

第六十三回 参議院運輸委員會會議錄第十五号

昭和四十五年五月六日(水曜日)
午前十時三十六分開会

委員の異動

五月四日

辞任

鈴木 強君

補欠選任

阿具根 登君

出席者は左のとおり。

委員長

温水 三郎君

理事

岡本 悟君

金丸 富夫君

谷口 慶吉君

藤田 進君

委員

木村 睦男君

河野 謙三君

重政 庸徳君

平島 敏夫君

前田佳都男君

渡辺一太郎君

岡 三郎君

瀬谷 英行君

森中 守義君

三木 忠雄君

中村 正雄君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣

橋本登美三郎君

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

第十部 運輸委員會會議錄第十五号 昭和四十五年五月六日【参議院】

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

運輸省自動車局長 菅川 薫君

労働省労働基準局監督課長 大坪健一郎君

参考人

全日本交通運輸労働組合協議会事務局長 甲斐国三郎君

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、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る四日、鈴木強君が委員を辞任され、その補欠として阿具根登君が委員に選任されました。

○委員長(温水三郎君) 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。

質疑のある方は順次御発言願います。

○三木忠雄君 タクシーの値上げの問題から私何っていきなさいと思ひますが、最初に労働基準局のほうに伺いたいんですが、このタクシー料金値上げの際に労働基準局としての立ち入り監査が全業者の三分の一しか行なわれなかった、こういう理由について、どういふ観点からそういうふうにしられたか、この点について最初に伺いたい。

○説明員(大坪健一郎君) 私もが事業所を監督いたしましたのは、年間の計画に基づきまして、産業の各分野にわたって監督をいたしておるわけでございます。したがしまして、ある臨時の行政的

な必要から特に特定の部門を限って監督をするというのとは、ごく限られた例でございます。たとえば、爆発が起きました場合に、類似の工場、事業所に立ち入り監査を行なうという様なことはやっておりますが、今回のタクシー監督の場合には、すでに三三年、タクシーの場合には、ほかの事業所は残念ながら監督官の数が足りませんので、二百五十万の事業所につきまして大体一割程度の監督を毎年いたしておるわけでございますけれども、タクシーにつきましては、この三年間に大体全体を通じて事業所の数の倍の監督をいたしております。したがしまして、主要都市のタクシー業界の個々の事業所の実態というものは、私どもの監督署では非常にこまかく十分知悉いたしておりますので、今回の監督にあたりましたは、特に交通災害等の問題の生じやすいと思われるような労働条件、特に労働時間等について問題のあるような事業所を選んで監督いたしたわけであります。いま三分の一というお話がございましたが、大体東京、大阪とも半数ほど選び出して監督いたしております。

○三木忠雄君 その監査をされた内容といいますが、あるいはどういふ点にわたっての監査が行なわれたか、それが一点です。

それからもう一つは、タクシー業界に対していろいろ労働基準局で監督されているようでありますけれども、これは例年、常時、労働基準局としてのこのタクシー業界に対する監督が行なわれているのかどうか、これについて伺いたい。

○説明員(大坪健一郎君) タクシー業界につきましては従来労働条件につきまして若干問題がございました。したがしまして、毎年私どもの行なう年間の監督計画の重点計画として取り上げまして監督いたすようにいたしております。毎年は大体交通安全週間前後に一斉の監督を行なうという方針を立てております。ただ、監督と申しまして

も、事前に通告をいたしますといふ明らかな実情の把握が困難でございますので、大体そういう時期を定めて監督をするということだけを申し上げさせていただきますと思ひます。

○三木忠雄君 内容等について。

○説明員(大坪健一郎君) それから今回の監督につきましては特に運輸省と御相談を申し上げまして、昭和四十四年の十二月十二日に特別の監督を行なうように指示をいたしました。その結果、監督を行ないましたのは東京で百八十三の事業所でございます。大阪では九十二の事業所でございます。監督の結果、私どもの事前の通知におきましては、私どもの監督では基準法の違反は見られるけれども、指導を行なえば結果としては正が可能であるような場合と、悪質な基準法違反であつて改善の何と申しますか、実効があまりににくいと思われる場合とを分けて処置をいたしております。そのような分け方の処置の結果を申し上げますと、東京の百八十三のうち特に悪質だと見られるものが十、それから悪質だと見られるのが五十八ございました。六十八でございまして、この六十八の事業所が、結果として料金の引き上げが若干延ばされるような処置を運輸省からおとりになったというところでございます。それから大阪では特に悪質が二、悪質が十二でございますが、監督の重点はどこに向けたかといひますと、労働基準法の三十二条、これは労働時間でございます。三十五条、休日、こういう二つの重点を置いて監督をいたしております。特に休日労働、これが非常に多くなつておりますので、その重点を置いていただいております。

○三木忠雄君 運輸省に伺ひたいのですが、この労働基準局のあるいはまた関係法規に違反した会社については、運輸省の通達としては免許の取り消し、こういうふうな約束までし、不良会社を指導していくというふうな、こういうふうな通達も

昨年末に運輸省から出されているわけでありまして、けれども、こういう悪質な会社に対しては運輸省としてどういうふうな処置をとったか、あるいは免許等の問題等についてもどういうふうな考え方で臨んだか、この点について運輸省に伺いたいと思ひます。

○政府委員(黒住忠行君) 運輸省といつたしましては、悪質業者につきましても、これを監督等で発見いたしました場合にはそのつど行政処分をいたしまして、悪質なものは営業の停止というふうなことを考へてきたわけでございます。さらに、増車等の処分が行なわれます場合におきましては、これらについては増車を押えるというふうな、まあ悪質なものとは労働条件以外のものもございまして、乗車拒否その他もありますけれども、概していいまして、そのつどその事犯に対しては処理をさしていただき、そしてまた、増車等につきまして十分その内容を反映して処理するという考え方でございまして。今回の場合につきましては、労働条件の關係で悪質なものにつきまして、東京では、先ほどお話がありましたように六十八事業所、これは会社の数にいたしまして六十二会社でございまして、その六十八事業所につきましましては、この改善状態がさらに確認をされますまで、運賃の改定のいわゆる実施日の指定を保留いたしまして、労働省におきまして監査の結果を待ちまして後刻指定をしたというふうに、その運賃改定処分につきましても、これらのものにつきまして十分反映いたしまして処理したつもりでございまして。

○三木忠雄君 いまの説明によりますると、料金の値上げだけを幾ぶん据え置いたと、この程度しか受け取れないわけですね。いづれにしまして、私たちは決してそういう会社をいじめろというわけではありませぬけれども、やはり何とかが、悪質な業者のために、まじめにきちつとやっている会社や、あるいはタクシー業界全体にどろを塗られるような、そういうことではこれはもう何にもならないのじゃないかと思ひます。こういう

点について、やはり悪いところは指示をしてもらつて、信賞必罰で、処分をしていくとか、そういう処置をしつかりしていかなければ、幾ら通達を出してみたって、ただ絵にかいたもちみたいになつてしまふのじゃないか。陸運局はとく通達行政が非常に多いと、こういわれてはいるわけですね。こういう問題についてもやはりきちんと感じさせる何かを与えていかなければ、私はとてもこの問題は改善されないと思ひます。特に今回問題になつてゐるこの問題に対しまして、やはり業界の問題あるいは運輸手の問題、全部が全部私は悪いわけじゃないと思ひます。何ばかの人たちのためにこういうふうな悪評を招いてゐる。こういう点は、やはりもっと運輸省としてこの違反したところ、あるいは条件にそぐわないところ、こういう問題にはもっととびしびしと取り締まつていくべきじゃないかと、こういう点を私は感ずるんです。この点どうですか。

○政府委員(黒住忠行君) 今回の運賃の指定を保留いたしました処置は初めてでございまして、從來ない特別の処置でございまして。この運賃改定を半月延ばしたというところは相当な処分であつたと思つております。で、今後は、労働省と運輸省とでおのおのの監督をいたしまして内容を通告し合ひまして、両省でもつて将来の行政処分なんかにつきましてその結果を十分反映していくと、こういうふうな申し合ひになつております。したがういふ、われわれといつたしましても、さらにこの悪質業者につきましても、先ほど申し上げましたように、厳格なる行政処分、あるいは将来の行政処分の場合におきましてそれらを十分反映する。そうして極端なものは本来営業所単位に事業を停止する、あるいは非常に極端に悪い、継続して悪いといふものにおきましては免許の取り消しといふふうな点もあるわけでございます。それらにつきましては從來も考へておりましたけれども、今後はお互いに情報を提供して、十分な証拠を把握して厳格なる行政処分をしていきたい、かように考へております。

○三木忠雄君 運輸大臣、こういう問題に対してはどうお考へになりますか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おつしやるように信賞必罰といひますか、これはぜひ今後とも実行していきたいと思ひます。ただ、業者等の中にもそういうのがありまして、一般の人に迷惑をかけるおそれがありますから、もちろん、これに対する信賞必罰の処置を講ずるという片方では、できれば行政処置をし、さらに指導して改善できるものならばこれを改善していきたいという親心も多少あつたと思ひます。これもまた社会の円満なる運営のためにあるいは必要かと思ひます。が、しかし直らざるものはしょうがない。やはりやるだけのことをやつてできない場合は断固たる処置をとつていく、かように考へております。

○三木忠雄君 次に、車の台数と運転者の不足という問題が非常に論議されておるんですが、東京陸運局において、二月初めに、運転者数を確保しておるかどうかというところについて、全業者から運転者数と台数の關係をチェックしたそうでありまして、その結果はどういうふうなぐあひになつておりますか。

○政府委員(黒住忠行君) 現在、会社によつて違ひはございまして、一割ないし一割五分のものが休車いたしておりまして、これはおおむね一台に対して二・四人の運転者を確保するということができて、それが十分でないために、不足をしておりますために休車をしておるものであります。したがういふ、運転者の不足率も大体一割ないし一割五分、大阪におきましてもおおむねそのような数字であります。

○三木忠雄君 私ども聞くと、毎日本三台ぐらい休車をしておると、こういうふうにも聞いているわけですね。こういう点はやはりあとでいろいろ論議したいと思つておりますが、やはり運輸手に対する待遇とか、将来の問題に対する希望といふか、こういう問題に対してやはり運輸手がいろいろな調査によると、九割ぐらい

うな、調査をしても回答が出るくらい、やはりそういう運輸手に対する待遇というものは非常に悪いのじゃないか。これはあとで論議したいと思ひますけれども、やはり運輸手の確保ができないといふこと、これについてやはりもっと行政面においてもいろいろ考へなければならぬ問題があるのじゃないか。具体的にいへば、法人会社の増車数についてはいまだどういふふうな傾向にあるか。今後、法人会社の増車申請等はあまり出てこない、こういうふうな話をこの間も局長から伺つたのでありますけれども、実際、法人会社の増車については今後どういふふうな考へを持てゐるか、これについてお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(黒住忠行君) 東京におきましますところの増車につきましても、一昨年の暮れに約三千七百両を割り当てたしております。しかしながら、実際それが確保できない状況でございまして、会社によりましてはほとんどできなかった。われわれといつたしましては、その当時も各会社で確保し得るかどうかといふことにつきましましては、一応データを提出させましたのでございまして、これも、實際問題といたしましては、直ちにそれだけを増車し得なかつたという実情でございまして。その後におきましては、増車の申請も法人のほうではございませぬし、現在もそれはございませぬ。

しかしながら、これも信賞必罰といひますか、会社によりましては從來から運輸手を確保する、これは地方等から募集いたします。そうしてまた、自社で養成いたしまして、継続して必要な運転者数を確保し、そして休車がないといふふうな、会社が将来運輸手を養成して確保するといふ十分な計画を出しまして、それらがもし可能であるといふ心証を得られれば、例外的にはそういうことも行なわれるといふこともあり得ると思ひますけれども、現在のところでは必要な運輸手を確保するといふ努力がまだ不十分でございまして、われわれといつたしましては、まず休車率を減らしていくように各会社が養成をしていく、そし

てその場合に、いわゆる運転手の取り合いということにならないようにしていきたい。それにつきましても、今後センターでもって登録制度が実施できますと、運転手の争奪というふうな点につきましても、実際上それらがはつきりいたしますので、行政上も増車の場合等におきまして運転手確保の状況等を把握するのには非常に便利かと思ひますけれども、要するに現状におきましては、必要な車を動かすために二・四人の運転手を確保するという努力をさすことを強力に指導していきたいと思つております。

○三木忠雄君 その問題はそれにしまして、今回の運賃値上げによる収支の状況、この問題については運輸省はどのように掌握されておりますか。

○政府委員(黒住忠行君) 三月の一日、あるいは若干残しましたものは三月の十五日でございますけれども、三月の一日から三月の三十日までにおきまして、運輸収入が一日平均一万三千二百五十八円——これは抽出の調査でございますけれども、このようになっております。四十三年度一年間の平均の一日の運輸収入が一万一千七百三十七円、それから四十四年度の暦年を見ますと、一月の一日から四十四年度の十二月三十一日まで一万一千六百四十八円という数字でございます。したがって、後者の数字から見ますと、一三・八%ということでございます。しかしながら、これは抽出の調査でもございますし、三月からやりましてまだ一カ月のデータでございますので、これが的確であるかどうかにつきましては、さらに調査をする必要があると思つております。

御承知のように運賃改定をいたしました場合には、平年度すなわち四十五年度の収入をいたしまして二・五%というものを計算をいたしたわけでございますけれども、現在の状況におきましては、いま申し上げましたような数字でございますけれども、これにはいろいろ原因があると思ひますけれども、目下のところでは、予定の増収率だけはあがっていないというふうに考えております。

○三木忠雄君 それで、予定どおりあがっていない

い、いろいろな条件はあると思ひますけれども、この値上げをする場合に、値上げを確実に運転手の待遇改善に結びつける、こういう条件で値上げを許可したと思うのです。この点についての、値上げ分を運転手の待遇改善に結びつけるというこの保証は、どういうふうに運輸省として取りつけているかどうか、これについて。

○政府委員(黒住忠行君) 今回は従来に比べまして、異例の処置をいたしまして、改定の前に労働組合と経営者の団体とが確認書を交換いたしました。確認書の内容につきましては、給与水準の引き上げ、賃金の形態等、あるいは労働時間も含めておりますけれども、それらの点に触れられまして確認書を交換いたした、関係協定の決定事項について触れられておりますけれども、そういうような処置をいたしたわけでありまして、しかしながら、各社におきまして具体的にどのようにするかというところは、労使間の協議、話し合いでございまして、現在におきましてはまだ実際に実施いたしまして日が浅いということでございまして、おおむね、この三月あるいは四月の営業の実績等を各社ごとに見まして、労使の交渉によつて具体的に決定されるというふうな順序に相なるわけでございます。われわれといたしまして、これらの改善が十分行なわれまして、運転手が確保できるように、今後労働省とも十分協力いたしまして会社の指導に当たつていきたい、このように考えております。

○三木忠雄君 それで、今後やるという話なんです、大体三月、四月と二カ月たつてゐるわけですが、値上げによる運賃収入の状況も大体固まつてゐるのじゃないかと思うのです。こういう面について労使で取りかわした確認について、ある場合には業者が守らない場合も私は出てくると思う。料金値上げのための条件としてはそういうようなことをつけたかもしれないけれども、現実に運転手の言い分にとり、あるいは労使協定したとおりに実行されなかった場合についての処置はどう

いうふうに考えておりますか。

○政府委員(黒住忠行君) 三月、四月の実績でございますが、まだ四月は終わりましたししばらくでございますので、各社ごとに正確なデータはいま集計をしてゐるのではないと思ひます。それによりまして、従来の確認書の内容に従ひまして労使間で決定をなされるということでございまして、われわれはその実施の状況をこれから監視していきたい、労働省とともに監視をしていきたいと思つておる次第でございます。現段階におきましては、それらのことが労使間で円満に解決することを期待してゐる次第でございます。それらを見守りまして、その結果によりましてまた必要な指導をやるつもりでございます。

○三木忠雄君 いつも適当な指導に終わつてしまふのだけれども、具体的に、いつも国民は、料金値上げで今度はタクシーは改善されるだろうと非常に期待を持つてゐるわけですが、しかしながら、労使の間でかわされた問題も一部の業者によつて守られない、そうすると、結局不愉快な目にあふのはだれかという、国民だと私は思う。こういう問題について、やはりしっかり業者を監督していくべき運輸省が、いつも最後は指導をしていくという程度に終わつてしまつて、それでつじつまの合わないような結論におちついてしまふ場合があるわけですね。この問題について、労働基準局のほうはどういうふうに考えていらつしやいますか。

○説明員(大坪健一郎君) 御質問の点は、要約いたしますと三点の問題が含まれてゐると思ひます。

一つは、最初に申されました政府の覚え書きの問題でございますが、これは業界界なし労働組合に対してそういう方針で政府が臨むということの宣明でございます。

二番目は、そもそも労働条件は、やはり原則的には労使が全く自主的な立場でおきめいただくのが最も正しいあり方でございます。現在は御承知のように、春闘のまっ最中でございまして、現段

階で労使が本来自主的におきめになる内容について、私も政府からとやかく申し上げるのは筋ではないと思ひます。

ただ御承知のように、先ほどからお話が出ておりましたように、運転手が現在非常に不足をしておられること、それから一般的に申しますと、ほかの産業に比べて、運転手の給与は若干高いわけでございます。これは統計で申し上げますと、私どもの労働省が行なつております賃金構造基本統計調査というのがございまして、もちろん労働時間であるとか、労働態度であるとか、そういうこととの関連がございまして、一がい比較はできませんが、タクシー運転手の場合は、旋盤工なり全産業の男子労働者に比べますと若干高くなつております。なぜそういうことを申し上げるかと申しますと、運転手の数が不足してゐる、そして運転手の給与水準が高いという条件の中で、一般的に運転手の条件を切り下げたまま長い間——そういうコストの条件をよくして、不正競争を行なうようなタクシー業者が存続し得る条件は、わが国にはもう次第に少なくなつてきておると私も考へておりますので、春闘がこの七月、八月に終わります、それ以後の経過をずっと長期的にのぞんでいただければ、おそらくそういう劣悪な労働条件の経営者のタクシー運転手の方々はほかのほうへお移りになるというふうなことの機会も幾つもあると思ひますし、たぶんそういう経営者は存続をしていくことができないのではないかと私も考へております。

○三木忠雄君 それはいま給与の体系を旋盤工とか、それと同じような条件で、タクシーの業務に携わつてゐる運転手を見るのは、私はちよつと考え違ひじゃないかと思うのですが、何でもタクシーの運転手と、事務所を働いてゐる男子の職員と同じような形に基準を見ていくということ自体は、これはもう誤りじゃないかと思うのです。やはり過酷だと思ふ、それでは、こういう点、やはりもう少し労働基準局のほうも考え直さなきゃ

ならない問題じゃないかと思うのですけれどもね。この点、どうですか。

○説明員(大坪健一郎君) 私が申し上げましたのは、タクシ一の労働者が不足しておられて、ほかの産業と比較してタクシ一の賃金が高いというところは、タクシ一の労働者の不足の状態がなみなみならぬことであるということでも申し上げたわけで、したがって、同業者がタクシ一の運転者について高い給与を払う、あるいは給与水準の引き上げを行なってやっておるのにかかわらず、一部の業者の方が低い条件で、悪い状態でいつまでもやっていけるわけがないということをお願いしたわけでございます。

○三木忠雄君 それで、運輸省として労働条件のよしあし、これが乗車拒否やあるいは事故タクシ一に結びつくかどうかという、こういうデータについて何か分析したことがありますか。

○政府委員(黒住忠行君) 労働条件の悪い点につきましては、たとえば、労働時間を超過いたしましたりして働く、あるいは休日労働が規制以上に行なわれているというふうな場合におきましては、過労というふうなことでございまして、運輸規則にも結びつきますし、これが事故あるいは乗車拒否等の遠因にもなるというふうな考えのわけでございします。労働条件の関係をわれわれのほうの運輸規則の関係では、非常にうらはらといえますが密接不可分の関係になっておりますので、そういう意味におきましては、タクシ一企業というものを改善していくというふうな考えをしております。ただ、いま御質問の、そのためにどのくらいのパフォーマンスにそれが反映しておるかというふうなデータにつきましては、現在数字を把握いたしてはおりません。しかしながら、われわれといたしましては、タクシ一の体質改善のためには関係協におきましては指摘されておりますように、労働条件の改善ということが非常に重要なことだと思っておりますので、この面におきまして行政の改善につきましては労働省の協力を得て、将来万全を期し

ていきたい、こういうふうに考えております。

○三木忠雄君 私も労働条件の一つとして走行距離の問題をここで考えてみたいと思うのですがね。三十三年にタクシ一一日の走行キロ三百六十五キロメートルですが、こういうふうなきめられたんではないかと、現実これが合っているかどうかという問題ですね。労働条件あるいは走行キロの問題等について、労働省はどう考えますか。

○説明員(大坪健一郎君) 走行キロは最高限度をおきめになっておると了解しておりますので、当然その範囲内で労働していただく筋合いだと思っております。現実それを越えておるものがある形です。私どもの監督では長時間労働という形でこれが出てきておると思ひます。その分につきましては、先ほど申し上げましたように、私どものほうで把握して処分をいたしております。

○三木忠雄君 自動車局長、この問題はどうか。

○政府委員(黒住忠行君) 三百六十五キロといひますのは、当時神風タクシ一の問題が非常にやかましくいわれましたときに最高乗務距離といひまして指定をいたしたものでございまして、したがって、これ以上は動いてはいいけない——平均均ではございせん、最高、これ以上動いてはいいけないということでございます。

それで、昨年一年間の、四十四年の一月一日から十二月三十一日までの統計によりますと、平均三百五十三・五キロというふうに統計ではなっております、この平均三百五十三・五キロは、三百六十五キロを超過しておるものがある、そういう平均になるのではないかと、いふふうに考えます。それで、これを超過いたしますという、実際には労働時間の超過ということにも結びつくわけでございまして、その点については、今回の労働省の監査におきまして、最重点に見ていただきました。その悪い会社につきましては、先ほど申し上げましたように指定を保留したわけでございしますが、現在におきましては、三百三十八・八キロというふうに一応実績が出ており

ます。これも抽出の調査でございますので、全会社につきましては、さらにこれから調査をはつきりして明確な調査をいたすつもりでございますけれども、この点につきましては相当改善をされておる。労働時間の点につきましても改善をされておりますことは、労働省のほうでも確認をいたしておりますが、われわれのほうにおきましても、走行キロにつきましては相当改善をされておるものと思っております。現在スピードも次第に減ってきているというふうな状況でございますので、これらの点につきましては、走行キロの平均はさらに今後減少をしていくのではないかと、労働時間の減少と同時にこれらの点につきましても、われわれといたしまして十分監督をしなければならぬ点であると考えております。

○三木忠雄君 それでこの間ですか、東京都議会の議員の方々が実際にタクシ一に乗られて、そして走行キロの調査をされたそうでありませう。これを見ると、安全運転を規則どおりやってみると、二百八十キロしか走れないと、こういうようなことで、実際に水揚げの問題あるいは会社の営業方針もあるでしょうし、タクシ一の運転手の給与体系にもからんでくるでしょうし、こうなってきたと、現実には安全運転をし、サービスのいい運転をしていけば、実際に二百八十キロぐらいしか走れないというのが結論らしいのです。そうすると、運転手はこれでは生活できない。また、会社はそれだけじゃ成り立たないといつてもっと酷な労働をしていようという形になってくる。こうなってきたと、どこに基準を置けばいいかというところになってくるのです。三百六十五キロまで認められて、そのぎりぎりまでは追い込まれると思うのです。実際に、三十三年の当時と現在の東京都心部の状況を比べてみれば、交通の状況なんか雲泥の差になっているはずで、こういう問題、いつまでも同じような条件で続けていっていかどうかという問題になるのですが、これについてどうお考えですか。

○政府委員(黒住忠行君) 御指摘のように、十年

前の神風問題のときに三百六十五キロといたしまして、それは当時の平均スピードから割り出した数字でございます。現在の平均スピードは相当もう減少いたしておりますので、三百六十五キロは再検討をする必要があると思っております。今回まず労働時間を改善いたしまして、これを正当に直すというふうなことをいたしまして、その結果といたしまして走行キロも減少をいたしていただくわけでございまして、われわれといたしましては、全般的にこれを把握いたしまして、これを適正化する方向にいかねばならないと思っております。さらに、交通状況も高速道路等ができていくはなっている面もございします。で、一律的に最高走行キロを規定するということがいいのかどうかというふうな基本にもさかのぼりまして、これからしばらく実績を調査いたしまして再検討をいたしたい、さように考えております。

○三木忠雄君 それはよく検討していただきたいと思うのですが、具体的に、これは朝日新聞の四十五年の二月七日に、大阪の模範運転手が首になったという例があるのです。これはお読みになったと思いますが、安全運転で模範的な運転をしている運転手は会社では首にされるというのです。現実には首にされているのですよ、非効率として許せぬとして、模範運転で安全運転をしている運転手等に対しては、会社の予定する水揚げにいかないので、その点で首にされる、こういうふうな矛盾があるわけですね。実際に多く走らないと会社も成績があらぬから、実際に運転手を酷に追いやる。ところが、そのきめられたワーク内で走った場合には、実際に会社の営業方針に合わない。そこで運転手は首にされる。これでは実際にどこをとって走ったらいいか、まじめな運転手はどうすればいいかというふうな量見になりかねないと思うのです。この点について局長どう考えますか、この問題は。

○政府委員(黒住忠行君) これらの点につきましては、たとえば走行距離、労働時間の点につきまし

ては、遺憾ながらタクシーの内容は前時代的とい
いますか、当然守るべき労働基準法等が守られて
いないというのが現実の姿でございまして、それ
につきましても労働省も非常に御苦心でございま
すが、今回のようなそれに関する措置を強力にと
ることにございまして、やはり改善の実があらわ
るおかげでございまして、今後これらの点につ
きましても従前に増して厳格にやうていきたいと
思っております。そうなりますと、法律なり
規定を守って働くということが当然のことと
ございまして、そのことだけを理由にしてその運
手の首を切るというようなことはもってのほかで
あると思ふ次第でございまして、それらの点につ
きましては、やはり経営者の認識を改めるとい
うことが最も基本的な必要であるかと思ひます。そ
してまた、全部がそういうふうな改善されない以
上は、先ほど申し上げましたように行政的にも厳
格な態度でもって臨んでいくということ、指導と
同時に厳格な行政措置をもつて臨むということが
やはり必要であると思ひます。基本的に経営者が
頭を切りかえるということとともに、役所のほう
の措置でもって改善をさしていく必要があるとい
うふうに考えております。

○三木忠雄君 それから賃金体系の問題で、こま
かなことは時間もありませんのでちよつと
できませんが、具体的に、私はこの間タクシーに
乗った。ところが、そのタクシーの方は運転者協
会のほうから派遣されていると言っておりまし
た。ところが、実際になぜそういうふうになるか
という、常時、会社につとめておると、十三日
出ないと固定給がもらえないわけですね。十二日
になると、いろいろな角度から固定給が削られる
という例が非常に多いらしい。こまかなことは私
は調査しておりませんし、わかりませんけれど
も、具体的に、この固定給をもらうためには十三
日間つとめなければならぬ。一日休んでも固定
給は相当消されてくる。あるいはいろいろな名目
でそれを削られこれに削られて、何のための固
定給かということになりかねない。それであれ

ば、一日、二日休む運転手にとっては、むしろ臨時
雇いのなといひますか、そういう日払い制度の恩
典でやうたほうで得た、だからおれはそちのほう
にいつてゐるのだというのをこの間聞いたの
です。そういうところから考えてみますと、やはり
賃金体系にちよつと問題があるのじゃないかと私
は思ふのです。十三日完全につとめなければ固定
給をもらえない、あるいはその固定給が世間でい
われるところの固定給なんかと全然違つた内容を
持っているのです。この点は労働をしてゐるた
めの、あるいは労働を強制するための固定給に
なつてしまつてゐる。何も好きこのんで十三日働
くところを十日あるいは九日間しか働かないとい
うことではないと思ふのです。あるいは病気で休
んだり、あるいはいろいろな状況で十一日から十二
日しかできないことがあるかもしれない。そうな
ると、固定給は相当削減されてくる、こうなると
生活が脅かされて、むしろ日雇い運転手のような
形で歩合の半分をもらつてゐたほうが得だ、こ
ういうようなことを私は現実、二、三日前にタ
クシーに乗つたときに聞いた。こういう固定給の
体系あるいは賃金体系についても、これは各会社
でいろいろやつてゐるわけですから云々はできな
いかもしれませんけれども、もう少し配慮をすべ
き問題があるのじゃないかと思ふのです。この点
についてはいかがでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) これはたとえば、本給
につきまして一カ月十三日出番の勤務者に対して
俸給を支給する、ただし欠勤非乗務につきまし
て、たとえば十分の一とか十三分の一を控除する
というふうな賃金体系が行なわれているわけだ
とございまして、この点につきましては、先般の確
書におきまして、正当な理由による欠勤の場合
合、賃金が大幅な減額とならないように、欠勤に
よる歩合給の算定は日割り歩合制の採用を主とす
るというふうな点にも触れておりますが、これら
の賃金形態の点につきまして、労働省のほうで
もいろいろ指導をしていただいておりますし、御
指摘の点は改善をしていくべきだと思つておりま

す。

○三木忠雄君 労働省のほうはどうですか。

○説明員(大坪健一郎君) 一種の皆勤手当のよう
な制度がございまして、たとえば、十三日の出番
で二万六千円払うといたしますと、十二日出まし
た場合にはそのうち二千元を差し引くというよう
なことは、これはやむを得ない制度だと思ひます
が、一日休むと二千元ではなくて四千円引く、二
日休むと八千円引くというふうな累進的にこれを
引いていくということは、制度としてはまづい制
度だと思ひます。私も、実はそういうことも
含めまして、昨年の十一月に閣僚会議の決定が出
ました前後に、タクシー業界の方に来ていただき
まして、その点を特に申し入れたわけだと思ひま
す。やむを得ず欠勤した場合の月間所得が急激に
減少するような賃金制度、これはタクシー運転者
の生活安定に非常に問題がありますので、ぜひこ
ういうことはやめてもらいたいということを申し
入れてございしますが、残念ながら賃金制度の問題
も労働条件でございまして、基本的には労使で
おきめいただく問題でございまして、業界の
指導は相当私も執拗に行なつておりますけれど
も、実質的にはやはり経営者の方々の御理解と、
運転者の皆さんの積極的な経営者との協議によつ
てきめていただく以外にはないと、こう思いま

す。

○三木忠雄君 それで、運転手の労働改善等を含
めて、今回の近代化センターの問題が取り上げ
られてゐるわけでありまうけれども、この運転賃
金ですね、この問題については、これは各業者あ
るいは個人タクシーの関係者は全部納得済みのこ
とでしようか。いまだに一部では、法人会社等は
反対を唱へてゐる業者もある、あるいは個人タク
シーのほうも納得してないんだ、あるいはこの近
代化センターの内容なんかわからないんだ、こう
いう声も聞かれますけれども、実際にこれ
は業界あるいは個人タクシーにも納得をされ、
趣旨は説明されているのかどうか、この点はいか
がですか。

○政府委員(黒住忠行君) 本件につきましては、
運輸省はおののの関係協会、法人のほうでは東
旅協、それからハイタク協議会という、まあ大部
分は東旅協でございまして、それから個人タクシーのほうも大
きく言ひまして二つの団体がございまして、昨年
来、あるいは一昨年からこの問題が議題になつ
てまいりましたので、説明をいたしまして、特に
昨年の秋ごろからはこれの内容につきまして関係
協会のほうに再三再四説明をしてまいりました。
特に東旅協におきましてはこれのための特別の委
員会をつくりまして、その委員会の人たちに對し
て説明を繰り返してきたわけだと思ひます。と
ころが、最近に至りましていろいろ、この運賃改
定をいたしましても予定どおりの運賃が収受でき
ないというふうな点等もございまして、今後實際
の運用につきましては、法律が通りますという
事業計画、資金計画その他につきまして運輸大臣
に認可申請があるようになってございまして、方向
を一致いたしておりますけれども、将来の運用の方
法につきましては現実に即して適正にやるとい
うふうに考えておる次第でございまして、そうい
う点を総合いたしまして皆さんの御了解も得てお
るものと思つております。衆参両院におきましても
参考人の意見等を聴取されましたが、運用につ
きましてはいろいろ、今後実際に即して考えてもら
いたい、しかしこれの実施につきましては賛成で
あるというふうな意見も正式に表明されてござい
ますし、われわれといたしましては従来の経緯から
さうに考えております。

○三木忠雄君 登録制度の問題については衆議院
でも相当論議されましたので、私は省きますが、
この近代化センターの中に福利厚生施設の改善、
これをよくつたわつてゐるわけですね。登録制度と
福利厚生施設の改善をはかるんだと、こういうよ
うなことになると思いますが、具体的に、まあこれ

は事業計画がきまつてからやられるんでしょうけれども、大体この福利厚生施設の改善は具体的にどういう方向で進める予定なんですか。

○政府委員(黒住忠行君) 福利厚生施設で非常に現在不足しておりますのは、運転手の住宅問題であるかと思ひます。住宅問題につきましましては、共同的なものをつくる方法と、それから資金をあつせんをする——金融公庫等からの資金のあつせんもございすけれども、このセンターでもって住宅の資金を融資、貸し付けするというような方法があるわけでございまして、それにつきましましては、大阪につきましましてはそれらの金額の計画も考へる予定でございす。そういう方向を將來これから実施していきたい。

それから休養施設等の面につきましましては、まあ東京、大阪等につきましましては非常に土地代がかかるわけでございすので、なかなか困難な面があるかと思ひますが、それらの点と、それから郊外といひますか、保養地に休養の施設をつくつて、休日に家族と一緒にそこで休養するというような、休養の施設等も計画をいたしたいと思つております。初年度は短期間でございすから、まず初年度は運転手の登録と、それから研修の關係は施設をまずつくつていきたい。特に研修につきましましては、運転手不足の現状でございすので、研修をし、養成するという施設を最優先的に初年度においてにつくるように指導をいたしたいと思つております。

福利厚生施設につきましましては、先ほど申し上げましたような考え方を基礎にいたしまして、初年度は、たとえば、東京におきましてはいろいろの調査を行ないたいというところと、これから具体的にセンターにおきまして計画をされまうので、十分相談いたしまして、適正にやつていきたいと思います。

○三木忠雄君 それはひとつ、運転手の福利厚生施設の問題については嚴重にやつていただきたいと思ふのです。特に個人タクシーが近代化センターに加入してメリット——個人タクシーに對し

ては拠出金一年間六千円ですか、徴収されるわけですが、実際に個人タクシーについての部局をつくるか、あるいは個人タクシーに対するいろいろな施設を考へるとか、個人タクシーについてはどういふようにこの近代化センターでは扱おうと考へておられるのか、これについて。

○政府委員(黒住忠行君) 法人タクシーの場合と個人タクシーの場合におきましてメリットは相違があるかと思ひまして、したがひまして、負担金につきましても相当の差をつけるというふうになつてゐるわけでありまう。しかし、個人タクシーの場合におきましては、一つは代務運転手を使うわけにございまして、長期におきまする病氣の場合におきましては、役所のほうの許可を得まして、代務の運転手を使うということになつておりますが、その代務の運転手につきましましては法人タクシーの運転手と同じようにこのセンターに登録されるわけでございまして、その点におきましては当然メリットが出てくるわけでございす。それから休養施設等につきましましては、その代務の運転手はもちろん、個人タクシーも使用できる。それから、センターでやりますところの仕事をいたしまして、一定の場所にタクシー乗り場を設置いたしまして、將來は一定の場所におきましてはタクシー乗り場以外には流しをしてはいけないといふふうなことをやるように法律でもなつておるわけでありまして、そういう場合におきましては、そのタクシー乗り場には法人タクシーはもちろんでありますが、個人タクシーも入つてくるわけでございす。それから、街頭指導等、個人タクシーは比較的乗車拒否がないということと好評でございすけれども、街頭指導の場合においては法人タクシー、個人タクシーを問わず、業務が適正に行なわれますようにこのセンターで指導いたすわけにございすので、いま申し上げましたような諸点につきましましては個人タクシーの場合におきましてもメリットはあるわけでございすので、このセンターに加入していただくというふうになつております。しかし、総合いたしますと、メ

リットの程度は違ひますので、それは負担金の額等におきまして適正に考へていく必要があると思つております。

○三木忠雄君 運輸大臣に、個人タクシーの免許の問題について最後に伺つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

この個人タクシーの免許、認可の基準ですね、過去、タクシーの運転手であつた人に対して過去三年間無事故、無違反と、こういうふうにいわれているわけですね。これを考へてみますと、走行距離の多いタクシーの運転手と乗用車あるいはトラック業者ですか、そういう人たちと比べてみると、やはり走行距離が二倍も三倍も多いという運転手については個人タクシーの免許がおりる率が非常に悪いのです。こういう点は改善すべき問題じゃないかと私は思ふのです。現実に個人タクシーの認可の状況を調べてみますと、半数以上はタクシー営業の経験のない人、こういう話なんです。やはり無事故、無違反と、こういう問題は確かに重要な問題でありますけれども、タクシーに従事しておつたということは経験の中で相当重く見る必要があるのではないかと思ひます。これが第一点の問題です。

それから第二点の問題は、個人タクシーの業務を開く場合に、準備が整つても二三区内に居住してない免許がおりない、こういう不都合があるのです。たとえば、三多摩になれば二三区内に在住してないから個人タクシーの免許はおりない。最近の住宅事情から考へてみましても、三多摩や、あるいは神奈川県から通つても、個人タクシーのほうは、そのくらいの条件は少し認めてもいいじゃないか、こういう感じもするんですけれども、この問題について御答弁を願つて私の質問を終わりたい。

○國務大臣(橋本登美三郎君) タクシー経験があるほうがより個人タクシーをやる場合においても適切だとは思ふのでありますが、ただ、全体の町のタクシー運転手を、あるいは車をふやすという場合に、法人タクシーから右から左に移つたとい

うだけじゃ意味がありませんし、しかし、一方においてはタクシー運転手として長年の経験を持つておつて、今度は個人タクシーやるんだという意欲もありませんから、これも無視するわけにはまいりませんので、それらを適当に調整しながらやつてまいりたいと思ひます。

第二の問題ですが、原則として、これはできれば郊外に住居を持つておつても認めてやるほうがよろしいと思ひます。ただ、ガレージを市内に持つという必要はあると思ひます。そこまでは小さい自分の車で通う。最近私もタクシーに乗つてみましたが、その運転手さんは小さい車で事業者のところまで乗つてくる。そうしてあとは会社の仕事の車を使う、こういうことをやつてゐるようでありまうから、住宅事情が悪いおりからでありますからして、その点は緩和措置を考へたらよろしいと思ひます。

ただ、私の機会にちよつと二、三の意見を申し述べたいと思ふのですが、タクシーに関連して考へてまいりたいのですが、どうも私タクシー事業というものは原則的に近代産業としてはなかなかむずかしい仕事である。言うなれば、タクシー運転手というものは、ある意味においては企業家的性格を持つてゐる。その人の考へ方いかんではだいたい収入にも關係があらう。いわゆる企業家的な性質をタクシー運転手というものは持つておる、こういうことが一つ。

それからもう一つは、近代化するためには思い切つた合理化が行なわれなければならない。ところが、タクシー事業というものはなかなか合理化しにくいといふことですね。それがために結局は、中小といひますか、小さな業者には管理費の増大ともなひなかな事業としては成り立ちにくい、こういう意味において、これからやはり將來の研究課題ですが、將來の研究課題として、いまの事業者が——いまの法律じゃできません、規定でもできないのですけれども、相当数、これは私ももう少し勉強してみたいと思ひますけれども、おそらく近代産業として管理費が収入の割合に對

うだけじゃ意味がありませんし、しかし、一方においてはタクシー運転手として長年の経験を持つておつて、今度は個人タクシーやるんだという意欲もありませんから、これも無視するわけにはまいりませんので、それらを適当に調整しながらやつてまいりたいと思ひます。

して比較的ペイをしないために、千台とか二千台というものを持たなければ管理費の關係は出てこないのじゃないか。それが五十台、百台という場合になりまうという、やはり管理費が収入に對して割合が多過ぎる。そういうことのために、なかなかタクシー運転手さんのいわゆる待遇改善に手が及ばないという實際問題がある。そういうところから考えますという、いわゆるタクシー事業者というものを、あるいはこの個人タクシーを一つに集めたようなものがあつてもいいのじゃないかと思うのです。たとえば五十台、百台のタクシー管理事業者は、すなわち管理費を幾らかちやうだいするとか、あるいはガレージ代として幾らかもちやうと、そういうことで半分以上は個人タクシーの仕事をするわけですね、性格的には。そういう形で合理化をする以外には百台、二十台程度のタクシー事業というものは将来できないのじゃないか。さつき労働省から説明があつたように、劣悪なる条件のタクシー事業者は当然にゆるる社会から消えていくだろう。私は劣悪な条件というものが、きょうは運転手諸君の皆さんもおいでになつておりますから、自分の経験で考えればわかると思ひますけれども、いまは大体タクシーの料金の収入というものはガラス張りになつておる。自分で働いてくるのですからわかるのです。社長は幾らもらつてゐる、重役は幾らもらつてゐる、これは大体においてわかる。ですからして、いわゆる労使關係の争点というものはわりあい明らかじゃないだろうか、内容の配分については、問題は、大きな会社というものと小さな会社ではその管理費の占める割合というものがやはり差がある。それがために、待遇改善を組合の諸君が努力しても、實際上ない袖は振れぬという問題が出てくる。そういう意味において、思い切つた制度の改善、事業者としての制度と、もう一つは、今度は完全なる個人タクシーと半個人タクシー的なもの、こういうものを将来考へる必要がありはしないか。もちろん、これは私が公式にここで申し上げましたけれども、全くの

個人的な意見でありますから、それをいまここで持つてどうということではありませんが、やはりこのタクシー自身と申しますか、タクシー運転手の仕事というものがあつて意味では企業家的性格を持つておるということ、中小企業としては成り立つ性質のものではない、こういう意味からして、もっと組織ないわゆるタクシー事業というものの考え方を持つ必要がありはしないか。それがあつて意味においては、またタクシーの運転手としてつとめていく上において、将来の自分の意欲を持つておることもなる、こういうことも考へます。

先ほど走行距離の問題が出ましたが、私はタクシー事業者も労働時間の厳守はあくまでしなくちやいけません。走行距離を個人タクシーの場合でも法人タクシーでも一応きめられております。ところが、いわゆる高速道路がほとんど発達してゐる、あるいは非常に混雑するいわゆるアイドルタイムが出てくる、こういうことになると、走行距離というものはあまり問題にならないのじゃないか。走行距離を限定されるために運転手諸君がえつて仕事のやりにくい点が出てきてはしないか、あるいはそういう意味においてもう少し大幅に延ばすなり、あるいは労働時間というもののについては厳格にこれをしつていく、しかし走行キロ数については、これは制限を緩和するか撤廃するかというふうな思い切つた措置をとつたほうが、働く運転手さんのためにいいのじゃないかという気もいたします。今回の近代化センターの法案が通りますれば、できるだけ政府としては最善の措置を講じつて、運転手の諸君の待遇改善を中心にして業界の指導をやつてまいりたい、かように考へております。

○委員長(温水三郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。タクシー業務適正化臨時措置法案審査のため、本日、全日本交通運輸労働組合協議会事務局次長甲斐国三郎君を参考人として出席を求め、その意

見を聴取することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(温水三郎君) 引き続き質疑を行ないます。

〔委員長退席、理事岡本信君着席〕

○森中守義君 ここに、提案理由の説明の中で、「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手の自覚によつて」現在のいろいろな問題は「是正されるべきである」、こういったように当局では認識をされておるよう、であります。具体的な事実問題として違法行為の頻発あるいはタクシー事業者の責任、この辺についてどういう追及が行なわれてきたか、まずこの辺から最初にお聞きしたい。

○政府委員(黒住忠行君) 最近におきます問題点は乗車拒否等が行なわれているということでございます。いまして、乗車拒否の事犯につきましては、警察からの通報あるいは直接利用者からの通報等によりましてこの事犯を発見する、それに対しては、車両の使用停止でありますとか、文書の警告等の処置をいたしております。それからさらに、悪質事故等が起きました場合には、特別監査をいたしまして、それに対する適正な行政処分を行なう。それからさらに、定期監査を実施いたしておりますので、その定期監査の場合におきましては、会社といたしまして法律規則に従つた運営状態にあるかどうかということにつきまして監査をいたしております。その結果といたしまして行政処分を反映し、あるいは現在では、東京ではほとんどございませぬけれども、増車の処遇をいたします場合におきましては、過去におきまして悪質事故の状況あるいは乗車拒否その他の法律違反の状況を勘案いたしまして行政処分を反映をいたすというふうな措置を講じております。

それからこの事業者の責任を十分認識さすという点でございませぬけれども、いままのような悪質事

犯に対しては厳格な行政処分をもつて臨むわけでございますが、全体といたしましては、やはり自主的にそれらの改善をすべきであると思ひますので、關係の事業者団体を指導いたしまして、事業者団体のほうでいろいろの委員会等を設置いたしまして、そこで具体的な指導を行なわすというふうな考え方を持つております。したがひまして、この事業者団体によりましてところの自主的な方法というものが持たせたいと思つておりますが、しかしながら、それらの点は、自覚のみでは是正できませんので、こういうふうな法案をお願いいたしまして、法律でもつて適正な規制をしていく必要があろうというふうな考へておるわけでござい

○森中守義君 大体経過的なもの、あるいは概念的なものとしてはわかりませんが、非常に短い時間の中で資料の提出も無理なような気がします。どういふ行政措置がとられてきたか、結果としてどういふ行政効果があつたのか、この辺のことを少し数字によつて示してもらいたいと思ひます。資料の用意ができますか。

○政府委員(黒住忠行君) 乗車拒否等によりましてところの処分状況につきましては、現在、四十四年度から四十四年度までの数字を持つております。たとえば、四十四年度につきまして、東京の都区内におきましては、車両の使用停止処分を百六十二件やつておりますけれども、その理由の一番大きなものは乗車拒否でございまして、これが百五十七件というふうになつております。それから使用停止処分に至らずして、文言の警告にとどまつたものが四十四年度におきましては百四十四件でございます。全国的におもなる都市におきましてこれらの処分状況につきましては、ただいま申し上げましたように、昭和四十四年度から四十四年度までの数字を把握いたしております。

○森中守義君 いま主として乗車拒否のこのよう

うですが、そういうものも含めて、いま、要するに免許の欠格事項が発動されて免許停止、あるいは

は免許剝奪、そういう行政処分が付されたものはありませんか。

○政府委員(黒住忠行君) 免許の取り消しというものは最近やっておりますが、営業停止はやりませんでした。ごく最近、大阪におきまして、免許の取り消し、または営業停止という処分の内容はきまっておりますけれども、それでもって勾留いたしまして、所定の聴聞等の手続によりまして処分を決定したいという件が、ごく最近大阪において一件ございます。

○森中守義君 それからさっきの乗車拒否の問題ですが、これに関連をする問題として、東京都内で、調査室から出された資料では、タクシーの稼働率は四十四年度で九〇・二％、こういうような数字が出されておりますが、運輸省のほうではどういふ数字をつかんでおられますか、完全な稼働状態にあるのかどうか。

○政府委員(黒住忠行君) ここに御指摘の資料は、東京の法人タクシーの稼働状況の三十五年度からの推移だと思ひますが、この数字は運輸省で把握いたしております数字と全く同様でございます。

○森中守義君 この率でなくて、台数に直して何両くらいになりますか、一日平均。

○政府委員(黒住忠行君) 一割でございますから、三十五年度からの実際の車両に対します一割でございますから、各年度によつて違いますけれども、現在におきましては、法人タクシーが約二万五千台でございますから、法人タクシーだけで見ますというところ、その約一割でございますから、二千五百台というようになります。しかしながら、現在におきましては、会社によりましては一割ないし一割五分程度のものもあるようでございまして、その状況によりましては、三千台前後のものが休車をしておるといふように考えております。

○森中守義君 そこで「大衆交通機関」ということをうたわれているわけですが、実際問題としては、乗車拒否もさることながら、車が現在動いて

いないというのが一日三千台ということになると、これはまた別の角度からも問題が当然論議されてもいいんじゃないかと思うのです。それで、具体的なものとしまして、車は休ましている、しかし増車の申請をした、その申請に従つて増車がなされた、こういう実例はどういうことになりますか。

○政府委員(黒住忠行君) 昨年来からは増車をいたしております。一昨年の暮れに約三千七百両のものを割り当てをして、その場合におきましては、増車をして、そういうものを稼働することは可能であるというふうな資料を提出されたわけでございますけれども、書面審理でございまして、結果といたしましては、なかなか増車をいたしたとしても、それだけのものは完全には稼働しなかつたという結果に相なっておりますので、その後におきましては増車をいたしていない次第でございます。今後、かりに増車を確保するにいたしまして、個々に十分運転手を確保できるかどうかというところを調査してでないと、実際問題としては認可をしても稼働しないというようになりますので、将来におきましては、それらは慎重に考えていきたい。で、東京以外につきましては、名古屋なり大阪におきましては、一律的な増車でなくして、個々の増車申請がありまして場合に、調べまして、運転手の確保状況が十分証明できると。過去におきましても自動車確保させておるし運転手を確保しておるといふもの、そして将来に向かひましても養成をして確保できるというもののみにつきまして増車を大阪、名古屋において認めている例がございまして、今後の大都市におきまして増車につきましては、そのように一件一件調べて、確保できるということが可能な場合におきまして初めて認可するというふうな処置を考えていきたいと思つております。

○岡三郎君 ちょっと関連で。

いまの答弁の中で、大体三千車両動かない。その中に、たとえば、動いている車の中で臨時運転手とかそういうものがどの程度使われているか

どうか。要するに、稼働しておつても正規ではなくして臨時運転手というものによつて運行されている車があるのかどうか。どうなんですか。これは陸運局のほうで通達を出していても、臨時運転手の概念の把握がなかなかむずかしい。この点、どういふふうに調査してありますか。

○政府委員(黒住忠行君) 御指摘の点は、いわゆる日雇い運転手のことだと思ひまして、日雇い運転手につきましては、自動車運送事業等運輸規則の第二十五条の七に、こういうものを日雇いという。それで、それは、「選任してはならない」、事業用の運転手として選任してはならないという規定がございまして、われわれはいたしましては、現在はこの規定に触れるものは直接雇用はしてないというふうな考えております。

まあ監査等におきましてその把握があるいは十分かとも思ひますけれども、監査等の場合におきましては、直接これに触れるようなものは現在はいないというふうに一応はなつておりますけれども、まだ内情の確認等も不十分でございまして、今後この登録制度が実施できまして、それらの確認が十分できますので、十分な行政指導、監督をしたいと思つておりますが、現在の監査の範囲内におきましては、直接二十五条の七に触れるような人は雇つていないというふうな考えております。

○岡三郎君 いまの答弁、少しあいまいなんです。現実にはタクシー会社が車を休ましておつたんでは商売にならないわけだ。それがしかも一割から一割五分あるということになれば、それだけ遊んでいて仕事のスムーズにいくわけがないし、それで営業成績があるわけはない。そうするといふと、やはり日雇いという概念の問題ですが、その日雇いでなくて、二日、三日あるいは四日、または最近の流行語で言うパートというやつがあるのかどうか。しかし、これは一がいにきめて、いけないとばかりは言えないという話もあるわけですが、一説には、それはどういふことかという、自分が商売やつていて一定の時間があ

くという場合に、正規な免許証を持った者がたとえ、ある一定の日数のある特定の時間内には正規の免許を持って商売をしたいという者もあるようですが、しかしそこら辺の点について、たとえば、東京でも横浜でも、かなりこの日雇い的な形の、まあ臨時というところが適当か、適切かどうかからいへば、そういう運転手がかなりあるし、またそれを使わなければタクシーの経営ができぬところまでいまだ迫られておると。つまり、運転手の不足ですね。だから、そういう点について局長では実情がわからぬので、陸運事務所長か、陸運局長もよくわからぬと思うのだが、陸運局長のほうでその点把握しておるかどうかが、われわれのほうで聞くところによると、相当数あるということなんです、いわゆる臨時的な運転手ですね。近代化センターがでなければ、それは登録しないからわからないということになれば、そんな監査ではいかげんなものになつてしまふんでね。これはどうなんですか。それはあるけれども、いまのところそれをぎゅうぎゅうやるという商売が成り立たなくなるんで大目に見ていられるけれども、通達はそういうふうに出しておかなければまずいからと、こういうことなんです。そこら実態を少し報告してもらいたいと思ひます。

〔理事岡本悟君退席、委員長着席〕

○政府委員(黒住忠行君) 運輸規則で禁じられておりますところのいわゆる日雇い運転手の範囲は、「日々雇入れられる者」それから「二月以内の期間を定めて使用される者」それから「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」等でございます。これらに直接触れるものは、強制的な捜査ということができませんので、監査の場合におきましては関係諸帳簿によつて見るわけでございまして、それが的確に十分把握しておるかどうかにつきましては一〇〇％と申し上げるまでに至つておりませんが、一応最近におきます監査等

の結果では、直接これに触れるものは雇っていない。しかし、この種の供給のあつせん機関がございまして、これには労働省のほうで許可を受けるものもございまして、そういうところからあつせんされて雇用をしているという人たちはあるように聞いております。これは正當に、この範囲に触れない場合でございまして問題がないわけでございます。それと、われわれといたしましては、直接これに触れるというふうなものにつきましては、現在まあほとんどないというふうな考えでおる次第でございますけれども、これからさらにこの登録制度等によりましてその実態が十分把握できるのではないかと思います。

○岡三郎君 私の言わんとするところは、端的に、これは調査してもらえばわかるけれども、そこら辺については経営が苦しいから、かなりいいゆる通達ですか、そういうものに適合するような形で何とか苦肉の策でやっている、これを一がいにとがめられないのが現状ですね。こういうような現状の中で、割にいい一割五分、たとえば、百両持っていて十台ないし十五台遊んでいるということでは健全な経営ができるわけでは私はないと思うんです、実質的にね。もしもそれができるというならば、これはまあ非常に甘いということになるのかもわかりませんがね。私はその点で、端的に言つて、増車は認めた、一昨年の暮れに三千七百両認めて、大体三千両近くいま遊んでいる、そういうふうな現状の中から、何としてもこの運転手の確保ということが最大重要な問題であらう。幾ら登録をして何かかんかやろうといつても、これは一種の官僚的な統制方法であつて、結局根本的には待遇の問題もあるけれども、端的に言つて免許の問題があると思ふんです。

いま、看護婦さんが非常に不足がちなものであるというところで、いろいろこれに対する対応策というものがあることを中心にして考えられておる。医療機関のいわゆる存立という問題から考えられておる。タクシー会社の存立ということ自体は、私は

明確にタクシー会社が公共性を持つてきているというこの現実ですね、公的な一つの輸送機関であるということになってきた場合に、これに対してそれを動かしていくところの運転者の養成、確保、こういうものについて抜本的な一つの考え方を持たなければ現状はいかぬのじゃないのか。だからいまの、第一をとつてから第二をとるまでに期間が三年ということですか。三年でしよう。これを画一的に施行するということがどういう意味があるのか。これは運輸大臣考えてもらいたい。一種の免許証をとつて昼寝しようが何をしようが三年たてばそういう資格が出てくる。これは先ほど、個人タクシーの免許証の資格の中においても、事故が起これなければいいのだ——適當に使っている人は、事故は起これないのだ。だから、三年という画一的な期間というのについてどう対処していくのか。たとえば、二年であつても一年であつても嚴重な国家試験によつて——いまのタクシーの養成所というものは私はまことに不可解だと思ふ。というのは、運転者の養成所の、タクシー、自動車学校へ行くといふと、実地は免除なんだ、あとはテストだけだ。だから、私はそういう点についても、もうちょっと技術のテストというものを嚴重にして、一種取つてもすぐ実力がある者は二種取れるんだ——そうするといふと、いままでの権利を持つていた者が侵されるということとをよよく看護婦さんなんか言いますが、私は反対なんです。やはり実情に即して車の台数に合うように運転者を確保しないといふと、不良運転者とかそういうものを排除することは私はできないと思ふんです。ですから、三年という画一的な期間はこの際はやめて、とにかく一種から二種に免許証を切りかえる場合に、国家が、運輸省なら運輸省の直轄試験場をつくつて、ここへ来る者は期間にかかわらず嚴重なテストによつてそれに合格した者は二種を与えるというによつて……。それから二種を持つている者でもずいぶん危険な運転者が中にはおるといふことを聞くことがあるわけなんです、この点について運輸大臣の明確な

る答弁はほしいんです。これは運輸当局だけではできないと思ふんです。画一的に三年という期間ではなくて、一年でも——まあ最低一年でも経過したならば、それに伴つて試験を受けて、その技術によつては二種の免許証を与えて少しもおかしくない。こういうふうな個人差がずいぶんありますから、こういう点についてひとつ抜本的に検討を私は要望したいんですが、これは運輸大臣どうですか。これは考えてもらわなければいかぬ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 御承知のように、現在は道交法で定められておりますから、しかし、おっしゃるとおり、日本は少し実地試験のほうがかつ甘いな感じがするといふお話、アメリカなんかの場合を聞きますと、実地試験というの是非常に嚴重なんです。その点、いまおっしゃつたように、今度は近代化センターができればあるいはそういうところで、いわゆる国家の機関です。それから、まあこれは警察等とも打ち合わせなければならぬけれども、道交法の改正等と相まってこれは検討すべき御意見だと思ふます。いまの御趣旨はひとつ検討を進めたいと思ふます。

○岡三郎君 いまの二種免許証の所有者、これはいつだか私は忘れたけれども、三十何年ですか、自動的になら二種に全部したときがあるんです。だから、二種の免許証を持つている人の中ではほとんど役に立たない二種を持つている人が相当数おります。これは黒住さん知つていらっしゃる。ある段階、三十何年の段階で一種を持つていた人を自動的に二種に切りかえたときがあるんです。そういうふうな数を見て二種の免許証を持つている人が相当数おると言つていいけれども、これは間違ひだ、実態的に動いていない人が相当あるんです。そういうことの実態から見て、運転者の急速な量と質の確保という問題について、いま近代化センターと言われましたが、これが近代化というものが、実地試験というものがほとんど免除されていきます。だから、私はこういう点について

いて、ある段階の措置としてはいいと思つていますが、こままできてそういうふうな二種の免許証が少なくなつてくることになってくる現状の中で、空車がずいぶん出てきている、こういうことになつていけば増車は意味をなさない。これに対する対応策というものを考えるといつた場合に、くどいようですが、ひとつ期間というものをにこだわらないで、国家試験で腕を検査して、そしてそれに基づいて免許証を出す。いま学校でもこれから飛び級といつて、一年から三年にいくということを考えているんですよ、国家で。これはいいかどうかは別ですよ。しかし、少なくとも能力のある者が期間で押えられている、三年間はだめなんだ、これは一つの矛盾ではないかと思ふんです。いまの不足の時代、運転手さんが余つてきて、第二種の運転免許証を持つている人が一ぱいだつて、これどうするかといつた場合には、ある程度しほるといふこともあるかもしれない。しかし、いまのような現実には不足しておる場合における措置としては、この点をひとつ期間三年間ということにとらわれないで抜本的に検討してもらいたい。これは私は強く要望申し上げておきたいと思ふます。もう一べん大臣答えていただきたいと思ふますが、これは黒住さんの御意見聞きたいところなんだ。

○政府委員(黒住忠行君) いま先生が御指摘のように、二種免許証の数は相当ございまして、約二百万人おるわけでございます。一種と二種を合計いたしましたらおそらく二千五百万人くらいだと思ふます。ところが、持つておつてもこれはタクシーなりバスの運転手になるべくして持つておるのではないいわゆる架空のようなもので、いま先生御指摘のようなものがあることも事実だと思ふます。その点につきましてはおっしゃるとおりでございます。画一的に年数だけで経験でやらないで、実際の技術を持つておれば、年数よりもそのほうがより有効ではないかという御意見でございます。ただ、試験等を一々やるというふうな問題等もあるかと思ふますが、直接実はこちら

で所管をいたしてはいないわけでございますが、これらの点につきましては警察庁の意見も十分聞かなければならないと思ひますけれども、年数を一時的にやるといふ点につきましてはやはり検討をすべきものだと思います。しかしながら、的確に私から答弁はできませんけれども、警察庁の意見も徴しまして相談をいたしてみたいと思ひます。

○森中守義君 さっきの休車現象というものは、降っておいだような、きのうきょうあらわれたものではないと思ひます。それで自動車局のほうでは大体いつの時点くらいから休車現象が発生しておるといふ理解をされておるか。それと、甲斐参考人にちよつと聞いておきますが、皆さん方のほうで、要するに権利売買というのか、ナンバリーを売ったり買ったりと、こういうことがよく町のうわさに聞くのですが、そういうのが実際に業界において行なわれておるかどうか、ひとつあなたのほうからお答え願ひたいと思ひます。

○政府委員黒住忠行君 タクシーの場合におきましては、車検なり代替等の整備等がありまして、九五%以上の実働率であればさほど問題はないうわけでございます。そういう意味におきましては過去におきまして、四十三年の暦年の間におきましては、たとえば、東京におきましては四十三年の八月に九三・二という数字でございますが、おおよね、まあまあ四十三年は通常の姿で推移してまいっております。それが四十四年になりました。九〇%前後になっておりますので、数字的に見ますと、四十四年の一月ころから従来よりも五%くらい休車率がふえてまいっておりますので、これが問題だと思ひます。大阪につきましては、すでに相当前から九〇%を切っております数字でございますから、これはもう数年前からの問題点であると思ひます。

それから経営者がかかる点でございますけれども、これは最近においてもございす。ただ、従来と性格を異にしておりますのは、従来では、赤字ではなく黒字の場合におきまして、その権利金

といひますか、のれん代といふものがある程度算定して売買が行なわれるといふふうな現象があるやに聞いております。これは直接役所のほうの認可の内容ではございせんけれども、そういうことは聞いておりましたが、最近におきましては、会社の存続が中小規模の場合に危うくなつてくるといふような場合におきまして、大企業の場合にそれらの会社を買収する、その場合に会社の収支残から見まして赤字になつておるわけでございます。借入金等を肩がわりする、その借金と資産を差し引きいたしましたときに赤字が残る場合に、これを吸収して引き受けるという場合に、これを要するに割り算しますという、経済的にはあたかものれん代のような觀念が出てくるかと思ひますけれども、前のようにプラスいたしました、それを権利金、のれん代といふものを算定するといふ形ではなくして、借金を肩がわりするといふ形におきましては、昨年からことしにかけまして、大会社のほうが中小企業を合併なり買収するといふ例は東京におきましても聞いております。

○参考人甲斐三郎君 突然の呼び出しでありましたので、ごあいさつ抜きにして申し上げますが、いつ、だれが、どこで、幾らの額で買収したということは、私、確証を得ておりませんが、一般風評として、今日な百万、二百万という数字、金額のうわさがあるといふことは聞いております。いまの御質問がいつ、だれが、どこで、幾らだといふことの確証の御質問かもしれませんが、一般的傾向として、今日なお系列会社あるいは買収といふことがどんどん進んでおるし、また新免についての申請者が非常に多いといふことで、かなり赤字でもうからないといふようなタクシー企業といひながらもまだ業者の面から魅力を持つておるといふことは、そういう面からも推測できるのではないかと、こういうふうに理解していただいたらどうかと思ひます。

○森中守義君 黒住局長、先ほど休車の、まあ私は聞き違いかも知れぬけれども、大体一企業に對して五%程度ならばというお話があつたようですが、あれですか、もちろん免許基準からいけばそういう休車といふものが、たとへば五%であらうと許容されてはいないと私は思つてゐるのですが、しかし、五%程度は行政サイドにおいてもまあやむを得ないであらう、こういう認識をお持ちだということですか。

○政府委員黒住忠行君 実際は実働車にプラスいたしました予備車をもつて一〇%の仕事をするべきでございますけれども、実際問題といたしましては車検がございすとか、それから建物の場合、車の故障のような場合もございまして、一〇%といふものはなかなか実働できない。しかし、九五%以上実働しております場合におきましてはさほど問題がないのではないかと、いふふうに考へる次第でございます。

○森中守義君 大体確実に運転者の確保が困難なために休車の状態にあるといふ数字はどういう数字になりますか、整備等ではなくて。

○政府委員黒住忠行君 従来の実績から申しますと、九五%から六%の実働の場合におきましては運転手の不足といふことをさほど顯著には感じないわけでありまして、やはり理由として、これは車検であるとか事故であるとか考へます。ところが、九〇%あるいはそれ以下になりますと、これは明白に運転手が不足である。御承知のように、二・四人がタクシーにおきまして現在の三交替制でやります場合の数字で、あるいは十分年次有給休暇等をさらに余裕を持つてすれば理想的には二・五人くらいになるかと思ひますが、一応二・四人といたしまして九〇%、あるいはこれを下回るような場合におきましては、明白にその数が不足しているといふふうに把握しております。

○森中守義君 これは全自交の組合でアンケートをとつておられる数字が出てゐるのです。これは昨年の十一月二十一日、物価関係協、それから交通関係協、この決定が行なわれたあとで、要するに近代化を促進しなくてはならぬ、そのためには二二%ないしは二三%の料金の改定も認めよう、つまり料金の改定と引きかえに、関係

協でいろいろ決定されたあとのことなんです。したがつて、その後その趣旨のつとめてどういふように改善をされたか、こういう数字が出てゐる。一例を例示しますと、確認事項に基づく協定、これの中の給与水準の引き上げで協定が成立したものは三十八社、これは都内で約四百近いものの中の全自交に入つてゐる組合だと思ひますが、それから協定をまだしていないといふのが三十七。大体以下こういう数字を示してゐるのです。

それで、私が言ひたいのは、冒頭にお尋ねしたように、乗車拒否をはじめ脱法あるいは違法の頻発は企業者の責任が追及されねばならぬ、あるいは乗務者の責任の自覚がより喚起されねばならぬ、こういうことが規定づけられておりますけれども、後者のことは別として、一体いままでの責任の追及のしかたによつてどういふ行政効果があらがつたかといふことは、はなはだ私は遺憾ながら稱賛すべき結果になつていない。同時に、こういういろいろな決定に対して企業者が与へてゐる答へといふものは、残念ながら行政指導に對応するような内容にはまだまだほど遠いのではないか。そういう空気が少なくとも業界に充満してきているかどうかといふことについては、はなはだ残念に思ふのです。したがつて、これからどういふ指導をしよう、どういふ法律効果をもたらそうと期待しよう、なかなか所期の目的を果たし得ないのではないか。こういうふうに判断をするのですけれども、いま運輸省における業界に対する認識はどういうことでしょうか。要請をする、要求をするといふことは、少なくともはね返りが期待できるかどうか。その辺に對するお考えはどうなんですか。

○政府委員（黒住忠行君） 労働条件の改善につきましては、内容的にはいろいろございまして、その中で給与水準の問題、それから給与の賃金制度の問題がございす。それと、労働時間の短縮の問題等がございす。労働時間の短縮、休日労働の点につきましては、先般来の厳格な処置によりま

して、これは労働省のほうでもその改善の実が非常にあがっているというふうにとっておられますし、われわれもさように考えております。心ある業者は、社長が先頭に立ちましてこれらの点で改善努力をされておるところでございます。そこで、この問題につきましては、今回のような運賃改定に際しましては、異例の措置をとることによりまして相当改善の結果が得られるというふうに考えます。

給与水準の引き上げ、それから賃金制度の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、確認書が交換されまして、それに基づきまして、いま先生がお示しのように協定等が行なわれていくところもあるわけでございますけれども、まだ協定に至らないところも相当数でございます。これにつきましては、これから三月、四月の実績等を基礎にいたしまして労使の間で話し合いが進められるというわけでございます。本件につきましては、労働省とともにその経過を監視、監督をしていきたいというふうに考えて、基本的には、その給与水準なり問題につきましては労使の話し合いの問題でございまして、それは先ほどの確認書が実施されるように監督をしてまいりたいと思っております。それから保障給部分の引き上げということ、これは従来の保障給部分を四割のものを三割以内とするというふうに関係協了解でも触れておるわけでありまして、これらの点が適確に行なわれるように監視をしていかなければならないと思っております。要するに、これらに対する姿勢といたしましては、まだ事業者のほうで十分ではないという認識をいたしております。今回異例な措置をとったわけでございますけれども、これから先も労働省と運輸省とで資料を交換し合ひまして、両省でもって忍耐強く強力にこの面の改善指導をやっていききたいというふう

存しておる次第でございます。

○森中守義君 その辺がこれからの非常に大きな問題になっていくんですがね。

もう一つ、じゃ、そういうことの中身をちょっと

と聞いておきますが、運輸者の一つの事業所における定着年数といえますか、勤続年数というのがある、私の認識では、大体——私の郷里のことですが、大体三年から四年くらい、こういう数字が出ているようですが、全国的に、あるいは東京を見た場合に、何年くらいになりますか。

○政府委員(黒住忠行君) いま手元の資料によりますという、ハイタクの場合、四十三年度におきまして職年数の平均が三・四年でございます。六大都市はこれが三・二年というところになっております。全国的には三・四年でございまして、六大都市だけを抽出いたしました場合には三・二年というところでございます。

○森中守義君 この三・四年の平均、六大都市三・二年ということになりますと、これは他の二次あるは三次産業に比べてどういう比率になりますか。

○政府委員(黒住忠行君) 他の産業全体につきましては労働省のほうで把握されておるようでございますが、労働省のほうの把握されておるよう数字によりまして、平均的には全職種計、これは男子の場合八・六ということになっております。それから、これは昭和四十四年の賃金構造基本統計調査、四十三年の六月に行なわれたものでございまして、そのときにおきましてこの数字では、タクシー運転手の場合、男は四・一年というところになっております。われわれの数字は、申し上げましたように、四十三年度の数字でございますから、調査のあれに若干狂いはございすけれども、この統計によりまして八・六年ということになっております。われわれのほうの調査によりまして、乗合バスとかトラック、これらは路線、区域がございすけれども、それらに比べてもハイタクが一番在職年限が少なくなっております。

○森中守義君 甲斐参考人にちょっとお尋ねいたしますがね、皆さんの側でもこういう運輸者の不足、勤務態度の調査が行なわれているようです。それで私の知り得たものでは、大体東京都内三十

五万人の二種免をお持ちの方がおいでになって、十万人がハイタクで働いている。そういう中で、傾向としてどうなっていますか。要するに、定着度といふものは非常に厚くなっているところなのか、あるいは薄くなっているのか、傾向としてどういうように見ておられますか。

○参考人(甲斐三郎君) 傾向としては、この近代化センターができればという効果があらわれるかは別として、私の見通しでは悲観的じゃないかな。なぜならば、先ほど先生の御指摘のありました運賃改定に伴う労働条件の改善について、先ほど全国調べる統計を御質問なすつたように、改善されておらないというのが多いわけですが、これはまた運輸省並びに労働省の関係当局の皆さん方の要員不足からくる——業種の数が、事業所の数が多いわけですから、完全な監督、監査が行き届かない点がありまして、かなりいままで

に例のない当局の監査あるいは監督指導の結果にもかかわらず、そういう数字が出ておるということからいまして、私は見通しとしてはあまりよくないというふうな感じがいたします。それはなぜかという、何年つとめても魅力がないからなんです。先ほど労働者不足という御質問がありましたけれども、なぜ足りないのか、なぜ運輸労働者がハイタクにいかないのか。いって定着年数四・何年という傾向のお話がありましたけれども、事実の傾向はもっと低いと思っております。たとえば、休職中の扱いがそのデータにどうあらわれているか。解雇はしませんけれども休んでおる期間、いかに帰っておるといふのがかなりありますから、事実上の在職年数はかなりあの数字より低いと思う。なぜかということをついでに申し上げたいのですが、簡単に言ってしまうと、非常にきつというところに尽きるのではないのでしょうか。あとまた御質問があればいろいろ意見言いたいところがありますけれども、いまの御質問に答えればそういうことだと思っております。

○森中守義君 逐次お尋ねしますのでお答えいだきたいんですが、さっきの黒住局長のお話のよ

うに、多少数字を扱った時限が違ふということですが、大体全体的に八・六、これに対して三・二というふうな、二分の一に満たない、約三分の一程度なんですね。しかも、いま甲斐参考人の御所見からいけば漸次短縮の方向にいつている、つまり定着の度といふものは非常に脆弱性を持っている、こういう予測を立てておられるのですね。したがって、今回の登録制等をはじめという結果がもたらされていくかということが見とこらだというお話のようでしたが、三・二という、こういう極端に短い数字であり、しかも実際もつと短いのだという、こういう甲斐参考人の話を基礎にすれば、乗車拒否等の問題とは別に、運輸者の確保がますます困難になる。逆説的に言うならば、さらに休車現象といふものは増加の方向にいくのではないかと、こういう予測ができるのではないかと、思うんですが、運輸当局ではどういう見解をお持ちでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) わが国におきまして労働需要といたしましては、この種は全体的に不足しておるということでございますから、その反映であるということも否定できないことであるかと思っております。また、その中でもタクシー運転手は街頭におきましてお客と契約するという、朝から晩まで流しておるという特殊なことでございます。やはり定着をするためには労働条件といふものが総合的によくなるなければ運転手さんにたくさん来てもらえないということでございますから、その職場を、よりよい職場を提供するということにつきまして経営者側も、またわれわれもいたしまして、まあ役所といたしまして、異例のものとしたしまして今回のような近代化センターの構想を持ち出したわけでございます。また、運賃の改定の場合におきまして、労働条件を改善するということが基本的な問題になっております。労働条件の改善といふことは、魅力ある職場にいたしまして運輸手を確保するというところに尽きるわけでございますので、それらの努力を重ねていかない

でございせんけれども、これらの面における助成措置を講ずることによりまして、側面から協業化というものを進めるようにいたしたいというふうに考えておる次第でございます。

それから一部の都市におきましては、業者みずから協業化の案をつくりまして、役所のほうにも相談して参っているところもあるわけでございまして、われわれもいたしましては、なるべくこの協業化というふうな——中小企業は協業化ということによって力がつくわけでございしますから、それらのものにつきましては今後促進するよう努力いたしたいと思っております。

○森中守義君 これはさつき申し上げましたように、体力をどういったようにつけさせていくのかというところにかなり一つの比重を持たないと、簡単に近代化を促進するといつても、うまいやないにいかないと思ふのです。それと、いまお話しした協業化を促進するといふことですが、免許の基準あるいは申請の内容、つまり企業の存立の状態からして、そう簡単に協業化といふことはできないんじゃないですか。少なくとも、たとえばバスであるとか、あるいはトラックであるとか、こういうものの性質とタクシの場合にはこれこそ性質が異なる。だから協業化にしてもこれは限度がある。協業化によって体力をわかにつけさせるようなことにはならぬと思うんです。そうすると、じゃどういう方法があるか、私はいまお尋ねしたかったんですが、むしろその前に答えが出ましたから重複するようになりましようけれども、衆議院のこの法案に対する決議の六項「助成措置を講ずる」と、こう言われていますね。ここでは「引き続き」と、こう言っているんですが、「引き続き」ということになる、いままで何かあったということなんでしょうけれども、じゃ、いままでどういう助成措置が講ぜられてきたのか。いま、たとえば税制あるいは金融の面からめんどろ見るんだと、こういうことなんですけれども、衆議院が決議の中でこういうように指摘している以上、具体的にこれから何を

やろうとするのか。ことにいま税制、金融という二つの項目があげられたわけですが、その他に何か助成の方法が考慮されているのか、少なくとも衆議院のこの附帯決議に何をもってこたえようとするのか、この辺検討が急がれていると思ひますが、現状の認識でけっこうですか、お答えをもらつておきたい。

○政府委員(黒住忠行君) 衆議院の御指摘の点は、おそろく、今回の近代化センターに對しまして、國のほうから五千万円、東京三千万円と大阪二千万円の研修施設に對します助成をいたしまして、合計五千万円を支出する予定に予算を計上いたしたのでございしますが、それでは十分でないんだから、将来さらにそのこと自体も拡張しろというふうな御趣旨かと思ひます。

それと、われわれもいたしましては、従来、金融面につきましては、中金の關係等につきまして現地現地ではそれのあつせんといひます、協力をしてまいつてゐるわけでございしますけれども、トラック事業とか、整備事業なり、あるいは通運事業におきましますものは近代化促進法の対象企業といたしまして、これが指定になつておりまして、それによりまして融資の面等がございします。タクシー事業につきましても、その点をいろいろ相談したわけでございしますけれども、あの場合の近代化の場合には共同車庫であるとか、あるいは機械設備であるとかいふふうなものをつくる場合におきまして、そのメリットがあるかというところが中心でございしました。ところが、タクシーの場合には、機械化といふものは自動車それ自体でございします。トラックにおきましますターミナルの施設のようなものと性格を異にしておりまして、各社が車庫は一応持つておられますので、共同車庫を持つてそこで共同運営をするというに至らなかつたのでございまして、事業者のほうからも積極的な希望があらませんし、そういう性格上、近代化促進法の対象業種にはなつていない次第でございしますが、ここにおきましては、それらの点につきましてはだいたい情勢が變つてきております。

で、検討をする必要もあるのではないかと思ふのでございしますが、それとは別に、合併、協業化の場合におきまします租税の特別措置法によりましてこの方法であるとか、政府関係金融機関からの長期低利の融資等につきまして、もう少し積極的に進めていく必要がある。住宅の問題につきましても、個々の業者につきましては住宅資金を借用いたしまして、住宅設備を提供しておるところもあるわけでございしますけれども、これはごく一部でございまして、これらの点を強力に進めていく必要があると思ふわけでございまして、それには個々の業者ごとでなくて、全体といたしまして協力が考え、われわれが応援をしていくという態勢、それから近代化センターにおきまして、先ほど申し上げましたが、住宅補助の貸し付け等につきましては、ここでやるように計画をしつてあります。中小企業としてやれないような面につきましても、近代化センターのほうでもできるだけやつていくというふうにも考へてゐるわけでございまして、何ぶんにもタクシー・ハイヤー事業に對しますところの金融なり税金の措置につきましては、ほかの業種に比ばましておられておりますので、われわれとしても今後重点的に検討し、努力をする必要があるかと思つております。

○森中守義君 そうなると、衆議院の附帯決議の六項といふものは、だいたい私の考へていたのと違ふことになりまうがね。結果的に、いま自動車局長の御説明によれば、目下のところ他に体力をつけさせていく方法はない、言いかえれば、料金以外にないのだ、こういうことに相なるうかと思ふのです。そうなりますと、たとえば、関係協の決定である東京地区の二二・五%、大阪地区の二二%、これの料金改定といふことは、根拠はどういうところに求めているのですか。

それといふ一つ、何も私は料金の値上げを認めるわけじゃないけれども、道路運送法の八条の二項の規定です、これを踏まえていくならば、三十八年あるいは三十九年の改定以降、そのまま据え置かれてゐる、要するに、タクシー業界の経済事情というものは、四年ないし五年、六年というように、長期に据え置かれ得るような経済事情にあつたのかどうか、その辺のこともおあわせてお答えいただきたい。

○政府委員(黒住忠行君) タクシー・ハイヤーの運賃は、ほかの運送事業と同様に、先生御指摘の道路運送法八条によりまして認可をするわけでございしますが、その二項の第一号に、「能率的な経営の下における適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含むものであること」ということがございまして、これが審議の場合におきまします基準でございまして、また、可否を論ずる場合におきましても、まずこれが基準になるわけでございします。今回の場合におきましては、前回の改定が三十九年の一月でございまして、三十九年度からはほとんど改定の効果というのが大きくなつて、三十九年度、四十一年度といふふうな毎年度におきましますところの収支率といふものを計算いたしております。収支率が一〇〇%、要するに、収入一〇〇に對して支出が一〇〇であるということでありまうといふと、配当は別にいたしまして、ほとんどでございまして、配当を加へますと、東京の場合におきまします二でございします。支出一〇〇に對して収入が一〇二あれば一割配当は可能である。いわゆる適正利潤が確保できるということとを基準にいたしております。この数字から見ますと、四十一年度におきましては、収支率が一〇一・九、四十二年度は一〇一・八といふこととでございしますが、四十三年度におきましては、九七・三%といふふうに一〇〇%を切つております。それで、われわれの計算では、過去の実績から計算をいたしまして、今回の場合におきましては四十五年度を平年度にいたしております。過去の実績からこのままで推移すれば、四十五年度の収支はどうなるかという計算をするわけでございまして、その収支を八条の条件に合うように改善するために、何%の改定をする必要があるかという計算をいたすわけでございします。

それを具体的に申し上げますといふと、東京の

場合におきましては、現行の運賃のままで四十五年度をかりに計算いたしますという、八三・五%の収支率になるというわけでございます。これを二〇二%にいたします場合には、雑収入—広告費であるとか、いろいろ雑収入がございまして、この計算を別にいたしまして、運賃面がこれを中心になりまして、これを二二・五%上げることによりまして、四十五年度の収支は一〇二%になる。そうなるという、四十五年度におきましては、適正な利潤が得られて配当は可能であるという計算でございます。それはそのままであれば、四十五年度の三百五十社の収入は、約千七百一億でございますけれども、二二・五%改定することによって千三百十二億九千八百万円が得られるであろうという計算をいたすわけでございまして、それが二二・五%でございます。

そこで、今度はまた二二・五%の内容といたしましては、経費がどのようにふえるかということによりまして、そういう数字が出るわけでございまして、それを経費の面から言いますという、特別の経費と一般の経費とに分けて、特別の経費の中ではLPGの税金が上がる、自賠責の保険料が上がる、いろいろなもの、それから運転手の特別の待遇改善—通常の意味における待遇改善にプラスした待遇改善等を算定いたしました結果が特別経費でございます、これが六・二%でございます。それから通常経費—人件費をはじめといたしまして、通常経費の増加額は一六・二九%で、合計いたしまして二二・五%というふうになるわけでございまして、これが全体に対する割り振りでございまして、

今度はこの二二・五%をどのようにしますかという点でございますが、従来でございますと、基本料金と個別料金の爾後料金というものの割り振りするわけでございますが、今回の場合におきましては、時間併用メーターとそれから夜間の二割増しという、十一時以降の二割増しというのがございまして、今度は運賃制度に對しましては、その二二・五%を配分をしていくというふうなやり

方をしたわけでございまして、これは要するに二二・五%を改定いたしますことによりまして、四十五年度平年度はこの法律で規定しておりますような内容に相なるということに決定いたしました次第でございます。

○森中守義君 実は熊本が大体一六%ぐらいだろう、こういう想定をもつて局長、私も一応試算をしてきた。熊本を仮定をした場合一六%、それでいけばたいしたことないのです。それで、いまお示しになったのを午後ひとつ出してくれませんか。それと、その中に一体労賃をどのくらい見ているのか、それから、ことに自賠責あるいはLPG、こういうものと、大体一台の一日の水揚げをどのくらい見ているのか、そういうものを全部ひとつ出してもらいたい。それによつて—何としてもこれは体質の改善をはかると言っても、魅力を持たれる仕事しなければ運転者の確保はできない、こういう一つの問題を背景に持っているわけですから、それと、いま一つは、六年ぶりに二二%上げた、いまのお話でいくと、いかにも二二%というのは暫定的なものであつて、四十五年度はかろうじてこれでいける、あとはあとで、できるだけ早急に検討したいというふうにも受け取れる。その辺のことが、今回の改定されたもので何年間ぐらい経営は安定したものになっていくのか、その辺を一本煮詰めてみたいと思う。したがって、午後それをひとつ出していただいても、もう少し内容を詰めさせていただきたいと思ひますが、提出できますか。

○政府委員(黒住忠行君) いまの数字につきましては至急用意いたします。

それから、四十五年度と申し上げましたのは、四十五年度であつてどうなるかという問題じゃない、いまやっております運賃の改定は四十五年度を平年度にいたします場合におきましては四十四、五、六という三カ年のいわば平年度でございます、少くとも四十六年も含めまして平年度の計算をするわけでございまして、平年度と申し上げましたのは四十四、五、六という三カ年を平均した平年度という意味でございます。しかしながら、実績を見ますという、四十四年度の実績はもうあと一、二カ月で出ると思ひますし、四十五年度におきましても予定どおりになるかどうかというふうな問題につきましては、その実績を見て検討するわけでございまして、一応平年度、四十五年度といたしましては、四十四年から六年度までをにらんでの平年度計算でございますけれども、実績によつてさらに検討する必要があると思ひますが、われわれがやっております運賃作業は、バスの場合でもタクシーの場合でも、四十四年度に認可いたしておりますものは四十五年度を平年度で計算するといひます意味は、いまのようなことでございまして、数字につきましては、整えまして提出させていただきますと思ひます。

○森中守義君 約束の一時が過ぎましたから、もう一つ資料だけお願いしておきたい。

関係協の決定の中の、つまり、料金改正に伴つた条件の中で、給与水準の引き上げ、それから果進歩合制の完全廃止、保障給部分の引き上げ、労働時間の短縮、日雇運転者の雇用禁止、この五項目が全部あるいは大阪において全体の企業者が何%実施をしたのか、この要請にこたへたのか、これがすでに報告も届いていと思ひますから、この内容をお示しいただきたい。資料を出してもらいたい。

○政府委員(黒住忠行君) この中では、給与水準の引き上げ等につきましては、現在、交渉は逐次されていられるものもございまして、現在までわれわれが把握いたしております条件につきましては、資料を整えましてすぐ提出申し上げたいと思ひます。

○委員(温水三郎君) 暫時休憩いたします。

午後零時五十九分休憩

午後二時二十分開会

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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。

○森中守義君 休憩前の資料ですがね、出ていない分、御説明でもかまいません、このほかに。

○政府委員(黒住忠行君) 午前中、先生から御指摘いただきました資料、二つございまして、一つのほうは「東京における運賃改訂増収額の内訳」、これはお手元にその内訳を、パーセントを差し上げております。

それからもう一つのほうは、関係協で了承された事項の実施の状況はどうかという点でございます。その点につきましては五つございまして、第一点は、給与水準の引き上げについてでございますが、これにつきましては午前中から申し上げておりますように、確認書が交換されて、その後運賃が改定をされましたが、現在両者の間で交渉が継続中でございます。

それから第二点の、果進歩合制の完全廃止の点につきましては、これはいわゆる従来指摘されておりますような果進歩合は廃止をされております。

それから第三点は、保障給部分の引き上げの点でございますが、労働省の二・九通達におきましては六〇%を固定給にしろということになっておりますが、その六〇%につきましては実施済みでございます。この関係協で指摘されておりますのは、歩合給部分を三割以内とするということでございますので、固定給部分は七割になるわけでございまして、それにつきましては一と同様に現在交渉が行なわれておるところでございます。

第四点は、労働時間の短縮の点でございますが、この点は、今回の運賃改定につきましても最重点事項として監査が行なわれました。必要な就業規則等が提出され、さらにその実施状況が監査によつて確認をされましたので、一応この関係は適正化されたものと思ひますけれども、今後はいかしく監視、監督をする必要がございますので、労働省関係と運輸省関係とが出先機関におきまして、相互に通報を行ないまして、それ

置法案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は、順次御発言願ひます。

○森中守義君 休憩前の資料ですがね、出ていない分、御説明でもかまいません、このほかに。

の完全実施をさせていきたいというふうに考えております。

それから五番目は、日雇い運転者の雇用禁止の点でございますが、いわゆるわれわれの監査の範囲内におきましては、直接それに触れるようなものはない見当はなかったわけでございますけれども、さらに、これは監査を厳格にやりますと同時に、登録制度によりまして実態が把握できますので、今後十分これは監督をしていきたい、かように考えております。

閣僚協了承の実施状況につきましては以上でございます。

○森中守義君　そこで少しピッチを上げますがね、今回の東京、大阪の改定率ですね、これはどうなんですか、現在の業界の推移、あるいは経済事情等から勘案をして、大体何年ぐらいこのままの状態が推移できるという判断をいたしますか。

○政府委員(黒住忠行君)　一応の推算としましては、四十五年を平年度としておりますので、その四十五年が平均でございますから、四十六年度まではカバーできるという推定の数字になっております。

○森中守義君　そうすると、大体四十五年から六年度にわたるきわめて短い期間ということで、そのあとまたやる意思ですか、これは。要するに、私が聞いているのは、今回の二・五及び二・二という料金の改正は何年ぐらいこのままの状態が推移できるのか、こういう意味です。

○政府委員(黒住忠行君)　その点は、いま申し上げましたように、四十六年度まではこの数字でなればやれるという推定でございます。したがって、そのとおり収入があれば、四十六年度後において、四十七年度におきまして、四十六年度、四十六年度の数字を検討するというふうに相なると思ひます。

○森中守義君　そうすると、逆説的に言えば、四十七年度以降についてはあらためて検討し直す、つまり料金の改正をその時点において検討する、と、こういう意味に受け取っていいですね。

○政府委員(黒住忠行君)　いまおっしゃるとおりでございますが、作業といたしましては、経理の内容等を毎年把握をする必要がございますので、四十四年度はどのようになっているのか、四十五年度はどのようになっているのかというところは毎年調査検討はいたしますけれども、現在二・五という数字は四十六年度までカバーできるであろうという推定の数字でございますから、そのとおりいきますと、四十七年度以降におきまして数字を検討するということになります。

○森中守義君　そこで、この事業の料金それ自体が何としても認可事業だけに公共的であることは、これはもう言うまでもない。そこで、この種の料金がいろいろ議論をされる際に、先ほどから二回は申し上げましたが、つまり道路運送法の八条、この事項というものが常時行政当局の認識の中にあつて、それで料金問題が絶えず検討研究されているのか、あるいは一般消費者物価の兼ね合い等によって、つまり政治的に判断をされる。むしろ、在来この委員会が問答を展開してきたところからいけば、法律よりもむしろ政治的な判断、こういうふうには認識されている。しかし、午前中問題にしている、あくまでも事業の近代化を促進する、つまり、そうしなければ運輸者の確保ができない、ひいては需要者に対するサービスのアップもできないという、この事実を照らして言うならば、政治的な判断による料金の手直しをすべきであるのか、あるいはあくまでも八条を中心にして相当の収益を保障しながら近代化を促進していくかという、かなり大きな根本的な問題にぶつかるとするが、要するに、運輸省としては一般消費者物価の動向のいかんにかかわらずあくまでも料金事項は料金事項として、そういう政治的な配慮を抜きにして検討していこうという考えであるのかどうか。これは後ほど大臣見えたら大臣にも確かめておきたいと思うのですが、行政の責任者としてはどうお考えでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君)　事務当局といたしましては、道路運送法に従います仕事をやるべきでございます。

でございますので、道路運送法の第八条の規定に即するよう調査検討をするべきだと思います。したがって、そのような調査につきましては、事業の経理内容を把握していくことというところは常に必要でございますし、また、運賃改定の申請がありますという、それに照らしまして判断をする必要がございますので、常に検討はしておる次第でございます。

ただ、七大都市のハイタクの運賃、まあバスもございませうけれども、それにつきましては、閣僚協議会に付議するというのが閣議で決定になっております。それから、そのほかの都市につきましても、閣議には付議しませんが、物価問題との関連のもとに企画庁に事前に協議する、事前連絡をするというふうな措置をとる必要がございますので、七大都市の運賃につきましては、その必要性が認められました場合にございしても閣議に付議いたします。その事前におきましては企画庁と協議をしなければならぬというふうになつておりますので、われわれは、事務当局といたしましては道路運送法に従う仕事をやりましますけれども、いまのような手続を要しますので、所要の手続は必要である、その場合におきましてはまあ物価問題との関連におきましていろいろ論ぜられるというふうになると思ひます。

○森中守義君　そうなりますと、企画庁ちょっと呼んでいないんで聞けません、大体今回の二・五及び二・二の一般消費者物価への寄与率はどのぐらいになりますか。それが一つと、三十八年及び三十九年、その後はずっと据え置きだから、それを、今回の二・五と二・二をその期間、年率に直して大体何％でありますか。

○政府委員(黒住忠行君)　今回の二・五なり二・二でございますが、物価指数の総合指数に及ぼす影響は〇・〇四％でございます。東京、大阪と名古屋、京都、横浜、神戸、六大都市を合計いたしました〇・〇四％でございます。といひますのは、いま申し上げました六大都市のタクシ一の運賃料金の総合物価指数におけるウェイトが一

万分の二十でございます。それを平均二割アップと計算いたしました。東京、大阪は二割二分でございますけれども、横浜その他は二割ぐらいのものでございますので、二割と計算いたしました場合に、合計〇・〇四％でございます。これがその二・五が総合指数に及ぼす影響でございます。これは経済企画庁の数字でございます。

で、これはいま先生御指摘のように、三十九年の一月以来やっておりますんで、したがって、まあ六年間やらなかったわけでございます。そういたしますと、まあ毎年単純に平均しまして三・七五％になるわけでございます。そうなりますと、まあ〇・〇四％を、われわれといたしましては、物価に及ぼす影響というののは軽微であるというふうに考えておりますけれども、六年に一ぺんでございますので、一応まあ軽微な影響である、こういうふうに考えております。

○森中守義君　そこでね、三十九年が一つの時期でしょう。当時と現在――まだいま春闘で、賃金問題がしきりに交渉に入っていますから、現在をざざり出すのは少々無理かわかりませんが、その賃金でどのくらいアップになっていきますか。

○政府委員(黒住忠行君)　三十九年と四十四年を比較いたします場合に、これは規模十人以上の場合でございます。タクシー運転手の場合には、平均月間の定期給与額が三十九年を一〇〇にいたしました場合に四十四年は一五七でございます。

○森中守義君　そこで、〇・〇四％という寄与率であれば、これは四十七年段階でも一回洗い直すという場合に、おおむね〇・〇四％ぐらいの物価への影響力ということであれば、大体企画庁のほうで了解とれるのですか、あるいは世論の非難を受けずに済むのですか、その辺はどういうふうな受けとめているのですか。

○政府委員(黒住忠行君)　大都市特に東京、大阪のタクシー運賃料金につきましては、相当詳細な

資料をもちましてわれわれは道路運送法に照らして必要性を強調するわけでございますけれども、企画庁のほうは物価の、数字的にはいまのような数字ではありますけれども、タクシールというものは非常に一般的に利用されておまして、東京のタクシールというものは大衆の足になっているというふうなこともございまして、相当長期間忍耐強く折衝をいたすわけでございます。今回につきましても、われわれは運賃だけでもものが解決するのではなくして、運賃をやると同時に、ほかの政策も総合的にやらなければならぬ。たとえば、いまお願いしております法案、近代化センターというふうなものをやることによって総合的な政策でもってやるのであるから、その総合的な政策の一環として運賃の改定はぜひ必要であるということとを強調いたしまして、それで関係協にも付議いたしまして決定いたしました次第でございます。したがって、われわれといたしましては、必要な運賃改定については十分主張をいたしますけれども、いまのタクシールというものの利用の形態からして、企画庁方面におきましては相当いろいろ審議というか、意見があるところでございまして、しかしながら、われわれといたしましては、運賃につきましてはやはり法律に従いまして審議すべきが正当であると思っております。ただ、企業の能率的な経営のもとにおける云々ということになっておりますから、能率的に事業者が経営努力をするという点につきましては十分運輸省といたしましても指導をしなければいけないというふうに考える次第でございます。

○森中守義君　そこで、この資料で大体理解できますが、二・二・五％、東京を見た場合、要するに閣僚協の決定及び労働省の通達、こういうものを総合的に見た場合に、二・二・五％というものはどういう配分を一応想定しておりますか。つまり賃金体系の是正をはかる、その他厚生施設の拡充充実をはかつていく、つまり、運輸者を確保できるように、問題が解決できるような方向に指向していくには二・二・五％をどういう配分を予定していま

すか。

○政府委員(黒住忠行君)　これは差し上げました資料が、それだけ必要である、その内訳でございまして、資料をちょっとごらんいただきますと、増収率が二・二・五％でございまして、その内訳は特別経費六・二一％、通常経費一六・二九％。ここで特別経費と申しますのは、一番下の「注」としてございましてその上に、内訳としまして特別人件費、特別物件費と分けておりますが、一番下に特別経費の内訳がございまして、自賠責の保険料が二・〇七％でございまして、これは、昨年十一月一日から本年の十月三十一日まで、東京におきまして一両のタクシールに対しての保険料が十二万五千円でございます。従来約五万円に對しましてそのようにアップになっております。さらにこれは、四十五年の十一月一日からは十五万二千三百円というふうになっております。それを月割りに計算をいたしております。それが二・〇七％でございまして、それからLPGの増税につきましては、これが四十五年一月一日から、従来、リッター当たり五円六十銭でありましたものが九円八十銭、四円二十銭上りました。これが算入をしております。それから運転者の待遇改善といたしまして一・六八％、実はこれは従来タクシール運転手の実績を伸ばして計算いたしますものは上にあります通常人件費のものでございまして、タクシールトラックであるとか、バスであるとか、同種の自動車運送事業の運転手に比べまして、タクシール運転手のアップ率が実際問題として低かったために、われわれといたしましては、それを補うという意味におきまして一・六八％、これは二・五％通常のアップに対して加算をいたしました。それが反映いたしました一・六八％という数字でございまして、それから次は、近代化センターに対するいわゆる負担金といたしまして、年間三万円というものを一応試算をいたしておりますので、その分が〇・七二％、合計いたしましたので、六・二一％が特別経費でございまして、それから、通常経費の一六・二九％を分けます

という、まん中に「内訳」とあります。そこに、「通常人件費」が「一・一・〇四％」、「通常物件費」が「一・五・二五％」とございまして、通常物件費は、ガソリン代であるとか、車両の修繕代、タイヤ・チューブ費、車両償却費等が通常の物件費でございまして、それ以外のは、人件費と厚生費等が通常の人件費でございまして、それが一・〇四％であります。

○森中守義君　これちょっといま私、計算をしてみたのですが、課長のほうでもかまいませんよ。二・二・五％の処遇改善のために直接費で何％、間接費で何％、そういう数字は出ませんか、二・二・五％の配分内容として。

○説明員(菅川薫君)　恐縮でございますけれども、直接費、間接費という……。

○森中守義君　直接・間接費が出にくいとも思ふのだけれども、大体しかし概算で出るでしよう。

○説明員(菅川薫君)　コストの中の内訳から申しますと、人件費に相当する部分が約六〇％ぐらいを総コストの中で占めております。そのほか、燃料・油費、車両修繕費、タイヤ・チューブ費、車両償却費、その他諸経費等が運送に直接関係するものでございまして、まあそのほかは、先生のおっしゃる意味で、間接費として考えれば、一般管理費的なものと営業外のいろんな金利関係の支払い等が総コストの中では約一〇％強を占めていて、そのほかはいろいろ直接運行に關係する経費であり、そのうち人件費のフアクターが、先ほど申しましたように、総体の約六〇％を占めているというふうな原価構成になっております。

○森中守義君　それで大体わかりましたが、これ東京、大阪はよいとして、それ以外の地方都市等についてはどういうような措置をするのですか。据え置くのですか。

○政府委員(黒住忠行君)　一昨年の四月以降におきまして運賃改定作業をやっておりますが、今回の分で、全部で全国を百二十九ブロックに分けて

おります。百二十九ブロックの中で一昨年の四月以降申請がございましたものが、百十一ブロックでございまして、あとの十八ブロックは申請が現在まで出ておりません。で、その百十一ブロックの中で、現在、この五月二日までに改定をいたしましたものが七十七ブロックでございまして、あとの三十四ブロックにつきましては、現在各陸運局で申請を受け付けておまして、陸運局の審議が終了したものにございまして、本省のほうに認否を求めているものでございまして、したがって、この三十四ブロックにつきましては、本省内ないしは陸運局でもって現在審議中でございます。

○森中守義君　そうしますと、すでに申請が出て地方陸運局で審査中のものも最終の決定においては企画庁の同意が要するのですか、相談しなくちゃならぬのですか。

○政府委員(黒住忠行君)　これはいろいろ実は分かれておまして、七大都市のものは閣僚協議会に付議する。それから、人口が五十万以上の市と、ある県を一緒に、一度に改定をする、その当該都道府県全域を同時にやります場合におきましては、事前に企画庁と協議をいたしております。それから、人口三十万以上で五十万に足らないような町の場合等におきましては、事前に連絡をいたしております。その他の場合におきましては、こういう改定をするということを決定いたしました後、事後に連絡をするというふうな、場所によりまして、事務的な扱いが違っております。

タクシールは、法律上の権限といたしましては、陸運局長の権限でございまして、陸運局長が処理いたします場合には、ただいま申し上げましたような部門に従いまして、本省に事前に連絡があり、本省がこの区分によりまして、経済企画庁と相談をして処理するというふうなたてまえでやっております。

○森中守義君　それで、私の聞いている範囲では、今回の二・二・五％などの資料の扱いですね、おおむね二年前の資料を扱ったように聞いてお

る。したがって、すでにこの種関係協定の決定によつて二・五%が一通りまとまったときには、すでに時間的なズレを来たしているのじゃないか、こういうことを私は認識するのです。にもかかわらず、局長の答弁からいけば大体四十五、四十六年度はこの率でいける。したがって、四十七年度にあつては検討するというこのようですけれども、扱う資料としては最も新しいもの、そういう自信をお持ちなのか、あるいは私が指摘するように、二年前の資料によつてこの数字を、つまり積算の根拠として扱われているのか、資料の扱いはどうなんでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) 一番正確に言いますと、当該年度が終了しまして、大体各会社で総会が開かれますのが、まあ年に一回決算の場合は五月でございますけれども、会社によりましては年二回のところもございます。しかし、われわれのほうでは、各年度が終了いたしましたので、その資料を一番基礎にするわけでございます。四十四年度に審議をいたしましたので、四十四年度の終わりでございまして、東京、大阪について決定いたしました場合におきまして全体の把握の資料は当然四十三年度になるわけでございまして、四十四年度は、まだ資料は出ておりません。まだ四十四年度中でございますから、当然四十三年度の資料でございます。しかしながら、その資料の前、四十二年、四十一年というものをさかのぼって検討すると同時に、四十四年度につきましても費目によりましては明白なものがございまして、傾向というものはある程度わかるものがございまして、その現実は参考になります。いたします。基礎資料は、今回の場合は四十三年度でございますので、運賃の改定は、午前中に申し上げましたように、それから四十五年度を推定をいたしまして、四十五年度を平年度としまして、その平年度におきましては二・五%なり二〇%というものが改定の必要があるというふうな数字をはじ

当該年度は年度の進行中でございますから、その前の年度のものを基礎にいたしまして、それを一番の基礎にいたしまして、さらに二年ぐらひさかのぼるといいますか、過去のものも調べると同時に、最近のものも補足の資料としてこれを使うというふうなやり方をいたしております。

○森中守義君 これはお話を聞いて大体わかりますが、この審議には間に合わないけれども、二・五%の、さつきちょっとお述べになりましたね、ああいうものと、私はやっぱり二年ズレているという認識が非常に強いし、いやそれは実際問題としてかけるものはかけている、見るものは見ているから、ほとんど現行のものだということ、こういう説明ですが、できればそれを資料でひとつ出しておいてくださいませんか。この法案の審議には間に合わないけれども、一通りその辺のことも見せてもらいたいと思う。

それで、大臣お見えになりましたからちょっとお尋ねしますが、自動車局長の説明によれば、大体今回の運賃の改定は四十五、六年度に置いてある、したがって、四十七年度段階で新しく見直すんだという、いま答弁があった。だから、私はこれはあくまでも道路運送法上の根拠を基礎にしたものじゃない、つまり一般消費者物価の動向であるとか、あるいは世論の趨勢とか、そういうものをかなり重要なファクターとして出されていく政治的な料金だ、こう思うんですね。しかも今回の場合、閣僚協定の決定も、一つの見方からすれば、サービスの改善をなくちゃならぬ、そのために料金を手直しをする、まあいわばそのかけがえみないものでしょうから、だから、あくまでもこれは政治料金だという判断をしたほうが適当だと思ふ。

そこで、四十七年にきた場合にどうしますか、経済事情の変化もありましようがね。まあ残念ながら、いまのところは、物価はにわかに安定をするという予測は立たない。大体五%平均で上昇していけば、やはり四十七年には相当窮屈になる。したがって、そのことがやはり運転者の確保はで

きないということに通じていくような気がするんですね。四十七年度段階になったらどうするつもりですか。まあ、いまそこまで先を見通して議論するのは少々早計のきわみかわかりませんが、一応あなたの意見としては聞いておきたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 私、答弁の中で二、三ちょっと基本的な問題に触れておりますが、タクシー運転手の給与制度というものと企業のあり方というものは、これはやっぱり根本的に考える必要があるんじゃないか。まあおそらく自動車局も調べておると思いますが、ヨーロッパあたり、たとえば、パリでもロンドンでも、どういう形で他の近代的な産業形態に伍してタクシー業というものをやっておられるのか。やはりこれは根本的に、この前の答弁で協同の組織ということをやられておりましたが、これも一つの方法であります。しかし、いまのように、タクシーに一人乗る方が四人乗る方が同じ運賃であるというものはどうであろう、あるいはまた、いわゆるタクシー業務というものは一種の不定期バスのものか、考え方はできないだろうか。そういう根本的な問題と、それから業者としてのあり方、最初、先ほど申しましたが、はたして五十台、百台等の中小企業的なものでやっていけるかどうか。そういう場合に、個人タクシーといわゆるタクシー業者とのあいこのような存在がはたして可能かどうか。こういう意味で、いわゆる物価等の問題もありましようが、それは別個の立場で根本的なものをなるべく早い機会に考えていかなければならぬんじゃないか。

いまの運転手の待遇の問題は、この前もちょっと触れましたが、二十四、五歳の人でも四十歳の人でも水揚げは変わらない。これは実はどの企業においてもほんとうはそうなんです。二十五歳の人か能率が低くて、四十歳の人か能率が高いということは原則的にあまりない。ことに、最近のようなモータリゼーションの時代においては、機械が人間をある程度まで引っぱっていきますから、そういう意味で、水揚げに従つての料金制度とい

う考え方を、やはり近代的なサラリーマンといいますか、月給取りと同じように、その同一仕事に對してある程度のいわゆる勤続年限といひますか、そういうことを考えていんじゃないか。そういう近代的な給料のあり方というものをまず考へて、そこで初任給なりあるいは定期昇給なりという制度を考える。あるいはまた、閣僚協定で言つておるような、一種の歩合制度はこれを廃止するという前提に立つならば、そうした近代会社における収入と同じような形をとらざるを得ない、とらなければだめだ。そのためには、やはりある収入が一方において確保されなければならぬ。その確保のしかたも、ただ個人のお客さんへのみおんぶすることがいいのかどうか、あるいはもう少し考え方を變えていってもいいんじゃないかとも思うわけです。そういう意味において、タクシー問題研究所の問題とひとつ歩調を合わせつつ、基本的な問題を考へて、近代的なあり方というものはなるべく早急に早く結論を出して、いわゆる料金値上げという形式じゃなくて、料金調整といひますか、そういう方式からこれを考へていく必要がある、かように考へておるわけでございまして。

○森中守義君 そういう御意見ですと、これはまた非常に範囲が拡大してくるし、むしろそういう意味からいけば、これはあくまでも暫定的なもののようです。いずれいまだ大臣の言われるような基本的な構想のものが出てくると思う。それはどうなんでしょうか、実際問題として、単なる委員会の答弁でなくしておやりになる意思があるのですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) もちろん、私はいま私見を述べておるにすぎません。そういう考え方をしない限りは、タクシー問題は解決つかないんじゃないか。ただそれはいままで百三十円を百五十円にした、二百円にした、こういうことだけでも問題は片づかないでしょう。少し前から入つていかなければ、もうタクシー業あるいは運転手の近代化はできないと私は自信を持っております。そういう意味において、単にこの答弁ではない。私は何年やつておるかわかりませんが、

たとえ短期間であらうとも、その礎石といえますか、研究の一つのテーマだけは与えて、そうしてなるべく早い将来には、そうした料金だけではななくて、そういう意味の合理的な調整、そうして運転手としての近代的なあり方、こういうものをこれではぜひひとつ提言していきたい、こういうふうに考えております。

○森中守義君 それは、そういう意見には全面的に賛成です。本来ならば、こういう機会にこそ、実は範囲が拡大されたものがほしいのです。しかし、実際は時間的にそういう余裕もないでしょうから、これはひとつぜひやってもいい。同時に、いま大衆的な交通機関という、そういう用語が用いられて、まさにその公共性という非常に強い認識があるようですね。そこで、タクシー事業というものを一体どういうように社会的に位置づけていくか、あるいは産業部門としてどういう価値評価をしていくか、本来ならば、そこまで言及されていくべきじゃないかと思うのですが、これも私の意見にすぎませんけれども、ただ、在来自由業、こういうことではもうやはり済まなくなっていますね。だから、これは早急にいい方法をお考えいただきたい、できるだけすみやかな機会にそこまで発展をするよりどころはつくついてもいい、こう思うのです。しかし、いまそこで議論を進めるのは内容的にございませぬから、これを中心にしていま少し聞いてみたいと思うわけです。

この中の登録の問題ですが、これはどうなんでしょう、この法案によれば、運転者個人がすると、そういうふうになっているのですが、御承知のように、関係の皆さん方で組合もできていますね。こういう団体あるいは組織が個人にかわって届け出をする、そういう登録業務に参加するということはどういうふうにお考えですか。

○政府委員(黒住忠行君) この法案の第五条で、登録は、当該地域におきまして「タクシー事業者に雇用されている者でタクシーの運転者として選

任されており、又は選任されることを予定されているものの申請により行なう。」というふうになつておる次第でございますが、したがって、登録をいたしますのはその運転手個人でございます。しかし、組合等に委任状を提出しまして、委任を受けた者がかわつてやることはもちろん可能でございますけれども、たてまえといたしましては個々の運転手が登録をするというたてまえにいたしておる次第でございます。

○森中守義君 そうしますと、結局たてまえはたてまえなんですが、委任状によって代理で行なうことが出来る、こういうふうに認識をしておりますね。

○政府委員(黒住忠行君) さようでございます。ただ、たてまえをそうしておきまさんと、会社のほうが登録するというたてまえでございます。と、その登録の自由、あるいは登録抹消、転職というふうな場合におきまして自由がございませぬので、たてまえとしては、会社がしないで運転手がやるというたてまえにいたした次第でございます。しかしながら、組合員等が委任状によりましてかわつてやるということは可能でございます。

○森中守義君 それから、センター業務の中で指導業務という事項がありますね、これはむしろそういうことではないと思うのですけれども、ほとんどその実際の指導業務というものを運輸省は委任をしてしまつて、本来果たすべき運輸省はそのセンターに対して指導助言を与えるということにとどまるのか、運輸省は運輸省としてみずから指導監督の業務を進めるのか、その辺はどうでしょう。

○政府委員(黒住忠行君) たとえば、街頭指導その他の指導業務がございます。従来から役所は役所の立場におきましてそれをしておつたわけでございますが、会社のほうは協会が会員の指導というふうなことをやっておつたわけでございますが、今回はその協会等が行なつておりますところのものをこのセンターで行なうことでございまして、役所として行政監督上やるべき指導の仕事

は、当然役所は従来どおり継続してやることに相なります。

○森中守義君 それから、その登録が取り消しをされた場合、この際にもちよつと気になることがあるのです。それはまあ、かなり旧聞に属しますが、三井三池の炭鉱争議のあとに大量に餓首された。ところが、当該地の大牟田周辺ではほとんど三井の関連産業が多い。そのために他の産業部門に就職をしようとしても、関連産業全体が画一的にチェックしているものだから採用されなかつた、まあこういう実例が幾つもあつたので、そこで、この場合に、取り消しを受けた場合、東京都内の業者が、まあいわば共同行為とい

いますか、どこの会社の何某はかくかくの非違行為等のために登録の取り消しが行なわれたというふうなことで、他の社に就職の機会を失うという、こういう危険性が多少生まれてくるのじゃないかというのを私は懸念するのです。で、もしそこまで発展していくと、明らかにこれは憲法上の職業選択の自由を奪ふことになるのです。これはどうなんですか。まあよく用心をしないかやならぬ問題ですけれども、そういうことがないよう、何か行政指導なり何なりできませんか。

○政府委員(黒住忠行君) 法律的にはこれは指定地域、これを政令でもつて定めるわけでございます。で、今回の場合におきましては東京、大阪地区でございます。したがって、法律的には、その地域内におきましては、取り消しをされた場合においては一定の期間登録はできないということとでございます。したがって、指定地域内のハイヤーの運転手あるいは指定地域外のタクシー運転手になることは、別に法律的には直接は禁止してないところでございますし、また、それらの就業をこころは禁止するという趣旨でもございませぬから、当然これは法律的にも可能だと思ひますし、また、いま御指摘のような弊害が起きるといふことはまずいことだと思ひます。といひますのは、乗車拒否が行なわれたのは、やはりその土地の環境、その交通状態による環境によつて起

るわけでございますから、そのほかの地域におきましてはそういう心配がないわけでございます。したがって、ほかの地域に対する就業のチャンスをつくつてしまふというふうなおそれがないように、今後注意して実施に当たりたいと思ひます。

○森中守義君 そこで具体的な問題になります。九条の二項二号ですね、「一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車の運転者の職務に關して著しく不適当な行為をしたと認められるとき」、これは具体的にどういふ事項を指摘しているのか。

○政府委員(黒住忠行君) 道路運送法の関係の法律違反等は前号の一号でございしますが、二号におきましては、そういう道路運送関係でなくして、刑法等に該当するものでございまして、そういう点について「著しく不適当な行為」ということでございします。したがって、例として申し上げますと、旅客に対する行為といたしましては、傷害であるとか、殺人であるとか、強姦であるとか、強盗というふうな、まあそのような刑法犯でございします。それから、通行人をひきましてひき逃げをするというふうな場合におきましては、これは道交法等におきましても厳罰をもって臨むということになつておりまして、それらを「著しく不適当な行為」といふふうに考えております。

○森中守義君 いまの御説明ですと、これはやはり刑法上の問題なんだ、そういう刑法に關係すれば、これは論外ですからね。で、そういうことのためにわざわざ二号を起しておく必要は私はないと思ひます。しかも二号というのは、これは非常にあいまいな表現ですよ。いま速記録に局長から、傷害あるいは殺人、強姦、こういう実例があげられましたが、非常にはつきりしたわけですが、これはただこのままですんなりと言ひますと、あまりにも抽象的であり概念的ですよ。したがつて、こういう事項については、よほど取り扱いに用心を加えないと、要するに、認定者といひますか、不適当だといふ認定をする人の多少の判断に

もよるわけですからね。むしろこの二号というのは、私はいまの解釈からいくなれば、不適当じゃないか、不要ですよ、これは。刑事訴訟法があるし、刑法に触れるような事柄をわざわざ二号にあげる必要はない。これは実際、法案として削除すべき条項だと思ふのだけれども、この運用は正確に、いま局長が言われたように、殺人、傷害、強盗などをさすものであるというようにもつと明確にしておいてもらいたい。そうしなせんと、たとえ、不適当な行為ということは、どうでも拡大解釈ができるのです。したがって、こういうことが、ある意味では労使の紛争の原因をつくらないとも限らない。私はこういうようにこの条項については非常に危険を感じるのですが、いかがですか。

○政府委員(黒住忠行君) 道路運送法関係の規定に違反する場合におきましてはこの一号でございませうけれども、やはりさらに刑法に違反するような事案というものが最近起こっているわけがございまして、そういうたとえ、ひき逃げをしたような人が同一地域でハンドルを持つというようなことはまずいこととございまして、これを排除しようとするのが二号でございまして、これは必要な規定であると思っておりますが、さらに、この運用の点につきましては、われわれが刑法違反を判断するということではございませんで、刑法に違反してこういう行為があったかどうかにつきましては、当然、警察庁の判断を待たなければならぬわけがございまして、したがって、この条項の運用につきましては、警察庁の交通局長と私との間にその運用の適正化につきまして覚え書き等も交換いたしております。その中に、この九条第一項第二号に該当するかどうかにつきまして、その運用の範囲に關して警察庁と十分協議をして実行にあやまちがないようにするというふうにいたしております。で、われわれといたしまして、登録取り消しというようなことは非常に重大なこととございまして、これはセンターにまかせないで直接国がやるわけがございまして、その

場合におきましては、警察庁と連絡を密にいたしまして、明確なる事案に対しまして、先ほど例で申し上げましたようなものに限りまして、しかも、それも警察庁と連絡して明確にした後におきまして運用をしていくということとございまして、われわれといたしましてはこの件の運用は十分注意をして行なうつもりでございまして。

○森中守義君 それだけ正確にお答えいただいておくと思ひますが、なおこの点は、実際の運用にあたってはよく用心してもらいたい、少なくとも拡大解釈をしないことをこの際特に要望しておきたいと思ひます。

それから四十三条でちょっとお聞きしたい。この四十三条は何としても現場で働いておるドライバーの關係ですから、なかなか机上であつてもないやうでもないという議論のあげくに特定の場所を選定するとか、こういうことも私はどうかと思ふ。したがって、こういう問題はもう少し慎重というよりも、当該の關係者あるいは組合側等とも十二分に協議が必要じゃないか、こう思ふんですが、そういうお考えはお持ちでございませうか。

○政府委員(黒住忠行君) 四十三条はタクシー乗り場を指定します、同時にその乗り場以外においては流しをしてはいけない、乗車をしてはいけないというふうにしていくわけがございまして、この実施につきましては、この四十三条の第三項にありますように、都道府県公安委員会、それから道路關係の管理者に協議することになっております。たとえば、東京の銀座でありますとか、新宿でありますとかいう場所を実施いたします場合には、その地域を限りましてはつきりしてやっていくというところとございまして、これらのことは、やはり一定の地域においてはそういうふうにするということによって、そこらの通行の混乱を避けて、しかもお客が乗りやすいようにするという必要性についてはつとにいわれておるわけがございまして、この実施がなかなか従来できなかったわけがございまして、今回この法律によりまして關係の各省と連絡を密にしてやっていきたいと思つて

おります。その關係につきましては、關係省も理解をしていただいておりますので、今後円滑に実施をできるものと思つております。

○森中守義君 この点でちょっと甲斐参考人にお尋ねしますがね。全交通運輸におかれまして、こういうようなことが實際問題として行なわれていく場合、要するに、少なくとも運輸者の立場をよくするものであるか、あるいはまた、こういうことをやる場合に、対案といひますか、試案といひますか、あるいは協議に参加をするということ、そういうことを望まれますか。それとも当局の措置におまかせになりますか。

○参考人(甲斐三郎君) いまの先生と黒住局長の答弁で考えられることは、当然そのようにお願いしたいと思ひます。一番知っておるのはやはり運輸手でございますから、先生のおことばをかりれば、机の上でこの地域は流し禁止、このところにはタクシー乗り場をつくるということ、ある程度実態がわかつた上の措置とはいひながらも、いろいろ今日の交通状態を考えますと、やはり実態を無視したような形で流しを禁止したりすれば、かえつてトラブルが起りますから、十分組合側の意見を聞いてもらいたいと思ひます。

しかし、ここでもう少し流しの問題について基本的なことを申し上げます、いま、タクシーについての流しの要望が強いといひます、うか、いわゆるいつでもだれでもどこでも乗れるような運行が求められているわけですね。夜中であらうが、極端に言つて、とめてはいけませんところ、手をあげてとめる要求があつてみたり、大衆の足としてのタクシーですから、だれでも乗れる、たとえば、子供が五人二十円ずつ百円のところを乗つていくというやうな輸送までしなければならぬ形態がございまして、ですから、私はもう少し、こういう交通事情が悪くなればなるほど、流しそのもののあり方を抜本的に、大臣もおっしゃつたように検討してもらつて——四六時中流していなければならぬということについて私ども不満を持っております。ですから、さかのぼつて申し上げ

げて恐縮ですが、大臣おられますから、私ちょっと申し上げたいのですが、抜本的と大臣言われる内容は、一体タクシーの輸送任務は何なのか。東京にはタクシーとハイヤーがございまして、社用族はハイヤーを使つております、かなり料金が高い。ところが、一般大衆の使うタクシーは、夜中であらうが何であらうが、今度の運賃改定がなされるまでは、同じ料金で深夜も働いておるわけなんです。しかも流していなければならぬ。こんな非生産的な、非能率的なあれはないと思ふのです。ですから、無線も最近はあることですから、もう少しタクシーの運行というもののについて、大臣が言われるように位置づけというものを——何を輸送するのか、そのためには料金はどうかであつたらいいのかというやうなことも、さかのぼつて位置づけ

て考えなければ、私は、大臣がおっしゃる一つの答えは出てこない、何の解決策も出てこない、こう思ひます。ですから、衆議院の参考意見でだれかも言つておりましたように、私も効外ですけれども、十時半過ぎた場合に、雨の小降りの日なんか一時間ぐらい並びます。ピストン輸送です。そういうものについていろいろ問題があるわけなんです。バス輸送との關係、あるいは乗車拒否が起つたから深夜バスを新橋から走らせましたけれども、タクシーの運輸手からいへば、酔っぱらいのあと始末をするのか、タクシーの運輸手からいへばタクシーだけがせにやならぬのか、こういうお互いの反発もあるわけなんです。もっと抜本的にタクシーの任務というものを位置づけて、そこから流しの問題にしても、運行の時間帯の問題にしても、それから給与の体系にしても、台数の問題、営業形態の台数の問題にしても、営業の成り立たないやうな二台か三台の法人タクシーが認可になつておられますが、そういう洗いざらいのことをこの機会に、いわゆる運輸省の皆さん方も先生方もこの法律の成立いかんにかかわらず、今後検討してもらいたいことを強く要望しておきます。

○森中守義君 それから、個々の条文にわたつて多少こまか過ぎるかわかりませんが、三十四条と

申し上げておる次第でございます。この法案におきましては、良質運転手を確保するというところで、そのために登録の制度の実施、あるいは研修の制度の実施、あるいは適正化事業の実施というふうなことを行なうのがこの法律の目的でございます。しかしながら、経営者のタクシー事業に対する改善努力ということとは従来にも増して必要な現状でございますから、それに対する行政指導、監督というものは十分やつていきたい。それが十分でないものに對しましては、午前中からもお話がありましたように、厳正なる態度でもって臨んでいきたいと、かように考えております。

○国務大臣 橋本登美三郎君　この法案と関連してよく乗車拒否の話が出るんですが、私は少し甘いかもしれないけれども、運転手は私はかわい

そうだと思うんですよ、乗車拒否をやかましくい

ままでいろんな意味で言われるのは。私は何回か、最近、自分の車がいま休んでおりますから、一年ほど寝ておるものですかして、タクシーを使う場合が多いんですが、私はかつていまでも一回もあつたことはないのですが、そこでいわゆるこゝでいう乗車拒否というのとは相当悪質なものというんだらうと思うんです。さつきも参考人の人がちよつと触れたようでしたけれども、酔つぱらいのあとと始末までやらせてそれが乗車拒否だというようなことは、私は運転手に対して酷いじゃないかと思うんです。ですからして、やはり世の中のことです。ですから、お互いがやっぱり理解し合わなければ乗車拒否はなくなりはしますまい。そういうような運転手をつかまえて、何か人間扱いしないようなものがあれば、だれだって腹が立ちますから断わるということも出てくるでしょう。ですから、やっぱりお互いが理解し合う、そういう立場でやるなれば、私はそういうような一般的な乗車拒否は絶対なくと思います。それでもなおかつやる運転手は、これは運転手の資格がないんですから、これはもうしょうがない。そういう人はもちろん乗車拒否をする人の中の、百人に人ぐらいいるかもしれませんが、これは人間の

性格の問題でやむを得ませんが、私は世間でいう乗車拒否というものが必ずしも運転手だけの罪ではないのじゃないか。そういう点においては、お互いが理解し合えば、いわゆる乗車拒否は原則としてなくなるものである。ある意味においては、この法案は運転手諸君にとってはきつい法案です。登録制度という一応看板をつけるわけなんです。しかしながら、やっぱり接客業ですから、お客さんを扱う業ですからサービスは完全でなければならぬ。同時にサービスは、相手も人なんです。そういう考え方から接してくれば、私はこの法案の大部分の目的を達することができるんじゃないか、かように考えておるわけ、そういう意味で、運輸省としては善意を持って指導していきたい、罰則だけが能じゃない、かように私は考えております。

○森中守義君 そのいまいちのお話はそれとおりでしょうが、その前にちょっともう一つ聞いておきますが、これは時期を追って実際の効果を見ながら現在の適用地以外にも拡大をしていく考えがあらうですか。全国的に、さらにこの適用地域を広げていく、そういう将来の見通しをお持ちですか。

○政府委員(黒住忠行君) この段階におきましては、政令でもって指定地域を指定するわけでございますが、東京、大阪に限るつもりでございます。そのほかの地域におきましては、この法律を実施しなくても、その必要がないように事前において十分指導、監督に努力していきたい。また、それは可能ではないかというふうに考えております。東京、大阪に關してのみこの法律を実施したいというのが目下の考え方でございます。

○森中守義君 ですから、逆な言い方をすると、先々東京、大阪以外には適用する意思はないと、こういうふうな確認をしていいんですか。ほかの地域には適用しない、その辺をはっきりさしてもいいんです。

○政府委員(黒住忠行君) 目下の情勢におきましては東京、大阪以外には適用する考えを持ってお

りません。

○森中守義君 そうしますと、これはあくまでも臨時措置法ということなんです。本来ならば時限法でもいいような気がするのです。たとえば、三年であるとか、あるいは五年であるとか。しかし、別段日限は付していない。だから、先ほど来いろいろお話を聞いていると、道路運送法は依然として健全である、これはこれでやっていくということになります。つまり道路運送法と措置法との両建て、二本建てですね。この二つのものを併用してとりあえずやっていきたい、こういうことのようにありますが、こういう措置をしたときに、法の運用で都合のいいときには道路運送法で逃げる、都合が悪いときには臨時措置法に逃げ込むという使い分けがあるものだから、運輸省というわけじゃないが、十数年の経験の中でもしばしばあったのです。私は、こういう同じ目的を持った法律というものが両建て、二本建てということとはあまり好ましいとは思わない、法律の体系からいまして。だから、今回も体質的に考えるならば道路運送法の改正のほうがいよゆる筋だと思ふのです。しかし臨時措置法が出てくる。だからといって、これは日限を付した時限立法ではない。この辺が少し、立法上の見解というものが皆さんと違うわけですが、先ほど運輸大臣のお話の中に技本的に検討を加える時期にきている、それをやりたい、こういうことを述べられた。そうなりますと、いずれかの時期には道路運送法の抜本的な改正をおやりになる考えがあるのですか。

○森中守義君 先ほど運輸大臣のお話の中に技本的に検討を加える時期にきている、それをやりたい、こういうことを述べられた。そうなりますと、いずれかの時期には道路運送法の抜本的な改正をおやりになる考えがあるのですか。

○森中守義君 先ほど運輸大臣のお話の中に技本的に検討を加える時期にきている、それをやりたい、こういうことを述べられた。そうなりますと、いずれかの時期には道路運送法の抜本的な改正をおやりになる考えがあるのですか。

ら、タクシーという一つの業種に限っているという。登録制というものをやってみる。こういう意味で、道路運送法を改正してやるのとは少し事情が違うと思います。ただ、暫定法ということでありまして、このような研修の実がある、あるいはタクシー登録をせぬでもりっぱなタクシー運転手ができればこの法律の必要はなくなる。それで厚生施設等の共同利用ができれば永久に必要とは言いません。そこで、暫定ということでありまして、暫定といいつても二年、三年ではこの仕事はなかなかできそうにもありません。それから、おそらく七年前後のところは考えざるを得ないのじゃないか。その間に、たとえば技本的な措置ができました。その間に、たまたま必要なわけじゃない。やはり何年かの育成期間が必要でございます。新しい技本的な施策が講ぜられても、やはり五年、七年というものは必要ない期間じゃないだろうか。こういう意味において、この法律の存在価値というものは十分あると、かように考えております。

○森中守義君 大臣せっかくのお答えですが、私は承服できない。それは五十九条に至るまで道路運送法のどの条項にも該当するのあまりに多いのです。そういう意味で私はさっき意見を言ったとはありません。むしろ、これを直すことが実は本筋だという私の意見は、これはもう大臣も理解してもらえらると思うんですが、しかし、法の体係はともかくとして、これはやはり技本的なものをやるならやうに、両方にらみをつけて手直しをしなければなりません。それをおやりになるかどうかということなんです。まだそこま

で御意見が固まっていらないようだから、ここであえて答えをもらおうと思ひませんが、しかし、これは早急にやってもいい。

それと、先ほど来幾つか各条項の不明な点等も明らかになりましたから、それで私も一通り審議はこれで終わることになります。これは先ほ

ど大臣が言われたように、運転者諸君の地位を守る、利益を守るといふところにこの法案の特殊な意味合いもある、こういう御説ですが、私はそれをあくまでも尊重し、それを貫いてもらいたい。そうしませんが、まだまだ各条項に至つていけば、へたな運用のしかたをすれば利益の擁護とか地位の保全などという問題じゃございません、これは逆用すればどうでも逆用できるような個所があまりにも多過ぎる、その点を懸念するのです。ね。だから、私は大臣の先ほどの御所見をあくまでも信頼をしたいし、信用したいと思う。まかり間違つても運用のあやまちのためにたいへんな混乱が起きないように、ほんとうに運転者諸君が安んじてその業務に精励のできるように、しかもこの種産業が社会に貢献のできるような法律の運用をやつてもらいたいと思う。たいへん当然なことですけれども、このことを最後に要請をして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(温水三郎君) それでは休憩いたします。

午後三時四十二分休憩

午後四時二十二分開会

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、タクシー業務適正化臨時措置法案を議題とし、まず質疑を行ないます。――別に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認めます。よつてこれより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。――別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

タクシー業務適正化臨時措置法案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(温水三郎君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○藤田進君 私、ただいま可決されましたタクシー業務適正化臨時措置法案に対し、自民、社会、公明、民社、第二院クラブの共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

タクシー業務適正化臨時措置法案に対する附帯決議(案)

本法の施行にあたって、政府は、特に左の事項に留意し、その運用に万遺憾なきよう措置すべきである。

一 乗車拒否その他利用者の不満を一掃するため、タクシー業務の適正化を図り、交通関係及び物価等対策閣僚協議会の決定(昭和四十四年十一月二十一日)並びに労働省通達(昭和四十二年二月九日)の完全実施に努め、特に労務管理の近代化、賃金制度の改善等適切な措置を講ずること。

二 登録制度の実施に当たっては、個々の運転者の権利が侵害されることのないよう格段の配慮を行ない、近代化センターの民主的運営に努めること。

三 本法並びに道路運送法、労働基準法等関係法令違反の悪質事業者に対し、免許の取消をも含め、厳重なる処分を行なうこと。

右決議する。

以上であります。

○委員長(温水三郎君) ただいま述べられました藤田君提出の附帯決議案を議題といたします。

藤田君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(温水三郎君) 全会一致と認めます。よって、藤田君提出の附帯決議案は全会一致を

もって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

なお、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいまは、タクシー業務適正化臨時措置法案について慎重審議の結果、御採決いただきました。まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもって実施に当たる所存でございます。まことにありがとうございます。

○委員長(温水三郎君) 速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(温水三郎君) 速記をつけて。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十一分散会

四月二十八日本委員会に左の案件を付託された。

(予備審査のための付託は四月二十三日)

一、全国新幹線鉄道整備法案(衆)

五月一日本委員会に左の案件を付託された。

一、海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願(第二七八八号)

一、気象業務の整備拡充等に関する請願(第二七八九号)

一、日本国有鉄道の経営合理化対策に関する請願(第二九五四号)

一、北回り新幹線の建設促進に関する請願(第二九五五号)

一、過疎地域におけるバス運行の確保等に関する請願(第二九五六号)

一、東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(第三〇

二九号)(第三〇四六号)(第三〇四七号)(第三〇四八号)(第三〇六八号)(第三一六号)(第三一五六号)

一、東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願(第三〇九三三号)(第三〇九四四号)(第三一七号)(第三一八号)(第三一九〇号)(第三一九一号)(第三一九二二号)

第二七八八号 昭和四十五年四月十七日受理

海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願(第二七七通)

請願者 名古屋市中区流町三七東邦海運株式会社代表取締役 太田俊一外二百六名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第二六八号と同じである。

第二七八九号 昭和四十五年四月十七日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 愛媛県東宇和郡宇和町大字郷内松浦龍夫外二百名

紹介議員 峯山 昭範君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第二九五四号 昭和四十五年四月二十日受理

日本国有鉄道の経営合理化対策に関する請願

請願者 長野市大字南長野野長野県議会議長 尾崎秀男

紹介議員 小山邦太郎君

日本国有鉄道の経営合理化対策の実施にあたっては、地域住民の生活と産業基盤の維持向上に留意するよう強く要請する。

理由

国鉄においては経営の合理化対策の一環として、利用状況に応じて駅の廃止や停留所化、貨物取扱駅の集約化等を実施する由であるが、これらは運行の安全性やサービスの低下、商工生産品や農林産物の輸送力の弱体化等地域住民の生活と産業に著しい影響を及ぼすことになる。

第二九五五号 昭和四十五年四月二十日受理

北回り新幹線の建設促進に関する請願

請願者 長野市大字南長野野長野県議会議長 尾崎秀男

紹介議員 小山邦太郎君

すみやかに全国新幹線整備に関する法制化を図り、北回り新幹線を最優先順位をもって着工するよう強く要請する。

理由

北回り新幹線は、本県をはじめとする内陸地域及び北陸地方の飛躍的な経済発展と地域格差の是正を図り、さらに中部山岳観光資源の開発にも大きく寄与するものとして、地域住民の期待はきわめて大きいものがある。新全国総合開発計画及び中部圏開発整備設計画においても、北回り新幹線の建設を重点的に取りあげている。

第二九五六号 昭和四十五年四月二十日受理

過疎地域におけるバス運行の確保等に関する請願

請願者 長野市大字南長野野長野県議会議長 尾崎秀男

紹介議員 小山邦太郎君

過疎地域におけるバスの運行を維持継続するとともに、地方事務官制度の改革とあわせて、早急に陸運行政の適正な改革を図りたい。

理由

過疎地域におけるバス運行の維持継続は、住民にとつて絶対不可欠のものであり、単に企業の採算上からこれの存続を判断すべきでなく、地域住民の福祉の向上、公共の便益の確保を前提として考えるべきである。陸運行政、なかでも道路輸送に関する行政事務は、都道府県知事が直接その事務を執行することがもつとも適切である。

第三〇二九号 昭和四十五年四月二十一日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(五通)

請願者 茨城県筑波郡谷田部町大字谷田部
二、九四二谷田部町長 横田栄一
外一万三千六百八十九名

紹介議員 郡 祐一君
東京外郭環状線等鉄道建設を促進するため、左記事項の実現を図りたい。

一、敷設予定線の調査線昇格。

1、茨城県土浦から、水海道、境、埼玉県久喜、鴻巣、坂戸を経て飯能に至る鉄道及び水海道から分岐して佐貫に至る鉄道並びに境から分岐して古河に至る鉄道。

2、茨城県土浦から江戸崎に至る鉄道。

3、茨城県古河から栃木県佐野に至る鉄道。

二、敷設予定線に編入。

1、常磐線佐貫から分岐して江戸崎を経て鹿島に至る鉄道。

2、茨城県土浦から江戸崎（予定線）を経て千葉県成田に至る鉄道。

（資料添付）

第三〇四六号 昭和四十五年四月二十二日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県稲敷郡江戸崎町江戸崎町長
岡沢芳次郎外三千七百二十名

紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三〇四七号 昭和四十五年四月二十二日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 栃木県佐野市久保町二二二 岩上
喜蔵外五千四百四十五名

紹介議員 矢野 登君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三〇四八号 昭和四十五年四月二十二日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願（二通）

請願者 栃木県下都賀郡藤岡町大字富吉
一、五二一 小倉信一郎外五千五百十八名

紹介議員 植竹 春彦君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三〇六八号 昭和四十五年四月二十二日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願（二通）

請願者 茨城県猿島郡境町大字西泉田 橋
本平三郎外一万四千六十五名

紹介議員 大森 創造君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三一一六号 昭和四十五年四月二十二日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 栃木県佐野市上台町一、九八九
斎藤義雄外五千八百八十一名

紹介議員 船田 譲君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三一一六号 昭和四十五年四月二十三日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県猿島郡猿島町猿島町長 木
村嘉富外六千二百八十五名

紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三〇九三号 昭和四十五年四月二十二日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 山形県西村山郡河北町谷地六九
市川清矩

紹介議員 伊藤 五郎君
東急地下鉄新玉川線（渋谷・二子玉川間）において、旧玉電駒沢停留所跡に「駒沢駅」を設置されたい。

理由

地下鉄新玉川線の最終的な路線及び駅の設置の場
所が決定したが、それによると、旧玉電駒沢駅は
廃止され、これにかわる新駅として世田谷区真中
付近に「駒沢公園前」という新駅が開設されるこ
とになった。しかし、「真中に地下鉄新駅を設置
して、駒沢にこれを設置しない」旨の決定は、企
業者である東急の営業上の利益追求だけを主眼と
したものであり、交通機関の公共性を無視し、利
用者一般大衆の利便を一方的に奪う、きわめて不
当かつ違法な処置である。

（地図添付）

第三〇九四号 昭和四十五年四月二十二日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 名古屋市中区大須二ノ一五ノ七
木村正範

紹介議員 青柳 秀夫君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

第三一一七号 昭和四十五年四月二十二日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 島根県安来市植田町 若槻修道

紹介議員 大谷藤之助君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

第三一一八号 昭和四十五年四月二十二日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 鳥取県倉吉市東町 中村幹弘

紹介議員 西村 尚治君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

第三一九〇号 昭和四十五年四月二十三日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡宮川村林一八四洞泉
寺内 松下淳峰

紹介議員 古池 信三君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

第三一九一号 昭和四十五年四月二十三日受理

東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 千葉市長洲町一ノ二〇七 森田彦
英

紹介議員 長田 裕二君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

第三一九二号 昭和四十五年四月二十三日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願

請願者 佐賀県東松浦郡玄海町三六九 金
子宗一

紹介議員 鍋島 直紹君
この請願の趣旨は、第三〇九三号と同じである。

昭和四十五年五月二十三日印刷

昭和四十五年五月二十五日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局