

(第一類 第十号)

第一類 第十号

國 土 交 通 委 員 会 議 錄 第 九 号

平成十七年四月十三日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 橋 康太郎君

理事 衛藤征士郎君

理事 望月 義夫君

理事 阿久津幸彦君

理事 土肥 隆一君

理事 岩崎 忠夫君

理事 江藤 拓君

理事 河本 三郎君

理事 武田 良太君

理事 寺田 稔君

理事 菅原 一秀君

理事 古川 稔久君

理事 松野 博一君

理事 吉野 正芳君

理事 梶原 康弘君

理事 高木 義明君

理事 長安 伸君

理事 伴野 豊君

理事 松原 仁君

理事 和田 隆志君

理事 若泉 征三君

理事 谷口 隆義君

同日 辞任 吉野 正芳君

同日 辞任 楠田 義偉君

同日 辞任 松井 一實君

内山 晃君

本件調査のため、本日、参考人として日本道路公団総裁近藤剛君の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○橋委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○橋委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。古川禎久君。

○古川(禎)委員 おはようございます。自由民主党的古川禎久でございます。

早速ですが、中国における反日デモの報道を見ておりまして、大変憂慮をいたしております。責められるべきは中国の余りに偏った反日教育であると私は思っておりますが、責任は日本にあると居直る中国政府の態度には、もうただただあきれるとばかりでございます。

再三再四にわたり、我が国は中国に対しまして、無断の、無届けの海洋活動に対しまして抗議をいたしておりますが、これに対しても平然と無視をして続けておるわけですから、そういうさまを見ておりますと、今度は尖閣諸島などへまた領海侵犯や不法侵入をするのではないかということをどうしても心配してしまうわけでございます。

昨年の夏、海上保安庁のYS機に乗りまして、尖閣諸島を視察してまいりました。委員会でも行かれたことと聞いておりますが、私は議連で参りました。上空から見ておりまして、想像以上に海域が広うございまして、これを実際警備するのは大変なことだろうなということを実感したわけでございます。

日本関係が緊迫してくる中で、現場の巡視艇の皆さんも大変緊張が高まつておられることが多いです。しかし、日本は主権国家でありまして、それが國で、どんな理由があるにせよ、そうした行為は当然のこととございまして、これは、仮に我

えをお伺いしたいと存じます。

○石川政府参考人 尖閣諸島の領海でございますけれども、從前から當時、巡視船二隻を配備して警備を実施してきたところでございますが、昨年三月二十四日に魚釣島への中国人不正上陸事案が発生いたしました。

これを踏まえまして、私ども、警備体制を強化し、現在、常時、二十四時間、巡視船二隻体制により警戒監視に当たっているところでございます。さらに、航空機により周辺海域を隨時哨戒しております。

石垣港から高速巡視船艇を現場に急行させるなどにより、現場勢力を増強するということにしてござります。また、本年二月九日には、政治団体が魚釣島に設置いたしました灯台の維持管理を海上保安庁が行うこととしたところでもございます。

私どもとしては、今後とも、関係機関とも連携を密にいたしまして、警備情勢に応じて、現場職員とともに全力を挙げて領海警備を実施してまいります。

○古川(禎)委員 長官、ありがとうございます。本当に、このデモ騒動も沈静化する気配は見えないわけですが、憂慮すべきは、中国政府がこれを黙認もしくは暗黙の了解を与えているのではないかと思われるようなコメントも聞かれるところでございます。

この事態に對しまして、大臣、どのようにお考えでしょうか。お考えをお聞かせいただければと存じます。

○北側国務大臣 今回の一連の中国でのデモにつきましては、私も、中国政府当局が、その国内にある大使館また企業が暴力的な行為に遭つた場合に、きちんと警備をしていく、守つていくという話は変わりますが、私は、現在、我が国には二つの流れがあると思っております。あえて申しますと、一つはアメリカ式の競争原理を追求する考え方、もう一つは日本式の調和原理を重んずる考え方、徐々にこの二つに分かれつつあるのではないかというような気がいたしております。それはきちんと中国のアメリカ型の競争原理、市場経済至上主義

今現にそのように政府として取り組んでいるところでございます。

私は、一方で、もう少し長い目で見た場合に、日中間、これは隣国同士でございます。日中間といふのは、我が国の外交関係の中でも、日米関係とともに非常に重要な二国間関係であることは間違いないと思うんですね。

そういう意味で、経済的にもまた安全保障の面でも、またその他さまざまな面を考えましても、日中関係がこの先、未来に良好な関係を構築していくことはやはり非常に大事なことであるというふうに思つております。今非常にアゲンストの風が日中間にはここずっと流れているわけだと思いますけれども、私は、ぜひ、長い将来を見据えた上で、そこはやはり政治の大事な役割だと思うんですけれども、フォローの風も吹かしていくことも、やはり努力はしていかないといけないなというふうにも思つていろいろなところでございます。

○古川(禎)委員 大臣、ありがとうございます。去年、大臣とは御一緒に北京を訪問させていただいております。今、大臣のお話を伺つておりますと、両国の友好関係を長い視野で見つめ、しかし、主権国家としてきちんと対応していくといふしっかりした御答弁をいただきました。本当にありがとうございます。

海上保安庁の長官にもお願い申し上げます。ぜひ、現場で体を張つて頑張っていただきおりました。上空から見ておりまして、想像以上に海域が広うございまして、これを実際警備するのは大変なことだろうなということを実感したわけでございます。

○古川(禎)委員 大臣、ありがとうございます。去年、大臣とは御一緒に北京を訪問させていただいております。今、大臣のお話を伺つておりますと、両国の友好関係を長い視野で見つめ、しかし、主権国家としてきちんと対応していくといふしっかりした御答弁をいただきました。本当にありがとうございます。

海上保安庁の長官にもお願い申し上げます。ぜひ、現場で体を張つて頑張っていただきおりました。上空から見ておりまして、想像以上に海域が広うございまして、これを実際警備するのは大変なことだろうなということを実感したわけでございます。

○北側国務大臣 今回の一連の中国でのデモにつきましては、私も、中国政府当局が、その国内に

あります。しかしながら、日本は主権国家でありまして、その関係が緊迫してくる中で、現場の巡視艇の皆さんも大変緊張が高まつておられることが多いです。しかし、日本は主権国家でありまして、それが國で、どんな理由があるにせよ、そうした行為は当然のこととございまして、これは、仮に我

といいますのは、私は、ある意味、いわゆる構造改革に端的にあらわれておると思うんですが、さまざまな規制緩和、市場開放、民営化と言われるような政策がそれに当たって、アメリカ式のシステムを日本の社会に同化させようというような方向で動いていると見ております。

片や、このような流れに対しまして、いや、日本には日本に合った価値観、考え方があるのだ、長い歴史と伝統で培った日本式の考え方があるのであって、日本はあくまでも日本人のための日本に合った政治を目指すべきであるというような考え方方がこれに対して生まれてきております。そして、私が見ておるわけでございます。

私は、保守政治といふものは、日本の古きよきものを受け継いで、それをさらに発展させて後世に伝えていく、これが保守主義であり、保守政治家の目指すべき道であると私は考えておるわけあります。

残念ながら、現在はこの競争原理の方が優勢になつてゐるよう思えてなりません。これのもうらすものは二極化でございます。例えば、都会対地方、工業対農業、大企業対中小零細、大企業対家計、このように二極化が進行して、いわゆる構造改革が進むとますますこれが固定されていくのではないかというような危惧を持つております。

本来、政治というものは弱い者のためにあるものであつて、恵まれた者がさらに恵まれた状況で大きくなつっていくことを追認するというこ

とは、私は日本の保守政治家としてはいささか考えが違うのではないかというような考え方をいたしております。

今、都市対地方と申しましたけれども、地方は今大変苦しんでおります。もう皆様御存じのところではござります。長引く不景気と、それから公共事業費も縮減が続いております。さらにまた、今

申しました構造改革というこの相乗効果で、いわば崩壊寸前まで追い込まれている、これが地方の現実だと私は思っております。

しかし、地方がこれでだめになつてしまつた場合、結局は都会もだめになつてしまふのでござります。日本の國は、都會と地方、合わさつて初めて一つの國、和をもつてとうとしなせという言葉のとおり、二つが、両者が調和して初めて國の體をなすわけでありまして、都會が都會のみで繁榮できるものではありません。したがいまして、私は、今地方が危機に瀕しているというならば、この地方に今救いの手を差し伸べるべきである、地方再生策を緊急に打つていただくことが日本の國を救う道だと考えております。

かぎは、私は公共事業、公共投資の拡大にあると思うわけでございまして、それが雇用増大にも直結をすると考えております。緊急に必要な社会資本整備のために公共投資を拡大すること。今まで地方へ向けてお金の流れをつくること、これが実は今喫緊に必要なことだと私は思つております。

残念ながら、公共事業に対しましては、近年、誤った風潮といいますか、世論の公共事業というものに対する見る目が非常に僕は冷たいなというふうに感じることがございます。例えば、公共事業こそが財政破綻の元凶である、だから公共事業はもうなくしてしまえ、特に地方の公共事業はまだであるというような論調が一部のマスコミなどで喧伝されることもございます。しかし、これは明らかな錯覚であり、いわばぬれぎぬであると私も、これは公共事業のせいだと言われてしまつては思つております。

例えば、平成十七年度の当初予算におきまして、国債発行額三十四兆四千億円、うち建設国債は六兆二千億円で一八%です。残りの八二%は赤字国債なのであって、このふえ行く赤字国債までも、これは公共事業のせいだと言われてしまつて

はたまらないなというふうに思うわけでございま
す。

また、巨大な額の為替介入というものが行われて
おります。莫大なドルを買って、それを米国債に
かえる。何十兆というお金が使われておるわけで
すが、そうやつて米国の経済を支えるお金が膨大
にあるのであれば、そのうちの何分の一でもい
から、これを地方に回すべきではないかというふ
うにも思います。

また、一部には、いわゆるケインズ理論は死ん
だというふうに言われておりますけれども、しか
し、この委員会でも以前議論の対象になりました
ように、波及効果もしつかり確認をされておるわ
けでありまして、ここは、一時的に支出がふえて

も、一種の迂回作戦ということで公共投資を拡大するということが求められていると私は思いました。ブッシュ米国政権は、成長政策によって財政赤字を削減するということをはつきり言つております。我が日本も、今こそ積極財政に政策転換をするべきであつて、内需拡大、景気回復を基本にして、地方を重視した公共投資拡大に力を注いでいただきたいと思っております。今後、財政制度等審議会や経済財政諮問会議において、平成十八年度の予算編成に向けた議論がスタートすることになると思います。公共投資の拡大に向けて、大臣の御所見をお伺いしたいと存じます。

○北側國務大臣　今、委員がおっしゃいましたように、公共事業がむだである、悪であるというふうな風潮というのは、私も間違っているというふうに思います。現在の国民、また私どもの将来の世代のために必要な社会資本整備というのはたくさんまだ残っていると思うわけでございまして、社会資本整備の必要性、重要性については、何らこれからもその重要性については変わつてならないというふうに私も認識をしておるところでございます。

ただ、一方で、財政の問題が、やはりこれは避けては通れないと思つております。これだけ借金

がふえてしまって、これもまた次の世代に残してしまおうわけでございますので、この財政の健全化をどのように進めていくかということ、やはり一方で重要な課題であるというふうに認識をしております。

おりまして、景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目標に、その重点化、効率化を図つていくというふうに一つの目標を定めております。

そういう意味では、十七年度予算では七兆五千億でございますので、七兆五千億のレベルといいますと、平成二年が七兆三千億、平成三年が七兆六千億、ほぼ私は、骨太の方針、「改革と展望」で目標とした段階にそろそろ近づいてきているのではないかと。果たしてこれからまた同じような抑制基調でいくべきなのかどうか、これは政府全体としてよく議論しないといけませんし、この夏のシーリングでの大きな課題だなというふうに認識をしているところでございます。

社会資本整備につきましては、冒頭申し上げましたように、まだまだその重要性というのはある、必要なところもたくさんある。ただ一方で、その公共事業予算についてできるだけやはり効果的に使っていく必要があるわけでございます。今委員のるるおっしゃった地方の活性化、地域経済の活性化に資するようにするために、この公共事業予算をどう使っていくことが一番効果的なのか、そういう観点は非常に大事な視点であると思つております。

また、昨年は本当に災害の多い年でございまし

た。まだまだ災害予防、防災、減災という観点からは、それはもうやらないけないことがいっぱいあるわけでございます。それはもう委員の皆様よく御承知のとおりでございまして、こうした社会資本整備も当然優先順位が高い。さらには、これから本格的な高齢社会がやってくるということを考えますと、この高齢社会にふさわしい社会資本整備、まちづくり等もさまざまやらないければ部門がございます。さらには、今日日本の置かれている状況を考えますと、私は、経済を確実に発展させていくためには、国際競争力の向上に資するような分野、例えば国際空港、国際港湾の整備というのをやはり急がれる事業だというふうに思つております。

こうした優先順位を明確にしながら、これからも着実に社会資本整備を進めてまいりたいというふうに思つております。

○古川(禎)委員 大変前向きな、心強い御答弁をいただきまして、感謝申し上げます。ありがとうございました。私の質問を終わります。

○橋委員長 金田誠一君。

○金田(誠)委員 おはようございます。民主党の金田誠一でございます。

きょうは、タクシー事業における規制緩和政策の失敗について質問をしたいと思います。

タクシー事業においては、近年、輸送人員、輸送収入、日車営収、とともに減少傾向にあつたところ、三年前の平成十四年二月から大幅な規制緩和が実施されました。その結果、平成十三年度を境にして車両数は急激に増加をし、平成十二年度に二十五万六千三百四十三両であつたものが、十五年度には二十六万七千百四十一両となり、規制緩和からわずか二年二カ月で一万七百九十八両、四・二%もの増加になつたところでございます。

さらに、三年を経過した平成十六年度末の数字は、これよりさらに深刻なものになつてていると思われるわけでございますが、平成十二年度に比較して、この平成十六年度では何両、何%の増加になつたのか、数字が出ていればお示しをいただけ

たいと思います。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

直近で申します。平成十七年の一月末の数字を持つてまいりましたが、一月末現在で、法人事業者のタクシー車両数は二十一万九千七百二十六両ということになつております。これは規制緩和前の直前の十四年の一月の末と比べますと、約一万四千二百両、六・九%ほどの増加というふうになつております。

○金田誠委員 大変な数字だと思うわけでございます。車両はある一方でございまして、これからもこれはさらにふえていくだろう、こう推測をするところでございます。

このように急激な車両数の増加があれば結果どうなるか、これはもう申し上げるまでもないわけでございます。タクシー業界は、仮に規制緩和がなかつたとしても、未曾有の経済不況で乗客は減少の一途をたどってきたわけです。そこに加えて規制緩和でございます。著しい供給過剰が生じて日車営収はますます減少し、経営は圧迫されるばかりでございます。これにより、運転者の給与は必然的に低下をいたします。

自動車交通局の方から資料を先般いただきましたけれども、平成十五年度の年間給与額、タクシーと全産業を比較すれば、それぞれどのような数字になつていますでしょうか。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

平成十五年のタクシー運転手の年間給与額につきましては、厚生労働省の賃金構造基本統計調査によりますと、男性のタクシー運転手、年間約三百十五万という数字に対しまして、全産業の男性労働者が五百四十八万円というふうになつております。

○金田誠委員 タクシー運転者が三百十五万、全産業五百四十八万、比較をしますと、全産業の五七%にとどまつてゐるわけでございます。金額にしまして二百三十三万円もの格差が生じているわけでございます。この年収三百十五万円という数字は、タクシー運転者の年間給与額は、昭和五

十九年度の水準、ちょうどこの五十九年度の水準がおおむねこの数字でございまして、ここまで下落したということになるわけでございます。昭和五十九年といえば、何と二十年前の水準でござい

ます。大臣に伺いたいと思いますが、この年間給与額を聞いて、大臣、どのような感想をお持ちになりますか。お聞かせをいただきたいと思います。

○北側国務大臣 タクシーの運転手の皆様の置かれている厳しい状況につきましては、これまで予算委員会初め、たびたび取り上げをされてこられました。私も地元は大阪でございますので、その厳しい状況についてはよく認識をしておるつもりでございます。

きょう、これから金田先生には詳細な御質問があると思いますので、その中でまた私も議論に参加させていただきたいと思っておりますけれども、そういう実態、そういう状況を私も感じておりますので、国土交通省の担当局の方にはその実態を全国的によく調べてもらいたいということを指示しているところでございます。早くそれを取りまとめをしていただきまして、できるだけ早くそれを取りまとめをしていただきまして、対策についてしっかりととつてまいりたいというふうに考えております。

○金田誠委員 大臣の感想を伺いまして、全く同感だということで理解をさせていただきました。ありがとうございます。きょう、これから細部にわたつて質問させていただきたいと思います。

○金澤政府参考人 例えば私の地元、北海道一割が最低賃金を割り込んでいるということです。さいますから、早急に具体的な特定をしていただけれども、ぜひ前向きな答弁を期待いたしたいと思います。

こうした状況の中で、例えば私の地元、北海道においては、自動車運転手の最低賃金制、産業別最賃、これの新設を求める運動が広がつてゐるところでございます。このまま座して死を待つわけにはいかないというところまで追い詰められてゐるといふことでございます。

○金田誠委員 最後の一言が、そういうことを期待して規制緩和に踏み込んだんだと思うわけでございますが、この三年間でそうならなかつた、そういうところか、逆の方向に行つてしまつたと

このように、最低賃金さえ割り込むという状況は、まさに異常事態と言わざるを得ないと思うわけでございます。前段、大臣に感想を伺つたわけ

思ひます。このまま座して死を待つわけにはいかないというところまで追い詰められてゐるといふことでございます。

○金澤政府参考人 昨年十二月には北海道地方の最低賃金審議会が開催されました。その中で、北海道地方労働局から次のことが明らかになりました。道内ハイタ

ク労働者の一時間当たりの平均賃金は平均で九百三円ということですが、地域別最賃、地域最低賃金六百三十八円、この六百三十八円以下と思われる労働者は約一割に上るということが一つ。その中身、地域別に見ますと、道東では二八・四%、道南では一七・四%、道北で一八・三%、道央は少しいいんですが四・一%、こういう実態であるということでございます。

こうした状況が明らかになつた以上は、最低賃金法第五条、これに基づいてしかるべき措置が講じられる必要があると思います。厚生労働省、きょう御出席いただいていると思いますが、対応を明らかにしていただきたいと思います。

○松井政府参考人 お答えさせていただきます。タクシー運転者の労働条件確保という観点から問題があると認められるタクシー事業所に対しましては、これまで監督指導をいたしておりました。さらに、監督指導の結果、委員官指摘の最低賃金法第五条違反、こういった法違反がございました。されば是正を指導するという措置をまず講じておきたいというふうに考えております。

○金田誠委員 北海道地方労働局の調査で、約一割が最低賃金を割り込んでいるということです。さいますから、早急に具体的な特定をしていただけれども、ぜひ前向きな答弁を期待いたしたいと思います。

○金田誠委員 最後の一言が、そういうことを期待して規制緩和に踏み込んだんだと思うわけでございますが、この三年間でそうならなかつた、そういうところか、逆の方向に行つてしまつたと

このように、最低賃金さえ割り込むという状況は、まさに異常事態と言わざるを得ないと思うわけでございます。前段、大臣に感想を伺つたわけ

思ひます。このまま座して死を待つわけにはいかないというところまで追い詰められてゐるといふことでございますが、今度は自動車交通局長、これに

ついでございます。前段、大臣に感想を伺つたわけ

思ひます。このまま座して死を待つわけにはいかないといふことでございます。

○金澤政府参考人 タクシー運転者の賃金に関する金田委員の御質問でございますが、タクシー事業と申しますのは、原価に占める人件費の割合が非常に高い労働集約型の産業でございますほかに、歩合制賃金を主体としておるために、経営状況の悪化がすぐストレートにタクシー運転者の収

入に反映されるという特性があるものでございます。

タクシー事業者の経営環境は、残念ながら、最近の景気の動向や、規制緩和後の新規参入等もあります。まだ総需要が上向きに転じるというふうには至つておりません。むしろ、このような大幅な増車によりまして、一両当たりの売り上げが減少を続けておるということです。

私どもといたしましては、こうした状況を、先生の結果として歩合制を基本としておりますタクシー運転手の皆さんの中収も減少しております。大変私どもも心を痛めおるところでございます。

私どもといたしましては、こうした状況を、先生の結果として歩合制を基本としておりますタクシー運転手の皆さんの中収も減少しております。大変私どもも心を痛めおるところでございます。

私は、厚生労働省のお話をございましたが、最賃をも下回るような実態、これは大臣からも調査の指示がござりますが、こうした事態があれば厚生省と連携して厳しく取り締まつてまいります。さらに、監督指導の結果、委員官指摘の最低賃金法第五条違反、こういった法違反がございました。されば是正を指導するという措置をまず講じておきたいというふうに考えております。

○金田誠委員 お答えさせていただきます。タクシー運転者の労働条件確保という観点から問題があると認められるタクシー事業所に対しましては、これまで監督指導をいたしておりました。さらに、監督指導の結果、委員官指摘の最低賃金法第五条違反、こういった法違反がございました。されば是正を指導するという措置をまず講じておきたいというふうに考えております。

○金田誠委員 最後の一言が、そういうことを期待して規制緩和に踏み込んだんだと思うわけでございますが、この三年間でそうならなかつた、

このように、最低賃金さえ割り込むという状況は、まさに異常事態と言わざるを得ないと思うわけでございます。前段、大臣に感想を伺つたわけ

思ひます。このまま座して死を待つわけにはいかないといふことでございます。

○金澤政府参考人 タクシー運転者の賃金に関する金田委員の御質問でございますが、タクシー事業と申しますのは、原価に占める人件費の割合が非常に高い労働集約型の産業でございますほかに、歩合制賃金を主体としておるために、経営状況の悪化がすぐストレートにタクシー運転者の収

特に宮城県は、緊急調整地域の発動を可能にするために経済改革特区を逆手にとった逆特区というものの申請に至っているわけでございます。逆特区は残念ながら認められませんでしたけれども、業界等に与えたインパクトは非常に大きい、大変大きな問題提起になつたと思うわけでござります。

私は、去る四月一日に、民主党の調査団の一員として、その宮城県仙台市を視察し、県のタクシー協会の会長さんなどから切実なお話を伺つてきましたところでございます。

例えば、三年間で七百台ふえた、これは二割だ

というお話。運転手の平均年齢は五十八歳から五十九歳、年金生活者でなければもうやつていけないという状況になつてゐる。小さな会社は社長の

年金を会社に入れて、ようやく給料を払つてゐる。業界は、減車は賛成だけれども、自分で減らしても他の人がやるのでは意味がない。緊急調整

地域にしてももらえば減車の効果が出る。タクシーの渋滞が原因で大きな事故を誘発していると

いうことも起つてゐる。タクシーの整理員が群衆とのトラブルに巻き込まれるということも発生

をしているという状況など、説明をいただいて、その後繁華街も視察したわけでございますが、二

重駐車が常識で、警察とタクシーのイタチごつ

こ、こんな状態でございました。逆特区を申請せざるを得ないという気持ちが痛いほど理解でき

た、そんな視察だったわけでございます。

大臣、また改めてこれは御発言いただきたいと

思うんですが、大阪もそうなんですかとも、仙

台もこんな状況です。もうどうしようもなくなつてゐる。逆特区でも何でももう申請せざるを得ない、こういう心情、ぜひ受けとめていただきたい

と思うんですが、いかがでしよう。

○北側国務大臣 この間、東北の運輸局長と話を

する機会がございまして、その仙台の今置かれて

いるタクシー業界、また運転手の方々の状況について報告も受けたところでございます。大変厳しい状況にあることは聞かせていただいているとこ

ろでございます。今委員がおっしゃつたようなあるの問題点があることもそのとおりだというふうに思つております。

私は、先ほどの委員の御発言に関連しまして、先ほどの公共事業も一緒なんですけれども、公共事業も悪だと、それから規制改革は正しいだとか、そういう空気、ムードというのは、やはりこ

れはよくないというふうに思つております。

いまして、規制改革が何でも正しいということは思つております。まず冒頭、それは申し上げておきたいというふうに思つております。その上

で、逆特区提案も出さざるを得ないような厳しい状況なんだという委員のお話は、全くそのとおりなんだろうと、いうふうに思います。

ただ、この逆特区自体は、一つは、今も委員もおつしやつたように、これは宮城県仙台市に限られたことではございません。ある意味では、全国的に、あちこちの特に都市において同じような傾向があるわけでございますし、また、仮にこの緊急調整地域の指定を行つたとしても、これはどう

いう効果があるかというと、一時的に増車が凍結されるだけなんですね。今、既に冒頭お話があつたように、増車されてしまつておられるまし

たます。減車をすることにはつながらないわけですが、いまして、むしろ今のこの実態というのをよく踏まえた上で全国的に対応しなければならない課題であるというふうに認識をしておるところでござります。

ちなみに、仙台市におきましては、こうした逆特区提案というのもございました。これを契機にいたしまして、今タクシー事業者の方々、利用者の方々、それから関係行政機関等から成る協議会を設置させていただきまして、具体的な方策を今検討しているところでございます。第一回の協議会が、もう委員も御承知かもしません、三月の四日に開かれました。本年の八月中を目途にこの

検討結果を取りまとめていこうということで議論をされているというふうに承知をしております。

○金田(誠)委員 この緊急調整地域ということでおざいますが、確かに一時的に増車をストップするだけであつて、今ふえてしまつた車両を減車するという効果は具体的にはないという大臣の御指摘のとおりだと思うわけでございますが、宮城の会長さんから聞いてきたことは、増車がストップされるだけで違うと。増車がストップされれば、各業者、それぞれ、もうこれ以上増車はしたくな

い、あるいは、できることなら減車をしたいとい

う意識はあるといふんです。そのときに、自分

のところが率先して減車をしたところで、今の状態だと、どんどんほかが増車できるわけですか

ら、何の意味もない。自分が減車しても、ほかが増車すれば何の意味もない。それを意味あるものにするために、緊急調整地域に指定をされれば、増車がされないということになれば減車の意味も出てくるということをおつしやつておられました。大臣のおつしやつるその緊急調整、確かにそのおりなんですが、それをやることによって減車効果、波及効果が出てくるということを現地ではおつしやつていたということを御紹介申し上げておきたい、こう思うわけでございます。

私も大臣と同感でございまして、規制緩和全般、全部だめだなんと言つつもりは全くございません。同じように、公共事業についてもそうでございます。いい公共事業ももちろんござります。

しかし、これは何だらうというのもあるわけでございまして、その辺をきつとめり張りをつけてやるということが、大臣まさにおつしやるとおりのことだと思うわけでござります。

そういう意味で、タクシー以外の事業においては、規制緩和が成功した例、相当あると思います。

それを私は否定するつもりはありません。しかし、タクシー事業においては、平成十一年の運政審自動車交通部会の答申にこういうふうにあるわけですね。「歩合制等を背景に増車に伴う固定費が少ないので事業者の増車意欲が極めて強い」ということがこの規制緩和を求める答申にも既に記載

されています。このとおり述べられていて、現実はまさにこのとおりの状況になつたということでございまるだけであつて、今ふえてしまつた車両を減車するという効果は具体的にはないという大臣の御指摘のとおりだと思うわけでございますが、宮城の会長さんから聞いてきたことは、増車がストップされるだけで違つた、市場の失敗を招いた。

ここで大臣にぜひしっかりと認めをいただきたいと思いますのは、タクシー事業に関する規制緩和は、今日まで三年間の状況を見れば失敗だつたということを、この際、もうぜひお認めをいただきたいということが一つ。

あわせてもう一点お聞きをいたしますが、市場原理による需給の均衡が期待できない以上、市場原理以外の方法で供給過剰を是正する以外にないわけござります。そのため、現行道路運送法においても、第八条に緊急調整措置という規定があるわけでござります。ところが、現状では、緊急調整地域に指定されているのは沖縄本島のみで、他の地域は放置されたままという状況でございます。今日のような深刻な事態にありながら、なぜこの緊急調整措置が発動されないのか。

この二点、あわせて、大臣、ぜひ明快にお答えをいただきたいと思います。

○北側国務大臣 そろそろこの問題のかなり本質的な部分に入ってきたかと私は思つてゐるんですけども、議論が。

先ほど、平成十一年の運政審の答申を金田先生、読んでいただきました。私、今回の一連の問

題、確かに全体としてのタクシー需要がなかなか伸びてこない、ここに一つ大きな要因があります。とともに、増車されている車両の状況を見ますと、新規参入業者による増車の数というのは約三千台なんですね。むしろ、既存の業者の方々の増車台数というのは一万を超えておるんですよ。

そうすると、三年前の規制緩和によりまして、増車という部分を取り上げますと、新規参入の業者の方々よりも、その三倍以上も既存の、従来か

んですね。ここに、やはり私は、問題点といいま
すか背景が一つあるなというふうに思つておるん
です。

方々といふのは歩合制になつております。そして、その歩合制が、最低賃金が必ずしも高くない、先ほどおつしやったように、高くない。それで、歩合制だと。そうすると、事業者の方々からしたら、増車をしましても、人件費となるコストは、最低賃金、固定費が小さいのですから、事業者の方のコストは余りかからないで一方で増車だけをするというふうな方向に働きがちであるといふ指摘だったと思うんです、これは。それがまさしくこの指摘どおりの問題点が今の中で出てきている。一方で、なかなかタクシー業界全体の需要が大きくならないというふうな状況にあるところに今の問題点が、背景があると私は思つていろいろございます。

ただ、一方で、かつてなかつた、利用者側から見ますと、ああ、こんなことをやつているなどといふうなタクシー事業者もあるんですね。例えば、私の地元でいきましたら、たしか五千円を超えたらあとは全部半額だというんですね、幾ら乗車しても半分になる。遠距離割引ですね。それから、京都の駅前には、一日観光幾らと出てますわ。ああいう観光タクシーとか、それから、車いすの方々から連絡があつたときに、運転手さんがそこ飛んでいって、そして車いすとともに利用者の方々を目的地までお連れする、こういう福祉タクシーとか、そういう意味では、さまざま新たなサービスがこのタクシーフィーにおいても出てきているところは、これはいい意味で評価もしなければならないといふうに思つてゐるところでございます。

しかしながら、委員が先ほど来申し上げておられますように、問題、課題があることも全くそのおりでござりますので、今冒頭申し上げましたように、まず実態把握をしつかりしてもらいたいということを当局に対して今指示しているところ

例もございます。八月には取りまとめをするといふうにも聞いておるところでございまして、そうした議論、また取りまとめをよく見守つて、しっかりととした対策を講じられるようにしてまいりたいと思っております。

○金田(誠)委員 遠距離割引とか観光タクシーのさまざま料金体系、大阪ですと五十通りとか六十通りとか、大変な料金の種類ができるといふふうに伺っております。これはもう供給過剰になるものですから、二重駐車、三重駐車の状況になるものですから、どうしてもお客さんをとるために料金値下げ競争ということにならざるを得ない。そして、収入はどんどん落ち込んで、運転者の給与レベルは二十年前の水準まで落ち込んでしまっている。一つ一つの料金が、遠距離割引等々を見れば、高いより安い方がいいという比較はできるかもしれませんけれども、業界トータルで見るとそういう結果がなぜ起つたのか。供給過剰である、そして、その結果、営業成績あるいは労働条件等がどうなつたのか。後で事故の問題も申し上げますけれども、それがどういうふうに事故などに結びついているのかということをぜひトータルでごらんをいただきたいなと。

どんな規制緩和であつても、一つ一つのものをとらえれば、それはプラス面というものもあるんですよ、確かに、中にはいろいろな。ただ、トータルとして見て、それが規制緩和として成功だつたと言えるのか、それとも失敗だつたということになるのかと、お尋ねをしたつもりでおりますが、明確な御答弁は今ちょっとおいただけなかつたのかなというふうに思います。今後詳細な調査をしてくるというものを確信いたしているところでございます。

こういふさまざま問題がありながら、局長、今度質問しますが、やつていることは逆でないかということを申し上げたいわけでござります。

「緊急調整措置の発動要件等について」という表題の通達が昨年、平成十六年八月二十六日付で自動車交通局長名で改正をされ、特別監視地域の指定の要件が強化された。その結果、指定地域は二百五十四地域から百二地域と半数以下に減少しましたというふうに聞いております。

何を考えておられるのか、この深刻な事態に、本当に理解に苦しみます。今日、供給過剰の状態はいよいよ深刻になつていて、緊急調整の前提となりよいよ深刻になつていて、緊急調整の前提となる特別監視地域、これの基準をいよいよ強化して、指定から外すということは一体どういうことなのか。

これは基本的に、今供給過剰の状態が深刻になつてているというふうにお考えでしょ。供給過剰はいよいよ深刻になつていて、その点をお答えいただきたいと思うんです。供給過剰は深刻になつていて、決して改善はされていない、いよいよ深刻になつていて、いかがですか。

○金澤政府参考人 供給過剰の状態になつているかどうかという現状認識を、昨年八月の通達との関係での御質問でございますが、昨年の通達は、昨年三月に閣議決定がございまして、規制改革・民間開放推進三ヵ年計画の閣議決定でございますが、この閣議決定に基づいて要件の見直しが宿題になつておりました。

それを踏まえて見直しを行つたものでありまして、具体的な内容としては、今御質問の特別監視地域に指定される要件として、車にお客さんがどちらに乗つておられるかという実車率と、それから一日一車当たりの営業収入、この二つの指標を、それまでの状況よりもそれが改善されてない限り継続されて指定されるという要件になつておつたものを、本当に毎年それは指定される必要があるのかということを見直せという観点で、真に重点監査が必要とされる、特別監視地域について私ども重点監査を行いますので、その必要性があるかどうかということを毎年見直すという形の要件に変更したということでございまして、そ

結果、御指摘のとおり、総数でいえば、特別監視地域の数は二百五十四地域であつたものが百二地域に減少しております。

ですから、このような理由で特別監視地域が減少したということではありますので、私どもとして、今委員御質問のように、供給過剰の状態が改善されたからこのように見直したということではございません。

○金田(誠)委員 昨年三月十九日の閣議決定によつて、ということなんですが、この閣議決定自体が間違いんですよ。竹中平蔵流のやり方にまだこだわつて、こういう本当に逆行する閣議決定をやつしているということ 자체が間違いだということをさつきから言つているつもりなんですが、どうも理解されないようで残念でございます。

この緊急調整地域の前提となるのが特別監視地域です。もう特別監視地域になつてているところは全部緊急調整地域にしてもいいところだというふうに私などは思つてゐるわけです。ぜひ、これらの調査の中でそういう結論を出していただきたい。とんでもない状態になつてゐるんですよ、とんでもない状態に。それを、事もあろうに特別監視地域の指定を二百五十四から二百に減らす。一体何を考えているのか、全く理解できません。

そこで、特別監視地域の指定に当たつて、今答弁にも実車率といふことが出ておりましたけれども、これについて申し上げたいと思います。

道路運送法第八条による供給輸送力の著しい過剰、これを判断する場合、日車営収は当然必要だというふうに思います。著しい過剰かどうかといふときには日車営収は当然必要な数字だと思いますが、実車率というのは必ずしも正確な数字をあらわさない。それは、もう皆さんプロですから、よくよくわかっていることじゃないですか。実車率というのは、実車キロを総走行キロで割つた、それが実車率、これで示されるわけですから、客待ち時間が反映されません。供給過剰になればなるほど客待ち時間は増加をし、実車率は低下しなればかりか上昇する可能性もあり得るわけです

よ。それが実車率という数字じゃないですか。このことについていかがお考えでしよう。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

特別監視地域の指定要件のうち、実車率に関する御質問であります。

私どもといたしましては、今委員が御指摘になつた実車率というものについていろいろ御意見がございまして、そういう指標を果たして採用していくいいのかという御意見があるということは私どもも承知をいたしております。

しかし、一方で、日車営収これがふさわしいんだと今委員はおっしゃいましたが、これだけを基準といたしますと、乗務員の乗務形態を変え、勤務のような乗務員をこのごろかなり採用している会社がふえておりますが、そうした乗務形態を変更しただけで大きく数字が変わるというおそれがある。

そういう欠点を補うという観点から、現在は私どもは、実車率を加えて複数、二つですけれども、複数の指標で指定要件を定めておるということをございまして、今委員の御質問にありました、流しが中心でないような、非常に流しの比率が少ないうことから、別途の基準で判定しておるといふことでございます。

○金田誠委員 客待ち時間が長くなれば実車率は低下しないばかりか上昇することもあり得るという数字だということは、もう御承知おきだと認めをいただいたと思うわけでございます。

プロに向かつて提案するというのも失礼ですが、例えはこういう数字などを使えるんではないかなと思って考へて考へていることがあるんですが、御参考までに申し上げるとすれば、キロ数による実車率ではなくて時間数に着目した実車率、仮称実車時間率とも申しますか、こういうもののが、使用が考えられないか。

仮称実車時間率、これは、実車になつてている時

間を総営業時間で割る。客待ち時間が長くなれば長くなるほど実車時間率は低下をする。こういう数値を使えば需給の状況を現在の実車率よりははるかに正確にはかることができるのではないか、これについてぜひある御質問であります。

私どもといたしましては、今委員が御指摘に

なつた実車率といふものについていろいろ御意

見がございまして、そういう指標を果たして採用

していくいいのかという御意見があるということ

は私どもも承知をいたしております。

しかし、一方で、日車営収これがふさわしい

んだと今委員はおっしゃいましたが、これだけを

基準といたしますと、乗務員の乗務形態を変え

勤務のような乗務員をこのごろかなり採用してい

る会社がふえておりますが、そうした乗務形態を

変更しただけで大きく数字が変わるというおそれ

がある。

そういう欠点を補うという観点から、現在は私

どもは、実車率を加えて複数、二つですけれども、

複数の指標で指定要件を定めておるということで

ございまして、今委員の御質問にありました、流

しが中心でないような、非常に流しの比率が少な

いうことから、別途の基準で判定しておるとい

ふことでございます。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

緊急調整地域の指標についての御提案がござい

ました。実車時間というのは、実車率に比べると

乗務員のお客様を乗せた時間をより正確に割り出

すことができるというメリットは確かにあろうか

と思います。

しかしながら、私ども、タクシー事業者における

乗務員の勤務時間管理というものをチェックし

ておりますが、これは、輸送の安全の観点からは、

業務を開始した時間、そして業務を終了した時間

ということのみを管理する形になつております。

逆特

区の提案でもそういう提案でございますが、ぜひ

ひとつ考へていただきたいと思いますが、いかが

でしよう。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

前段の御質問については、端的に言つてそのと

おりでございます。法律に定められた八条の「輪

階では実車率というものを日車営収と並んで指標として採用しているということでございまして、

この御議論が決して私どもとしては意味のない御

議論だということではございませんが、現段階で

は実際にかかることが可能な指標でやつておると

いうことを御理解いただきたいと思います。

○金田誠委員 今、いろいろな衛星を使った機

器などが発達しております。そうした点も含

む、実車率を外してくれ、あるいは苦情件数とい

うものを外してくれと、もう本当に切なる願いが

あります。

こう思うわけでございますが、これについてぜひ

御検討いただきたい、こう思うわけでございま

す。

こういう提案をするのも、実車率が実態を反映

していないということを申し上げたいからでござ

いますし、そういう中で、今回の逆特区の提案で

緊急調整が必要だ、そういうところは全国もう至

るところにある、にもかかわらず実際緊急調整さ

れてているのは沖縄本島だけ、こういう実態とかけ

離れた緊急調整がやられている。これを何とか変

えなければ解決にならぬということを申し上げた

いわけでございます。

私の仮称実車時間率についてのできればコメン

トも含めて、緊急調整というものについてお答え

をいただきたいと思います。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

緊急調整地域の指標についての御提案がござい

ました。実車時間というのは、実車率に比べると

乗務員のお客様を乗せた時間をより正確に割り出

すことができるというメリットは確かにあろうか

と思います。

これによつて示したい内容は、「輸送の安全及

び旅客の利便を確保することが困難となるおそ

れ」、道路運送法八条によるこの点に着目をして

苦情件数などを採用しているのかなというふうに

思いますが、そういうことかどうかが一つ。

あわせてお聞きしますけれども、しかし、供給

過剰の状況は同等であったとしても、それが苦情

等となるか否かは運転者のマナー、街路の形態、

タクシープールの状況等々で異なるのであって、

こうした不確かな要素を要件にすることは適切で

はない。したがつて、緊急調整地域の指定に当

たつては法令違反及び苦情を指定要件から除外す

べきである、こう考へるわけでございます。逆特

区の提案でもそういう提案でございますが、ぜひ

ひとつ考へていただきたいと思いますが、いかが

でしよう。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

前段の御質問については、端的に言つてそのと

おりでございます。法律に定められた八条の「輪

送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれ」があるかどうかという判定のため、法令違反及び苦情の増加というものを指標として使つておるということでございます。

それで、それが不確定要素が多いのではないか、適切な要素ではないかという御意見でございますが、私どもといたしましては、法

律に定められたこの要件をどのよだな要件で判定するかという問題でございますので、御指摘のよ

うな御議論も承知しております。したがつて、輸

送の安全及び旅客の利便性を図るよりふさわしい

指標があるかどうかにつきましても、今後とも検

討してまいりたい、このように考えております。

○金田誠委員 まだ項目数、相当準備をしてきたんですが、時間もあと一問くらいかなというふうに思います。

そこで、法令違反及び苦情の増加、これを指定の

要件としていることについて伺いたいと思いま

す。

これまで項目数、相当準備をしてきたんですが、時

間もあと一問くらいかなというふうに思います。

まだ項目数、相当準備をしてきたんですが、時

間もあと一問くらいかなというふうに思います。

そこで、法令違反及び苦情の増加、これを指定の

要件としていることについて伺いたいと思いま

す。

これまで項目数、相当準備をしてきたんですが、時

間もあと一問くらいかなというふうに思います。

そこで、法令違反及び苦情の増加、これを指定の

要件としていることについて伺いたいと思いま

す。

私は国土交通委員会ではありませんけれども、お

あつたんですが、時間でございますので以上で終

わります。どうもありがとうございました。

○橋委員長 橋原康弘君。

私は国土交通委員会ではありませんけれども、お

あつたんですが、時間でございますので以上で終

わります。

○橋委員長 橋原康弘君。

私は国土交通委員会ではありませんけれども、お

換を図つたなどということでありまして、平成十一年度から許可制、これに伴つて運賃については許可制から事前に届け出制というのがおおむねセットになつてゐる。業界、業種的に見れば、国内航空、乗り合い・貸し切りバス、鉄道、国内旅客船、港湾運送、タクシーという状況でありますし、もう一つ、参入について許可制から登録制に移行したというものが、運賃については事前届け出制から規制撤廃というものがセットになつていて。これが倉庫業、トラックそして内航海運。

陸海空すべてにわたつて規制緩和がなされたというふうに思つてゐるわけでありますし、規制緩和の目的というのは市場の活性化と行政の簡素化ということもあつたかと思ひますけれども、この改革によってどれほどお役人の数が減つたのか、具体的に教えていただきたいと思います。

〔委員長退席、望月委員長代理着席〕

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省は、今御質問のように、需給調整規制の廃止とともに、運賃・料金あるいは営業区域に関する規制の廃止といった規制緩和を実施しまして、事業全体の活性化を促進し、事後チェック体制を強化することで公平な競争条件の確保を図つたといふ大きな行政の転換に踏み切つたわけでございます。

具体的な監査の体制、組織の変更点でございま
すが、平成十四年の七月から、各地方運輸局において監査を専門に行なう部局というものを設けました。ここで、監査内容の充実あるいは監査回数の増加ということを推進しております、効率的な監査を実施しているところでございます。

人数の点につきましては、平成十四年七月に、この新しい組織のために、運輸局の自動車部等の組織を再編して、その要員を七十五名減少させました。そして、それを主とした財源といましまして、監査専門の組織として新たに自動車業務監査指導部などを設け、五十八名の要員を全国に配置して、事後チェック体制の強化を図つているところ

○梶原委員 かなりの規制改革がなされたわけでありまして、監査の要員もかなりの人数だと思うんですが、事後チェックに忙殺されるほど業界が混乱しているのか、あるいはお役所が身内に甘いのか、いずれにしても、そういった削減、適切な仕事量に合わせた要員の配置というのをお願いしていきたいというふうに思います。

本題に入つていただきたいと思うんですけれども、規制緩和から三年、先ほどもお話をあつたわけですが、全国で一万四千百七十三台、内訳をいいますと、新規参入三百八十社、三千九十八台、事業区域の拡大百二社、それに伴う増車が六百二十四台、増車が五千七百五十二台、一万四百五十一台。個人タクシーも若干ふえております。景気が本当に悪い、なかなか回復してこない。

この間の運賃収入でありますけれども、タクシーの運賃収入のピークが、平成三年のことでありまして二兆七千五百七十億、これが平成十五年では二兆一千六十三億、六千五百七億、二三・五%減少している。この減少の中で、わずか三年間で、規制緩和の中で一万四千台以上、個人タクシーを入れると一万五千台近くが増車をしている、これは本当に異常なことだと思うんですよね。

タクシー業界の混乱を示すタクシー運転者の質金のことなんですが、大臣、ここにティッシュペーパー、後で差し上げたいと思うんですが、これはタクシーのドライバーからもらってきたんですが、消費者金融の広告のティッシュペーパーなんですよ。これに、タクシードライバー専門とか、御丁寧に写真まで入っている、絵まで入っている。消費者金融の会社がタクシードライバー専門に営業をかけているわけですよね。客待ち、先ほどあつた縦列、三縦列ぐらいで並んでいる、そこのアルバイトの女の子がずっと配つて回っているわけですよ。それぐらいタクシードライバーの生活が困窮している、大変な状況にある。

あるタクシー会社の社長によれば、給料日になると、ちょっと人相の悪い方が会社周辺を数人う

変な状況にあると思います。

数字で見ると、賃金の平均、先ほどもお話をあつたかもしませんが、二十三万四千九百円、平均年収が二百五十万以下の都道府県が十七県で、もう年金をもらわなければ生活ができない。ですから、当然、高齢化が進んでいる、また非正規のドライバーがあえている。安全上も大変問題ではないかと思います。

実際に最賃問題が激増している。こうした問題に対しても、厚生省としてどう認識し対応しようとしているのか。厚生労働省のお答えをお願いしたいと思います。

○松井政府参考人 お答えさせていただきます。

タクシー業界につきましては、たしか平成九年度の需給調整の量的緩和ということが行われ、さらには十三年度にいわゆる需給調整規制の原則廃止、こういった規制緩和が行われる中で、確実に年収、給与というものが変わってきたという傾向が出ておりまして、特に九年からの減少傾向、これがあり、さらにはまた、先ほど言いました十三年といったところでもさらく減る、こういった傾向が出ておりまして、十六年では年収で三百八万、これは賃金構造基本統計調査によるものですが、三百八万ということになります。これは実は平成八年と比較いたしますと二五・六%の減でありますし、十三年と比較しても七・八%ぐらいい。こういう右肩下がりの傾向がいわば規制緩和と相関関係があるなということをうかがわせるような数字になっております。

この最低賃金がどうなるかということが労働基準行政としてのチェックポイントかなというふうに思っておりますが、タクシー運転手の受け取られる賃金と最低賃金、厳密に比較するということことはなかなか難しうございまして、いろいろ賃金の構成要素を足し引きしなきやいけないものですから、統計的なものはないということでありま

政といたしまして、タクシー運転手の労働条件をチェックするということで事業所を監督した際に、最低賃金法違反というのがどの程度起つてゐるかという率で申しますと、一般的の事業所の場合が五・五%程度の最低賃金法違反がある中で一二・七%，これは十六年の速報であります。こういったことで高い数値を示しておるというふうな事態が透けて見えます。

これに対しまして我が行政はどう対応するかといふことでございますが、最低賃金というのは守らなければならぬ最低の基準でございますので、この条件確保という意味で監督指導を今までも実施してきておりますが、引き続きこの最賃法違反のないように厳正に対応する。したがつて、問題があれば是正指導いたしますし、重大なものについてはかかるべく厳正な手続をするというこ^トを引き続きやつていただきたい、こういうふうに考えております。

○梶原委員 タクシードライバーというのは、東京でいえば十二勤とか十三勤という勤務なんですが、大体二十四時間走り続けるんですね。大変ストレスの多い、距離にすると大体四五百キロ、五百キロぐらい走るんじやないかと思いますが、そういう人たちが最貧にひつかかるような賃金しかもらえない。私は本当に大変な状況ではないかなと思いますし、個別の会社の対応ということになると、なるんじようが、ぜひ国土交通省としつかりと相談をしていただきたいというふうに思います。

この規制緩和によってタクシー業界は大きく変貌したわけであります。その規制緩和前にこうした状況を想定したのかどうか、国交省のお話を聞きたいと思います。

○金澤政府参考人 御答弁申し上げます。

ただいまの点は、これまでも当委員会を始め各委員会において多くの委員からも、そういう現状は十分に事前にわかつていたのかという趣旨の御質問がございました。

私どももいたしましては、何度も御答弁申し上げましたとおり、規制緩和そのものは、利用者利

便の向上を図ることによってタクシー事業者が自分で自分の経営を活性化できる環境整備ということで、そうした観点から行わされたものでございました。これまで、先ほども数字で申し上げましたように多數の新規参入がございました、また多数のさまざまな運賃が導入されました。地域によってもいろいろなサービスが出つつあるという面では、先ほど大臣も御答弁申し上げましたが、一定の効果はあらわれつつあるという認識をしております。

しかし、なお、これは全体の景気の動向もございますが、総需要が回復していない、タクシー全体の需要がまだ横ばいぐらいにしか戻っていないという状況がある中で、一方では、先ほど来議論出ておりますような交通渋滞などの社会問題も出でるということでございまして、私どもは決して、こういうふうになるということを予測したわけではないのですが、こうした状況を踏まえて、今御答弁いただいた厚生労働省等とも連携を強化いたしまして、必要な措置を講ずるとともに、利用者にとってよいサービスが提供されるよう環境整備ということを、事業者の方々と、あるいは組合の方々とも御相談しながら図つてしまいたい、このように考えております。

(望月委員長代理退席、委員長着席)

○梶原委員 今、規制緩和の目的についてもお話をあつたわけですが、需給調整の廃止というのが大きな要素であったわけですよ。これはお役所が許認可権で参入規制なんかしなくとも市場の原理に沿わねばならない、こうしたことであつたと思うんですが、それはそれで理解できるんですが、その適正な需給関係が保たれていないということがもうはつきり三年間の数字で出ているんではないかというふうに思います。このことについてはいかがでしようか。

○金澤政府参考人 タクシー事業に関する規制緩和は、今委員もおっしゃつたとおり、タクシーの需給動向を事業者の自主的な判断にゆだねるということでありまして、マーケットにゆだねたとい

う、御指摘のとおりの改正でござります。

しかし、一方で、労働集約型産業のタクシー事

業は、どうしても、先ほど大臣も答弁しておられましたとおり、参入に関する費用が比較的小さい

ものですから、事業者の増車意欲が非常に強いと

いう特性がございまして、なかなか市場原理だけではいかないという面もございますというふうに思っております。

そういう面では、私ども、今後どのように考

えていくかということでございますけれども、そ

ういう中で私どもとしては、できるだけ、利用者の方々の御意見とそして労働者の方々あるいは事業

者の方々の意見を、さまざま、大臣から指示があ

る調査も含めて総合的に情報を集めまして、適切な対応策を考えまいりたい、このように考えております。

○梶原委員 市場原理ということなんですが、タ

クシーの場合、考えてみると、商売をやっているとすごくよくわかる話なんですよ。

要するに、例えば百台持つて経営をしている。

景気が悪くなっているわけですから、一台当たりの売り上げが落ちていく。そうすると、固定費を

回収しないといけないですから、一台当たり例え

ば一円上げていたものが五千円しか上ががらなく

なれば、台数を倍にして固定費を確保しよう、こ

れは経営者の感覚なんですね。ですから、タク

シー一台なんというのは大体百五十万ぐらいです

から、借り入れをすれば負担が軽いわけですよ。

ですから、百台で固定費が回収できなければ二百

台にして回収しよう、もうこれは経営者の心理な

うですね。

いかにこの規制緩和が机上の論理であつて、現

場を知らないかというふうに僕らは感じます。僕

は自分で商売をしていますから、多分、経営者であ

ればそういうふうに物を考えるんだろうという

ふうに思うんですね。

そういうふうに思つていただきたないと

難しい事業だなというふうに思つてているわけです

が、タクシー事業の特殊性ということなんですか。

ただ、タクシーにおいてどういう競争が与えられているのか。

例えば携帯電話であれば、いろいろな機能が付

加されて、価格も違う、サービスも違う、いろい

ろな形態があるんだと思うんです。

だから、タクシーにおいてどういう競争がなされ

るのかなと。まさか隣に女の子を置いてサービス

をするなんということができるわけじゃないわけ

ですから、タクシーの競争というのは、お客さん

を安全に届ける、これが最大のサービスだと思う

んですね。

また、ほかのところで競争の余地というのが余

りない中で、もちろん価格競争というのはあると

思います、価格競争はあるけれども、それ以外の

競争というのが余り範囲が与えられていない中

で、事業者にどこまでその競争を求めてから在庫と

か、これはもう大変難しい問題だと思います。

もう一つ、携帯電話は、生産をしてから在庫と

いう時間を経て、店頭に出て、お客様はこれを

とつてある今は試してみて買うかどうか判断す

る。

ところが、タクシーの場合には、お客様は、町

でぱっと呼びとめる、あるいは、駅前で待つてい

てもなかなか自分の好みのタクシーを選ぶわけに

いかない、来たものに乗らざるを得ないというこ

とですし、供給側からいっても、当然のことながら在庫ができるわけですから、いつどこでお客

さんが出るかわからないものを持っていなきやい

けないという、タクシー業というのはある意味で

は大変難しい商売かなというふうに僕は思つて

るんです。

あくまでも、タクシーの本来の目的というの

は、お客さんを安全に目的地まで届ける、これが

最大唯一、唯一とは言わないけれども、最大の

サービスではないかというふうに僕は思うんで

す。そこにどれほどの、今言われている規制緩和で、過剰サービスとかあるいは付加価値を競わせ

ことを疑念に思うわけですが、それについて御意見を伺いたいと思います。

○金澤政府参考人 タクシーの使命が、今委員仰せになりましたとおり、安全で安心して目的地に

きつちりと連れていくつてくれる、そういう交通機関であるということについては、基本的にはその

とおりだと思います。

しかし、利用者が望んでいるものは、私どもが

昨年三月に調査したアンケート調査によりまして

も、必ずしも安全とか確実ということだけではなく

くて、さまざまな多様なサービス、運賃面でも

あるいはサービス面でも多様なサービスが出てきたらしいという希望が聞かれています。その具体

例として、先ほど大臣も申し上げましたとおり、

福祉タクシーであるとか観光タクシー、あるいは

定額タクシー、さらには空港の乗り合いタクシー

とかいった多様なサービスが導入されて、一定の

利用者の支持を受けているという面があると思います。

ですから、基本はおっしゃるような簡単なもの

であつても、それに対しても利用者が望む多様な

サービスをうまく提供することによって、例え

ば、選べない、こうおっしゃいましたけれども、

携帯電話を利用して自分の好みの会社を呼べば、

今、GPSつきのデジタル無線等での程度位置

がわかつて運行を管理するという会社も最近出て

きておりますが、そうしたことでも必ずしも流し

だりますが、それに対して利用者が望む多様な

サービスをうまく提供することによって、例え

ば、選べない、こうおっしゃいましたけれども、

携帯電話を利用して自分の好みの会社を呼べば、

今、GPSつきのデジタル無線等での程度位置

がわかつて運行を管理するという会社も最近出て

きておりますが、そうしたことでも必ずしも流し

だりますが、それに対して利用者が望む多様な

サービスをうまく提供することによって、例え

ば、選べない、こうおっしゃいましたけれども、

携帯電話を利用して自分の好みの会社を呼べば、

今、GPSつきのデジタル無線等での程度位置

がわかつて運行を管理するという会社も最近出て

というのはあるけれども、一方で相当犠牲になっている部分というか、罪の部分があるのでないかということを指摘しているわけです。ちょっとと話をかえて、四月十一日だったでしょうか、新聞に「航空機部品脱落百五十九件 前年度の一・六倍」という記事があつたんですが、これは航空の方に話が移るんですが、この原因をどういうふうに見ておられるんでしょうか。

○岩崎政府参考人 お答えいたします。

航空機の部品の脱落でございますけれども、運航に直接の影響がないものであつても、後続の航空機あるいは地上の住民の方々に影響を与えるおそれがありますので、その防止について指導してきたところでございます。

先生今御指摘のとおり、最近の落下物の発生状況でございますが、こうした取り組みにもかかわらず、これはJALとANAの合計でございませぬけれども、平成十四年度百十三件、平成十五年度九十六件、それから平成十六年度は百五十九件とふえている状況でございます。なぜ平成十六年度に増加したかという点でございますけれども、今分析をしているところでございまして、落下物全般がふえているのか、あるいは特定の部品の落下がふえているのか、そうしたことの傾向を把握しようということで今分析をしているところでございます。

いずれにしても、航空会社に対しましても部品脱落の原因究明をちゃんとやつてくれということを申し上げておるところでございますし、航空会社においても、では部品ごとの点検の間隔はどうだつたか、あるいは部品の交換時期はどうだつたか、こうしたことを探めているところでございます。

○梶原委員 今、航空業界も大変厳しい競争が強められているというふうに思いますが、厳しい競争、経費節減、これはあつてはならないことですが安全に対する投資の削減というか、そういうことにつながっていくのではないか。

このところ、航空業界に対するいろいろな記事

を見かけるわけですが、先日も日本航空が業務改善命令を受けました。これは、スチュワーデスとか乗務員の指導監督ができていないんですよ、いろいろなミスというか、ありますよ。要するに、これは乗務員に対する指導監督の不備ですね、いろいろなミスというか、ありますよ。要するに、管理体制の不備だと思います。こうしたことには、わざわざこなればいいなというふうに思うわけです。

また一方で、アメリカの航空業界というのも、これも規制緩和によって大変混亂をしている、と言わせてきました。規制緩和当初にマイアミで飛行機が墜落したんですが、その原因も、やはり、手順書の不備とか作業の不適正ということが言われたわけです。人為的なことだということでありますけれども、中小の大変経営状態の悪い航空会社であったがために、規制緩和が原因ではないか、こういうふうに言われたわけです。

現在も、アメリカの大手十社の航空会社のうち、三社が連邦破産法のもとで経営再建中、あと一社もほとんど倒産寸前、デルタという会社ですが、大手の会社が、半分ぐらいの会社が本当に経営状態の厳しい状況にあるわけで、原油価格の高騰というのも一因であるかと思いませんけれども、価格競争の激化、それから供給過剰というのが原因している、こう言われております。

先ほど申し上げたように、日本の航空会社も大変厳しい状況にあるわけで、修繕費とか整備体制の充実に何か阻害するようなことがないかどうか、航空会社なりは口が裂けてもそんなことはないといふことだと思いませんけれども、そうした厳しい経営状態と部品落下あるいはそういうった管理体制の不備の相関関係があるのではないかというふうに思っています。これが本当に事故につながらないようにしないといけないわけでございまして、国土交通省といたしましても、航空会社に対しまして、安全管理体制の総点検も今までいたでありますし、また、一連の問題がございましたJALグループに関しましては、私のところに、再発防止に向けての報告書、またこうした一連のことがなぜ起つたのか、その原因と背景について分析したものを持つてこいというふうに思いますが、その点について、大臣お答えいただけませんでしょうか。

○北側国務大臣 航空業界というのは多くのお客様の命を預かっておる公共交通機関でございまして、何よりも安全確保というのが最大の役割であると存じます。航空業界に対するいろいろな記事があると思います。

先ほど委員がおっしゃったように、航空業界の最大の利用者へのサービスは何かといえば、それはもう何にも増して安全に目的地まで届けるというのが最大のサービス、価値でございまして、それを抜きにして他の規制改革でサービスをいかに充実しようと、そんなのあつたものではないわけだと思います。そこは忘れてはならないと思っております。

今、航空業界も大変厳しい競争下にさらされています。これは単に規制緩和だけの問題ではなくて、二〇〇一年の同時多発テロもございました、イラク戦争もありました、さらにはSARSの問題もありました。燃料価格も高騰しております、そういう状況下で、非常に厳しい競争下、厳しい経営環境の中にあるというのは、我が国の航空会社においても同様でございます。しかし、そういう中につけても、今申し上げましたように、安全の確保は航空業界が最も意を用いるべき基本的なサービスでございまして、そのところをしっかりと肝に銘じてもらいたい。

最近、一連のさまざまなお事故がございました。私からも、経営トップに来ていただきまして、厳しく指導もさせていただいたところでございまして、今おっしゃったように、事業改善命令も出させていただいたところでございます。こうした一連のさまざまな事態を受けまして、私は、こういふことについては、表に出ているのは氷山の一角だというふうに思っております。これが本当に事故につながらないようにしないといけないわけでございまして、国土交通省といたしましても、航空会社に対しまして、安全管理体制の総点検も今までいたでありますし、また、一連の問題がございましたJALグループに関しては、私のところに、再発防止に向けての報告書、またこうした一連のことがなぜ起つたのか、その原因とは本當に疑念に思ひます。

今、事後チェックというのが道交法違反であるとか事故に伴う処分とか、そういうタクシー事業者に対する指導監督という側面はもちろんあると思いますけれども、その一方で、町の現場に出でて、その状況であるとかあるいはユーチャーの声とかタクシー事業者あるいは乗務員の声をしっかりと聞いていただいて健全な市場を提供する、タクシーの安全性とか信頼性とか健全な市場を提供するというところまで、私は、行政の責任があるのではないか。

先ほど御答弁いただいたように、航空業界であれば人の命を運ぶ。タクシーにおいても全く同じですから、そういう意味からいっても、私は事後チェックと言われるのであれば、結果としてどう

いう市場かというところまでしっかりと見ていただいく必要があるのじやないかと思いますが、これについても、要するに、道交法違反だけ見ていくのか、あるいは最終的な市場まで見るのか、国交省の責任というのはどこまであるのか、大臣のお考えを聞かせていただきたいと思います。

○北側國務大臣 タクシー事業の問題につきましては、先ほど金田委員から詳細な御質問もちょっといたしました。三年前の規制緩和後、非常に増車数がふえる、一方でタクシーの運転手の方々の収入は大変減る、そういう大変厳しい状況にあるということは私も認識をしておるところでございます。その実態につきまして、これは全国的な問題だというふうにも思つておりますので、よくその実態を掌握してもらいたいということを国土交通省の関係当局の方には指示をしてございました。

三年たつたわけでございまして、私は、三年前規制改革がどうであつたのか。それはプラスの面、マイナスの面含めまして、やはり総括する必要があると思っています。そこは実態をよく掌握していただきて、また今、仙台の方でもそ

うした、地域においてもそういう取り組みもなされておるところでございますので、そうした掌握を踏まえた上で、また厚生労働省ともよく相談しないとと思っております。

先ほど来出でています最低賃金の問題も、そういう最低賃金違反が非常に多いということも大変問題なわけでございますし、また、そもそもそういうタクシーの運転手の方々の給与のあり方、これも本当にこのままいいのかどうか、そういうこ

とも含めまして、私はぜひ厚生労働省ともよく連携をして、今後どうしていくべきのか議論をさせていただきたいというふうに思つておるところでございます。

いずれにしましても、これはいろいろな委員会で御指摘をちようだいしておるところでございまして、このタクシーの業界にかかるさまざま

問題点につきまして、今委員のおっしゃつております。

○梶原委員 ゼひ取り組んでいただきたいと思つておるわけです。

○北側國務大臣 トランクについてちょっと触れたいのですが、

トランク事業というものは登録制になつて、そういう意味では参入がもつと自由なんです。タクシーについてはそこまでの事業者はないというふうに思いますが、それだけでも、トランクの方で聞くと、経営者が行き詰まつて倒れそうな会社をどうもいかがわしい方が買収をする、やくざか何かが買収をする。

本来、大阪から東京まで四トン車で走ると、幾らかわかりません、六万か七万ぐらい、仮に六万とする。それをそのいかがわしい経営者は、幾らでもいい、四万でもいいですよと言ふんですよ。

ね。新たに雇い入れた運転手は大変生活に困窮している方々ですから、その方に五千円抜いて発注するわけですよ。保険も燃料も高速料金もすべてあなた持ちですよ、何かあつたら全部自分で責任を持つください、こういうような形態、実際任をつけておるところがござりますので、そういう事業者があるらしい、これはトランク業者が言つております。

ですから、すべてのしわ寄せは弱い立場の運転者に行くんではないか、こういったことが、それ

に近いとまでは言わなければ、タクシー事業者も出てくるんではないかな、こういうような不安もあるわけですね。そうつなつたときに、事故とかいろいろなことについてだれが責任を持つのかといふことだと思います。

私は、結論を申し上げますと、今の規制のあり方というのはやはり見直すべきではないかといふふうに思つておるんですが、それについて伺いたい

いんです。

確かに、先ほど申し上げましたように、官庁が許認可権を行使する、参入規制をするという形が適切かどうかというと、私もそうは思つていません。

ことであると思つております。

○三日月委員 そのとおりだと思います。許されるべきことではないと思つています。大きな法案、改革もそうなんですが、最低限、やはり決められたこと、守らなくちゃいけないことを守つてから、そういう大きな改革、そして政策についても語るべきであるという、その認識を私もまず冒頭、自戒を込めて表明しておきたいと思います。

その上で、きょうは、郵政改革、郵政の民営化ならぬ道路公団の民営化の最終調整で本当に忙しい近藤総裁にもお越しをいたしております。道路公団の民営化に向けたプロセスについて、二点確認をさせていただきたいと思うんですね。

まず、道路公団の民営化が十月に予定されています。さまざまな準備、検討が今行われているところであります。私は、高速道路は必要ないと

決して言いません。しかし、これまでのさまざまなものでやはり是正する必要があると思いますし、今後の建設についての歯止め、債務の確定な返済、そして新会社の経営について、やはり今、直前にして大きな不安もあるところでございます。ぜひ、昨年の委員会でもこうやつていろいろと審議をさせていただいた、そしてその場で約束をいたいたこと等々について確実に履行をしていただく、そのことを当委員会でしっかりと検証していくという観点から、二点確認をしたいと思うんです。

企業が抱えている剰余金の処理の問題ですね。資

本関係もないのに、公団OBの天下り。そして取

引ですね、競争入札もないまま高速道路の業務を受注される。そういう非常に不公正な問題があつたファミリー企業が抱えている剰余金の処理について、一昨年の、道路四公団の民営化に関して直ちに取り組むべき事項として、透明性の確保であることからコスト縮減であるとか剰余金の利用者への還元等が盛り込まれて、一部これまでも実施をされてきているところであります。

この剰余金処理の、特に利用者への還元についての現時点での検討状況、これを教えていただきたい。一部、基金を設置して、それを協議会をつくるべくして運営するんだというようなことが検討され、そして今さまざまな場で報告等もなされています。

平成十五年の行政コスト計算書では、公団の子

会社六十一社、関連会社で十六社、合計七十七社、千百十七億円、一社平均にして十四・五億円の剰余金があると認識をしていますけれども、この現時点での進捗状況、検討内容について御報告をいただきたいと思います。

○近藤参考人 いわゆるファミリー企業の剰余金の合計額、委員の言われましたとおり、平成十五年行政コスト計算書上の子会社、関連会社七十七社を合計いたしますと、千百十七億円となります。

委員先ほど御指摘されましたが、平成十五年三月二十五日の「道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項について」という、国土交通省より政府・与党協議会に提出をされた報告がございまが、その内容は、子会社、関連会社の剰余金について、今申し上げましたいわゆるファミリー企業の一千億円を超える剰余金につきまして、可能な限り高速道路利用者に還元するため、具体的な活用方策を検討するようファミリー企業に要請すること、そのようにされているわけでございま

す。

したがいまして、当公団といたしましても、子会社、関連会社に対しまして、直ちに文書あるいは口頭、直接、間接を含めましていろいろと依頼をしてまいりました。子会社、関連会社、いわゆるファミリー企業の皆様方の御理解も得るように努力をしてまいりました。

その結果、委員先ほど言われましたとおり、平

拠出されたということでおざいます。

ただ、我々といたしましては、これで完了といふには従来から考えておりません。やはり適切な規模での社会貢献のための拠出がなされなければ、そして今までさまざま場で報告等もなされています。

この削除された内容についての資料があります。構成員は本基金の趣旨に賛同する者ですね。民間企業でありますから、お願ひをして、要請をして、出していただけるだけ出していくだけなんだと。しかし、その運営を、事務を、財團法人道路サービス機構といつて今のSA、PAなんかを運営している集合体、こちらの方でやるんだというようなことをなっています。

若干、不透明ないろいろなことを透明性の確保という観点から懸念を持っていますし、今總裁がおつしやった額一千百十七億円のうち、強く要請されます。その附帯決議におきましては、いわゆる「ファミリー企業の剰余金については、利用者への早期還元の拡大が図られるよう努めること。」こうなっております。具体的には、さらに額もふやす、そしてもっとスピード感を持って各ファミリー企業の皆さん方には協力を依頼すべきだということでおざいます。したがつて、我々といたしましては、その趣旨に沿いまして引き続き強力に要請を続けてまいつたところでござります。

一方、子会社、関連会社、いわゆるファミリー企業の皆様の間では、昨今の経営状況も踏まえて、どのように貢献をお願いできるのか、実施に向けての具体的な調整を図つていただくようにも依頼をしてきたわけでござります。その結果、高速道路に関連した社会貢献事業の立ち上げたため、先ほど委員おつしやいましたように、設立準備委員会が去る三月二十五日に発足をいたしました。その中では、支援事業の内容、事業規模及び今後のスケジュールを検討するものとされておりまして、我々といたしましては、できるだけ早く社会貢献事業の枠組みの具体化の中で、その事業の内容、あるいはその事業のそれぞれの規模、資金需要等も踏まえて適切に検討されるものと考えております。

全体的な金額といたしましては、私は常に申し上げておりますが、一千億円を超える剰余金が積み上がっているわけでござります。したがつて、それにふさわしい規模であるべきだ、そのように申しております。したがいまして、できるだけ大きな規模で、適切な規模で、しかしどうかとスピード感を持つて検討を進めていただきたい、そのように考えております。

それから、先ほど委員、大変重要な点を指摘されました。この事業の推進に当たっては透明性を確保しながらやるべきである、私もそのように存じております。したがつて、第三者の方も参加される形で、透明性を最大限確保しながらこれから検討が行われ、また事業の推進が行われることを私としても期待いたしたいと考えております。

○三日月委員 ありがとうございました。

せっかく来ていただいたので、ぜひ、過去のことも大切なんですが、先のことについてちょっと追加で一問、今の御答弁の内容を踏まえて御質問させていただきたいと思うんです。

先ほど總裁がおつしやった設立準備委員会で檢討された内容についての資料があります。構成員は本基金の趣旨に賛同する者ですね。民間企業でありますから、お願ひをして、要請をして、出していただけるだけ出していくだけなんだと。しかし、その運営を、事務を、財團法人道路サービス機構といつて今のSA、PAなんかを運営している集合体、こちらの方でやるんだというようなことをなっています。

若干、不透明ないろいろなことを透明性の確保という観点から懸念を持っていますし、今總裁がおつしやった額一千百十七億円のうち、強く要請されます。その附帯決議におきましては、いわゆる「ファミリー企業の剰余金については、利用者への早期還元の拡大が図られるよう努めること。」こうなっております。具体的には、さらに額もふやす、そしてもっとスピード感を持って各ファミリー企業の皆さん方には協力を依頼すべきだということでおざいます。したがつて、我々といたしましては、その趣旨に沿いまして引き続き強力に要請を続けてまいつたところでござります。

一方、子会社、関連会社、いわゆるファミリー企業の皆様の間では、昨今の経営状況も踏まえて、どのように貢献をお願いできるのか、実施に向けての具体的な調整を図つていただくようにも依頼をしてきたわけでござります。その結果、高速道路に関連した社会貢献事業の立ち上げたため、先ほど委員おつしやいましたように、設立準備委員会が去る三月二十五日に発足をいたしました。その中では、支援事業の内容、事業規模及び今後のスケジュールを検討するものとされておりまして、我々といたしましては、できるだけ早く社会貢献事業の枠組みの具体化の中で、その事業の内容、あるいはその事業のそれぞれの規模、資金需要等も踏まえて適切に検討されるものと考えております。

○近藤参考人 現在、社会貢献事業の立ち上げに向けまして、いわゆるファミリー企業の皆さんが準備をされておられるわけでござります。今後、社会貢献事業の枠組みの具体化の中では、その事業の内容、あるいはその事業のそれぞれの規模、資金需要等も踏まえて適切に検討されるものと考

えたいと思います。

でしたけれども、その点についてもぜひ目標もお伺いをしたいと思いますが、これは時間がありますので次回にしたいと思います。

そしてもう一つは、新会社の利益計画なんですね。過日、十月に発足する六民営会社と一機構の会長、社長、理事長の就任予定者が、大臣も会見なさっていますけれども、発表されました。近藤総裁は中日本の会長候補に内定をされています。

属人的にどうだということではなくて、一体、それぞれ発足するこの新会社はどういう形で利益をつくり出していくんだろうかということについての不安、懸念があります。

高速道路株式会社法では、第五条で事業の範囲が定められておりまして、改正された道路整備特別措置法の中では、料金の額の基準について、第二十三条に、機構が保有する道路資産の貸付料と維持、修繕その他の管理の費用というふうにあります。つまり、料金収入に利益を含ませることができます。つままり、料金収入に利益を含ませることができるようなスケームになつていて、そうするとどうしたことかというと、高速道路の中にあるSA、PA、サービスエリア、パークイングエリアの事業収入で利益を生み出してそれをふやしていこうというのが、それだけではないんでしょうか。大きなスケームであると思います。

今、公団、首都高、阪神、本四高が抱えているそれぞれのSA、PAの団体、これらの事業収入を

合計しますと七百四十九億円。一定これが新しく発足する六民営会社の収入、そこから費用を差し引いたものが利益という想定や予想ができるのではないかと私は思っているんですけれども、一体全体、各社でどのような収入、利益構造を見込まっているのか。

それぞれ会長や社長に内定いただくことをお願いするのに、新しくできる会社はこれだけの利益がある会社ですと、ということを当然のことながら報告した上でお願ひをされ、承諾をされたと思うんですけれども、その部分は我々の方に見えていません。ぜひお答えをいただきたいと思います。

○近藤参考人 SA、PA事業につきましては、

高速道路株式会社法によりまして、高速道路の建設、管理事業と並ぶ本来業務と位置づけられております。現在、全国で五百三十三カ所のサービスエリアあるいはパークイングエリアに営業施設が置かれております。したがいまして、年間総売上高でいいますと約三千五百億円を計上しているわけでございます。

今後、SA、PAの施設が道路区域から外れるところになります。それがいまして、道路区域であるがゆえの各種規則というものが外れることがあります。とりまして、一般の商業施設と同様の運営が可能になるわけでございます。それに加えまして、サービスエリア、パークイングエリアの周辺も開発あるいは営業の可能性が出てくる、あるいはインターネットエンジ周辺の商業施設の可能性も出てくるというようなことも我々は視野に入れて今後の経営を考えていかなければいけないと考えております。

SA、PA事業を中心とする関連事業につきま

しては、現行の規制、枠組みにとらわれる必要が

なくなるわけでございます。したがいまして、事

業あるいはサービスの高度化、多機能化、あるいは多角化ということを図ることによりまして、先ほど申し上げました三千五百億円の売り上げ、あ

るいはそれに伴います収益、あるいは利益率の向

上も図つていいのではないか、また図るべきであ

ろう、そのように考えております。

この点につきましては、各地の、それぞれの地

域の経済界の皆様方との意見交換を通じまして、

また、現実にさまざま企業の皆様方からいろいろな御意見や提案もいただいておりますので、そ

れらを踏まえまして検討をしていきたいな、その

ように考えているわけでございます。

○三日月委員 加えまして、このような関連事業の重要性を踏

まえながら、専門知識を持つ民間コンサルタント

によります提案も参考にして、民営化後の新会社において具体的な事業が推進されるべきだと思つております。

ちなみに、昨年、民間コンサルタントに依頼をして提言をいただいております。その中では、從

来の物販、飲食事業の改善による収益あるいは売り上げの向上、あるいは飲食、物販事業の進化と新業態開発の可能性についての提言もいただいておりますが、それと並びまして、先ほどお話しいたしましたが、事業の多角化に向けた提言というのもなされております。具体的には、例えばクレジットカードの事業、あるいは旅行代理店やホテルなどの旅行事業、あるいはサービスエリア、パークイングエリアやインターネットエンジ周辺の敷地

を活用したロジステイクスの事業、あるいは光

ファイバーなどを活用した情報通信サービス事業

などの提案もなされているところでございます。

新会社が売り上げを拡大いたしまして長期的に

発展していくためには、他の交通機関との競合優

位性を發揮すること、それから、広域から高速道

路を利用して集客が期待できる商業施設、アウト

レットモールだとショッピングセンター等も含

まれると思いますが、そのような多角化も、サー

ビスエリア、パークイングエリアあるいはインター

ーネットエンジ周辺に展開をすることも踏まえまして、いろいろなことを検討していきたいと考えております。

そのような中で、新会社におきましては具体的

な経営計画を作成することになるわけでございま

すが、高速道路という全国ネットワークの巨大な

インフラをベースとしたこのような事業

の可能性につきましては、多くの経済界の皆様方

から注目をしていたいいるのも事実でござい

ます。そのような期待にこたえるべく、新会社と

しても、鋭意新しい視点からの検討を進めていた

だきたい、そのように考えております。

○橋委員長 後刻、理事会においてお諮りいたし

ます。

○三日月委員 ありがとうございます。

それでは、次の観点からの質問に入りたいと思

うんですけども、ずっとこの間、金田委員そし

て梶原委員の方からもありました自動車交通労働

者の労働実態について。

近藤総裁、お忙しい中、どうもありがとうございました。

自動車交通労働者の労働実態についてぜひ審議

をしたいと思います。今まではタクシーだけに特

化されていましたけれども、トラック、バスに

ちょっと広げながら議論をしたいと思います。

まず、きょうは警察庁の方にもおいでいただき

ています。トラック、バス、タクシーの運転手が

第一当事者となる交通事故の状況について御報告

いただけますでしょうか。

しかし、金額なり、イメージというのがいまいちよくわからなかつたところもあるんですねけれども、もう今年度に入っていますので、十月にスタートする会社ですから、しかも新しい会長、社長の候補者が内定されているわけですから、ぜひお答えをいただきたいと思います。

○矢代政府参考人 御説明いたします。

平成十六年中の事業用の車両が第一当事者となつた交通事故発生件数ですが、事業用バスは三

千七百二十四件、事業用トラックは三万七千二百

六件、タクシー、ハイヤーは二万四千七百九十二

件となつております。この十年間の状況を見ますと、事故全体では大体三〇%強ふえておりますが、これを事業用車両の今の数字で見ますと、事業用バスが三六・一%、トラックが三一・一%、タクシー、ハイヤーが三八・三%、それも増加している状況でございます。

○三日月委員 この十年間で三〇%から四〇%、トラックについても、バスについても、タクシーについても増加をしているんですね。最近でこそその増加の傾向に鈍化が見られますけれども、しかし、依然として多い交通事故の件数、私は非常に憂慮をしています。

実は、きょうの質問に備えて、私が知らないことも多いものですから、きのう議員会館で残つて、けさの二時半ごろ会館を出たところ、皆さんも御存じのとおり、国会と議員会館の間の通りに非常に多くのタクシーがとまっています。ランプは消えています。しかし、私が立つと、すつと急にランプをつけて寄ってきてくださって、どうぞと。もう目が真っ赤つかなんですね。大丈夫かなと思うような状態で、仮眠をとられながら、休憩をしながら運転をされているんですね。

運転手さんにお伺いしました。非常に厳しい、先ほどまではずっと賃金の問題がありましたけれども、平日、昼夜逆転をして運転して、一生懸命走つて、そして、もらえる賃金は平均をして月額で二十万ちょっと、夏と冬にボーナス十万円ぐらいいがもらえるぐらいだと。先ほど金田委員の中で御報告がありましたけれども、その賃金の状態は、先ほど御報告のあつたタクシーの年間三百十五万というものと大体匹敵するぐらいの額でした。私は涙が出る思いをしました。しかし、こう全運動転に気をつけて頑張りますという言葉でした。

それで、今まで賃金の観点からの質問だったんですけども、私は、労働時間の観点からぜひ質問をしたいと思うんです。トラック、バス、タクシーの業界の業界の労働基準法の違反実態について、事故全体では大体三〇%強ふえておりますが、これを事業用車両の今の数字で見ますと、事業用バスが三六・一%、トラックが三一・一%、タクシー、ハイヤーが三八・三%、それも増加している状況でございます。

○松井政府参考人 お答えさせていただきます。

バス、トラック、タクシー、こういった自動車についても、実はまずその事業場の監督というのことをやつておりますと、五年で申しますと四千件少し、チェックいたしました。その中で基準法という、これは多分先生御指摘の賃金のことという意識が多いんですかとも、これに関しては七七・二%違反。これは軽微なことも含めてあります。こういった状況でございます。

それから、労働時間、その中にも入っているんですけれども、特に運転手の方についての労働時間が、先ほど国交省の局長からの説明がありましたように、普通の労働時間と違って、仕事に入る時間からやめる時間ということで、いわゆる拘束時間というふうに言っていますが、そのための時間を管理が要るということで、別に基準、俗に改善基準というのをつくつておりまして、これに照らしてどうか、こういうものがございます。

これもやはり先ほど言った事業場を監督した際に発見したものであります。この改善基準に抵触するというものが二千数百件ございまして、五五・六%違反というふうな状況でございます。

○三日月委員 私、この報告をいただいたときに目と耳を疑つたんです。今おつしやったのは、御報告いたいたのは、遵守されている企業ではなくて違反の方の企業なんですね。軽微なものも含めてとおつしやいましたけれども、法律で定められておりましたといたしましては、規制緩和に伴いまして、先ほども御説明申し上げた監査体制の充実によって、年間五百三百余件があつたものを、平成十五年には七千六百三十件と約四二%増加させるというようなことで、非常に大切なものを決めている基準に対しても、

タクシーの業界の労働基準法の違反実態について、また、労働基準法とは別に、特殊な勤務もこの業界にはあるものですからということで、改善基準告示というものが定められています。この違反実態について、あわせて厚生労働省の方からお伺いをしたいと思います。

○松井政府参考人 お答えさせていただきます。

バス、トラック、タクシー、こういった自動車運転手の労働条件確保の観点から、実はまずその事業場の監督ということをやつておりますと、五年で申しますと四千件少し、チェックいたしました。その中で基準法という、これは多分先生御指摘の賃金のことという意識が多いんですかとも、これに関しては七七・二%違反。これは軽微なことも含めてあります。こういった状況でございます。

それから、労働時間、その中にも入っているんですけれども、特に運転手の方についての労働時間が、先ほど国交省の局長からの説明がありましたように、普通の労働時間と違って、仕事に入る時間からやめる時間ということで、いわゆる拘束時間というふうに言っていますが、そのための時間を管理が要るということで、別に基準、俗に改善基準というのをつくつしておりまして、これに照らしてどうか、こういうものがございます。

これもやはり先ほど言った事業場を監督した際に発見したものであります。この改善基準に抵触するというものが二千数百件ございまして、五五・六%違反というふうな状況でございます。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

自動車運送事業者における法令遵守の状況の御質問でございますが、私ども平成十四年に、先ほど来質問にありますとおり、規制緩和を実施いたしました。その際、今まで運輸事業を経験しておらない事業者の皆さんのが新しく運輸業に入つてこられたケースもあるというような状況でございました。その際、今まで運輸事業を経験しておられない事業者の皆さんのが新しく運輸業に入つてこられたケースもあるというような状況でございました。その意味では、みなれな経営者の方、労働者の方がおられるということで、法令遵守がなかなかしにくい状況にあるのかなという認識は持っております。

しかしながら、何度も大臣からも御答弁申し上げておりますように、やはり交通産業の要諦は安全にございますので、こうした状況の中であつておられる企業の方々がおられるということで、法令遵守がなかなかしにくい状況にあるのかなという認識は持っております。

もう一点、労働時間の遵守がされていない実態もさることながら、労働保険、社会保険の加入状況ですね。これも法令で決められています。交通産業、トラック、バス、タクシーの事業者の、もしくは事業場の労働保険、社会保険の加入実態について御報告いただけますでしょうか。

○松井政府参考人 お答えいたします。

バス、トラック、タクシー、こういった事業の労働保険、これについての十五年度末の適用状況でございますが、適用事業所数は約七万二千事業所ございます。こういった事業所に関しまして

は、いわゆる労働保険というのは、そこで働いている方がおれば、年齢とか労働時間にかかわらず特に労災保険などは適用される、こういうものでありますので、すべからく加入していただくということをやつてきておりまして、こういう対応を今後ともしっかりとやつていきたいというふうに考えております。

具体的な問題といたしますと、この保険に入っていないということは多分大きな問題になるという認識でございまして、いわゆる未手続事業所、こういったものの解消がこの保険制度については重要なというふうに考えております。

今年度からは、実は十五年度に開始しておるんですけども、国土交通省との通報制度、国交省の方で把握した事業所であつて、そういうたところで保険に入っていないといふことが判明すれば、こちらにも御連絡いただき、事業主をしっかりと指導する。それで、加入を促しても加入しない事業主については、行政による、職権による成立手続き、こういったことを積極かつ強力にやつていこう、こういう考え方で取り組んでおります。

○三日月委員 今、御丁寧にまとめていただきまして、恐らく、後ほど社会保険に関する御報告もあつたんだろうと思います。

トラック業界の社会保険加入対策については、国土交通省と連携をしてやられている。しかし、バス、タクシーについては、社会保険の年金、健康保険の加入促進のための取り組みは、そもそもどれだけの皆さんがあなたでいらっしゃるのかという実態把握もまだまだできていないし、国土交

通省と連携した取り組みも十分じゃない。

また、今申し上げたのは社会保険で、労働保険に至っては、この交通運輸産業でさまざまな危険を冒しながら、労災も含めて事案がありますけれども、どれだけの方々が未適用な状態で、法令に違反をして未適用な状態でいらっしゃるのかという実態把握もなされていないということなんですね。

私は、これは非常に問題だと思っていまして、

は、労働保険の未加入の事業所が一一・七%。これは平成十三年の六・三%からほぼ倍増です。社会保障に関しては、平成十三年の一三・四%が未加入であつた状態から、二二・四%までふえているんですね。

折からの過当競争状況もありますし、景気悪化による物流コストの低廉化というのもあるんでしょう。しかし、昨年行われた将来展望なき保険料の負担から課される事業者負担を苦に、あの手この手で労働保険、社会保険の未適用、未手続、未加入の事業者がふえているんですね。労働時間は守らない企業がふえているし、労働保険も社会保険も入らない企業がふえている。

大臣、この状態をどのように受けとめになら

れて、そしてどのような対策をとられるのか。先

ほど、賃金について、最低賃金のことも含めて実

態把握を指示しているとおっしゃいました。私は

いいことだと思います。ぜひ早急にやつていただきたいと思いますし、いろいろと新規参入があつた中で、どのような実態にあるのか、過当競争の

実態、そして労働者の労働条件がどんどん犠牲になつて、現状の実態を、賃金面からではなく労働時

間の面からも、そして労働保険、社会保険も含め

たこいつの保険への加入という観点からも、ぜひ

早く調査をしていただきたいと私は思います。

○北側国務大臣 まず、いかなる企業であれ、ど

んな業界であれ、労働保険とか社会保険に入つてない、入れていない企業というのは企業として

の社会的な責任を果たしていないわけでございま

す。これは別に運輸業界に限つたことではなく

て、そういうことはあつてはならないというふう

に思うわけでございます。

それとは別に、やはり運輸業界に特有の課題、

きょう、さまざま御指摘を金田委員やまた梶原委

員からちようだいしたわけでござりますけれども、特にタクシー業界。このタクシー業界につい

ては、私も今、タクシーの運転手の方々が大変な、

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

いては知つてゐるつもりでございます。それがタ

クシーの走行の安全性を損なうようなことがあつては本当にならないわけでございまして、そういう

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

私も望みますけれども、しかし、最低限のルールはやはり守らせる、守るという体制を国としても

るべきです。

○佐藤(茂)委員 公明党の佐藤茂樹でございま

す。

きょうは一般質疑ということで、大きく二点、

質問をさせていただきたいと思うんですけれども、第一点目は、三月の十五日の夕刻に、東京都足立区の東武伊勢崎線踏切で女性四人が列車にはねられ死傷しました事故で、先週の四月五日、東京地椡は、この竹ノ塚駅の踏切保安係を業務上過失致死傷で起訴いたしました。

この問題につきましては、既に三月十六日の内閣委員会で、我が党の大田委員が翌日この問題を取り上げましたし、また、当委員会でも、三月三十日に赤羽理事が取り上げたわけでござりますけれども、私は、その背景にあるものにつきまして、もう少し全国に通じるような施策につきまして質問をさせていただきたいと思うわけでございます。

○橋委員長 佐藤茂樹君。

うございました。

質問をさせていただきたいと思うんですけれども、第一点目は、三月の十五日の夕刻に、東京都

足立区の東武伊勢崎線踏切で女性四人が列車にはねられ死傷しました事故で、先週の四月五日、東

京地椡は、この竹ノ塚駅の踏切保安係を業務上過失致死傷で起訴いたしました。

この問題につきましては、既に三月十六日の内閣委員会で、我が党の大田委員が翌日この問題を取り上げましたし、また、当委員会でも、三月三十日に赤羽理事が取り上げたわけでござりますけれども、私は、その背景にあるものにつきまして、もう少し全国に通じるような施策につきまして質問をさせていただきたいと思うわけでございます。

○北側国務大臣 まず、いかなる企業であれ、どんな業界であれ、労働保険とか社会保険に入つてない、入れていない企業というのは企業として

の社会的な責任を果たしていないわけでございま

す。これは別に運輸業界に限つたことではなくて、そういうことはあつてはならないというふうに思

います。

それとは別に、やはり運輸業界に特有の課題、

きょう、さまざま御指摘を金田委員やまた梶原委員からちようだいしたわけでござりますけれども、特にタクシー業界。このタクシー業界につい

ては、私も今、タクシーの運転手の方々が大変な、

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

いては知つてゐるつもりでございます。それがタ

クシーの走行の安全性を損なうようなことがあつては本当にならないわけでございまして、そういう

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

いては知つてゐるつもりでございます。それがタ

クシーの走行の安全性を損なうようなことがあつては本当にならないわけでございまして、そういう

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

いては知つてゐるつもりでございます。それがタ

クシーの走行の安全性を損なうようなことがあつては本当にならないわけでございまして、そういう

過酷な条件の中で労働されているという実態につ

いては知つてゐるつもりでございます。それがタ

れば下がつておらざるを得ないような、そういう踏切であるということが背景になつたわけでござります。

そういう意味でいうと、今回の直接の原因是、当然、この電車の通過まで時間があると勘違いした保安係の過失にあるといったとしても、こういう

うシステム上、起こるべくして起つたのが今回
の事故ではないのかな、そういうふうに私は思う
わけでございまして、一言で言うと、このあか
までございまして、

の踏切が放置されてきたということが今回の事故の背景にあることはもう明らかである、そのよう
に私は思うわけでございます。

あかずの踏切を、また、こういう危険な、利便性を損ねるようなあかずの踏切を放置しない、そういう決意があるかどうかということが私は一番大

事であつて、当該踏切も含めて、全国に今五百カ所あると言わされておりますけれども、このあかずの踏切を一掃する、そういう決意を立つてぜひ国

土交通省もこれから施策を進めていただきたいな、そのように最初に申し上げて、そういう観点から、何点か具体的にお伺いをしたいと思うわけでございます。

特に、踏切につきましては、調べてみますと、踏切での事故というのが、六〇年度には五千四百八十二件あつたのが年々減ってきて、七〇年

度には三千百八十六件、八〇年度には千二百三十三件、二〇〇〇年度には四百六十八件と激減いたしました。二〇〇三年には四百十七件、六〇年か

ら比べると、もう十三分の一以下に下がっているわけですね。これは、要は立体交差化などの事業によって踏切の数自体が減ってきたことによつ

て、当然これだけ事故の数も減ってきたわけでございますので、ぜひこのあかずの踏切の解消対策をやはりスピードアップさせてやつていただきたい

いな、そのように思うわけでござります。
スピードアップに資する施策として、お伺いし
ますと、今年度から国交省として、踏切スマート
総合事業とふう名前で、これから十七年、十八年、十九年、

十九年度までの三年間で、このあかずの踏切五百カ所のうち、とりあえずは二百カ所を何とか解消いたしましたよう、具体的には、抜本対策といいまして、立体交差事業などによって四十カ所を解消いたしましたよう、あと百六十カ所については速効対策でやりましよう。

具体的には、賢い踏切、新型踏切ですね、例えば特急と普通列車でおりる時間を変えるというよくな、そういう踏切システムの高度化による遮断時間の短縮の対策。さらには、歩行者・自転車横断道整備というものが二つ目。さらに、踏切拡幅などによつて、人と車が接触するのをなるべなくしましようというような施策。そういう、立体交差事業ほど大規模じやないけれども、割と取りかかりやすい事業も含めて百六十カ所。合わせて二百カ所を何とかやっていきましょう、そういうことでお伺いしているんです。

そこで、私は具体的にさらにお尋ねをしたいんですけども、こういう今回の踏切スマーズ総合事業には入つていなんすけれども、よく自治体とか住民の要望が強い駅の橋上化ですね、駅自体を橋の上にきちっと設置していくという。そういう事業も含めてこの踏切解消などはしっかりとやっていくべきではないかな、そういうことを一 点思つておりますし、駅自体が橋の上にあることによって渋滞も解消されて、また利用される方の安全性、利便性という観点からも意味がありますし、また都市の拠点がしっかりとできるということをからも積極的活用を図つていくべきである、そのように考えておりますけれども、こういうことに対しても見解を一点伺いたい。

もう一つは、このスマーズ総合事業の中にも入つているんですけども、歩行者・自転車横断道整備が行われたとしても、今もう既に都市部でも行われているところはあるんですけども、スロープであるとか階段によつて長い道をつくったとしても、高齢者であるとか障害者の皆さんというのは、そこを重い自転車を押して上がつてまた下がつていくというようなことが手間で、なかなか

か利用しづらい、そういう声も伺っております。大体平均一億から二億という事業なんですけれども、それに例えればエレベーターをつけるとしても、一基一億、両方につけて二億ぐらいなんですねけれども、そういうエレベーターなどもしつかりとつけて、バリアフリーを考慮したような工夫といふものもしっかりとあわせて考えていくべきではないかと思いますが、まず国土交通省の見解を伺いたいと思います。

○谷口政府参考人 お答えいたします。

いろいろな御指摘がございましたので、私、すべて答えられないかもわかりませんが、基本的なことを冒頭お話ししさせていただければと思います。

あかずの踏切につきましては、ピークの一時間に四十分以上閉まっているという定義をさせていただいておりますが、委員御指摘のございましたように、東京など大都市を中心に、全国で約五百カ所存在しているということでございます。交通安全のほかに、交通渋滞や地域分断によって都市活動全般に支障を生じているということで、大きな問題だということで認識をしておるところでございます。

国土交通省では、抜本対策による踏切除却と効果による踏切交通の円滑化の両輪により、あかずの踏切対策を実施しているということでございます。連続立体交差等の抜本対策は費用がかかる、時間がかかるということでございますので、今御指摘のございましたような、高度な踏切遮断機の導入による遮断時間の短縮、踏切拡幅など効果対策への取り組みを強化し、スピードアップに努めているところでございます。

平成十九年度までの三年間に、約五百カ所のうち、今御指摘のございましたように、約四十カ所を立体交差化、さらに百六十カ所を速効対策といふことで、合わせて二百カ所について改良を実施する予定でございます。

今委員御指摘のもちろろんの対策につきましては、私ども、道路管理者、道路事業者の方に、

地域の方々、また鉄道事業者、また地元の方々の御意見をいただきながら、費用の面もございますが、時間的な面も考慮しながら、抜本的な対策を一日も早くということで努めてまいりたいと考えております。

○梅田政府参考人 先生御指摘のあかずの踏切の中で、いわゆる第一種手動踏切というものでございますが、現時点では一ヵ所減りまして五ヵ所でございます。東武が二ヵ所、京成が二ヵ所、名鉄が一ヵ所でございます。

このあかずの踏切につきましては、私ども、今道路局長の方からもありましたように、抜本的には立体交差化をやる必要があるというふうに考えておりますが、時間もお金もかかるものでございます。

したがいまして、当面、このあかずの踏切で問題となつているような事業者に対しましては、通行者の利便の向上を図るという必要がありますので、使いでのいい歩道橋の設置などによりまして安全な横断手段を確保するということが必要だというふうに考えております。あわせまして、ヒューマンエラーをゼロにするという観点から、そういうような措置をとりながら、自動踏切に改良していくことが必要だというふうに思っております。そういう観点から、鉄道の事業者に対しましては個別に、具体的に指導をしているところでございます。

○佐藤(茂)委員 濟みません、時間がないので、ちょっとまとめてお伺いをしておるんですが、それで、今回のスマート総合事業の中で、特に立体交差工事について、今まで施行者が都道府県と政令市に限定されていたのを、人口二十万人以上の都市及び特別区に広げられたことは私は評価をしたいと思うんです。ただ、施行者を拡大したからといって、今各自治体も非常に財政難でございますので、直ちに手を擧げるところは若干あるかもわかりませんが、しかし、若干の実施箇所の増加を見込めるといつても、私は、さらにやはりきっちりとした、自治体がさらにこういう事

で議論されていますので、私もこの議論に参入していきたい、このように思います。

二〇〇〇年の規制緩和の審議の際に、当時の運輸大臣は、「規制緩和を行うことによって、それぞれ事業者間の競争、そしてまたタクシーの運転手さんも含めたいろいろな方が、」中間は略しますが、「これからは自由にいろいろな面で競争を導入して対応していくということは、やがてまた新しいタクシーの需要も起つてくる」、さらに「当然労働力を必要とする最も重要なタクシーの事業でござりますから、新しい事業が参入していくことは、労働者に対してもまた条件をさらによくしていく方向になつていく。」このように述べて、規制緩和を行うことで競争が起きる、新たな需要も起つてくる、労働者の条件もよくなる、こう言つたわけです。

このように国土交通省、当時の運輸省が描いてきた内容で、新しい需要は起つたのか、また労働者の条件がよくなると言つたことは実現できたのか、その点についてまずお聞きしたいと思います。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

規制緩和、当時の運輸大臣のお話を今引用されました。私ども、規制緩和を当時の運輸省として決断いたしましたときには、今委員の御指摘のように、規制緩和を行うことによつて自由な競争が行われ、そして新しい需要が出てきて、上向きになるということを目指して実施したものでござります。

しかし、残念ながら、本日おる議論がございますように、現段階でまだ、總需要がはつきり上向きましたといふにはなつております。しかし、一方で、局部的には新しいサービスが出てきたり、そのサービスが利用者の支持を受けている面もございますが、その面では、今委員が引用されました当時の大臣の規制緩和の目的は、まだ道半ばというふうに私も認識をいたしております。

○鶴田委員 要するに、需要の話はするけれど

も、労働条件がよくなつたのかということについてはなかつたですわな。

そこで、總需要が上向いていない、道半ばだ、

こういうわけなんですが、委員の方々もいろいろお話しましたので、私はちょっと違つた角度か

新しくてみたいと思うんです。というのは、サービスも

見たいと思うんですね。というのは、サービスも

よくなるということを言つていただんでね。

それで、タクシーの最大のサービスである安

全、安心という点は向上したのか、この点から考

えますと、タクシーの事故件数はどうなつていて

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーの事故件数でござりますが、警察庁の交通統計によりますと、規制緩和実施前、前年の平成十三年に、ハイヤー、タクシーの事故件数は全国で二万六千五十二件でございました。これが最新の平成十六年の数字でござりますと二万七千百四件ということで、この三年間で約四%ほどの増加ということになつております。

○鶴田委員 今ありました、四%程度の増加だ

ということなんですねども、よくよく見てみると、私は国土交通省と警察庁の資料を突き合わせてみて、これは自交総連がまとめた資料なんですねけれども、それによつても、私、ちょっと大事な問題をはらんでいるなと考えましたのは、事故件数、確かに二万数千という話があるんですが、九〇年段階は一万六千なんですね。そのときに、走行キロ百万キロ当たりの指数というのは、全自动車とタクシーというのはほとんど変わつていない

年ぐらから事実上規制緩和が行われているわけですね。そういうあたりからふえているというこ

とをぜひ見てほしいと思うんです。今お話ししたのは、規制緩和推進計画で実行に移されていたと

そこで、年間大体二千四百時間働いても、〇三

年平均年収は三百十五万。平均的な労働者の六割程度だと言われています。全国自動車交通労働組合総連合会、略称自交総連が行つたアンケート調査によりますと、全国のドライバー一万三百七十七の方が回答を寄せてています。そこで、営業収入がふえたと答えていた方が四・三%、逆に減つたと答えていた方が二・二%で、減つたとがふえたと言つている方が二五・一%。また、賃金がふえたと言つている方が八六%にも上つています。だから、これが実際の働いている方々の現場の声であります。

タクシー業界というのは、他の職種とは違つた特性があります。長引く不況やマイカーの普及など、利用者は利用を控えます。このときに、事業者の場合は、一台当たりの収入が減つても台数を

ふやすことで利益を確保する、ドライバーの方は、歩合制賃金であるために、収入を上げようとな

ります。少なくなつた客をドライバーが奪い合う

という状況になつてゐるのが現状です。

私は、規制緩和による企業参入で自由な競争が

ふえたといいますけれども、それは表向きの話

で、大事な現場での実態、末端での実態は何かと

いうと、ドライバー個人による競争が激化された

年ぐらから事実上規制緩和が行われているわけですね。そういうあたりからふえているというところに着目しなければならないわけです。しかも、そのことによつてタクシーの最大のサービスである安全、安心は向上したと言えるのかとということでお聞きしたいと思います。もう一度お答えいただきたい。

そこで、大きな原因となつてているのは、一つ問題ですね。

そこで、各委員からお話をありましたように、

労働者の賃金の問題とそして長時間の過密労働の問題だと私も思います。

そこで、年間大体二千四百時間働いても、〇三

年平均年収は三百十五万。平均的な労働者の六割程度だと言われています。全国自動車交通労働組合総連合会、略称自交総連が行つたアンケート調査によりますと、全国のドライバー一万三百七十七の方が回答を寄せてています。そこで、営業収入がふえたと答えていた方が四・三%、逆に減つたと答えていた方が二・二%で、減つたとがふえたと言つている方が二五・一%。また、賃金がふえたと言つている方が八六%にも上つています。だから、これが実際の働いている方々の現場の声であります。

タクシー業界というのは、他の職種とは違つた特性があります。長引く不況やマイカーの普及など、利用者は利用を控えます。このときに、事業者の場合は、一台当たりの収入が減つても台数を

ふやすことで利益を確保する、ドライバーの方は、歩合制賃金であるために、収入を上げようとな

ります。少なくなつた客をドライバーが奪い合う

という状況になつてゐるのが現状です。

私は、規制緩和による企業参入で自由な競争が

ふえたといいますけれども、それは表向きの話

で、大事な現場での実態、末端での実態は何かと

いうと、ドライバー個人による競争が激化された

というが実態だと思うんですね。そこが肝心かなめのところなんですよ。

だから、企業が参入した、競争がふえたじゃな

いんですよ。客を奪い合う、そのためには長時間労働や過密労働、こういうことを含めてやむを得

なくなつてゐるという実態があるんだというところに着目しなければならないわけです。しかも、そのことによつてタクシーの最大のサービスである安全、安心は向上したと言えるのかとということでお聞きしたいと思います。もう一度お答えいただきたい。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

規制緩和前後の事故の動向をどう考えるかとい

うことについては、今鶴田委員おっしゃつたとお

り、それまでの傾向が引き続き続いているとい

ことでございます。

しかし、その事故の要因となる運転手の皆さん

の労働条件がどうかということについては、これ

またたびたびこの委員会でも議論になつておりますとおり、増車が歯どめがかからない状態の中、

総需要がふえないということで、当然、一人当たり

一台当たりの収入が減つておるという状況に

あるわけでございまして、ドライバーの皆さんのがふえたと言つている方が二・二%で、減つたと答えている方が八六%にも上つています。だから、これが実際の働いている方々の現場の声であります。

タクシー業界というのは、他の職種とは違つた特性があります。長引く不況やマイカーの普及など、利用者は利用を控えます。このときに、事業者の場合は、一台当たりの収入が減つても台数を

繰り返し答弁申し上げておりますとおり、事後チエック体制の強化と各省連携しての取り締まり等によりまして、事業者の皆さん、そして労働現場における安全の確保が徹底するよう努めてま

りたい、このように考えておる次第でございま

す。

○鶴田委員 この問題は、事後チエックで済む問題じゃないんですね。

タクシーの最大のサービスというのは、今お話

したように、客を命を預かつて運ぶ仕事で、安心、安全を提供することなんですね。タクシーを

利用する場合、普通、車を選ぶことは難しくて、

実際乗車するまで、サービスのよし悪しや、支払

い額についてもおりるときになつて初めて初めてわかるものです。

私、お願いして国土交通省にまとめてもらつた資料で、これなんですかね、タクシー業界の現状と課題というものを見ましても、利用者側には中途半端な運賃割引よりは安心、安全を求める傾向もあると国土交通省も言つてゐるんですね。ここが肝心なんだ。大体、事故は、長期にわたつて、今言つたようにずっとふえてきている。

長時間過密労働の中でのドライバーに何が起きているか。さきに紹介したアンケートでは、長時間労働で眠気を抑えられない、疲れて安全確認がおろそかになるという回答が七割以上ついています。さらに、ここにはもう少し、貴重な資料が出ていました、これを見て驚いたんですけども、運転中の急性死、亡くなる方ですね、二〇〇〇年には十一件、そして〇一年には八件だつたものが、規制緩和以後の〇二年は十七件にふえ、翌〇三年には二十件、倍になつていています。

何で私、労働条件の問題がかなめだと言つてゐるかといいますと、この間も公共工事の品質確保法という議論をしましたよね。あのときも私は、一番品質を最後つくつてあるところの現場を見なけりやだめだ、そこから上がっていつて解決するということをやればこれはできるんだと。だから、あれやこれや話してもあかんのや、肝心なところをばつと押さえなんだらだめなんやと言つたわけですね。

だから、先ほども、前の前の委員の質問にも、監査に入つてゐる。監査に入つたら入るだけ、ひどいということがわかると、いうような状況なんですね。だから、事後ではなくて、どうしたらそれがストップできるのかということもなんです。

問題は、その中心ポイントが安全輸送、これは、タクシードライバーの労働条件の改善と良質な労働力の確保ということが密接不可分の関係に

あるんだ。だから、この二つの点について、安全に対する問題について、大臣の総括的な意見を伺つておきたいと思います。

○北側国務大臣 タクシーは、多くの国民の皆様が利用される非常に重要な交通手段でございます。もちろんのこと、安全走行というのが最大のサービスであるというのは、そのとおりであると私も思つてゐるところでございます。

先ほど、運転者の健康状態に起因する事故等の件数がふえているのではないかという数字が示されました。これが、昔の数字と同じような基準でやりますと必ずしもふえておりません。新しい基準、要するに、人身事故だけではなくて、人身事故以外のものも平成十四年からふやしておりますので、その基準に照らし合わせますとふえていくように思えますが、従来の基準でやりますと必ずしもふえているわけではございません。ただ、少數であれ、そうした事故が発生していること自体は極めて問題でございますので、こうした事故のないように努めていくことは当然であると思つてゐるところでございます。

きょうは、タクシーにかかるさまざまな問題点につきまして、委員を初め、さまざまなかつて、委員をして三年たちます。この規制緩和がどうされたのかということについて、よく実態を踏まえた上で、その課題、今後の対策についてきちと取りまとめをさせていただきたいと思つてゐるところをございます。

安全確保というのは最大のサービスであることはそのとおりでございまして、それが最大の利用者へのサービスであるわけでございますので、いろいろな規制を緩和することによつていろいろなサービスができたからといって、それで安全走行が損なわれているようなことが仮にあるならば、それは断じてあってはならないことであるというふうに思つてゐるところでございます。

ただ、一方で、規制を緩和することによつていろいろな新しい事業が生まれてきていることも事実でございますけれども、一日京都観光彼らと出でいるタクシーの運転手さん、業者があるわけでございまして、こういう観光タクシーなんか也非常に出てまいりましたし、また、福祉タクシーとか空港までのタクシーとか、いろいろなタクシーの新しいサービス形態が出てきていることも事実でございまして、そうしたことも育てていく必要があると私は思つておるところでございます。

○穀田委員 社会の変化に伴つて、さまざまなかつて、委員をして三年たちます。この規制緩和で議論になつた際の中核問題である、労働の条件がよくなる、サービスがよくなる、この二つがどうなつたかという根幹についてはつきりさせないと私はだめだと思っていています。

私は、規制緩和が、当初言つていたようなバラ色の話ではなくて、末端のドライバーに犠牲を強いるものであつたこと、そして二つ目に、国民の安全というサービスの根本が事实上ないがしろにされる結果をつくってきた、これが明らかになつたのがこの三年間ではなかつたかと思つていて、このことは、二〇〇〇年に規制緩和が当時の運輸委員会で議論されていた当初から私どもが指摘してきたことです。

審議の中で、我が党の議員の質問に答えて、運輸省は、以前から供給過剰状態であることを認識していたにもかかわらず、規制緩和措置を実施してしまつた。これが、まさに、実際行われてゐる企画の内容は、それについて私は否定しているんじゃない、それは社会の進歩としては当たり前だと言つていてるんですよ。問題は、マイナスのところでいうと、当時の労働条件がよくなると言つていた問題、サービスがよくなる、安全がよくなる、この問題は後退しているじゃないかということを言つていてるんです。

私は、どこにかぎを求めるか、ここだと思うんですね。やはりかぎは働く労働者、今、現場の実態を見させていただくということがありましたが、それでも、かぎは労働者の賃金なんですよ。やはり、仮に最低賃金違反が漏れなく摘要されて、すべての労働者が最低賃金以上の支給を確実に受けられるということになれば、増車の全体の抑制効果があることは明らかなんです。

だから、総量全体を規制すること、それだけれども、労働

旨の認定を申請することができる。

一 指定特定重要港湾の港湾計画に適合するものであること。

二 指定特定重要港湾の効率的な運営に特に資するものであり、かつ、当該指定特定重

要港湾の適正な運営の確保の見地から支障

がないと認められること。

三 必要な経済的基礎を有し、かつ、円滑か

つ確実に実施されると見込まれること。

四 その他国土交通省令で定める要件に適合すること。

2 特定港湾管理者は、前項の認定の申請があつた場合において、当該申請に係る特定国際コンテナ埠頭の運営の事業が同項各号に掲げる要件に該当すると認めるときは、その認定をするものとする。

3 特定港湾管理者は、前項の認定をしようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。

4 特定港湾管理者は、第二項の認定をするに當たつては、国土交通省令で定めるところにより、当該認定の申請の内容を二週間公衆の総覧に供しなければならない。

5 前項の規定により総覧に供された認定の申請の内容について利害関係を有する者は、総覧期間満了の日までの間に、特定港湾管理者に意見書を提出することができる。

6 特定港湾管理者は、第二項の認定をしたときは、遅滞なく、当該認定を受けた者以下「認定運営者」という。の氏名又は名称、特定国際コンテナ埠頭の運営の事業の概要、前項の規定により提出された意見書の処理の経過その他国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

7 特定港湾管理者は、特定国際コンテナ埠頭の運営の事業が第一項各号に掲げる要件のいずれかに該当しなくなつたと認めるときは、認定運営者に対し、必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

8 特定港湾管理者は、前項の規定による勧告を受けた認定運営者が当該勧告に従い必要な措置をとらなかつたときは、その認定を取り消すことができる。この場合において、特定港湾管理者は、あらかじめ、国土交通大臣にその旨を通知しなければならない。

9 国土交通大臣は、特定港湾管理者に対し、前項前段の規定による認定の取消しに関し必要と認める意見を述べることができる。

(特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会)

第五十条の五 特定港湾管理者は、指定特定重要港湾ごとに、特定国際コンテナ埠頭の機能の高度化による当該指定特定重要港湾の運営の効率化に關し必要な協議を行うため、特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会(以下この条において「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、特定港湾管理者の長、国土交通大臣その他の関係行政機関の長又はこれらの指名する職員及び認定運営者をもつて構成する。

3 協議会は、必要があると認めるときは、その構成員以外の関係行政機関及び事業者に対し、資料の提供、意見の表明、説明その他の協力の要請を求めることができる。

4 第一項の協議を行うための会議において協議が調つた事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

5 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関する必要な事項は、協議会が定める。

第六十五条を第五十四条の二とし、同条の次に次の一条を加える。

(特定国際コンテナ埠頭を構成する行政財産等の貸付け)

第五十五条 國土交通大臣は、第五十四条第一項及び国有財産法第十八条第一項の規定にかかるわらず、特定国際コンテナ埠頭を構成する同法第三条第二項に規定する行政財産である

第五十二条に規定する港湾工事によつて生じた港湾施設を認定運営者に貸し付けることができる。

2 國土交通大臣は、前項の貸付けをしようとするときは、当該貸付けに係る港湾施設の位置及び名称、貸付けの時期その他の國土交通省令で定める事項について、あらかじめ、特定港湾管理者の同意を得なければならない。

3 國土交通大臣は、第一項の貸付けをするときは、あらかじめ、財務大臣に協議しなければならない。

4 特定港湾管理者は、地方自治法第二百三十一条の四第一項の規定にかかわらず、特定国際コンテナ埠頭を構成する同法第二百三十八条第四項に規定する行政財産を認定運営者に貸し付けることができる。

5 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(昭和五十六年法律第二十八号)第二条第一項に規定する指定法人は、同法第四条第一項の規定にかかるわらず、特定国際コンテナ埠頭を構成する同法第三条第一項第二号イに規定する岸壁等を認定運営者に貸し付けることができる。

6 第一項及び前二項の規定による貸付けについては、民法第六百四条並びに借地借家法(平成三年法律第九十号)第三条及び第四条の規定は、適用しない。

7 第二十五条までの規定は第一項の貸付けについて、地方自治法第二百三十八条の二第二項及び第二百三十九条の五第三項から第五項までの規定は第四項の貸付けについて、それぞれ準用する。

8 第四項の規定により特定港湾管理者が同項に規定する行政財産を認定運営者に貸し付ける場合における第四十六条第一項の規定の適用については、同項ただし書中「又は貸付を受けた者」とあるのは「貸付けを受けた者」と読み替えるものとする。

(港湾運送事業法の一部改正)

第二条 港湾運送事業法(昭和二十六年法律第七百六十一号)の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次を付する。

目次

第一章 総則(第一条~第三条)

第二章 港湾運送事業等(第四条~第二十二

条の四)

第三章 港湾運送事業抵当(第二十三条~第二

二十八条)

第四章 雜則(第二十九条~第三十三条の三)

の期間内である場合、又は第五十五条第四項の規定により貸付けをする場合」とする。

9 前各項に定めるもののほか、特定国際コンテナ埠頭の貸付けに關し必要な事項は、國土

交通省令で定める。

(特定国際コンテナ埠頭を構成する港湾施設の建設等に係る資金の貸付け)

第五十五条の八 國は、特定港湾管理者が認定運営者に対し、特定国際コンテナ埠頭を構成する荷さばき施設その他の國土交通省令で定める港湾施設の建設又は改良に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が次項において準用する前条第三項の規定によるほか次項において準用する同条第五項の政令で定める基準に適合しているときは、その貸付金に充てるため、その貸付金額の範囲内で政令で定める金額を無利子で当該特定港湾管理者に貸し付けることができる。

10 前条第三項から第五項までの規定は、前項の国との貸付け及び同項の国との貸付けに係る特定港湾管理者の貸付けについて準用する。

11 前項において、これらの規定中「港湾管理者」とあるのは「特定港湾管理者」と、同条第三項中「貸付けを受ける者」とあるのは「貸付けを受ける認定運営者」と読み替えるものとする。

12 第二条 港湾運送事業法(昭和二十六年法律第七百六十一号)の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次を付する。

目次

第一章 総則(第一条~第三条)

第二章 港湾運送事業等(第四条~第二十二

条の四)

第三章 港湾運送事業抵当(第二十三条~第二

二十八条)

第四章 雜則(第二十九条~第三十三条の三)

九号とする。

第三十九条中「第三十四条から前二条まで」を

「第三十四条、第三十五条又は前二条」に改め

る。

第四十条第一号中「第二十二条の二第六項、第

二十二条の六」を「第二十二条の四」に改め、同条

第二号中（第二十二条の二第六項において準用

する場合を含む。）又は第二十二条の三第二項

を「又は第二十二条の二第一項」に改め、同条第

三号中「第二十二条の二第五項」を「第二十条」に

改め、同条第四号中「第二十二条の三第一項」を

「第二十二条の二第一項」に改める。

（港則法の一部改正）

第三条 港則法 昭和二十三年法律第百七十四号

の一部を次のように改める。

第六条 削除

第四十二条中「第六条」を削る。

（施行期日）

第一条 この法律は、平成十七年十一月一日から

施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、

当該各号に定める日から施行する。

一 第一条の規定（港湾法第五十条及び第五十

一条の二の改正規定を除く。）及び附則第七条の

規定（公布の日から起算して六月を超えない

範囲内において政令で定める日

二 第二条並びに次条から附則第四条まで及び

附則第八条から第十一条までの規定（公布の

日から起算して一年を超えない範囲内におい

て政令で定める日

（港湾運送事業法の一一部改正に伴う経過措置）

第二条 前条第二号に掲げる規定の施行の際現に

第二条の規定による改正前の港湾運送事業法

（以下「旧港湾運送事業法」という。）第四条第一項の免許又は旧港湾運送事業法第二十二条の二第一項の許可を受けている者は、第二条の規定による改正後の港湾運送事業法（以下「新港湾運送事業法」という。）第四条の許可を受けたもの

とみなす。この場合において、旧港湾運送事業

の規定による免許又は許可に業務の範囲の限

定又は条件若しくは期限が付されているとき

は、当該業務の範囲の限定又は条件若しくは期

限は、新港湾運送事業法の規定による許可に付

されたものとみなす。

第三条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧港湾運送事業法第九条第一項の認可を受けている運賃及び料金又は旧港湾運送事業法第二十二条の二第三項の規定により届け出た運賃及び料金とみなす。

第四条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧港湾運送事業法に基づく命令によりした処分、手続その他の行為で、新港湾運送事業法中相当する規定があるものは、国土交通省令で定めるところにより、新港湾運送事業法によりしたものとみなす。

（罰則に関する経過措置）

第五条 この法律（附則第一条第二号に掲げる規

定については、当該規定の施行前にした行為に

対する罰則の適用については、なお従前の例によ

る。

（政令への委任）

第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措

置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定

める。

（港湾整備特別会計法の一部改正）

第七条 港湾整備特別会計法（昭和三十六年法律

第五十五条）の一部を次のように改める。

別表第一の百十三の項を次のように改める。

（住民基本台帳法の一部改正）

第九条 住民基本台帳法（昭和四十二年法律第八十一号）の一部を次のように改める。

（外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律の一部改正）

第十条 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和五十六年法律第二十八号）の一部

を次のように改める。

（地価税法の一部改正）

第六の二 次項第四号の二の港湾整備事業を行

う者に係る貸付け

第一条第三項第四号の次に次の一号を加え

る。

（港湾運送事業法の一一部改正に伴う経過措置）

第二条 前条第二号に掲げる規定の施行の際現に

第二条の規定による改正前の港湾運送事業法

（以下「旧港湾運送事業法」という。）第四条第一項の免許又は旧港湾運送事業法第二十二条の二第一項の許可を受けている者は、第二条の規定による改正後の港湾運送事業法（以下「新港湾運送事業法」という。）第四条の許可を受けたもの

による改正後の港湾運送事業法（以下「新港湾運送事業法」という。）第四条の許可を受けたもの

による国の一の貸付けに係る特定国際コンテナ事業

埠頭を構成する港湾施設の建設又は改良の

事業

にによる貸付け

四の二 港湾法第五十五条の八第一項の規定

第四条第一項第四号の次に次の一号を加え

る。

四の二 港湾法第五十五条の八第一項の規定

第四条第二項第四号の次に次の一号を加え

る。

四の二 港湾法第五十五条の八第一項の規定

（登録免許税法の一部改正）

四の二 港湾法第五十五条の八第一項の規定

第七条第一項中「第五十五条の七第一項」の下に「及び第五十五条の八第一項」を加え、「第五条第一項及び」を「第五条第一項並びに」に改める。

第八条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改める。

別表第一の四十号を次のように改める。

（登録免許税法の一部改正）

平成十七年四月二十日印刷

平成十七年四月二十一日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局