もない人が、このような非常な苦痛を味わい、ときには生命の危険にさらされなければならぬ、こういう事態に對して、航空を扱うものは、そういう者の実在を意識しながら、そうして防止の可能性を考えながら、かつ人間の権力を考えますときに、私は両立しないむずかしい問題がある

と思えます。たとえば、いかに探知機をもってしても探知をされない科学もあるわけでありまして、したがって、きのうわが党の石橋議員が言いましたように、今度のことは防止対策に多くの教訓を与えなければ、犯罪者に対してもまた多くの教訓を与えたことを忘れてはならぬと思えます。同様に高まっていくものである。いい葉ができれば、必ずそれを越える細菌ができるのと同じことである。われわれはこういう自然の法則を踏まえないながら、今後の航空問題を考えていかなければならぬと思えますので、特にこの点、一方面的側面だけで御判断にならないようにお考えをいただくことを希望いたします。まだございしますけれども、時間の制約がありますので、私の質問を終わります。

○橋本内閣大臣 井野さんの御意見よくわかりましたし、たいへんありがとうございます。なお、阿部助哉さんが御協力くださったことをもつても、社会党と赤軍と関係があるなどと決してわれわれは考えておりません。ほんとうに阿部さんには御苦労をかけたと思いますが、おかげで山村政務次官に間違いのないということを犯人に、赤軍の連中にわかつてもらって、そこでスムーズにいってのでありまして、その点は社会党の皆さんにも厚く御礼申し上げます。

○福井委員 次に久保三郎君。

○久保委員 限られた短い時間でありまして、さしあたり二つほど、お尋ねというか、意見を入れて申し上げたいのでありますが、今回の問題について、いま井野君からもいろいろお話がありましたが、やはり機長の判断というのか、そういうものが優先されたかどうかという問題だと思えます。これは今後のものの考え方や対策の上においてたいへん大事だと思えます。そこで、私どもは、いまいろいろな政府側の皆さんのお話やら、あるいは新聞等を通じての情報、こういうものを総合して、機長の判断が最後まで通ったと考えていないのであります。機長の判断が通ったのは、まず途中でハイジャックにあった、そこで福

岡に着陸しなければいかぬというのは、これは機長の判断だと思えます。それから福岡を飛び立つときには、きのうの本会議での防衛庁長官等の答弁を含めて考えると、これまた機長の判断で北朝鮮に向けて飛んだと思うのであります。しかし、金浦に着陸することは機長の判断というのか、意思ではなかった。意思に反した着陸であった。それからもう一つ、平壤に飛び立つことは機長の意思でもあったかと思うのであります。飛ぶ立つ時期ははたして機長の判断であつたかどうか、たいへん疑問があります。飛び立つ時期、そういうものは機長の判断であつたかどうか。そこで、私が言いたいのは、いまも話に出ましたいわゆるJALが持っているハイジャックに対する措置、機長のとるべき措置、運航基準ですね。この運航基準を中心にして、事件が発生したならば機長の判断を誤りなからしめるように関係機関は協力をするというのがまず第一だと思ふ。そういうためには、機長の判断というのがオーソライズされなければいけません。運輸大臣はこのJALの運航基準を承認されているのでありますから、当然これを中心に考えなければならぬものを、残念ながら、きのうの防衛庁長官の話は別として、警察当局が福岡で何かタイヤをパンクさせようと思つたとか、空気を抜こうとした、あるいはこれは新聞情報であります。飛び立つ前に油送管のコックを締めようとしたか、振り落とされた事件、そのままだと号は飛んでいったという。こういうのは機長の判断とは相反することだと思ふ。いわゆる機長の判断ということではオーソライズされていない。だから、今後の対策としては、ハイジャックにあった場合は、この運航基準に基づくとこの機長の判断をそれぞれオーソライズできる体制を築くことがまず先決だと私は思う。そういうふうな考え。だから、これをやらないうで、政治的やいろいろな犯罪捜査その他の面から機長の判断を狂わせるようなことであつては大事件になると思う。だから、それをやはり貫き通して体制を築いてもらわなければならぬだろうとい

うふうに一つは考えます。

それからもう一つは、オーソライズすると同時に、この機長の判断に誤りなからしめるための情報の提供、手段方法を尽くすというように、この機長の判断から関係機関の協力が求められるような、これまで逆な体制が必要だと思ふのです。これがはたして今回の事件ではなされたかという、あまりなされてないですね。幸い皆さんの御尽力によって無事戻ったといふは戻ってまいりましたから、事なきを得たといふことであります。が、私はそういうふうにも思う。だから、運輸基準を中心とした機長の判断、権限、こういうものを中心にして、ハイジャックにあつた場合の対策は確立されるべきだ、こういうふうには思ふのですが、いかがでしょう。

時間がありまけんから、続けて申し上げます。それからもう一つ、きのうの本会議での答弁でも、運輸大臣は、ボデーガードとか、航空保安官とかいうか、こういうものを乗せたかどうかという点であります。私はあまり効果がないと思ふのです。それから航空機上におけるこの犯罪に関する条約、これはあとから申し上げますが、あるいはこれもそうですが、乗員室と客室の間のロッジの問題であります。これもかかる場合においてはあまりきき目がいいと思ふ。しかし、これは当然一般の者が出入りが自由であつてはならぬと思ふのであります。当然のことでありまして、別にハイジャックがあるからとか何とかいうことじゃなくて、これは一般的な運輸基準とかそういうものにあるべきだと思ふ。私は再度申し上げますが、航空保安官を機内に乗り込ませることについては、一考をわすれたいと思ふ。かえってこれはためにならぬ場合がある。むしろこの際、条約等の関係もございましょうから、機長並びに乗員に対して司法警察官あるいは警察吏の職務を行なわせるという権限を持たせる必要がある。これはぜひやらなければならぬ、こう思ふ。そういうことのはうがむしろ法体系としては正しいのではなからうか、こういうふうには思ふ。

それからもう一つ、これはお尋ねになります。が、この東京条約に對しての批准が控へられている原因は何だろふといふこと、これは航空法を中心とした国内法の整備がうまくいっていないといふことであります。問題は、これはハイジャックにあまり適用にならない。犯人を飛行機からおろす、あるいは外国の官憲に引き渡す、あるいは引き取らなければいかにいふようなことだけではあつて、ハイジャックにあつたときの、その他今回やつたような、外国へ行った場合に、乗員と機材と乗客、そういうものとの関係は、何も条約には出ていない。だから、やろうとすれば、これはこれからの国際的な条約、国際間のいわゆる交渉上において、最近におけるハイジャックの実態をさらに詳細に調査して、これは日本国としても提案すべき時期ではないだらうか。そうすること、たとえば今回のような未承認国といふか、国交を回復していない国々との間に對しても、何らかの方法がもっと簡便にとればいいのか、こういうふうには思ふわけですが。

あらためて質問の要点は申し上げまけんけれども、先ほど申し上げたように、いわゆるハイジャックにあつた場合には、JALの運輸基準、それによる機長の判断、こういうものが最高の基準である、それに対して何ものもこれに制肘を加えてはいかぬ、こういうふうにオーソライズされること、一つ。それから機長の判断を誤らしないための情報提供、手段、そういう協力体制をもっととつておく、こういうのが必要だといふことを申し上げておく。それから二番目には、保安官の乗務よりは、司法警察官その他の職務を機長はじめ乗員に与えることが考へるべきではないか。それから三番目には、東京条約については、先ほど申し上げたように、今回のハイジャックそのものにはあまり効用がないようだけれども、さらに広げていくとするならば、この東京条約批准にあわせて外交上において交渉をさせる、こういうことではあります。以上です。

○橋本國務大臣 第一の問題は、犯罪のあつたこ

と飛行の運輸の問題と二つに分かれると思ひます。犯罪があるといふ事実、それを無視するわけにも實際にいかないと思ふのです。ことにこの間のように子供まで乗つていけるような場合、あるいは病人もいるといふときには、やっぱり犯人をある程度説得して、そういう人を幾らかでも救うといふことは妥協手段だと思ふのです。おそらく福岡においても、あそこ赤軍の連中をつかまえることができたと思ふなかつたらうと思ひます。ただ乗客の安全、人命の保護といふことが先決だつたと思ひます。

それから、もちろん、飛び立つ場合において十分なる資料を提供することは当然です。ただ残念ながら、日航当局一きのは長野運輸部長も参議院の運輸委員会で説明してはりましたが、何せ日航にしましても、あるいはわがほうの自衛隊にしましても、一切の資料がないわけですね。そのときに私見しましたが、普通定期便の動くところは非常にこまかい大きな地図があります。ところが、北朝鮮ばかりじゃない、中共でもそうでしょうが、そういう未承認国といふか国交のない国には、そういうものがないのです。やむを得ず小学校で使う地図、平壤と京城がほとんどくっついているという地図をしかたがないからこれに渡して、そういう場合には、こつちこつちうに飛んでいく方法しかないだらう、この程度までの資料しかできなかった。したがつて、今後向こうの天気状況、気象情報とか、そういうものがわかればもちろんつけてやらなければならぬが、いま申ししたように、国交関係がありませんので、気象の資料だけしか出すことができなかった。したがつて、その時点においては、日航の運輸部長が、北朝鮮に行くものとして北朝鮮の入つた地図を渡したわけでありまして、もちろん、これは事情がわかれば、そういうことがあつた場合でも詳しい資料を提供することは当然でありますから、今後ともそういうことがありましたらいたしたいと思ひます。この場合、将来の問題でいろいろ考

えなければならぬ問題が幾多あると思ひます。たとえば、いろいろな目的で未承認国から日本に来る場合だつてないとはいへないわけですね。そういう場合もありますから、将来はもとに冷静になつて、慎重にこういう問題は別個の問題として、政治関係や何かは除いて、やはり人道問題の上で起き得る可能性があるので、やはりこれは慎重にかつ人道的な立場で検討を加えていかなければならぬと思ひます。

第二の、機長並びに乗員に対するいわゆる機内の秩序保持、これに関する法律改正はぜひやりたいと思つております。その場合に、いま久保さんがおっしゃつたような、保安官を乗せるようなものを置いたほうがいかどうかといふことは、御意見もありまして、私も必ずしも乗つなければならぬと思つておりません。ただ、いわゆる事件自体には大小それぞれあります。その場合があつたほうがいい場合もあると思ひます。機長解任だけで、機長だけで間に合ふ場合もありましよう。そういう場合も考へて、当然のこととして保安官を乗せるべきであるといふ考へ方ではもちろんありません。それらを各方面の意見を十分に聞きまして、最善、そして人命を保護し得るに足る条件を整備するといふことが、力づくじゃないといふことですね。力づくじゃなく、いろいろな点から考へて、リーズナブルなものを考へていきたい、かように考へておるわけでありまして。

なお、機長の運輸上における責任は、当然機長の責任であるばかりでなく、これは實際外部からどうのといふ指図のしようがないのです。せんだつて金浦から平壤に飛ぶ場合も、いろいろ機長の意見を尊重して、そしてガソリンは幾ら入れてくれとか、その他いろいろなことを全部機長の意見に従つて行なつたわけでありまして、金浦を出発する際におけるものに対しては、何らかの制肘はもちろ韓國当局も加えない、われわれも加えない、全部機長の判断でやつてもらふ、こういうことで行なつたわけでありまして。



○福井委員長 次に宮井泰良君。

○宮井委員 たいへん時間がなくなつてまいりました。私、初めて大臣に質問いたしますが、今回の事件に際しましてはたいへん御苦勞までございました。

私は、根本的なことをまず第一点お聞きいたします。

今回の事件あるいはこれからジャンボ時代、SST等、今後航空行政は急速に複雑かつ緊急性を要してくると思われる時代になっているわけであり、事業量もまた非常に増大してまいります。こういった観点で、この航空行政はこのままでいいと大臣はお考えであるか、さらに増大せねばならないとお考えであるか、その点をお伺いします。

○橋本國務大臣 お話しのように、飛行機を利用する交通というものは非常に急増しております。先ほども申し上げましたように、十年後には国内だけでも一億二千万人が一年間に乗るだろうというのですから、これはたいへんな問題であります。したがって、現状のままの機構でいかなければならぬ問題も、これは将来は考へていかなければならぬ問題も、現状のところでは、私は、いろいろな点を十分勘案しながら、そして関係方面と密接に連絡をとりつやうしていきけるのではないかと申す。これは實際上、行政部門としてこれから非常に拡大せざるを得ない。ただ、警察行政、いわゆる飛行機の中の警察行政、飛行場の警察行政と運輸行政というものを、やはりこれは相当はつきりとある程度まで区分して、その両者における陣容の強化、こういうものがたいへん必要になると思ひます。

もう一つは、これは行政的にもできると思ひますけれども、一日何十万という人の出入りする大飛行場、こういうものに対する秩序維持の方針ですね。これは運輸省だけの責任じゃないので、運輸省にも責任はありますけれども、これは何か行政的な実質的な一元化、形式上はなかなかむずかしいと思ひますが、実質的な一元化ができない

ものでもないのではなからうか、またしなければいかぬのじゃないかと私は思ひます。たとえば表のほうで待つておる警察官はそれだけの仕事、内部で待つておる連中はそれだけとか、あるいは飛行場に関係するそれは、保安任務は飛行場だ、それではしかたがありません、また指揮命令もはつきりしない。こういう点で、これは行政上の相談すべきである程度やうていけるのではないかと、できなければ法律をつくる必要もありましようけれども、行政的なことでできる。こういうことで、これらに關してはできるだけ早く関係方面と相談して整備をしていきたい、かように考へております。

○宮井委員 それでは航空局長にお尋ねいたします。東京条約の批准につきまして、運輸省内に、条約の趣旨は機内の一般犯罪の防止のため、効果がないという考へがあるかと承つておるわけですか。今度ICAOで今年中に採択しようといひましておりますハイジャッキング防止条約のほうを批准すべきである、このようにいわれておると聞いておるわけですが、そう考へてあるかどうか、お伺ひいたします。

○手塚政府委員 東京条約は、御承知のように、ハイジャッキングそのものの対策といひましては、必ずしも十分でないといふことになっております。そのために、各国におきまして、最近のハイジャッキングの続発によりまして、新たにハイジャッキングそのものとしての国際条約をつくらなければならぬという動きになってきたわけですね。一九六九年の二月、九月の二回にわたります、ICAOの法律小委員会というのが開かれました、そこでさういふ新しいハイジャッキングそのものの、つまり、ハイジャッキングを犯罪として厳罰にする、そして、犯人、機体その他を引渡すという内容のものについて話し合ひいたしました。ことしの二月に条約草案を採択いたしてございまして、おそらくこの秋には外交會議が開かれて、これに關する最終的な採択が行なわれると思ひます。

います。

こういう情勢が一方にありまして、実はいままでのところ、私どもはハイジャッキングに対するいろいろな対策は必要だと思つておりましたが、東京条約では何せさういふ点が少しなまぬるという感じがいたしておりましたので、この批准についてやや消極的な態度をとつてまいりました。しかし、東京条約には、単にハイジャッキングのみならず、ほかの意味合いのものがいろいろ盛りれております。そこで、さういふ内容は、今回の事態に徴してやはり何がしかのプラスの効果を発揮するものでございしますので、且下東京条約そのものについてこれの採択の方向で、国内法の整備等についていろいろいま関係方面と前向きで検討をいたしておる最中でございます。

あとで申し上げますハイジャッキングそのものの法律委員會の結論というものについては、これは当然わが国も採択をされるものとして、これに對應する国内法を整備すべきものと、かように考へております。

○宮井委員 ただいま航空局長から、両方を検討するといふお話が出たわけですが、外務大臣は東京条約の批准を考へておられる。あるいは法務大臣は、航空機強奪処理法を単独立法として考へておられる。運輸省では、ハイジャッキング防止条約の批准を必要としておる。こういった関係で、意見の調整が十分でないように私は思ひます。意見の調整が十分でないように私は思ひます。意見の調整が十分でないように私は思ひます。

○橋本國務大臣 関係大臣の方針は一致しております。ただ、航空局長が申しましたのは、從來事務當局で検討しておつた経過を申し上げたと思ひます。私は、基本的な、根本的なもの考へ方を申し上げますと、ややもすれば、何でもかんでも根本的、根本的にこまかいことまで出さるゝわらないものをにつくらないといふ考へ方は、私は誤りだと思ひます。というのは、いまのような情報化時代、科学技術の革新といふか非常なる進歩の時代、こ

う時代には、十年も二十年ももつ法律や条約はたしてあるかどうかかわらないですね。ですから、いいことがあればとにかくそこらやつていく、それからだんだんと直してやつていけばいいじゃないか。これは西歐の諸国でもその他の国でもさうだろうと思ひますが、私は、さういふ必要などとはどうも進めてやうていくといふ考へ方でありまして、ただ、航空局長は、從來の事務的検討の段階を申し上げたのであつて、われわれ大臣としての責任ある立場からいへば、外務大臣も法務大臣も私も意見は一致しておる。この点を御了承願ひます。

○宮井委員 次に、今度の事件で最も大きな問題になりましたのは、情報処理のことであつたと思ひます。外務省、運輸省、警察、日航、それぞれ立場で情報入手してゐたために、一貫した処理が行なえなかつたのではないかと考へてございまして、この情報処理は、今後あらゆる問題に對処するために重要であると思ひますが、運輸省といひましてこの問題をどう考へて、また今後対策を講じられるか、この点を。

○橋本國務大臣 おつしやるように、現代社会は情報化社会ですから、情報は非常に大事であります。ただ、私は情報化社会議員連盟の会長などをやつておりました、申し上げておりましたことは、情報化社会であればあるほど、情報の正確なるものを提供する、これが第一だ。コンピュータは、いわゆるめちやめちやの情報を入れますと、コンピュータ自身も答えようがない。さういふ意味で、私は情報を統制しようとは思ひませんけれども、正確な情報をできるだけ迅速に数多く提供するということが、その面において、現代社会は、日本だけでなく各国ともまだ十分である。さういふ意味において、今回の事件はとつきの事件であり、われわれにしてみれば全く予期しない、気も転倒するような事件でありますから、その間に未確認情報が出たと思ひますが、私は、現地に對して出した情報は、全部これを正確に実態を

とらえたものでなければ、情報として私は出さな

かった。ただ、それが不十分な手ぎわであって、多少時間がかかったために、あるいはこちらではいろいろのやうなやうな何やらというものが情報として流れて、世の中に御心配をかけた、かように存するわけでありませう。

○宮井委員 それに関連いたしました、通信関係の行政を運輸省の中に組み込むことが以前から考えられておったと思いますが、今後これを行なう考えはないか、これを。

〔委員長退席、加藤（六）委員長代理着席〕

○橋本國務大臣 宮井さんの御質問は、どういふ意味か、私にはつきりわかりませんけれども、もし通信関係といつて、飛行機に関する通信関係でありますれば、これは機関士が兼務してやっております。ただおっしゃることは、あるいは外部の情報といふことであらうかと思われまゝ。外部の情報については、設備によつては、国際線は運輸上の通信は十分にできるようにその点はなっております。

○宮井委員 けっこうです。

そこで、あと先になります、今回の事件に關しまして、各省それぞれの見解、立場で解決に当たられたわけでありませうが、今後の問題といたしまして、各省庁とも密接な連絡をとられたわけでありませうけれども、対策本部というものを設けてやういふべきではないか、こう思ひますが、これについて。

○橋本國務大臣 ある程度時間がありますれば、さういふ形の上でのものをつくつてもよかつたと思ひますけれども、実際的には直ちに閣僚大臣が随時協議いたしまして、そうして一貫した方針でやうてまいりました。これは長期戦ということになれば別問題ですが、あの場合で、私も事件を知りまして、直ちに私の判断で山村政務次官を現地に送り、続いて閣僚大臣と相談をいたしました結果、山村政務次官だけではなかなか処理が困難であらうから、これを総合的に指揮するために、行つてもいいといふことで、私が行きましたので、現地における責任は、私が最高の責任者として処理

をする。外交上の問題は、これは金山大使がおりますから、金山大使を通じて、形式的には本國にあるいは韓國政府当局と折衝せよとしたが、私もその中にあつて折衝した。かういふことで、実質的にはさういふ形であつた。あのような状態の場合にはあれでやむを得なかつたのではなからうか、かように思ひます。

○宮井委員 それでは時間がありませんので、もっとお聞きしたいのですが、これで終わりたいと思ひます。

きのう山村政務次官にお伺いしましたが、機長が犯人を取り押さえるといふいふゆる警察権を与えるといふ問題に際しまして、アメリカ等におきましても、取り押さへようとして副操縦士が射殺されたといふやうな事件もございまして、山村政務次官は、法規定だけでは解決できない、いろいろの事情もあるのではないかと、さういふ航空法の改正についての実際の体験からのお話があつたわけですが、運輸大臣も金浦等へ行かれてまして、さういふ単独犯あるいは二人、二人のときにおいては押えられようといふやうなことも考えられますけれども、さういふ点の御見解をお伺いして、終わります。

○橋本國務大臣 山村政務次官の身をもつての体験、これは十分に尊重しなければならぬと思ひます。私も現地において、全く立場の異なつた立場で彼らは行動しておるのでありますからして、その意味においては、単に航空法とあるいは飛行機奪取法とかといふものだけでは解決がつかない。何といつても、いゆる調和された社会を建設するといひますか、さういふやうな広い立場での社会をつくり上げていく。人間自身もそのやうな人間をつくるべく、教育面からも考えるといふ総合的な施策があつて、初めてかういふものを根絶できるのではないかと。しかし、現状で、いま直ちにさういふことは困難でありますから、改善の策として、いろいろの考え方を各方面において処理して、さうしてできるだけ未然にこれを防ぎ、できた場合においては、人命尊重の立場でこれを解

決する、かういふ方針でいかなければならぬと考へております。

○宮井委員 ありがとうございます。

○加藤（六）委員長代理 田代文久君。

○田代委員 大臣にまず伺ひたいのですが、今度の事件の場合、機長の責任並びに権限、これが大体これまでの国際的な常識あるいは昨年十二月に追加されました航空規定、これが厳密に守られておるといふことになるれば、幾日間も国民やあるいは当事者の方々に不安を与えるといふやうなことが少なく済んだのではないかと、非常に重要な私どもの関心になつてゐるわけですが、さういふ意味で、機長の責任と権限が十分さういふ国際常識あるいは航空規定にのつとて守られたかどうか、再度御答弁願ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣 結論から申しますと、機長の権限、いゆる航空機または旅客の危険に際して機長のとるべき権限、その権限は原則としてわれわれは守り、かつ機長もこれを守つて行動した、かういふ考へておられ、国際的な航空運送事業関係者においても、ハイジャックの場合においては、機長がその権限を原則として活用する、その点については今回も同様であつた。ただ、先ほど申しましたやうに、いゆる国内で解決でき得る範囲内のものはそれを努力するといふのは、これは当然であつて、それがために飛行機を犠牲にしたり乗客を犠牲にしたりしてはいけませんけれども、さうでない限りにおいては、やはりある程度の措置を講ずるといふことも、これは当然であると思ひます。

○田代委員 ではお尋ねしますが、この事件が発生した後に、先ほどの答弁によりますと、機長は燃料の問題、これは当然正しいと思ひますが、燃料の問題で板付飛行場におられるといふ意圖で行つたといふことですね。ですから、燃料が十分そこにあれば、そのまま機長の意思によつてこれは平壤の方向へ行くことができたと思ひます。ところが、板付に着いたとたんに、または着いてから、そこには非常にいろいろな工作がなさ

れておる。あるいは発進直前に、機長が求めもしないのに、バルブを締めるとか、あるいはそこにいろいろの障害ですね、滑走路に自衛隊の練習機が配置されるとか、かういふ異常なことが起こつておりますが、日航当局は、さういふ滑走路に自衛隊の飛行機を並べるとか、あるいはバルブについていろいろの処置をするとか、かういふことを頼んだのか。それとも、さういふことをやつたのは警官の自発的な意思によるのか、あるいは自衛隊がやつたのか、その点をひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 先ほど来申しておりますやうに、人命尊重——百三十五人ですか、全部入れまして。その中には、御承知のように老人、病人、子供、かういふものを含んでおられるわけでありませう。したがつて、赤軍派の連中が北朝鮮に行きたいといふその原則はまあ承知するにいたしましたけれども、問題は安全に飛行できるかどうか、あるいは乗客の諸君を何人かでも、さういふやうな特殊な人だけでも出し得るかどうかと、また、出すやうに努力するといふことは、やっぱりこれは人命尊重の上から当然とらなければならぬ。そのために、現地においては相談の結果、さういふ措置が行なわれたわけでありませうが、さうしてその結果は、犯人のいゆる一応の理解のもとに、病人及び子供など二十三人を出すことができた。でありますからして、私は、いかなる場合でも人命尊重——全部を乗せて危険があるかないかといふこともありますけれども、一応は幾らかでもさういふものをおろすことによつて機内の秩序、冷静を保つといふ意味では、やっぱり病人や子供がいはいはうがいいんじゃないでしょうか。さういふ意味で、さういふ方々をおろすための努力をしたといふことは、私は、機長の権限を侵したことはない、かように考えます。

○田代委員 これはなお結果から見て議論しなければ、いまの大臣の御答弁では納得できませんけれども、では、さういふ指示、飛行場におけるバルブの問題とか、あるいは自衛隊の練習機が配



置かれたという問題の指示は、これは大臣がなされたのですか、どこが大体そういう指示をしたのですか。簡単にひとつ……。

○橋本國務大臣 われわれは現地の事情がわかりませんので——私にしまして、その他の大臣にいたしまして、現地の事情は詳しいことはわかりません。したがって、現地において日航当局を中心にして関係者が相談されて、いわゆる老人、子供をおろすための措置として行なわれたものと、かように考えます。

○田代委員 それはおかしいですね。ただ関係者といっても、全責任を持つ人が、これは意見を聞くといまして、その結果こうすべきだといふ責任の明確な所在のものになされなければならぬ。当然それは運輸大臣が持つべきじゃないかと考えられるのです。これは自衛隊が出てきたとか何とかという問題もそうなんです、単なる関係者がやったということでは、そういう答弁ではわれわれは納得できません。

時間がございせんから、先に進みますが、三十一日の正午ごろ、在日米軍の司令官に、日本航空の長野運輸基盤局長が幾つかの要請をしております。この要請は運輸省は知っておったかどうか。その要請というものはどういう内容であったかということなんです。

○手塚政府委員 これは私もへは事後報告的でありましたが、私も知っておりまして、その内容は、これから平壤へ行く、行くについては下から撃たれるおそれがある、そこでそれを撃たないように関係のところに連絡をしてもらいたい、こういうようなことです。初めはこれは防衛庁にお願いをしたようですが、防衛庁のほうでは飛行機との交信用周波数がぐあいが悪いというので、これは韓国のほうへ頼まなければならぬといううな話があったので、これを米軍を通じてお願いをした、こういうようなことであると思ひます。非常に出発直前の時間の切迫しておった時期でございます、事前にそういう了解を各方面にとることが困難であるということから、日航は最善の方法としてそういうことをやったわけでござい

ます。私もにも連絡がございました。

○田代委員 では最後に、一点お尋ねいたしますが、福岡空港を離陸するまでの石田機長に、わざわざ国際基準となっておるサイクルについて注意をされているわけですね。つまり、百二十一・五メガサイクルの周波数を注意して聞けという指示をしておりますが、運輸大臣はそういう指示について知っておられたかどうか、この点お尋ねしたいと思ひます。

○手塚政府委員 これは航空の常識といまして、非常事態に使うべき周波数でございます。緊急用の周波数でございます。そこで、事態がいきまのうに平壤へ飛ぶということでございますので、国際的にきめられておるそういう緊急用の周波数を使つて、絶えずそれをウォッチする。どこからどういふ連絡が入り、ニュースが入り、インフォーメーションが入つても、それを聞けるように注意していきなさい、そういう意味でその周波数に注意しておれ、こういうことを伝えたわけでござい

ます。

○田代委員 では、当然これは運輸省としては知っておられたわけですね。

○手塚政府委員 これは、私のほうで直接そういうことを指示し、あるいは連絡を受けるということとはございせんでしたが、これは航空会社あるいはパイロットとしましては当然の措置でござい

ますので、何ら問題はないものと考えます。

○田代委員 これは米軍との関係でそういうふうになったのと違ひますか。つまり、この周波数の問題は、これが平壤に行くというコースがずっとUターンして金浦へ行くという問題と非常に重要な関係を持てているわけですね。したがって、これは、最初機長が意図しておったコースと、これを変更するについて、実に重要なポイントになっているわけですね。ですから、こういう問題を単にいま常識として当然機長がやったんだということをおっしゃいますけれども、何らかの力がそこに作用したのではないかと、これは、大きな国民の疑惑になるわけですね。何の意味で、とにかくそういうことを特に注意したかという問題なんです。いわゆる米軍との関係において、何ら無関係でこういうことがなされたかどうかという問題

なわけです。

○手塚政府委員 これは国際的に一般のエマージェンシー用周波数ということになっておりますので、今回のような異常事態におきまして、国内から国外へ出るといふような場合には、当然その周波数を注意をしていくということは、これはもう普通の慣行でございます。

○田代委員 そうすると、もう何ら米軍との関係においてはそういうものは全然ない、接触も何もなくて、機長なり会社の判断によってなされたということなんですね。

○手塚政府委員 そのとおりでございます。

○田代委員 終わります。

○加藤(六)委員長代理 タクシー業務適正化臨時措置法案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。古屋亭君。

○古屋委員 ただいま審議をされておりますタクシー業務適正化臨時措置法案について、教項目にわたりまして疑点を解明いたしたいと思ひまして、御質問をいたします。

まず第一に、この法律を出したことの効果についてお伺いしたいのであります。本法が成立いたしましたら、本法が目的としておりますような乗車拒否その他どの程度なくなると予想されておるか、ひとつ局長の御判断をお示しを願ひたいと思ひます。

○黒住政府委員 この法律は、現在大都市におきまして、乗車拒否をはじめいたしておりますいろいろの問題が起きておるわけでございまして、良質の運転手を確保いたしましてタクシーサービスの改善をしようという総合対策の一環として考えたものでございまして、さらに従来からいろいろや

ておりますところの問題、すなわち労働条件の改善、あるいは現在実施いたしました時間距離併用メーター、あるいは深夜割り増し制度の運賃改定、さらには事業者に対する取り締まりの強化というふうなものと相まちまして、今回の法律で考

えております悪質の運転手の排除のための登録制度あるいは適正化事業の実施を行ないますと、乗車拒否等は防止できまして、サービスの改善がはかれるものというふうに確信をいたしております。

○古屋委員 それではこの法案について疑点をお伺いいたしますが、この法案では「当分の間、指定地域において」ということになっておりますが、また指定地域につきましては、業務の適正に行なわれないところというものを政令をもって指定をするということになっております。ただいままでの質問その他のお話では、東京と大阪だけというところを指定区域として政令で定めるというところでござい

ますが、業務の適正に行なわれないところを指定区域として政令で定めるというところでございまして、指定区域を広げることがあるかどうかという問題、それから当分の間という臨時措置法でありまして、当分の間、そこでまた追加ということがあり得るというのは、いろいろ考えましても、私法体系の上でもちょっと了解しにくいところがあるんですが、そういう点についてのお考えをお伺いしたいと思います。

○黒住政府委員 自動車運送事業に対する、すなわちタクシー、ハイヤー事業に対する監督の法律は道路運送法があるわけでございまして、これが一般の恒久法としてあるわけでございまして、ところが、大都市におきまして、特に東京、大阪のよう

ので、このような法律でもって対処しようとするものでございます。したがって、それらの事態の解決が早ければ、この法律の臨時的な必要性がなくなるわけでございますので、なるべく早い機会を期待しておるわけでございますけれども、いつ期待とおりにいかという事は明白ではございません。したがって、当分の間というふうにいたしましたわけでございます。

それから地域の指定につきましては、政令でもって指定するわけでございますので、法律的にはプラスすることはもちろん可能でございますけれども、現在のそのような事態が起きておりますのは東京、大阪でございます。これは実車率というものが非常に高い、すなわち、需給の面のアンバランスが著しいということ、それから乗車拒否等のような事態が起きておるといふ地域は東京、大阪でございます。それを政令でもって指定する予定でございます。ほかの地区につきましては、現在のところそれらの問題が東京、大阪ほどございませぬし、またほかの都市につきましては、自主的にいろいろの政策を実行するように、事業者のほうにも指導をいたしておりますので、われわれといたしましては、東京、大阪以外に現在その拡張を必要とする理由はない次第でございます。

○古屋委員 それでは、東京、大阪等における乗車拒否、大体最近における、たとえば昨年一年のそういう乗車拒否の件数とか、それに対してどういう措置がとられておるかという点について、もしわかっていたら伺いたします。

○黒住政府委員 東京、大阪につきましては、乗車拒否等、これはいろいろの件数はあるわけでございますけれども、その中で警察の通報あるいは直接の通報等があるわけでございます。四十四年度におきましては、警察等からの通報が五百八十九ございまして、それから一般からの親告通報が七百七十七件ございまして、それから処分でございますが、いまの四十四年度はまだ全部の集計ができておりませんが、四十四年度の四月一日から本年の一

月三十一日までにおきまして、東京の特別区では、処分いたしましたものが、車両使用停止のものが百六十二件でございます。その中には四件の個人タクシーが含まれております。それから文書警告いたしましたものが百四件、次に大阪府域につきましては、使用を停止いたしましたものが九十五件ございまして、それから文書警告いたしましたものが二十四件というふうになっております。

○古屋委員 それでは、こういうような登録制という問題について伺いをいたすのであります。憲法にいういわゆる職業選択の自由との関係について、どういふような見解を持っておられるかということ。

それから、たとえば川崎のタクシーが東京へ来る場合には、おそらく東京都内へのお客さんを送ってくる場合、これはもう登録なしで入ってくることにしたいと思います。それが都内から西のほうへ、川崎へお客を拾っていくことも許されると思うのです。そういう点ちよとお伺いしたい。

○黒住政府委員 第一点は、本法は登録制をとっておるわけでございますが、憲法二十二条にいいますところの職業選択の自由を反するのではないかと、いうことでございまして、それは三つの点において反しないというふうに考えております。第一点は、公共機関としての使命を遂行するための最

小限度の公共の福祉上の制限であるということでありまして、第二点は、指定地域内のタクシーの運転者として就業するということとを禁止するのことでございまして、指定地域外のタクシー、あるいは指定地域内のハイヤーの運転、あるいはその他の自動車運送事業、あるいは自家用の運転者として就業することを妨げるものではございません。それから第三点といたしまして、登録によって転職を制限するのではないかと、いうことをいわれるわけでありまして、その点は、法律上そういうことをいたしませんし、また運用におきましても、そのような問題がないようにしていきたいというふう

に考えております。

それから第二点の御質問でございますけれども、現在の道路運送法におきましては、事業区域を定めておきまして、いわゆる発着地主義をとっております。発地または着地のどちらかにお客が属すればよろしい。すなわち、川崎から東京へ来る場合におきましては発地でございます。それから東京から川崎に参りますときは、その乗客の着地が川崎の事業区域でございますので、川崎の事業者が運ぶことは可能でございます。その場合におきましては、もちろん東京都内、大阪等の指定地域において営業所を持つていたタクシーについては登録制度を行なうわけでございます。それから、川崎の事業者に対して登録制度は働きませんし、またお尋ねの、帰りに川崎まで運ぶということとは、法律上従来と全然変わりございません。

○古屋委員 それでは次に、この法案の出す前に運賃値上げの問題がございまして、その前提として、労働条件その他についていろいろの検討等がされておるのであります。労働省が出しました四十二年二月九日の通達がございまして、これに対して、この実施状況と、どういふ点が改善になつていくか、特に値上げのときの改善状況はどういふふうに確認されておるかという点につきまして、ひとつ労働省のほうからお伺いしたいと思います。

○大坪説明員 お答え申し上げます。御承知のように、運送関係の労働者の中で、特に自動車につきましては、問題が多々ございまして、いま先生御指摘の昭和四十二年二月九日に、労働基準法の道路運送関係の運転者における適用の基準と申しまうか、そういう通達を私どもはほうで出しておるわけでございます。この通達に基づきまして、毎年春と秋の二回の交通安全週間に関係事業場の集中的な監督をいたしております。ただ残念ながら、従来私どもの監督をいたしました限りにおきましては、なかなか事態の改善が見られておらなかったという点も事実でございます。昭和四十二年から昨年の昭和四十四年ま

で、全国で約八千四百の事業場がございまして、これに対しまして一万六千回の監督を実施いたしました。したがって、大体三年に二度ほど全部の事業場を監督いたしましたことになっております。このような結果に基づきまして、実は昨年の秋に一べん監督をいたしたわけでございます。その後、十一月十二日に、私どもの基準局長名で全乗連に、いろいろ運賃改定その他の問題も出た時期でもございましたので、もちろん決定がある以前の問題ではございますけれども、タクシー、ハイヤー等の労働条件の改善について勧告をいたしております。十一月二十一日には内閣におかれまして関係閣僚協議会をお開きになりました。これは交通関係と物価関係と両閣僚協議会をお開きになりました。ここにおきまして、特にタクシーの給与水準の引き上げなり、累進歩合制の廃止なり、あるいは保障給部分の引き上げなり、労働時間の短縮なりということについて、指導を強化して、この際条件をよくするように業界に努力をさせる、こういうことが御決定になったわけでございます。

そこで、このような動きと関連いたしましたので、十二月中に、六大都市の全タクシー業者に対して、タクシーの運転者の就業規則を全部審査をするから提出せよということをししまして、就業規則の全面的な審査をいたしました。この審査の過程で、ただいまの関係協議会の御決定にありますが、累進歩合制でありますとか、あるいは非常に低い保障給でありますとかいうような、タクシーの運転者が実際に過労運転におちいりやすいと思うような労働条件につきましては、これを直すように指導をいたしました。六大都市のタクシー運転業者の就業規則につきましては、累進歩合等は、指導におきまして、ほぼ完全に就業規則からは姿を消しておる現状になったわけでございます。そこで、このような事情を踏まえまして、運輸省におかれましては、一月一日に横浜、名古屋、京都、神戸等で運賃改定をなさったようにございまして、一月の上旬から中旬にかけましては、私ども

の上旬に六十八の事業場について監督をいたしましたが、三月一日にその六十八を除いた事業場で運輸省のほうから運賃改定が行なわれております。六十八の事業場につきましては、すでに昨年の秋から三度監督をいたしておりますが、その監督によりましてはほぼ状態が改善されたと認められますので、この旨を運輸省に御連絡を申し上げた次第でございます。三月十五日にその六十八の事業場につきましては運賃の改定が行なわれたという状況になっております。

事業者はもちろん陸運局で把握できる。もちろん把握されていなければならぬし、把握されておりませんが、こういうような運転者の方を、事業者と同じように陸運局で把握することができるか。つまり、裏を返して申し上げますと、第一線の取り締まりその他についてやっております警察との協力関係はどの程度行なわれているかというような点、つまり、登録をやる以上、陸運局だけでやるか、警察のほうも、公安委員会のほうも、どの程度これに関与されているか、目的達成のために

いたしまして、いかなる時期に、どういふふうな形式の通報をするかというところを取りきめたい、かように考えます。

○古屋委員　その問題に関連いたしまして、今度の法律では、登録の取り消し等の場合に、たとえば第九条第一項の二に、取り消す原因で、「自動車の運転者の職務に関して著しく不適当な行為をしたと認められるとき。」というのは、「著しく」でしほっておりますが、非常に範囲が広いような感じがしておりますが、私もちょっとほかで申し

シーの問題についてお伺いいたしますが、この個人タクシー事業者の登録の問題につきまして、現在申請中のものが相当あると思いますが、これに関連してお伺いしたいと思いますのは、東京、大阪について個人タクシーの申請がまあおたくで持っておられるのがどの程度あり、そしてそれをどの程度許可しようとしておるか、個人タクシーの免許に対して陸運局はこの登録制が実施されるということに関連して従来と変わらないか、どういふふうにやるのかということをお話し願います。

たい。

○黒住政府委員 個人タクシの申請でございすが、個人タクシは流し営業を行なっておりますところ個人タクシを免許いたしてございす。現在東京都内におきましては五千六百五件が申請中でございます。大阪につきましては一千五十六件が申請中でございます。従来から個人タクシの評判はいいわけでございます。それは申請に對しまして十分の審議をやりまして適格者を免許しておるわけでございますから、われわれといしましては、その評判を落とさないようにして適格者を免許いたしたいと思つております。なお、現在では、たとえば東京におきましては約八〇%の合格率でございまして、将来もそういうことであると思ひます。

次に、方針として個人タクシと法人タクシでございすけれども、個人タクシの場合におきましては時間の制限というふうなものがないわけでございます、本人が働けるときには働くというふうなたてまえでございす。法人タクシの場合におきましては三交代制でもって二十四時間稼働しているというふうな点もございすし、それらの点等を考えました場合におきましては、個人タクシのいいところ、法人タクシのいいところ、おのおのの長所があるわけでございます。したがって、われわれといたしましては、両方の長所を發揮するように行政を進めていく必要があると考えております。しかし、個人タクシの評判がいいわけでございますから、従来どおり以上に個人タクシを育成をしていきたい。さらに、現在出ておりますところの免許申請事案に對しましては、現地の陸運局を督促いたしまして、早く処理するように努力したい、こういうふうな考えております。

○古屋委員 次に、適正化事業につきまして、一、二お伺ひいたします。

福利施設の現状につきまして、業態によつて違ふわけですが、特に百人以下は中小企業的なもので、そういうものが六〇%以上だと思ひま

すので、福利施設の現状というものについてお伺ひしたいのと、それから研修あるいは共同休憩施設の構想、こういうものはいつごろからやろうとしているか、それからまた研修につきましては、現在各社でやつております訓練の現状というものはどういふふうになっているか、こういうふうな点についてお伺ひしたいと思ひますが、特に私どもタクシを利用させていただいて運転手さんからいろいろ聞いておりますと、せっかく訓練を受け、講習を受けた方が、職業自由選択の立場からでもございしようが、ひっこ抜かれてほかの会社へ行くというふうな例も相当聞いておるのでありまして、現在の訓練といひますか研修の現状と、将来の研修の計画、それからまた新しい福祉施設の現状と、それから共同休憩施設とか、あるいは寝るところとかめし食うところとか、いろいろの構想があるようでございますが、そういうのをいつごろやられるのかというふうな点につきまして、ひとつお考えを時間がありまさんからごく簡単に話していただいて、必要だったらまた資料で出していただければ幸ひだと思ひます。

○黒住政府委員 現在タクシ事業者は大部分が中小企業でございす。大企業のはうはそれらの福祉施設等を整備する能力はありますし、当然やるべきだと思ひわけでございますけれども、たとえば中小企業につきまして抽出調査いたしました結果によりますと、食堂の施設があるものが四四%で、ないものが五六%という数にもなつております。まして、食堂ですら持っていないところのほうが多いというふうな現状でございます。さらに共同住宅等になつてまいりますと、これはないところも非常に多いというふうな現状でありますので、これらの整備というものが急がれるわけでございます。

一方、近代化センターの考えております仕事で重要な点は、運転手の研修でございます。現在、運転手の研修は、新人を――これは当然二種免許を受けておるものでございすけれども、新人を採用いたしました場合におきましては、五日間の

研修を行なわなければならないということになつておる。それで、それにかかりましてこのセンターで研修をしようということでございます。東京におきましては、研修につきましては年間約二千四百人を研修をいたしたい。それからさらに、二種免許を獲得をいたしましたためにはその試験もございすので、いわゆる新人を養成するというところで、年間約三千人の新人養成ということを考えております。それで、研修所の設備は東京と大阪で一所でございますけれども、これは本年度、四十五年度におきまして、法律等が通りますとなるべく早く整備いたすようにいたしたいと思つております。

それからあとの福祉事業の点でございすけれども、何ぶんにも初年度のことでございすし、場所その他の点につきましても、あるいは規模の点につきましても、いろいろの調査をする必要があると思ひますので、これの調査等を行ないたい。とりあえず運転手の登録と研修所の整備ということにさつそく重点を置きまして取りかかつていきたい、かように考えております。

○古屋委員 負担金の問題ですが、この法律で負担金を義務づけをしてありますが、金額の点は何にも書いてないが、大体聞いています。三万円と六千円、その根拠、どうしてそれをその金額にするか、あるいはされておるのか、あるいはそれをどうして業者に示すのか、そういう点ちょっとお話し願ひたい。

○黒住政府委員 負担金につきましては、本案の第三十七条に負担金の徴収という規定がございまして、これにつきましては、適正化事業実施機関、将来指定するべき事業実施機関が案をきめまして、運輸大臣の認可を求めるといふことになつておる次第でございす。その内容につきましては、今後適正化事業実施機関があらためて運輸大臣のほうに提出するといふたてまえでございす。その場合におきまして、約三万円といふことを案といたしまして、従来から予算のときの要求であるとか一応の計画をつくる場合の案がタク

シ三万円でございます。三万円の案につきましては、事業をどの程度やるかという問題と、それから負担側の事情というものを考えなければならぬという二つの事情があると思ひ次第でございす。

負担側につきましては、先般の運賃改定の時期におきまして、約三万円という金額でもって算定をいたしておる次第でございす。その三万円につきましては、現在の水揚げが一日一万二千円とか一万三千円とか、いろいろあるわけでございますけれども、一万二千円というのをとりまして、これを一年間稼働する。それに実際の稼働日等をかけたものが約三百九十万円でございます。一応稼働の自動車の約一%程度以内ということ、三万円くらいならば支払い能力があるだろうということ、運賃の算定におきましても、それらの金額を基礎にいたしまして一応計画をしたわけでございます。それらの点等を見まして、今後適正化実施機関が案をつくりまして、運輸大臣のほうに認可を求め、案をつくりまして場合におきましては、所定のセンターの手続がございまして、それらの手続を終わりました申請があるわけでありす。こういうふうな考えております。

○古屋委員 それからまた、これからそういう額は正式に決定されるというふうに解して差しつかえないと思ひますが、もし会社並びに個人事業者が、そういう額がきまつてそれを納めることができないで滞納した場合、それは延滞金とかいろいろ書いてありますが、そういうときの制裁としては、そのために自動車業ができなくなつてしまふというふうなことまで及ぶのですか。

○黒住政府委員 滞納の場合におきましては、この三十七条の第四項におきまして、延滞金を納付する義務があるといふふうなことであります。ただし、天災地変であるとかいふふうな場合におきましては延滞金の納付を免除されるわけでございますが、延滞金の納付は督促状によつてやるわけでございます。それから、納付の命令に對しまして納付しな

いということになりますと、本法に基づく違反でございまして、法律の五十二条におきまして、五十二条の第一項に規定いたしておりますような処置になるということでございます。したがって、これは納付の強制的な義務があるわけでございます。三十七条と五十二条によりまして担保する立場になっておる次第であります。

○古屋委員 時間がありませんで、質問はこれで終わりますが、どうも私は地方の陸運局と、しよっちゅういろいろ連絡しておりますので、自動車局というのを陸運局と名前を言っておるの、ひとつ御訂正をお願いしたいということ、最後に、資料として、労働省と陸運局との覚え書き、差しつかえなければそういう資料。それから運輸手さんについて、個人と、それから業態別、人数別の数字、それから平均勤続年数、これは会社規模によって違うと思います。それから個人タクシー業者の数字とかその経歴というふうなものにつきまして、ひとつ資料を整備していただければ幸いです。この際お願い申し上げます。

以上で終わります。  
○加藤(六)委員長代理 この際、午後二時から再開することとし、暫時休憩いたします。  
午後一時休憩

午後二時十四分開議  
○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。齊藤正男君。  
○齊藤正委員 私は、いろいろタクシー法案の提言を行なっておりますけれども、その中で、「行政介入と物価について」ということで、政府がいろいろなものの価格をきめる際に深入りし過ぎて、かえって価格の安定より引き上げの方向に働いている場合も多い、タクシー事業の免許制云云ということで、いわゆる政治の過保護が物価安

定に逆作用をしているというような意味のことをあげ、タクシー業界もその一つだということをしていっているわけでありまして、この提言に對しまして運輸省としてどのようにお考えになっているか。次官から見解を伺いたいと思います。

○山村政府委員 ただいまの先生のお尋ねでございますが、いわゆるタクシー事業免許制、これに對する提言をいただいたわけでございますが、この物価安定政策會議からいわれましたのは、まず一つは、事業免許制の運用にあたって、競争原理を積極的に導入せよ、いわゆるもともと二番目は安全とサービス、これを確保しようということ、これは運輸省、また警察、そして労働省、これらの関係を強化したらどうだということでございますが、これにつきまして、従来ともその方向では一応進んでおります。しかし、都市内におきましての免許をどんどんするということになりまして、はつきり申しまして、現在運輸省が不足しております。それで、運輸省確保対策を強力に推進する必要があると思っております。そのために、一応大都市においてはある程度制限はいたしておりますが、しかし、地方におきましては、現在でも免許はどんどん与えております。

もう一つ、二番目につきまして、いわゆる安全とサービス、この確保に努力すべきことはもちろんであります。関係省庁十分連絡調整をはかっているかと思っております。また、現在御審議をいただいておりますタクシー業務適正化臨時措置法案、これもタクシー輸送サービスが特に低下している地域について、その適正化をはかる、そういうふうなつもりでやっております。

○齊藤正委員 たまたまタクシー業務適正化臨時措置法案を国会で審議する、そのやさきにああいう提言が行なわれたということは、本法案の審議にも無関係ではない、非常に重要な方向を示唆したものだというように私は考えておるわけでありまして、時間がありませんで、この問題については深入ったお尋ねはいたしません。

そこで、本法案の提案理由の説明の中にあるように、要するに、特殊な地域において乗車拒否をはじめとする違法行為が起つておつて、このままでは利用者である乗客の安全も保障できないというふうなところから、提案になったと思うのでありますけれども、この提案理由の二ページのところに「このような事態は、本来タクシー事業者の責任とタクシー輸送に従事する運転者の自覚によつて是正されるべきである」というふうに規定をいたしております。「本来タクシー事業者の責任とタクシー輸送に従事する運転者の自覚」ということで、経営者にも責任があるけれども、運転者の自覚も足りないのだ、こういうことで何か両方に責任を負わせないといけないように考えられます。もちろん私は、全く悪質な運転者が皆無だとは申しませんが、しかし、ここであつていられるように、タクシー輸送に従事する運転者の自覚がなぜ必要になってくるのかということを経営的に考えていく必要がある、こういうふうに思っております。いのですけれども、この法案の審議にあたって、いわゆる中小企業者が多いこと、あるいは大企業が少ないこと、自動車をいっておられますけれども、一体何台をいって対象にしているのか。中小企業とタクシー企業に零細企業といるのか。タクシー企業に非常に常識的なことでして、商工業者等には規定があるわけでありまして、大企業、中小企業、零細企業という分け方は、どういう基準で規定をされておるか、局長に伺いたい。

○黒住政府委員 これはほかの法律、中小企業等協同組合法に規定されております従業員数あるいは資本金というふうなものと若干相違があると思ひます。われわれといたしましては、大都市、たとえば東京、大阪におきましては、百両以下のものは小業者、百両から五百両までの間が中業者、それ以上持つておるものは大業者と一応考え

ております。しかし、これは百両以下の場合におきまして、五、六十両の会社が相当たくさんあるわけでございます。これらは特に小企業というふうな考えをしております。

○齊藤(正)委員 そういたしますと、これは東京、大阪の例で言われたようでありまして、これは五十台から百台までの間あるいは五十台以下というふうな企業も多々あるわけでありまして、タクシー業界にもあるのかどうか。タクシー業界は、中小企業と大企業というように機械的に分けたいのかどうか。零細企業というふうなのが一括タクシー企業というふうなものにはないのか。

○黒住政府委員 大都市におきましては、一応五十両以下の場合におきましては、いわゆる小き過ぎるということ、出発のときにおきましては二十両あるいは三十両の会社がございますけれども、最近におきましてはほとんど五十両以上でございます。五十両以下のものはきわめてレアケースでございますが、これは会社のほうに増車等の能力がないというふうな場合に限られております。それから地方におきましては、いわゆる個人営業、個人タクシーではございませんで、会社の形態ではない、個人が二両とか三両を持つて経営をいたしておるものもございまして、それから十両以下というふうなものは相当多数でございます。しかし、これはその地域ごとの需給の面等によつてそういうことになっているのでございまして、いわゆる二、三両というものが零細企業ということになる、それらの例は地方においては相当多数でございます。

○齊藤(正)委員 そういふ見解から立っていきまして、この提案理由の説明の中にありますように、今日の不幸な事件、たとえば乗車拒否というふうな問題につきましては、よつて来たものは何か、その原因は何かということを追究したとき、やはりこれは企業側の責任に帰するものが大部分であるというように考えざるを得ないわけ

あります。

そもそもタクシーなるものは、運転者がおるからタクシー業を始めたのではない。タクシーを利用しようとするお客がある。車を購入しようとする資金もあるし、経営しようとする意欲もある。そこで運転者を雇用して営業を始めたというのが事の始まりだと思ふ。もちろん、その歴史的な発生の中において、経営者が運転免許証を持っていた、個人経営でもいから、昔のことだから一台でも二台でも始めようかというように、おやじとむすこが経営者であり、運転手であつて企業を始めたというようなこともあるかもしれない。せんけれども、少なくとも企業としてのタクシー業というものは、やはり資金があり、企業を始めようとする意思があり、そして運転者を募集して仕事に入つていったというのが発生の歴史であらうというように思ふわけでございませうが、そういう観点からいたしまして、経営者側の努力が不十分なために、今日いろいろいわれている社会的な問題になつてきた。鶏か卵か、どちらが先かという論議をするならば、やはりどっちもどっちだといふ言ひ方でなくて、経営者側に大多数の責任があり、運転者側にはそれほど基本的な責任はない、あえてそうせざるを得ない幾つかの客観的な原因があつて、そういう不幸な事象を招いているのだというように考えますけれども、私は運輸委員の一人というよりも、タクシーを利用している市民の一人として、ごく素朴に考えたときに、さようにしか思えないわけですが、局長の見解はいかがでございますか。

○黒住政府委員 現在の道路運送法によりまして、いま先生御指摘のように、経営者がいろいろの計画を立てまして申請をしていくわけでございます。道路運送法自体も、経営者に対する責任を中心にして規定しておるわけでございます。その経営者の責任というものは非常に重大であるというように考えます。経営者の責任は、タクシー運転者を雇用いたしまして、それらが働くいわゆるバックグラウンドといひますか、働く場を提供する

るのが経営者の責任でございます。それから、安全管理、運行管理等を行ないまして、法律に従つて経営をしていくというのを経営者の責任でございます。で、働きやすい職場を与えるためには、給与の内容を質的にも量的にも改善していく、あるいは厚生施設等の諸施設も改善していく、また、多数の良質な運転手に会社のほうに来てもらうというふうな努力が必要であると思ふわけでございます。また、企業が努力することによつて、運転手さんに来てもらひ、車もふやしていつて企業を拡張していくというふうな責任も経営者のほうにあると思ふわけでございます。そういう意味合いにおきましては、道路運送法上、経営者の責任ということで規定をしておるわけでございます。

しかしながら、一方におきまして、現在の乗車拒否のような事態につきましては、特にいわゆる心がけのよくない運転手がおりますので、乗車拒否が起つていふことは事実でございます。したがって、われわれといたしましては、原則的には、道路運送法の規定による経営者に対する責任を第一義的に考え、そして第二義的には、運転者を登録いたしまして、それを把握して、そしてまた、よりよい職場を与えようために近代化推進事業というふうなものを自主的に経営者が行なうべきところではございませうけれども、それらの努力が不十分でございませうので、法律的には臨時的な措置といたしまして、それらの事業もやらそうというのが今回の法案の趣旨でございます。

○斎藤(正)委員 なおはつきりさせておかなければならぬと思ふわけでございますけれども、私は、原因というものは三つも四つもあるんじゃない、いずれもほんとうの原因があつて、そこから派生して出てきた問題が結果になり、その結果がまた原因を生み、そしてまた結果になるという悪循環を繰り返しているのが、今日のタクシー業界の実態だらうと思ふわけでありませう。ほんとうの原因は何かということになれば、以下申し上げる

数点に集約されると私は思うのですが、それよりも、こういうことがあるんだ、あるいはそれは間違ひだといふことがあるならば、局長から指摘をしていただきたい。

第一は、タクシー経営者の中に、前時代的経営態度の事業主が多くて、各種の企業がきつめて近代化あるいは科学化されている中で、タクシー経営者の中には、きつめて前時代的な、いわゆる徒弟制度といひますか、あるいはウエがウに綱をつけて放してやれば魚は幾らでもくわえてくる、それを吐き出さなければいんだという、まことに非人間的な金もうけ主義の経営者。

二番目には、労働管理というふうなことをほとんど知らない。労働法規はもちろんのこと、道路運送法その他について無知であつて、労働管理を非民主的に行なつていふ経営者が少なくない。

第三点は、タクシーは今日公共大衆輸送機関としての確固たる基礎を持つていふわけでありませうけれども、この公共大衆輸送機関としてのタクシーの責任、こういうものを企業的に意識をしていない経営者が多いのではないかと。

四番目に、大半のタクシー事業者が、いまもちょっと触れただけけれども、たとえば、二・九通達といったようなものがどういふものであつて、これはどうしなければならぬのかというふうなことに付いても、知つていても違反を何とも思つていない。それは通達として出ている、それは守らなければならぬことだらうというふうなことはあるいは知つていられるかもしれぬけれども、この通達のほんとうの意味を実践をしていない。

さらに五番目には、今日のタクシー運転者の労働条件というのは、他の企業の労働条件と比べてきつめて劣悪である。特にノルマ制の歩合給、長時間労働といったようなものは、それがタクシー界の常識だといふようにいわれておるにしても、これは全くほかの企業には見られないお粗末なものである。

精神的、肉体的に運転手の過労がきびしく、安全運転の確保、円滑な運行確保の客観条件が悪い。最後に申し上げましたのは、これは何も経営者だけの責任ではございません。これは総合的な対策にまたなければならぬ問題でありますけれども、少なくとも私が以上申し上げた五つの点につきましては、今日の状態を生んだ経営者側の欠陥事項である、こういうふうな把握をいたしておりますけれども、これらがまた今日の業界の不幸を招いていふ最大の理由だといふように思ひますけれども、局長いかがお考えですか。

○黒住政府委員 第一点は、前時代的経営者の感覚ということでございます。これの著しいあらわれは、十年ほど前にありました神風タクシーの問題はこれの大きなあらわれだと思ふわけでございます。それに対しては、御承知のように関係省令等を改正いたしまして対処いたしたと同時に、監査等を厳にいたしました。

それから第二番目の労働管理の無知、あるいは第四番目の二・九通達に対してあまり十分な理解がない、この点につきましては、今回の運賃認可にあたりまして、就業規則、賃金規程、これは当然提出する必要があるものでございまして、これらについての知識が十分でなかつたということで、大都市におきましては全部これの提出を待つて初めて認可をするということに一応いたしました。それからさらに、その内容が実施されているかどうかというのを監査いたしました。御承知のように、六十八事業場につきましては十分ではなかつたので、さらに指定を保留したわけでございますが、やはりこれを通じて見ますと、経営者の一部におきましては、これらの労働関係の法規あるいはそれに対する順法精神が十分でなかつたといふことを私たちも痛感をした次第でございます。今回の措置によりまして非常に効果があつたのではないかと。と申しますのは、労働省の行政というものといふのは、道路運送行政といふものをもう少し密着してやることによつて、これらの改善の



効果があがるのではないかと、これを痛感した次第でございます。したがって、両省でいろいろ意見を交換いたしまして、今後におきましては、もう少しきめこまかい密接な関連のもとに仕事をやっていこうというふうにいたしました次第でございます。

それから三番目の公共交通機関、これはもうすでに二百二十万以上の人を一日に輸送しているわけでございます、他の地下鉄であるとか、バスであるとか、同電等の交通機関に比べましても、相当大きなウェイトを占めておるものでございまして、これらに対する公共交通機関としての自覚は当然持つべきでありますけれども、遺憾ながらそれに対する理解の欠如している者もあるというのが今日の姿であると思っております。

それから劣悪な労働条件の点でございますが、果進歩合の問題であるとか、長時間労働の問題とかいうふうな点につきましては、先ほども申し上げましたが、今回の措置によりまして相当反省を促したのではないかと、これらの点につきましましては、組合ともいろいろ話が進んでおるわけでもございまして、今後その改善については労働省とともに努力をしていきたいと思っております。

それから客観条件が悪いというのは、現在の都市交通の状況でございます、その状況下において、流しタクシーというのは、お客さんを拾ってそこで契約するわけでございますから、普通の運転以上に神経を使い、肉体を使うということも事実でございます。それに関する総合的対策の必要は御指摘のとおりでございます。今回の時間併用メーターの採用というのも、その一つの対策ではあると考える次第でございます。

それから、タクシー運転手の場合の給与がほかの運送事業者の給与のアップ率より最近においてはやや低いということが、タクシー運転手の人手不足の原因になると思われ、さらに改善の努力をしていく必要があると思われ、これらの点は、よくわれわれといたしましては、これらの点は、よく

りよい運転手がタクシー界に来ていただくというこのためにどうしても必要なことであるし、近代的な経営をやりたいにも必要なことであると考えておる次第でございます。ただ、乗車拒否の原因というものは、私は、それが一番でそれが二番というものでなくて、原因としてはやはり総合的なものもあるのではないか。時と場所によるところの需給のアンバランスという物理的な原因もありまして、またそれらの原因をなすバックグラウンドというものもあるわけでございます。それから、それから総合的にひとつ解決していきなさい。今回の近代化センターという考え方も、従来とは相当変わった考え方であると思われ、従来も、これがオールマイティーと考えているのではなくて、総合的な対策の重要な一環として考えておる次第でございます。

○斎藤(正)委員 私の例示した五つの問題等について、局長もほぼこれをお認めになっておるわけでございます、私は、やはり経営者の経営方針、経営態度というものを変えない限りこの問題は解決しない。どう見ても経営者が問題であつて、運転手側に主たる責任はない。そして問題はない。たまたま乗車拒否等を含めて、一部にたまたまのよくない運転手も確かにいるわけであつて、ありましようけれども、基本的には経営者側のタクシー経営に対する態度といったようなものが問題だと思つてお尋ねしたわけでありまうけれども、この点はお認めをいただきたいというふうに考えます。

そこで、まず伺いたいのですけれども、ハイヤーを除いておられます。これは車庫待ちであつて、乗車拒否その他やる心配はない、こういうこととであります、局長の頭の中に、タクシーの運転手の中には悪いのがあるけれども、ハイヤーの運転手の中には悪いのがない、こういう先入観がございましょうか、また、実際そうなんですか、

○黒住政府委員 タクシーとハイヤーの相違は、ハイヤーは営業所でもって契約が行なわれるわけ

でございます。タクシーの場合におきましては、街頭、現地におきまして運送契約が成立するといふ、非常に違う特色があるわけでございます、いわゆる乗車拒否といふのは、タクシーの場合に現実に行なわれているといふふうに考えます。それから今回の登録制度につきましましては、やはり広くこれを行なうというよりも、必要最小限のものに限りたいたいというふうな考え方から、法律的に強制いたしますものはタクシーの範囲に限るといふふうにいたしましたわけでございます、タクシーとハイヤーという運送契約のやり方の問題、それから事態から見まして、タクシーに限るといふふうに考えた次第であります。

○斎藤(正)委員 私は、ハイヤーに本法を適用しないのはなぜかというのを聞いたんですが、局長がハイヤーの運転手には、局長がお考えになつておるような悪質運転手はなくて、タクシーには、局長がお考えになつておるような、一部に悪い運転手があるというふうにお考えになつていません、か、こういうふうにお考えになつておるわけですか、ハイヤーには悪質をやるうと思つたてや余地がないのだ、だからみんないいので、タクシーにはやる余地があるからタクシーの運転手は悪くなるんだ、こういうことなんですか、その辺はどうですか。

○黒住政府委員 いわゆる乗車拒否といふものは、契約上のことでございまして、契約上につきましましては、ハイヤーの場合は、当該の運転手が契約するのでなくて、営業所の所長であるとか営業所の契約をする係がやるわけでありまうから、その運転手さんは乗車拒否をやる余地はない、こういうふうにお考えです。さらに道路運送法上の問題でなくて、他の問題につきましましては、必ずしもタクシー運転手だけがどうというものではございせんが、中心的に考えましたのが乗車拒否の点でございまして、契約の形態によつて、これは両者は相違があるというふうにお考えの次第でございます。

○斎藤(正)委員 確かにそのとおりだと思つたわけでありまうけれども、ハイヤーの料金がやはりそれ

れぞれタクシーよりは高いけれども、規定をされていることは当然だし、御承知のとおりでありまうけれども、メーターにカバールをかけたまままで走っているハイヤーもたくさんあります、私どもが乗りましても、メーターを倒さないハイヤーもたくさんある。しかし、料金についてはきわめて千差万別であつて、運転手の勘によつてとられる、あるいは乗客がその場でポケットマネーを払つて乗車運賃を払うということが少なく、大部分が伝票制であつて月末に集計し、乗客の事業所から支払われるというふうな形態、あるいは時間きりめで借り上げる、日きりめで借り上げるというふうなこともあるようでありまうけれども、一体カバールをかけたまま走っているハイヤーとか、あるいはメーターを倒さずに走るハイヤーというものの実態について、局長、御承知でありまうか。そしてまた、乗ったときより、乗った人により、たいへん料金に差があるということなど御承知でありまうか。

○黒住政府委員 ハイヤーの運賃は、いわゆる時間制と距離制の二つがございまして、時間制の場合におきましては、たとえば、東京地区におきましては、一時間九百円の率でございまして、一時間九百円でございますけれども、一時間の間に走る距離が相当相違がありますので、時間制で契約いたしました場合には、一時間十六キロ以上走る場合におきましては、十六キロ単位にいたしまして、たとえ十六キロまででしたら九百円ですが、三十二キロまでございまして千八百円、そういうふうな刻みでやっておりますわけでございます。距離制では、これは古い、二十七、八年の認可でございます、現在では時間制の中におきまうところの、時間による計算と、あるいは距離による計算、十六キロ単位による計算といふことで行なつておるわけでございます。それから一日貸しというふうな制度もあるわけでございます、それらの場合におきましては、あるいはメーターは倒さないでやるというふうなこともあるかと思つた。普通の場合におきましては、これもメーターでもって

表示するということになっております。しかし、いま御指摘のような点を直接体験をしておるわけでもございませんので、何とも申し上げかねますけれども、メーターの表示によって運賃を収受するというたてまえでございまして。

○青藤(正)委員 私がなぜこういうことを聞いたかという、それは時間制だと距離制だと、いろいろあることも当然です。それはけっこうだと思ふのです。しかし、やはり適正料金で運行していないということは、私は、ハイヤー業界においてもあるということを知つてもいい。乗ったことがないからということでも構いません。これはぜひひとつ御検討をいただかなければならぬ問題だと思つております。同時に、このハイヤーの運転手さんというのは、いま申し上げましたようなことから、ノルマとかあるいは歩合だとかいうことがないわけでありまして。タクシー運転手に関してのみノルマとか歩合だとかいうものがある。この辺に根本的な問題があるのではなからうかというふうに思ふわけですが、ハイヤーの運転手さんにもノルマとか歩合とかいうものが実際にはあるのをごさいます。いかがですか。

○黒住政府委員 ハイヤーの場合におきましても、これは会社によりましていろいろ相違があるかと思ひますけれども、ある社の例を申し上げますと、固定給が約五万円、それに對しまして歩合給というものがさらに加わつております。この五万円に相当するものが七〇%で、それからあと歩合に相当するものが三〇%というのがA社の例でございます。それからB社につきましては、固定給は同じく五万円近く、歩合の割合が少し高くなつておりました。六・五対三五というぐあいになっております。それからノルマ云々という点につきましては、これはいろいろ原因があるかと思ひますけれども、われわれとしては、そういう刺激的なノルマ制度というものは認められたいと考えます。要するに、固定給と歩合給というものは、ハイヤーの場合にも存在するということをごさいます。

す。

○青藤(正)委員 そこで、問題があると思ふのです。いわゆるハイヤー・タクシー業界というものが、いま局長からお答えがありましたように、ハイヤーなるものは、いわゆる運転手が客を拾うというところではない。運転手がみずからの意思で客を運ぶということではなく、会社なり事業所の契約で、直接客との取引はない。にもかかわらず、いわゆる運賃をとつて車を運転をする、人を乗せて運転をするという仕事であるために、ハイヤーの中でも固定給と歩合給がある。私は、逆にハイヤーにはないんじゃないかというお尋ねをいたしましたけれども、実はあることを承知で聞いたわけでありまして、事ほどさように、人から金を取つて自動車で運ぶという仕事は、ノルマと歩合ということが常識になつてゐる。こんな業種が一体ほかにあるのかどうなのか。もちろん、全然ないとは言えないと思ひますけれども、今日の質問になつてゐる問題というのが、このノルマと歩合にある。何でハイヤーの運転手がノルマと歩合の必要があるのか、全くこれは会社あるいは事業所がお客と契約をして、運転手は運ぶだけの仕事なんだ。ここにハイヤー、タクシー業の近代性、封建性というものが根強く残つてゐる。これを抜本的に全く根源的に解消しない限り、このハイヤー、タクシー業の近代化、明朗化というものはあり得ないと思ひます。いろいろ行政指導もされて、そうしたノルマ制とか歩合制というものをなくしていく努力は私は認めておりますけれども、それでもなおかつこういう実態が残つてゐるということは、この業界の根強い前近代性であらうと思ふのですが、局長、いかがでございますか。

○黒住政府委員 給与の内容等につきましては、現在の法律のもとにおいては、労使の交渉ということに基づいた考え方でございまして。しかしながら、タクシー、ハイヤーというふうなものにつきましては、人命を預かる事業でもございまして、現在のわが国における法律構成の許される範囲内におきましては、道路運送法あるいはその関係法令でもって措置すると同時に、労働関係の違反とこちらに對する違反というものが関連づけられる場合におきましては、こちらでも行政処分その他をやるというふうなことで、許される範囲内において極力この方面の改善にこつと進んできたつもりでございまして、今度におきましても、法律上許される範囲内におきましては努力をしてみたいと思つております。先般の運賃改定のときにおきまして、改定前に労使の給与改善等に関するところの話し合いを確認書の形でもつて交換させた、これらを指導したのもその一つであるかと思ひます。それから運賃改定の認可のときにおきまして、異例の措置をいたしまして、これらの関係の規則等の提出を義務づけ、あるいは内容の調査によつて、悪いところは保留するといふような措置も従来とらなかつた措置であるわけでございます。まして、われわれといたしましては、現在の道路運送法あるいは労働関係の諸法に照らしまして、できるだけの範囲内においてその適切な運用でもつてこれらの改善を考えていきたい。また、今回の法律につきましても、これらの点等につきましましてはいろいろ考慮いたしまして、われわれといたしましては、一刻も早く近代的なタクシー経営の業態にしたいという悲願に燃えてゐる次第でございまして。

○青藤(正)委員 局長の意図するところはわかるわけでありまして、いろいろな現象があるけれども、そのほんとうの根本になる問題、原因の本物は何かということになれば、やはり経営者側の態度にかかつてゐる。これが最大の課題であつて、抜本的に解決していかない限り、いかなる法律をつくらうとも、いかなる制度をつくらうとも、容易なことではないといふように考へておるわけでありまして。したがつて、今回の臨時措置法もその一助にはなるであらう。なお鋭意そういう方向で行政指導もするし、監督もするといふことでありますから、一応了とするわけでありまして、法案について二、三伺つておかなければならぬと思ひます。

午前中のお尋ねにもありましたけれども、いつの間にか臨時措置法になつてしまつたわけでありまして。しかも、これは適用区域については東京と大阪であつて、ほかのところへ拡張する意思はない、こういうことであります。本法案につきましましては、経営者側にも賛否両論があるし、運転者の諸君にもいろいろ意見のあることは御承知のとおりだと思ひます。なぜ臨時措置法にされたのか、そして別に期限が切つてゐるわけではございませんけれども、どういう状態になつたらこの法案は撤回なり廃止なりしようとしてゐるのか、また、政府が急遽行なつてゐるような状態の正常化がこの法案で行なわれるといふように考へてゐるとするならば、そのめどは一体どの程度に置かれてゐるのか、もう一度この臨時措置法とした理由について明快にお答え願ひたい。

○黒住政府委員 現在のタクシー業に対する監督法規は道路運送法でございまして、道路運送法を原則としてやつていくということでございます。しかしながら、最近におきまして東京、大阪のような地域におきましては、供給輸送力が輸送需要に對して著しく不足しているという点と、それから乗車拒否等の行為がひんばんに行なわれるという二つのことがあるわけでございます。その意味において道路運送法の補完的な法律をいたしまして、特定の地域に限つて、しかもいま申し上げましたような二つの条件が満たされて解決されるまで実施していきたいという意味におきまして、恒久立法じゃないわけでございます。しかしながら、「当分の間」といたしておりますのは、その期間が早く解決できるということを期待してゐるわけでございますけれども、具体的に何年というふうなことを事前に予測することは困難でございますから、「当分の間」といふふうにしたわけでございます。

それから臨時措置法案といたしたのは、元來、前の原案におきましてもその精神で考へておつたわけでございますが、さらにその点を明白

にしたほうがよろしかろうということで、法律の第一条に「当分の間」というのをいれました。したがって、理由のほうにもそういう文言を挿入したわけでございます。法案の内容も、特別事項というのを臨時措置法としたわけでございます。これは内容的には全然前の原案と変わっていないわけでございます。これを明確にしたという意味でございます。

地域の指定につきましては、これは二つの要件が満たされる場合におきまして政令でもって指定するわけでございます。東京、大阪以外のところを現在考えておりませんし、そのようなことのないことを期待しております。

○齊藤(正)委員 これはいろいろの憶測があるわけですよ。立法過程において労使双方からいろいろの要望もあり、特に経営者側がこの立法をめぐっていろいろに論議をし、考えが必ずしもまとまっていなかったことも承知をいたしております。そういう人たちのいわゆる宣撫工作として、経営者側への一つの懐柔策としてこういう措置をとったとするならば、これは少しおかしいのじゃないかというように思うわけでありまして、そのような事実はないかどうか。あってもありませんかと言わぬと思ひますけれども、その辺いかがでございますか。

○黒住政府委員 この種の法案は、いわば画期的と申しますか、従来なかった法案でございます。で、労使ともにいろいろ御意見があることは当然だと思ひます。しかしながら、現在の状況に照らして、道路運送法だけでは不十分であつて、当分の間の特別立法で解決しようという方向でございます。その方向につきましては、われわれは、内容についても昨年の秋以来労使双方に対してその正式な機関を通じて意見を聴取し、それらの人たちの意見も取り入れまして、こういう法案にしたわけでございます。いろいろ御意見がありまして、大勢といたしまして、現在におけるこういうものの必要性というものを御認識いただいております。私は、この臨時

にいたしましたのは、決してそういうものに対する妥協ではなくして、法律により明白になったから、原案に対してより法律的にはっきりしたと解しておるわけでございます。いろいろ御意見があるとも、われわれといたしましては、昨年来、あるいは一昨年、タクシー改善としまして運輸省として政策を出したときにも、この法案の内容のようなことは世間に公式に申し上げておりました。昨年八月に同様のことを繰り返してあります。それから、運賃改定のおきましても、この近代化法案を提出することは決定しておるわけでございます。その一連の連関した政策に従ひまして、法案を御提案申し上げた次第でございます。よろしく御願ひ申し上げたいと思ひます。

○齊藤(正)委員 いろいろお尋ねしたいことがたくさんありますが、また後日に譲るわけでありまして、けれども、私は、ここで、基本的な問題についてどうしてもお尋ねしておかなければならぬわけがあります。

この近代化センターの設立に対して、その構成、その運営、その決定の三つの基本的な問題について、構成は、労使対等で自主的なものでなければならぬ。それから運営は、民主的な原則がすべての部会で保証されていなければならぬ。三番目に、決定については満場一致制をとる。労使それぞれ拒否権、そういうものが保障されていなければならぬ。多数決で定めるだとか、あるいは何かしらの圧力でこれが支配をされるとかということがあるのはならぬ。このセンターの構成と運営と決定に、以上申し上げた三つの原則といううなものがあるならば、本来の意味は達成できない、こういうふうに思ふわけでありまして、学識経験者あるいは経営者側あるいは労働者側といった三者が構成するならば、当然その構成と運営と決定について、三原則というものは確立されていかなければならぬ、こう思ふわけ

運輸省が関知すべき問題ではないというように言われますと、これは基本的にたいへん困る問題であります。したがって、いま私が申し上げました構成と運営と決定に対する三原則は、私が申し上げましたとおりの方法を確認してよろしいかどうか、局長から明快に答弁をいただきたい。

○黒住政府委員 この法律におきましては、指定登録機関と、それから適正化事業を行ないますところの適正化事業実施機関という二つに分かれておるわけでございます。国は直接これらの仕事をやらないうで、民主的にそれらの機関をやつてもらうという考え方が原則でございます。その運営につきましては、指定登録機関におきましては、それに關する委員会がございまして、第二十五条に登録諮問委員会の制度がございまして、それからタクシー業務適正化事業につきましても、第三十九条に適正化事業諮問委員会がございまして、前者につきましても、三者構成をとおしております。事業者が組織する団体が推薦する者、タクシーの運転者が組織する団体が推薦する者、及び学識経験者の三者構成をとおしております。それから適正化事業諮問委員会におきましては、これは直接利用者の利益にも關することでございますから、利用者というものをさらに加えまして、四者構成というようにいたしております。われわれといたしましては、これらの人選の場合等におきましても、これらの準備委員会の段階等におきましても、労使双方の御意見を十分尊重いたしてまいつたつもりでございます。今後におきましても、両方の意見を公平に尊重いたしまして、民主的運営を期していきたい。また、センターにおきましてもそのつもりで運営をいたしていくものと期待してゐる次第でございます。

○齊藤(正)委員 この問題は、両委員会とも、その運営いかんによつてはトラブルの原因であり、本法が成立運営されることによつて、かえつてマイナス面を来たすおそれが多分にあるわけでありまして、いまお答えをいただきましたので、大体了といたしますけれども、私が言ったことにつきま

しては、原則的に私が言ったとおりでよろしいというふうな答弁をいただいたと考へてよろしいかどうか。

○黒住政府委員 元来、民主的に運営をしようとするものでございますので、その民主的な運営の方向について、制度にもなつておりますし、今後注意いたしたいと思ひます。ただ、このセンターというものは、いろいろな利害が対立したものを解決していくというふうな性格のものではございませんで、運転者の登録と適正化事業というものを円滑に実施するための機関でございますから、そもそも利害の対立したものを調整するという性格でございます。したがって、皆さんのほうでいろいろ意見を出していただいて、それを十分尊重いたしまして民主的に運営していく、そういうふうな考へてゐる次第でございます。

○齊藤(正)委員 時間がございませぬので、後刻また機会をいただくだらばお尋ねをすることにいたしまして、きょうの質問はこれで終わります。

○福井委員長 次に宮井泰良君。

○宮井委員 最初に、基本的なことにつきましてお伺ひいたします。

東京都内のタクシーの一日の輸送量は二百五十万に達してゐる。全地下鉄の輸送量に匹敵すると思ひます。大衆の足といたしまして、日常生活と密着した公共機関になつてゐる、このように思ひます。しかしながら、他の交通機関と比べまして、タクシー業界は、勤務時間、労働条件等の特殊性により、運転手が自己の職業に對してプライドも少なく、約九割近くの方が転職を希望してゐると聞いておるわけですが、現行タクシー事業のあり方につきまして、運輸省の見解をお聞きしたいと思ひます。

○黒住政府委員 タクシーが非常に重要な輸送上のウェイトを占めておりますことは、いま先生がおっしゃるとおりでございます。そのような重要な仕事でございますから、この事業を育成するということも、これまたわれわれの重大な責任であると思ひます。その責任を遂行す

るためには、経営者のことにつきましましては、先ほど齊藤先生からいろいろ御意見がございました。それにプラスいたしまして、今度は運転手の皆さんにたくさん来ていただきまして、それによりまして供給をふやしていくということをはなければならぬわけでございます。それにはほかの仕事に移りたいというふうなことであれば困るわけでございます。タクシーは、街頭におきまして、現在のような交通事情のもとにおきまして、お客をさがしてお客と契約するわけでございます。また相当長時間の労働で特殊な労働でございます。したがって、それに代わっていただくというためには、給与の量的、質的な改善、その他の改善をいたすということが重要な点でございます。われわれといたしましては、この重要な事業であるという認識のもとに、これらの施策を遂行する必要があるというふうに考えております。

○宮井委員 次に、東京におきましては、すでに三月一日から、乗車拒否をなくし、サービス改善、タクシー業界の体質改善という名のもとに、料金が値上げされております。値上げ分の五〇％は運転手の待遇改善のために回すといわれておりますが、その点、料金の値上げが待遇改善に結びついておるか、また業界の経営改善にプラスされておるかどうかが、約一カ月たったわけでございますが、現在の現況、その実態をできればお聞きしたいと思っております。

また、今回の料金値上げ後におきましても経営内容が向上していないという業者にはどのように指導し、タクシー業界全体の改善をはかられるか、その点をお聞きしたいと思います。

○黒住政府委員 東京におきましては、大部分のものは三月一日に実施したわけでございますけれども、現在で一月ちょっとしかまだ経過いたしておりませんので、当初予定いたしましたのは二・五％の改定率でございましたが、二・五％をこのまま実施しているかどうかにつきましては、まだ日が浅いために確かな資料を持っておりません。ただし、運賃を改定いたします場合にお

きましては、若干の逸走率というものがございまして、当初から予定どおりのものが上がるかどうかというところは疑問がございまして、ここ数カ月の経過を見て、どのようになっているか、推定どおりになっているかどうかというふうなことを見たいと思っております。

それから給与の点につきましては、たとえば四十三年度の一月月平均が六万七千五百円でありましたが、四十五年三月の給与は平均七万四千五百十六円、これは抽出会社の場合でございます。必ずしも全部をあらわしておるかどうかわかりませんが、若干疑問がございまして、抽出会社の場合に給与につきまして金額でございます。しかもこの給与につきましては、会社によって締め切りの日が違いますが、大体二十日ごろが締め切りでございます。そうしますと、運賃改定が行なわれたのが三月一日でございますから、ほとんどその実績があらわれないというふうなことになります。この一月月平均に対する比較につきましては、昨年の春闘がありましてから、それらの数字を反映しておるかと思ひます。給与の改善につきましましては、運賃改定の前に労使でいろいろお話がございまして、経営者のほうから、増収になったものは少なくとも半分以上のものを給与改善に、五〇％程度を全従業員の賃金、労働条件の改善に振り向けるというふうなことが確認をされております。われわれといたしましては、給与の具体的な内容は役所が直接関係すべきものではなくて、組合と経営者の話し合いのもとに行なわれるべきものと思ひますけれども、この確認書というものが提出されておることは事実でございます。その中で、経営者といしましては当然この方向に向かつて努力するものと思っております。

○宮井委員 今回の登録制は、登録申請にあたりまして運転手自身が行なうということでございますが、会社採用された証明書を必要とする。これは事実上運転手を会社に縛りつけるものであり、一部の悪質運転手のために全員をブラックリストに載せるようなものである。憲法で保障され

ました職業選択の自由、それを奪うものではないか、こういう声もあるわけでございますが、この点どのように考えられるか、お聞きしたいと思ひます。

○黒住政府委員 これは運転手が申請をするわけでございます。これは東京の、今回の指定地域内で雇用されておるかどうかわかりませんが、それから雇用される契約になっておるかどうかわかりませんが、この予約といふものがあるかどうかということを見ないといふのが東京、この指定地区内の都内の営業所にとめておるかどうかわかりませんが、確認できないわけでございます。したがって、それがどのようなものをつけておるか登録をするわけでございます。直接会社の場合は、登録をしないわけでは、決して転職を制限しようというものは、考え方としては、最小限度の公共の福祉上の制限であるということ。そしてまた、他の地域に対する就業制限あるいはほかの事業の運転手に対する就業を禁止するものではない。あるいはいま申し上げましたように、タクシー業界内での転職を制限するものではないというふうに考えております。さらにこの運用にあたりましては、十分注意していききたいと思ひます。

○宮井委員 さらに、この登録制に関連いたしましてお尋ねしたいことは、安全面のことでございます。なるほどサービスの面では強調されておりますが、最も大事なことは、目的地に乘客を安全に送り届けるということでございます。そういう観点から事故違反等とも目を配り、抜本的な事故対策を警察庁と連携をとって検討されたことがあるかどうか、その点をお伺いします。

○黒住政府委員 安全ということも最も重要なことでございまして、道交法上の警察の取り締まり、そしてわれわれのほうにおきましても車両検査等によりまして一両ずつの車についての検査をやっておりますが、さらにタクシー事業者に対しては、運行管理者であるとか、整備管理者、特にこの運行管理者というのは、運行上の責任をそれに与えておるわけでありまして、これらの点につきましましては、十分警察当局と連絡を密にしております。さらにまたサービスの点につきましても、安全ということも、最も重要なサービスでございます。安全から、これらの点につきましても、連絡を密にいたしておりますけれども、今回の法律の運用につきましても、さらに連絡を密にして、具体的に十分やっていくという話し合いになっております。

警察とわれわれの関係というものは、非常に重要でございます。そしてまた、労組との関係も重要でございます。それから、これらにつきましても、一段と連絡を密にしてやっていきたいということでございます。

○宮井委員 料金が値上げになりますと、乗車拒否はなくなるであろう、こういうことでございまして、一向になくなっておらないような現状でございます。その一つの理由としましては、需要に対する供給のアンバランス、すなわち、運転手不足といわれておりますが、運輸規則に基づく行政指導では、一台当たり二・四人の運転手が必要である、現在の東京の法人タクシー台数は二万五千四百五十七台、したがって、その点から考えますと、六万人の運転手が必要になってまいります。しかし、実際には五万人強で、約八千人の運転手が不足しておるのではないかと、このように思ひますが、このような運転手不足に対しまして、さらに絶対量の獲得にどのように対処されるか、この点をお伺いします。

○黒住政府委員 これは先ほど来申し上げましたように、運転手にたくさん来ていただくためには、量的、質的に給与を改善する、そのための施策を行なう、また福利厚生施設等を充実していくということでございます。それから、登録等やることは、良質な人

くさん来ていただくための施策でございますから、社会的評価を向上いたしまして、プライドを持っていただくというふうに考えておるわけでございます。

それからさらに、職場の改善といたしましては、先ほどからもお話がありましたように、全体の都市交通の環境の改善もはかっている必要があり、というふうに思っています。

○宮井委員 次に、昭和三十三年にタクシーの具体的改善策といたしまして、東京都内の場合一日の走行キロを三百六十五キロと運輸省は定めておられますが、現在までそのまま据え置きされております。したがって、経営者はこの走行キロをノルマといたしまして、このノルマを基準とした賃金を採用していると思っております。これは世界一の交通麻痺の中で、一日で約東京一名古屋間を走っていることになると思います。平均走行可能時間は、現在昼間におきまして十六から十七キロくらい、夜間におきまして十八キロというふうな調査結果が出ています。私は承知いたしておるわけでございますが、タクシーの一日の労働時間十五時間では一日二百七十キロしか走れない。それにもかかわらず一日三百五十キロ以上も走っていることは、運転手の超過スピードと長時間労働によると思うわけでございます。現在の交通状態に照らしまして、このような基準は改善されるべきである、このように思いますが、いかがでしょうか。

○黒住政府委員 一日の最高走行キロ制限といふのは、昭和三十三年に神風タクシーの問題がありましたときにきめたものでございまして、当時におきます平均速度等から見て、これをおのの地域に当てはめまして、たとえば東京区内におきましては三百六十五キロというふうにきめたわけでございます。しかし、これは過労防止上の措置でございまして、それ以内で走ることによって、それまで走るべきであるというふうな運営されているところがかりにあるとすれば、それは間違いないでございまして、現在におきましては、

過労防止のためには、この最高走行制限をさらに変更したらどうかという意見もあるわけでございまして、われわれも検討いたしましては、そのほかの措置でもって、直接労働者の監督、監督等と密接に連携いたして処理をしておるわけでございまして、いまこれをさらに何キロにするというふうなことにございましては、決定をいたしていませんけれども、過労防止という点につきましても、労働時間の短縮という面でも解決をいたしたい。さらにこの走行キロにつきましても、今後検討をしてみたいと思っております。

○宮井委員 次に、ここで提案を申し上げたいことは、流し運転ということでございますが、おき見でありますとか追い越し運転になり、非常に事故が起きますし、おき見でございます。このタクシーの流し営業を全面的に禁止して、常設のタクシー乗り場を設置し、さらに無線車を利用するようにしたほうがよいと私は考えるわけでありますが、その点はいかがですか。

○黒住政府委員 タクシーがこれだけ皆さんに利用されておるわけでございまして、この流しを全部とめてしまおうということにつきましては、いろいろ問題があるかと思っております。かりにとめるとすれば、それにかわるべきタクシー乗り場というものをご各地に整備する必要があります。これをいかに整備する、大都市におきましてそれをいかに整備する、これは非常に困難が伴います。で、全面的にこの流し禁止ということでは非常に問題点があると思っております。それで、今回の法案におきましては、第四十三条に「タクシー乗場及びタクシー乗車禁止地区の指定」という規定がございまして、一定の駅前であるとか繁華街等におきましては、タクシー乗り場を指定いたしまして、それ以外では乗車させてはいけないという場所と時間をきめることにいたしております。この決定につきましても、公安委員会であるとか道路管理者と協議することになっておりますので、それらの措置につきましても進めていきたい。これもいま先生御指摘のような方向に対する実施可能な具体的

な方策であると考えております。

○宮井委員 この臨時措置法案とは、あくまでも当分の間、暫定的にタクシーの運転者の登録を実施し、タクシー業務適正化事業の実施を促進するということに伺っております。具体的にいつまでも適用されるのか。また、政令で指定地域と認めるところは東京、大阪である、このように思っておりますが、それ以外の都市でも、たとえば千葉におきましては、中山競馬場周辺におきましてひんぱんに乗車拒否等が行なわれておるといふように聞いておりますが、ひんぱんに乗車拒否が行なわれておるようになれば、新たに指定地域を定め本法を適用するのかどうか、この点もお伺いします。

○黒住政府委員 この法案は「当分の間」ということになっておりまして、「当分の間」とは、これを法律的に実施しなくてもよいという時期でありまして、その点につきましては先ほど御説明申し上げましたが、いつまでという期間は限りませんが、なるべく早い期間に解決するように期待しておるということでございます。

それから地域につきましては、現在、東京、大阪というものを考えておりますのは、この法律にもございまして、二つの条件がございまして、著しく需給のアンバランスがある地域、そしてまた「道路運送法に違反する運送の引受けの拒絶その他の行為がひんぱんに行なわれる」という二つの条件があるわけでございます。これは第二条の第五項に規定いたしておりますけれども、そういう場所について行なうということでございます。で、それに適合するところはただいまのところ東京、大阪であって、そのほかの地域においては適用しないことを期待しておる次第でございます。

それから、これを行なうための方法といたしましては、一定地域の営業所における車を把握するという必要があるわけでございまして、そうなりますと、常時それらの事態が行なわれておる地域で、それらの営業所というものを把握できるといふようなことでなくてはいけません。思う次第でございまして、われわれといたしましては、東京、大阪についてこれを実施していきたい。いや、東京、大阪についても、早くこれが必要でなくなるように期待すると同時に、ほかの地域においては、目下のところ適用を政令でもって指定するという考え方は持っております。これらのものはひとつ自主的に解決したいということ、それからいまおっしゃいました千葉等におきまして乗車拒否の具体的な問題に對しましては、従来のような取り締まりをさらに進めまして、業者に対して厳重な行政処分等をもって臨みたいと思っております。

○宮井委員 重ねてお尋ねいたしますが、近代化センターというのは、私はあくまでも永久的な措置であるというふうに思っています。建物あるいは役員の方々がきまりましてできるわけでございまして、そうなりますと、一片の臨時措置法では足りない、このような感じがするわけでございまして、その点の御見解はいかがですか。

○黒住政府委員 このセンターは、今回の法律でもってつくるものではないわけでございまして。民法第三十四条に基づきますところの財団法人でございまして、これが申請によって、この法律的な資格を持つておればそれを指定するという形でございます。しかしながら、現在すでにできております財団法人は、これの仕事をするという意欲がございまして、そのためにいろいろ準備をせられておるわけでございまして、おそれなく申請があるものと期待しておる次第でございます。また、それらの財団法人の仕事というものは、法律的に強制的にやるかどうかというところは別といたしまして、適正な事業等の必要というところは将来に向かっても要請されるわけでございまして、それらの財政法人が継続してやられるということももちろん可能でございまして、またそれは期待されるべきものでございまして、

○宮井委員 さらにこの問題で、悪質運転手の追放、タクシー事業の抜本的改善策として、この近代化センターが昨年の十二月に発足したわけでございまして、われわれといたしましては、東京、大阪についてこれを実施していきたい。いや、東京、大阪についても、早くこれが必要でなくなるように期待すると同時に、ほかの地域においては、目下のところ適用を政令でもって指定するという考え方は持っております。これらのものはひとつ自主的に解決したいということ、それからいまおっしゃいました千葉等におきまして乗車拒否の具体的な問題に對しましては、従来のような取り締まりをさらに進めまして、業者に対して厳重な行政処分等をもって臨みたいと思っております。



二十四時間動いているわけでございまして、深夜におきます輸送につきましては、いろいろ検討しなきゃならぬということも御指摘のとおりでございます。タクシーにつきましては、二十四時間スリーフトの方法でもってサービスを提供いたしております。しかし、鉄道関係につきましては、夜間におきます補修工事の関係がございまして、



て、なかなか予備の線がないというふうなことで困難が伴ってあるわけでございますけれども、まあ深夜運転を極力延長するというような方法でもって対処する考えでございます。バスにつきましても、いろいろ深夜のバス運行について検討しておりますけれども、労働条件等の変化も来いたしますし、また輸送の需要というものが、夜においては必ずしもまとまらないという現象もございまして、しかしながら、団地等があります場合には、そこに帰る交通機関がない、あるいはいままではタクシーがあっても一人ずつしか乗れないというところでございますから、それらに対しては、路線バスあるいはマイクロバス等で深夜深夜運転をするとか、あるいはタクシーの乗り合い等を検討するというふうな方法があるかと思う次第でございます。特にこの乗り合いタクシーにつきましては、東京陸運局でも、三月の十七日から三月の末までに突進調査を終わりましたので、現在それを集計いたしまして、検討いたしておる状況でございます。

対しての御見解を伺いまして、私の質問を終わります。

○黒住政府委員 ちよつと先ほど答弁で申し上げましたが、乗り合いの深夜の営業というところにつきましては、それを指導いたしておりますけれども、需要との関係等でなかなか問題がありますし、またマイクロバス等の使用といひましても、マイクロバスを今度は日中に使つて、これまた不経済な点もございまして、それで、乗り合いタクシーという点でございますが、本件につきましても、原則といたしましては、道路運送法上では乗り合い行為は禁止いたしておりますけれども、許可を受ければこれができることになっております。それで、東京陸運局で実態を三月末までに調査をいたしましたのは、国電の駅について稲毛、上尾、藤沢の三駅、それから私鉄の場合については網島、鶴川、相模大野の三駅について調査をいたしております。それは鉄道の利用人員、バス、タクシーとの接続の調査、バスの状況はどうなっているか、タクシーをどういうように利用されておるかというふうな点につきましても、さらにアンケートも徴しまして、調査を一応終了いたしました。現在そのデータを集計中でございます。四月中にはその実情分析ができる運びになっておりますので、その結果、いわゆる範囲として把握できる数として深夜バスが成り立つかどうか、タクシーの乗り合いをやりました場合に問題点はどこかというふうな点につきましても、検討を進めさせていただきます。その次第でございます。それらの検討を終わります。結論を得たいというふうなことを考えております。

齊藤委員からいろいろお尋ねがあったわけであります。そこで、ひとつこの点で触れておきたいと思ひます。これは、登録取り消しの審査、取り消し処分はこの登録諮問委員会で行なうのかどうか。それからその取り消し処分に対して不服、異議があった場合の補完手続はどういうふうになるのか。この点をまずお聞かせ願ひたい。

○黒住政府委員 登録の取り消しというものは第九条にございまして、運輸大臣がやるわけでございまして、運輸大臣がそれを通知いたすことはいはします。運輸大臣の責任でもってこれを行なうわけでございます。

○宮井委員 それでは最後にお尋ねしたいことは、先日来東京陸運局におきましては、タクシーの乗り合いという面を検討されておるといふことでございます。料金等の問題で非常にむずかしいと思ひますが、そこで、私が提案したいことは、乗り合いタクシーのようなものを考えればどうか。現在のタクシーでは運転手を含め五人でございまして、乗り合い行為は認められておりません。また自動車の構造上これはもう当然なことではあります。そこで、採算のとれない大型バスというのではなくして、マイクロバスのようなもので特別な車をつくりまして、一定の区域を自由に走らせまして、指示標識を方向別に付けて、そうして乗りおろしをしていく。団地の方々の問題も先ほど出ましたが、そのようなことを検討してはどうか、そういうことをお伺いしたいと思ひます。その乗り合いの点につきまして、それがわかりであればお答えしていただき、さらにこの提案に

それから審査請求につきましては、三十一條に「指定登録機関がした登録事務等に係る処分不服がある者は、運輸大臣に対し行政不服審査法による審査請求をすることが出来る」というふうになっております。

○黒住政府委員 法律上、登録を取り消すのは運輸大臣でございますが、運輸大臣が取り消すためには、第九条の一項一号から三号にありますように、道路運送法に違反して乗車拒否が行なわれたというところを知ったときでございます。それには、警察の通報によりまして知った場合、それから利用者等の通報があつて、それを調査した結果知った場合、それらの結果によりまして取り消す処分を行なうというわけでございます。

○井野委員 そうすると、この仕事はもっぱら警察の仕事に属するわけですか。

○黒住政府委員 乗車拒否という事実があるかどうかという点につきましては、現在におきましても、現場におきまして警察が把握してこれを通報する場合、それから一般から通報をする場合、さらに一般からの通報の場合におきまして、陸運局に直接通報がある場合と、それから指導委員会のほうに通報がある場合と、そこを經由してこちらに通報がある場合とがございまして、要するに、警察なり一般の利用者の通報によりまして、その事実を把握して、把握した結果、呼びまして聴聞をいたしまして、十分確認した結果、それらの事実があると判断した場合において、登録を取り消すというところでございます。

○井野委員 そうしますと、一般から通報が陸運局または警察あるいは登録センターにあった。このときの呼び出しの権限、証人、これらの判決、確認は、その諮問委員会がどういう法律根拠で持つのですか。それからまた、この処分を不服として、運転手は生活権をとれるわけですから、その場合の不服申請あるいはこの再審の決定に至るまでの営業権、これはどうなるのですか。

○黒住政府委員 陸運局長は、いまの通報を受けまして調べる場合におきましては、従来のように道路運送事業者側と運転手側を呼び出して、調査をいたすわけでございます。これに対する不服につきましては、これは第三條に規定いたしておりますから、その不服審査法の規定によつていたすわけで

○井野委員 そうすると、運輸大臣が東京じゅうを見ておつて摘発をするのですか。そうじゃないでしょう。たとえば道交法に引っかけた警察にあげられたときとか、あるいは同業者の中でこういう乗車拒否をやつておる者があるぞという申告が来るとか、お客さんからあるとか、そういう具体的なことを聞いておるのですよ。

○黒住政府委員 法律上、登録を取り消すのは運輸大臣でございますが、運輸大臣が取り消すためには、第九条の一項一号から三号にありますように、道路運送法に違反して乗車拒否が行なわれたというところを知ったときでございます。それには、警察の通報によりまして知った場合、それから利用者等の通報があつて、それを調査した結果知った場合、それらの結果によりまして取り消す処分を行なうというわけでございます。

○井野委員 たいへん長い時間の質疑で局長もお疲れだと思ひますが、重複しないように、またいままでの御答弁の中でさらに確かめておきたい点について御質問を申し上げたい、こういうふうにしておりま。

○井野委員 いや、ぼくの言うことに全然答えていない。聞かないことばかり返事をしておる。この者の登録を取り消すぞという原告はだれになるのかと聞いているのです。警察になるのか、それとも一般の市民の申告によるのか、同業者の申告によるのか。この人間はこういう悪いことをしたぞとその原告になるのは、だれがなるのですかと聞いている。

○黒住政府委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 次は井野正揮君。

○井野委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 陸運局長は、いまの通報を受けまして調べる場合におきましては、従来のように道路運送事業者側と運転手側を呼び出して、調査をいたすわけでございます。これに対する不服につきましては、これは第三條に規定いたしておりますから、その不服審査法の規定によつていたすわけで

○井野委員 たいへん長い時間の質疑で局長もお疲れだと思ひますが、重複しないように、またいままでの御答弁の中でさらに確かめておきたい点について御質問を申し上げたい、こういうふうにしておりま。

○井野委員 いや、ぼくの言うことに全然答えていない。聞かないことばかり返事をしておる。この者の登録を取り消すぞという原告はだれになるのかと聞いているのです。警察になるのか、それとも一般の市民の申告によるのか、同業者の申告によるのか。この人間はこういう悪いことをしたぞとその原告になるのは、だれがなるのですかと聞いている。

○黒住政府委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 次は井野正揮君。

○井野委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 陸運局長は、いまの通報を受けまして調べる場合におきましては、従来のように道路運送事業者側と運転手側を呼び出して、調査をいたすわけでございます。これに対する不服につきましては、これは第三條に規定いたしておりますから、その不服審査法の規定によつていたすわけで

○井野委員 たいへん長い時間の質疑で局長もお疲れだと思ひますが、重複しないように、またいままでの御答弁の中でさらに確かめておきたい点について御質問を申し上げたい、こういうふうにしておりま。

○井野委員 いや、ぼくの言うことに全然答えていない。聞かないことばかり返事をしておる。この者の登録を取り消すぞという原告はだれになるのかと聞いているのです。警察になるのか、それとも一般の市民の申告によるのか、同業者の申告によるのか。この人間はこういう悪いことをしたぞとその原告になるのは、だれがなるのですかと聞いている。

○黒住政府委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 次は井野正揮君。

○井野委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

○井野委員 陸運局長は、いまの通報を受けまして調べる場合におきましては、従来のように道路運送事業者側と運転手側を呼び出して、調査をいたすわけでございます。これに対する不服につきましては、これは第三條に規定いたしておりますから、その不服審査法の規定によつていたすわけで

○井野委員 たいへん長い時間の質疑で局長もお疲れだと思ひますが、重複しないように、またいままでの御答弁の中でさらに確かめておきたい点について御質問を申し上げたい、こういうふうにしておりま。

○井野委員 いや、ぼくの言うことに全然答えていない。聞かないことばかり返事をしておる。この者の登録を取り消すぞという原告はだれになるのかと聞いているのです。警察になるのか、それとも一般の市民の申告によるのか、同業者の申告によるのか。この人間はこういう悪いことをしたぞとその原告になるのは、だれがなるのですかと聞いている。

○黒住政府委員 登録の取り消しは、第九条によりまして運輸大臣が行ないます。

ございます。  
それから諮問委員会は、登録に關します事項につきましていろいろ意見を申し述べるわけでございます。

なお、先ほど申し上げました処分の前には、第九條第四項で、聴聞を行なわなければならない、聴聞に際しましては、十分意見を述べる機会をその運輸手に与えなければならないというふうに規定をされております。

○井野委員 どうも聞いておることに答えてくれないですね。私は聴聞会のあることも知っておりますし、聴聞会の手続も何も聴聞会でやるのかと聞いているのなら、そうだいいわけですね。

そこで、その決定がなお不服であるというときは、その再審の手続はどうなるのか。その再審までやはり時間がかかるわけでしょう。その間に免許は停止になるのか。その間は、刑が確定するまでは仕事ができるのかという質問にはまだお答えになっていないですね。

○黒住政府委員 これは行政不服審査法によるわけでございます。本人の申し出によりまして、裁判所の執行停止処分が可能でございます。これは行政不服審査法の第三十四條で執行停止の規定がございます。

○井野委員 まだそれは返事にならないです。最終決定があるまでの間就労できるのかと聞いている点はどうなんですか。

○黒住政府委員 行政不服審査法による第三十四條の執行停止がない限りにおいては就労できます。

○井野委員 それは少し人権を侵害しませんか。現行犯は別です。しかし、他人の密告あるいは申告によって乗車拒否をしたと認定をされても、その証拠に対して納得できない場合があり得るでしょう。先ほどからお答えになっているように、それが泥酔しておったとか、たびたび行き先を変えたとか、いろいろの理由があったとしても、それはあくまでも一方的判断であつてはならないはずじゃありませんか。したがって、その最終的判

決確定というものがそう安易に簡単にやられたのでは運輸者の人権侵害になりませんか。その点の見解を運輸省はきちっとしておかなければこれはいへんですよ。

○黒住政府委員 この種の処分につきましては、非常に重大なことでございますから、単に利用者から通報があったということだけでそういうことをやるわけではございませんで、十分その事実を把握しなければならぬわけでございます。その方法といたしましては、聴聞のときにおきまして、その人から十分意見を述べてもらう、あるいは証拠も提出していただくというふうなことで、慎重を期した上で処分をするわけでございます。

その結果さらに不服があれば、先ほど申し上げましたような行政不服審査法の規定によりまして処理されるという意味でございます。

○井野委員 最終的に行政不服審査法ですか、そこで確定するまではその権利は侵害されない、こういうふうに理解していいですね。

○黒住政府委員 行政不服審査法によりまして、執行停止の申し出に對しましては、この場合は、陸運局長に對する上級の行政庁といたしまして、運輸大臣が決定するわけでございます。さらに行政事件の訴訟法によりまして裁判に訴える裁判の方法を求めるということも可能でございます。

○井野委員 まだどの時点で仕事を取り上げられるのか上げられないのかということがはっきりしないのですよ。これは運輸者にとっては非常に不安なことですから、そこをひとつ明確にしてください。

○黒住政府委員 この第三十四條によりまして、処分庁の上級行政庁が執行の全部または一部の停止をするということを決定するまではできないわけでございます。その取り消しを運輸大臣が命ずると、取り消ししてからはこれは就労できないわけでございます。その運輸手を雇つてはいけないうわけでございますけれども、不服がある場合におきましては、執行の停止をすれば今度は働けるということになるわけでございます。これは執

行停止がない限りにおきましてはその運輸手を雇つてはいけないということでございます。

○井野委員 通常、刑は、最終の判決の期間まで、國民が拒否できる間は、その権利は留保されるべきが憲法の定めだと思つております。その点は、いまだ最終答弁にしないで、もう少し検討して、まだ二、三十分あるようですから、考えてからお答えください。それは私納得しません。運輸者の職業を取り上げるということが、そう簡単に運輸大臣の命令で定められては困ると思つております。最終的に裁判所の判決にその権限を求めて運輸者が訴訟する限り、その最終判決があるまでその権利を停止することができない、疑わしき者をもつて罰せずという原則は、そこにもちゃんとあると思つております。その点をちょっと留保しておきますから、よく検討した上でお答えください。大事な点です。

それから次官、たいへん退屈そうですから、ひとつお答え願いたいと思つていますが、昨日来、いろいろタクシンの営業正常化の臨時措置法について御質問があるのですが、私どうも一つ納得がいけない点は、いま東京、大阪に起こつておるタクシンの不法行為といふか、乗車拒否だとか不法料金だとか、あるいは暴言動だとかいふものを、社会現象としてお考えになるか、それとももう一つ、そうではなしに、経済構造、先ほど次官もよくお使いになつたけれども、資本主義の経済というものは、競争を原則として、その中に社会発展を期待する、これは一つの側面だと思つております。しかし、そういうことにも、いい側面と一つの弊害を生む側面とがあるわけですね。これはかつてアメリカのルーズベルト大統領時代のニューディール政策なんか、この弊害の面に対する是正策として、保守の良心といわなければならぬ、いうところのヒューマニティーですね。そこで、最近たいへん政治感覚を高められた輝かしいあなたですから、私申し上げたいのですが、ここでのこのとらえ方を誤ると、この政策も実は羊頭を掲げて狗肉を売る結果になると思つております。基本

的な問題がきつちつとしておると、大きな障害があつても、これを何とか政治の良心、行政の良心、体制の矛盾克服という方向に向けようとする運輸当局の良心を変えるものになるし、しかし、先ほどお話しのように、運輸手の登録と雇用関係を前提としてこれを想定するところに、大きなあやまちをおかす危険があると考へておるのです。したがって、いま私が端的に聞きたいのは、今日起こつておるこの過当競争の中に生み出される、非常に脆弱な企業の中における重労働と低賃金、そして勤務状態の悪化、そして社会不安の醸成、こういうものを一面の社会現象として考へるか、体制内にある一つの体質矛盾と考へるか、この点をひとつ次官にお答えいただきたい。

○山村政府委員 ただいま先生おっしゃいました、いわゆるタクシンのことについての乗車拒否を罰する、いわゆる一般に言いますれば、サービスの低下ですか、これといふのは、先生がいろいろいふあげられましたが、すべてがからんでおるのじゃないかと私は思つております。そこで、とりあえずそれを少しでもなくそう、少しでもよいサービスをしていただくことと出たのが、今回のタクシニ業務適正化臨時措置法でございます。そこで、いろいろいま御審議いただいておりますが、この上ともいろいろ御協力いただきまして、そちらのほうの改善につとめていきたい、そういうことで考へております。

○井野委員 私も、これがもしこういう姿で理解をされて、ほんとうに一致して、東京や大阪を國際的に恥ずかしい都市にするために、善意を尽くして審議をして、その中から、なるほどとあつてきになられた点について改善を加えられ、そして國際環境の中でこれが行なわれるならば、私は非常にいい結果が生まれると思つております。そういう意味で、私どもの知つてゐる限り、先ほど斎藤議員からもお話があつたように、事業者の中にも強い反対の意見もあります。また賛成の意見もあります。また労働者の中にも、なほ幾つかの不安を残しながらも、やはりこういう方向で共通の努

力をしたほうがいいのじゃないかという意見もあります。しかし、いやいや、そうじゃない、落とし穴があるぞという非常な猜疑心もあります。

〔委員長退席、箕輪委員長代理着席〕

これは事実です。

そういう点に立って、私は、この政策の実をあげるためにまずお尋ねをしたいのですが、運輸省にいろいろお伺いしてみたところ、タクシー業態のほうについてはあまり知っておられないという証拠を私は突きとめております。あまり知っておられない。私の調査した範囲内において、タクシーの料金とハイヤーの料金は著しく差がある。それから、運輸省は一応基準を示して指導しているけれども、それは指導した人すら、いつのものだったか忘れておる程度で、あれは二十八年だった、いや三三年だった、四十年だったというふうにお忘れになっておって、それほどハイヤー料金の関係についてはお考えの中になんという事実を私は証拠として体験しております。しかしながら、実際にどういうことになっておるのかといううと、これはこの際御披露申し上げて御参考に供したいと思ひます。局長、井野委員の献身的な調査ですから、尊敬して聞いてもらいたいと思うのです。まず、先ほどお話をありましたけれども、ハイヤー料金は相手を選ばずにその契約が締結をされているという事実であります。たとえば銀行やマスコミに対してはたいへんサービスがよるしいのです。これは一日八時間七千円から八千円程度で雇って契約しております。そして通常の場合、これは六千円ないし八千円で、九時間から十八時間ぐらいが普通なんだそうです。個人の場合については、これは一キロ百三十円から百四十円というふうになっておる模様であります。私の体験を一つ話しますと、国会から、私の宿舎が当たるまで住んでおりました板橋の下赤塚まで、これはタクシーで帰りますと七百五十円、これは三べんともそうでございました。夜中、夕方、変わります。ところが、東京でも有名な大きなハイヤー会社です。これは私のものと議会の

関係の北海道庁を通じてお世話を願って、すぐアウンスで乗って帰ったのですから、待たしておりました。何と二千七百円の料金を徴収されました。あまり高かったのだ、びっくりして聞いたところ、これは運輸省の指示の料金によるということであります。ところが、この計算を実は運輸省の料金に当てはめてみますと、大体三倍取られたことになりました。身分も、井野正揮ということも知っており、あつせんしたのは北海道庁の配車係、そして行ったところがこということになっておるわけでありまして、これは悪徳の中にならぬのか、よい運転手になるのか、私の判断ではわかりません。そこで、このハイヤーの料金のきめ方というものは、大体が銀行などというところは企業と非常に関係のあるところでありまして、そういふ恩恵があると思ひますけれども、ちょっと下がりまして、日銀の場合は大体一日五千円で雇い上げておるようでありまして、マスコミは七千円から八千円、同じ東京でこれぐらい違うのです。大体私が社会矛盾ではないかということを言いましたのは、今度のタクシー業者の一番大きな不満は、この自動車の社会需要が非常に大きい。いつでも拾えるところにあることが望ましい。だからいつでも走っておらなければならぬ。そしてこれを利用する国民の性格からいって公共性である。だから料金は認可制だ。こういうふうなきめておきながら、これら三百五十の業者に対しては、政治の恩恵は一つもないということでありまして、協同組合法も適用されてないし、小さな業者に至っては、皆さん方まだよく検討されておらないようでございますけれども、その金利の書きかえと手形を落とすに頭一ぱいだ。倒産、破産もまた非常に多い。したがって、経営も周期的に変わっていつにいつ。そして先ほど宮井君からもお話がありましたけれども、会社を分散させて、経費を隠してでも経営を何とかしなければならぬという、涙ぐましい、きわめてきびしい状態に置かれて。これが次官、競争が社会を進展させる、産業を振興したという側面はあるけれども、

ある場合においては、これを保護しないと、社会公共の事業に携わっていながら、結局追い詰められて、運転手を重労働に追い込んでしまふ、あるいはノルマをかけた関係の中で、料金外の収入を得る道があることに運転手が生きる道を求めてくる。それを悪と言ひ切れるか。そうなつてまいりますと、私も、この経営者に契約したときに登録せよという方法は、第一、労働者の立場というものを第一義的に考へていない。これは私は改めなければならぬ大事な点だと思ひます。同時に、東京の三百五十の事業主を一体とした一つの過当競争を防止する方法といへば、これはローバート・オーウェンの書物を読むまでもなく、共同社会主義あるいは資本主義の中における協同組合的運営というものが歴史的にあるわけなんですから、そういう方向がとられなければならぬ。そして先ほど斎藤議員からお話のあつたように、民主的で、対等で、そして双方の言ひ分が十分に言い尽くされて、この社会的任務を、この法律案の説明にあるとおり、業者と運転者の創意とくふうと善意によつて解決されるべきものであるというならば、国の政治は当然このところを思いをいたして、これらの過当競争から守り、国にかつて公共事業を実施してこの業界に対して、階層別にこれを育成する努力がなければならぬと思うのです。私、そういう意味で次官にお聞きしたいのですが、この点ひとつ、これは政治的判断の答弁になりますので、お答え願ひたいと思ひます。

○山村政府委員　ただいま先生おっしゃいました点、まことにごもっともでございます。

今回これは一つの具体的な例でございますが、たとえばタクシー近代化センター等、これは四十五年度に五千万ばかりのわずかな金でございますが、とりあえずつけました。これらのことをやるのは、ほんとうは事業者が自主的にやるといふのが、一般的にいへば、これが当然のことでございます。そして一面におきましては、実は過保護じゃないかというような批判もあつたわけござ

います。しかし、それを押してこれをつけたということもひとつ御理解いただきまして、また今後これらに対する国の助成そのほかにつきましまして、これは先生方にいろいろ御指導、御鞭撻いただきながら、拡充というほうに向かつて進んでいきたいというぐあいに考えております。

○井野委員　過保護というお話がございましたけれども、まだしないうちから過保護ということでもないだろうと思ひますし、これがもし体制内の体質矛盾として、こういう社会不安を醸し出す原因をつくり出したと判断すれば、経済がますます高度化して成長していく過程の中では、この矛盾は拡大しても縮小されることはないかと判断して、そう大きな間違はないと思ひます。

そこで、臨時措置法が臨時ということばをつけたことが、実はこれを説得する一つの手段であると考えられてもやむを得ない点がございます。そういう展望に立つならば、こういう社会不安をなくすために、経済成長の中で加速度をつけて発展していく社会構造の中で、こういう矛盾を拡大こそすれ縮小することはないというふうな考えが、お互いに政治をやる者の心がまよふとして持つておられなければならぬ問題であり、すでに運輸省では十地区ほどを予定をたてておられたのです。これはいままでの話の中にたくさん出ておる。十地区ほどを予定をたてておられたのを、何とか東京と大阪で押えたいという考え方のもとに、地方へ行つてみますと、もうどこどこだということを知つています。

それからもう一つは、いまのような形で、この業界新聞にありますけれども、運転手が二〇%悪いのがあるから、これは排除しなければならぬと書いてある。とんでもない越権行為だと思ひます。私は、こういう制度が行なわれたら、経営者の事業形態が改善をされ、運転者にもまたそういう自分の職業に対する誇りと喜びが出てきたら、性は元来善なんです。だから、どんどんよく直つていけば、この制度はさらに拡大をして、そういうものをなくするという立案当初の心境に返つて、

労働者も経営者も納得をしてくれる。タクシ運転手という仕事は誇りある仕事である、こうなるべきものだと思ふのですが、このようにせつかく提案をしておきながら、中途はんばで、どっちを向いておるのかわからぬという気がするのです。局長、もう少し自信を持って胸を張って答へたらどうですか。

○黒住政府委員 タクシーの運転手さんがこの業界でたくさん働いていただくことが必要であります。その意味では誇りを持ってもらわなければならぬ。それには、いろいろの労働条件あるいはその職場の環境というものがそれに不十分であるからして、その改善については従来からやっておりますけれども、今回はさらに重点を入れて、労働者と一緒によつておる次第でございます。

さらに、今回の法案を提出いたしましたこの登録制をやりますのも、道路運送法におきます諸規制をさらに履行できるように、それにプラスした補充的なものとしてやるわけでございまして、この登録制度も、決して悪質な人がたくさんあるからというのではなくて、皆さんに良質な人になつていただいて、誇りを持っていただくようにしたいという趣旨からのものでございます。したがって、そのような事態が改善されてくれば、あとは適正化事業の運営というふうなものは、業界のほうが自主的にこなしていかれるべきものでございますから、当分の間というふうなことで改正をしようとしたものでございます。

それから、現在の乗車拒否その他タクシ問題の背景は、一つの経済的現象——需給の面のアンバランスがあるという経済的現象でもありますし、また交通社会的な現象で、交通の状況が非常にふくそうしてきているというふうな状況、また利用者のほうにもとげとげしい関係がございまして、従来はタクシに乗ってやるというふうな觀念があったわけですが、これはやはり公共交通機関として、鉄道なんかと共通の交通機関として利用者の方も觀念をしてもらいたい。そう

いうことで、輸送を提供するほうも利用するほうも、お互いに公共交通機関として十分考えていって初めて解決をすることができると思ふ次第でございます。

○山村政府委員 ただいま先生にお答えしました過保護ということでございますが、これは実際にまわりからお聞きしたことでございます。運輸省としてはこれでは足りないということでもやりました。と、りあえず今回は五千万。しかし、この次はもっとやってくれ。運輸省としては、過保護といふことは全然考えておりません。他方のことでございますから、その点御了解いただきたいと思ひます。

○井野委員 私は今まで調査をした結果を見て、社会的に国民の需要は非常に激しくて、いつでも好きなときに流しの車が来ることを期待しながら、しかも車のほうの事情は一つも理解をしないで多くの非難がなされている事実も、また見のがせない一点だと思ひます。この問題を解決しようとするならば、第一番にこの種事業の経営の安定化をはかる。料金を国家が統制をするならば、当然同様の形態の他の業種との均衡を保つ。しかもハイヤーと違って、常に流してお客の利便に應ずるという多くのマイナス面をかかえるわけでありまして、この点については、ハイヤー以上の考慮をしなければならぬ点があると思ひます。逆にハイヤーの顧客を考えてみますと、これは今日日本の経済を支配しておるような銀行とか大企業とか、場合によっては地方公共団体の東京事務所等がこれを主として使っておるようでありまして、こういう形からいけば、きわめて恵まれた状態の中に位置をして、同時に、この需要が足りないときにはタクシの市場まで侵すわけでありまして、タクシ業はもう両ピンタを食つていくというふうなところになっております。この事業形態をまず安定せしめる助成政策があつて、初めて私は企業の近代化に対して政府はくちばしをいれる資格がでると思ひます。こういう中で企業がさらに収益性を高めるためには、協同

組合方式等による共同購入であるとか、あるいは事務量の軽減であるとか、各般の問題がありますし、業者の相互研修によつてその経営手段も高まっていこうというところも考えられます。そういう方向をとりながら、片方においてはタクシ運転者の団体は一つの団体であるべきだと思ひますが、今日のおが国の労働運動の事情等からいいますと、これはきよう労働省にもおいてを願つておりますので、組織人員や実際の従業者等々についても、労働省のほうの労災その他の統計でお知らせいただけたらと思ひますが、運輸省に關する限り、労働者の実数については推定の範囲を出ない統計しかないと言わなければなりません。これは實際そういうことを調べるひまはないのかもしれないが、あるいは人員その他の関係でそういう実態調査ができてないのかもしれないけれども、推定の範囲の中のまた推定でもって数が出されております。運輸省の統計から出された数字を見ますと、運転手不足によるこの種問題が起つておるといふことが納得できないほど差がないのです。ところが、業界新聞の座談会になりますと、東京だけで二万人足りないといふ書いているのですから、この業界新聞のいうことと運輸省の調べた統計とは、大きく開きがあるわけでありまして、この点でぜひ労働省のほうの労災ですか、それから健康保険ですね、この数字から把握した東京の運転者の数だけひとつお聞かせを願ひたいと思ひます。

○大坪説明員 ただいまのお答えでございますが、労災または保険の關係では全国の間で出るわけでございます。東京なら東京における運転者の数は残念ながら出てまいりません。それで、先生のいまおっしゃいましたのを、私も運輸省の統計等を勘案いたしまして推計いたしますと、東京では現在約七万人程度運転者がおられるというところでございまして、タクシ業では従業員の数は八万五千七百八十五人となっておりますが、そのうち労働組合員が四万三千四百八十八人となっております。もしお尋ねございませ

ば内容を御報告いたします。

○井野委員 組織されたタクシの運転手が四万三千人ということになると、きよう傍聴の労働組合の方びつくりするだらうと思ひますが、そんなにおりませんですよ。それくらいわが国政府は労働行政に対してずさんなんだという証拠なんです。今度登録されましたらば、私が暴言を吐いたのか、皆さん方のほうはほんとうだったのか、わかつてきますから、これはいいと思ひますが、それくらい把握をしておられなくて、觀念的に運転手が足りないから拒否が起るとか、いろんな論議がされておるので、まさにこれは不毛の論議と言わなければならぬと思ひます。総理大臣の施政方針のときにも、深刻な顔をして、お米は余る、企業のほうは人が足りない、深刻な労働力不足、こういうふうになつておりましたけれども、ちまたへ行つてみると、老齢労働者は余つておる。足りないのは若者の中学卒の労働者が足りないといふことなんです。それは低賃金政策を企業が求めようとするところに体質矛盾がある、こういうことを言わなければならぬと思ひます。

最後に、結論を急ぎたいと思ひます。私は重大な点を三つ提案をしております。その一つは、この協同組合を協同組合的なものに育成をする考えについて検討してほしいということ。第二は、労働組合は五二%ほどしか組織されておられません。四八%は未組織で、労働組合のない事業体が多いわけでありまして、しかしながら、この雇用關係を前提として登録させる方式は、決して労働者と経営者を対等の立場に置くものではない。したがって、すべての資格を持つ運転手は、この協同組合に登録ができるということで、運転者協会、まあ仮称ですね、こういうものを設けて、対等の立場をこれによつて保持をさせる。それは組合に入つておる者は団体もしくは個人、これでよろしいという道を開いて、このせつかくの制度をつつた目的を達成するために、こういう形で対等の立場に置く。そしてもちろんこういう形になりますと、先ほど斎藤委員から拒否権の問題が出さ

し、国民はそう思つてないということをこの際御理解になつて、次官になられたといつてもまだ二百日ないでしょう、百日ちよつと程度ですから、その程度の体験をもつて言われるのには少し早い。

のではないかと思います。

○山村府委員 最後に申し上げます。そんなことがあった場合には、どうぞ遠慮なく言ってきていただきたい。直ちに直させます。

○箕輪委員長代理 渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 今回提案されております法案は、いろいろな歴史的な経過がございまして、この種法案になって提案をされたものというふうに理解をするわけでございます。

〔郵政委員長代理連席 委員長若希〕  
 昨年の十一月二十一日に行なわれております物価  
 対策閣僚協議会並びに交通関係閣僚協議会の合同  
 会議におきましても、いろいろな問題点が指摘を  
 されておるところでございませう。その中で、特に  
 日雇い運転者の雇用禁止ということもきめており  
 ますし、御承知のように、運輸省令によりまして  
 も、それらが禁止をされておるようでございます  
 が、そもそも国家の試験によって運転者となる資  
 格を有した上で、いろいろな職業につくつてござい

いですが、このような運輸省令なりあるいは閣僚合同会議というようなものにおいて、本来的にきめられておる職業選択の自由が制限をされるということについては、私や疑問を持つものでございます。先ほど来お答えがあったようでございますが、やや明確を欠いておると思いますので、憲法第二十二条並びに職業安定法第二条に定めてございます職業選択の自由というものを制限しておるのではないかと、かように考えるわけでござい

ます。社会の公共的な裾裾を維持するための最低限の制限法だというお答えでございますけれども、そういうことであれば本来的な基本的な権利を制約されてもかまわないのかどうか、この辺をまずお答え願いたいと思います。

●黒住政府委員　憲法二十二条の職業選択の自由との関係でございますが、タクシー輸送が現在国

二五



民の日常生活に密着したのになつておる。さらにこのタクシー輸送につきまして乗車拒否等の違法行為が頻発したために、そのサービスの低下が社会的問題になつてゐるという背景から考えました場合に、今回の運転手の登録制の採用は、その国民に直結しているタクシー事業の業務の適正化をはかるためのものでございます。

したがいまして、第一に、公共輸送機関としての使命を達成するための最小限の公共の福祉上の制限である。第二に、登録の取り消しによつて運転手としての就業を全部奪つてしまふのではないかと、この点につきましては、指定地域内のタクシーの運転手として就業することだけを禁ずるにとどまつておるのでございます。それから第三は、転職の制限というものでございまして、登録によつて転職が制限されることのないようにも留意しておるわけでございまして、二十二条にいますところの職業選択の自由に反するものじやないかと解釈しておるわけでございまして、法制当局ともこの点につきましては十分相談いたしました。御提案申し上げた次第でございまして、

○渡辺(武)委員 それでは憲法に抵触するものではないという前提に立つて、質問を続けてまいりたいと思ひます。

いろいろな経過の中で拝見いたしますと、乗車拒否等が多く起るのには、悪質運転者、つまり、日雇い運転者の中に非常に多いんだということがうかがえるわけでございまして、したがいまして、四十四年度の運輸経済年次報告を見ますと、「タクシーのサービスの改善のためには、乗車拒否等の取締りを強化すべきことはもちろんであるが、根本的解決策として乗車拒否やその他のサービスの質の低下の原因を除去する必要がある。」というふうにいっておるわけでございまして、この乗車拒否やサービス低下の原因が一体那邊にあるのであるか。特にうかがえる中では、悪質な運転者というように文章上多分出てまいりわけでございます。労働条件の低下あるいは前時代的な経営者感覚というものももちろんあるうか

と思ひますけれども、そのほかに、乗車拒否やサービス低下の原因というものがあつたらばお聞かせ願ひたい。

○黒住政府委員 一つの経済現象として見ました場合におきましては、時と場所におきまして、需要に対して供給が不足しているということであると思ひます。これをなべて申し上げますと、六三%から四四%という実率率というものは、通常のいままでの慣例から申し上げますと、五五%ならば非常にバランスがとれる。これが六〇%に近づくと従ひまして、バランスがくずれ、六〇%をこえるということになりまして、非常に不足が目立つてくる。特にそれが一定の時と場所におきましては顕著にあらわれてくるというわけでございまして、われわれといたしましては、輸送需要に対する供給の不足という一つの現実の形態があるのではないかと考えております。これは需要に対する供給をいかにふやしていくか、なぜそれが不足しているかという問題にアプローチして解決していかなければならないと思ひます。

○渡辺(武)委員 どうもお答えが明確でないと思ひますが、いわゆる日雇い運転者というものがその原因になつておるかどうかということを端的にお聞きしたいと思ひます。

○黒住政府委員 日雇い運転手は法律で禁ぜられておるわけでございまして、日雇いの場合におきましては一定のかせぎを会社に納めれば、あとは適当にかせいでいいというふうな形態が従来あつたように聞いております。そういう場合におきまして、お客を選ばず、そして拒否するといふうな現象が起きておるわけでありまして、何%が日雇いでやつてゐるかという明確なる統計がございませんでございまして、いま申し上げたような、禁止されてゐるような形態における日雇いの場合におきましては、乗車拒否あるいは不当運賃の收受というものが起こりやすいといふふうに考えております。

○渡辺(武)委員 道路運送法二十七条、それらに基づき政令だとか、あるいは運輸省令というものがいろいろ定められております。その中に、運転者の年齢だとか免許の種類だとか、さらには運転者としての選任要件というものが定められておるわけでございます。つまり、日々雇い入れられる者などを運転者として選任してはいけないということがいろいろ定められておるわけでございまして、したがいまして、それらの人が現在本来的には就業してはいいはずなんではないかとお話をあつたやうでございまして、その実態というものが一体どうなつてゐるのか、わからないというお答えだろふと思ひますけれども、わからないというのなら、今回の法案が出てきておるのではないだろうかというのを考えますと、ある程度の把握をしておるはずだといふふうに考えますので、その把握の現状をひとつお聞かせ願ひたい。

○黒住政府委員 運転者として選任を禁止されておる者は、日雇い入れられる者、二月以内の期間を定めて使用される者、試みの使用期間中の者、それから十四日未満の期間ごとに賃金の支払いを受ける者といふうな者は禁じられておるわけでございます。従来こういうふうなものがあつたといふことは否定できないところでございまして、その後、いろいろ調査をいたしましたが一われわれのほうは犯罪捜査ということもできませんので、いろいろ調査をいたしました。現在では、表面の形におきましては、これらの者は雇つてないといふふうになつております。しかし、実態をいたしましては、さらに今後調べなければならぬと思いますが、今回の登録制度といふうなものを実施すれば、これらの点は明確になると思ひます。

○渡辺(武)委員 私どもの聞くとところによりまして、新産別という労働団体があるわけでございまして、この新産別という労働団体が労働者労働組合なるものを結成をしまして、いわゆる労働者供給事業といふものを行なつておるようでございます。したがいまして、これがどういふ形態になつ

ておるか、私よくわかりませんが、これらの者を今回の法律によるところの登録運転者とする事ができるのかどうか、いわゆる規制の対象にされるのかどうかということについてお聞きをしたいと思ひます。

○黒住政府委員 これは職業安定法第四十五条の規定にかかると労働者供給事業のことでございます。その供給事業といふものは、日雇いのものを供給するということをも本則としてゐるものではないわけでございます。たまたまそういうことが従来あつたといふことでございまして、われわれといたしましては、この規則、法律に適合する運転者を供給してらつて、これが登録もされ、使用されるということになれば、非常にけつこうだと思つてございまして、今回の法律によつて直ちにこの供給事業そのものを否定するものではございません。

○渡辺(武)委員 もちろん、その供給事業そのものを聞いておるわけではなくて、その形態がどうなつておるか私よくわかりませんが、供給をされておる労働者が、いわゆる日々雇い入れられると同じような、準ずるような形で雇用をされておるかどうか。だとすれば、そのような人が今回の登録の規制の対象になるのかどうか、こういうことを実はお聞きしたいと思ひますが、まあ関連がございまして、労働省にもついでにお聞きをしたいと思ひます。

職業安定法の第三十三條二項、さらに四十五條というものがあつて、労働者供給事業と紹介事業というものが、労働組合においても労働大臣の許可を受ければやれるといふ定めになつておるわけでございます。したがいまして、この新産別に与えております許可は、このいずれの条項に基づくものであるのか、さらにはその許可を与えた時点においていろいろな条件が付されてゐるかどうかにあつて、まずお尋ねをしたいと思ひます。

○保科説明員 新産別に對しまして労働大臣の許可を与えております法律上の根拠は、職業安定

法四十五条に基づくものでございます。現在までに新産別系の組合といたしましては、東京支部、大阪支部に許可をいたしております。東京支部に昭和三十五年に許可を与えまして、大阪支部につきましては昭和三十九年に許可を与えておるわけでありました。

○渡辺(武)委員 いまの答弁はちょっとおかしいと思うのですが、少なくとも有効期限が法律によつてきまつてはいるはずですが、したがって、有効期限の切れる前の遠い昔に許可を与えた。そうすると、いまそれは失効しているわけですね。

○保科説明員 この許可は有効期限が二年でございまして、二年たちますと更新の申請が出ます。更新の許可を与えておるわけでございます。

○渡辺(武)委員 そうでしよう。一番新しい許可を与えられた時期はいつですか。

○保科説明員 昭和四十三年でございます。

○渡辺(武)委員 労働省にお伺いいたしますが、これらの供給事業なりあるいは職業紹介事業というものを許可をする場合に、もろもろの法律によつて、たとえば運輸省令によりまして、いわゆる旅客の運送を業とするようなそういう運輸者は、日々雇入れられる形態ではないかというように、ことになっておることを御存じなすね。——だとするならば、その許可のときにそのような注意は与えてあるかどうか、許可の条件になつてくるかどうか、先ほどもお聞きしたのですけれども、御返事がないものですから、あらためてお聞きをするわけでありました。

○保科説明員 許可の条件にはいたしておりますけれども、運輸省令でござつておることでございますから当然のことだと思つておることでございまして、組合に對しましては、こういう運輸省令とか、労働者の働く形態といたしまして常用のほうは望ましいわけでございますので、従来から常用でやるといふような指導をいたしております。

○渡辺(武)委員 そうしますと、その実際に許可を与えておやりになる事業の内容その他について

は、十分に労働省としては把握をしておられるかどうか、現存する法律、政令、省令等に違反してないかどうか、その辺を明確にひとつお答えをお願いしたいと思います。

○保科説明員 ただいま申し上げましたように、常に労働者供給事業の許可を与えております組合に對しましては、法令を順守するようにという指導をいたしております。

新産別の現在の状況でございますが、所属の組合員が約五千五百名ぐらゐ、その中でハイヤー、タクシー関係に従事されておられる方は三千八百名ばかりおられます。実際の供給の形態といたしましては、組合と事業所と労働協約を結びまして、そして事業所へ供給するようにするわけでございます。実際に働くにあたりましては、個々人の運輸者と事業所と雇用契約を結びまして働くわけでございます。その雇用契約を締結する際に、運輸省令を守つた雇用契約をつくるようにという指導をいたしております。

○渡辺(武)委員 労働者のいろいろな権利なりいろいろな問題を擁護する立場にある労働省としてやや問題があると思つておるの、確かにタクシー事業者のものにもいろいろな労働組合は存在すると思つておる。その中に一部分の労働者が送り込まれた。それは全然別個の労働組合である。これらのものが、いわゆる既存の労働組合の労働条件その他が、これは労働組合法にもうたわれております。一般的拘束力を持った形で、労働協約その他が適法に結ばれておるのかどうか、この点についてひとつお尋ねしたい。

○保科説明員 これは各事業所によりまして、労働協約がどういふような形態で結ばれておるか、それからその事業所の労働組合が、どういふような労働組合がそこにあるかという問題と、一般的拘束力の問題については関連があるのではないかと考へられますので、これはやはり個々の事業所の状況に依りまして問題を考へなければ解決は出ない問題じゃないかというように考へるわけでありました。

○渡辺(武)委員 組合があるわけですね。ある一つの企業を例にとりまして、その中で、組合は雇用されておる組合員によつて組織されておる。その組合とその事業者とは労働協約が結ばれておる。就業規則にしろ賃金規則にしろ結ばれておる。たまたま人員の不足することによつて、いわゆる労働力供給事業者から労働力を供給してもらつて、この供給された労働者は、いわゆるそこに結ばれておる労働協約、そこで働いておる運輸者と同等の取り扱いを受けておるのかどうか。本来組合が違ふのだから、これはこちらの組合が事業者と交渉すればよろしいんだという見解で労働省がおられるのかどうか。だとするならば、私が先ほど言いましたように、労働組合法上に定められておる一般的な拘束力というものはどういふものなのか。本来そういう諸権利を守つて擁護していかなければいけませんというお役所がそういうことを——片やまたほかの組合から注入をさせるといふことではどうかというのか。一体どのような実態になつておるのか。それについて許可をされたんだから、当然その業務の内容も十分御承知のはずだし、どういふ状態になつておるか、そういうことを十分知悉された上で、いろいろ問題点が生ずるために、契約年限その他がきめられておると思つておる。そのとき、やみくもにめくら判を押しているわけじゃないと思つておる。その許可期間の中におけるいろいろな問題点があれれば、当然そこで修正をさせるなり、いろいろな適正化をはかつていくという方向で契約更新がなされておると思つておる。そういう意味から見ますと、その実態というものは十分御存じのはずなんです。知らぬでめくら判を押しておるとは言えないわけですからね。だから、その実態をひとつお聞かせ願ひたい。

○保科説明員 どういうような労働協約を各事業所と締結しているのか、こういうことは調べておりますし、また事業所に働くにあたりまして雇用契約をつくるというようにも承知しておりますが、どういふ事業所にどれだけという点につき

ましては、ただいま資料を持っておりませんので、ちょっとわかりかねます。

○渡辺(武)委員 それではあとでそれらの明確な資料をひとつ提出をしてくださるようによつて要求いたします。

まあいづれにしても、そういう問題点があつて、過去に確かに運輸省令その他も日々雇入れられるものを許しておつた。そういうようなことから労働力が供給をされておつた。その時代には日々雇入れられるいわゆる日雇い契約であつたかも知れない。ところが、それが現実に出てきて、何とかこのタクシーサービスの向上のためにいろいろなことを考へていかなければいけないという情勢の変化というものがあつたはずなんです。ところが、片やそういう省令の改正とかいろいろな情勢の変化があつたにもかかわらず、同じような状態で供給をされておるとするならば、同じ政府部門において、片や運輸省のほうは、一生懸命でそれを近代化しよう、どうしようというところで努力しておられる。片や労働省のほうは、そういうことは無視した状態において供給がなされておるとするならば、これはやはり問題だ。したがつて、この点は、十分両者が緊密な連携のもとに、いまの問題点を一体どうするかということがはかられていかなければいけません。そういう状態でございますので、十分に研究をしていただきたいというふうに思つておるわけでございます。

さらに、今回の法律は、タクシー事業者により雇用される運輸者のみを登録せよというふうになつておるものでございまして、個人タクシーそのものもいわゆる乗務証というものを必要といたしております。それから先ほど来論議になつておりましたハイヤーの運輸手、これについては特に登録義務を負わしてないというふうでございますけれども、こういうふうにいふハイヤーの運輸手だけを登録義務から除外することに、たとへば大企業にいきますと、ハイヤー部門とタクシー部門と並列的に持つておる企業が

でございます。したがって、タクシー部門でたと

えば登録を取り消された運転者は、いわゆる悪質運転者は、ハイヤー部門であれば自由に乗れるという結果になってまいります。したがって、一種の逃げ道にもなるわけでございますので、その辺は同じようにやはり登録をさせるという気持はないのかどうか。少なくとも制限法だから最小限にしたいという気持ちはわかるわけですけれども、そうすることによってやはり裏道をつくってしまう。また経営者みずからも、企業者のほうも、非常に労働力が不足だから、たまたまタクシー部門の運転手が違反をしてしまつて困つたものだ。しかし、ハイヤーのほうにたくさんおるから、こっちから連れてきてということが当然行なわれてしまふと思うのです。そういうことをやはり防止をしていかなければいけないと思ひます。そのためには、やはり全員を登録させるということが必要だと思ひますけれども、その辺の見解を聞かして

いただきたいと思います。

○黒住政府委員 今回の法律は、最小必要限度のものにしたいということで、タクシー運転手だけをいわゆる法律上強制的に行ないます登録の範疇に入れたわけでございまして、その理由は、ハイヤーの契約とタクシーの契約の実態が違ふということでございます。しかし、ハイヤーの運転手につきまして、登録を受けなければ雇用してはいけませんという点は、いま申し上げたとおりでございますが、センターにおきましてハイヤー運転手を登録するという方法は可能でございまして、この点につきましては、センター等によって今後検討をするようにしたいと思ひます。法律的に登録をしている者でない雇用をしてはいけないうというこの条文につきましては、これはタクシー運転手だけに限る。この理由は、最小限度にしたい。しかし、運用上の問題といたしまして、センターにおいてハイヤー運転手も登録するという方法、これは実際問題としては可能でございすが、それらの点につきましては、今後センターのほうにも研究をしてもらいたいというふうに考え

ます。

○渡辺(武)委員 法律的にはいろいろな問題があるから、タクシー運転手に限るけれども、その法の運用にあつては、いわゆる近代化センター、登録事務を取り扱うところで同じように登録をさせていきたい。そして実際にはそういう同じ効力を生むような方向で運営をしていきたい、こういうふうにかへるというところでございまして、

○黒住政府委員 おおむねそうでございすけれども、法律上登録をしておる運転手でなくして雇用してはいけないうといういわゆる強制的な制限規定は、当然ハイヤーの運転手については働かないというところでございす。実際問題として、そういう登録制度をセンターにおいて行なうということにつきましては、検討をさせていただきます。

○渡辺(武)委員 何かよくわからぬ。

○黒住政府委員 いわゆる強制力はないけれども、実際問題として登録することは可能であるから、その方法につきまして、将来運営されるべきセンターにおいて検討してもらふようにしたいという考えでございす。

○渡辺(武)委員 いわゆる法的拘束力はないけれども、実際面でそういう運用をしていきたい、こういうことですね。それでよろしくございすか。

○黒住政府委員 その意味における自主登録でございす。

○渡辺(武)委員 いわゆる業者間の一種の約束ごとのようなもので、自主的な拘束力を持つような方向で行政指導していくことではしょうか。

○黒住政府委員 そのような方向につきましてセンターのほうで検討してもらいたい、検討するようになつてほしいというところでございす。

○渡辺(武)委員 これは先ほど来御質問がございましたように、今回の法律とは直接的な関係がないかもしねません。たとえばタクシー運転手は直接的にタクシーのお客さんとの折衝がある。ところが、ハイヤー運転手については、営業所を通じ

て顧客との取引があるんだから、乗車拒否とかい

ろいろな悪質な問題は行なわれないうんだ、また監督は十分行き届くんだというふうでございすが、私は、必ずしもそのようなことがあるからハイヤーのほうのみはいんだというところにはならないと思ひます。いろいろな意味で、これが強化されればされるほど、先ほど言ひましたように、むしろ温床になるおそれすら出てまいるわけでありまして、そういうような状況の変化、このようになつた法律が設けられることによって、さらにそのような条件が増してくると思ひます。したがって、当然そのような面も考慮をしてもらなければ、全体としてサービスの向上という趣旨からかへつてはむしろ逆効果ではないか、こういうふうにかへつてはむしろ逆効果ではないか、こういうふうにかへつてはむしろ逆効果ではないか、この答弁で何とかということではなくて、そのような方向に向かつて、ひとつ強力な行政指導によつて、實際的に法的拘束力を持つと同じような効果があらがるような措置をとつていただきたい。強く要望をしておきたいと思ひます。

続いてお伺いしたいと思います。第三十七条によつて一応負担金を課せられるということにきめられておるわけですが、先ほどの答弁の中では、その負担金についてはまだまだこれからきめられていくんだということのようでございすが、現実には、もうすでに一台当たり三万円、個人タクシーは六千円というよう金額が流されておりました。私もその金額については聞き及んでおるわけでございすが、いま言ひましたタクシー一台につき三万円、個人タクシー一台につき六千円という金額は、大体その辺を考慮しておられるのかどうか、お尋ねをしたいと思ひます。

○黒住政府委員 先ほど申し上げましたのは、法律的には、今後センターのほうできめまして、運輸大臣の認可を受けるというところでございすけれども、実際問題といたしましては、すでにタクシーの場合一両当たり三万円、個人タクシーの場合六千円ということで、財団法人のほうから関

係の業界に話をいたしております。そしてまた、われわれが先般来運賃を認可いたしました場合におきまして、三万円という額でもって所定の金額をはじまして、二・五%の中にはそれを具体的に含んだものとして計算をいたしている次第でございす。

○渡辺(武)委員 これらの負担金に対する企業負担といふものが相当増してくるわけでございすが、それがかへつて労働条件にまた影響をしていくというふうなおそれも十分考えられるところでございます。つまり、タクシー近代化センターなるものが設立されて、負担金が一両当たり三万円かかつてきたから、何とか給料を上げてやりたと思つたけれども、これこれこれだけの金額が支出をされてしまふんだというふうなおそれがある。したがって、私は、少なくともこのタクシー運送というものは、御承知のようにも公共輸送機関だと思ひます。したがって、このタクシー事業そのものの近代化の方向については、やはり十分国として助成の方向を考へるべきではないだろうか。

さらにもう一点考えられますのは、確かにいま運転者が非常に不足しているのだ、したがって、いろいろな支障ができてきているんだということがある。それがよくわかってきたら、これもやはり国の資金によつてその運転者を養成するということを考えていかなければいけません。現実には幾ら内容をよくしようと思ひましても、そこで働いてくれる人がまじらない。確かに多くの自動車学校等がございまして、いわゆるベーパー・ドライバーと称する人たちが非常に多いわけですが、何もその人たちがこのタクシー運転手になろうとして運転免許をとつておられる方々ではないわけですね。少なくともこういう公共輸送機関のいろいろな弊害を取り除いていこうとするならば、国の力によつてそういう学校を設立して、そして運転者をどんどん養成していく。それはむしろ国家資金によつて養成

をしていく。それらの卒業生はその公共輸送機関のほうへ配属をしていくというふうなことも、これはやはり国の一貫した政策の中で考えていくべき問題点ではなからうかというふうに思うわけですが、この辺の見解をひとつお聞かせ願いたい。

○黒住政府委員 運転手の養成の必要性につきましては、御指摘のとおりでございます。今回も、中小企業でございますので、それらの点が不十分でございます。したがって、この近代化センターで養成、研修の仕事をやりたい。特にその研修の面につきましては、四十五年度予算で五千万円を国から出す。三千万円を東京、二千万円を大阪というふうに出す予定にいたしております。それで、タクシー事業に対する国の助成につきましては、従来不十分でございます。一つは、金融面、税金の面等におきます政策が必要であります。また直接には補助の制度も必要であると思っております。今回初めてその研修施設に対する補助の制度が実現をしたわけでございまして、今後われわれといたしましては、こういう重大なる仕事をやっております企業であり、しかもそれらが中小企業でございまして、その面におきますところの助成につきましては、一層の努力をいたしていきたいと思っております。

○渡辺(武)委員 いま答弁が半分しかないので、私は、そういうタクシー事業そのものが、非常に運転者が不足している。このいろいろな書類にも書いてあります。運転者が不足している。そういうふうなことからなかなかむずかしい問題があるのだ。したがって、私が言いましたのは、国の助成事業の一環として、何とか運転者養成というのを国家が考えたらどうか。そして、そこを卒業した者は、優先的にとにかく公共輸送機関へ就職をするというふうな義務づけをして、国家がひとつ運転者を養成をしていくという方向は考えられないだろうか。そういう点について運輸省としてどう考えておられるかということをお聞きしたわけです。

○黒住政府委員 運輸省では、船員の関係あるいは航空の関係等につきまして、いまの養成機関がございまして、残念ながら、自動車関係におきましては、それらと匹敵するような養成の制度はございません。おそらく先生は、海運の場合あるいは航空の場合と同じような制度を考えたらどうかというふうな御趣旨かと思えます。われわれといたしましては、そういうことは非常に必要なことと思っております。現在においては実現をしないわけではございまして、タクシー事業に対する育成助成というものが従来非常に不十分であったから、これからどうやるか。一つのきっかけといたしましては、今回のような研修に対する助成というものが実現いたしましたから、将来は御指摘のようない方向につきましても努力を進めていきたいというふうに考えます。

○渡辺(武)委員 大体運輸行政全般をながめると、陸の場合、空の場合、海の場合、この三者を比較してみても、いまや陸運行政というものは、非常に大量の物資を運び、大量の人員を輸送しておる。この三つを比較いたしましたら、非常にその中でもウェイトが大きなものになってきておるわけですね。そういう状況にありながら、運輸省の中の機構を見ますと、局長は自動車局長一人だけだ。海のほうは何局にも分かれておる。そうして強力な行政が行なわれておるといふ実態でございまして、したがって、そういうような面もまだいろいろ問題があるけれども、これから考えるんだというふうなことではございますが、ひとつわれわれも大いに応援をいたしますので、局を多くふやしていただいて、もっと万全な運輸行政をやっていただきたいと希望をする次第でございます。

最後に伺いたいわけですが、この登録諮問委員会とかあるいは適正化事業諮問委員会とかいうようなものが設けられて、それぞれ委員が出されるということが法律の中にもあるわけではございますが、この構成は具体的に一体何名ずつを予定しておられるのか、お聞かせ願いたい。

○黒住政府委員 登録関係につきましては十名以内、それから適正化のほうは二十名以内でございすけれども、一応の考え方といたしましては、すでに適正化のほうは準備の段階におきまして設立準備委員会というものを設けてやっております。原則といたしましては、その人たちに運営諮問委員会のメンバーになっていただくことを原則的に考えたい。それで東京の場合におきましては、事業者五名、それから組合側五名、それから学識経験者五名、利用者二名、それにプラスして個人タクシーでございます。個人タクシーは事業者と運転と両方でございますので、個人タクシー別個に二名、こういうふうな構成を考えております。それから大阪につきましては、事業者三名、組合三名、学識経験者四名、利用者三名、それから個人タクシー業者一名、合計十四名ということになっております。今後におきましても、おそらくほとんど同じなものはこれに近い陣容をもって運営諮問委員としてやっていただきたいというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 この問題も先ほど来問題になっておりますので、深くは追及をいたしません。が、往々にして、これらの問題、それぞれの委員会がきわめて非民主的な運営によって一方的に運転者の問題が押し付けられていくことになる、これはたいへんなことではございまして、局長も言っておられますように、ほんとうに民主的に、十分運転者の利益が守られるということで、ひとつ運営に十分なる注意をしていただきたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

○黒住政府委員 運輸省では、船員の関係あるいは航空の関係等につきまして、いまの養成機関がございまして、残念ながら、自動車関係におきましては、それらと匹敵するような養成の制度はございません。おそらく先生は、海運の場合あるいは航空の場合と同じような制度を考えたらどうかというふうな御趣旨かと思えます。われわれといたしましては、そういうことは非常に必要なことと思っております。現在においては実現をしないわけではございまして、タクシー事業に対する育成助成というものが従来非常に不十分であったから、これからどうやるか。一つのきっかけといたしましては、今回のような研修に対する助成というものが実現いたしましたから、将来は御指摘のようない方向につきましても努力を進めていきたいというふうに考えます。

○渡辺(武)委員 大体運輸行政全般をながめると、陸の場合、空の場合、海の場合、この三者を比較してみても、いまや陸運行政というものは、非常に大量の物資を運び、大量の人員を輸送しておる。この三つを比較いたしましたら、非常にその中でもウェイトが大きなものになってきておるわけですね。そういう状況にありながら、運輸省の中の機構を見ますと、局長は自動車局長一人だけだ。海のほうは何局にも分かれておる。そうして強力な行政が行なわれておるといふ実態でございまして、したがって、そういうような面もまだいろいろ問題があるけれども、これから考えるんだというふうなことではございますが、ひとつわれわれも大いに応援をいたしますので、局を多くふやしていただいて、もっと万全な運輸行政をやっていただきたいと希望をする次第でございます。

最後に伺いたいわけですが、この登録諮問委員会とかあるいは適正化事業諮問委員会とかいうようなものが設けられて、それぞれ委員が出されるということが法律の中にもあるわけではございますが、この構成は具体的に一体何名ずつを予定しておられるのか、お聞かせ願いたい。

○黒住政府委員 登録関係につきましては十名以内、それから適正化のほうは二十名以内でございすけれども、一応の考え方といたしましては、すでに適正化のほうは準備の段階におきまして設立準備委員会というものを設けてやっております。原則といたしましては、その人たちに運営諮問委員会のメンバーになっていただくことを原則的に考えたい。それで東京の場合におきましては、事業者五名、それから組合側五名、それから学識経験者五名、利用者二名、それにプラスして個人タクシーでございます。個人タクシーは事業者と運転と両方でございますので、個人タクシー別個に二名、こういうふうな構成を考えております。それから大阪につきましては、事業者三名、組合三名、学識経験者四名、利用者三名、それから個人タクシー業者一名、合計十四名ということになっております。今後におきましても、おそらくほとんど同じなものはこれに近い陣容をもって運営諮問委員としてやっていただきたいというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 この問題も先ほど来問題になっておりますので、深くは追及をいたしません。が、往々にして、これらの問題、それぞれの委員会がきわめて非民主的な運営によって一方的に運転者の問題が押し付けられていくことになる、これはたいへんなことではございまして、局長も言っておられますように、ほんとうに民主的に、十分運転者の利益が守られるということで、ひとつ運営に十分なる注意をしていただきたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

○黒住政府委員 登録関係につきましては十名以内、それから適正化のほうは二十名以内でございすけれども、一応の考え方といたしましては、すでに適正化のほうは準備の段階におきまして設立準備委員会というものを設けてやっております。原則といたしましては、その人たちに運営諮問委員会のメンバーになっていただくことを原則的に考えたい。それで東京の場合におきましては、事業者五名、それから組合側五名、それから学識経験者五名、利用者二名、それにプラスして個人タクシーでございます。個人タクシーは事業者と運転と両方でございますので、個人タクシー別個に二名、こういうふうな構成を考えております。それから大阪につきましては、事業者三名、組合三名、学識経験者四名、利用者三名、それから個人タクシー業者一名、合計十四名ということになっております。今後におきましても、おそらくほとんど同じなものはこれに近い陣容をもって運営諮問委員としてやっていただきたいというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 この問題も先ほど来問題になっておりますので、深くは追及をいたしません。が、往々にして、これらの問題、それぞれの委員会がきわめて非民主的な運営によって一方的に運転者の問題が押し付けられていくことになる、これはたいへんなことではございまして、局長も言っておられますように、ほんとうに民主的に、十分運転者の利益が守られるということで、ひとつ運営に十分なる注意をしていただきたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

最後に、先ほどお願いいたしました労働省に對しましては、いわゆる新産別が労働力を供給いたしております実態、一体全部で何名なのか、どういう企業にどういうように配置をされておるのか、その配置をされておる労働者の勤務状態はどうなのか、勤務態様はどうなのか、賃金はどうなのか、それらが継続的に雇用されておる従業員との比較は一体どうなのか、これらについてひとつ明細な資料を御提出いただくようお願いして、質問を終わりたいと思っております。

○黒住委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。  
午後五時十四分散会

昭和四十五年五月一日印刷

昭和四十五年五月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局