

○政府参考人(青木豊君) 今申し上げましたように、最低賃金の目安というものを中央で一度定めておきます。その際には、実態調査をいたしまして、先ほど私が申し上げたような数字を把握しているところをごさいます。また、具体的な個々の事業場における個々の労働者に対する賃金支払につきまして、それぞれ監督署において必要に応じて立入調査をしながら調査をいたしているところをごさいます。  
(発言する者あり)

○吉川沙織君 もう一度になりますけれども、把握されていますでしょうか。こういう実態があるかどうか。  
○委員長(岩本司君) 速記を止めてください。  
〔速記中止〕

○委員長(岩本司君) 速記を起してください。  
○政府参考人(青木豊君) 調査は一度ござりますので、後ほど申し上げたいように思います。  
○吉川沙織君 では、時間の関係もござりますので、また違う観点から最低賃金と生活保護との整合性についてお伺いをさせていただきます。

この最賃の適用を受ける可能性があるのは勤続年数が一年に満たない人が多くござります。これに該当する人は六か月、八割以上出勤しないと有給休暇が付与されず休むこともままなりません。最低賃金を仮に生活保護と同水準にすると、最初の六か月に一日でも休んでしまうと生活保護以下の収入になってしまいます。  
この今回の修正案では、生活保護に係る施策との整合性に配慮するものとするということとなっておりますが、先ほど御答弁いただきましたが、生活保護の水準を一定程度上回る必要があるのではないかと、そしてまた、生活保護基準が見直され仮に引下げとなった場合、これが生活保護に係る施策との整合性として双方ともに引き下げられてしまふような事態があらはにならないかと考えておりますが、大臣の御認

御をお教えいただきたいと思っております。

○国務大臣(舛添要一君) 最低賃金の決め方は、先ほど申し上げましたように、労働者の生計費がどれだけ掛かるか、賃金がどれだけ掛かる、それから会社とか事業者が通常どれぐらい支払能力があるか、この平均で決めます。そういう中で、今回の最低賃金法の趣旨は、生活保護を下回らないようにしようということでありまして、じゃ、その経済の状況やわが国で生活保護が下回ったからといって、その主機械的に比例して下げればいいというものは、先ほど申し上げましたような三つの要素をきちんと勘案して、地域の、この各地域ごとにある最低賃金を審議する審議会で公労使が入った上できちんと議論をして、どういう手だてを取るかということ、片一方下がったから片一方自動的に下げるというものではないと思います。

○吉川沙織君 ありがとうございます。  
では、仮に生活保護が下がった場合、最低賃金は一緒に引き下げることはないと認識でよろしいでしょうか。  
○国務大臣(舛添要一君) 機械的に比例して下げるといふことではありません。そういうことも含めてきちんとした基準に基づき状況を、経済状況、雇用状況、そして生活全体の状況を考慮した上で、各地域の審議会において公労使が入って公平に議論をして決めます、そういうことをごさいます。

○吉川沙織君 今まで御答弁の中で三つの要素のお話がたくさん出てまいりました。  
その中で、労働者の生計費という言葉、何度も繰り返されましたけれども、この労働者というのは定義は特にあるんでしょうか。  
○政府参考人(青木豊君) 労働者は、労働に従事して賃金を支払われる者ということだと思っております。

○吉川沙織君 特に若い人で単身者をモデルとしておられることではないという解釈でよろしいでしょうか。

○政府参考人(青木豊君) 労働者の定義はそういうことだと思っておりますけれども、最低賃金制度におきましてどういう労働者をイメージするかと、どういうところをターゲットにして制度をつくり、その基準たる額を設定していくかということだと思っております。

それについては、もちろん制度の設計でありまして、様々な労働者なりが考え得ると思えます。しかし、私どもとしては、最低賃金ということをごさいますので、日本の賃金体系から考えると、一般的には単身の若年者をイメージして制度設計するというのが適切なのではないかなというふうに思っております。

○吉川沙織君 先ほど、小林委員の最後の方の質問の中にもありましたとおり、今非正規雇用の方がたくさん増えています。そういう方の中では生活費が足りなくて家族を支え、またいろんな人を支えて生活をされておられるケースも多々あるのではないかと思っています。そういう場合、この労働者の定義が例えば単身の若い人であれば救われず、報われないということもあるのではないかと思っています。どうでしょうか。  
青木さん、お願いします。

○政府参考人(青木豊君) 確かに、そういう意味では、生活保護のように世帯でありますとか年齢でありますとかそういうものをきめ細かく設定してそういう制度をつくるということ、生活保護のような場合にはあり得ると思っておりますが、これは使用者が支払う賃金の最低水準を定めるということでありまして、その最低の支払うべき、これは罰則をもつて強制するわけですが、ものについては幾つもの種類が出るということは考えられませんが、どこか一つに決めるということだろうというふうに思っています。

そういう意味で、先ほど申し上げましたように、日本の賃金の実態、賃金体系からいいますと、単身者の若年者を想定して設計するのが適切なのではないかと、そういうふうに思っております。

○吉川沙織君 今罰則規定のお話出しましたので、今回設けられることについてお伺いをさせていただきます。

今回の改正で、地域別最低賃金違反の罰金額、従業員一人当たり五十万円に引き上げられることになっております。しかしながら、違反した経営者の摘発につながっているのは一部であると思っております。今後は、違反した企業名の公表などを通じて罰則規定の強化が必要だと考えますが、御認識について副大臣にお伺いをさせていただきます。

○副大臣(岸宏一君) 今回、五十万円に引き上げられたということ、これが罰則の制裁的な効果が上がるものということで期待をしております。

この中で、最低賃金法違反の指摘を受けた企業名を公表したらどうかというふうな話もございましたが、これらにつきましては、一般的に言えば、当該企業の競争上の地位やその他正当な利益を害するおそれがある、あるいは公表が前提となりますと、監督指導時において意図的に事実関係を隠れいすると、調査に行つた場合ですね、そういうこともおそれがあるということ、支障を来すということになりはしないかということ、この辺、企業名を公表しないことになっておりますが、しかし、なお労働基準監督官の指導にそういう案件があつて従わなかった場合など、非常に悪質だと思われるものについては司法処分を付することとしております。そのような場合には、必要に応じて書類送検や送検をした事実を公表しているというのが今の実態でございます。

例えば、外国人を大量に雇って最低賃金以下で使つていたとか、そういう場合などがこの送検の、しかも公表の対象と、こういうふうにごさいます。

○吉川沙織君 ありがとうございます。  
先週の報道、さつき少し取り上げたもの続きなんですが、これ、経営者の摘発につながるというのは毎年二千人ほどにとどまっている。なぜ

ならば、労働基準監督署が調べるのは事業場全体の3%にすぎないという現状がどうも関係しているようにです。

すべての事業場に対する調査は困難であることはもちろん理解をいたしますが、経営者として最低限守るべきルールは守られるべきでありますし、違法行為は絶対に見逃されてはいけませんことだと思えます。徹底した指導を大臣始め副大臣、政府関係、お願いしたいと切に願うところであります。

○谷博之君 民主党・新緑風会・日本の谷博之でございます。

限られた時間ですので、今日は最賃法の改正の大きな二つの課題をお聞きしたいと思っております。

実は私、民主党のハイタク政策議員懇談会というのがあるんですが、その事務局長を務めております。本来であれば、先ほど修正案の提出責任者であった細川律夫衆議院議員がこの会長をやつておられまして、一緒になって聞いていただきたいかつたかなと、こう思つておられますけれども、そういう立場から、最賃法の改正の、特にハイタクに従事する運転者の皆さんの賃金問題についてお伺いしたいと思つております。

限られた時間ですから、総括的なことをお聞きすることになると思つてますが、御案内のとおり、二〇〇二年の二月に改正道路運送法というのが施行されました、その後、タクシ一の増車が非常に顕著になってまいりました。そして一方では、この規制緩和によつて、特にその台数の増車と、それから顧客をめぐるトラブルあるいは運賃の引下げ等々によつて大変タクシ一業界が混乱になってきた。一方では、まじめに働いている運転者の皆さん方、頑張つても生活保護まで、標準的な生活保護まで行かない、こういうふうな方々も相当数いる。また一方では、法定最低賃金にも満たないような、そういうふうな賃金しか得られない、こういうふうな実態が今出てきております。

皆様方にちよつとお配りしましたこの資料を見ていただきたいと思います、そういう中で、これは厚労省の資料でありますけれども、最低賃金法第五条違反状況というのが資料に出ております。ハイヤー、タクシ一の事業場で、右側の調査では、最賃法の第五条違反事業場数が一七・七％、二百四十七か所あります。これ栃木県の例もちよつと入れさせていただきますました二七・三％、そして全業種、一番下を見ていた

だきますと一・五％。ということは、このハイヤー、タクシ一の事業場のこの第五条違反状況というのは極めて突出しているというふうにこれは見ざるを得ないと思つております。

大臣に、この状況をどのように認識されるか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣（舛添要一君） 今委員が御指摘されましたように、これ全業種平均に比べると一六・二％も違反比率が高いと。まあ、栃木はサンプル数が少ないので一概に言えないと思つていただいても、だから、これはやっぱり極めて違反率が高い異常な状況だということに思つております。ですから、こういうことは法律違反ですから、きちんとは正しくいへばと考へております。

○谷博之君 この状況を生み出したその理由というのは、一つは今増車の問題と、それから一台当たりの水揚げ高、営業収入のダウンというふうなことを申し上げましたが、もう一つ実は大きな問題があるように思つております。それはタクシ一運転者の皆さんの給与体系、賃金体系に問題があるというふうに言われております。これらの方々の賃金はいわゆる歩合給なんです。それで、特にその歩合給の中でも、いわゆる水揚げ高によつて歩合率に変化する、こういう累進歩合とつておられます。つまり、水揚げ高が区切りをされていまして、ランクによつて歩合率が上がつたり下がつたりする。しかもそこに、一番頑張つた人にはトシ賞とかトシ給とつての出すとか、それからいわゆる奨励給とつて、特別に歩合率を高めるようなそういうふうな仕組みができていくわけなんです。

本来であれば、この業界では保障給とつて、全体の収益の六割は固定しなければいけないというふうな、こういうふうな考へ方、六割以上の固定的な給与を設けなければいけないというふうなこの労働基準局長の通達も出ているんですが、現実にはこれは守られておりません。こういうふうな累進歩合といえますか、こういうふうな存在が今申し上げたようなことにつな

がつているんじゃないかなと、こういうふうに思つております、これが過去に労働基準局長名でもつてこれは禁止しないというふうな通達も実は出ているんですが、現実には守られておりません。こういう現状をどのように認識されておられるか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（青木豊君） 確かに、タクシ一運転者についての累進歩合給制度ですが、歩合給の中でも累進歩合給ということで、今委員が御指摘になりましたように、売上高によつて歩合給が非連続的にぐんと上がつていくということのために労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあるということから、本来、賃金制度についてはこれは労使が自主的に決定すべきものでありますけれども、そういうようなことでありますので基準局長通達を平成元年に出しまして、望ましくないということでも廃止するよう指導を行つておりました。

それで、最近、平成十八年の数字で見ますと、事業場に対して監督指導を九百三十二件実施いたしました、改善指導に至るもの、累進歩合制度については百八十八件、二・七％というふうになっております。毎年大体このぐらいの数字が出ています。今申し上げたようなことでございますので、引き続き指導をしてまいりたいと思つております。

○谷博之君 この最賃法の違反するようになすという現状というのは、これは幾ら指摘してもなかなか改まらないのか、そういう厳しい状況にあるわけですが、やっぱりその背景には、今冒頭申し上げたようにタクシ一業界の構造的な問題は問題があるというふうに私は思つております。先ほども申し上げたような増車の問題や、あるいは歩合制の問題や、そういういろんな絡みの中で、依然として全体の収入、パイが増えない中で、なおかつ車の数が増えて一台当たりの水揚げが減つてきて、そこに働く運転者の皆さんの給与が減つてくるという、こういうふうな意味では悪循環の中に今のハイヤー・タクシ一業界

というのはあるというふうに思つております。ですから、この構造的な問題ですが、こういう問題をどう解決していくのかということでは、実は今日の朝日新聞の朝刊に出ております。タクシ一参入の厳格化、特に六つの地域では新規のいわゆる禁止をするという、こういうタイトルの記事が出ております。

これはごらんになったかどうか分かりませんが、この中身を見ますと、簡単に言うと、余りにも過当的な状態になったときにそれを一定程度見直しをしよう、こういうことになつてくるわけですが、今後、この業界、そしてそこに働く運転手の皆さんの雇用も賃金も含めて、どのように解決していくかというところか、まず大臣とそれから厚労省からもお伺いしたいと思います。

○国務大臣（舛添要一君） その前に一つデータを申し上げますと、十八年の各業種の平均の年間賃金というのは三百二十八万円なんですけれども、失礼しました、タクシ一運転手が三百二十八万円、年間ですね。これは実は百六十一万円、平均より少ないということ、そういうことの問題意識から谷委員がおっしゃっているんだと思つております。

規制緩和というのが、今記事を御引用なさいましたように、どういふ影響を与え、どういふプラスマイナスを含めて効果を持っているのかをきちんと検証しないと行けないというふうに思つております。基本的にはやっぱり労働関連法案を、この最低賃金法を含めてきちんと守っていくことが基本ですから、私たち国権の最高機関であるこの国会で決めた法律をきちんと守つていただく。そのために、国土交通省とも連携を取りながら、定期的な監査をしたり指導をしたりして、今おっしゃつたような弊害が生じていることを、現状をきちんと認識した上で指導して改善していかないと行けないと、そういうふうに思つております。

○政府参考人(青木豊君) 今大臣から御答弁ありましたように、労働基準関係法令違反の問題というものはいずれにしても許されないとでありまして、私どもとしては、タクシー事業者に対しては監督指導、立入調査をして、監督をし、調査をして指導するというようなことをやっておりますが、その法の違反、これが確認された場合には厳正に対処してまいりました。

そのほか、平成十八年度からは、国土交通省と連携をするということで、労働基準監督署と国土交通省の出先であります地方運輸局との合同による監督監査を実施すると、あるいは最低賃金法違反の事案について相互通報制度をするということなどを行ってまいりまして、今後ともこういったことを着実に実施して指導も強めていきたいというふうに思っております。

○委員長(岩本司君) 国土交通副大臣、お願います。

○副大臣(松島みどり君) 今、谷委員の御認識、タクシーの労働者、タクシーの運転手さんの労働条件の悪化の問題については正に認識を一致しているところでございます。

おっしゃいましたように規制緩和、平成十四年二月に規制緩和されました結果、プラスとマイナスと両方の面が表れていると。プラスの面ではもちろん新規参入によりまして競争が促進されて福祉タクシーや観光タクシーなども生まれましたし、利用者の待ち時間の短縮も実現しているところでございます。

しかしながら、一方、今御指摘ありましたように、輸送需要、需要が増えていないところで車が増えて大変な状況になって、運転者さんたちが厳しい労働環境に置かれている。これがひいては輸送の安全に支障が生じかねないという状況も発生するなどマイナスの面も多々生じているところでございます。

今御指摘ありました新聞記事でございますけれども、これは国土交通省ですね、今朝大臣が記者会見しておりますけれども、道路運送

法八条の規定に基づきまして、まず最初、仙台市でございますが、緊急調整地域に指定し、新規参入や増車を禁止する措置をとることができるよう運輸審議会に諮問をする、この手続を開始することといたしました。この一番激しい例が仙台でございますけれども、それ以外におきましても、緊急調整地域までいきませんが、特別監視地域などの指定制度を見直しまして、増車の際には事業者が労働条件などについて報告を求めるとして、安易な増車によつてドライバーの労働条件の悪化が招かれないように、そういうことにならないように、地域を指定していくこととさせていただきます。

○谷博之君 これれひとつ結論から申し上げたいと思っておりますが、これ私の地元の新潟でも三日前に出ておりますけれども、東京地区とかあるいは京浜地区を始め、今タクシーの運賃の値上げの動きが出ております。

この理由は、御案内のとおり、この運転者の皆さん方の賃金を少しでも運賃を上げることによつて確保したいという、こういう思いも当然これ労働の間であつての取組だと思っておりますけれども、残念ながら、運賃の値上げをしても、ガソリンの値上げ等によつてもそれがうまくいくかどうか分らないというようなことをこの新聞にもその経営者の一人がコメントを出しています。ということは、やっぱり今申し上げたように、このタクシー運賃一つ取つても、総合的ないろんな絡みの中で今置かれていて、そこに運転者の皆さん方が従事しているということだと思っております。

ですから、これは是非、今日は国土交通副大臣にもお越しいただきましたけれども、どうも物価に関する閣僚会議なんかでも、この問題は国土交通省が所管をして頑張っていたらというところなものですから、是非これから、そういうふうないわゆる総合的というか構造的といひますかね、そういうふうなところの中における、イヤ、タクシーの運転者の皆さん方の雇用労働条件、賃金問題はどうかあるべきか、こういう

ことをやっぱりしっかりと見据えた議論をしていただきたいと思います。このことを要望として、どうぞ御発言してください。

○副大臣(松島みどり君) 委員がおっしゃいましたように、今回の運賃改定、運賃改定は、全国の九十ブロック中五十二か所所で申請がございまして、三十七か所、三十七地区は既に認めているわけですが、この運賃改定は基本的に運転者の労働条件の改善を主目的としてなされております。

ところが、実際にそれが運転者に対して行き渡らないおそれがあるということで、私ども国土交通省といたしましては、運賃改定を行う事業者が、会社が増収分を確実に運転者に還元し、労働条件の改善を図るようしっかりとフォローアップし、しっかりと監督していきたい、必要ならば指導を行つてまいりたいと思っております。

そしてまた、このことのために一つ一つの会社に対してそういう指導を行うということも、交通政策審議会にこの問題についての議論の場を設けて、どのようにすればよいか、たまたま御指摘いただいたようなタクシー運転者の労働条件の問題やタクシー事業者の経営姿勢の問題なども含めまして、タクシー事業者をめぐる様々な課題については今回の閣僚会議でも指摘されたこととございまして、交通政策審議会の中で特別の議論の場を設けて話し合つてもらつて改善に努めたいと考えております。

○谷博之君 それではもう一つの、この最賃法の改正の二つ目の課題をちょっとお聞きしたいと思っておりますが、最賃法の改正と障害者のいわゆる賃金問題であります。

今度の改正で、第八条の見出しの中に、適用除外という言葉がございますか、そういう考えが、減額の特例といつことに改正されました。この意図は、このあたりは一体何なんだろうとかいうことを私たちは考えているわけですが、別の言い方をすれば、この適用除外というのは、主にその対象者は障害者の方々が多くだと

思っておりますけれども、そういう人たちがいわゆるこの最賃法の適用している例えは就労継続支援A型とか、あるいは一般の企業で働いていて現実にその最賃を割っている状況で仕事をしているという人たちがおります。

こういう人たちに対する権利の保護の強化という意味からして、このいわゆる、今申し上げたように適用除外が減額の特例というふうなことになった、この二つ目の絡みで、どういう意図があるかといつことを御説明いただきたいと思ひます。

○政府参考人(青木豊君) 今般の最低賃金法の改正におきましては、最低賃金の安全網としての機能を強化するという観点から、現在行政裁量により決定されている地域別最低賃金がすべての労働者の賃金の最低限の水準を保障するよう行政機関に決定を義務付けるということにしております。こうした観点からは、最低賃金の適用対象もなるべく広範囲なものとするということが望ましいというふうに考えております。減額措置も可能であるならば、適用除外とするよりも最低賃金を適用した方が労働者保護に資するということから適用除外に係る規定を廃止いたしまして、減額措置を講ずることができるといふ旨の規定を設けることとしたものでございます。

今回の改正によりまして減額措置の対象となる労働者に対しても最低賃金が適用されるということになりますので、これに違反した場合は直ちに罰則が適用されるということになるわけでございますし、当該労働者に対する賃金不払の防止にも資するものというふうに考えております。

○谷博之君 ちょっと角度を変えてお聞きしたいと思ひますが、国連の障害者の権利条約というのが、御案内のとおりです。これは日本も批准をするために国内法の整備を今行つておりますので、お手元に資料としてお配りしてありますので、ごらんをいただきたいんですが、これは政府仮訳の抜粋なんですけれども、第二十

七条労働及び雇用、第三十一条統計及び資料の収集、この二十七条と三十一条、これはいわゆる最賃法の第八條とそれから第五條最賃金の効力という、この二つの条文に関連があるというふうに私は見ております。

したがって、今回の最賃法の改正だけで、締約国としての責務はこの改正で果たせるんじゃないかと、あるいはまた国内の当事者ももとより国際社会の理解はこれで得られることになるのでしようか、この点について大臣どう思われますか。

○国務大臣(舛添要一君) この障害者の権利に関する条約、これは極めて重要な国際条約でありますから、厚生労働省、外務省とともに最初からこれにきちんと参画して条案作りをやってきました。その中で、今ここに御指摘の二十七条、三十一条の項目につきまして、これはもうきちんと守るべきである。ただ、障害者について、先ほど政府から説明がありましたように、その適用除外とするよりも減額を設ける、ある意味でこの幅を持たせて一律に、もうとにかく最低賃金の対象にはなりませんというんではなくて、結果が良ければいいわけですから、雇用する側として働かざるを得ない自分自身の状況に応じてやれる方が効果があるんじゃないかと、いい結果が出るんじゃないかと、そういう言わば善意の配慮をやったことでありまして、これが目的でございますので、委員御指摘のこの権利条約と相矛盾するところはないと思えますし、いささかでもそういう懸念があれば、これはそのたびにきちんとあらゆる施策で直していきなさいというふうに思っております。

○谷博之君 今私がお聞きしましたのは、いわゆるA型とか一般雇用というのか、そういう企業のそういうふうな話ですが、障害者を持つ方々の団体の中には、八条のいわゆるこの規定が適用除外というのはいわゆるそういう部分の人たちだけではなくて、こういう適用除外そのものが障害者にとつては差別的な取扱いになるんだという考え方があります。

つまり、この八条の適用除外を、むしろこれを

廃止すべきじゃないかという意見もあるんですか、この辺はどう考えておられますか。

○政府参考人(青木豊君) 確かに委員御指摘になりましたように、適用除外についておっしゃるような指摘をしている団体もござります。適用除外条項が現行法で存在するということがありましても、これは今般適用除外について減額措置というところで、先ほど申し上げましたように、よりそういった方々についての保護に資する方向、今般改正をしようというところでお願いをしているところであります。そういう意味では、そういった方々に対しても一定のお答えになっているのではないかとこのように思っております。

それから、新しく減額措置でございますが、これにきましても、これについては実際に許可をするというところになるわけですが、それに当たっては、個別に実地調査も行いまして、当該労働者の労働能率等の実態を十分把握した上で慎重に判断を行うことといたしまして、労働者が不当に低賃金で雇用されることのないよう運用していきたいというふうに思っております。

○谷博之君 先ほどから出ている減額の措置、減額の特例というところについては、これは現実には、先ほど申し上げたように、障害者の皆さん方がA型とか一般企業で働いている、そういう中で最低賃金を割るような状態の中に置かれていて、それを正に追認するような形でこのいわゆる減額の特例というものはできてきているというふうに私たちは見ざるを得ないんですね。ですから、そういう意味では、先ほどの答弁がありましたように、それを努力をされるということですから、それは我々はいわゆる権利の保護の強化といえますか、そういう意味では答弁的には分らないではないわけなんですけれども。

ただ、一方では、とは申せ、その工賃、そこに働いている賃金で最低賃金にも満たないような、そういうふうなA型に勤めている人たち、あるいは

はもつと言えば、B型で、あるいは小規模授産施設で工賃一万円、一万五千円で働いているというふうな障害者の人たち、こういう人たちに対して、じゃ次にどういう手だてをつくっていくのかということになれば、これは非常に大きな問題だと思っております。ですから、それが、もつと大きな話でいえば障害者の権利条約、これとの絡みも出てくると思っております。

したがって、そういう障害者全体のいわゆる所得の確保ですね、一言で言えば、最低賃金制に見合うようなそういうふうな所得の確保をどうするかという点、この二つの点について、最後に御答弁を大臣にいただきたいと思っております。

○国務大臣(舛添要一君) 正に委員がおっしゃった問題だと思えます。

私は、その障害者自立支援法の大きな理想は下ろしてはいけない。つまり雇用を、障害者もきちんと仕事を持って税金が払えるようになる。これはすばらしいことである。そうすると、例えばこの前、スワンベーカーリーという、障害者が一生懸命頑張っておられるパン屋さんに行きましかれたら、雇用する立場から見ると、そして、ああ、この方はちょっと使ってみないと、そして、訓練して本当にいい賃金、もうそれこそ障害者を持つ側の方と同じぐらいの賃金を差し上げられるまでにはいかないときに、現実にはそういう例があったんですけれども、まさかこの方がいまだ打てるはずなんでしょうか。ところが、一生懸命やったら、非常に障害があるんですけれども、心身に障害を持っていてもいまだ打てるようになった。そうすると、それなりに賃金をもらえる。

だから、雇用のときにこの減額の特例をやることにはなつてむしろ雇用機会を広げる。そういうこと、最初から全部最低賃金を守らないとだれも雇わせないよとなる、逆に障害者を持つ方々の雇用を狭めることにもなりかねないので、最終的なゴールは、そして訓練を続けていた上で、そして理想的な形で、先ほどおっしゃったように、月に一万円というんじゃない

て、月に十五万とかきちんと稼げるようになる。この目標は同じなんです。その行き方として、減額の特例を求めることによつてインセンティブを与えているやり方が私は善意の配慮だと申し上げたのはそういう意味であります。

ただ、おっしゃるような、いや、ちょっと待てよと、もう最低賃金法の適用除外のためにそういうことをやっているんじゃないかという懸念があれば、大きく掲げる目標は、理想があるわけですから、そこに行く一つの道すがらとしてこれを描いたわけでありまして、それがいろんな問題が起つてくれば、きちんとそのたびに是正していつて最後の大きな目標を達成したいと、そういうふうに思っております。

○谷博之君 時間が来ましたので終わりますけれども、最後に、実は私は、民主党の中の障害者政策の推進議員連盟というのがございまして、その会長を実はやらせていただいたところであります。是非この国会で、障害者自立支援法の改正法案を我々が国会に提出をしております。この法案を一日も早く当委員会が審議をして、そして是非成立に向けて全委員の御理解を賜りますように心からお願ひ申し上げます。終わります。ありがとうございます。

○坂本由紀子君

次に、最低賃金法の方に移りたいと思うのでございます。

この最低賃金法の一部を改正する法律案、この改正の趣旨、目的は、聞くまでもなく、労働者の賃金の最低限を保障する安全網として十分に機能するようにとらうことを行われるものだと思います。ただ、これにより、この一事をもつて労働者の保護が図られるかといえ、私は、これはほんのくく一部でそれ以外の部分が大変大きいと思うのでございます。

例えば、労働分配率の推移を見ますと、景気が回復しているけれども労働分配率が向上していないのは広く言われているところでございまして。これは特に規模による差が大きくて、資本金の規模別で見ますと、一億円以上のところでは、この十年間、労働分配率というのが一貫して低下を続けています。特に、資本金の規模が一億円以上のところでは、付加価値が増加している中で人件費は減少しているという状況があります。他方で、中小企業である一千万未満のところでは、付加価値は減少しているけれども人件費は横ばいないし微増をしているというところがあります。労働分配率はむしろ小さいところでは増加してきているという状況があるわけではございまして、中小企業はそういう意味で賃金の支払について一生懸命頑張っていると言っているのだらうと思います。

そういう意味で、この最低賃金法が改正されて最低賃金が引き上げられる方向になって、それを引き上げなくてはならないとなったときに、中小企業、特に零細企業にとってはなかなか大変なことではございまして。

最近の賃金改定状況を見ますと、平成十九年度の中小事業所の賃金改定状況、これは全国中小企業団体中央会がまとめたものでございまして、平成十八年に続いて十九年も凍結だということが、従業員二十九人以下のところでは半数以上なのであります。従業員が九人以下ということと小さいところでは、凍結だ

というところは六割を超えています。この賃金改定状況というのは、最賃のリンクがございまして、特にリンクという厳しい状況のところでは、より賃金改定が厳しいものになっておるわけではございまして。

そういう状況を見ますと、やはりこの最賃法の改正が実効あるものであるためには産業政策が非常に大きな意味合いを持つものであります。それで、今日は経産省と国土交通省からもおいていただいておりますが、まず中小企業からお伺いをいたします。

特に、中小企業の下請企業においては、親企業から値下げ要求などがあつて経営も苦しい状況にあると聞いております。このような企業の経営の安定が図られなければ労働者に対してきつとした賃金を支払うということが難しくなっております。このための強力な施策が必要だと考えますが、どのような取り組みをしていただいているのでしょうか。

○政府参考人(長尾尚人君) 議員御指摘のとおり、全体として景気回復が続けられている中で、中小企業のおおくはその恩恵に浴していないという認識を持っております。そういう厳しい状況の中にもあります中小企業に對しては、景気回復の果実、それをどうやって均等にさせていくのかという観点からいえば、下請取引の適正化というものが非常に重要な課題になってまいります。

このため、経済産業省におきましては、公正取引委員会とも協力いたしまして、下請代金支払遅延等防止法を厳正に運用し、違反行為を取り締まっております。

具体的には、一般に親企業に對しては、下請事業者の方々が親事業者に對して違法行為を積極的に申し立てるといったのはなかなか難しいわけではございまして。このため、年間十萬社程度の下請事業者に對しては、親事業者との間の取引に関する書面調査を実施しております。また、その結果を活用いたしまして、例えば平成十八年度におきましては、約四千社の親事

業者に對して警告文書を出すのと同時に、約一千社の親事業者に對し立入検査を行ったところではございまして。その立入検査の結果、下請代金の支払遅延などの違反行為が見受けられた九百社に對しては改善指導を行ったところでございまして。

一方、取締りだけではなかなか世の中良くなるわけではございまして、元請企業と下請企業の間のいわゆるウイン・ウイン関係を申します。望ましい取引関係の構築を促進するということも重要なことだと思っております。今後とも、引き続き、この関係の改善を図りたいと思っております。このほかこれに加えまして、IT等を活用した経営基礎力の向上と、IT等を活用した資金調達の円滑化にも努めてまいりたいと思っております。

○坂本由紀子君 我が国は中小企業が数多く存在して、それが日本の経済を支えているわけですし、また、働く人たちもそのほとんどが中小企業で働いている方が多いわけではございまして。そういう意味で、中小企業対策というのは大変重要でございまして、今お伺いした年間十萬社について書面調査をし、重ねて立入検査までしっかりとフォローし改善指導をしていただいているということは大変大事なことだと思います。この点についてはこれからもしっかりと法の趣旨が厳正に守られるように御指導いただきたいと思っております。

また、業種別のガイドラインにございまして、これは具体的にどのような運用がなされていくのか、もう少し詳しく教えていただきたいと思います。

い方式であるのかということも具体的に書いていただき、何が望ましくない事例であるのかということも明確に書いていただくという形でやっております。それ以外に、国交省の方でも建設業のガイドラインというものも策定されておりまして、現在八業種についてガイドラインが作られておるところでございまして。

このガイドラインが適正に運用されているかどうかについては、できるだけ幅広い層からそれをウオッチしていただくことが必要だということも考えておりました。現在、下請取引センターというのが都道府県四十七にございまして、それを中核にしまして、より中小企業に近い存在であります商工会議所、商工会を窓口にして、実際に具体的にそれがちゃんと運用されているかどうかという声を吸収していただくというメカニズムを構築しようとしておるところでございまして。

○坂本由紀子君 是非よろしくお願いをいたします。

次に、もう一点国土交通省の方にお伺いをしたいのですが、先ほど午前中にハイヤー、タクシーについての事業が取り上げられました。今年の六月の最低賃金についての一斉監督の状況を見ますと、確かにハイヤー、タクシーは違反率が一六・八%で高いのですが、更にそれより高いのが道路貨物運送業で、二一・四%という最も高い違反率になっておるわけではございまして。

この業界は極めて厳しい状況に置かれていて、様々な問題があるがゆえに最賃違反も多いという状況になっているのだと思っております。国土交通省の方では業界が置かれた現状についてどのような認識をお持ちでいらつしやるのでしょうか。

○政府参考人(神谷俊広君) お答え申し上げます。トラック輸送でございまして、御承知のように国内貨物輸送のトンキロベースでは六割、トンキロベースでは九割という大宗の輸送を分担をしております。非常に重要な存在ではございまして、一方で事業者の九・九%、これが中小企業と