

第六十三回国会 運輸委員會 議 録 第十八号

(三三〇)

昭和四十五年四月十日(金曜日)

午前十時五十八分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 德安 實藏君

理事 村山 達雄君

理事 松本 忠助君

理事 佐藤 孝行君

中村庸一郎君

金丸 徳重君

宮井 泰良君

田代 文久君

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

運輸省自動車局長 菅川 薫君

運輸省自動車局長 大坪健一郎君

運輸省自動車局長 鎌瀬 正己君

委員外の出席者

運輸省自動車局長 菅川 薫君

運輸省自動車局長 大坪健一郎君

運輸省自動車局長 鎌瀬 正己君

運輸省自動車局長 菅川 薫君

運輸省自動車局長 大坪健一郎君

四月十日

理事宮井泰良君同日理事辞任につき、その補欠として松本忠助君が理事に当選した。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

連合審査会開会に関する件

参考人出頭要求に関する件

第一類第十号

運輸委員會議録第十八号

昭和四十五年四月十日

タクシー業務適正化臨時措置法案(内閣提出第一〇三号)

○福井委員長 これより会議を開きます。

この際、理事辞任の件についておはかりいたします。

理事宮井泰良君から理事を辞任したい旨の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

つきましては、その補欠選任をいたさなければなりません。これは先例によりまして、委員長において指名したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。それでは、松本忠助君を理事に指名いたします。

○福井委員長 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。和田春生君。

○和田(春)委員 このタクシー業務適正化臨時措置法案につきましては、いままでの質問等においてかなり明らかになった点がございしますが、なお初めての試みでありますし、運用いかによって、当初の意図と反しまして、これ自体がかえって物議をかもしようなことにもなりかねませんので、なお、そういう点の疑問とすることを確認する意味におきまして、幾つかこの法案の内容についてお伺いをし、あわせてタクシー業務の正常

化についての根本的な政府の姿勢につきまして、あとから運輸大臣にお伺いをしたいと思っております。

まず、法案の内容、これは自動車局長でつてございしますが、運転者が登録いたしましてある業者に雇われておつたのが、現に雇用されているあるタクシー会社をやめた。そのときに、登録の消除を申請するのは運転者自身であつて、そこに雇い主は何ら介入をしないのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○黒住政府委員 登録の消除でございますが、これは運転手のほうで申請をできるわけでございまして、雇用者のほうの承認とかそういうものは別に要しません。運転手みずからで申請ができるわけでございします。

○和田(春)委員 そうすると、この運転者は、この会社をやめたい、どこかいい会社があれば就職をしたいとか、あるいは一時タクシーの運転手をやめたい、こういうときに、当該会社に辞表を出してやめましたと、そういう行為をすれば、その辞表なら辞表の写しをつけて登録の消除を申請すればそれで足りる、こういうことになりませんか。

○黒住政府委員 さようでございします。

○和田(春)委員 その場合、この条文で見ますと、「その登録を消除しなければならぬ。」というふうになつておりますけれども、この「その登録」というのは、登録そのものを取り消すということではなくて、あるタクシー会社、AなるAなるタクシー会社に雇われておつたその雇用主の事項だけを消除する、こういうこととございしますか。その点を確認したいと思います。

○黒住政府委員 ある会社をやめましてほかの会社に移る場合、それから運転手をやめてしまふなけいような場合におきましては、第八条の変更の届け出でございまして、第八条に、次に掲げる場合

には、運輸大臣に届け出をしなければならぬというところでございします。その内容につきましては、五条の第二項に、運転手の雇用されているタクシー事業者の氏名とか名称とか、こういうものがございします。それには、雇用されないという変更の届け出をする、あるいは今度はそれをやめまして、次に甲という会社から乙という会社に移る場合におきましては、乙という会社の雇用契約書あるいは雇用予約書を持つてくれば、それも変更することができま。

○和田(春)委員 私の伺つてゐることはちよつと違つてゐます。Aのタクシー会社からBのタクシー会社に移つたという場合には、雇用者の変更になるわけでございします。Aのタクシー会社を一時やめた。しかし、うちで少し休んでいる場合もありましようし、どこかいい会社がないかと思つてもある、あるいは自家用の運転手にでもなろうと思つたけれども、いい口がなかったため、またもう一べんタクシーの運転手になりた、いわゆる日雇ひではなくて、本人の職業選択の自由に基づいてそういう場合があり得るわけでございします。そこで、AからBへ移るのでなく、Aのタクシー会社をやめた場合にどうなるかというのを聞いてゐるわけでございします。その雇い主の点だけを消除するのか、登録そのものを取り消すことになるのか、その点を確認してゐるわけでございします。

○黒住政府委員 第十条の第一項第三号でございまして、相手方の事業者の名前だけがなくなるわけとございまして、登録は一定の運輸省令で定める期間、これに約二年間という予定にいたしてあります。継続するわけとございします。

○和田(春)委員 それではつきりいたしました、そうなりますと、いまおつしやつた二年間の

期間は登録は残ってゐる。したがつて、その期間内に別のタクシー会社に雇われたという場合には、そのタクシー会社の名前に登録の上に記載をされる。したがつて、この登録を消除するというようなことが、雇い主の権力によつて不当に、人身売買というと言い過ぎでございましょうけれども、運転者を拘束するおそれはない、このことを確認してよろしゅうございますね。

○黒住政府委員　いま先生がおっしゃるとおりでございます。雇用事業者でもって運転手の移動の制限その他はできないというふうに考えます。

（委員長退席、宇田委員長代理着席）

○和田(春)委員　それでは次にお伺いをいたしますが、登録運転者は登録運転者証が交付されることになっております。ところが、いろいろなこういう機会に悪い例もあるわけでございまして、大方の業者並びに大方の運転手というのははじめにやつておるわけでございますけれども、業者、運転者ともにやはりたちの悪いものもあるわけなんです。そういう場合に、結託をするというか、偽装をして、そういう登録運転者証を受け取って、それが転々として日雇いの運転者に悪用される、そういうことになると、せっかくの登録が無意味になるわけでございますが、運転者証というものはだれに渡されるのか、またその渡された運転者証は、そういう悪用されないというような明確な表示が何かあるのか、その点についてお伺いをしたいと思います。

○黒住政府委員　運転者証は、第十四条によりまして、「タクシー事業者の申請により、当該登録運転者に係る運転者証を交付する。」ということとでございます。まして、事業者に交付するわけでございます。

それから運転者証には、これは第十五条によりまして記載事項の訂正というやうなことがございますが、記載事項につきましては、これは省令でもって決定をいたす予定にいたしておりますが、氏名とか事業者の名前、それから第二種免許の有効期限、それから登録の番号または運転者証の番

号、それから写真もこれと一緒に掲載をいたすことにいたしました。いまのような悪用はできないと思いますし、かりにこれを悪用いたしました、この法令に対する違反になりますから、適当なる罰則その他がかかるわけでございます。

○和田(春)委員　それではその登録運転者証を實際自分が雇われている会社と違う事業主の車に持っていくて使つた場合には一目りより然である、そういう形につくられるということでありますか。

○黒住政府委員　省令によりまして、先ほど申し上げましたように、具体的詳細に規定をいたす予定にいたしておりますので、一目りょう然にわかるようにいたしたいと思います。

○和田（春）委員　そういたしま

シー業務適正化臨時措置法案によって、いわゆる業者としてはなほ責任を持ちにくいような、俗にいう日雇いあるいは渡りものの運転手、本来タクシーというような業務に従事するのは好ましくない、そういうものが締め出される、そういうことが担保されることになるわけでございますが、そういう悪質な意図を持っていなくても、この前の委員会でも質問になっておりましたけれども、労務供給事業という形で、日雇いの形態になっているという運転手もあるわけでありますけれども、そういう悪質であるかはいかは問わず、いわゆる日雇い形式の運転手、ごく短期間において業者を転々とする運転手というのは、この登録の実施によって締め出される、それは認められないこととなる、こういうふうに確認してよろしゅうございませうか

○黒住政府委員　登録につきましては、雇用契約書によりましてこれをチェックして登録するわけでございますから、二重に転々と雇われるというふうなことはチェックできます。さらに省令でもって禁止されております者は、「日雇い入れられる者」とか、「二月以内の期間を定めて使用される者」とか、「試みの使用期間中の者」とか、「十四日未満の期間ごとに賃金の支払いを受

ける者」と規定されておるわけでございまして、登録申請を見まして雇用契約その他をチェックすれば、これらは従来とは違ひまして、完全に実施されるものと思つております。

○和田 春 委員　その場合の政府としての解釈は、この臨時措置法がなくても従来からそれがたてまゝとしては認められていなかったのであるが、この臨時措置法案においてそれの実施が保障されることになるとという解釈であるのか、従来は日雇いのなものは事実上認めておつたが、この臨時措置法案においてそれが認められなくなるという解釈なのか、その辺をお伺いしておきたいと思ひます。

○黒住政府委員 従来から日雇いは禁止されて

おつたわけでございまして、臨時監査の場合等におきましてこれをチェックしたわけでございますが、犯罪捜査的な監査はわれわれのほうではやれないわけでございますので、一応帳簿その他を見まして調べるわけでございますけれども、なかなか実物が発見できないくらいがございました。したがって、われわれとしましては、どの程度そういうものがあるかにつきましては、従来明確なる資料はなかったわけでございまして、極力臨店の場合等におきましては調査をいたしておりますけれども、おそらく書類上の表面と実質というものが伴っていないかつたような例があるのではないかと思えます。今後におきましては、それらを登録の場合におきましてチェックするわけでございまして、そういうふうなことはないように実施できるものと思っております。

○和田(春)委員 次に、近代化センターに登録の仕事をやらせるわけでございますが、同時に、業者は、伝えられるところにありますと、会社の場合には三万円、個人タクシーの場合には六千円で、すかの負担金を納めることになっておりまして、月々これだけの費用を負担するという形になりますと、かなりの負担になるために、たとえば納付を怠る、こういうことが行なわれるようになると思うわけです。これについては、三十七条の第

八項によりまして、運輸大臣が納付義務者に対して適正化事業実施機関に負担金あるいは延滞金を納付すべきことを命ずることができる、こういうふうになつてゐるわけでございますけれども、この行政権力の行使として負担金を納付すべきことを命ずるというその金額は、三万円なら三万円の全額であるのか、あるいはそのうちの部分になるのかということを確かめたいと思つてゐます。なぜならば、三万円という負担金については、運転者登録という業務だけではなくて、そのほかに通正化事業実施機関がいろいろな事業をやることになつてゐる、その費用を含めての負担金であるわけですが、その点の限界というものを伺ひたいと思ひます。

○黒住政府委員 三十七條に強制徴収の規定がございます。ただ、適正化事業実施機関が取りまづ金は、強制的な性格の金と、そうではない金がございますので、性格上強制的に取りまづものは第三十四條にあります。が、第三十四條一項に列挙いたしておりますところの一号から五号に關する金につきましては、これは適正化事業実施機関が行なう事業でございますので、これに要する金につきましては強制徴収の負担金となるわけでございします。それにつきましては、三十七條に負担金の徴収規定がございまして、規則上納付書によりまして納付していただくわけでございますが、かりにこれが納付されない場合におきましては、督促状を發しまして第四項によつて督促をする。それにつきましては、さらにおくられた場合においては延滞金を徴収するといふわけでございます。そのような方法でもつて負担金を徴収するわけであります。

○和田(春)委員 延滞金の点は、非常ににつきりしてあるからお伺いしてあるわけじやございませんで、この適正化事業実施機関が徴収する負担金について、そのきめられた負担金の全額であるのか、あるいはこの法律において実施することが義務づけられている仕事の範囲内についてなのか、その点を明確にさせていただきたいということ

をお伺いしてあるわけです。これは法律的問題やいざこざの起る種になりますので、お伺いをしてあるわけでありませう。

(宇田委員長代理退席、委員長着席)

○黒住政府委員 たいだい申し上げました第三十四条一項の一号から五号に規定いたしておりますところの仕事に相当する金につきましては、負担金として強制徴収の対象になります。それで、現在の数字から申しますと、たとえば三万円の場合におきましては、二万円ないし二万五千円程度のものでその対象になると思っております。

○和田(春)委員 その点、大体はつきりしてきてわけてございますけれども、三十四条の一号から五号までありますけれども、その事業実施機関の管理運営や施設等が適当でない、そのために、金を使つたけれども事実上遊休施設になるとか、あるいは非常に不適当で利用されないとか、そのために実施機関の費用が余分にかかるというふうな、実施機関の運営そのものの欠陥、ないしはその姿勢から生ずる損失、ないしは負担の増大というふうなもの、この規定によつて負担金を納める義務にかけられて、そして各業者や個人タクシーの運転手に負担が強制されるという形になると、たいへん問題になると考えられます。この点については、もし負担金を納めない場合には納めろということを経営大臣が命令をするわけです。それに違反すると、タクシー事業ができないうというふうな、認可の取り消しにまで及ぶこととありますから、特段に慎重で厳密な運営並びに監督を行なわれるように、強くこれは要望をいたしておきたいと考えるわけでありませう。

これは要望をいたしまして、次に、この事業実施機関の運営につきまして諮問委員会が設けられる。これにはタクシーの運転者が組織する団体が推薦する者を入れることになっております。現実に運転者が組織する団体には、系統の違った、色合いの違った労働団体が幾つかあるわけでございます。この場合、人選が片寄りますと、この事業の実施機関そのものの権威というものが、そのと

きから非常に否定されるような結果にもなりかねないわけでございますが、その点の選任については、そういう労働団体の色合いの違い、系統の違いというものが十分に配慮して人選をされるおつもりであるかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○黒住政府委員 適正化事業諮問委員会は、第三十九条に規定いたしております。その第三項におきまして、「タクシー事業者が組織する団体が推薦する者」と「タクシーの運転者が組織する団体が推薦する者」、それから学識経験者、それから利用者というふうな四者構成になっております。その中で、「運転者が組織する団体が推薦する者」というものがございませう。これにつきましては、いま先生御指摘のように、現在の東京、大阪の運転手にはいろいろの団体がございまして、大別すれば、おおむね三つくらいに分かれるんじゃないかと思ひます。それで、われわれといたしましては、それらの各団体の御意見を聞きまして、ここで「団体が推薦する者」とありますので、十分それらの意見を聞いて、尊重いたしまして人選をやるというふうな考へております。

○和田(春)委員 それでは最後に、この罰則に關係をするというか、そういう問題について、二点だけお伺いをいたしたいと思ひます。

運転者登録を取り消されると、タクシー運転者としては死刑の宣告を受けるのと同じようなことになるわけでございますが、第九条の第一項第二号に「自動車の運転者の職務に關して著しく不適当な行為」という条文があります。この点は前の委員会でもいろいろ質問がございまして、どうも具體的にはつきりいたしません。九条の第一項の一号があつて、二号がそこにある。「運転者の職務に關して著しく不適当な行為」というものが、不当に解釈され、利用されまうと、運転者としては非常に困る。また不安を持つております。その点についてかなりこの法案に不安があるやうですが、ひとつこのやうなことなんだということがわかるやうに、具體的なものを二つか三つ明示していただいて、その点について当局の見解を明らかに

していただきたいと思ひます。

○黒住政府委員 第九条の第一項の一号は、道路運送法關係のものでありまして、乗車拒否だとかその他のものでございませう。第二号は、そういう直接道路運送法關係のものでございませう。で、「職務に關して著しく不適当な行為」でございませう。たとえば、証券取引法等にも規定がございませう。たゞ今の場合におきましては、まず第一に、乗客に対する行為として、乗客に対する傷害とか殺人だとか強制わいせつ、あるいは強姦であるとか強盗、脅迫、そういうふうな類の刑法犯でございませう。その他、運転自体につきましては、ひき逃げをしたというふうなことが明白であるやうな場合におきましては、著しく不適当な行為になります。

○和田(春)委員 そういたしますと、そういう刑法事犯に類するやうな問題は、刑法によつて処罰されるという以前に於いて、そういう事実があれば、この第九条第一項第二号によつて登録の取り消しを行なうことができる、そういう道を開いてあるわけであつて、著しく不適当な行為とは、おおむね自動車の運転中ないしは自動車内部に於いて刑法にひつかかるやうな犯罪行為、その範囲内であるというふうな解釈によろしいわけですか。

○黒住政府委員 先ほど申し上げましたやうな行為につきましては、われわれのほうの機関でもつて直接に把握するということとはほとんど例外でございまして、警察のほうでこういう事犯は検挙されるわけでございます。したがって、そのうちのほうの通告を得まして、これが明白になつてくるわけでございます。その場合における取り調べ等は、こういう事犯が起りますと、おそれる警察のほうで身柄の拘束をして取り調べるといふこととでございませうから、われわれのほうは、それからの通報を待ちまして処理するといふ順序になるかと思ひます。本件につきましては、十分運用につきましては警察庁とも連絡を密にいたしまして、運用に誤りがないやうにしたいといふふうに

相なつております。

○和田(春)委員 それではもう一点だけお伺いいたします。

第五十九条によりますと、運転者が違反行為をやる。たとえば、乗客を乗せてはいけないう場所から乗客を乗せたといふやうなときには、その運転者、つまり行為をした者だけではなく、「その法人又は人に対して、各本条の罰金刑を科する。」といふふうになつておるわけでございますが、これはいまだしばしば、運転者にはその意図がないにかかわらず、業者の強要により、あるいは誘導によりまして、違反行為をあえてするといふ事例も報告されておりますので、そういう場合には業者自体も責任をとるという意味で設けられてゐる罰則規定であると思ひます。けれども、業者が善意において努力をして、運転者に適切な指示を与えてゐるにもかかわらず、その運転者自体の違反行為であるといふ場合に、第五十九条の条文だけを見ますと、法人または人、つまり使用者に対しては本条の罰金刑が当然科せられるといふふうにも読めるわけでございますけれども、そうすると、善意で努力してゐる業者にとつてはなほ迷惑なことになるわけですが、その点はどういうふうな解釈をし、運用されますか、確認をいたしたいと思ひます。

○黒住政府委員 この五十九条は、いわゆる両罰規定であります。両罰規定の場合に、たとえば道路運送法百三十二条におきましてはたゞし書きがありまして、「相當の注意及び監督が尽されたことの証明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。」といふたゞし書きがついておるわけでございますが、今回の法律にはそれがついておりません。これは昭和二十五年から二十八年までの間に制定された法律において、この両罰規定にたゞし書きをつけるのが通例であつたわけでございますが、現在の立法例におきましては、そのたゞし書きをつけないことが通例でございませう。それは昭和三十一年十一月二十七日の最高裁大法院の判例がありまして、両罰規

定は、事業主として行為者の監督その他違反行為を防止するために必要な注意を尽くさなかつた、過失の存在を推定した規定と解すべきであるといふことである。このただし書きがなくても、適当な注意、監督をしてあげればこの両罰規定はかららないという判例がございす。そうしてまた、本件の立法につきましても、ただいま御説明申し上げましたように、最近の立法例は昭和二十五年から二十八年までの立法例と違ひまして、ただし書きをつけなくてもつけたものと同じように解釈してしかるべきであるといふふうなことで、今回の法律にはそのただし書きをつけなかつた次第でございます。

○和田(春)委員 それではただし書きがなくても、いま言ったような善意でやっている者が巻き添えを食うという心配はないといふふうに厳密に運用される、そうである、そうでないだけでつこうでありますから、もう一度はつきりお答えいたしたいと思ひます。

○黒住政府委員 そうでございます。

○和田(春)委員 それでは法文そのものに対する質問は以上で終わりました、たいへんおそくなりまして、運輸大臣には恐縮でございます。このタクシー業務の適正化といふことをねらいにして臨時措置法ができたわけでありすが、これはあくまでも臨時措置法という形になっておりますが、本来の目的は業務の適正化にあると思ひますので、その点について運輸大臣の所見をお伺ひしたいと思ひます。

それでは具体的に申し上げてお伺ひしたいと思ひますので、現在大都市におきまして乗車拒否が起るとか、運転手の極端な客選びが行なわれるとか——もちろん刑法の犯罪にかかるような悪質運転手は例外でございますけれども、いま言ったようなことが非常に問題にされ、世論から追及をされておるわけでありす。この点について、もっぱら世論の動向は、乗客が被害者ですとか、タクシー業者並びに運転者の諸君が加害者で、悪者にされているという傾向が非常に強いわけ

でございます。私自身タクシーを利用し走つてみた実感からいいますと、現在のタクシー自体の料金体系、そのために、このように非常に交通が渋滞をきたし、自動車の量が飛躍的にふえてきて、道路事情が追いついていけないといふので、大都會に不適当なものがあるのではないかと、大都會を感じました。それを補正する手段として、たとえば、今回若干の料金の引き上げに加えまして、時間制メーターの併用も行なわれております。これは確かに一つの方法だと思ひますけれども、時間制メーターが併用されると、一定の距離を走ると、着いてみなければいけません。それがはつきりしない、見当がつかない。運転手に聞いてみても、さあ走つてみなければわかりませんと答えざるを得ない。大体こちら辺でしようといつてみたところが、予想以上に時間がかかると、料金が高つく。それが百円、二百円のことでも、乗客との間にたいへんトラブルを起す。そういうことになりまして、できるだけトラブルがあるところは避けて、そして収入をあげないことに、業者にとつても運転手にとつても困るということになるわけでございます。これは単に歩合給が存在するといふことだけではなくて、運賃収入が上からなければ会社自体がまいるわけですから、固定給であつても運転手がやめていけなくなるわけですから、やはり収入を上げていけなくはない。そういういたしますと、従来の基本料金が最初百円で、走行キロ数に応じてメーターが上がつていくという仕組みは、大体正常にほとんどの場合合算が走れるといふことを前提にした運賃体系ではないのか。たとえは東京では、改定前は最初の倒しの運賃が百円で、二キロまでとなつておりました。今度はこれが百三十円になった。そういうふうにするのも、数字がいいか悪いかは別でございますが、倒しでメーターが二百円なら二百円出る、そのかわり、たとえはキロ数は二キロを三キロに延ばすか、三・五キロに延ばすか、その辺は計算でございすけれども、都内あるいは都心部の一定の範

囲内においては、距離の長短にかかわらず大体一定の料金で走れる、こういう形にすれば、かなり事態は改善されるのではなからうか。値上げがけしかるとかけしからぬとか、業者がもうかるとか利用者がどうとかいふ感情を抜きにして、冷静に今日の都市事情といふものを考へてみますと、そういうことが必要ではなからうかといふ気がするわけですね。運賃値上げ前におきましても、長距離のタクシーを頼んだときに、私自身の経験でも、もう時間がなくて交代で帰る場合とか、ほんとうにやむを得ない事情のある場合以外は、断わられためしは一度もありません。むしろ東京に行くと言つて喜んで乗せてくれる。料金を値上げする前でもそういう傾向が強かつた。そういうことを考へると、すいすい走れる長距離については値上げといふことについて特段の重点を置かなくて、都心部の渋滞地域における料金体系そのものに根本的にメスを入れる必要があるように思ひます。かなり世論の批判を浴びて運賃の値上げをしたばかりでありまして、それをさらにいじるといふ朝令暮改は許されぬでしょうけれども、今後こういう形を続けておつたのでは、いつの場合でも、善良に努力しようとする運転手や業界もひつくるめて悪者にはかりされておつて、一つも事態は改善されない。相変わらず乗車拒否や客選びといふものが進むという事態は、運輸省当局がどれだけ強調されても残ると思ひます。そういう点につきましても、運輸行政を担当している大臣といひまして、大胆率直に今後の改善について、この法律に頼るだけでは、いまのような料金体系に対するメス入れも含めまして、所見をお伺ひしたい、こう考へるわけでありす。

○橋本國務大臣 最初のタクシー業務の適正化、この法案の目的は、だんだんと皆さんの御質疑で御了解願つたように、最大の目的は、やっぱり研修ももちろんこれは技術のこともありましようけれども、それらを含めた一つの人間教育をやつていこうといふことが第一。第二は、御承知のように登録制度。人間の特性はいろいろありますから、できるだけりっぱな運転手をタクシー運転手として使つていくための登録制度。それに違反した場合にはこれをのける。これが第二の目的でしょう。第三は、かような神経を使い、かつまた都市交通等に從事する者の環境を考へてやろう。いわゆる休養施設、この休養施設につきましても、あるいは遠く保養的な施設も考へたいと思ひます。この三点がねらいで、特に第一と第二がねらいであります。

しかし、この臨時措置法によつて乗車拒否が絶対になくなることを運輸大臣保証できるかといひますと、これは人間の特性がからんでおりますから、最大限の努力をいたしましても、完全にこれを防ぐといふことはむずかしい問題が残ろうと思ひます。しかし、何歩でも前進すれば法律目的は達成するわけでありすから、無理のないように——ただいま和田委員からいろいろこまかい点の適切な御質問がありましたから、この適切な御意見の中で、無理に行なうことによつていふような障害が逆に起る心配がある、かような御注意はごもっともだと思ひます。私もその点は心配しております。したがつて、いわゆる社会の調和といひますか、そういうものは一つの単なる形容じやありませんから、そういう意味において、和田さんのようなお考へのもとにこれを運用したい、こう考へております。

そこで、これらの問題をひつくるめまして第三の問題として問題にされましたのは、いまのようなめんどろな料金制度よりは、一定区域間を均一料金で走る、金額は幾らにするにいたして、そのほうがかえつていいのではないかと、御意見であります。私も実は、この法案がきます前に、なかなかめんどろじやないか。アイトルタイムでいきましても、夜間時間というもので、お客さんのほうから見れば、めんどろなことはあまり好ましくない。しかし、法律といふことになりますと、あるいは規定といふことになりますと、何かそこに合理的な根拠がないと定めにく

いのです。そういうことから、業者あるいは経験者その他各般の意見を集めて、そしてでき上がったのがあの料金だろと思うのです。したがって、この料金制度の改正が完全なものであるとわれわれは考えてはおりませんが、いまお話をありましたように、せつかく各方面の意見を聴取して、この辺でやってみよう、ある程度の収入も確保できるのではないか、かつまた、運転者にしても労働条件に比例して一定収入を得ることができらうというので、で上がった料金改正であります。いまおっしゃる通りに、朝令暮改はできませんという御親切な御意見ですが、そのとおりです。一年なりあるいは二年なりという状況で実施した上において、やはりこれは考えるべき事態が出てくるかもしれないけれども、ただ問題は、先ほどお話があったように、交通事情が変わったんだということです。ライドタイムというものは、実際はタクシーにとっては迷惑千万で被害者です。しかし、乗客のほうから見れば、おれはちよつとそこまで行くだ、それに對して二百円だということでも困る。二百円とか百五十円とか金額は別にして、従来の倍あるいは三倍とられる。しかし、相当の距離まで行けば従来より安くなるというもののとり方が出てまいりますので、日本人というものは、案外合理主義者の考え方をします。その点法律がたたくさん出ることになる。こういう意味で、もちろん一つの御意見として尊重すべきではあります。一応これを実施しまして、その結果によつて、どういう形で改正する必要があるかどうか、あるいはこれがまあみんなに納得されて、いろいろ不満があるにしても、これ以上方法がないかもしれない、こういうところに着ちつか、これらの実施を見た上で考えるべき点が出てまいりますれば、もちろん、これは積極的に考え直す必要が出てくるようなことであらば、勇気を持ってこれを処理する。やつたんだから五年か六年やつてみよう、かようなことは乗客、利用者にとつても御迷惑でありますから、やつた上で、これはどうしてももう一度

考え直す必要があるという事態が起されれば、もちろんこれは率先取り上げて検討することはやぶさかではあります。しかし、まだ一カ月か一カ月半でございいますから、もう少し情勢を見てみたい、かように考えております。

○和田(春)委員 重ねて伺いたしますが、大臣がおっしゃいましたように、人間教育であるとか、あるいは環境の整備であるとか、いろいろな点で、立法の上においてもあるいはその他行政指導の面でも、手段を尽くすということはたいへん大切だと思ひます。その努力は否定する気持ちは毛頭ございせん。しかし、こういうことを私が考えたというのは、実は私自身がオーナードライバーで約八年間の経験があるわけなんです。完全無事故できておるわけなんです。都内をずっと走っておりまして、この七、八年間における事情の急変というのはいへんものがあるのです。タクシーに乗ったとき考えてみますと、これほど人間をせいたくにして使う輸送機関はないわけでありまして。一人の人間が乗ったときに、一人の運転者をちやんとそこへつけておるわけですね。ドアをあけさせて、自分をどこかに運ばせて、そしておろさせるという、一人の客に一人の運転者を使っているということになる。今日非常に労働力の不足の時代に、これはある意味でたいへんせいたくな輸送手段であるということもいえるわけなんです。ところが、そういうことにふさわしくない労働条件なり、あるいは運行の環境が出てきておるものから、なかなか運転者にならたがらない。やつても逃げ出してしまふ。そうすると、結局質の悪い者が集まつてくる。そういう悪循環があるように思ひます。その点において、やはりある程度誇りを持つて仕事ができる、そこまで大げさに言わなくとも、環境をつくっていくということ

が、やはり近代化されたタクシー業あるいは自動車といふものは、そういうものに同じような影響力と考へ方を持つてきておる。最近配達料を特に取つたりするような傾向があるようですが、特別に配達料を取るのではなくて、そういうものは食堂に行つて食ひべきだ。外国はみなそれですね。それをどんぶり一ぱいでも配達させる、新聞も配達させる。外国で新聞を配達するところはないですよ。こういう社会慣習、いわゆる非近代的な慣習を、もう近代国家になつてきたのですから、これはお互いが考へていかなければならぬ。そういう影響力、そういうものの考へ方が、やはりタクシー事業にあるということですね。したがって、和田さんも外国にはたびたび行つていらつしやるようですが、とにかくバリならバリ、あれだけの観光大都市に、タクシーといへばそんなにくさん日本のようにないのです。タクシーというものは緊急必要なるものが主として使う。あとはオーナードライバーもしくは地下鉄というように軌道にたよつておる。ところが、日本ではタクシーの使い方が、軌道、バス、電車と全く同じような使い方をしようとする。でありますから、いま和田さんがおっしゃつたように、ある程度はから見れば高いという賃金を料金として得てよいかどうかということになると、そういうものの考へ方が変わつてこない、やはり反響を受けるのではない。しかし、非常な貴重な御意見でありますから、今後この問題に取り組む際には、それらを含めまして、いわゆるタクシーのあり方あるいはハイヤーのあり方、こういうものをひとつそれらの関連性において十分検討して、近代的なあり方、さうなものを考へていきたい、かように考へております。

○和田(春)委員 終わります。

○福井委員長 次に松本忠助君。

○松本(忠)委員 タクシー業務の適正化の臨時措置法案につきまして、若干お伺ひしたいわけでございます。私が海外旅行をしておりましたため、本法案につきまして関係同僚議員諸氏が数回

考へ直す必要があるという事態が起されれば、もちろんこれは率先取り上げて検討することはやぶさかではあります。しかし、まだ一カ月か一カ月半でございいますから、もう少し情勢を見てみたい、かように考えております。

○和田(春)委員 重ねて伺いたしますが、大臣がおっしゃいましたように、人間教育であるとか、あるいは環境の整備であるとか、いろいろな点で、立法の上においてもあるいはその他行政指導の面でも、手段を尽くすということはたいへん大切だと思ひます。その努力は否定する気持ちは毛頭ございせん。しかし、こういうことを私が考えたというのは、実は私自身がオーナードライバーで約八年間の経験があるわけなんです。完全無事故できておるわけなんです。都内をずっと走っておりまして、この七、八年間における事情の急変というのはいへんものがあるのです。タクシーに乗ったとき考えてみますと、これほど人間をせいたくにして使う輸送機関はないわけでありまして。一人の人間が乗ったときに、一人の運転者をちやんとそこへつけておるわけですね。ドアをあけさせて、自分をどこかに運ばせて、そしておろさせるという、一人の客に一人の運転者を使っているということになる。今日非常に労働力の不足の時代に、これはある意味でたいへんせいたくな輸送手段であるということもいえるわけなんです。ところが、そういうことにふさわしくない労働条件なり、あるいは運行の環境が出てきておるものから、なかなか運転者にならたがらない。やつても逃げ出してしまふ。そうすると、結局質の悪い者が集まつてくる。そういう悪循環があるように思ひます。その点において、やはりある程度誇りを持つて仕事ができる、そこまで大げさに言わなくとも、環境をつくっていくということ

が、やはり近代化されたタクシー業あるいは自動車といふものは、そういうものに同じような影響力と考へ方を持つてきておる。最近配達料を特に取つたりするような傾向があるようですが、特別に配達料を取るのではなくて、そういうものは食堂に行つて食ひべきだ。外国はみなそれですね。それをどんぶり一ぱいでも配達させる、新聞も配達させる。外国で新聞を配達するところはないですよ。こういう社会慣習、いわゆる非近代的な慣習を、もう近代国家になつてきたのですから、これはお互いが考へていかなければならぬ。そういう影響力、そういうものの考へ方が、やはりタクシー事業にあるということですね。したがって、和田さんも外国にはたびたび行つていらつしやるようですが、とにかくバリならバリ、あれだけの観光大都市に、タクシーといへばそんなにくさん日本のようにないのです。タクシーというものは緊急必要なるものが主として使う。あとはオーナードライバーもしくは地下鉄というように軌道にたよつておる。ところが、日本ではタクシーの使い方が、軌道、バス、電車と全く同じような使い方をしようとする。でありますから、いま和田さんがおっしゃつたように、ある程度はから見れば高いという賃金を料金として得てよいかどうかということになると、そういうものの考へ方が変わつてこない、やはり反響を受けるのではない。しかし、非常な貴重な御意見でありますから、今後この問題に取り組む際には、それらを含めまして、いわゆるタクシーのあり方あるいはハイヤーのあり方、こういうものをひとつそれらの関連性において十分検討して、近代的なあり方、さうなものを考へていきたい、かように考へております。

○和田(春)委員 終わります。

○福井委員長 次に松本忠助君。

○松本(忠)委員 タクシー業務の適正化の臨時措置法案につきまして、若干お伺ひしたいわけでございます。私が海外旅行をしておりましたため、本法案につきまして関係同僚議員諸氏が数回

が、やはり近代化されたタクシー業あるいは自動車といふものは、そういうものに同じような影響力と考へ方を持つてきておる。最近配達料を特に取つたりするような傾向があるようですが、特別に配達料を取るのではなくて、そういうものは食堂に行つて食ひべきだ。外国はみなそれですね。それをどんぶり一ぱいでも配達させる、新聞も配達させる。外国で新聞を配達するところはないですよ。こういう社会慣習、いわゆる非近代的な慣習を、もう近代国家になつてきたのですから、これはお互いが考へていかなければならぬ。そういう影響力、そういうものの考へ方が、やはりタクシー事業にあるということですね。したがって、和田さんも外国にはたびたび行つていらつしやるようですが、とにかくバリならバリ、あれだけの観光大都市に、タクシーといへばそんなにくさん日本のようにないのです。タクシーというものは緊急必要なるものが主として使う。あとはオーナードライバーもしくは地下鉄というように軌道にたよつておる。ところが、日本ではタクシーの使い方が、軌道、バス、電車と全く同じような使い方をしようとする。でありますから、いま和田さんがおっしゃつたように、ある程度はから見れば高いという賃金を料金として得てよいかどうかということになると、そういうものの考へ方が変わつてこない、やはり反響を受けるのではない。しかし、非常な貴重な御意見でありますから、今後この問題に取り組む際には、それらを含めまして、いわゆるタクシーのあり方あるいはハイヤーのあり方、こういうものをひとつそれらの関連性において十分検討して、近代的なあり方、さうなものを考へていきたい、かように考へております。

にわたつて質疑をされたわけでございますが、その内容につきまして会議録によつて詳細に知り得ないので、重複する点があるかと思いますが、その点は御了承を願いたいと思うわけでございます。

大臣にまず伺いたいわけですが、提案理由の中で、「タクシー事業の利用者の利便の確保に資するため、当分の間、」とございます。この当分の間というのは、大臣の腹つもりとして、どのくらいの期間を当分の間としてお考えになっているのか。

○橋本國務大臣　臨時措置法というようなことばになつておりますから、十年、二十年という長い期間でもない。まあ十年以内といひますが、そんなところが見当である。できれば四、五年でも必要がなくなれば――要するに、いい業者ができればいい運転手ができるようになるれば、その必要はないだらう、こういうところに置いておるわけであります。ただ、運転手のいわゆる休養とか保養とか、あるいは待遇改善とか、こういうものは、この法律のいかんにかかわらず、別な事業団みたいなものができるわけでありますから、そういうものによつてやはりある程度相当続けていかれるのではないかと思ひますが、ここであつて法律できめましたことはそう何も半永久的なものではない。お互ひを規制するような法律はないほうがいいのですから、ある程度業者も、また運転手のほうもだんだんとよくなれば、やはり窮屈なものは、よろいかぶとは着てないほうがいいということから、自由にするのが自由主義社会のあり方ですから、なるべく早くさようにしたいと思つております。特にこの問題は、業者を保護する法律といひよりは、善良なる運転手あるいは一般の運転手、こういう者に対してできるだけ保護する、そういうものの考え方を持つてゐる。これは二、三の悪い運転手のために全部の人が誤解される例のないようにしたいといふところに主眼がある、かようにお考えおき願ひたいと思ひます。

に、そう思うわけでありませう。すべての運転手さんが悪いわけではないのであります。一部の限られた悪い運転手さんのために、善良な数多くの運転手さんがこの法律によつていろいろと制約を受けます。また負担金を徴収される、こういうことになるということは、長い期間それが続くということとは好ましいことではないと思ふ。言うならば、先ほども和田議員の質問に対して大臣が答へられましたように、乗車拒否というような問題、大きく世の非難を浴びた問題がございます。これらが解決されればこういうものは必要ない、そう思うわけでございますが、当分の間というものは、十年なんという長い期間にわたるようでは、私は非常に残念だと思ふわけでありませう。こういう問題をすみやかに解決し、すべての善良な運転手さんが保護され、そしてまた楽しい仕事につけるようにこの法律を運用してもらいたい。かつまた、タクシীর利用者の利便の確保ということが冒頭に書かれておるのでございますから、そのためには、本来言へば、利用者の利便をはかるためなら、ずつと長い期間続くのが当然ではなからうかというふうにも考えられるというところから、いま特別にお聞きしたわけでございます。大臣のお考えは、大体十年以内でこの問題の解決を完全になし得るというふうに理解してよろしゅうございますか。

○橋本國務大臣 法案それ自体の改正は十年以内、できれば五、六年くらいで片づけたい。そのくらいに業者も運転手さんもがんばってもらう。私、せんだって値上げの直前でしたが、いろいろ値上げの問題もありますから乗ってみました。そのときに、私のうちに行くのに、Ｕターンするような、逆に遠回りをするコースに乗ったわけですよ。そのときに、運転手さんは、もちろん私が大臣とは知らぬですよ。向こうは一般乗客だと思っている。私はあっちのほうに帰るけれども、別な道路を通って営業所からずっと戻ることになる。そうなりますと料金が高くなりますがよろしゅう

ございますかと言う。いや、私はちよつと途中で寄るかもしれないぬからけつこうだ、こう言つて乗つてみたのですが、その運転手さんは、そうですが、それならばけつこうですというような態度であつた。和田さんも、先ほど自分も乗車拒否にゐたことがないということですが、私も、何十回、何百回に乗っておりますが、この半年以来、その間そういうことにはあつたこともない。ですから、いまおつしやつたように、そういう好ましくない運転手は非常に数が少ないのではないかということと、あるいはまた運転手さんの説明が足らぬ場合もあるというようなこともあつたり何かして、誤解が起きさんだろうと思います。したがつて、私は、この法律を長く置いて鶴屈を思ひをさせる必要はない、かように考へております。

○松本忠委員 大臣が、いま御要求もあつたやうでございますので、もう一問だけお答へ願つて、席をかわつていただいてけつこうでござい

そのことは、実は私もロンドンでタクシーに試乗いたしまして見てまいりました。ロンドンのタクシーの運転手は、上着の胸のところに登録番号をしるされた金属のバッジ、約五センチくらいのバッジに番号が入ったものをつけております。そのバッジは、御承知かとも思うのでございますが、免許証とこのバッジの携帯があつて初めて営業が許可されている。今回の法律によりまして、日本では当該タクシーに表示する、こうなつております。私は、からだにつけさせたほうがよいのではないかと思つておりました。表示

それは、たいてい「なるかな」とか、「どう思うの？」と尋ねる場所というのが、大体どこに表示するお考えなのか、まだ具体的に伺っておりませんが、たとえばフロントガラスにその表示をするとか、あるいはタクシーの車内に表示するとか、いろいろ方法はあると思うのでございますけれども、できるならば、タクシーの運転手さんの胸のような見やすい場所につける、このほうがはつきりするのではなからうか。この点をひとつお考え願いたい。それからもう一点は、運転者の責任を明確にする

るために、現在のタクシーの車体の左側にナンバプレートを書き、乗客が番号を見るのには、わざわざ回らなければナンバプレートを見ることができません。乗車拒否をされて、車が行ってしまふそのときに、初めて何番であるということを確認できる。こういうことなので、できるならば、車の左側に大きくそのナンバプレートを書いてはどうか。これは提案でありますけれども、こうすることによって乗車拒否を少なくすることができるとはなからうか、こう思うわけでございます。

それからもう一点、個人タクシーが最近非常にいい評判を得ております。たいへんけっこうなことで、と思うのでございますけれども、現在の日本の個人タクシーというものは、自分の好きなときだけ稼動するわけです。何ら制限がないわけです。制約を受けていない。そこで、公共性を持つ、タクシーである以上は、何らかの方法をもって、地域のグループごとに分けるなりして営業時間を割り当てて、そうして個人タクシーの稼働時間を制約してはどうか。それでないと、個人タクシーというのは、自分の好きなときにかつてに——極端にいえば、夜だけ走りたいという人も中にはあるかもしれません。しかし、おおむね昼間はやって、夜はやらない、これが多いわけであります。そういう点から考えまして、個人タクシーの営業時間の割り当てというのをぜひひとつ検討してみてもいい。

この三点につきまして、大臣のお考えをお聞かせいただきます。

○橋本国務大臣 第一のほうの、外から見やすい、たとえば洋服につけてはどうだろうかというお話ですが、私は、松本さんの御意見よくわかります。ただ、わかりますけれども、要するに、外国では郵便配達は尊敬されるんですね。タクシー運転手はそれほどじゃないかもしれないけれども、それにしても、向こうでは日本みたいに運ちゃんというよりな感じじゃないですね。だから、

ら、郵便配達が尊敬されているという立場でマ
タをつけるのと、いまのようにあまり尊敬されな
い立場でだれしもがマークをつけるということ
は、本人のほうが好きかどうか、そういう感じが
私はするのです。ですから、登録された運転手さ
んが、おれたちは名譽ある運転手だ、だから堂々
と、いわゆる外国流に郵便配達のようにびしつと
することが好ましいという自発的な考えがあれば
別ですけれども、ただ洋服につけるといことは
悪い運転手を見つめるためだ、こうなつて、多く
の人に何かそのような印象を与えようといふこと
になれば、運転手さんの心証といひますか、かえつ
て不愉快な印象を与えるという意味においては、
私のほうから積極的にならざるべきかどうかとい
うことは、もう少し考えなければいかぬのじや
ないか。逆に、運転手さんが、われわれは選ばれ
た名譽ある運転手だからやるんだ、こういう気持
ちであれば、それはけっこうなんです。ただいま
の日本の社会意識が、そういう点については、利
用者側一般が、郵便配達とか、こういう公共事業
に携わっている従業員といふものをとて尊敬し
ていかなくてはならぬ、敬愛すべきである、こ
ういう考え方を持ってもらいたい。そうすると、
堂々とおれは登録をもらつておるんだ、こういう
ことになるわけでありまして、こういう点につ
いては、私はやはり慎重に考えるべきではなから
うかと思ひます。

それから第二のナンバープレートの問題です
が、これはもつとわかりやすいところにおきか
すけれども、中にはタクシーの場合あるよう
か、もちろん、タクシー自身を表示するという意
味で、犯罪捜査的なものの方より、私は少し
人間が甘いかもしれないが、やはりタクシー
自身を表示するためにわかりやすくするというこ
とであれば、これも一つの方法ではあります。た
だ、犯罪意識でものを考えるということはしたく
ないのです。やはりお互い人と人との関係は愛情
である。環境をまずよくしてやらなければ人間自

身はよくならないのだという、現実の社会から見
て少し人道主義的な考え方がわれわれは強過ぎる
のかもしれない。だが、それが遠回しであつて
も、やはりそこから政治は始まる、行政指導もそ
こから始まる。その期間がないで、ただ罰則で押
える。規制で押える、こういうものの考え方は、
必ずしも成功するものではないのではないか。や
はり必要最小限度、たとえば法律にしましても、
法律万端じやない私は考えておる。ただこれは
基準ですから、できれば順法精神、法は守つても
らいたい。たとえば、これはきつた話ですが、
軽犯罪法で、どうしても小使が出たくなつた、そ
こではしてはいいけないわけですね。しかし、とて
もがまんがでないでしてしまつた。これは法律
からいへば軽犯罪罪ですね。だが、そういう状況の
場合に、その状況を警官が聞いて、ああそうか、
それはやむを得なかつたとならぬ顔をするとい
うのも、一つの法律の運用じやないかと思ひます。
そういう愛情的なものの方がある、この
ういふ罰則とか規定とかいふものを考えていかな
いと、ますます人間を悪いほうに追い込んでしま
う危険がある。そういう意味において、法律を執
行する者は、そのような立場でものを考えてほし
い、かように考えて、私は、この自動車局の諸君
にも、そのようなものの方で運用をやつても
らいたい、かように指示をいたしておるわけであ
ります。

個人タクシーの稼働の点、これはいろいろの事
情があつてなかなかむずかしい問題ではありま
すけれども、行政指導としてこれはやらしたいと思
ひます。また一つには、個人タクシーといふもの
は非常に高年齢にしているのです。これも原因
があるのです。なかなか夜おそくまでやらない
といふこともありますので、個人タクシーを認め
る場合に、私は従来の考えはあまり賛成じやない
のです。十年以上とか二十年以上とかいふもの
にとらわれないで、ぶらぶらやつておつたけれど
ひとつタクシーをやつてみたいといふ人があれ
ば、必ずしもタクシー業者の中からだけ引つて扱

くといふような考え方をせずに、五年なら五年、
その間に和田さんみたいな無事故であるという方
がタクシーをやりたいといふことであれば、和田
さんにやつてもらつてもいいのです。そういう
オーナードライバーでも五年なら五年の経験があ
り、無事故であり、そして稼働時間がどうである
といふようなことになれば、そういう業者の中か
らだけ抜くといふ考えではなく、もつと広く考え
る。そういうことになれば、あるいは夜でもそう
いふ人はやるかもしれないのですが、しかし、
おつしやるように、行政指導として、そのよう
な措置を講ずるようになつてほしいと思ひます。
○松本(忠)委員 いまのお話で理解できますが、
言うならば、私も別に、タクシーの左の胸腹にで
かい番号をつけるとか、あるいは胸に番号をつけ
るといふようなことは、何も非難視し犯人視する
のではなくて、それらのことによつて一そう運転
者も自覚をし、そしてまた、善良な運転手が多い
わけなんです。そしてまた、それがその運転手た
ちを制約するものはないかと思ひます。ごく一部
の限られた悪い運転手さんのために今回の法律もあ
るんじゃないかと思はれる。善良な運転手さんは
むしろ被害者の立場です。そういうふうな考ええ
れば、何も大きな番号をつけつた、あるいは非常
に親切な運転手さんでよかつた、こうみんなに言
われるように、そしてその運転手に対して感謝の念
を持つて——そして大臣がいま言われたように、
外国では運転手さんを日本のように震動扱いしな
いわけですね。日本ではどうもそういう侮蔑の
目で見ているといふことは、こちら側にも問題が
あると思ひます。そういう目で見ると、運転手さん
のほうでも反発して、乗つても何も返事をしな
い。これではいかぬと思ひます。やはりこちらから
たかいかい目をもつて、公共的な事業に携わつて
る運転手さんの社会的な地位といふものをもつと
もつと向上させる意味においてわれわれは見えて
やらないかぬのじやないかと思ひます。

個人タクシーの問題につきましても、大臣と私
は少し見解を異にしております。やはりいまの法

律で十年なら十年といふ期間を経た上で、しかも
タクシー事業といふものに経験があつて、十分に
地理のことなどもわきまを置いている、そういう人が老後
の安定のために個人タクシーの事業を免許されて
いるといふ本来の姿で私はよろしいと思ひます。そ
してあの人たちは、ハンドルを握つてゐる限りにお
いては、非常に楽しい環境において握つてゐるわ
けです。決して苦痛をもつて握つてゐるわけじや
ない。ハンドルを握つてゐるものがむしろ楽しみ
である。私は、夜だつて十分出られるといふこと
も聞いております。一応そういう面からこの問題
についての方法を考えていただきたい、かように
思ひます。

以上で大臣はけっこうであります。あとは自動
車局長にまたお伺ひしたいと思ひます。
自動車局長に伺ひたいと思ひます。『タク
シー事業の業務が適正に行なわれていないと認め
られる地域』といふのは、具体的にどこをさすわ
けですか。
○黒住政府委員 本法にあります供給輸送力と輸
送需要との関係で、著しく供給輸送力が不足
し、かつ適正に行なわれていない、すなわち、運
送引き受けの拒絶その他の行為がひんぱんに行な
われる地域は、現在では東京と大阪地区といふふ
うに考えております。
○松本(忠)委員 それでは、なぜ東京、大阪はタ
クシー事業の業務が適正に行なわれていない地域
と認めたのか。その理由は、単にいま言われたこ
とだけでいいか。
○黒住政府委員 需給の関係でございますが、従
来は乗車率五五％の場合においては非常にバラ
ンスがとれておる、これが六〇％に迫りますと需
給のバランスがくずれくる、六〇％をこえます
と著しく不足してくるというところでございま
す。現在におきましては、東京、大阪のごときは
六三％前後に相なつておりますので、需給のバラ
ンスが適当ではないといふふうな考えておりま
す。
それから乗車拒否のことにつきましては、ほか

の都市においては皆無と申し上げるわけではございませんけれども、東京地区、大阪地区につきましては、他の大都市あるいは中都市に比べまして、それらの違反が非常に多いというふうなことが現実の姿でございますので、他の大都市等と比べまして東京、大阪が顕著であるというふうに考えまして、これを政令でもって指定しようというふうに考えております。

○松本(忠)委員 その適正に行なわれていない地域という東京、大阪のタクシー料金、これは値上げしたわけですね。適正になるのを待つて値上げするのが当然じゃなからうかと私は思うのですが、適正でないところの値上げを認められた理由というのは、どういふところからきたわけですか。

○黒住政府委員 運賃の改定申請がありましてから、いろいろ審議したわけでございますが、六大都市につきましては、特に適正に行なわれていない地区、東京、大阪等でございます。それからその他の地区につきましても、労働環境等を十分見てやらないとまずいというふうなことで、いろいろ審議をしてきたわけでございますが、基本的には、経費が非常に上昇いたしておりますので、事業場全体といたしまして、収支が償われていないという実績でございます。それに対して、これを改善するために運賃の改定を要する、また並行いたしまして、企業の体質改善ということも行なわれなければならぬという二つの命題があつたわけでございます。それに対する決定といたしましては、政府といたしましては、昨年の十一月二十一日に物価対策閣僚協議会と交通関係閣僚協議会が開かれまして、運賃改定は必要ものの範囲内においては認めるということと、そして並行して体質改善施策を推進するということに相なつたわけでございます。労働条件の改善につきましても、できるだけこれを推進するけれども、現在において賃金、就業規則等が規定されておるかどうかが、それが守られておるかどうかが、最小必要のものにつきましては、労働省の監査によりまして確認をされたわけでございます。しかしながら、今

後さらに適正化するということとは、並行して推進をする必要があるということに相なりまして、それで、その方向につきまして、今回の法律につきましては、その指摘をされておりますので、われわれもいたしましては、運賃改定と並行してこの体質を改善していこうということの一環といたしまして、この法律案を御提出申し上げた次第でございます。

○松本(忠)委員 労働条件の改善という問題が私は大きな命題であらうと思つております。現実には値上げをしまして、まだ一カ月はたちませんが、約二十日以上たつたわけでございます。しかしながら、まだまだ現実の問題として、労働条件の改善という面についてこの会社ではつきりと踏み切つておらぬようでございます。このような点について局長はどのようにお考えになつていらっしゃるのか。大体今度水揚げが、いままでの一万二千円程度のものが一万三千円ないし四千円くらいになつたのではなからうかと私は思つております。いろいろ運転手さんに聞いてみましても、大体そのくらいのことを言つております。中には、短距離のお客さんがなくなつたので非常に収入が減つたなどというのを言う人もいますけれども、少なくとも二千円ないし三千円の増収になつてゐると思つております。これらの点を考えて、いままでのノルマのままでいけば、当然運転手さんは十分の保障になるわけでございますが、会社としては、いつまでもそれをほつておくわけにはいかないので、やはり何らかの形でノルマの引き上げが行なわれるのではなからうかと思はれるわけでございます。そう

なつてくると、またイタチごつこになつてしまふのではなからうかと思はれるわけでございます。その辺のところ、いま会社としては、ノルマの引き上げを考えているようでありましても、それをすることによつて運転手さんを確保できなくなる、運転手さんに逃げられてしまふ、もうしばらくの間はこれはやむを得ないからということと、会社のほうではやらないようにも見受けられ

るのでありますけれども、これらの間の事情について局長はどのように理解をされているか、ちよつとお答えを願ひたい。

○黒住政府委員 先ほど申し述べました閣僚協定の指摘した事項におきましても、具体的に労働条件等の改善につきまして、給与水準の引き上げ、乗進歩合制の完全廃止、保障給部分の引き上げ、すなわち歩合給部分を三割以内とする、それから労働時間の短縮、日雇い運転手の雇用禁止という五項目について指摘してあるわけでありまして、われわれといたしましては、労働省の御協力を得まして、これらのことが完全実施されていくようにこれから監督を厳にしていきたいと思つてゐる次第でございます。今回の運賃改定におきましても、給与の改定というふうなものは当然計算をしてあるわけでございますが、さらにその改定前におきまして、関係の協会と関係の組合とが確認書を交換いたしておりますので、給与の改善につきま

しては誠意をもつて行なうということと、具体的な内容等が記載をされております。われわれといたしましては、ただいま申し述べましたような五項目の方針を推進する、そしてまた、具体的には関係の事業者と労働組合とが具体的に折衝いたしましてきまるわけでございますけれども、その改善につきましては今後とも十分監視をしていきたい。今回の運賃改定につきましては、まだ実績的には、一カ月前でございまして、三月分につきましては、二十日前後に締め切つてあるわけでございますので、まだそれに幾らかというほど、御説明申し上げますような要素が入つてないかと思ひますけれども、現在労使の関係におきましてこういうふうな確認書等もございしまするので、交渉が行なわれておるうちに聞いております。労働省におかれましても、これらの労働条件の改善につきましては十分監督をしていく、またわれわれと関係者を密にいたしまして、今後に対して善処するといふふうに相なつておる次第でございます。引き続き改善の方向に向かつて指導を続けていきたいと思つております。

○松本(忠)委員 そこで次に、タクシー事業の業務が適正に行なわれていないと認められる地域については、今後東京、大阪以外にも出ると思ひますか。

○黒住政府委員 東京、大阪以外には出ないことを期待いたしております。

○松本(忠)委員 出ないことを期待している——それはわれわれもそうでありましても、そうすると、東京、大阪に限つてこの法律を施行するといふような腹づもりと理解してよろしいわけですか。

○黒住政府委員 現在の情勢におきましては、さうに考えております。

○松本(忠)委員 千葉県の競馬場あたりでもこういう問題がひんびんと起きてゐることも耳にいたします。こうなつた場合には、千葉県にこれを適用する考えがあらうか、ありませんか。

○黒住政府委員 いまの場合、競馬でありますとか競輪でありますとか、ごく限定されました場合におきましては、その乗車拒否というふうな事案であると思ひます。そのほかの地域におきましても、たとえば雨が降つたときでありますとか、あるいは夜の電車が着くときであるとか、そういうふうな場合におきましては、乗車拒否等があるわけでございますが、これらに対する取り締まり、改善の指導につきましては、従来の道路運送法の規定で対処できるのではないかと。またそれによつて、それを適正に運用いたしまして改善の方向に努力いたしたい、かように考えます。

○松本(忠)委員 本法によりまして、タクシーの運転手の登録を実施するということになるわけでありましても、登録をしない者はタクシー事業に従事できない、こう理解していいわけですか。

○黒住政府委員 会社におきまして、登録をしてない運転手を乗務させてはいけないということでございますから、登録をされてない運転手はタクシーのハンドルを持つてお客を運ぶということとは

できないわけでございます。

○松本(忠)委員 会社タクシーと個人タクシーを同列に見ておるわけでありませうけれども、個人タクシーの中には、登録をしなくてもいいと思われような方が大部分じゃなからうかと私も思うわけですが、これについて、個人までもやはり登録をしなければならぬ、こう規定するわけですね。

○黒住政府委員 個人タクシーはすでに営業の免許も受けておるわけでございます。登録以上の免許を受けておられますから、登録の制度を実施することにはなっておりません。ただし、個人タクシーの人が病気のときにおきまして代務運転手を雇うときがございまして、代務運転手はタクシーに雇用されて働くという関係になっておりますから、法人タクシーにおきましてその運転手と同じように、登録の対象に相なるというふうに考えております。

○松本(忠)委員 登録の問題でございますが、登録しなければ従事できない、こういうことになりまして、憲法の職業選択の自由、これが侵されると思ひますけれども、その点についてはどのように解釈をされているか。

○黒住政府委員 本件につきましては、いろいろ御議論がありました。この立法の場合におきまして、非常に重要な点でございますので、法制当局等とも十分お打ち合わせをしたわけでございますが、これを要約して申し上げますと、現在のタクシー事業というものは、国民の日常生活に非常に密着をしておるということ、そしてまた、現在起きておりますところの乗車拒否等の現象は社会的問題になっているということをとらまえました。場合に、特に公共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ということでございます。

第三点といたしましては、指定地域内のタクシーの運転手として就業することを禁ずるだけでございまして、他の運送事業あるいは自家用自動車に雇われて運転するということを禁ずるもの

ではないということでございます。

第三といたしましては、この登録によりまして、転職を制限するといふふうなことでございませぬ。また、それらの運用につきましては、職業選択の自由を制限はしない、疑義の起きないよう十二分に注意をいたしまして実施するつもりでございます。

要するに、以上申し述べました事由から、憲法第二十二条にいますところの職業選択の自由を反しないといふふうに解釈いたしまして、この制度を採用しようとするものでございます。

○松本(忠)委員 第一章総則の第二条第五項のところに、「この法律で「指定区域」とは、タクシーの運転手の確保が困難であるためタクシー事業に關して供給輸送力が輸送需要量に対し著しく不足しており、」こうあります。なぜタクシーの運転手の確保が困難になったのか、この点については十分御承知であると思ひますが、あらためてこのことを局長の口から伺つておきたいわけでありませぬ。

○黒住政府委員 わが国におきまして全体的に労働力が不足しておるといふことは言ひ得るのでございます。特に運転手の場合におきましては、われわれの関係のハイタク、トラック、バスその他通運等の事業がございまして、おのの労働集約的な事業でございまして、その輸送力増強をいたしますためには、どうしても運転手を要するといふことでございませぬ。また、オートナードライバーでない自家用の場合におきまして運転手、会社、官庁等に雇用される運転手もあるわけでございます。このようなモータリゼーションの場合におきまして、全体的に運転手が不足しておるといふことは言ひ得るかと思ひます。

そうしますと、今度は相対的にどうかということになるわけでございますが、それらの運転手の中におきまして、タクシーというものは、労働の形態が非常に特殊でございまして、流しの場合におきましては、街頭でもって客と契約するといふうなことを、そして相当長時間の労働であるといふ

ふうなことでございまして、それには相当の体力、精神力を要するわけでございますが、それらの人がなかなか得られない。また、給与の問題等につきましても、ほかの運送事業等との比較も考へなければなりません。要するに、給与の面、それからこれを受け入れる労働環境の改善というふうな面を十分やらねばならないと、必要な数の運転手は確保できないというわけでございます。それらの点の改善を行なう、その改善努力に対して従来や不足をしておつたのではないかと。また、われわれといたしましては、タクシーの輸送力を増強いたしますためには、車を實際に動かす運転手さんが必要でございますが、これがたゞいま申し上げましたような点の対策が従来欠けておりましたので、給与の点、福利厚生施設の点等をも考えていきたい。そしてまた、都市交通におきまして全体の環境改善ということも必要かと思ひます。ございまして、これは自動車行政だけではございませぬで、われわれの行政だけではございませぬで、全体の都市交通の改善ということによりまして、現在のようなあの道路交通状態を改めていくといふような施策も全体としてお願いを申し上げます。かように考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 いろいろと局長がその理由を述べられましたけれども、私は、端的に言つて、車両数かける二・四といういわゆる運転手の確保、これが当然なされるべきではないにもかかわらず、なされてない。その時点において増車を認めてきた。ここにその問題があると思ひます。

当委員会でも、私、この問題については、運転手がほんとうに確保されないのに、増車を認めていくという当局のやり方には賛成できないということは、しばしば申し上げたわけですが、自動車局長がいまいろいろ言われておりますけれども、各会社の車庫には相当の車が眠つておる。現実にはほこりをかぶつて眠つておる車が相当あるわけですが、それにもかかわらず、増車が許されている。その車の権利の売買というふうなことも、たまには耳にするわけでありませぬ。そういう点がありまして、基

本的に増車が多い。増車することが、結局はタクシー運転手さんの不足を招来している。しかしまた、一面考えてみれば、タクシーの運転手さんのいわゆる臨時雇ひ、日雇ひというふうな問題も、これは条件次第では幾らも集まるというのが現実の姿です。決して運転手さんの不足とも言えないわけでありませぬ。それらの点をどのようにお考えになつていらっしゃるのか。日雇ひ運転手の供給機関というものを労働省は認めておるわけでありませぬが、この法律ができる、もう日雇ひ運転手さんは使えなくなるということになりますか。この供給機関を運輸省は認めないということになるわけでありませぬ。その辺のところをひとつ自動車局長としてどのようにお考えか、伺つておきたい。

○黒住政府委員 いまのお尋ねは二つあると思ひます。

増車の場合、運転手不足にもかかわらず増車を行なうことは適切ではないのじやないかという点でございます。オリンピック前に、三十八年から九年にかけて相当増車をいたしました。そのときには、運転手の確保が可能でしたが、実際の輸送力となつてあらわれてまいりました。その後におきまして、いろいろ需要がふえてまいりましたので、増車をしたいといふことで考えておりました。が、なかなか運転手不足の現状であるといふことでございまして。それで四十三年、おとしの暮に、東京におきましては約三千四百両の増車を認可いたしましたわけでございます。そのときには、七社と却下された三社を除きまして、ほとんどの会社に認可したわけでございます。そのときにおきましては、会社の乗務員台帳であるとか、あるいは賃金の支払い台帳といふふうなものを一応調べまして、これなら行けるのではないかとはい判断のもとに増車を認可したわけでございますけれども、現実の姿としては、その増車分だけは稼働しない、現に一割以上の休車があるわけでございますので、全体といたしましては、運転手が不足しているといふことは言ひ得るわけござい

ます。したがって、この状況に対しましては、おととしの暮れに行ないましたような一律的な増車のやり方ではまずい。もしかりに可能なれば、ある会社が半年、一年継続してある数以上の運転手を確保しているという実績等が挙証でき

る場合におきましては、あるいは例外的には増車してもよいのではないか。しかしながら、それらの点の把握というものが従来では制度的にも十分でないわけでございます。したがって、今後この登録制度が実施されますと、それらの点が具体的に把握できますから、全体としての不足の状況、そして個別的には、特に不足しているところとそうでないようなところと把握できますから、その場合におきましては、具体的な行政が実施できるのではないかというふうに考えております。

それから日雇いの關係は、今回の法律ができる前におきましても、道路運送法關係の省令、運輸規則によりまして、これは禁止せられておるわけでございます。これは監査その他によりまして把握して、行政処分等を行なつておるわけでございますけれども、何ぶんにも現制度では十分把握できないということでございます。今回の登録制度を実施いたしました場合におきましては、それらは十分把握できるのではないかというふうに考えております。

それから供給団体につきましては、これは必ずしも日雇いの運転手を供給するというものではないわけでございますし、合法的に認められている。労働省において認められたものにつきまして、この法律ができたからどうということとはございません。ただし、日雇いというものにつきましては、そのこと自体については、われわれの省令でも禁止しておるわけでございますし、これの実行につきましては、この登録制度を実施することによって、従来にもましてこれの取り締まりということが、法律の完全な施行ということができるのではないかと考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員　そうすると、いろいろとお話が

ありました。労働省で認めているところの機関がありますね。これの手を經由してくる者については、使うことについては差しつかえないわけでありませうか。その点、局長と、それから労働省の関係の方の両方の御意見を伺いたい。

○黒住政府委員　それは、この登録の場合におきましては、どこからあつせんされましても、その当該雇う会社と運転手のいわゆる雇用契約あるいは雇用の予約によつて登録をするわけでございまして、いまの労働省の認めております職業安定法第四十五条の許可にかかわる供給事業と、直接の関係が法的にあるわけではございません。

それから日雇いの点につきましては、すでに従来からこれは禁止されている事項でございまして、そういうものは認められないわけでございませ

すけれども、今回の登録の場合におきましては、そういうような点が非常に明白になって、その禁止の条項が十分守られるのではないかというふう
に考えておるわけでございます。

○大坪説明員　ただいまの問題は、実は職業安定局の問題でございしますが、私どもが聞いております点では、ただいまの自動車局長の御答弁のとおりであらうと思います。ただ問題の一つは、現在労働省が認めております労働者の供給事業としてのタクシー労働組合、これは労働者を供給いたし

ます場合に、あらかじめいろいろなタクシー事業者と労働協約を結んでおりまして、その協約による労働者の供給は、日雇いの供給という形式ではないというふうに承っております。

○松本忠委員　日雇いの形式ではない、それはどういうことですか。

○大坪説明員　期間を定めまして、そこへ働きにいくということのようでございます。

○松本忠委員　期間を定めてやる場合には、自動車局長、登録を要するのですか、要しないのですか。

○黒住政府委員　タクシー運転手としてハンドルを持つためには、今後は必ず登録を要するわけで

ございます。今回の法律に基づきます登録をして

いる運転手でなくては、タクシー事業者は運転を
さしてはいけないということでございます。

○松本（忠 委員） 時間の関係もありますから、そ
れでは最後に、基準局の方に伺うわけであります
が、今回の値上げによりまして、運転手さん方の

労働条件の改善というものがなされていくことと
思いますが、その増収分がどれくらいである
かというふうなことは、まだまだ労働
省側でも十分把握はされていないと思います。
しかし、これを今後どのような方向に労働省側
で引っぱっているのか、指導しているのか、
うとしているのか、その点についてお話を伺っ
ておきたいと思います。

○大坪説明員　労働省といましては、原則
は、賃金は本来労使間で自主的に協議決定さるべ

きものであらうと考えておりますが、御承知のよう
に、今回のタクシーの運賃の改定に際しまして
は、関係関係協議会等におきまして、特に労働条
件の改善が言及され、問題にされ、おきめいただ
いたわけてございますので、タクシーの業界であ
りますところの全乗連に対しまして、私どもから
かねがね、料金の改定に際して労働条件の改善に
特に留意をするように申し入れ、指導をいたした
わけでございます。なお、給与水準の引き上げに
際しましては、歩合い給の部分を三割以内とする

という確認も一応行なわれておりますので、今後そういう事実が個々の事業所において現実化したしますように指導をいたしてまいりたいと存じます。

○松本(忠)委員 自動車局長に伺いますが、第二節の十三条にあるところの登録タクシー運転者証というものを省令で定めるわけですが、これを定めたところに表示するということを義務づけるわけですね。この点につきまして、わが党が従来から唱出しておる就業免許と同じようなものであるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○黒住政府委員 就業免許といえますのは、一つの資格を付与する方法でございまして、現在タク

シーの運転手につきましては、通常の一種免許の

ほかにもさらに高度の第二種免許を要することになつております。これは運転技術的にさらに高度のものゝを要するということでございますが、いわゆる就業免許と申しますのは、そういう技術的なレベルにプラスいたしまして、客扱いの点等を加

味したいいわゆる道路運送法的名ものを加味した一つの資格を与える。すなわち、試験等によりましてその資格を与えたらどうか、その資格を持っている人でなくてはタクシーは運転できないというような制度が、いわゆる就業免許制度だと思ふ次第でございます。今回の登録の制度は、その就業免許までは至らないで、運転手の実態の把握、そして悪質運転手を追放しようというふうな趣旨から、補完的な意味におきまして登録制度を実施したわけでございまして、資格を付与すると

いう就業免許とは性格を異にしております。ただし、非常に簡単でございますけれども、地理を全然知らないというような場合があるわけでございますので、地理の試験等は行なうというふうなことは、この法律でもって規定をいたしておりますけれども、要は、一定の資格を持つておる場合におきましてはそのまま登録するというたてまえでございまして、積極的にサービスの面等につきます試験等を行ないまして資格を付与するという就業免許の方法をとらなかつたわけでございます。

われわれといたしましては、必要最小限度の方法をもつて効果をあげるようにいたしたいという考え方から、この登録制度を採用しようとするものでございます。

○松本(忠)委員　ちよつと私の説明が悪かつたわけでありますけれども、わが党でいつてゐるのは、要するに地理の試験、あるいはサービス業だから本来接客の態度が大事だ、こういうところから、いわゆる技術免許であるところの現在の二種免許プラス就業免許という形を考へておるわけであります。やはり私はもう一步進んでそうしたほうがいいのじやなからうかと思うわけです。ロンドンの状態などを見ましても、タクシーの運転手

がドアをあける時間が非常にかかるわけです。と

いうのは、私のほうでどこへ行ってほしいというのに対して、向こうでよく理解したとき初めてドアをあける。そして乗つけばすぐ、もう料金の問題等は何も言わないで、そのまま走って、完全にその料金の徴収が行なわれるという事です。ところが、日本の場合にはそうではないのです。お客さんが一々行き先を告げて、それに對してある一部の運転手さんは全然答えてもくれない。乗ったお客さんがどこへ連れていかれるのかわからない、こういう例がしばしばあるわけですから、現在の官房長がまだ自動車局長の当時に、私、実例を申し上げたことがありますが、信濃町へ行ってほしいと言ったところが、椎名町へ連れていかれた。最近こういうことを聞いております。千束、これは浅草にも千束があります。それからまた在元のほうに千束があります。ただ単に千束と言った場合に、どっちへ連れていかれるか、非常に不安なわけです。それで、浅草の千束ですか、あるいは品川のほうの千束ですか、こういうようなことを聞き返すことは当然のことだと思ふのです。それが聞き返さないような状態なのがいまの現実なわけです。そういう点から考えて、やはりいゝゆるサービス精神というものを發揮して、わかりました、そしてそれから出発するというような方向に指導すべきである、こう思うわけです。今回地理の試験をやることはたいへんけっこうでありますけれども、なおまた一そうこの点も明確にしてほしいと思ふわけです。ロンドンの場合には、中心地より半径六マイル、こういうところのいわゆる公共の建物、所在地、あるいはたとえていうならば外国の公館であるとか、ホテルであるとか、劇場、著名人のオフィス、住宅等、主要な道路はもう一切わからなければいけません。またA地点からB地点まで最短距離をどこを通っていく、これも十分にわかっていなければいけません。六マイル以外の場所についてはおおよそ知っている程度でよろしいわけでありませうけれども、地理の試験を課すというからには、東京ではどのように実施をされようとしているか。具体的

にいうと、どのくらいの距離をもってこれをわかなければいけないのか、そういう点についてどのようにお考えになつてゐるか、最後にお伺いして、質問を終わります。

○黒住政府委員 ロンドンにおきます地理の試験というものは、非常に厳格なものが行なわれておりまして、タクシー運転手はロンドンの市内のみずみの道まで一番知つてゐるということとは定評があるわけでありませう。そういうふうにして質的に向上していくということとはもちろんいいことでございますけれども、われわれといつたしましては、量的に質的にできるだけの範囲、また必要最小限度の範囲によつて解決をしていきたいというふうな考えを次第でございます。

地理の試験の内容といつたしましては、地域内のたとへば主要なところ、駅であるとかホテルであるとか、有名なビル等に至るところの主要な経路、道路、それから橋の名前といふふうなものをペーパーテスト式に実施したいというふうに考えております。

○松本忠委員 けっこうです。以上であります。

○福井委員 次に内藤良平君。

○内藤委員 この法案につきまして、わが党社会党の同僚の先生たちも、斎藤、井野両先生がいゝるの角度から質問をされておりますけれども、私はまた違つた立場で少しお尋ねしたいと思ひます。

今度の法案が出てまいります原因である乗車拒否といふ問題ですね、この問題の発生といひますか、こゝまでさかのぼつてみたいと思ふわけですが、

それを乗客の側から見ますと、非常にくだいた話でありますけれども、お聞き願ひたいと思ふのです。第一には、空車の表示がある車が来ますね。合図をしても応答がなく通過してしまふ。これも乗客にとつては乗車拒否といふぐあいにとどめでしょう。これはよくの考えだけですから当然でないかもしれないが、よくの体験した例も入つ

てゐるわけでありませう。それから次に考えられるのは、乗客、利用者が合図をして応答があつて、そして車が利用者の前に停車をした。そこで利用者と交渉の中で、行き先によつて拒否される場合もある。たとえば車庫帰りだとか、あるいはいま食事に向かう途中だからといふことで、だめだといふことになる、こういう状態ですね。それから今度は扉があいて乗車してから、九段に行きたいと言つた場合に、私は車庫入れていま反対側に行くのだから、あるいは食事で帰る途中だからとつちに行きません、お戻りください、こういうこともあるでしょう。これは非常に乗客の側から見るとひどい例になつてくる。この事例から、今度はそこで乗客が一たん乗つてしまひますと、これは派生的なことになりますけれども、チップとかあるいは特別な支払いをせざるを得ないような状態に乗客が追い込まれる。これは乗車拒否といふよりもひどい状態になる。あるいはまたもう一つ考えられるのは、車がとまつてお客さんと交渉の段階で、特別の料金を要求される。どつちか言ひ出すかわからぬけれども、暗黙のうちに何かうんとはむかふか行つてくれという式に言わざるを得ないような状態になるんじゃないか。こんなやうなことが乗車拒否あるいは乗車拒否からいへばお客さんの側の非常な不満の状態じゃないかと私は思ふわけです。まだまだ他の例があると思ひます。

そこで、利用者の側から見ますと、空車の表示のある場合は、利用者の合図ですね、これはまたあいまいで不確実な場合があるかもしれない。両手に荷物を持つておつて、おいおいと呼んで、この騒音で聞かれない場合もあります。利用者は一生懸命に車を求めておるわけだが、見のがされてしまふ場合もあるでしょう。それらを含めて、空車の場合は、乗客の合図によつて停車して、そして乗車させて、行く先の指示によつて目的地に迅速に安全に到着すること、これが利用者の要求でしょう。この場合に、行き先が不明確な乗客もおりますね。地理、地番の知識をそのため

に運転手が働かして、あるいは交番所にわざわざ尋ねて歩くぐらゐのことまでやつたり、たゞこ座に聞いたりして、乗客にわかつてゐるいろいろな聞きだしながら、目的地に到着させる場合等もあるわけですね。しかし、乗客の側から見れば、それは当然なやうな状態になるんじゃないかと思ふわけですね。だから、これはタクシーの利用者の側から見れば、完全なサービスを要求してゐるのが普通の状態じゃないかと思ふのです。ある場合には過剰なサービスを要求してゐるやうな場合もあるんじゃないか。これは無意識かもしれませんが、これでも……。しかも料金はできるだけ安くということでしょうね。乗客の側からの乗車拒否からいふての利用者の立場を考えた場合です。

そこで一方、経営者といふのはおりますけれども、しかし、第一線に出て利用者と接触しますのは運転手でありませうから、運転手の側から見ますと、第一に、拒否といふ現象が出てくるのは、お客に明確な乗車の意思表示がない場合がある。いま申し上げたやうに、両手に荷物を持つておつて、何か叫んでおるけれども、聞かれない。はたして車をとめて乗るといふ意思があるのかないのか、はつきりしない形でやつてしまふ場合もあるでしょう。それから次に考えられることは、合図によつて停車はしたけれども、乗車しない場合もある。せつかくとまつたけれども、何かあいまいな態度で乗らない場合もある。車が貧弱だとか新車じゃなかつたといふこともあるかもしれない。そこらはわからないけれども、そういう場合もある。それから、いまの利用者の場合でもお話ししましたが、今度運転手の側ですけれども、車庫帰り、あるいは腹が減つてゐる、空腹時に運転手の目的地と反対の方向に目的地を指示される場合もあるわけですね。乗車拒否といふ現象の場合、運転手としてはとてもそれじゃ行けないという場合もある。それから、乗車してから客が非常に傲慢だ、あるいは強圧命令的だ、運転手の人権を無視するやうな場合もあるでしょう。一寸の虫にも五分の魂といふことで、同じ人間ですから、うん、

このやろうということ、乗車拒否になる場合もあるかもしれない、一たん乗せてからもですね。また次に考えられることは、酔っぱらいの乗客ですね。もうこれは乗車前でも乗車後でも、無理無体といいますが、乱暴を働くような状態もあるでしょうね。だから乗車拒否せねばならぬ。またひどい例は、どうも人相ふうていが強盗でもやられそうなので、予感として乗車拒否をする場合もあるんじゃないか。こういうことで、いろいろな乗車拒否の場合が、利用者側、それからまた運転者側というぐあいに考えられるわけです。

ところで、利用者側が過剰なサービスといいますが、ある意味ではわがままな立場であることは、これはやむを得ない。完全なサービスを要求するくらいのが普通だと思ひます。運転者側の場合から見ると、体力、気力の続く限り、できるだけゆるい水揚げを多くして収入を多くしたいという気持ちがある。だから、むだな動きはできるだけ避けたいという気持ちは当然でしょう。こういう意思に対して、今度この法案で二つの地域の指定になる東京、大阪の大会では、今日の状態では非常に大きな障害があります。一つは、交通の渋滞がひどい。また思うように走行ができない。それにまた、事故防止の見地も加わってくる。そこで神経質にならざるを得ないでしょう。また大会の場合は、対人関係、人間関係が非常にドライで、先ほど来言っていますように、運転者は完全サービスを強要される、何かロボットのように扱われる、こういうような状態であらうと思ひます。さらにまた、労働条件が、工場労働者等に比較して悪い。長時間の勤務がほとんどである。それから勤務の関係その他で、娯楽、休養あるいはまた文化的施設等に接する機会も少ないし、それから考えられることは、事業者、管理者側の——やはり事業でございまして、利益を追求するといひますか、利益第一、もうけ第一主義が、運転者、労働者の肩にのしかつておる。これは刺激的な歩合給等でわかるわけですね。それからまた言えることは、運転者であるけれど

も、雇用労働者だ。雇用された労働者であるにもかかわらず、一般の利用者から見ると、いわゆる全責任を負わされるかっこうになっている。すなわち、事業者とか管理者は、一般的企業と比較すると、企業責任者としての負担を運転者、労働者に過大に背負わせているような結果になっておりはしないか。これはこのサービス業としての特性があるからでしょう。生産工場の場合は、生産物が媒介になって、そして直接の生産者、労働者の人間的なものは前面に出てまいりません。これは利用者にはタッチされません。しかし、サービス業であるタクシー事業につきましては、そういう媒介がありませんから、運転者と利用者、なまの直接の人間関係というものが、サービスという形あるいは料金という形で出てくるわけでありまね。私は、こんなぐあいに、乗車拒否といわれるところの実情なり、あるいはまたそれが出てくるところの直接間接の原因というものを考えてみたわけでありまね。だから、やはり製造事業と違つて、タクシー事業はサービス本位の事業でありまして、今日この大会、東京、大阪等の世相から判断しまして、非常にむずかしい事業じゃなかろうか、私はこう思うわけでありまね。しかも地方の中都市と比較して、都市の過密化ということ、このひどい状態、非常に影響される面が多いということが常にあるんじゃないか。

そこで、こういう問題をタクシー事業のみで全面的に解消することは、なかなかできないことでもあるわけですね。これは私からいふ短い時間の中でいろいろ申し上げるまでもなく、皆さまおわかりだと思ひます。だけれども、それを探索しなぐちやならぬ。これが非常に大切だと思うわけでありまね。どこへポイントを置いていくか。私は、第一に、やはりこのタクシー企業の特長から、第一線の運転者、労働者、それから車、これが結局この事業の中心でございまして、第一線の運転者、車が中心であるといふこの事業の特性というものの認識が、やはり私は第一に必要ではないかと思うわけでありまね。そして第二に

は、これを通じて利用者には良質のサービスを提供することがこの事業の特性であるという認識がやはり大切ではなからうか。こう考えてまいりますと、この第一、第二と私が申し上げました事業の性格上から、中心的なものは何であるか。運転者と車、それから生み出される良質のサービス、これがこの企業の性格である、中心でなければならぬじゃないか、私はこういうぐあいに思うわけでありまね。

これが今日の企業者の考え方、認識のしかたあるいは企業方針の立て方についてどういふぐあいに受けとめられているか。私が申し上げたような考え方、企業の方針なりが立てられておるかどうか。これは非常に重要なことだけれども、はたしてそれが重要視されて、このタクシー事業の中につつきそれが打ち立てられておるかどうか。これは免許事業でございまして、やはり企業の特長というものの、免許される段階でこれをはつきり認識された中で、今日の運輸行政といひますか、自動車局の施策が行なわれておるかどうか、まず、この一点を、ちやうど大臣おられますけれども、大臣並びに局長からひとつ御答弁願ひたいと思ひます。○橋本國務大臣 おっしゃるとおり、内閣さんの御意見、原則として大体その方針でやつてきておるわけなんです、乗車拒否一つ取り上げまして、おっしゃる通りに、いろいろな場合がありまね。あるいは労働基準法とのからみ合い、たとえば回送車ということでも、普通なら時間が来れば回送車でも帰らざるを得ない。八時間、九時間という労働基準法によつての契約がありまね。それから、その場合に、善良な運転者は、どうせそつちへ行くのだから、そつちへ行く人だけでも乗つけていってもいいという気持ちもありまね。これは善意ですね。ところが、空車になつておるからどこへ行つてもいいじゃないかと、利用者の方からは、違つたほうへ行け、いやあ、それはそつちへ行かないと言つと、不愉快な印象を与えるわけですね。だからおっしゃるよう

にしても事業者にとりまして、人と人との関係、それから人と車との関係、そして労働関係、労働基準法、いろいろなものがかみ合つておる。そこにはまあいかにこれを乗車拒否として厳罰方針で臨むという考え方は、私は好ましくない。やはりよく事情を聞いてみないと……。そういう意味で、この法律においても、悪質なという前提がかつておるわけでありまね。その意味において、この法律を適用する場合に、その考え方というものは、基本的にいふならば、良質のサービスを提供するということがあります。その良質のサービスを提供するということがあつたわけですが、現在の日本における近代化、でございまして、けれども、近代化の状態と、その受け入れる側の人間の近代的なものの考え方——たとえば皆さんが外国を旅行なさつても、荷物を持ってタクシーを待つておる人はありません。一〇〇％いない。みんなこれはオートドライブです。日本ではまだまだ相当の荷物を持って歩く習慣がある。なかなか消えない。外国では荷物はもう小荷物の自動車に載つておるとか、人間はほとんど手、かばんだけ持つておる人をわれわれは見ることができないですね。そういう近代社会の生活の状態が、近代社会に伴う機械文明といふものとマッチしてないといふところにも、いろいろなトラブルの起る原因があります。これはしかし急に直そうといつてもなかなか直らない問題でありますから、したがつて、そういういろいろの違つた条件、悪条件、いい条件等の中において、どうしてスムーズにタクシー行政が進められるかというためには、言うなれば、やはりこれは人間関係でありますからして、人間同士が理解を持つていうことがまず第一だと思ひます。ですから、先ほどお話があつた空車の場合も、実はこういふうわけだ、こういふ丁寧親切に運転手さんが説明すれば、必ずしもわからないことはない。しかし、お客さんの態度があまりおかしいと、やはり人間ですから、何だこのやろうという調子で、これは感情の問題になる。こういうこと等を含めま

して、やはりこういうような近代化センターある
いはこういような臨時措置法ができて、そうい
う点を基礎にして、いわゆる再教育といいまし
うか、人間関係をだんだんと調和させていく。し
たがって、私は、この法律なるものはいろいろ罰
則がありますけれども、罰則を適用することが最
大の目的ではない、できれば罰則など適用しない
ほうがいいと思うのです。そうして、そういう人
間関係、いわゆる日本のように急激に発達した機
械化文明の社会では、人間のモラルといいます

か、あるいは人間と人間との接触関係、こうい
うのがそれに伴っていない。こういうものを調和
するように、まず行政指導なり、関係者が努力す
ることが第一だ。そういう意味では、内藤さんの
おっしゃることの基本的考え方の方が妥当だと思
う。その方針で指導してまいりたいと思っております。

○内藤委員 まあ大臣は御就任なさってからまだ
日も浅いわけでありま。しかし、タクシーの事
業といものは、もう大正年間からでしょう、か
だいが古くからあります。また、局長も新任とい
いますか、長くおられたわけでもないでしょう、か
ら、なかなかさかのぼって責任がないというこ
とになるのでしようけれども、しかし、私は、い
まの時代でも、ここ十年、五年前の時代でも、こ
のタクシー事業の持つておる性格といものはそ
んなに変わるものではないと思。やはり大臣も
いまおつしやいましたように、人間同士、人間関
係といものはある。そこで局長さん、あなたは
当面の責任者として、このタクシー行政といいま
すか、タクシー事業といものは、人間対人間の関
係が非常に大事で、それによって成り立っている
事業なんだという御認識でおられるかどうか。経
営者といものはあるけれども、しかし、実際は
利用者と運転者——車もあるけれども、古い車、
新しい車もあるけれども、この関係がタクシー事
業といものは成り立っている第一義、ほとんど
もうすべてだと言つてもいいと思。それは極端
と言いかもしませんが、そういう点を、運輸省

の担当される皆さん、特にあなたは行政の中心に
すわつておると思ひますので、これをひとつ確認
してみたいと思ひます。

○黒住政府委員 タクシーはほかの事業と違いま
して、運転手がいわば営業係である。輸送契約を
運転手が直接行なうというところに、ほかの運送
事業と違う特色があるわけでございます。その
点の認識は先生のおっしゃるのと全く同様でござ
います。

○内藤委員 ちょっとことばじりをとらえるよう
ですけれども、局長さん、営業係だけではないで
しょう。いまのハイジャックの例で飛行機を例に
とりますと、操縦士であり、また機関士であり、
と同時にスチュワーデスである、こういう関係に
なるのではないですか。単に営業だけではないで
あり、車掌であり、あるいは案内係も入つてく
るわけだ。非常に総合された複雑な仕事を、ある
意味では経営者の分身といふか、経営者の全体と
いいますか、タクシー業務を行なつておる。全責
任を負つておると言つてもいいのではないでし
うか。営業係といふのではあまりにも狭いもので
はないでしようか。

○黒住政府委員 通常の運送の場合の運転手さん
は運転をせられるというところでございますけれ
ども、そういう通常の運転の仕事にプラスしまし
て、営業係として直接契約をする仕事もさらに加
わるといふ意味におきまして、全体の仕事がある
というところでございまして、まあこれは営業係の
仕事もプラスされるというような意味で申し上げ
たわけでございまして。私は決して営業だけのあれ
でなくて、営業もやりつつまた運転もやらなけれ
ばならぬということでございます。もう総合的に
会社にかかりまして、街頭でもって仕事を直接
やられておる。そういう認識につきましては先生
と全く同じでございます。

○内藤委員 局長、認識は同じだ、ほくもそのと
おりだと思ひます。それは局長も言われたから、
確認します。

そこで大臣、これは免許事業ですから、運輸省
ではそういう認識といふものを持たれて、その認
識の上に立つて業者、いわゆる事業者を指導して
こられたかどうかですね。その点、今日まで乗車
拒否という問題で世論が出て、関係労働者もい
ろいろ賛成あり、反対あり、いろいろ議論が出てお
ります。最近では突発事故が多いですから、これは
ちよつと消えたような感じですね。いま大
臣なり局長なり私と同じようなお考えだといふこ
とで、私も非常に意を強くしましたけれども、運
輸省で免許されている事業で、いままで申し上げ
け、お互いに確認したような考え方、この事業
者、こういう方を指導されてきておつたかどうか
か、この点いかがでしようか。

○橋本内務大臣 私は後段の御質問についてお答
えしますが、その前に、私、運輸行政については
古くから関係してありませんけれども、ただ、こ
ういふ発生源があつたのではないでしようか。こ
れは皆さんにお聞きしたほうがいいかもしれませ
んが……

タクシー事業といものは、発生の当初はいわ
ゆる事業体をなしておらなかった。したがって、
一般的過去の経験からすれば、免許事業ではな
かつた。タクシーといものはそういう時代があ
つた。そして、それが免許事業となつた原因は
何かといへば、一つは、街頭の輸送機関としての
役割をするというところが第一。第二には、それ
に伴うところの交通事故が起きてきて、いわゆる
人身あるいはいろいろな損害賠償が起きてきた。
そういうことからして、いわゆる事業体を保護す
ると同時に、運転手及び利用者、これを保護する
ために、法律によるいわゆる事業としての免許制
度といものが発生してきたのではない。間
違つておるかもしれません。私、過去の経験だけ
でものを申せば、そういうところがあると思ひ
ます。したがって、そういう原因からきていま
すから、今日いわゆる業者を指導する、あるいは
運転手なり利用者に対しては、その発生原因から
考えましても、当然運輸省の行政指導はいま内藤

さんがおつしやつたような方針でなければならぬ
し、またその方針で今日までやつてきたと思ひま
すし、私自身ももちろん大臣としては日が浅いの
であります。そういうような伝統を守つて行政
指導をしてきた。ただ、最近の急激なる発達、激
増といふものがある問題を起こしている
が、しかしながら、行政指導の根本は、内藤さん
のような考え方であつてきたといふことは間違
ないといふことを御理解願ひたいと思ひます。

○内藤委員 そこで、私が疑問に思ひますのは、
これほど乗車拒否の問題あるいは事故の問題とい
うようなことで、運転者なり働く皆さんには無理
にいろいろの問題がかぶさつてきているといふこ
とです。それに関連して、経営者側にもいろいろ
処分なり何かがあるわけでありましよう。ところ
が、事業者は運輸省から免許されておる企業の趣
旨からいつても、乗客あるいは運転者に対するも
ろもろの方策がふさわしくないために、サービス
がまづいといふことで免許を取り消されてしま
うといふ非常に強いものですけれども、そういうこ
とがいままであつたかどうか。運転者は、場合に
よれば誠意ある、あるいは事故の問題で責任を負
わされ、あるいは乗車拒否で社会的にも法律的に
も経済的にもいろいろ負担をさせられる。そうい
うことの中で、この経営者側に対して、免許
を取り上げるといふことがいままであつたかど
うかといふことです。これは大臣は大臣になられ
てから日が短いですから、局長さんいかがでござ
いますか。あるいは担当の課長さんどうですか。

○黒住政府委員 タクシー事業に関する免許の取
り消しは、二十七年、八年から九年ごろにい
わゆる名義貸しといものがございまして、ある会社は会
社として免許を受けておるけれども、ほとんどこ
の名義は個人の人に貸して、会社側は経営の責任
を實際は持っていないといふふうな事態がござ
いましたときに、改善を求めたわけでありま
す。ところが、どうしても改善がでないものに對し
ましては、この免許を取り消した例がございま
す。その合計は何件といふことは覚えておりませ

れども、東京につきましても大阪につきましてもございます。ただ、乗車拒否等を理由にした取り消しはございせんが、営業所単位に一定の期間営業を停止するというふうな事例は最近におきましてもございせん。

○内藤委員 時間もなくなつてしまつたが、ぼくたちのいなかの小さなタクシー事業は、大東京から見ますと小さいわけでありすが、いまから十年くらい前にはいろいろ問題がありました。このタクシー事業を運転者というか労働者の立場からどうしてよくしていくか、いいサービスをしていくか、あるいはいい賃金、待遇改善——生活向上ですね。そこで、働く皆さんが個々ばらばらな体制ではなく、結束した中で生活の向上はもちろんやりますけれども——ちよつとことばが悪いので、関係の方がおつたらお許しを願いたいのでありすが、ぼくの経験では、十年前前にはチャージということがあるました。料金のほうではごまかされるのが当然だというふうなことも聞いておりました。このために、賃金は低くてもいいんだという経営者もありました。あるいはそういう現象もあったかもしれない。しかし、それでは働く者の立場からみてもいいことではありせんので、そういう経営者側の不信をなくしていくためにどうしたらいいかということになり、そこで組合をつくつて、働く者自体の中でみずからそういうものを規制していくのではないかと、そうして団結の中で賃上げなり生活向上なり職場の改善をはかつていくのではないかと、そうしてまた、利用者には誇り高き運転技術者としていいサービスをしたいというのではないかと、こういうことで組合をつくりまして、その結果賃上げもできましたし、内部的にもお互いに研究し合つて、あるいはうわさかもしれないけれども、料金をごまかすようなこともなくなつてきたような状態でありまして、したがつてまた、賃上げにも好結果を来たし、福利厚生の要望についても、経営者側もそういう従業員の状態から見方を変えて、真剣に取り組むという状態になりました。私はいま経営者

のことにちよつと追及しましたが、いま私の体験しましたような働く皆さんの団結、組合といひますか、自主的に責任をもつて大いに誇り高き運転技術者として働くし、また正当な賃金も取るし、利用者にも喜んでいただける、こういう状態をつくり出すような指導を運輸行政の中でやつたことがあるかどうか、そういう点はいかがでございますか。

○黒住政府委員 正常なる労使の慣行をつくつていくということにつきましては、これはわれわれの行政のみならず、一般的に必要なことでございす。タクシーの場合におきましては、たとえ東京につきましても、約半数が未組織でありまして、いろいろ問題があるかと思つてございす。すけれども、われわれといたしましては、これらが正當に組織されまして、労使の話し合い等が順調にいくことを期待してゐる次第でございす。

○内藤委員 経営者側にも、免許取り消し、おまゝやめてしまふ、サービス業のタクシー事業としてはおまゝはだめなんだということでも強く当たらない。同時に、重要な責任というか、立場にある労働者、運転者の皆さんにも、組合のようなものをつくつてみずから打開しない、あるいはまた利用者の皆さんにも積極的に関与しなさいといふことも必要ではないかと思つたが、あなたのお話を聞いておると、そういうこともあまりないといふことですね。経営者側にも運転者側にも、タクシー事業というものの性格についてちゃんと認識を持つてゐるとおしやるが、どつちつかずに適当にやつておつたというぐあいに理解していいですか。

○黒住政府委員 これは直接には労働行政の関係かと思ひます。しかし、われわれといたしましては、現に運賃の今回の改定の場合におきまして、いろいろ確認の状況等は経営者と組合側がそれらを交換することを指導いたしましたし、それらをチェックいたしてゐるわけでございます。また今回の近代化センター等の案につきましても、関係の組合、団体等に対して詳細に御説

明をし、またその意見を承つてゐるわけでございます。そういう場合におきましても、やはりこれらの関係団体が十分に力を持つておられまして意見をを出していただくということは、非常に重要な必要なことでもございすので、われわれ、いま申し上げましたような姿勢でもつて対処していくつもりでございます。

○内藤委員 時間もないうすから、少しはしよつてまいります。もう少し詰めたのですけれども、またあとの時間も残したいし、同僚の方からもまた詰めてもらいたいと思ひますが、そこで、局長さん、この法案には、いままで私がいろいろ議論してまいりましたこの企業の特長といひますか、いわゆる運転手さん、その方々を中心とするような機構なり運営なりが、この法案の中に十分に盛り込まれて実践できるようになつてゐるかどうか、これを簡単にいいですか……。

○黒住政府委員 それにつきましては、登録関係と適正化事業に關します諮問委員会がございまして、それは、前者につきましては三者構成、後者につきましては四者構成をもちまして、公正妥當に運転手の意見が、労働者側の意見が反映いたしますように制度もなつておりますし、運用においてもこの適正化を期してまいりたいと考えております。

○内藤委員 それから、いまお話しした登録の関係ですね。それから事業運営の関係ですね。センターでやるわけですね。そこで、やはりいままで論議されたような認識のもとに、運転者側の意見が十二分に発言され、実行されるようなぐあいにやられておりますか。入つておりますか。その点、ひとつ確認しておきます。

○黒住政府委員 この原案をつくり出す場合に、いろいろ御意見を拜聴し、それを尊重した次第でございますが、この法案におきまして制度といひましたも、ただいま申し上げましたより二つの諮問委員会がございまして、そこにおきまして十分意見が反映されるような制度になつており

ます。また、その意見を十分尊重いたしまして、運営に当たつていきたいと思います。

○内藤委員 ただ、法律は一たんできてしまひますと、それなりに動いてまいるわけですから、あなたの御意思はそうであつても、あるいは機構を運営する者、あるいは登録を實質的に審議するその委員会がどういふ数になつてゐるか。労働者側、運転手側が入つてゐても、過半数にならない場合は、これはどうにもならないわけですね。その構成員数との関係ですね、それはいかがでございますか。

○黒住政府委員 このようにこれらの仕事を円滑にやるといふことでございまして、それは一つの労使の利害関係というものを調整するという今回の制度ではないわけでございます。したがつて、今回の制度が円滑に実施されるためには、いわゆる三者構成、四者構成、タクシーの場合は利用者という階層もあるわけでございますので、それらの三者構成、四者構成を適正化したといひまして、いわゆる中立的にそれが実施されるということとを期してゐる次第でございす。どちらかが過半数以上というふうなこともつてやるといふことはなくて、この種の諮問委員会というのはいま申し上げましたような形でやるのが通常でございまして、皆さんの意見が公正に反映されまして、このセンターというものが、いわゆる中立的な機構としましてのセンターの所期の目的が達成できるように運用をしていきたいと考えております。

○内藤委員 まだ詰め足りない感じがすけれども、先を急ぎます。それでは、大臣も御出席のようですから、運輸省としては、タクシー事業に対する施策としては、この法案で事足りるというぐあいに考へてゐるのでございすか。これをひとつ簡単に……。

○橋本國務大臣 きつい意味でもつてこの法律で足りるかと言われると、完全にこれでもつて全部が解決したという返事はできませんが、ただ、現

時点て要望せられる点、そういうものに対しては、この法律によつてひとつ解決をしていきたい。まあ先ほどからここで話があらまじつたように、人と人との関係でございまして、それには運営上の問題が非常に重要でございまして、運営上につきましても、公正といひますか、愛情を込めた公正な意味でこれを運用することによつて、ある程度目的のいひまじつたか、大部分の目的は達成できるのではないかと、かように考えております。

○内藤委員 これでは終わりますが、大臣、それではかりに実施して実効があらなかつた場合、その施策の手直しやら法修正等について直ちにやるという事はいひがたですか、そういうお考えはいひがたでございませうか。

○橋本内務大臣 ただいま申し上げましたように、この法律はどつちかといへば、運営が問題です。ですから、適切な運営ができれば非常な効果もあつておなじやないか。これはもう決して業者にも片寄つておなじやない、あるいは運転手、従業員にも片寄つておなじやない、利用者にも片寄つておなじやない。こういう意味で、問題はしかし運営上の問題です。その運営が適切にいけば、ある程度成功するのじやなからうか。万が一それらのものについて、善良なる運営があるにもかかわらず、その目的がほとんど達成できないという場合には、これは考えざるを得ない。決して、この法律があるからこれにこだわつて、これによつて何でもかんでも強行突破するといふような刑法罰法ではございませうから、したがつて、柔軟な態度で対処していきたい、かように考えております。

○内藤委員 それでは、大臣の御発言で、かりに実施されて実効があらない場合には、やはり施策の手直しやらあるいは法律の修正等を直ちにやるという、そういう柔軟な考え方——一たんできてしまふと、往々にして官僚の皆さんもなかなか固執して後退しない、硬直してしまふというところがあるのです。まあ大臣の、柔軟に対処して、いわゆる時の流れといひますか、今日の世相

といふものがあるのですから、そういうお考えといふふうにご確認してよろしゅうございませう。——それを確認して終わります。

○田代委員 大臣にお尋ねしますが、先ほど来同僚委員の質問に対して、この法律の目的は、運輸労働者、当面これはタクシー運転手、そういう諸君を保護するといふことが一つの目的であり、同時にまた、これは人間の教育です。そして好ましくない運転手を登録制で排除する、その他のいろいろおつしやられておりますが、そういうことがこの法案の目的である、それに間違いありませんか。

○橋本内務大臣 法律に書いてあるとおり、いわゆる悪質なる事業者、あるいは少数かもしれぬが悪質なる従業員、こういうものに対してはこの法律が適用されるが、運営方針としては、よき環境状態をつくり上げるということが目的である、かように考えております。

○田代委員 いまの御答弁ですけれども、先ほどの松本委員、それから和田同僚委員の二人に対するあれでは、一方においてはとにかくこれは非常にけつこうなことである、ぜひそつしてもらわなければならぬけれども、これを保護するといふ目的を持つてゐる。一方においては、この運転手の働く人々たちをとにかく教育し、あるいはこれを排除するといふことは、非常に矛盾している。というのは、これはとにかく保護するといふことが、教育するといふことは、教育しなければならぬ、そういう問題があるのだといふことが前提になつておられます、それから登録制によつて排除するといふようなことになつてゐるのです。そういうものと、頭ごなしに、頭から、運転手さんなんといふものはそういうものだ、だから、教育してやらなければならぬ、また乗車拒否といふような問題がある場合には、こういう連中はとにかく排除して、懲罰といふのは非常にことは強過ぎるのですけれども、そういう好ましくないものとして

そういう処置にするんだ、こういうことになるわけですね。ですから、私は、この点で基本的にはこの態度が正しくない、労働者は、運輸する労働者にしても、あるいは工場に勤めてゐる労働者にしても、全部労働者であるし、もし好ましくない働きぐあひがあるといふことがあるならば、これは工場であろうと、あるいは運輸であろうと、全く同様なんです。ところが、一般の工場における労働者に対しては、政府はそういう教育を法律的な干渉によつてしなければならぬとかなんとかいふことをやられておらない。そういうことをかつてにやるべきじやないと思つてゐる。しかも、頭ごなしに教育するとか、しかも、これが乗車拒否といふその一面をただ現象的にとらえて、そしてこれを排除して、それで罰則みたいな形でその免許を取り上げるということになりますと、実際これは問題であるし、また事実そうなつてゐると思ふ。私もそれはそういう好ましくない現象が全然ないとは思ひません。そしてまた、そういう現象を弁護するつもりも私にはいささかもございせん。しかし問題は、そういうことが起こつた場合に、その根本原因は何かといふことを明確にして、それに対して大きな政策的な手を打つといふことが政治の根本であるし、またこれは大臣の責任であると思つてゐる。それで、この根本原因は、御承知でしょうが、私たちもそれは知つてゐますけれども、これは実に長時間にわたる——私、しばしば車に乗つて尋ねますけれども、とにかく運転手さんといふのは、子供の顔も見えないといふのがたくさんあるんですよ。夜あそく帰ると子供は寝てゐる、朝起きたら子供は学校に行つてゐるというやうな形で、子供の顔もくに見えない。そして、物価が高くなつて賃金が安いから、どうしても無理をするんだといふことが根本になつてゐるわけですね。そういう劣悪な労働条件、労働環境、これを政府が徹底的に真剣に直していくといふことにはならぬ、ほんとうにこつこつとまかしの法律は無用であると私は思つてゐる。実際にこれは矛盾だらけな内容を

持つてゐる。ですから、先ほど言ひましたように、労働者を保護するとかなんとかいふふうにおつしやいませけれども、今度の値上げの問題について、労働者あるいは運輸省がどのように具体的に指導されたか。一例を申しますと、今度の値上げ分については、当然労働者の労働条件をよくする部分が——これは大臣もいつか答弁されましたね。六〇％ぐらいは当然入つております。いふに答弁されました。福岡の例を見ますと、これに対して組合の人が業者と団交して、とにかくいまのままで食えないから上げてくれ、そして今度のこの料金値上げの分の中に入つてゐるんじゃないかと、全く正当な主張をされたことに対して、そんなことはない、この中に入つてゐるということは聞かない、福岡の陸運局はそういう言ひがあるのです。したがつて、その問題については非常に切迫しておりますので、私は、課長に來てもらつて、現地でどういふ処置をとられたかといふことを調べてもらいたいといふことを頼みました。これはどういふ回答が來ておりますか。

○橋本内務大臣 事務当局から説明する前に、田代さん、ちよつと待つてもらいたいのは、一方的にお話をされても困るので、研修所といふのは、教育の場ではあります、感化院じやないのです。そういう間違つた人だけをやるのではないのです。たとえば東京あるいは大阪といふところは、運輸をする場合には、地理も知らなければならぬでしよう。いなかから來た人は、ことばでつてできれば東京を少しは覚えたいといふじやない。ですから、この場合の教育といふのは、意味の教育である。だから特定の、ことばを教へて言ひなれば、悪質の運転手をつかまえて研修するんじゃないのです。運輸手全体、まだ未熟練の人もあるいは全然新しくこれから始めようといふ人もあるのであつて、この点何か感化院でもつくつてゐるんじゃないか、そんな法律じやないのです。ですから、いわゆる研修、教育といふことは、未熟な運輸の人もありまじやう。あるいは新

持つてゐる。ですから、先ほど言ひましたように、労働者を保護するとかなんとかいふふうにおつしやいませけれども、今度の値上げの問題について、労働者あるいは運輸省がどのように具体的に指導されたか。一例を申しますと、今度の値上げ分については、当然労働者の労働条件をよくする部分が——これは大臣もいつか答弁されましたね。六〇％ぐらいは当然入つております。いふに答弁されました。福岡の例を見ますと、これに対して組合の人が業者と団交して、とにかくいまのままで食えないから上げてくれ、そして今度のこの料金値上げの分の中に入つてゐるんじゃないかと、全く正当な主張をされたことに対して、そんなことはない、この中に入つてゐるということは聞かない、福岡の陸運局はそういう言ひがあるのです。したがつて、その問題については非常に切迫しておりますので、私は、課長に來てもらつて、現地でどういふ処置をとられたかといふことを調べてもらいたいといふことを頼みました。これはどういふ回答が來ておりますか。

○橋本内務大臣 事務当局から説明する前に、田代さん、ちよつと待つてもらいたいのは、一方的にお話をされても困るので、研修所といふのは、教育の場ではあります、感化院じやないのです。そういう間違つた人だけをやるのではないのです。たとえば東京あるいは大阪といふところは、運輸をする場合には、地理も知らなければならぬでしよう。いなかから來た人は、ことばでつてできれば東京を少しは覚えたいといふじやない。ですから、この場合の教育といふのは、意味の教育である。だから特定の、ことばを教へて言ひなれば、悪質の運転手をつかまえて研修するんじゃないのです。運輸手全体、まだ未熟練の人もあるいは全然新しくこれから始めようといふ人もあるのであつて、この点何か感化院でもつくつてゐるんじゃないか、そんな法律じやないのです。ですから、いわゆる研修、教育といふことは、未熟な運輸の人もありまじやう。あるいは新

しくやる人もあります。あるいは東京の地理もわからない、あるいはお客さんに対してのことば使用とか、そういう勉強というのは、小学校だって幼稚園だってあたりまえです。人間はいきなりおとなになるんじゃないので、幼稚園とか小学校とかいうところで教育も受けて、だんだん一人前の人間になるのと同様に、いわゆる人と人との関係は重大な問題でありますからして、こういうような研修の場を経て、そしてつばな運輸をつくる、全体的にりつばな人間をつくるということが目的であつて、あなたの話を聞いてみると、その教育でもつてどうも何か特別な軍隊教育でもするんじゃないか、けしからんじゃないかというふうなお話であります。また、そんなことでもつて皆さんの御協賛を得ることは不可能であります。いやしくも国会の場でやる以上は、ほんとうに正當な道において、そして人間社会という関係をよくするための法律でなければ通るはずがないのです。ですから、さような誤解のないように、まず、その点だけをひとつ御理解をお願いしたいと思います。

その他のこまかい具体的な問題は、事務当局からお答えさせます。

○黒住政府委員 労働条件の改善ということは、非常に重要なものでございます。それで、大都市の運賃改定におきましては、関係協でそのことの具体的な実施方法につきましておるわけでございまして、その考え方、精神につきましては、これは大都市に限つたものではないのであります。ほかの都市におきましても当然のことだと思つて、ただ、具体的な方法につきましては、六大都市の場合には、さらに詳細に關係協で決定されたわけでございます。したがつて、その精神に基づきます指導は現地のほうでいたしております。

それから、御指摘の福岡の場合につきましては、御趣旨のような指導をいたします。しかしながら、給与の改善の内容を具体的に幾らにするか

というふうな点につきましては、労使の交渉で決定するものでございまして、考え方といたしまして、労働条件を向上するという指導をわれわれとしては、あるいは労働者としても、行なつておる次第でございます。

○田代委員 さつき言いました。課長、どうですか、福岡のほうから何か回答してましたか。

○菅川説明員 お話をお伺いしまして、局のほうでは、いま局長もお話し申し上げたような趣旨で問題に対処するようにというのを具体的に指示いたしました。ただ、労働条件改善の問題については、いろいろな過程でいま交渉が行なわれておりますので、最終的にどうなるかというところまでは至つておりませんけれども、局としては、いま局長が申し上げたような態度でこの問題に対処するようにいたしたいと思います。

○田代委員 時間がありませんから、いろいろ言いたいことはたくさんありますけれども、とにかく運賃アップの中に労働条件をよくしなければならぬ分が相当量入つてゐるんだ、そういう形で具体的に指導していただきたいということをはっきりと申し上げておきたいと思つてます。

資料を政府にお願いします。

東京、大阪あるいは福岡のタクシーの労働者の平均月収、残業、超過勤務など含めて、この人たちが一カ月平均大体何時間働いておるか、そして固定給の部分は幾らで、また超過部分によるパーセンテージは幾らかという事です。超過部分などは大体三〇%以内で押えなければならぬというふうな指導したいとおつして、また、事実上どうなつておるかどうかという点を知るために、そういう資料を提出していただきたいと思つてます。

たし、労働者にとつて非常な不利益な条件になるので、これはあらかじめ言つておるのであつて、大臣の言つておるような、そういう常識なんというものは問題にならないと思つてます。そこで、この乗車拒否なんか起こるのは、需給關係にあつて、それで実際に運転手が足らぬところに原因があるというのを再々おつしやしましたね。足らないということはどういふことか。私たちは足らないことではない、このように考えるわけです。つまり労働条件ですね。ほんとに暮らしてゐる労働条件、あるいはからだをもちやめちやに疲勞さして破壊するといふような状態にならなければ、私は運転手さんは幾らでもおると思つてます。また現に免許をとつてゐる人がおると思つてます。しかし、そういう労働条件が悪いがために、実際にいて不足してゐるといふふうに私は見ておりますが、これはどうですか。

○黒住政府委員 現実の姿として不足してゐるといふことを申し上げておるわけでございまして、二・四人の運転手を確保して必要な輸送力を提供させるためには、給与の内容等を改善し、やはり環境をよくすることによつて、たくさんの人たちがこのタクシー運転手という職場を選んでもらう、こういうことによりまして必要を数の充実にしていきたいというのがわれわれのねらいでございます。

○田代委員 この乗車拒否の問題は、先ほど来私、またその他の委員も主張してゐると思つて、すけれども、根本的な労働条件ですね。劣悪きわまりない、そういう環境に労働者が置かれておるといふことにあるので、その問題が解決すれば私は解決すると思つてゐるのですが、この法案がほんとうにおかしな矛盾した法案だといふのは、たとえばかりに乗車拒否といふような問題があつたとしても、そこが、それに対しては、いままでの法律、すでに道路運送法その他の規制する法律がちゃんとあるわけです。先ほど答弁されました。雨が降つたとか、あるいは夜おそくなつたとか

いう場合において、そういう乗車拒否といふものがあつた場合には、道路運送法で全国的にこれを適用して解決しております。あなたはできるんだとおつしやつた。ところが、東京や大阪だけ何でこんなことをして、そして登録させて、しかも、登録する場合においては事業者の手を通じてやるというふうなことを。結局、労働の基本権とかあるいは憲法に違反することがその内容になるような疑わしいことが非常にたくさんあるのに、何でこういう罰則みたいなことをしてこれを規制しなければならぬかといふ問題ですね。同じ乗車拒否でも、これは福岡でもやつておるし、川崎でもやつておるし、千葉でもこれはやつておるわけですよ。同じ労働者が同じことをやつて、東京の場合あるいは大阪の場合には規制されなければならない、ほかでは同じことをやつておつても見のがされるというふうなばかんなことは、これはあり得ますか。東京や大阪で働いてゐる運転手さんだけなぞ窮屈な、そういう民主的な権利を制限されるような立場に置かれるかといふ問題なんです。私は、そういう問題は、新しくこういうことをしなくても、既存の道路運送法その他によつて十分に規制できると考えますが、その点はどうですか。

○黒住政府委員 道路運送法で全国的に処理しておりますことは原則でございますが、東京あるいは大阪は、交通環境といふものがほかの都市とは非常に違つております。車両数におきましても違ひますし、そこに起きておるようなところの需給のアンバランスあるいは乗車拒否の問題も、ほかの都市等とは相当程度違つてゐるわけでございまして、そういうきわめて違つてゐる場所に限つてこれらの措置をしようとするものでございまして、必要最小限度のものに限りたいといふふうに考えておるわけでございます。

それから登録申請は、事業者がやるのではなくて、運転手のほうからやるわけでございまして、それに関するところにつきましては、職業の自由、また経営者のほうからそういうことについてじやまを

するのではないかということにつきましては、そうではないことは、すでに御答弁を申し上げたところであると思います。

それからもう一つ、センターで行ないます適正化事業といふのは、元来事業者がやるべきかもしれない。しかしながら、この事業には中小企業が非常にたくさんあるわけございまして、それらが全体としてこれらの仕事をやるという必要性は特に緊急でございます。中小企業としてやりますためには、こういう中立的なセンターでやることによりまして、新規の運転手の養成、これは二種免許をとるための養成でございますし、あるいは新規採用者に対する研修というもので、これは法律的には各会社でやることになっております。これをこのようにしてやることによりまして、非常に中小企業も助かるのではないかと、このようにございまして、これらの適正化事業あるいは登録のことにつきましても、事態が安定すれば、すみやかに法律の強制はしないで、自主的にやってもらうというふうに期待をしておる次第でございます。決してこれは全体をやるための一環ではなくして、全体は道路運送法でやっておりますけれども、特に東京、大阪の場合には先ほど申し上げましたような現象を呈しておりますので、臨時的な必要性からやっております。しかも適正化事業というものは、中小企業を全体としてやりやすいようにこういう措置を講じておるということをお願いしたいと思います。

○田代委員 最後に、いまおっしゃいましたが、結局、登録はこれは事業者を通じてやるわけでしょう。登録をする場合、とにかく事業者の力が作用することは明らかです。私はそのことを言うておるのです。ですから、そういう点は、労働組合法とかそういう基本的な労働権に対する侵害なりあるいは制約にはしないかという問題です。

それから、この法案の中には各種の委員会があるわけですね。その中でいろいろ処置されるのですけれども、実際のいままである労働組合法など

によつて、いわゆる労使間の関係とか——これは単に賃金の問題だけじゃないですよ。労使間の関係というものはいろいろ非常に多岐にわたつておるわけですから、そういうことは、実際のいままでの労働組合法で解決するのがたくさんある。そういう点に対してはさかでもこれが侵害されるという点に對しては、これは明らかに、東京、大阪における運輸労働者というのは、それだけとかく自分の民主主義的権利が制約を受けるということになるし、そして、これは臨時法とかあるいはまた東京、大阪に限つておられますけれども、さつきの大臣からの答弁では、何か五年かあるいは十年以内くらいを見込んだとおっしゃいますけれども、私は逆だと思ひます。ますます自動車の数がふえるということになれば、東京、大阪だけでなく、いまおっしゃつたような観点でいけば、これは横浜だつて千葉だつてあるいは名古屋だつてこういうことになったんが広がっていく。そうすると、そういうことは、時間的にもますますもう少し臨時措置法を長期にしなければならぬということにもなるし、範囲も東京、大阪でなくて、これはもう少し全国的にしなければならぬという、可能性としては実際おもしろさのほうは非常に大きいと思ひます。そういう意味で、これは運賃値上げにからせられた、そして労働者に対するそういう労働者の基本権なり民主的な権利なりを非常に制約することになる危険な内容を持つていて私は思ふのですが、そういう点どうですか。

○黒住政府委員 この登録申請は、第五条によりまして運輸手がするわけでございます。この登録に關して経営者側が介入するものではございません。それから、ただいまの点でございすけれども、東京、大阪以外につきましては、われわれも、東京、大阪以外につきましては、われわれも、いいたしませんが、この種の立法を強制する、政令でもつてさらに拡充していくということは、現在の情勢では考えていない次第でございます。また東京、大阪につきましても、なるべく早くこれらの必要性が解消されることを期待してある次第でございます。タクシー行政につきましては、今後さらに全般的に努力をいたしまして、事態が好転されるように努力を続けていきたいというふうに考えております。

○田代委員 終わりますが、一言申し上げます。そういう主観的な希望や期待、それはこの法律をつくられる立場からは、そういうあれですけれども、そういうことではない、事態は反対の方向に進んでゐる。車はどんどんふえるし、そういう条件は客観的にふえておるのに、こういうことを期待します、そのときはこの法案は要らないようになりす、主観的に幾らそうおっしゃつても、客観的にはそうではないということが問題だということをおっしゃるわけですから、それから、そういう点で、五年あるいは十年たつたとしても、いかに無理な法案であつたかということが明らかに証明されるということ、私はこの点だけはいまはつきり見通すことができるということを言ひまして、質問を終わります。

○福井委員長 この際、参考人の出頭要求に関する件についておはかりいたします。

ただいま審査中のタクシー業務適正化臨時措置法案について、来たる四月十七日、参考人の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 次に、連合審査会開会の件についておはかりいたします。

本委員会において調査中の航空に関する件、日航機乗取りに関する問題について、先ほど内閣委員会、地方行政委員会、法務委員会及び外務委員会から、それぞれ連合審査会開会の申し入れがありましたので、これを受諾するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

なお、本連合審査会の開会日時は、関係各常任委員長と協議の上、四月十三日月曜日とし、午前十時から開会することとしたいと存じますので、この際お知らせいたします。

○福井委員長 次に、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

本委員会において調査中の航空に関する件、日航機乗取りに関する問題について、来たる四月十三日、参考人として日本航空株式会社専務取締役齋藤進君、同じく運輸基準部長長野英磨君及び日本赤十字社の関係者の出席を求め、意見を聴取することとしたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

なお、日本赤十字社の参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。さよう決しました。

なお、参考人からの意見聴取は、当日開会の運輸委員会内閣委員会地方行政委員会法務委員会外務委員会連合審査会において行ないたいと存じますので御了承願ひます。

次回は公報をもつ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。
午後一時五十三分散会

昭和四十五年四月二十八日印刷

昭和四十五年四月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局