

第百十六回国会 参议院運輸委員会 會議録第四号

平成元年十二月七日(木曜日)

午後一時開会

出席者は左のとおり。

委員長 中野 鉄造君
理事 谷川 寛三君
二木 秀夫君
田淵 勲二君
片上 公人君

委員

伊江 朝雄君
石原健太郎君
上杉 光弘君
鹿熊 安正君
片山虎之助君
野沢 太三君
山崎 竜男君
穂山 篤君
喜岡 淳君
小山 一平君
瀬谷 英行君
安恒 良一君
小笠原貞子君
栗森 喬君

事務局側

常任委員会専門員

長谷川光司君

参考人

社団法人全日本トラック協会 理事 沼越 達也君
社団法人日本港運協会 理事 山下 文利君
全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長 秋田 哲也君

全国港湾労働組
合協議会 議長 亀崎 俊雄君
日本大学商学部 教授 桜井 徹君

本日の会議に付した案件

○貨物運送取扱事業法案(第百十四回国会内閣提出、第百十六回国会衆議院送付)

○貨物自動車運送事業法案(第百十四回国会内閣提出、第百十六回国会衆議院送付)

○委員長(中野鉄造君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

貨物運送取扱事業法案及び貨物自動車運送事業法案の両案を便宜一括して議題といたします。

本日は、両案審査のため、お手元に配付いたしております名簿の方々に参考人として御出席をいただいております。

参考人の方々を御紹介いたします。

初めに、社団法人全日本トラック協会理事長沼越達也君、次に、社団法人日本港運協会理事長山下文利君、全日本運輸産業労働組合連合会中央執行委員長秋田哲也君、全国港湾労働組合協議会議長亀崎俊雄君、日本大学商学部教授桜井徹君、以上五名の方々にございます。

この際、参考人の皆様に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多用中のところ、本委員会に御出席いただきまことにありがとうございます。各参考人におかれましては、それぞれのお立場から両案に対する忌憚のない御意見を述べいただきたいと存じます。

どうぞよろしくお願いいたします。次に、議事の進め方につきまして申し上げます。

まず、参考人の方々からそれぞれ十分程度御意見を述べたいと思っております。その後、委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、念のため申し上げますが、発言の際は都度委員長の許可を得ることとなっておりますので、御承知おきいただきたいと思っております。

また、各委員の質疑時間が限られておりますので、どうか答弁は簡潔にお願いをいたしたいと思っております。

それでは、まず沼越参考人からお願いいたします。

○参考人(沼越達也君) 私は、全日本トラック協会の理事長の沼越でございます。

平素からの業界に対しての御指導に厚く御礼申し上げます。また、本日は、法案に対し意見を述べる機会を与えられたことをまことに光榮に存じております。厚く感謝いたします。

まず、トラック事業の概要について申し上げます。

トラック輸送は、昭和六十三年度の国内貨物輸送トン数六十一億トンのうち九〇・六%を占め、輸送トンキロにおきましても、四千八百三十四億トンキロの五〇・九%と半分を超えております。今や国内貨物輸送の大宗を占めるに至っております。そのうち営業用トラックは、保有台数では八十九万台で全体の八・九%にすぎませんが、輸送トン数におきましては三八・五%、トンキロにおきましては六九・三%と、逐年シェアを拡大いたしております。

営業用トラックは、このように自家用トラックに比較しまして極めて効率の高い輸送力によりまして、一般消費者に対する宅配便、引越越し輸送を初めとして産業用資材の輸送等について、我が国産業経済、国民生活の大動脈として重要な役割を果たしております。

さて、トラック事業者の実情について申し上げます。

全国におけるトラック事業者数は約三万八千業者でございます。その九九・五%が中小企業でございます。しかも車両数二十両以下の小規模事業者が七三%を占めているように、中小零細性ということがトラック事業の特色となっております。

業界といたしましては、行政当局の御指導のもとに、昭和四十一年度から中小企業対策に取り組んでおりまして、昭和六十二年からは経営戦略化構造改善事業を推進いたしまして、経営方式の改善や共同マーケティング、情報のシステム化、人材開発の四本の柱を中心に事業の活性化を図っているところでございます。

トラック事業の特質といたしまして、輸送サービスは生産されると同時に消費が完了するという、いわば即時財的な性格を有しております。ストックがきかないということから勢い価格競争に走りやすい性質がございます。事業者の中には、物流システム業者として独自のシステムを形成している者、あるいは輸送を核として保管、在庫管理、流通加工までの一連の物流サービスを構築している者など、新しいサービスを創造し新規需要を開拓している者もあるわけでございます。なお、おむねは非常に荷主依存型の企業が多ございます。現在、内需を中心に景気が好調でございます。現在、トラック輸送も好調に推移しておりますが、トラック事業はそもそも経営基盤が弱いの、将来についての楽観的な見通しが持てる状況にはございません。

トラック事業のもう一つの特色は、非常に人手を使い産業でございます。典型的な労働集約型産業であると申し上げるのはいかがでしょうか。労働力

の確保は、したがってトトラック事業にとって最大の課題でございます。しかしながら、最近における一般の風潮として、長時間労働、単純肉体的労働を忌避する傾向が強まっております。トトラック事業においては労働力確保が著しく困難となっております。

トトラック事業の従業員は約九十四万人で、そのうち運転者は六十七万人でございますが、最近の調査から見ましても、かなりの人数の運転者が不足しております。

トトラック事業といたしましては、労働基準法の改正に基づいて、労働時間の四十六時間への短縮について業界を挙げて取り組んでいるところでございますが、荷主ニーズの多様化等への対応を迫られる結果、総労働時間は他産業に比べて五百時間も多い二千七百時間の長時間労働となっております。労働時間短縮のためには、もとより業界自体においても生産性の向上を初めコスト増対策を講じなければなりません。荷主サイドの輸送計画の見直しによる手待ち、待機時間の削減など、荷主の協力なくしては解決し得ない問題であると考えております。

次に、法案に対する意見について申し上げます。思いいます。

規制緩和については、各事業者の態様によって反応はさまざまでございますが、大勢としては時代の流れであるというところは十分認識しております。今後新しい法制のもとで業界の発展を図ってまいりたいと考えておりますが、何分にも四十年ぶりの大改正でありますことから若干の不安もありません。法施行に当たっては次の諸点を要望いたします。

第一に、トトラック事業の発展のため、業界としても全国融通配車のための情報ネットワークシステムあるいは長距離輸送における移動体通信システムの開発など、生産性向上のための諸施策を講じつつあるところでございますが、規制のみでなく、今後とも中小企業の育成強化を初めとする経営基盤の安定、確立について一層の御配慮をお願いいたします。

たいということでございます。

二番目には、法施行後においても、事業許可等に当たっては厳正にやっていたいただきたいということとでございます。例えば、労働法規の対象とならず、社会的規制を守るといふことも期待しがたいような一人一車の企業が参入すれば秩序を乱すおそれ非常にございますので、最低車両規模の確保等について厳正に運用していただきたい。また、届け出運賃等についても、安ければいいというだけの話ではなくて、適正な原価が反映されるような運賃の届け出を受理していただきたい。また、必要がある場合の変更命令、また違反荷主に對する勧告など、法に定めてあることを厳正に実施していただきたいということでございます。

さらに、トトラック事業者は荷主に対しては弱い立場にございますので、適正な原価を下回る不当な運賃収受など不公正な取引を防止し、輸送秩序を確立していくためには、法に定められております適正化事業実施機関が、運送業者だけではなく、直接に荷主及び荷主団体に対して啓発活動を広範かつ効果的に行うようにしていただきたいということでございます。

四番目は、労働力の確保と労働時間短縮の推進を図るためには、生産性の向上、労働時間の改善は言うまでもないわけでございますが、運賃の増収による待遇改善あるいは要員の増強も大きなファクターでございます。その意味から運賃改定は業界の強い声でございます。しかも、緊急を要する問題でございますので、新法施行前にあっても現在の法律による運賃改定を実現できるように特に要望いたします。

五番目に、輸送の合理化を積極的に推進するため、行革審の報告でも取り上げられております車両の総重量などの緩和については、現在関係三省庁で検討されていると聞いておりますが、ぜひとも早急に実現するようにしていただきたいと思っております。

また、輸送ニーズの多様化等によって配送センターなどの事業用施設の展開が必要となっております。

ますが、市街地における事業用施設用地の確保は、用地の高騰または住宅地における公害対策等から問題も非常にございますので、現在、制限的に緩和運用されている市街地調整区域における開発許可についてさらに緩和を図っていただきたいということでございます。

六番目は、業界において自主的に推進しております情報ネットワークシステムなど、輸送合理化、生産性向上のための諸施策、過労運転防止のための休憩施設の建設及び輸送秩序の確立のための適正化事業の実施のため、いずれも多大の資金を必要といたします。これらの財源をいかにして、運輸事業振興助成交付金の恒久化をぜひお願いいたします。

最後のお願いは、法律施行によって業界に著しい混乱の生ずることのないよう、公布から施行まで十分な準備期間をとっていただきたいということとでございます。

以上をもつて意見の陳述を終わりますが、何とぞ意のあるところをお取りいただいたきたいものと考えます。

○委員長(中野鉄造君) ありがとうございます。

次に、山下参考人をお願いいたします。

○参考人(山下文利君) 日本港運協会の理事長の山下でございます。

日本港運協会は、全国の九十六の港に散在しております港運業者のほぼ全員を組織した公益法人でございます。本日は、物流二法の御審議に当たりまして、私どもの業界の意見を聞く機会をおつくりいただきまして、大変ありがとうございます。

私ども港運業界といたしましては、この二つの法律案に対して賛成の立場をとらせていただいております。

まず第一に、港の機能が変わってきたということとでございます。と申しますのは、従来は輸送主導型で輸送の機能を前提として港が運営されておりましたが、最近、輸入が物すごくふえてまいりまして、しかも製品輸入のウエートが急速に増大してまいりました。これに対応する港の荷役能力というのが施設面においてまさにパンクする状態にございます。こういう点で、港運送事業者としての責任を果たすためにどうすればいいのかということに悩んでおられることが一つの大きな問題でございます。私どもとしてはこれに積極的に対応して役目、責任を果たさなければならぬ、このように考えておられるのが第一番目の問題でございます。

続きまして第二の問題といたしましては、既に御案内のとおり、国際複合一貫輸送のニーズが非常に高まってきたということとでございます。この国際複合一貫輸送の事業者で組織しております日本インターナショナル・フレイト・フォワーダーズ協会、略称JIFFAという協会がございますが、この正会員のうち四分の三近くは既に港運事業者でもって占められております。したがって、これらについては私どもの仲間がやっておるわけでございますが、さらに一層こういった面に港運送事業者としての活路を求めていくべきであらう、このように認識しておられるのが大きな転機を迎えた私どもの第二の認識でございます。

それで、こういう前提に立ちまして、私どもとしては、港運業者が一人一人ではとてもやっていけませんので、共同して港運管理者の御協力を得まして日本の主要な港、輸入を主体とした大きな港に総合輸入ターミナルというものを建設いたしました。その総合輸入ターミナルを中核といたしまして、それに港運貨物情報システムの支援を受け、さらに国際複合一貫輸送とも連携いたしました。こういって大きな夢を描いております。この中には中小企業の港運業者も含め意欲と能力のある港運

業者がみんな集まってきて、新しいメリットを受けて私どもの今後の進むべき道としたい、このように考えておるところでございます。

その推進役といたしまして、昨年、運輸省の御指導をいただきまして社団法人の国際港湾貨物流通協会というのを設立させていただきました。この協会が旗振りをやりまして、当面、東京港の青海地区に約二十五万平米の流通システムを構築すること、できれば年度内に着工したいと思っております。さらに、大阪の南港地区にも同じようなシステムを本年度目標に建設したいと思っております。さらに引き続いて名古屋その他全国各港にこういったシステムをつくることによって、港運業者の生きるべき道を模索しておる状況でございます。

さらに、これとあわせてまして、国際港湾貨物流通協会が中心となりまして、世界の各港湾関係者と密接な連絡をとってネットワークをつくりたいということ、現在、ヨーロッパ、アメリカあるいは東南アジアと接触して、その整備に当たつての問題点とかあるいはあり方を着々と協議しておる最中でございます。

以上、いろいろ申し上げましたのでございますが、私も港運送事業の起死回生の策として、運輸省の御指導のもとに、こういった方向で新しい業域を拡大していきたいというような気持ちでございますので、先生方のひとつ御理解と強い御支援と御助力をこの機会を通じてお願い申し上げます。

以上のような背景でございますので、現在ばらばらな取扱業者関係を一つにまとめるその地位を明確にするということは、むしろ飛躍を求める私も業界の強く希望するところでございます。

こういった重要な局面に立つておるのでございますが、内部で一つ大きな問題を抱えております。それは、一部の港湾事業者にとっては、残念ながら料金の完全収受につきまして必ずしも十分行われておらない状況でございます。これは業界にとっても大きな問題でございますし、運輸省から

はたびたび注意喚起、是正勧告を受けておるわけでございますが、これはむしろ業界内部の問題でございますので、私たちが深く反省しております。これに対して組織的に対応を講ずる必要を痛感しておるところでございます。

以上、申し上げましたが、港湾における港運業者の立場と責任について御理解をいただきまして、積極的な御援助をいただきますようお願い申し上げます。ありがとうございます。

○委員長(中野鉄造君) ありがとうございます。次に、秋田参考人をお願いいたします。

○参考人(秋田哲也君) 御紹介いただきました運輸労働の中央執行委員長を仰せつかっております秋田哲也と申します。

私どもの組織であります運輸労働は、主にトラック運輸産業に働く労働者で組織しております。本年十一月で結成後満二十一年になります。

傘下加盟組合数は五百二十八組合、約十三万人の組合員を擁しております。上部団体は「連合」に加盟し、また陸海空の大産別組織であります交通労働協にも参加しておりますことを御紹介申し上げます。

さて、本運輸委員会におきまして、貨物運送二法案に關して参考人として意見を申し上げる機会をいただきましたことに心から感謝申し上げますと同時に、現場で汗を流している労働者の立場から、またそれを組織している責任者として御意見を申し上げます。

私たちは原則的に規制緩和については反対であります。しかし、全面的に反対しているのではなくて、今日の社会情勢、特に貨物輸送を取り巻く情勢からして、経済的規制についてはある程度の緩和はやむを得ないというふうに思っております。が、社会的規制については、現行よりもっと厳しく規制すべきであるとの考え方に立っております。

これまでの道路運送法はザル法と言っても過言

でありません。現に三万八千を超える事業者と今日の熾烈な過当競争の状況を生み出していることが立証しておると思えます。それをトラックに關する単独法によつて安全確保等に関する規定が盛り込まれておりますことは一歩前進とは考えておりますが、内容的にはまだ不十分であると言わなければなりません。

以下、具体的事例を挙みながら、特に安全面と労働条件面で意見を述べさせていただきます。と思います。

私たちトラック運輸労働者は、道路が主な職場でございます。早く、早く、確実に、そして親切、丁寧に守りながら輸送しなければなりません。しかし、そこに従事している労働者は、そのために過労運転や過積載が日常茶飯事という状況に追い込まれているのが実情でございます。特に最近のトラック輸送は、荷主ニーズの多様化に伴い、輸送の長距離化、高速化が進行し、かつ荷主の時間指定輸送が増大する中で、トラック運転者の長期連続勤務、深夜勤務、拘束時間の延長等が拡大しております。そのことが交通事故に結びついておるのが実態でございます。

政府は、去年十一月二十八日に交通事故非常事態宣言を発表しましたし、十二月一日には死者が一万人を超えたとの報道もありました。このように交通事故が多発する中でトラックによる事故もふえ続け、高速道路における死亡事故件数を見て、その半数がトラックによるものとなっているのが現状でございます。

交通事故には原因があり背景があるわけですが、最近のトラックによる事故が増加している中で目立ちますのは追突、衝突でありまして、車両相互間の事故の六〇％を占めており、若者の無謀運転によるものも多発しております。

これらの事故原因を考えてみますと、第一に速度の出し過ぎ、第二に道路、交通事情の悪化、第三に居眠り、わき見、漫然運転、第四には過積載によるブレーキ等の車両機能の低下等が原因として挙げられております。

そしてその背景には、長期間連続運転と長時間労働によつての過労から来る居眠り運転や覚低運転、前方不確認や錯覚運転、注意力減退等が挙げられております。また、人手不足のものと無理な運行計画や物流の多様化によりセールの件や運搬業務等、ニーズへの対応の複雑化、さらに製品の無在庫管理・時間指定納品システムの採用など、物流サービスの二十四時間体制とスピード化の進行によつてトラック運輸労働の質的変化と長時間労働が恒常化し、精神的、肉体的疲労の蓄積となつておることも否定できない事実であります。

そこで、労働時間の実態を見てみますと、労働省の毎動統計調査によれば、八八年の年間総労働時間は、全産業平均が二千六百一十一時間であるのに対し、道路貨物運送業は二千六百八十七時間と五百八十時間も長くなっております。

さらに、運輸労働として毎年十一月九日に全国の主要道路で一人を超えるトラック運転者のアンケート調査を実施してことしで十四年目になります。が、本年分はまだ集計されていませんので、昨年の調査結果から一部を抜粋して御報告をしたいと思います。

まず、労働省告示による自動車運転者の労働時間の改善基準に照らしまして、一日の運転時間九時間の基準を超えるものが三六％、一回の連続運転時間四時間の基準を超えるものが一六％。次いで休日と残業の実態は、八八年十月は、月の休日が六日ありましたが、休みなしが五％、三日以下が三二％、月間の残業時間が八十時間以上が一四％、また自分の残業時間がわからないというものが二四％という実態であります。

一方、トラック事故の原因には、過労と並んで過積載運行があります。七八年の道路交通法の改正によりまして背後責任に対する罰則適用が実施された直後はかなり違反が減少しましたが、その後はまた増加しております。特に十トン車に二十トン以上を積み込む、いわゆる一〇〇％過積載がふえる傾向にあります。

最近、危険、きつい、汚いという三K産業は若

者が敬遠すると言われていますが、トラック運送事業はその上に暗い、つまり深夜労働、帰れない長時間、長期間というような労働が加わりまして五K産業となつてしまひ、人が集まらないのが現実であります。そして、人が集まらないために、結果的には現有勢力で仕事を消化しようとしてますから、さらに長時間労働という悪循環になつてゐるところであります。そのために最近のトラック運送事業では人手不足が顕著となつておりまして、労働集約型産業であることから、労働倒産にもなりかねない深刻な問題となつてゐます。

以上のような実態から、私たちはこれまでトラック事業の適正な運営と公正競争の確立、輸送の安全を確保する立場から各種の対策と具体的措置を講ずるよう政府に要求してまいりました。その過程で、一九八三年四月二十一日の参議院運輸委員会において貨物自動車に係る道路運送秩序の確立に関する決議が全会一致で採択されましたので、それを重視しながら運動を進めてきましたが、残念ながら実効が上がっていないのが現状であります。

今般の法案提出では、規制緩和論が先行し、貨物輸送分野における輸送秩序の確立と安全確保を解決する視点が欠落しておりまして、参入規制と運賃規制の許可制の緩和のみが先行してきかしく思ふのであります。経済面からのみの規制緩和だけでは、労働基準法も道路交通法も守れないような事業者の参入を許し、トラック運送事業の過当競争の激化や、さらには輸送サービスの低下、労働条件の悪化につながることは必至であります。今必要なことは、過労運転、過積載を防止し、交通事故をなくし、安全を確保するための社会的規制をいかに強化するかということでありまして、それなくしては安全、確実な輸送の提供は不可能であると言えます。

そこで、法案の内容に対する問題点ですが、衆議院における審議経過と採択された附帯決議の内容を踏まえまして、最低限次の内容について具体的に措置されるよう意見として申し上げます。

一つは、輸送の安全を確保するために、一九八九年二月九日付の労働省告示第七号による自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を事業者の遵守義務事項として明記するとともに、貨物自動車運送事業に従事する労働者の労働時間等、労働条件の改善を図るための施策を強力に推進していただくと思います。

二つ目は、過積載、過労運転の防止に資するため、自重計や運転者の勤務時間を記録する運行記録計の装着義務化を図ること、車両構造の改善に向け関係法令の見直し、整備を可及的速やかに行っていただくと思います。

三つ目ですが、貨物自動車運送適正化事業実施機関としての指定法人について、少なくとも三年以内に財団法人化を含めてその体制の見直しを行い、必要な措置を講じていただくと思います。

四つ目が、本法の趣旨、目的を達成するために必要な事項を審議すること及び貨物自動車運送適正化事業実施機関の事業活動指針を審議することとを目的として、関係行政機関、貨物自動車運送事業者団体、労働団体その他関係団体及び学識経験者から成る審議会を設置するために必要な措置を講じていただきたいと思います。

五つ目が、その他事業者資格の厳正審査等輸送秩序の確立と安全確保のための事業者遵守事項の規定等、万全の措置を講ぜられたいと思ひます。以上、意見を申し上げますが、今後の法案審議に当たりましては、十分に参酌いただきまして具体的な対策をお願いしたいと思います。

意見陳述を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○委員長(中野鉄造君) ありがとうございます。次に、亀崎参事人をお願いいたします。

厚く御礼を申し上げる次第でございます。同時に、物流二法案の審議に際しまして、私どもの意見を申し上げる機会を与えていただきましたことに對しまして深く感謝を申し上げます。最初、物流二法案に対する基本的な考え方を申し上げたいと思ひます。

二法案の提案の経緯と各法案の目的等から見まして、二法案の真の目的が、実運送事業における現行の経済的規制を廃止して競争原理の導入を図り、運送事業者間の競争を一層促進させながら、利用運送事業者のものとに隷属化させ、ユーザーの求めに應じたより大きいサービスの提供と運送コストの引き下げを図ることに置かれてゐるのは明白であります。しかし、日本の運送業界では圧倒的に中小企業が多く、荷主優位の現状から、経済的規制のもとにありながらも既に激しい過当競争が続けられ、実勢運賃は認可料金の半額程度と言われるほどに下がり、労働条件も他産業に比して非常に劣悪なものになつてゐるのが実態でございます。運輸省の説明では、そのために社会的規制の強化を図り、労働条件の改善、安全運転の実現を目指し、適正な競争を行わせるとしていますが、規制緩和と競争原理の導入を図り、一層の競争を促進し、運送コストの引き下げを企図する本法のもとで、どのように社会的規制の実効が上がるのか極めて疑問視されるところであります。

このような実態の中で、今改めて規制の緩和を行い、一層の競争を促進させる政策をとる必要性は全くないのみならず、これを強行することはゆゆしい社会問題を引き起こすことにつながるかと考へるものでございます。

また同時に、利用者の求める新しいニーズに対応するサービスの提供と運送コストの低廉化を目的とする本法のもとにおける経済効果は、決して実運送事業のみでなく、その他の関連する物流事業者全体に対して強く及ぶものであることは必至であり、そのような見地から基本的に反対の立場を表明せざるを得ないのであります。

次に、この法案が港灣運送及び労働に特に著しく与える影響について申し上げます。

第一には、従来、外資貨物の多くが荷主または船舶運航事業者と一種元請の間で港灣運送に関する直接契約が行われていたものが、利用運送事業者が介入することによって、利用される一種元請側に再編成が行われることになり、特に弱小一種元請は淘汰される危機に直面することが考えられる点であります。

第二には、一種元請の再編成が進められる過程で、生き残りをかけた激しい競争を続ける一種元請に對して、認可料金の一層のダンピングが強く求められるであらうことが明らかに推察できる点であります。

第三には、インランドデポ等におけるコンテナへの貨物の出し入れ等の業務などが、港灣運送事業法の規定が不十分なため、利用運送事業者によって行われることになることが考えられ、港灣運送事業者に對して重大な影響を与えることになる点であります。

このような影響が港灣労働者の雇用や労働条件に重大な変化をもたらすことは言うまでもないこととであります。予測されるこのような事態に對して運輸省は、貨物運送取扱事業法が成立することによって新たに生じるものではないと説明していますが、利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与することを目的とする本法が成立すれば、この法律を足がかりに現実の動きが一層促進されることは間違ひなく、港灣運送事業法がさらに空洞化を続けることにつながることも明らかに予想されるところであります。

また、料金のダンピング等については、それぞれ統制事業法に基づいて遵守を図る必要性があることを説き、その努力をすることを運輸省は繰り返して説明されてゐます。しかし、認可料金制をとる港灣運送におきましても、その完全取受を行うことが一層至難となることが考えられるのであります。

今日まで認可料金が完全に守られなかった背景

には、激しい過当競争が存在したことも、行政による監督が不十分であり、かつ違反の事実に対しては罰則規定の発動を行つたことがなく、単なる警告程度にとどめられてきたことにも大きな原因があるのではないかと考えられるのであります。また、いささか社会理念に欠けると思われる荷主も決して少なくない状況でございますが、荷主に対する罰則規定もないという事態の中では、経済法則がすべて荷主優位に働いたことは当然であつたといふべきであります。今日までに罰則規定の発動が一度もなかったという事実の中で、今後の料金遵守を事業者の自主努力や監視体制に期待するとしても、公平な法運用の立場から、建前上はともかく、現実に違反者に対する罰則規定の適用はますます困難になると見なければならず、一段と輸送コスト引き下げの圧力の強まる中で料金完全収受は大変厳しい試験に直面することになり、運輸省の説明も説得力を持ち得ないのであります。

以上のとおり、港灣運送事業など関連する物流事業者に対しては重大な影響を与えることが明白である限り、その影響を防止するためには、法制上の問題があるとしても、何らかの保障措置が必要であり、ぜひ法案の修正等を強く要望し上げる次第であります。

その第一は、港灣運送事業を除外する旨の規定を条文の中でより明らかにしていただきたいこと。第二に、実運送事業者や港灣運送事業など関連する物流事業者における届け出運賃、認可料金等を遵守する義務を有することを条文において明記し、遵守義務を怠つた利用運送事業者に対する運輸大臣の勧告権を明示していただきたいこと。第三に、インランドデポ等におけるコンテナの出し入れ等の既存の職域を確保する担保措置を明確にしていただきたいこと。第四に、中小の港灣運送事業者に対して免許基準の引き上げ等による集約化ないしは協業化の実現に努めていただきたいこと。第五に、ILO百三十七号条約の早期批准とその理念に基づく国内法の整備、制度の実現を

運輸省、労働省一体となつて期していただきたいこと。

以上申し上げまして私の意見とさせていただきます。ありがとうございます。

○委員長(中野鉄造君) ありがとうございます。

次に、桜井参考人をお願いいたします。

○参考人(桜井徹君) 日本大学商学部の桜井です。政府規制の問題について少し研究をしております。

私は、主として貨物自動車運送事業法案について問題点を述べます。

今回の貨物自動車運送事業法案の最大の特徴は、道路運送法と比較して事業区分の統合や需給調整を伴わない免許制への移行などのいわゆる参入規制の緩和、運賃、料金の届け出制への移行、事業の休止の届け出制への移行、さらには運送引受義務規定の削除など、全体としていわゆる経済的規制を大幅に緩和するものとなつてゐるところにあります。研究者としては、今回の規制緩和に理論的根拠を与えたいいわゆるコンテスタビリティー理論についての見解を展開すべきでありますけれども、時間の関係上、ここではそれ自体は非常に抽象性の高い、かつそれが成立する上で幾つもの前提があるということだけ指摘しておきたいと思ひます。

さて、交通、運輸の公共性には、一般的には安全の確保、公害の防止、第二に平等性、普遍性と利便性の確保、そして第三に各交通手段の均衡的發展という意味での総合交通体系が含まれます。以下、私は、経済的規制の緩和を主内容とする今回の貨物自動車運送事業法案がこれらの公共性と矛盾する面を持つということを簡単に述べます。

第一の問題点は、今回の法案によって輸送の安全の確保、公害の防止を行ひ得るかという問題です。

参入規制の緩和が需給関係にアンバランスを生じさせ、それが運賃制度の届け出制と相まって過

当競争を引き起こします。このことを通じて中小零細業者の倒産ないしはその大手業者への下請化という現象が一層生ずることも予想されますが、同時に強調したいことは、そうした過当競争が、既に多くの参考人も述べられましたように、労働集約型産業という特性からも長時間過密労働、交通労働の条件を一層低下させ、過積載、スピードアップなどの行為を促進し、交通事故の多発及び交通騒音、排気ガスの増加に一層結果するのではないかと心配されることです。

もちろん、こうした懸念は法案作成者も当然予想してゐたことでありましょう。まず、過当競争の歯どめとして、需給調整措置や標準運賃、標準料金の設定、料金の変更命令及び違反荷主への警告、命令が規定されてはいますが、これまでの議事録での質疑を拝見しましても、事後的措置であるということを含めてその実効性は乏しいものと考へております。

また、労働条件の低下や交通事故の多発については、事業開始の資格要件という点で、また安全遵守義務を課すなどのいわゆる社会的規制を強化するという形で防止し得ると本法案では考えられてゐるようでありま。このことについて、私は二点主張しておきます。

一つは、経済的規制が緩和されたところで、社会的規制の強化は果たして可能であるかどうかという点です。私は、経済的規制の緩和は、社会的規制にかかわる問題を必然的に発生させ、換言すれば、社会的規制と経済的規制とは密接な関係を持つてゐると考へております。経済的規制の緩和はこの面からもすべきではないと思ひます。しかも、経済的規制の緩和のものと社会的規制の強化は、監督官や警察官の増加などという形で規制の新しい大きなコストを社会全体に発生させるものであらうと思ひます。

もう一つは、本法案の安全確保の規定は現行法規のそれとほとんど変わらないものであり、現行法規のもとでさえ安全確保がなされてゐるとは言えない状態を考慮したとき、もっと実効性のある

規定を設けるべきだと思ひます。積載重量及び運転時間を正確に把握するための車両機器の開発とその装着の義務化、運転者の休憩施設の整備など、いわゆる衆議院での附帯決議にも挙げられていますが、そういう附帯決議ではなくて、法律の中に組み入れられるべきものだろうと思ひます。自動車公害の防止については、この法案では何ら考慮されておられません。

ついでに、参考までに一九八〇年七月からザ・モーター・キャリア・アクト・一九八〇、つまり一九八〇年道路運送法によって州際道路貨物輸送の規制緩和を行つたアメリカの場合について簡単に触れておきます。

倒産件数の増加と並んで一九八四年のザ・モーター・キャリア・セーフティー・アクトなどによる安全規制の強化にもかかわらず、一九八一年から一九八六年の五年間で約一五%の交通事故が増加してゐるということが報告されてゐる点をつけ加えておきます。これは、コングレス・オブ・ザ・ユナイテッド・ステーツ・オフィス・オブ・テクノロジ・アセスメント、ギアリング・アップ・フォー・セーフティー、ワシントン、セブテンパ・一八八の五ページからです。つまり、日本語で訳しますと、合衆国議会の技術評価局が「安全をめざしスピードアップ」という題名の本を一九八八年九月に出してゐます。その中でそう書いてあります。

第二は、総合交通体系と法案の関係であります。

今日、環境汚染問題、特に自動車公害の解決が重要になつており、その最大の原因者であります。自家用車を含むトラック走行量を規制すること、もう少し言えば、物流イコール輸送需要全体をコントロールしつつ、他方では、道路、鉄道、海運、航空の各交通手段のそれぞれの特性、この場合はエネルギー効率や社会的費用を考慮した意味での特性であります。そういう特性を組み合わせた総合交通体系の策定が必要になつてきてゐる、そういう段階に來てゐるのではないかと考へ

ますが、今回の立法は、それを前提とせずに、個別事業法の整備を先行させたものとなっております。しかし、あるべき総合交通体系の議論を踏まえて、道路貨物運送事業の位置づけを明確にした上で立法化するべきであったと考えております。

このことは、さらに貨物運送取扱事業法案においても一層当てはまる問題です。というには、同法案は、陸海空を通過する複合一貫輸送を促進し、それを全体的に運営する貨物運送取扱事業者を育成する意図を持っているからです。そこでは、これら四つのモードを自由に競争させて、大手企業者が自己の採算性に適した輸送手段を構築していくということになるわけですが、これは国民経済から見た適切な輸送体系を構築するというところとある意味では矛盾する、阻害要因となるということも考えられる、そういう心配があるということでもあります。

第三は、貨物自動車運送事業法案といわれる交通、運輸の利便性、平等性の確保の関係の問題です。

この点について、最近、公益事業学会編で「現代公益事業の規制と競争」という本が出ましたが、その中にこの法案についての問題点が書かれておりますが、そこでは、貨物運送サービスを荷主企業と一般利用者とに分けた場合、立場の強い荷主企業は確かに運賃値下げ競争やその他ダンピングでその物流コストを大幅に低減できるでしょう。しかし、それに対して一般利用者は、規制緩和で利便性ないし平等性、普遍性が損なわれる可能性が生じます。すなわち、運送の引き受け義務がなくなり、事業の休廃止が極めて容易となった状態で、低採算地域でのサービスを享受し得る一般保証はあるのかどうか、また情報の不完全性について見ても、営業所等において運賃や運送約款を掲示するだけでは極めて不十分であると思います。つまり、トラック業者との交渉で一般利用者は不利な立場に置かれる、そういう状態の発生も予測されるわけでもあります。

最後に、私は、経済的規制と社会的規制の双方の保持を主張するものでありますが、その際に、これまでの規制のあり方ではないと言っているわけではありません。規制の内容もさることながら、規制の主体が公共的に直接責任を持ち得るものであり、かつ、その運用が民主的で透明、公開されているということが特に必要だろうと考えております。この点で、全国及び地方の適正化事業実施機関という規定は極めてあいまいなものであると思いますし、また、広く言えば、広範な利害関係者が参加できるような運輸審議会の改善も求められます。

以上で終わります。

○委員長(中野鉄造君) ありがとうございます。

以上で参考人からの御意見の開陳は終わりました。それでは、これより参考人に対する質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○田淵勲二君 両法案の質問の持ち時間が十五分ですから十分時間はございませんが、ひとつ簡潔に要領よく御答弁をいただきたいと思っております。まず最初に、貨物運送取扱事業法案について御質問いたします。

先ほど日港協の山下参考人の陳述を聞いておりますと、これはむしろ貨物運送取扱事業法案の意見陳述というよりは、現在の立場と責任といいますが、業域拡大への協力という、そういう観点でお述べになったと思うのであります。しかし、この法案が通ることによって、今も亀崎参考人からある問題点が出ましたように、この事業活動というものに非常に大きな影響を受ける、こういう御意見がございましたが、これに対する日港協の御考えについて、ひとつお答えをいただきたいと思っております。

○参考人(山下文利君) ただいま私が劈頭申し上げましたように、私どもとしては、むしろ取扱業を含めて、そういった事業に進出する機会をふさ

がれるということが一つの問題であるということと申し上げたわけでございます。

それから、個々の問題につきまして、いろいろ弊害があるであろうという御指摘がございました。例えば荷主が利用運送業者に取ってかわられることによって、再編成の問題、料金ダンピングの問題等々出てくるということでございますが、これは現在でも黙っておいても出てくる問題で、それについては、業界が自覚を持って挙げてこれに対応していくという覚悟が必要でございます。それは日本港運協会としてまとまって対抗していくという意思表示をしてございます。そういった面で、弊害が出ないようにこれから努力してまいりたいと思っております。

以上でございます。

○田淵勲二君 割合簡単におっしゃいますけれども、確かにいろいろ言われたこの法案の改正に伴って、業域、職域というものがいわゆるインランドデポなんかに影響を受けるというところは、これはそこに働く港湾労働者にとりましては死活の問題なんですね。非常に心配をしているわけです。それに対して、港湾事業者としてこの法案が通っても何ら影響はない、大丈夫だということが言えるかどうか。

それから、今も参考人の意見陳述の中に言われましたいろいろなダンピング問題が非常に問題になっている。これは、一部業者がというよりな言い方をされましたけれども、私の知る限りでは、一部業者というよりは、やはりかなりの範囲でこういう荷主から認可料金がそのまま収受されない状況が生まれていると思うんですね。そういうような状況を業界団体としてどういう手だてでこの認可料金を十分収受できるように指導され、またどのように対策されるのか、これについてひとつ御見解を伺いたいと思っております。

○参考人(山下文利君) 認可料金のダンピング問題につきましては、先ほど一部と申しましたが、その一部が大部分なのかどうか、はっきり実態はつかめない状況でございます。かなりそういう

実情があることは認識しておるところでございます。

これに対しまして何らかの組織的な対応策、これは事業者の自覚を求めるといふ場をつくる必要があるのではないかとこの点について痛感しております次第でございますので、今後第一番の大きな課題として取り組んでいこうということで、最近、内部の意思表示もしておるところでございます。それによってこの問題を何とか解決していきたいという意欲はございますので、そういったことで努力してまいりたいと思っております。

○田淵勲二君 なかなかお立場上そういうお答えしかできないかもわかりません。いずれにしても、港湾関係の労働者にとりましては非常にこの点は心配されている向きがありますから、ひとつ業者としてもそういう心配が杞憂に終わるような対策をぜひ講じていただきたいということをお願いしておきたいと思っております。

時間がありませんので、もう一つの貨物自動車運送事業法案についてお尋ねをしたいと思います。

まず、沼越参考人にお伺いいたしますけれども、今日のトラック業界はもう申すに及ばず大変激烈な競争が行われておりまして、運賃ダンピング、過積み、過労、こういったことが全く日常茶飯事の状態になっているのでありますけれども、これまでもトラック協会としては輸送秩序の確立に向けていろいろお取り組みになったと思っておりますけれども、私の見るところでは余り実効が上がっていないと思うんですね。なぜそういうふうな実効が上がらないのか。この要因は一体何でしょうか。これについてひとつお考えをお聞きたいしたいと思います。

○参考人(沼越達也君) トラック事業の特性といたしまして、冒頭申し上げましたように、基本的には受注産業という宿命を背負っているというところがあるかと思っております。

例えば、現在、ほかの参考人もおっしゃいましたけれども、荷主ニーズに適合するために、ジャ

スト・イン・タイム輸送であるとか、また荷主の庭先に行きましても、例えば向こう側の都合による順番待ち、指示待ち、そういった待機時間、そういったようなものもございます。また、工場労働など違いまして、管理者側がきちっと自主的に労働を管理する、これが非常に困難な事情もある。そういったことから、例えば労働時間などについても非常に長くなる。

それともう一つは、非常に中小零細企業が多ございますので、例えば特定荷主に対する慧属性が非常に強い事業が多数を占めております。そうすると、何と申しまして運賃の問題あるいは輸送の問題、すべてについて荷主に對して非常に弱いというところが理由かと存じております。

○田淵勲二君 今おっしゃった理由というのは、個々の事業者がそういうような状況に置かれていてということの説明だと思ふんですが、それはよくわかるんですが、そうじゃなくて、トラック協会としてそういう状況をどのように改善されてきたか、またこれから積極的などのような取り組みをされようとしているのか、トラック協会としてのお考えをひとつお聞かせ願いたいと思ふます。

○参考人(沼越達也君) そういった運賃ダンピング、それから輸送秩序の問題というのは、旧法下四十年間、旧法と申しますか、現行法下四十年間取り組んできたところございますけれども、はかばかしい成果をおさめるところに至っていないことは御指摘のとおりでございます。

まず、我々がいたしました取り組みの一つといたしまして、やはり荷主産業との関係というものの取引条件の改善ということに何回も取り組んだわけでございます。これは独禁法の共同行為に触れるという点でございまして、非常にそこに手が触れにくいという点がございまして、これは一番大きな理由かと私思っております。

○田淵勲二君 今の神奈川の例なんかは神奈川の県トラック協会なんか非常に積極的に事業者の声を代弁しているおやりになっている点は私もよく承知しておりますが、やはりトラック協会

としてこれからのそうした努力を単に県ト協、事業者だけに任せるんじやなくて、全日本トラック協会としてのやはり指導性をもっと発揮してもらわないと、なかなかこの業界におけるこうしたいろんなダンピング、過積み、過労という問題は解決をしないという意味で、ひとつ全日本トラック協会の奮起を要請しておきます。

次に、秋田参考人に対してお聞きしたいんですが、意見陳述の中で具体的な事項を幾つか挙げられましたけれども、そのうちに、貨物自動車運送適正化事業実施機関の指定に関して、三年以内に財団法人を含めて体制の見直しを指摘をされておりますが、それはどういう理由で、またどのような考えでそういう御主張があるのか、もう少し具体的にひとつ御説明願います。

○参考人(秋田哲也君) 過去に私もトラック協会と交渉しまして、今日の秩序が乱れている中身について、業者間の競争による足の引張り合いがあるんじやないかということで、やっぱり協会自体が秩序を守る運動をすべきだということで要求をした経緯がございます。

ただし、この要求した中身につきましていろいろ今日までしてまいったんですが、私どもの考えとしては、各県ト協を、県を中心に行政機能を補完する事業としてこの考え方を持っております。中央にはその連合会を設置したらどうかと。それで、今、秩序改善指導員が配置されておりますから、その専任指導員もこれに包含をして具体的な対処をすべきじゃないかということで申し上げているんですが、仄聞するところによりまして、自分の首を自分で絞めるようなばかりはないという点でございまして、そんなものをつくるわけがないという点でございまして、ぜひそのことを守らなきゃだめじゃないかということで私も主張しているわけなんです。

今回衆議院で通過した中身を見てみますと、運輸省もある程度トラック協会の方にそれを指名するやに聞いておりますので、これでは中立公正な組織と言えないんじゃないかと、いわゆる利害得失

失がありますから。そうでなくて、全く中立な立場できちっと指導できるようなものをつくっていただきたい、このような考え方でも私どもとして意見を申し上げておまして、特に三年以内に見直しをするということも書かれておりますから、法律の成立後直ちに財団法人を設立するというのも、ちょっと難しいんじゃないかと思ひまして、ぜひ改善の策としてそういったものをつくっていただきたいなということでございます。

○田淵勲二君 じゃ、もう一つお聞きしますけれども、私もこれは先般の委員会でも運輸省に對して質問したり意見を述べたんですが、行政なり業者なり労働組合なり入れた審議会、この審議会方式を非常に重要視されているようにすけれども、その辺についてもう一度具体的に御考えを聞かせてください。

○参考人(秋田哲也君) 事業適正化をやるのは、まあ極論を申し上げますと、私も労使です。特に企業内組合でございまして、どうして自分企業のことにございまして、組合はそちらにいろんな意味でどっちかという味方するようないろんな意味で、それと同時に、組合も自分のことばかりを主張しても社会的に通用しないんじゃないかと。したがって、ぜひそういう立場で、公平な場で審議できるものをつくった方がいいんじゃないか。それには各関係省庁、特に警察、運輸、また通産、いろいろありますけれども、そういったような関係の団体、あるいは私どもとしては労働組合の代表もぜひその中に入れていただくたいし、さらに事業者、それから学識経験者、それからまた荷主、それを利用して人、こういった広い意味で財団法人をつくっていただくという点で考えています。現在、タクシーの関係ではタクシーの近代化センターがございまして、ここでもいろいろ具体的に指導されているやに聞いておりますので、ぜひそのようなものを設立していただければ、いろんな意味で公正なもの審議できるのではないかと考えております。ぜひその審議会をつくっていただきたい。

このようなつもりで申し上げた次第でございます。

○鹿熊安正君 ただいま全日本トラック協会の沼越理事長よりトラック事業の概要をお聞かせいただいたのでありますが、トラック業界の発展には秩序を保ちながらの競争が必要であることから、全日本トラック協会は輸送秩序指導員を配置し、白トラ行為、名義貸し、過労、過積み等の違法行為について自主的に指導、取り締まりなど防止活動を進められておると聞いておりますが、これは自主防衛の観点からまことに結構なことであります。

そこで、巡回指導等により名義貸し、過積載、白トラ行為などの悪質な違反件数がどのくらいあるのか。また、その体制はどのように組織化され、運営、実行されているか、これまでの実績を説明願います。

○参考人(沼越達也君) 輸送秩序の問題は、さきにも申しましたとおり、業界の古くて新しい問題でございます。従来から協会なりに一生懸命その対策は講じてきたつもりでございます。

現在の体制を申し上げますと、各都道府県にございますトラック協会に百九十九人の輸送秩序指導員を配置いたしておまして、トラック事業者の事業所の巡回指導、それから街頭パトロール、街頭取り締まりなどを精力的に行っております。また、輸送秩序の改善のためには荷主側の協力、理解が不可欠でございますので、荷主との懇談会の開催や、新聞、テレビ等によるPRも実施しておりますわけでございます。巡回指導などによりまして名義貸し、過積載、白トラなどの悪質な違反者を発見した場合、運輸省に通報しまして、これにより運輸省は行政処分を行っております。一定の成果は上げておると考えております。

最近の実績について述べますと、昭和六十三年度に輸送秩序指導員が違反者を発見いたしました運輸省へ通報した件数及び運輸省によってそれに基づいて処分された件数は次のとおりでございます。

まず区域外営業四十三件、これは情報提供件数を先に申し上げます。情報提供件数として区域外営業について四十三件、名義貸しについて四十八件、過積載について二十五件、白トラ三百二十二件、その他として三百五十件、計七百八十八件でございます。

これを受けて運輸省側で処分されました状況は、免許取り消しから注意喚起まで合わせて計五百五十件でございます。

以上のような成果を上げておりますけれども、今後とも輸送秩序の確立に当たっては業界挙げて取り組みたいと考えております次第でございます。

○鹿熊安正君 今概略お聞きしたわけでありまして、違反者に対する行政処分の種別ですね、これは何段階に分かれているのか。また、処分数などの内容についてお聞かせ願います。

○参考人(沼越達也君) 運輸省がなさいます処分といたしましては、一番重いのが免許取り消しでございます。その次が営業停止かと存じます。それから車が車の数を限っての使用停止、それから文書警告、口頭注意という段階になっておるといように考えております。

六十三年度のそれぞれの件数について申し上げますと、免許取り消しが三件、車両使用停止が九十二件、文書警告が六十八件、口頭注意などが三百八十七件となっております。

以上でございます。

○鹿熊安正君 次に、貨物自動車運送事業法案において適正化事業実施機関の指定法人制度が創設されているが、指定の御要望の有無を含め、この指定法人に対する全日本トラック協会の所感を聞かせ願います。

○参考人(沼越達也君) 適正化事業実施機関は、トラック事業者に対する指導のみではなくて、荷主及びその荷主団体に対しても啓発活動を行えるような団体にしていただきたいということが冒頭私どもお願いでございます。

それで、全ト協及び各都道府県協会が進めてまいりました輸送秩序についての問題は、先ほども

申しましたような件数にもございますとおり、一定の成果を上げておるものと私も考えております。

そこで、今後とも適正化事業実施機関という法律上の機関として位置づけられ、さらに荷主及び荷主団体へのアプローチも可能になるということになると思われ、私も今までの成果が期待できることと信じておりますし、これは全ト協はもちろんのこと、各都道府県もそのような団体であるということに熱望しておることは疑いないところでございます。

なお、この事業の円滑な推進のためには財源が必要でございますので、冒頭、陳述で申しましたとおり、運輸事業振興助成交付金制度の恒久化等を含めまして財源措置の確立をぜひともお願いしたいと考えております。

○鹿熊安正君 次に、トラックの輸送活動には道路運送法以外にも数多くの法規制が加えられているが、トラック事業の円滑な運営を図る観点から、その緩和を特に図るべきであるという具体的要望があるか、お聞きしたいのであります。

○参考人(沼越達也君) 業界として、何といいますが、業界の事業周辺における規制で特に緩和していただきたいというものが二つございまして。一つは、大型トラックの重量規制を緩めていただきたいということ。それからもう一つは、市街化調整区域に車庫用地など事業用施設用地を求めることを容易にさせていただきたいということでござい

ます。具体的に申し上げますと、車両総重量につきましては、現行二十トンが限度でございますが、これを二十五トンに、高さにつきましては三・八メートルを四・二メートルに改めていただきたいということでございます。道路構造の強度等のいろいろなファクターがあるということは十分承知しておりますが、輸送の合理化の推進や過積載防止といった観点からは極めて重要な事項でございますので、新行審の答申にも取り上げられていたこと

したいと考えております。

第二点は、最近における輸送需要の多様化や労働力不足の深刻化の中で、物流合理化のための配送センターなどの事業用施設用地を確保したいというところでございます。市街地におきましては用地の価格の高騰、あるいは市街地における公害問題というようなことがございまして、市街化調整区域の開発許可について一層の緩和をお願いしたいと思うわけでございます。現在、路線事業者については市街化調整区域に立地することができず、わけございまして、中小業者の多い区域事業につきまして、現在は四車線に面していない五百メートル以内でなければならぬとか、いろいろな制約がございまして、なかなか適合する土地を見つけることが困難な実情にございます。よろしくお願い申し上げます。

○鹿熊安正君 最後に、最近における交通事故の多発はまことに憂慮すべき状況にあり、既に十一月二十八日には交通事故非常事態宣言が発せられているが、全日本トラック協会として交通事故防止のためのどのような対策を行っているか、お聞かせ願います。

○参考人(沼越達也君) トラック事業は道路を産業の基盤としておるわけでございまして、交通事故の防止は最重要項目としていろいろな対策を講じてございまして。春、秋の交通安全運動等に積極的に参加するということはもとよりのことといたしまして、業界独自でも東名高速道路などにおけるパトロールは実施しております。また、専任指導員による事業所あるいは路上等における安全指導、ドライバーの運行管理者研修、あるいはトラックドライバークンテストの開催など、いろいろな対策を講じておるところでございます。

最近における交通事故の激増はまことに憂慮すべき状況でございます。トラック業界としても業界挙げて取り組んでおるところでございます。また、この年末にかけて交通事故防止のために一大運動を展開したいものと考えております。年

末年始の輸送の安全総点検については、特に安全運行に関する指導を重点事項として実施するとともに、業界内部のみならず、広く一般に対してもラジオ、テレビ等を通じて呼びかけを行いたいと考えておる次第でございます。

○片上公人君 本日は大変お忙しいところ参考人の皆さんにおかれましてはありがとうございます。

最初に沼越参考人にお伺いしたいと思いますが、全日本トラック協会は、この法案によりまして全国及び地方貨物自動車運送適正化事業の実施機関として指定されることに予定されておりますし、また指定試験機関としての性格も担うことになる等々、公共的な機関としての性格が大変高まるわけでございますけれども、先ほどお話が出ておりましたように、トラック協会は貨物自動車運送事業者によりまして組織されておる団体であつて、それが輸送の安全を阻害する行為の防止あるいは貨物自動車運送秩序の確立という、いわば身内を縛るような機能を適正かつ確実に果たすことができるかどうか、秋田参考人もちょっとおっしゃっていましたけれども、そのようなことに対してちょっと疑問視する面が我々にもあるわけでございまして、そのことに対してどのように考えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思

います。

○参考人(沼越達也君) 先ほどトラック協会として輸送秩序維持のために果たした実績を申しました。例えば区域外営業、名義貸し、過積載、これはすべて身内に対する活動でございます。したがって、身内についてやりにくいだろうという御懸念は当たらないではないか。

それからまたもう一つは、従来は全日本トラック協会というのは単なる社団法人でございましたが、今度、適正化事業実施機関ということになれば、これはやはりその法律によるその資格をよった団体になるわけでございます。その負託に応ずるべく一生懸命やるということにおいては、従

来とは格段の差をもって実施に当たりたいというように考えております。

○片上公人君 ひとつよろしくお願いしたいと思

います。

次に、秋田参考人にお伺いいたします。

先ほどからいろいろな御要求をお持ちだということはおよく存じておりますけれども、そこで社会的規制強化の大きな柱となっておるのは輸送の安全対策でございますが、とりわけ過労運転の防止のための措置が今回のこの制度によりまして本当に期待どおりの効果が発揮できるかどうか、またその辺をどのように考えていらっしゃるのか。また、運用上の問題がありとすれば、それはどのような問題なのか、御所見を伺いたいと思

います。

○参考人(秋田哲也君) 私どもの職場を申し上げますと、先ほど申し上げたんですが、管理の面で不行き届きな面が非常にあります。例えば、私ども実態調査をやりまして、出勤時間は何時かというのを運転手に聞きますと、大体八時半とか、大体九時だとかというように、大体とはどういう意味かというと、荷物があれば直ちに仕事につくけれども、なければ一時に出ることもあり、ずっと夕方までそのまま詰所にいることもあります。こういったことがありまして、労働者を管理する立場として事業者としてふさわしいのかどうかというのを非常に悩んでいます。それはやはり人を使うんですから、きちっとした勤務体制なりそういうものを事前に、荷物がどのくらいあるのかとか、荷主にどういう要請をするとか、そういったものがぜひ必要ですから、そういうものをある程度掌握できれば、そう時間的に長時間にならずに済む場面も多々あるかと思うんです。ただ、一度頼まれたら、せつかくの仕事ですから、東京から九州まで走れなというところは往々にしてあるわけです。そうすると、行った先で、せつかくの行った先ですからというところで行った先から会社へ電話をして、次の行く先どこへ寄れと。そうすると、会社の方はどこへ寄れと。そこで荷物を持ったところへ走れという指図が

あります。転々として、ひどいになりますと二十日ぐらいほとんど事業所へ帰らずに走ってしま

うというような業者が結構あるわけです。

それで、私どもやはり過労運転になるのはほとんど自分の家に帰らずにやる。ですから、どんなにいい施設でも、いろいろな設備があっても、やはり自分の家が一番安らぐ場所ですから、最低でも十日に一度は家へ帰れというようにことを指導するのであります。中々細かい方はなかなかそうはいりませんので、その点をぜひしっかりとした運用の中で……と申ししますのは、先ほど申し上げたんですが、例えば運行記録計とかそういうものを見て、事前にどういった生活態度をしているのかということ、勤務態度をわかるようにしていただければ、管理も非常にしやすいです。いろいろな指摘もできるんじゃないか、こんなことを考えている次第であります。

○片上公人君 山下参考人にお伺いいたしますが、今回の制度改正の結果、運送取扱事業者の介入する機会が増大しますわけですが、そのうち料金金のダンピング圧力といいますが、そういうのが随分高まるのではないかと懸念しておりますけれども、この辺のように見ていらっしゃるのか、伺いたいと思

います。

○参考人(山下文利君) 料金のダンピングに対する圧力というのは現在でもあるわけですが、この法律が仮になくなったとしても、当然あることでございまして、それとはかわらず、これに対する団結の力でもってね返すような努力をしなければならぬと思っておりますし、そのようにやっていきたいと思っております。

○片上公人君 亀崎参考人にお伺いいたしますが、現在の認可料金の収受の実情と、本法施行後における見通しについて伺いたいと思

います。

○参考人(亀崎俊雄君) まず、認可料金の収受状況を簡単に申し上げますと、一つの港である元請事業者は一〇〇%の料金を収受する、ある事業者は七〇%の料金しか収受しないということになりますと、当然貨物はすべて七〇%でやるところに

流れていくわけでございます。現実には大きな変動はないわけでございますので、一つの港では恐らくほとんど一定の料金水準がとられていると思

うわけでございます。

私どもは、一段と低い労働条件改善のために、日本港運協会とも産業別の交渉を持ちながらやっておるわけでございますが、近年ではそこで協定された各種の内容も、支払う原資がないというところとほとんどどの企業で守られていないという実態が明らかになっておりまして、日本港運協会も協定当事者の一員として大変御苦勞なさっております。港の一定の水準というのは極めて低い、当然認可料金を大幅に割り込んだ料金の収受しか行われていない、こういうことが容易に推察できるわけでございます。私どもの見方からいえば、ほとんど全社が料金は割り込んでいます、こういうふうに見なければならぬというふうに理解していただくわけでございます。

新しい法律ができますことによつてどのように変化するかということにつきましても、現状がそのような状況でありまして、これに利用運送人もしくは運送取扱事業者が荷主と港運送事業者の間に介入してくるということになるわけでございます。利用運送人同士の貨物を収受する激しい競争も起こってくることを考えられますが、したがって料金ダンピングに対する圧力というのは従来と比較にならぬほど大きなものになってくることとが予想されるわけでございます。私どもにとつては大変な事態であるというふうに考えているところでござい

ます。

○片上公人君 最後に、桜井参考人にお伺いいたしますが、一九八〇年の米国の規制緩和について、この問題が出て、先ほど参考人も簡単に触れられましたが、これにかんがみまして、我が国におきましても急速に寡占化が進み、中小零細業者の倒産、一部大手事業者の下請化の進行、寡占価格の形成など、深刻な事態に立ち至る危険性もあるという、こういう見方は承知しておりま

すけれども、先ほどの参考人のお話、もう少し詳しく分析した話をお伺いしたいと思います。

○参考人(桜井徹君) 先ほど私が言いました資料は、私が一昨年から昨年にかけて西ドイツにいた際に、その帰り道アメリカに寄つてきて得た資料であります。

確かに、アメリカの規制緩和について、それがどういった影響を及ぼしているかということについては、肯定的評価と否定的評価という二つのものがあるだろうと思

います。しかしながら、先ほど言いましたように、どういった視点から見るとかといった場合に、社会的規制にかかわる問題が発生していかどうかという点から述べられるべきである。確かにある程度運賃は安くなる、そしてまた一部にはサービスの向上が見られるというようにも言われるわけですが、しかしながら、最大の問題である交通事故が増加しているという点があります。それからもう一つは、倒産件数も一般産業の平均以上の高い比率を示している。これはもう明らかな姿だろ

うと思

います。

そういう意味で、この規制緩和についての見直しが、全面的にはありませんけれども、そういうことが現在例えばビジネスウィーク、そういうような雑誌で主張されています。

そういうことだけ簡単に述べさせていただきます。

○片上公人君 ありがとうございます。

○小笠原貞子君 まず最初に、桜井参考人に伺いたいと思

います。先ほどの御発言の中で、総合的交通体系がさらに歪曲されていくという心配という言葉を述べたになりました。私も総合的交通体系というのがきちんとしているということが基本的には大事だと思

事例がございましたらお知らせいただきたいと思
います。

それから、続けてもう一つの問題言いますね。
もう一つは、社会的規制というのが大事だと、も
うこれは言うはやく行はかたし。この社会的
規制も、例え外国でどのような措置がされて、
そしてそれが役割を果たしているかということ
で、先生御経験になつて、御研究になつた中から
お答えをいただきたいと思ひます。

○参考人(桜井徹君) その前に、私の意見陳述の
中で一カ所補充させていただきたい。それは総合
交通体系にかかわることだからです。

総合交通体系は、確かに昭和四十六年に運輸省
は策定しておりますけれども、皆さんも御存じの
ように、最近、運輸省は再び総合交通体系を見直
して新たな策定作業に入ろうとしているわけ
です。入ろうとしている段階で、既に交通体系が合
わないから、その道路貨物運送面だけを直直し
ようというのはいけません。いろいろなこと
を私は言っているわけですね。

先ほどの小笠原委員からの質問で、外国におけ
る総合交通体系ですが、すべてについて私は十分
な知識を持ってはおりませんが、見て
きた中で重要だと思われたのはスイスとスウェー
デンの例である。スイスでは、現在、環境問題を
非常に重視しまして、それを交通政策の最大、最
高の価値と考えて、その環境保護のために鉄道と
道路の分担をどうすべきか、そしてそのためには
鉄道の多く投資する、そしてまた鉄道と道路のい
わゆる協同一貫輸送というものを重視する、そう
いう協同一貫輸送を促進する、そしてまた、現
在、EC統合などでスイスを通じてドイツからイ
タリアというように形で国際輸送が頻繁に行われ
るわけですが、そういうものに對しても、
スイスを渡るときには鉄道をよりたくさん利用す
るといふような方向でもって政策基調が言われて
いると思ひます。

それから、スウェーデンについては、一九九〇
年交通政策というものが通りまして、ことしから

実施されているところでありまして。それも環境問
題というものを非常に重視しております。つまり
交通による環境破壊を減らすこと、そしてまた、
一九九〇年代のニーズに合わせた基礎施設の開
発、それから輸送施設全体の効率を改善する道路
安全性の改善、さらには全国各地に十分な交通サ
ービスを確保するというような意図から交通政策
が行われておりますけれども、その中で特筆すべ
きことは、スウェーデンでは、社会的費用を内部
化して、そして各交通機関の費用負担を適正化す
るということが言われております。つまり交通事
故であるとかあるいは環境汚染対策費用、そうい
うようなものを社会的費用に換算しまして、そし
て道路と交通の費用負担の適正化を求めるとい
うようなこと。そしてそのためには、例えば自動
車の燃料を引き上げるといふようなことがスウェー
デンでは行われている。そういうことは日本にお
いても、環境問題が重要視されつつある現在、か
なり参考になるのではないかとと思ひます。

それから、安全規制等のいわゆる社会的規制の
問題でありますけれども、これも例えばスイスや
それからまたオーストリアではこの十二月から実
施されたと思ひますけれども、トラックの夜間運
行の禁止ということが実際に行われております。
これは先ほど言いました公害問題ということの関
係からくるわけですね。それからまた、西ドイツ
の方では、一定距離以上はトラックは二人乗務と
いうことが義務づけられております。

そのほかに一番強調したいことは、先ほど言
いましたように、労働時間の問題あるいは公害防止
問題というのは、これはこの法律だけでは必ずし
も解決できないのでありますけれども、しかしこ
の問題を契機にそういうトラック産業の労働時間
を規制する、そしてまた公害防止も強化する、そ
ういふことがもつと適切な政策で行われるべきで
はないかと思ひます。つまり、日本の
経営と言われて各国から一面では評価されながら
も、しかしその実態はやはり過酷な長時間労働の
上に成り立っているものである。そして、それは

一般産業においても長時間労働として各国から非
難されているわけですが、しかしながら、
それ以上に過酷な労働条件にあるといふことをも
つと国民一般に改善を求めるような意識を植えつ
けることが必要じゃないだろうかと思ひます。

○小笠原眞子君 ありがとうございます。

それでは、時間がなくなつてまいりましたの
で、あと秋田参考人と、それから沼津参考人に同
じ質問をいたしますので、お二人簡単にお答えい
ただきたい。それから最後に、港灣の亀崎さん
にも質問いたしますが、時間を節約する上で今三つ
一緒にやりますので、よろしくお願ひをいたしま
す。

今度の参入規制の緩和ということ、だれでも
と言つたら語弊がありますが、自由に入れるとい
うような結果になつてまいりますと、一番心配さ
れるのは大手が中小を俗な言葉で言えは食いつぶ
しちゃう。自由な競争をしてくれということでも食
いつぶされてはたまらない、そういう心配がござ
いますので、そういう意味で、中小の立場に立っ
て、皆さんはこの法案で営業が守れる保証がある
とお考えになつてゐるか、とても大変だと思ひ
になるのかという点を簡単に答えをいただきたい
と思ひます。

それからもう一つの問題は、運賃が届け出制
と、こうなります。そうしますと、三万八千の業
者がそれぞれ適正な利潤適正な原価だといふこ
とで出しても、それぞれの規模によつて違つてく
るわけですね、大きいところはコストが低くなる
だらうし、そういうことになりまして、ばらばら
でいっばいの運賃が出てくる。これで社会的に業
界の秩序が保たれるだらうか。中小の差がますます
開いてくるのではないか。そういう中で、また
これも中小の皆さんがしっかりと運賃を確保して
いくという、そういうことが期待できるでしょう
か。

私はこのことを特に言いたいの、京都のMK
タクシーなんて問題になりましたですね。あれは

もうけしからぬ、直せと言われても、いやうちは
適正な原価、適正な料金でございまして。直せと
言われても直さない。裁判に持つていったけれど
も、これも結局解決つかない。そうしますと、非
常に混乱が起きてくるということが心配。だか
ら、そういう意味で、中小の皆さんはこの運賃問
題についてどう考えていらっしゃるかというのを
お二人から、同じ質問、お答えいただきたいと思
ひます。

それから、港灣の亀崎さんに伺いたいんですけ
れども、これまた大変な立場にお立ちになつてい
らっしゃると思ひます。これによつて今度は大企
業の利用運送業者が荷主の代行として港灣運送業
者と契約ができるようになる。もうその辺につい
ては十分御承知だと思ひます。そこで私が伺いた
いの、それじゃ具体的にどういふふうな影響が深刻
に出てくるかという具体的な問題を伺わせていた
だきたいと、そう思ひます。よろしくお願ひしま
す。

○参考人(秋田哲也君) 最初に、大手が中小を食
いつぶすという御質問がございましたが、私も大
変懸念しております。一番私が懸念しているのは、
それよりももう少し突っ込んで懸念しなきゃ
なりませんのは、過去にいろいろ労働運動を通じて
トラック協会とも交渉したりいろいろ資料を得
たりしてはいますが、一番心配しておりますのは、
労働基準法、道路運送法、道交法を守つていた
ら、この企業はやっていけないわけがないという業
者が結構多いわけです。こういう業者が今まで何
で免許を渡したのかというの、これが大変私は
疑問だと思ひます。少なくとも人を雇う以上、
そこに働いている労働者のやっぱ最低限労働基
準法は守つてもらわなきゃいかぬ。それを守らな
い。そして、その使用している業者の言うこと
には、大きな業者と同じ料金で運んで荷物
が来るわけがない。したがって、当然のこと値引
きするんだと、で、値引きして原価が合うのかと
いったら合わない。合わないから倍積むと、こう
いう議論であります。それでは何のための安全性

という議論であります。それでは何のための安全性

かということになりますので、そういう事業者には決して私は免許を与えてもらいたくないわけですね。

そういつたことのためにぜひお願いしたいのは、少なくともある程度の資本力、そしてある程度の資金を払うだけの能力、そして事業規模、そういう一定のものが具備されなければ、この業はなかなか参入できないというものがあつてやはりしかなるべきではないか、当然そこに働く労働者の保護の問題がございまして、そして私は、この法律がございまして、先ほど御意見がありましたように、今までそういう営業をやっていた者がつぶれるかもしれない。しかし、つぶれないためには、やっぱりお互いに協業化をするとかお互いに補完し合うとか、そういうものをしなきゃいかぬと思うのです。

特に今心配しておりますのは、労働時間短縮問題に今取り組んでおりますけれども、その組合員が休めば、社員が休めば代替がないから社長がハンドルを持っていくと、そんなところが休めるわけがないと言われると、そこにいる従業員は、おれが休んで社長に、あの老いばれにハンドル持たすわけにいかないなんていうようなことで、結局休まずにどんどん働く。こんなようなことがよく聞かれるわけでありまして。そういう場合には企業ごとと交代して休めというように今まで今議論がありまして、ぜひそういう意味で、中小は中小なりで、特に大手企業では回し切れない、いわゆる小回りのきいた事業としても非常にいい面を持っていますから、そういうものを生かすようなことをやって、ぜひ資格のない者については免許、まあ許可になるかどうかわかりませんが、与えた場合には一切やめてほしいというのが意見でございます。

それから、運賃の届け出でありますけれども、この届け出も、私も今まで運輸者とも交渉しながらやってまいりましたが、特に倍積む、三倍積むというのは半値の五割引というお話があります。一トンで一万円するものを同じようにやって

いたのではだめだから、七千円にする、七千円ではおれのところに荷物が来ないから五千円にする、と、どんな値引をしまして、到底原価を割れないながらその料金でやるといことがありますが、これから届け出制になりますとそれぞれ各個に届け出をすると思うんですが、それを受理する際、当然原価割れをすると思うようなものは一切受けてもらいたくない。これを受けるということには過積みを奨励していることになりまして、そういうことについてチェックポイントをどこに設けるのかというものは、当然車の値段あるいはガソリンの値段、それから道路を使用する場合の高速道路の値段、さらにそこに働く労働者の労働賃金の問題、こういったものが具備されるはずですから、それによって原価割れするものについては、ぜひそういうものについては認めてもらいたくない、こういうものがあるはずで、その辺でぜひこの運賃問題につきましても届け出ではチェックする機能を持っていたいただきたいとおもうところでありまして。

ありがとうございます。

○参考人(沼越達也君) 続いてお答え申し上げます。

まず参入の問題につきましては、冒頭申しましたとおり、私も自由な参入ということではないと思ひます。やはり有資格の方が参入されるという状況はきちっと守らなければならないと思ひます。

それから、運賃の届け出につきましても、やはり適正原価というもので、それは若干の幅はございまいしけれども、その範囲内におさまるものでなければならぬというように考えております。

また、これは法律に書かれておることでございますが、無秩序な競争を助長するような運用は絶対にやっていただきたくない。これは我々がこの法案に、何と申しますか、同意する一つの条件でございます。

中小企業は中小企業によさまじいでしょう。いろいろな職域を見つけていかれることと思ひますけれども、従来にも増して中小企業対策というものを私どもも熱心にやりますし、お国のベースでもさらにやっていただきまして、不安のないようにということを図ってまいりたいと考えております。

○参考人(亀崎俊雄君) 本法案の成立に伴ひまして港灣運送事業に与える具体的な内容でございまして、第一は、先ほども少し申し上げましたが、何と申しますと、この法律が施行されることによりまして大企業が利用運送事業者としてあるいは運送取次事業者として進出してくるわけでございますので、この大企業といふのは、当然のことながら、国際複合一貫輸送を考慮する場合に外国にも数多くの支店とか代理店を持ち、あるいは国際的なルートを持てる、かつ各国語に堪能な有能な人物を持つということがなければならぬわけで、これだけのことを可能にする大企業が進出することを考えてみますならば、当然国内におきましても圧倒的な量の貨物をこの大企業が自分の手中にすることは明らかであろうと思ひます。そこで、しかし港灣には関係がないという立場から港灣運送事業者を利用して港灣運送をするということになるわけでございますが、この利用運送人が港灣運送事業者を利用する際には、当然特定の大企業を利用することになるものもまた必然であろうかとも思うところでございます。したがって、その利用される大企業のところは大きく伸びていく可能性があるわけでございますが、中小の関係でそのルートから外されるところは倒産の危機などの現実と直面していくことになるのではないかとこのように考えるところでございます。

コストを引き下げるといふ目的にあるところでございますので、利用運送人の激しい競争の中から当然従来以上に厳しい料金ダンピングの攻撃が加えられるというところは明らかでございます。こうした点から大変重要な影響を運送事業者に与えるものと思ひます。

もう一つ、時間がないということでございますが、現在インランドデポなどにおきましてコンテナのパンニング、デパンニングという業務は、これは運送事業法でも規制をしておりますが、今度の新しい法律でも規制をいたしません。空白地点でございます。ここにおける業務が今ほとんどどのところを港灣運送事業者が現実にはやっておりますのでございまして、大手の利用運送事業者がこの部分にも進出してくることは必然でございます。で、仮に港灣運送事業者と対抗するということ、全く規定のないところでございますから、いかに安い料金でやっても違法ではないわけでございますから、極端に言えば貨物を集めるための手段として無料でやるというふうなことも可能であるわけでございます。このようになるとされることによつて港灣運送事業の業務が大幅に減少するなど大変重要な影響がもたらされてくるのではないかと、このように考えるところでございます。

○栗森喬君 山下さんにお尋ねを申し上げます。

今の亀崎さんの話にも若干出てきたんですが、私の聞き違いかもしれませんが、もう一度お尋ねをしたいと思ひますが、先ほどの一番初めの説明のときに、いわゆる港灣運送事業者としてもこの際積極的に前に出ようと思ひているところがあるから、この意味では積極的に賛成したいというふうに言われました。しかし、一方では港灣運送事業法というのは、ある意味では保護規定であり、規制であり、そういう意味で一定の権益を保護しているんだらうと思ひます。賛成するということと、保護規定的な、保護的な立場のこの法律をこれからも維持していくというのが妥当なのか、適当なのかということについてお答えをいただきたい

い、こういうふうに思います。

○参考人(山下文利君) 港灣運送事業は、その業態の特殊性から現在免許制になってございます。現在の御審議いただいている法案も、これを前提にして外に置いていただいております。これを引き継ぎ免許制を維持していくことについては、ぜひともお願い申し上げたいわけでございます。またそれによって中小企業を含めた港灣運送事業者の生存の道が最低限確保されるということでございますので、それは前提でございます。

○栗森喬君 その上で、先ほどの亀崎さんが最後に申されたことですね、例えばコンテナのところはサービスで運送取扱業者がやるなんていうことが出るということは、港灣事業者の立場から見たら困ることだと思いますが、そのとおりですか。

○参考人(山下文利君) ただいま亀崎参考人からのお話でございます。インランドデポの問題は、これは非常に複雑な問題でございます。それが当然に港灣運送事業の範囲内なのか、あるいは事実上そこまで伸びておるのかによって非常に問題がございまして、例えば山奥まで出張れるのかどうかとかなると、これはまた問題がございまして、その辺は法律問題よりはむしろ事実の問題だろうと思っております。それは力関係というものでありまして、当然にこれはおれの縄張りだということのような代物ではないんじゃないかと思っております。

○栗森喬君 今の論議を聞いていますと、実力の問題だと言われましたね。私は、弱肉強食の論理というものが規制緩和をすれば当然出てきますから、そうなれば、必然的に港灣事業者はかなり不利な立場に置かれるんじゃないか、こういう認識をしておりますが、いかがですか。

○参考人(山下文利君) 先ほどお話のございましたインランドデポへ現に進出しておるもの、やはり港灣運送事業者が力があるといえますか、やっていただくのがいいんだということで実績的に積

み上がってきたものでございます。そういう意味で、仮に新しい事態が出てきてもやはりメリットのある方に業者は注文するであろうと思っております。いわずの権益は守れるんじゃないかと思っております。今後も努力していき、むしろ広げていくという努力はしていくべきだろうと思っております。

○栗森喬君 次に、秋田さんにお尋ね申し上げたいと思います。

今、私たちのこの委員会でも論議しているときに一番問題になっているのは、やっぱり料金の問題と労働条件の相関関係です。私の知る限りで、トラック労働者の労働条件を守るといふことで、例えば高知だっただけですが、トラックの最賃をつくりましたね。ところが、その後それを引き継ぎつくりようとしたときに、それに阻害要件になったのは、一つは経営者の側はそれを認めたくないというか、そういう立場をとったことや、運輸省や労働省も必ずしも積極的ではなかった。したがって、規制緩和をすればするほど料金の問題はさまざまな疑念が出ていくわけでございますが、いわゆるトラック労働者の利益を守るといふ立場から見て、規制緩和とこの点の懸念を少しお聞かせ願いたいと思っております。

○参考人(秋田哲也君) 最賃問題で御指摘ありましたが、おかげさまで継続して高知ではできました。現在、私もそれぞれ重要な都道府県を選抜して具体的な運動を進めております。できれば各都道府県でこの最賃をつくらせていただきたいな、こう思っています。これはあくまでもトラック最賃でございます。それ以下では働かしてはならぬということでは実は今具体的に取り組んでおるところです。

今、先生御指摘ありましたように、料金と労働条件は常にこれは経営者よりも私どもの方が心配しております。特に私も組織の中でも運賃歩合などというのがあります。例えば千円ももらったおまえは幾らもえらというふうなことです。ただ、これはあながち悪いシステムかどうかとい

うのは少し議論があります。と申しますのは、安い荷物を積まない、高いやつじゃなきゃいいやだというふうなことがありまして、逆に経営者にこんな安いやつを何でおれが積まなきゃいかぬ、もっと高いのをよこせというふうなことがあつて、経営者の方もこの運賃歩合がいいか悪いかというので大分迷っているようなところもあつたりしまして、いい面ではそうなんです。ただ悪い面になりますと、たくさん積めばそれだけ運賃もえらますから、結局倍積んだり三倍積んだりというふうなことがあります。

これは余り大げさに言えませんが、私の組織の中でも三倍も積んで走ったなんていうのがいますから大きなことは言えないんですけども、この相関関係が非常に難しくなりますので、私はやっぱり労働条件は最低限労働基準法、そして先ほど陳述申し上げましたような、例えば一回のハンドル時間と一日のハンドル時間はこれ以上持つちゃならぬ、そういうものをきちっと整理しなせんと、どうしても不眠不休で運転するということがございまして。その結果、道路と川と間違つて走っていたなんていうような話もありまして、よく覚悟走行だということが言われているんですが、疲労で眠くてそうなるというところが随分ありますので、ぜひそういう面では具体的に組み込んでみたいと思っております。

そして、私も運動として言っていますのは、安い料金で引き受けてはやっぱり我々のところの労働条件に関係ありますので、一体この荷物は幾らで引き受けたのか、そういうものも現場段階でチェックする必要があるんじゃないか。こんな安いものを引き受けているから我が社はもうからないうとか、おれの条件が悪いんだということをぜひ企業側とやる。そういうふうなものも含めて、大きく言えばトラック協会その他にも、なぜそうなったかという原因を調べて、過当競争でこうなった、じゃ悪い荷主は一切協会の中で運ぶな、そういう運動もぜひ進めてみたいと思っております。

○栗森喬君 秋田さんにその上でお尋ねしたいんですが、私の感想を若干申し上げますと、トラック関係労働者の賃金といえますか、給与は、名目上はかなり高く見えます。しかし、その労働密度だとか肉体的消耗度合いとか、あるいは例えれば年が六十になつても、必ずしも現場の労働者は六十歳定年も反対だ。むしろ五十五歳にしてもらわなかったら体がぼろぼろになるなどという話も断片的に聞かされるわけです。したがって、全体の審議の中にもトラック関係労働者の労働条件の実態で、特に賃金の場合は、固定給に見せながら結果的に歩合給というか、恐らくこれは白ナンバーと変わらないような賃金の実態もあるということとを時々新聞などでも見るわけでございますが、時間の関係もございまして、その実態について少しお示し願いたいと思っております。

○参考人(秋田哲也君) 御指摘ありました定年の問題は、実は私も今年延長問題で取り組んでおりますが、各企業とも定年延長に取り組まなければならぬと言っているんですが、現実には私どもの組合員に聞いてみますと半分半分です。といひますのは、延ばしてもいいの半分、もつと縮めてもらいたいのが半分であります。なぜかといひますと、今先生が御指摘ありましたように、体がもたない、これ以上やって足腰立たなくなつてからはうり出されたらかわないというのがございまして、むしろ五十歳で選択定年をさしてくれ、そしてその間に、五十歳ならまだほかの職場も見つける可能性がある、そういった労働者もおります。

しかし、そうかといって、じゃなぜそうかという原因を聞いてみますと、やはり長時間労働、家にも帰れない、非常な肉体労働でほとんど疲れ果てている、いわゆる動体疲労で体がもたなくなつて、したがって、時間さえきつちりやれば、この労働でも六十五歳までは僕にもちますというふうなことを言われています。したがって、労働条件面で労働時間のやっぱり短縮問題にぜひ取り組んでいかなくばいけませんし、労働者はや

はりどうしても自分の労働寿命というのを長くもたせたいわけでして、使い減りしたんでは大変だと。特に自分のそれぞれの家庭環境がありまして自分の生活設計がありますからまだまだやりたいわけですよ。

先般、私は個人のタタシに乗ったんですが、運転している人が大分お年寄りだったので、幾つですかと聞いたら、七十三歳だと言っていました。七十三歳でもまだ結構やれますねと言って、多少は危ないなという気があったんですけど、大丈夫だと、自分の体調に合った時間で労働すれば、しかも長い間の仕事を三十年も四十年もやってきた、一番自分に合った職場だということ、それを勤めているのが自分にとって一番いいというようなこともございましたので、私はぜひ我々の職場も、一たん定年が来ましてはうり出されたけれども、結局またいつの間にか同じ職場に戻っているということが随分ありますので、その中で長もちできるような労働条件をぜひ確立していただきたい。

名目上は、御指摘のとおり、非常にもらっているんですけども、私は組合員に言うんですけども、途中でサボっているから長時間労働でもつかと。いわゆる工場内ですと、とてももちそうもないような長時間労働だというようにも言うんですが、結果的に、先ほど申し上げたように、途中で息抜きして断続的にずっとたらだら勤務させられているのが随分あるものですから、ぜひ管理面でお願いしたいなと、こう思っております。

○栗森善君 亀崎さんにお尋ねを申し上げます。

先ほどの意見陳述の内容をお聞きしていましたら、この法律は時期尚早といえますか、反対だという立場を言われました。全体の審議状況の中で反対でいけない問題や、あるいは立法技術上の問題で亀崎さんの言われたことが必ずしも全部通らない場合というのがあると思うんです。そのときに、例えば政省令とか、具体的にそういう行政指導の中身でそのことを生かそうとするということ

があると思いますが、基本的に反対というのは、今申し上げたような幾つかの問題点が解消すれば、それは賛成だという意味なのかどうかということ、それができない場合の改善の策というのは、それを仮説として立てることが果たして妥当なのかどうかという御意見もあろうかと思えますが、そのことについての御意見をお聞きたい、こういうふうに思います。

○参考人(亀崎俊雄君) まず、最初の法案に対する私どもの基本的態度にかかわる問題でございますが、意見の中でも申し上げましたように、大手の企業、荷主に対してその利便を一層図り利益を保護するという観点からの法律であるということ、そこに働く労働者の問題がほとんど考えられていないということ、基本的に反対というふうに申し上げます。

その考え方は変わらないわけでございますが、しかし、この法案がやはり通るとすれば、そのような欠陥をどのように是正するかということ、後段で申し上げましたように、法律がどうしても通るとすれば、こうした点について十分御配慮を賜り、このような是正をひとつぜひ行っていたきたいということをお願い申し上げます。

その場合の労働者への影響をどのように是正するかという問題に關しましての取り扱いの仕方でございますが、先ほど料金の関係で申し上げますように、いろいろ料金を完全收受するための努力というのはされるべきですが、やはり運輸省が本気になって罰則規定を發動するなどの毅然たる厳正かつ機動的な対応がない限り極めて困難だということにも申し上げます。第一原則は何としても条文を修正していただくことをぜひお願い申し上げます。

しかしながら、それがどうしても立法技術上できないということになりますと、先生御指摘のと

おり、改善の問題としては、当然政省令でこれをどのように是正を図るかということをお考えなければならぬわけでございまして、私どもも十分それは承知しておりますのでございまして、ぜひよろしく御配慮いただきたいと思っております。

○委員長(中野鉄造君) 以上をもちまして参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様に一言御礼のごあいさつを申し上げます。

本日は、お忙しい中を本委員会の審査のために貴重な時間をお割きいただきましてまことにありがとうございます。ただいまお述べいただきました御意見等につきましては、今後の本委員会の審査に十分活用させていただきます所存でございます。委員会を代表いたしまして重ねて厚く御礼申し上げます。

ありがとうございます。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二分散会

平成二年一月六日印刷

平成二年一月八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局