

第百六十六回国
参議院国土交通委員会會議録第十九号

平成十九年六月七日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月三十一日

辞任

小池 正勝君
末松 信介君

補欠選任

福島啓史郎君
川口 順子君

六月一日

辞任

川口 順子君
福島啓史郎君
谷 博之君

補欠選任

末松 信介君
小池 正勝君
前田 武志君

六月四日

辞任

小池 正勝君
末松 信介君
谷 正明君

補欠選任

川口 順子君
南野知恵子君
山本 保君

六月五日

辞任

川口 順子君
南野知恵子君
前田 武志君
山本 保君
小林美恵子君

補欠選任

小池 正勝君
末松 信介君
大塚 耕平君
谷 正明君
井上 哲士君

六月六日

辞任

大塚 耕平君
羽田雄一郎君
井上 哲士君

補欠選任

前田 武志君
櫻井 充君
小林美恵子君

六月七日

辞任

北澤 俊美君
前田 武志君

補欠選任

広田 一君
高嶋 良充君

魚住裕一郎君

白浜 一良君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

大江 康弘君

末松 信介君

脇 雅史君
藤本 祐司君
山下八洲夫君

谷 正明君

市川 一朗君

岩井 國臣君

太田 豊秋君

小池 正勝君

藤野 公孝君

吉田 博美君

加藤 敏幸君

北澤 俊美君

奥石 東君

櫻井 充君

田名部匡省君

高嶋 良充君

広田 一君

前田 武志君

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣官房構造改革特区推進室長
兼内閣府構造改革特区担当室長
国税庁課税部長
厚生労働大臣官房審議官
厚生労働大臣官房審議官
国土交通省自動車交通局長

大前 忠君

岡本 佳郎君

森山 寛君

御園慎一郎君

岩崎 貞二君

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に末松信介君及び谷谷正明君を指名いたします。

○委員長(大江康弘君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に内閣官房構造改革特区推進室長兼内閣府構造改革特区担当室長大前忠君、国税庁課税部長岡本佳郎君、厚生労働大臣官房審議官森山寛君、厚生労働大臣官房審議官御園慎一郎君及び国土交通省自動車交通局長岩崎貞二君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大江康弘君) タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○吉田博美君 自由民主党の吉田博美でございます。

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案について質問させていただきます。

いわゆる流し営業中心の地域におきまして、輸送の安全性、利用者の利便性の低下が懸念されている状況の中にあつて、タクシー運転者の質の確保、向上を図ることにより、輸送の安全、利用者の利便をより確実に確保していくことが近々の課

題となっております。このような状況を踏まえ、このたびの法律案が提案されたものと考えております。

これは法案には直接関係はありませんが、最近景気が回復してきたと言われますが、地方におきましては遠い現状であります。そうした中、地方のタクシードライバーの現況は非常に厳しいものがございます。景気が良くないためタクシー利用者が減り、そこに、平成十四年二月に規制緩和が実施されたわけでありまして、より厳しさが増してまいりました。言わば供給過剰の状態になつていくわけでありまして、私の地元長野市におきましては、例を取ってみますと、平成十一年に長野冬季オリンピックが開催されました。その当時は、オリンピックの影響もございまして会社の業績も良く、運転手さんの収入もかなりありました。ところが、景気低迷と供給過剰の中で、タクシーの運転手をしていく友人に聞きましたら、その当時と比べて収入が半分になつてしまつたと、もうそろそろ限界だ、生活していくのが大変だといふことを言つておりました。

私から申すまでもなく、タクシーは、鉄道や路線バスの廃止、縮小が続く中、医療や福祉の面においても地域住民の足となり、特に高齢者の皆様にとつては極めて重要な交通手段となつておりました。このままの状態では地方のタクシー会社がなくなるのではないかと。そうすると、労働している運転手さんも雇用の場がなくなるのではないかと心配をされている一人でありまして、そこで、大臣にお伺いをしたいわけでございますが、規制緩和後のタクシー業界の状況について大臣はどのように認識をされているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 委員が御指摘のように、十四年二月、規制緩和が実施されました。その結果、言わば光と影といふか、そういうものが鮮明になつてきたように思われます。光の部分につきましては、例えばそれまでなかったような福祉タクシーというような、弱い立場

にある人たちに對して優先して運ぶというようなことを専ら行われるタクシードライバー、そういうものが十七年度には従来の十三年度に比べて三・九倍に増えたという問題があります。また、観光タクシードライバーの増加も出ています。多様化したという点も出ています。例えば、私、地元関西の方では、五千円以上乗りますと、例えば一万円乗るとしますと、超えた分を半額にする、すなわち七千五百円であるというように多様な運賃が導入されたり、また定期券割引というようなことを北九州や香川ではやっているとか、あるいは定額運賃で、成田空港あるいは関空から都心部までもう一定の値段で運びますというように今までになかった料金体系が出てきたと。これは一つの光の部分だろうと私は思います。

しかし、御指摘のように、この影の部分といふことは、輸送需要が停滞をしております。公共交通につきましては、乗用自動車に乗るといふ部分が多くなりまして、非常に、いつときのことでは公共交通機関を使うのは半分以上になつてしまつてしまつて、そういう需要停滞。それから、景気の低迷等がありまして、平成十三年では一兆九千四百三十億円でありましたタクシードライバーの運送収入が、十七年には一・八割減の一兆九千億円に減額した、伸び悩むということがございます。それから、厳しい経営環境等を背景として、特に流し営業が中心の地域では、台数当たりの事故等の発生件数が五年間で三倍となつたとか、事故や苦情が増加する傾向にあると、こういうこと。影の部分が目立ち出しました。

そういうことから、規制緩和のいい面、光の部分は生かしながら、マイナスの面、影の部分を是正していかなければならないというふうに考えているところでございます。このため、今回の法改正によりまして、運転者の登録制度を強化して、従来、東京、大阪のみで実施していたこのような制度を主な政令指定都市

等にも拡大をしよう。それから、必要な監督担当要員を確保いたしまして、事業者に対する重点的かつ効率的な監督の実施をやつていこうと、これは労基法違反とか最賃法違反とか。こうした対策によつて、安全やサービスについて問題がある事業者等にペナルティーを科すとともに、公正な競争の確保を図つて輸送の安全と乗客の利便性の確保を図つていこうというものが現状の認識でございます。

○吉田博美君 大臣の方から光と影があるということをおっしゃいましたが、確かに光の部分には福祉タクシードライバーあるいは観光タクシードライバー等でも出ていて、思うんですけど、そうした部分も出ていて、現状が一・八割減退をしておるということをお考えのときに、イザナギ景気を超える景気が回復をしていける中であつて、この業界がいかに厳しいかといふものを改めて感じるところでございます。

そこで、タクシードライバー業界は過当競争の中でも事業者数、台数とも増加をしており、市場原理がこの業界では機能しないのではないかと思つて、その点についてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、タクシードライバー事業といふのは必ずしも市場原理がなかなか機能しにくい面があるんだろうと我々も認識をしております。

具体的に申しますと、特に流しの地域でございますけれども、一回限りのサービス、それから事前にその会社がいい会社、そのタクシードライバーが会社かどうかというような評価はなかなかできないといったことで、利用者による選択性が低い、それから問題のある事業者がなかなか退出をしないと、こういうタクシードライバー業界の特性があるんだろうと、このように思つております。

大臣答弁させていただきますように、規制緩和のいい点を生かしながらマイナスの面、是正を図つていくという観点に立つておりますが、マーケットメカニズムといふのは利きにくいところは

あるんですけど、できるだけそのマーケットメカニズムを生かしながら、それに堪えないものを規制で補つていくというのが基本だろうと思つておりまして、マーケットメカニズムがもう少し利きやすいような、例えば、このタクシードライバーの評価がタクシードライバーの悪いタクシードライバーなのかという評価なんかをもう少し分かりやすくするとか、そうした工夫みたいなものを今後とも考えていながら、一方で、公正な競争をしていただくために監督等を通じて、質の悪い、法令違反をするような事業者、運転手なんかについての退出を促していくといった環境づくりをしてまいりたいと、このように思つております。

○吉田博美君 先ほど大臣言われた光の部分でございますけど、規制緩和の後、福祉タクシードライバーが進んでおるといふことで三・九倍というお話を聞きましたんですけど、国交省はどのようにこの福祉タクシードライバー普及に取り組んでおられるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 福祉タクシードライバーがより進むように環境づくりをやつていこうと思つております。

具体的に申しますと、こうした福祉輸送限定については、許認可の際の最低車両台数なんかについて、通常のタクシードライバーよりも少ない台数でもいいよといったような許認可の弾力的な運用を行つております。また、税制上、特別償却でございますけれども、そうした措置を講じておるところでございます。それからさらに、十八年度からでございますけれども、福祉輸送普及促進モデル事業というのをやっております。福祉輸送を先端的にやっている地域を指定をいたしまして、その地域で共同配車なんかうまく進むといったようなシステムについて補助をするといったようなことの措置を講じておるところでございます。

今後とも、やっぱり福祉のタクシードライバーは、少子高齢化社会を迎える中で重要だろうと思つておりますので、積極的に取り組んでまいりたいと思つていこうと思つております。

○吉田博美君 積極的に取り組んでいただきたい
と思います。

さて、今回の法改正の基になっていきますタク
シーサービスの将来ビジョン小委員会報告書の主
な提言内容についてお聞かせいただけますでしょ
うか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 平成十七年の十月に
交通政策審議会の部会小委員会の中で、この今後
のタクシーのビジョンというのを取りまとめさせ
ていただいたところでございます。

先生御指摘のとおり、昔はタクシーというのは
二地点間の輸送ということで機能していたわけで
ございますけれども、特に地方部なんかにつきま
しては、単に人を運ぶというだけではなかなかタク
シー事業としても成り立っていないというところ
がござります。それから、少子高齢化の中
で、繰り返しになりますけれども、福祉の面と
か、よりケアの高いようなサービスをしていくと
いうことが重要だろうと。そういうことを踏まえ
ながら、今後のビジョンとしては、単なる輸送機
関から地域に密着した多面的なサービスを提供す
る総合生活移動産業へ転換をしてくださいと。そ
のために、安全、安心な輸送サービスであります
とか多様なニーズに対応したサービスの提供であ
りますとか、こうしたものを中心に業界あるいは
私ども関係者一同頑張っていこうということでビ
ジョンを取りまとめたというところござ
ります。

○吉田博美君 安心、安全、そして多様なサービ
スにこたえるべきタクシーの今後の業界の在り方
ということでございますが、タクシーは医療や福
祉の面でも生活者の交通手段として不可欠なもの
となっております、地域の生活交通の中でタクシー事
業者の果たす役割はますます重要になっていくと
考えますが、その点についてのお考えをお聞かせ
いただけますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとお
り、私どももそのように思っております。

先ほど申しました福祉面の話のほかに、特に地

方部の輸送では、従来乗合バスというようにこと
でやっておりましたけれども、なかなか大きなバ
スほどの需要はないということで、最近では乗合
タクシーなんかというところで地域の生活交通の
ニーズに効率的にこたえようというよう動きも
始まっております。そうした面も含めまして、各
地域地域に合った多様なサービスの展開を図って
いくことが必要だろうと思っておりますし、私ど
も、制度面なんかで、あるいは予算面なんかで
お手伝いできるところについては積極的に頑張っ
ていきたいと、このように思っているところでご
ざいます。

○吉田博美君 いろいろ知恵を絞っているようで
ございますが、ただタクシーの事故が大変多発し
ておりますね。その発件数が増加をしております
が、その原因についてはどう考えているのでし
ょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 事故の件数でござい
ますが、死亡事故自体は、平成十三年と十八年、
五十七件から四十九件と若干の減少はしておりま
すけれども、人身事故自体、二万六千件弱だった
のが二万六千七百件と二・五%増えております。
特に、タクシーの事故の特徴は、実車中じやな
くて空車中の事故が非常に多いと。恐らく、空車
中でお客さんを探しながらということございま
すので、そういうときに二輪車、自転車との接
触、あるいは歩行者との接触みたいなのが非常に
多いというのが特徴でございます。

そうした事故について我々は分析をして、こう
いう事故が多いんですよということをできるだけ
タクシー事業者の方にも、あるいは運転者の方に
も分かっていただくように努めているところでご
ざいますけれども、必ずしも運転者に対する指導
等が十分ではなかったかと、このように思ってお
るところでございます。今後、こういうことも強
化をしていかなきゃいけないと考えているところ
でございます。

○吉田博美君 事故が起きてからではなくて、事
故をいかに抑制するかということが極めて大事だ

と思いますので、そういう点、よく努めていただ
きたいと思えます。

また、昨年二月より、監査の充実、行政処分の
厳格化を図ってきたとことでございますが、タク
シー事業者に対する監査、処分は具体的にどの
ように行っているのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 監査の体制も、今年
度末には二百名体制に増強するというところで、規
制緩和当時と比べますと約倍ぐらいの人数で頑
張っていくということで、体制も充実をさせてい
ただいていくところでございます。

それから、タクシー事業も含めてですけど
も、監査というのはやはり効果的に、特に違法な
ことをやる可能性の多いところに集中的にやって
いくということが必要だろうと思っております。
従来ですと、監査に入りますよという通告をして
やっておりましたけれども、これはもう原則とし
て無通告にすると、特に参入後の事業者に対し
ては一回は必ず監査をするとか、あるいは事故を
起こした事業者には直ちに監査に入るとか、そう
したことで監査のやり方なんかにも工夫をしてい
るというところでございます。

平成十八年度の数字でございますけれども、全
国タクシー、約、法人タクシー一万事業者ぐら
いございますが、平成十八年度では約三千の法人タク
シーに対して監査を実施いたしました。事業停
止を二件やりました。三百六十六の事業者に対し
て行政処分なんかをやっているところでございま
す。

効果的な、効率的な監査を実施していつて、悪
質な、ルールを守らない事業者の市場からの退出
を促していくというような運用をしていきたい
と、このように思っているところでございます。

○吉田博美君 運転手さんのことについて伺いま
すが、今タクシーの運転手さんは労働時間や賃金
面で非常に厳しい条件を強いられておりますが、
国交省はどのように認識しているのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 具体的な数字でござ
いますが、十八年度の数字ですが、全産業は五百

五十五万円でございますが、タクシー運転者の全
年平均の年間賃金は三百二十九万円でございます。
二百二十六万円の差がございます。また、労働
時間につきましても、全産業平均二千二百二十
時間に比べて百九十八時間多い二千四百十二時間
ということで、労働時間は長く賃金は低いと、こ
うした実態だと認識してございます。

○吉田博美君 労働条件は厳しく賃金は低いなん
といったら、もう本当に大変な状況なんですよ。
いろんなことの中で他業種から職を失った皆さん
方がタクシー運転手さんにおみえになつていて
いうことがかなりあるんじゃないかと思うんです
けど、タクシーの運転手さんは他業種に比べ深夜
勤務を含め労働時間が長いにもかかわらず、報酬
は著しく低くなつていますが、国交省はこのよう
な課題についてどのように取り組んでいかれよう
としておるのですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 一つは、労働時間が
長くなるとうしても事故なんかを起こしやすい
と、こういう傾向がござりますので、我々も厚生
労働省と連携しながら、監査なんかを通じて労働
時間の長いことについてはルールを守ってください
ということでの指導監督をやっております。
また、最低賃金を割っておられる事業者も幾つ
かありますので、そうしたものについても、これ
も厚生労働省と連携しながら最低賃金法違反の事
業者については指導強化をしていると、こういう
状況でございます。

そうしたルール違反についてチェックすると
もに、やはりタクシー事業の適正な運営を図つて
いく、輸送の安全を確保していくということで、
タクシー運転者の適切な労働条件を確保していく
ということも重要だろうと認識しております。

現在、タクシーの運賃改定をしたいという動き
も全国各地で出ておりますので、今政府部内で調
整を行いつつ適切に対応していきたいと思つて
おるところでございます。

○吉田博美君 そこで、大臣にお伺いいたします
が、今回の法改正では輸送の安全と利用者の利便

が主目的とされていますが、目的達成のためには、私はまずタクシー運転手さんの生活改善が先決だと考えていますが、その点については、大臣、どのようなお考えでございましょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 委員と全く同じ認識でございします。

したがって、今全国各地のタクシーの運送事業者から運賃の値上げについての申請が出ていくところでございます。そして、その申請の理由といたしましては、労働条件の改善ということが共通して挙げられているわけでありまして。そのほか、燃料が値上がりしているというようなことも理由になっております。過去十年ほど値上げをしていないわけでございます。そういうところから、我々としては、安全、それからまた利用者の利便の確保という、増進、向上というためには、どうしても現場で働く労働者である運転者の処遇ということが非常に大事なものと認識をいたしております。労働時間は長く、一日十六時間ぐらい働かながら、平均賃金より二百万以上年収が低いというこのような劣悪な条件の中で事故が起これば、あるいは安全な気分から乗車拒否が起これば、いろいろなことが起こるわけでございます。ですから、ここは改善しなければならぬと考えております。

政府部内の調整等を図りながら、的確にこれを判断していかなければならない問題だというふう

に思っております。

○吉田博美君 大臣も同じような御意見でございまして、是非その大臣のお気持ちを大事にしながら、タクシー業界あるいは運転手さんのためにいろいろ御指導いただければと思っております。運賃の改定につきましては後ほどでございますが、さて増車等により著しく供給過剰状態になった場合、輸送の安全、利用者利便の確保を図るための措置として緊急調整措置があるとお聞きしましたが、具体的な発動基準はあるんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 緊急調整措置でござ

います。法律では、供給輸送力が輸送需要量に對して著しく過剰になっている場合であつて、当該供給輸送力が更に増加することにより、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があると認められるときに緊急調整地域として指定すると、ございします。

この著しく過剰になっている場合、あるいは輸送の安全、旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めるときとはどういうときか、ケースかというのを通達で定めておりまして、具体的に申し上げますと、一日一車当たりの実車キロあるいは営業収入、こうした数字が低下していること、それから延べ実働車両数が二年連続して増加していること、それから事故の件数が増加していること等々、要件を定めているところでございします。

○吉田博美君 増車等が進む現状から見ますと、緊急調整措置についても私はある意味では見直すべきではないかと考えています。その点についてのお考えをお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 緊急調整措置でございしますが、先ほど申しました要件で運用させていただきます。緊急調整措置、例外的、特例的な措置でございします。広く発動するのはいかがなものかと思っております。

これまでの実績で申しますと、平成十四年の九月から平成十八年の三月まで沖縄本島を緊急調整措置として指定されたのみとなっております。先生御指摘のとおり、一部の都市において供給過剰から、主要な繁華街なんかで駅前待ちのタクシーが集中しているといったケースもござい

ます。繰り返しますが、例外的、特例的な措置であるという趣旨を念頭に置きつつ、この発動基準について適切なかどうか、もう少し弾力的に考える余地がないのかということについては議論して見る必要があると、このように思っております。

○吉田博美君 やはりそうしたことも、原則的なものじゃなくて、やはりある意味での幅のある中で議論をしていただき、その場に應じた中で適正な措置をとっていただくということも大事なことでないかと思うんですけれども。

さて、運賃改定につきましては大臣先ほどお触れになったわけですが、申請について、私も長野県では既に認可されたところでありまして、現時点における、東京はたしか仄聞するところですが、下されたかというのをちょっとお聞きしたんですけれども、全国の運賃改定の申請状況、認可状況はどのようになっているんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 昨年の六月以降、全国各地で運賃改定の申請が出ております。現在、全国の五十一の地区から運賃改定の申請が出てお

りまして、東京を始め幾つかの地区については現在審査をしているところでございします。一番最初に申請が出ましたのは長野と大分でございます。この長野と大分につきましては、先生御案内のとおり、四月の六日付けで上限運賃の改定及び自動認可運賃の公示を行ひまして、四月二十日認可をして、四月の二十七日から新認可運賃が実施されたところでございします。

東京以下の地区につきましては、現在審査をして

おります。特に東京につきましては、物価安定政策会議という会議の議を経た上で、物価担当閣僚会議の審議を経てやるということでございします。国土交通省だけではなくて政府部内全体で調整しながら進めていくということでございします。今、物価安定政策会議というの二回開催をいたしました。その中で意見も踏まえながら調整をしているという状況でございします。

○吉田博美君 却下じゃなくて、調整を今されてるところでございしますね。間違えました。済みません。

運賃改定の申請の主な理由につきましては大臣の方から言及されましたので、その点については

結構でございますが、今回の法改正後に運転者登録の対象となる指定地域の拡大を図ることとございしますが、どのような基準でどこを指定するのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今回の法律でございしますけれども、法律の方でも対象地域となる要件を定めておりますが、具体的には、流し営業が中心の地域、かつ過労運転や乗車拒否等の行為の状況に照らして、タクシー事業の業務の適正化を図る必要があると認められる地域を政令で定めると、こういうことになっております。具体的な指定基準につきましては今後検討させていただきます。

流し営業比率の高い地域の中から、重大事故の件数でありますとか乗車拒否や運賃不正收受等の苦情件数が多いと、運転者の登録制度を導入することが必要な地域ということで考えていきたいと思っております。

大まかに申しますと、現行の東京、大阪のほか、主要な政令指定都市、この辺りまで拡大することを考えているところでございします。

○吉田博美君 流しを中心とした主要な政令都市ということをおっしゃったわけですが、その辺が、安全性というのはどこでもやっぱりしっかり安全性を守らなさいいけないということで、流し中心もあるわけですが、指定を受けないいわゆる白地地域の安全対策はどのように確保されるのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 指定を受けない地域でございしますけれども、やはり安全というのは大変大事だと思っておりますので、私も、安全に対するチェックというのは充実強化を頑張っていきたいと思っております。

特に、安全面についての事後チェック体制の充実強化でございしますが、これについては、先ほども申しましたように、我々も体制を強化するとともに、無通告の監査を実施するでありますとか、特に問題の多い事業者についての早期監査を実施するでありますとか、厚生労働省と連携をするで

ありますとかやっていきたいと思っております。
それから、処分自体も、監査するだけではなくて、監査の結果出てきた処分につきましても、非常に形式的な違反行為なんかについては逆に処分を軽減いたしますけれども、本当に悪質な、例えば、タクシードンキーシャットと酒気帯び運転なんかを全然運行管理面でチェックしていないとか、こういう事業者については行政処分を厳格化していくといったことをやっていきたいと思っております。

こうしたことを通じて、指定を受けない地域での安全対策についても頑張っていきたいと思っております。

○吉田博美君 運転者登録は、現在、東京と大阪のタクシードンキーシャットが実施していると聞きました。新たに指定される地域ではどこが行うのでしょうか。それと、運転者登録事務は公正中立の確保が重要と考えますが、どのように担保していくのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 現在、東京と大阪では運転者の登録事務、財団法人でございますが、東京タクシードンキーシャット、それから大阪のタクシードンキーシャットがございまして、東京と大阪ではその両機関が引き続き登録の実施機関として行うものと考えております。

それから、今回、主に政令指定都市中心に地域を広げたいということでございますが、ここでの登録の事務を行う機関としては各地のタクシードンキーシャット協会の想定をしております。既に今、こうした各地の協会では自主的に登録あるいは研修等をやっております。引き続き法律に基づいたものの実績を評価して、引き続き法律に基づいてきつちやっていたらいいなと、このように思っております。また、新たな法人を設立しますと、やはりそれなりの事務経費も掛かりますので、できるだけこうした既存のやつておられる協会を活用しながら登録事務を円滑に進めていきたいと思っております。

それから、この登録事務は、やはり先生御指摘

のように、公正中立にやつてもらわなきゃ困るわけでございますので、これにつきましては、現在の東京、大阪でも、現行法に基づきまして登録諮問委員会というものの設置を義務付けております。

具体的には、この委員会のメンバーとして、タクシードンキーシャットの団体の推薦を受けた人、それからタクシードンキーシャットの団体の推薦を受けた人あるいは学識経験者等々から成ります登録諮問委員会がございまして。

そこで、登録諮問委員会という形で登録の事務を進めていくかという基本的な事項について調査審議いただくとともに、特に登録を拒否する場合、この拒否が適切だったかどうかといったことについての審議をやつていただくというのを今の東京、大阪ではやっております。これを同じように、今後新たに指定する地域での登録事務を行う、先ほど申しました主にタクシードンキーシャット協会の想定をしておりますけれども、こうしたところで登録諮問委員会というのを法律でも義務付けまして、登録事務等の公正、迅速、的確な実施を担保していきたいと思っております。

更に申しますと、この登録実施機関に対しては、私どもも報告徴収権限、立入検査権限が可能であるというのを法制化で提案させていただいております。登録諮問委員会でもチェックいただくとともに、私も国土交通省としても、それがちゃんと行われているかどうかということについて、監査等を通じて、立入検査等を通じてチェックし、改善命令等も出せるという形の制度に設計をさせていただいております。公正中立性の確保について万全を期していきたいと思いますところでございます。

○吉田博美君 新しく運転登録の要件となる講習の具体的な内容と、それとその講習についてのいろんなことがございまして、今回の改正に新たな講習受講命令を発令できることとなりますが、この講習の具体的な内容はどのようなものでしょうか。また、運転登録時の講習との違いは何でしょうか。

うか。この二点についてお聞かせ願います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 最初に、運転登録時の講習からお話しさせていただきます。

運転登録要件として一定の講習を修了することというのを決めさせていただいておりますが、講習の内容をできるだけタクシードンキーシャットの実態に合った講習にしたいと思っております。道路運送法、タクシードンキーシャット業務適正化特別措置法、こうした法令の基礎知識に加えて、タクシードンキーシャット事業者に対する基本的な接遇の在り方について講習をやりたい、一つはやりたいたいと思っております。利用者の方も、最初先生御指摘のとおり、今は高齢者とか介護を要する人とか子育ての人とか、いろいろ幅広くなつてきておりますので、そうした一般的なものももちろん接遇だけではなくて、タクシードンキーシャットの利用者はそういう形で広がっているということも含めた基本的な接遇について講習をやりたいと思っております。それから、当該地域の地理についてもちゃんと講習をする。

あわせて、先ほど答弁させていただきましたようにタクシードンキーシャット特有の交通事故の状況がございまして、こうした事故の発生状況等々につきまして、具体的に即したような形の講習を二、三日やるということでも考えておるところでございます。

それから、講習の命令をいたしますけれども、その講習の命令につきましては、タクシードンキーシャットの運転者がある程度適切なことをしなかった場合、事故を起こした場合等の講習をやっておりますので、それに応じまして個別具体的な、これは少人数の講習になりますので、効果の高い講習をやつていきたいと思っております。

○吉田博美君 そこで、講習のことにつきましてはおおむね分かったわけですが、今回の制度改正によりどのような効果が得られると考えているのでしょうか。

また、先日、ある新聞で、国交省はこの秋にもタクシードンキーシャット業界への新規参入や台数の増加を制限する方針を固めたとの報道がありました。この点について事実でしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 講習等を実施することによりまして、今も起こっております、タクシードンキーシャットについてやつぱり事故が増えている、苦情が増加している、こうしたものについて改善が図られるというのを期待をしております。また、そうしたことが実際にできるように、いい内容のものにしていきたいと、このように思っております。

それから、タクシードンキーシャットの新規参入を制限するということについて新聞報道等ございましたけれども、これにつきましては、先ほど御質問ございました緊急調整措置の在り方について勉強するということでございますので、まだ方針を固めたわけではございませんけれども、そうしたことを勉強していくということで、現在、検討をしているという状況でございます。

○吉田博美君 いずれにいたしましても、大臣のお考えもお聞かせいただいたわけでございますが、タクシードンキーシャットの果たしている公共交通機関としての役割、非常に大きいわけでありまして、特に、どちらかというと、自分の自家用車を持っている方は結構でございますが、高齢者の皆さん方がお医者に行くとか、そうしたいろんなことの中で生活にとつて欠かせないものでありますし、いろんな知恵を絞って、タクシードンキーシャットの皆さん方も頑張っておるわけでございますが、しかしながら、他業種と比較して非常に厳しいのが現状でございます。やはりこれはある意味では十四年の二月の規制緩和というものも影響しているんじゃないかと思っております。

もつと大きなことは、やはり景気が低迷をしているということが一番大きなことじゃないかと思っております。特に、今の年金の問題等で年寄りに不安を与えているというのが現状でございます。それから、私たちはある意味ではこの景気の回復を、地方の景気の回復を図ることが一番大きなことだと思っております。その責任の一端を感じているわけでありまして、地域の活力ある地域づくりがまさしく国の発展にもつながるんじゃないかと思いま

すので、今後、私もその責任を感じながら、また大臣の御指導をいただきながら一緒に頑張って、ともに考え、ともに行動してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

これにて終わります。

○櫻井充君 おはようございます。民主党・新緑風会の櫻井充でございます。

民主党はたしかタクシールの規制緩和に賛成したんじゃないかというふうに出ておられますが、タクシールの規制緩和にあの当時賛成はしたものの、現状を見てみると、本当にその規制緩和が正しかったかどうかということを考えさせられております。特に、これ全国各地によって全然違うんだと思うんですが、我が宮城県、特に仙台市のタクシールの台数の増え方というのは日本というのでも激減しております。十年ほど前は手取りで三十万円ぐらいあったタクシードライバーさんたちですが、今はもう手取りで十五万円しかないというのが当たり前になつてしまつています。

ですから、そういうことを考えて、以前に宮城県のタクシール協会とお話をしまして、特区の申請もさせていただきました。しかし、残念ながらあのときに、特区を却下された結果、あの当時タクシールの台数が四百台ぐらい増えた時点でしたが、現在では、もうこれは本当しやれじゃなくて千台増えました。そのぐらい厳しい状況にあつて、地域間の格差というのが本当にすさまじいものがあるわけです。

もう少しバックグラウンドをお話しさせていただきますと、名古屋に行つてタクシールに乗ると、運転手さんとお話をすると、大体最低の方でも二十五万円ぐらいなんだそうですね。仙台だともう二十五万円取れる人がいるかいけないかという状況ですね。

ですから、今回のことに関して言つても、名古屋のタクシール協会と宮城県のタクシール協会と意見が違うというのは、これは至極当然のことなんだ

ろうと思うんです。ところが、制度上、全国一律の制度を掛けようとしているところにかなりの無理があつて、もう少し自由に地域ごとの実態に合わせた制度設計をしていただかないと、これは相当厳しいんじゃないのかなと、そう感じております。

その上で、まず基本的なことをお伺いしたいと思うんですが、国土交通省としては、タクシールというのは公共交通の一部を担つていふというふうなまづお考えなのかどうかということと、それから、世界の中でタクシールの地位が高いというのは多分イギリスだと思ひます。イギリスのドライバーは本当にすごくて、番地を言うのとそれとちやんと運んでくれる。ですから給料も極めて高い。そういうタクシールを目指していくのか、それとも、アメリカのようにある種移民対策、給料はすごく安いんですが、そういう国を目指していくところがあるのか、私にはちよつと理解のできないところがありますので、まずその基本的な認識をお伺いさせていただきたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) タクシールにつきましては、地域の生活交通においては欠くことのできないドア・ツー・ドアの輸送を担う機動的、個別的な公共交通機関であり、これまでも重要な役割を果たしてきた、このように認識をしております。

特に、先ほどの答弁でも触れさせていただきましたけれども、少子高齢化が進んでいく人口減少社会を迎える中で、タクシールに寄せられる期待、役割というのは多様化、高度化をしていると思つております。地域高齢者や移動制約者の生活に密着した移動手段として、また乗合タクシールなど、鉄道やバスでは対応できない少量の個別輸送ニーズも担う機関としてタクシールの重要性というのは高まつていくと、このように考えているところでございます。

それから、イギリス型、アメリカ型の話がございましたが、私どもの方も、日本のタクシールがいタクシールになつてもらいたい、このように

思つております。道路運送法の法規制や事業者の経営努力、運転者の取組によつて、これまで安全かつ質の高いサービスが提供されてきたと思つていふところでございます。

世界に冠たるサービスの日本のタクシールということがございましたけれども、そういうことを引き続き継続できるようなものに持っていきたいと思つておるところでございます。単純にこの国のタクシールを目指すかということではなくて、我が国のタクシールの事業の実態、使われ方、経営環境、こうしたものを踏まえながら、安全かつ質の高いサービスの提供を行えるよう、各国の事情も参考にしながら考えていきたいと思つておるところでございます。

○櫻井充君 今の御答弁で重要なことというのは、政府がそういうふうに出てくるということとはよく分かりましたが、じゃ、実際にやられていふことは、政府として取り組まれていることが実態に合つていふとお考えでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 特に規制緩和の点なんかについても御議論ございましたけれども、大臣からの答弁もございましたけれども、そうしたことによつてサービスの多様化等、いい面も出ていふと思つております。

そういう意味で、今、光の部分も出ておりますので、そうしたことはどんどん伸ばしていきたいと思つておりますが、私どものタクシールの要請、今の輸送需要の減少という中で、少し影の部分も出ていふというのは事実でございます。特に安全面あるいは利用者からの苦情、こうしたものも増えておりますので、そうしたものについては的確に対応してまいりたいと思つていふところでございます。

○櫻井充君 的確に対応されていないから問題なんです。的確に対応されていけば、こういう法案を提出する必要性は僕は全くなかつたんじゃないかと思ひます。

タクシールという、バブルのころを皆さん思い出されて、私も本当にひどい目に遭いました。つ

まり、乗車拒否はもう当たり前前、それから相当繁華街から離れたところまで行かないとなかなかタクシールがつかまらないとか、そういうひどい時期を皆さんが知っているの、タクシールはひどいということを言つていふんですが、しかし景気が悪くなつてきて、規制緩和する前からそういうタクシールはもういなくなりましたね、ほとんど。つまり、あの当時から、需給関係からいふとタクシールの運転手さんたちが客を選べないような状況になつてきていて、もうその時点で僕はある程度のサービスは向上されていふと思ひます。

今、規制緩和になつたからサービスが向上されないんじゃないかと思ひますが、私はそうではないかと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) タクシール規制緩和する前、先生御案内のとおり免許制というので厳格な需給調整をやつておりました。このために、こういう新しいタクシールサービスをやっていきたい、こういう新しいタクシールサービスをやっていきたいという事業者の方についても、当時の免許制の中ではなかなか参入してもらえないという結果がございました。

需給調整を緩和して、やりたい人に、一定の要件はございますけれども、一定の要件をクリアする事業者の方には参入いただけるという制度をつくりまして、先ほど大臣答弁させていただきましたように、福祉の面あるいは観光タクシールの面なんかについても新しい動きは出ております。

それから、利用者の方にアンケート調査をいたしましたけれども、そうした中でも、規制緩和前と現在の状況と比べると、タクシールについてどうかということにアンケート調査をいたしますと、接遇態度でありますとかサービスでありますとか、そういうものは良くなったという評価をいただいております。

そういう意味で、いい面もありましたが、繰り返しますけれども、安全面等々、影の部分もございまして、そういうものについての対応

をしてまいりたいと、このように考えているところでございます。

○櫻井充君 仙台の実情をちよつと申し上げておきますが、利用者の方々がそういうことをおっしゃっている方もそれはそれで認めますが、むしろそれよりも、一時期ひどかったのは、タクシーの台数が余りに増え過ぎて、夜、繁華街のところを客を待っているタクシーがもう二重、三重に駐車して、本当に通がままならなくなったようなときもありましたし、これは今タクシー協会の努力によつて、何というんでしょうか、本当に一台だけ待つてくれというようなシステムも何とかやつていますが、でもなかなかそれも守られていないという実態もあります。そうしないとまずタクシーの運転手さんたちが食べられないからですね。

それから、狭い路地のところまでタクシーがずつと入り込んできています、特に雪のときなどは、歩行者が端っこしか歩けないから雪深いところしか歩けないとか、それからタクシーの運転手さん同士が結構けんかしたりとか、客の取り合いです、あの手を挙げたのが自分の方なんだという感じでけんかをしていたりとか、市民の人たちから見ると、もう増え過ぎて本当に大変だと。タクシーの運転手さんたちの労働条件も悪くて、これじゃ気の毒ですねという声の方が、私は聞いている中では、これは仙台は特別かもしれないよ、ですが、そういう声の方が私は圧倒的に多いんだと、そう理解しております。ですから、地元の代表者としてみれば、この惨状を何とかしなきゃいけないんじゃないかということで特区を申請させていただいたんです。

まあ、今のことについては御答弁結構ですが、その上で、ちよつと前向きに話をしたいので、私は、あの時点で特区をタクシー協会と一緒に相談して出させていたしましたが、結局却下されました。なぜあの時点で特区の申請を却下したんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 緊急調整措置という

のは平成十四年の需給調整規制の撤廃と同時に導入をさせていただきまして、一定の基準に基づいて運用をしていたところでございます。

先生御指摘の特区の申請でございまして、私も、こうした基準に基づいて、我々が運用しておりました指定基準につきまして特区申請がございました。平成十六年の十月でございました。緊急調整地域の指定要件、当時、実車率とか苦情件数というのの一つの目安の数字にしておりましたけれども、そうした数字は除外すべきではないか、あるいは指定要件の日車営収等の基準について法改正以前の五年間の平均との比較を行うべきじゃないかということで御提案をいただいたところでございます。

こうした緊急調整措置についての基準の変更を求めるものであったわけでございますけれども、一方、緊急調整措置というのは、一定の地域に対して、国が新規の参入や増車を抑制するということを可能とする極めて権利制限性の高い措置でございます。こうした権利制限性の高い措置につきましては、限定的、例外的に運用するというのが必要だと認識しておるところでございます。

したがって、こうした権利制限性の高い措置の適用を拡大しようと、こういうことでございまして、これについては全国各地の実態についても十分な調査をすることが必要である、また、当時、その特区の提案があった直前に指定基準の見直しもやっておりますので、こうした見直しを行ったことでもあったので、基本的に短期間で変更することが望ましくない等々、総合的なことを勘案いたしまして、特区に対して提案を却下させていただいたところでございます。

○櫻井充君 緊急調整地域に指定してくれということではないんです、これはまず誤解のないように申し上げておきますが、ここはもう一度はつきりさせておきたいと思いますが、緊急調整地域に指定してくれという特区ではないはずですよ。要するに、緊急調整地域の指定要件があったので、その指定要件が実態に合わないから、その指

定要件を緩和してくれという特区の内容です。

それから、全国のことを勘案しておっしゃいます、特区というのは全国にやるものじゃないですよ、これは、地域のところの問題があるから地域限定してやることなので、今の答弁は答弁になつてませんか。いかがですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、指定要件についての特区申請でございました。それから、御指摘のとおり、仙台圏についての指定要件の緩和ということが申請でございましたけれども、こうした、繰り返しになりますが、権利制限性の高い措置の拡大に当たっては、やはり全国でどういう形に波及していくかということも踏まえて検討すべきものだ、このように認識しておりました。したがって、全国各地の実態を踏まえながら慎重に対応するというところで当時対応させていただいたと理解しております。

○櫻井充君 それでは、特区の意義についてお伺いしたいと思いますが、特区というのは僕はすばらしい制度だと思つてゐるんですよ。それは、例えば岩手であつたどぶろく特区のように、地域のものをちゃんと生かしていきたいと思います、これが一つ。それからもう一つは、全国展開するに当たって、全国で一遍に規制を変えたりいろいろなことをしたりすると影響が大きいから、言わば全国で社会実験ができないので、言葉は悪いですが、けれども、地域で社会実験してみても、それがうまくいったならば、じゃ今度はそれは全国展開しようという事なんですよ。

今の答弁は、全国に影響するとかしないとか、そんな話をしていますが、それは特区の中身が分かつてないんじゃないですか、制度そのものが。私は、特区というのはそういう制度だと理解してありますけれども、特区室としていかがですか。

○政府参考人(大前忠君) 構造改革特区の取組の本来の趣旨は、今、櫻井先生がおっしゃっていたものであると思つております。本件につきましては、平成十六年の十月に御提案をいただきました、その後、私も特区室と国

土交通省の間で何度もやり取りをいたしております。その結論は先ほど局長の方からおっしゃっていただいたとおりでございます。権利制限性の高い措置であるということでございまして、参入制限を伴うものでございます。それにつきまして、全国の状況も踏まえた上でないと前向きな結論は出せないということでございました。ということでございます。

○櫻井充君 いや、だから、そこが間違つてゐるんですよ。要するに全国の状況、じゃ、そんなこと言うんだつたらお伺いしますが、LECなんというの、何であれ株式会社立大学として認めたいんですか。あの惨状どうなつてゐます。それについてどう考えますか、じゃ。

○政府参考人(大前忠君) 株式会社立の学校の設置につきましては、特区の取組の一環として実現したものでございます。多くの方々から御提案をいただきました、その御提案を踏まえて、私も特区室と文科省の間で御議論をさせていただきました。道を開いたものでございました。

個別の設置の認可につきましては、それぞれ設置の認可の権限を有しております部署におきまして設置の許可がなされたものでございまして、その後の問題点につきましてはそれぞれ指摘を受けて改善に向けた努力がなされているものと思つております。

○櫻井充君 言っておきますが、あのときに文部科学省は相当抵抗したはずですよ、株式会社立大学そのものの自体に対してね。それを強引に押し切つたんじゃないですか。そして、今LECのあの中身が余りにひど過ぎて、結局、予備校とほとんど変わらないまま大学を経営していたわけですよ。だって、予備校生と大学生と一緒になつて授業を受けてゐるんですよ。そういうところを特区で認可し、全国に波及するのがどうのこうのと言うけど、こんなひどいところは、めちゃめちゃなところは認可しておいて、我々のように地域の実態がこうやつて困つてゐることに對してなぜ認可できないんですか。

もう一度申し上げますが、前提がおかしいです。全国に波及する影響を考えてと言いますが、それは違うですね。特区をまづきちんとやっただで、五年間なら五年間やっただでですよ、基本的に言う、その上でこれは地域限定ではなくて全国展開したいのかどうかということ調べるものですか、制度ですから、そういう点でいえば局長の答弁は私は答弁になっていないと思いますよ。大臣、いかがですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今にして思えば、櫻井議員が指導されて特区申請されたというのは本当にもっとよく考えなければならなかった事例ではないかと反省します。

しかしながら、当時、お出しになった十月の前の八月に、規制改革委員会の方で緩過ぎるんじゃないかと。例えば、規制緩和をした十四年の前五年間と照らしてどれだけ下がつたかという指摘がある見方は緩過ぎるんじゃないかという指摘がありまして、十月に出されたんですが、八月に、その比較する直近の五年間で比較すべきだという、櫻井議員御指導の特区申請、それとは全く違うような改正をしなければならぬような全体の大きな流れというものがあつたわけです。したがって、この前五年間の全国平均を二〇%以上下回るといふ、そういうふうな厳しいものにしたところへ、二か月後に、いやそうじゃないに、規制緩和する前の五年間と比較すべきだという全く違うことで出されたものだから、こゝは私はそれと全くパツティングするような、二か月で朝令暮改するようなことはできなかったんではないかというふうにも私は思うところがあります。

しかしながら、そのほかの部分については、例えば実車率とかというのは、仙台のように、駅ですと待っていて、そして注文があればそこへ走っていった帰ってくるという場合には往復だけですから、後は駅で待っているわけですから、実車率というものを、そういうずっと流してはお客さんをどれだけ拾ったかというふうなもので測るのは仙台においては適当ではないとか、

非常にきめ細かく正当な指摘がありました。したがって、平成十八年二月九日の第二次の改正ではその部分とかそのほか指摘された部分については改正をしているところございまして、冒頭申し上げたように、そのときなぞもつと細かくやらなければならなかったかという点については私、反省も含めながら、どうもその直近に全くパツティングするようないろいろな勧告とか答申とかがあつたために我々はそれに踏み切れなかったことも御理解いただきたいというところでございまして。

○櫻井充君 今のよう回答していただければ理解いたします。

それはそうですよ。あの当時のことについて今考えてみればもう一度検討する要があつたんじゃないかというふうな言われればですよ、それはこちら側だって、そこまで言っていたければ本当にこれは感謝いたします。しかし、一方的に局長は、自分たちの論理だけ振りかざして自分たちの正当性だけを主張されるから、僕は根本的な問題として言わせていただきたいところが一杯あるんですよ。

ただ、その前提の中で、大臣、今の規制改革会議というのは本当に真つ当な集団なんですよ。いや、これは皆さん本当のところですよ。

例えば、今日だつてコムスンの問題が新聞紙上を躍っていますが、皆さん、株式会社医療やそれから教育や、そういうところに参入してくるものが本当にいいことですか。コムスンという会社は、介護保険ができたときに宮城県、東北のところでやりますと言つて手を挙げたんですよ。だから、その介護事業者みんな辞めたんですよ。ところが、三か月間やつてみたらペイしないことが分かつて、さつさと撤退したんですよ。だから、その東北の地域はまたこれからどうしようかといつて、大変になつたわけですね。それから、先ほどのLECだつて、株式会社立大学はやつて、あそこLECは特別かどうか分かりませんよ、だけどもあのときに一緒になつて昇

格した株式会社立大学だつて、ここ何年間で文部科学省が、もうひどい大学でここを改善しろと言つてるところがこの二つが物すごい多いわけですよ。

そうすると、規制緩和、規制緩和といつて、何でもこういふものを全部参入しろと、競争原理だということ、そのもの自体がおかしんじゃないですか。大体ですよ、その当時の宮内さんという方は、在日のアメリカの商工会議所からパーソン・オブ・ザ・イヤーといつて表彰されている人ですよ。この人たちがやつていことが本当に日本のためになつていのかどうかです。

もう少し申し上げますと、オリックスという会社はですよ、タクシールのレンタルリースをやつていんですよ。そうすると、タクシールの台数が増えれば増えるだけもうかる企業ですね。ここはもつと規制緩和しろ、規制緩和しろというのはいくら前じゃないですか。もつと申し上げましょうか。そのときのメンバーの中である会社の社長さん、その会社は何をやつていのかという、タクシールの料金メーター作つてい会社ですよ。しかもその前のパネルの部分もやつたりしていようなところですよ、会社。この人たちが規制改革会議の中のメンバーにいたら、タクシールの台数が増えたらもうかる人たちがやつていんですよ。こんなところをこういふ人たちがやつていんですよ、基本的に言う、利害の抵触というんですよ。利害の抵触に当たるような方々が制度を決めていことに私は基本的に大きな問題があると思つていんですよ、大臣、いかがですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 大変重大な御指摘で、議事録に残つているわけですから、これを契機に国民全体でこの問題を、そういう視点で議論をしなければならぬ問題だろうと思つていいます。

○櫻井充君 ありがとうございます。これは野党だけじゃないんですよ。与党の先生方と話をすると、もう皆さん本当に困つていらつしやいます。それから、官僚もやる気なくしていますね。大体、言うと、我々は選挙で選ばれてい

るんですよ。有権者の代表ですよ。国家公務員は、国家公務員法があつて、その範囲の中でちゃんとやらなくと責任取られるんですよ。だけど、彼らは何でもありですよ。責任も全然取りませんよ。何でもこの人たちが大手を振つてやつていのかよく分かりません。

キャノンの御手洗さんなんつていうのは、自分とこの会社で偽装請負やつていんですよ。普通ならもうそういう人は辞めなきゃ駄目じゃないですか。規制改革会議の今の議長の草刈さんところの会社、何でもしたつてあれ、六億の所得隠しだつたか脱税か忘れましたが、そういう不正を働いていんですよ。だつたらそういう人にお辞めいただくのが筋ですよ、これは。なぜそれを辞めさせることができないんですよ。

今のこの国を悪くしているのは経済財政諮問会議と規制改革会議、この二つをまず解体することから始めることが私は安倍内閣の仕事だと思つていすけどね。大臣、いかがですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) にわかに同調するわけにはまいりません。

私は、先ほどの答弁でも申しましたように、規制改革も光と影がありまして、大きな光の部分も見落とすわけにはいかないと思つていいます。しかし、影の部分については、我々はそれは国民のために、もこれは厳しく、やはりそういうものに対して少なくともそのようなことが行われる前よりも悪くなるようなことはどうしても防ぐように努力をしなければならぬ、そのように思つていいます。

○櫻井充君 いや、大臣、この際だからもうちよつと踏み込んで言つていただけないんですかね、こゝは。これは、本当に皆さんが御苦勞されているわけでしょう。僕はまづルール変えた方がいいと思つているところがあるんですよ。これは、ちよつとこは法律上、御提案いただければ有り難いと思つているんですが、内閣府設置法の中で経済財政諮問会議というのが位置付けされていいます。もう一つ、同じように内閣府設置法の中に総合科学技術会議というのが設置されて

おります。この総合科学技術会議は、メンバーは国会の承認がまず必要なんです。それから、罷免されるんですよ。守秘義務も課せられているんです。ところが、経済財政諮問会議は、同じ内閣府設置法で定められながら、両院の承認を経るわけでもなく、それから罷免されることもなく、そして守秘義務も課せられていない。同じ内閣府設置法に掛けられている会議でありながら、それだけの差が付いているんですね。これは、総理のリーダーシップを発揮するためということとつくられた制度かもしれませんが、今や総理のリーダーシップではなく、経済財政諮問会議の中で申し上げれば、元々役人だった何とかさんという方がもう一人でリーダーシップ取られて、駆け回って、めちゃくちゃなことをされています。

例えばこの方は何と言っているのかというと、名前も言っていないんですが、八代さんという方が、この人が最悪ですね。この人が今やっていることは、特区の際に何と言っているかというところ、有識者が省庁と直接話し合えてきてやれるような制度をつくれとか、そんなことまで言っているんですよ。それから、市場化テストに言っているところ、各省庁が市場化テストを拒む理由などない、そこまで言っているんです。思想、信条の自由は認めますが、しかしこういう人が本場にこのメンバーとして適切なかどうかということを考えてみると、罷免権がないというのは僕は最大の問題だと思っています。

ですから、そういう制度設計も踏まえていただいて、もう一度この国の政治の在り方を考えたときに、このところを僕は変えていかないと良くなれないんじゃないのかなと。改めて大臣、いかがでございますか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 重要な御提案として重く受け止めてさせていただきます。

○櫻井充君 ありがとうございます。そういう前向きな御答弁をいただきまして、本当に感謝申し上げます。

もう一つ、あのときに特区のところ、実車率

のお話が今大臣から出されましたが、仙台のタクシイが決して駅ですと待ち続けているわけではありません。これは、小さな町になりますと流しているタクシイがなくて、僕はJCOの事故のときに東海村へ行つたときに、仙台と同じようにタクシイが流れてくるものだと思つてずっと待っていたら来なかった経験がありますが、仙台はそういうことではなくて、タクシイも流れております、これは、そうすると、実車率のあの当時の要件は、実車率が一五%落ちることというものが要件だったんですよ。じゃ、現実的に実車率が一五%落ちるといふ状況をどうやってたつくれるのか、これは局長、御答弁いただけますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 当時の議論でもございましたけれども、実車率が前五年間の平均と比較して一五%減少することというのは、例えば仮に実車率が五〇%であった場合、総走行距離等が一定だと、こう仮定した場合でございすけれども、実車距離で見ると二六%減少しなければならぬということ、これも提案主体から御提案いただいたところでございます。

○櫻井充君 それは僕が全部書いた文章じゃないですか。

私が申し上げたいのは、一五%実車率が落ちるということが現実あるのかということですよ。現実あるんですか、そんなこと。どういふ場合にそうやって落ちるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 現に沖縄の例では実車率が落ちておりまして、緊急調整措置を發動させていただきました。

○櫻井充君 それは実車距離として何キロ落ちたときですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 恐縮ですが、今そのデータは持ち合わせておりません。

○櫻井充君 この点についてはちゃんと通告してあるはずですよ。

つまり、本当にそういうような実車率ということ、僕はそのところ、ここが一番大きな根幹だ

と思つておるんですよ。

ここは大事なことです。例えば、私がそこに書いたとおり、空車の距離が、空車で走っている距離がまず変わらなかつたという前提を置く、例えば空車、面倒くさいので百キロなら百キロ空車で走つたとしてしまふ。そして、実車も百キロ走つたとしてしまふ。これは行つて帰つてきたことですから、一般的にはそうなりますね。じゃ、そうすると、分母がまた小さくなれば、実車率一五落ちることとはだんだん難しくなりますから、空車の距離が百キロのまんま前提を置いて、そうすると実車距離は幾ら落ちないと実車率が一五%下がらないのかというところ、今局長が御答弁されましたが、私が計算した結果、約二十七キロ減らないと実車率が一五落ちないわけですよ。これは実車距離が二十七落ちたら、それ空車で走る距離も基本的に落ちますから、そうすると、永遠にずっとつながっていつて、実車率一五なんてことは、落ちることはあり得ないんです、理論上。だから、こういうことを要件にしておくことがおかしいんじゃないかと。

つまり、規制のその制度そのものの自体が僕は間違つていたと思うんですよ。その点についていかがですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 当時、実車率のその指標にさせていたものであります。これは、私も免許制をしていいたときから需給を見る指標として、総走行距離に占める実車走行距離の割合というので実車率というのを判断の要素とさせていたところでございます。特に、東京とかそういうところではこうした、先生さつきおっしゃったように、客待ちとか駅待ちとかで待つているわけではなくて、ふだんはぐうっと流しておりますので、そうしたところでは、どちらかというと実車率という指標は一定有効ではないかと、このように考えておりました。また、繰り返しますように、これまでこの実車率というのは基本的な指標としておりましたので、緊急調整措置の要件として採用させていただいたところでござ

います。

○櫻井充君 実車距離なら分かるんですよ、これは。なぜなら、日車営収がたしか一五%落ちることが一つの要件でした。これはそれでいいですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおりでございます。

○櫻井充君 日車営収が一五落ちることと実車率が一五落ちるといふ要件は同じ要件ですか、これは、基本的に言つておきますが、日車営収が一五落ちました、実車率は一五落ちました。本場にそうなりますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) ちょっと直ちに計算できませんが、例えば東京なんかの場合、総走行距離が例えば一定だと、一日千キロ走るなら千キロ走るということ、その中で五百キロの部分、まあそんな距離はありませんけど、五百キロの部分、それが収入の基礎になるわけですね。それが、総走行距離が千キロの中で実車率が減れば、総走行距離が一定の場合、空車の比率が増えますから、収入が減っていくということで、厳密には一回一回のその乗車の人の距離がどうだったか、運賃がどうだったかによって少々の誤差はありますけれども、大きな意味で総走行距離等々が一定の場合、あるいは増えるような場合については、この実車率と日車営収というのはある程度バランスするものだと、このように考えられると思つております。

○櫻井充君 その前提、計算の前提は正しいんでしょうか。つまり、今おっしゃった、総走行距離が一定ならばと言いますが、実車距離が減つた分、じゃ、空車の距離が増えるわけでしょう。そういうことにならない限りは、まず分母が一定だということ、これは前提として成り立ちません。タクシイの人たちはそういう運転をしていますが。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、地域地域によつてそれは少し違ふと思つておりま

す。ですから、その実車率を取るというのも一つの選択であつたろうと思いますし、現在は日車実車キロに変更しておりますけれども、日車実車キロを取るというのも一つの選択だと思っております。

日車実車キロの欠点と申しますのは、例えば一台の車に二人の乗務員を張り付けている場合、二人一車でやっていたところを一人一車の方に変えていくと、こういう運行形態なんかを変えた場合は、お客さんが減る減らないにかかわらず総走行距離が、一車当たりの距離が減ってしまいます。そうしたことがないわけじゃありませんので、実車率で取るのはいいか実車キロで取るのはいいかということについてはやはり勉強が必要だということでございます。繰り返しになりますけれども、先生からの御提案も踏まえて、どちらを取るのはいいかということについて検討させていただきます。全国的状況も調べさせていただいた上で、去年の二月にこの基準の改定をさせていただいたところでございます。

○櫻井充君 仙台のタクシィはあのときに拒否されたから物すごく苦労しているんですよ。さっきも言ったけれども、あの時点で止めておいてくれれば四百台で済んだだけでも、今千台まで来ているわけでしょう。ですから、このところをちゃんとしてもらわないと困るんですよ。つまり、じゃこの後、仙台は緊急調整地域に当たるのか当たらないのかというと、事故の件数が足りないから当たらないんだと、今度はそういうふうになっているわけですよ。運転手さんたちが努力した結果、事故を起こさないようにしたことが皮肉にも緊急調整地域にならない、こんなばかなルールってあるんじゃないか。

もう一度申し上げますが、私は納得していませんからね、今の答弁は。ここだけは絶対譲れませんか。あなたが間違っていることに對しては、ちゃんと間違っていたと僕は答弁してもらいたいと思っております。もう一度申し上げますが、実車率が一五落ちる

ということが現実的に本当にあるのかどうかというところ、日車営収が一五落ちるといふことと本当に相関関係があるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 例えば、東京のタクシィなんかを例に取りますと、過去大変、例えばバブルで景気のいいころでございませうけれども、そのころは、数字が少々うる覚えでございませうので正しくないかもしれないけれども、六〇%近くまで実車率が行ったことはございました。今、東京のタクシィでも実車率は四十数%でございませうので、かなりの、一五%近いダウンをしております。そういう意味で、実車率が一五%下がるということはないかと言われれば、それはあるんだらうと思っております。

ただ、繰り返しになりますけれども、この実車率という指標が、東京以外も含めてこうした主要都市、特に流しの営業比率が多い地域で適切かどうかだったかということについては少々判断が必要だったと思っております。全国調べました結果、日車実車キロの方に變更させていただいたというところでございます。

○櫻井充君 東京のパブルの異常なときを基準にされればそうなのかもしれません。しかし、一般的に申し上げると、何回も言っておきますが、これは空車の距離が変わらないという前提を置いた、もうこっちの方がいいのかな、日車営収が一五落ちるといふことは、基本的に言うとき実車距離が一五%落ちるといふことですよ、単純に言えばね。これは大体平衡していますよ。それはそれでいいですか、まず。

○政府参考人(岩崎貞二君) それで結構だろうと思ひます。

○櫻井充君 そうすると、空車の距離が変わらなくて実車距離が一五%落ちると実車率は一五落ちるかという、一五落ちないですね、これは。八%だったか七%か忘れましたが、その程度しか落ちないわけですよ。つまり、日車営収の一五とそれから今要件にあった実車率の一五というのは根本的に違っているんですよ。そして、この実車

率の一五を要件を満たすとすると、相当な実車距離が落ちない限りこのことは実現できないんですよ。だから、このルールを作ったことそのものの自体が僕は大きな問題だと思っているんです。だから、その部分を緩和してくれと、制度の見直しをちゃんとやってくれと。

ところが、先ほど大臣からお話があったけれども、こういうルールを、まあ前からあったものかもしれないし、ある方向を打ち出してしまったから、自分たちのメンツがあつて結果的にそれのむことができなかった。のむことができなかった。これは、だけど官僚のメンツであつて、それは実体経済をちゃんと見ていない僕は証左だと思つておられるんですよ。その点についてどうお考えですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもできるだけ実態を見て行政をしたいと思っております。

それから、当時の状況でございませうけれども、先ほど大臣も答弁させていただきましたとおり、この緊急調整措置の要件を決めた最初のときも、やはりこうした緊急調整措置を運用していくのはできるだけ限定的にしていこうということには我々思つていたところでございます。したがいまして、緊急調整措置の発動基準なんかにつきまして、かなり厳しめに設定したということは事実だらうと思つております。

○櫻井充君 大臣、改めてですが、やはり地域によつてこうやって困つていふところが出てきた際に、もう今地域間格差つて本当にすごいわけですよ。先ほど、長野のお話もありましたが、東京と名古屋以外は本当景気が良くなつていふ実感を感じている人たちはないんじゃないかと、そういう状況ですよ。ですから、それは地域ごとの格差が大きくなつてきている現状から考えると、もう少しちゃんとその地域の実態に合わせた対応を早め早めにやっていただかないと地域の経済そのものが崩壊してしまうんじゃないのかなと。それで、特にこういうタクシィというのは公共交通の一部だといふ先ほどの御答弁があつた。タク

クシィというものが大事な位置付けだとすれば、余計そういう形で対応していただかなきゃいけないんじゃないのかなと、そう思いますけれども、大臣、いかがですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 規制緩和という大きな流れは国民のコンセンサスだと思ひます。しかしながら、緩和をすることによってそのようなひずみが諸所に出るといふことも我々知るところでございます。

したがいまして、規制緩和をいたしました十四年の二月には、緩和はするけれども緊急調整地域の指定というものをその中へ組み込んで内在させたわけですよ。したがいまして、これは大きな原則から見れば例外でありますけれども、したがつて、非常に厳格な要件が全部、アンドはアンドで、オアではないというもう大変厳しい、これがあつてこれがあつてこれがあつてこの場合になつていふようなことになつていふんですけど、しかし私はやはり反省するに、もう少しそういうふうなせつかく内蔵したものを地域ごとに実情に合わせて適時適切に発動できるような見直しは必要だらうというふうに思ひます。

したがいまして、この部分についても政令で定めることになつておりますが、これはやはり考えなきやいけないというふうな今思つております。

○櫻井充君 ありがとうございます。是非地域ごとに対応していただきたいと思います。その上で、タクシィの宮城県で特区を出した。出した後、じゃ、何かしてくれていたのかと、役所が。何もしてないんですよ。何もしてないからいまだにずっとタクシィの台数が増え続けたわけですね。問題を提起したんですよ、あのときは。そして、何か勉強会みたいなものをつくつたことはつくつたんですよ。だけれども、その上で、じゃ、何か制度を変えてくれたのか、そういう形でタクシィの参入を止めたのかという、そうはなつていないわけですよ。この失われた何年間について、これはどう考えられますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今御指摘ございましたとおり、平成十六年に提案がございましたので、それを踏まえまして、平成十七年の三月、仙台圏におけるタクシイ問題対策協議会というのを設置させていただきました。私どもの出先であります東北運輸局、県と地元地方自治体、県警察本部、タクシイ事業者等で構成をさせていただきました。その中で、意見等を踏まえまして、国土交通省と厚生労働省も連携しつつ監査等を充実していくということ。

それから、先生冒頭御指摘ございました仙台の繁華街なんかにおける、非常に夜間、交通が渋滞しているという問題に対応しようということで、共通の量の設定をするとか、あるいはこの三月でございませうけれども、社会実験ということで、シヨットガン方式ということ、その繁華街の方では待たない、少し離れた駐車場で待つてもらって、タクシイ乗り場ですと並んでいないと、タクシイ乗り場の台数が、お客さんが乗るにつれて少し離れた駐車場から出ていくというシヨットガン方式の社会実験をやっていたところでございます。

また、監査、処分等につきましても、宮城県、その地域でございませうけれども、平成十四年、十五年、それぞれ監査対象事業者は、十四年は二十五事業者、十五年は五十四事業者でございましたけれども、平成十七年には八十事業者の監査をする。車両停止処分につきましても、五十の事業者によっていくといったことで、そうしたチェック等につきましては充実を図ってきたところでございます。

○櫻井充君 それの問題の根本を解決することになったんでしょうか。つまり、需給問題というところが一番大きな問題であって、そのことがそういうことをやられたことによって解決しましたか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 現在でもやはり仙台のタクシイの数につきましてはこうした対策を講じておりますけれども、必ずしも一〇〇%うまく

いっている和我々も認識をしておりますんで、こうした問題についてどういう形で対応していくのか、今回の法律を踏まえて、あるいは法律も踏まえ、あるいは、先ほど大臣答弁させていただきました緊急調整地域の指定の在り方の問題なんかも踏まえ総合的に考えていきたい、このように思っているところでございます。

○櫻井充君 一〇〇%うまくいってないんじゃないやなくて、一〇〇%全くですよ、全く効果ないですよ、言っておきますけれども、需給問題に関して言ったらね。

じゃ、今回のこの改正でこの需給問題は解決するんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) これは一つの手段として、武器としてはさせていただきたいと思っておりますけれども、タクシイの今の問題についてこれだけが一つの決め手になってできるものだとは思っておりません。

繰り返しになりますけれども、やはり、これまでもやっておりますが、監査を充実するでありますとか、あるいは安全に対する社会規制なんかを適時適切に見直すでありますとか、緊急調整措置の発動についても検討するとか、いろいろ総合的な対策を講じなければいけないと、このように思っているところでございます。

○櫻井充君 そういうことなんだと思うんですね。

今回の法律の改正はタクシイのドライバーさんに対しての登録制でしたね、たしか。そういうことであって、台数の制限はこれは全く掛からないんですよ。私は、実は登録した人数に合わせてタクシイ台数も制限される法律が出てくるものだというふうに、私はそう理解しておりました。ところが実際はそうではありませんね。今これは違法なんです。例えば、台数が四十台あって運転手さん四十人しかいないと。だけれども、基本的に、十二日ルールだったかと思いますが、月のうちそれぐらいしか働かないと。だけれども、運転手さんからしてみれば、休んでいるよりは出てき

た方が金も稼げると。それから、事業者にとつてもその方が有り難い。お互いに目をつぶっているところがあるって、結果的にはオーバーワークになっているということですよ。

ですから、私は、登録制になったら、当然登録制になって、その上で、四十人なら四十人のドライバーさんを抱えている会社からすると、それ掛ける何台までしか持てない、そういうことで私は台数の制限が掛かるものと理解しております。ところが、今回台数の制限全く掛からないです。こういふことで、需要と供給の関係、僕らはもう全く変えられないと思っているんですよ。ですから、今回の登録制にすると、形は変わったように見えるけれども、これは効果僕は全然ないと思っております。

大臣、その点について認識されてますか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 当面、私は今のドライバーの人数と車とは相関関係があると思っております。

しかしながら、それで十分でなければ、規制緩和のときに内在させた、車両の増車とか、そういうものについて措置をする手段が留保されているわけでございますから、ただ、これは大変厳しい条件が先ほど申したとおりでございます。したがって、その点について、今後と言ったら御不満だと思えますけれども、早急に検討して、もう少し適時適切にそういう措置がとれるように、内在したそのような措置というものがとれるようにこれは考えていかなければならないというふうに私は思っております。

○櫻井充君 是非本当にそうしていただきたいんですよ。早いところ緊急調整地域にしたいだければこういう問題は起きていないんですよ。ところが、そうでないから、伝家の宝刀を抜かなかつたから、だからどうやって何も解決していかないわけですか。

しかも、今タクシイの運転手さんたちの今度引き抜きが始まっています、どうやって引き抜きを可能にしているのかという、これは法律上は

合法ですが、うまく法の穴をいかくぐつてこういうシステムをつくっている業者がいます。

つまり、新規開業者は二年間消費税を払わずで済むというやり方です。これは消費税を払いませんから、その部分がどうなるかという、売上げ五%乗っかるわけですよ。そうすると、その分を乗務員の人たちに転換することができると。二年間こういうやり方をして、また、あくどいところは、その会社をつぶして別なまた名前に変えて、そしてまた二年間開業するというやり方をしているわけですよ。こういうことでもしないともう新規開業ができなくなっているような現状を考えてくると、早くに僕は調整必要だと思っております。

まず、財務省にお伺いしておきますが、こういった問題が起ってくる中で、ある種、税制上綱を掛けないと不正というのが、これは不正じゃないんですよ、実際のところは、これは合法的なんです。そこでその不利益を被る人たちが多く出てくるわけですよ、まじめにずっと継続してやっている人たちがみとでます。そういう点を早急に僕は解決しないといけないんじゃないかなと思っておりますが、いかがですか。

○政府参考人(岡本佳郎君) 櫻井委員の御質問にお答えいたします。

私も執行当局ということでお答えさせていただきますが、一般論として申し上げますと、御指摘の消費税の課税取引を行ったとされます新設法人が単なる名義人であって、実質的に既存の他の法人や個人事業者が取引を行っている認められる場合には、実際にその取引を行っている者に課税をすることとなります。

いずれにしても、我々執行当局としては、課税上有効な資料情報の収集に努め、問題があると認められる場合には税務調査を行うなどして、適正な課税の実現に努めてまいりたいと考えております。

○櫻井充君 とにかく、新しいところが出てくればすべてが解決するということは僕はもう違っ

ていると思うんですよ。

先ほど大臣は、規制緩和というのはもうみんなのコンセンサスだとおっしゃいましたが、僕は、それは何年か前のその当時は皆さんそう思われていたかもしれないけど、もう今や規制緩和って本当にいいものかどうかって、僕はもうコンセンサス取れないような感じがしますし、それから、僕は日本のやり方が本当の意味で規制緩和かどうかすごく難しいと思うところあるんですよ。

それは、ある一部の人が規制を変えるのはなぜかという、自分たちの企業の利益を上げるためにだけ制度を変えていると、僕はそのことだと思ってるんですよ。だから、何で、あの会長やら議長をやられたところの会社、あのプロ野球球団を買われた当時あのぐらいの規模だったところがあれだけ大きくなったかということですよ。

だって、例えば、レンタカーならレンタカーの車検を二年に一回にしたわけでしょう。だけど、一台二十万ぐらい掛かってたとして、一年間百億掛かってたわけですよ。それが半分になるわけですよ、これ初年度だけでもいいじゃない。だけど、経費節約がこんな一遍にできるなんて、企業努力したってあり得ませんよ。制度を変えたからこういふにできるわけでしょう。

だから、僕は規制の、その制度をやっている人たちはちゃんと利害の抵触に当たらない人たちがまずやることを、そのことをやらないとめっちゃやになると思うんですよ。

それから、もう一点申し上げると、相撲なら相撲というのはちゃんとルールがあって、土俵というのがあって、この上でまず戦いなさいと。そして、しかも行司がいて、行司だけじゃ駄目だから審判がいて、それでも五人じゃなかなか難しいようなのは、今ちゃんとテレビで全部撮っているから、それも参考にして、そして審判下すわけでしょう。だけど、今の日本の規制緩和って本当にそうされていますか。つまり、事前規制から事後

チェックに変わったことによって、人がいない。

人がいないから、僕から言わせれば、野っ原でけんかしているようなもんですよ、こんなもんは。だから、本当の意味で規制緩和するんだったら、出口のところでまずチェック機関をきちんとつくると。今お役所の人たち、適当なところに天下つけないで、もう少しちゃんとした機関をつくってやるべきですよ、このところは。再チャレンジして勉強しろというのであれば、優秀な人たちなんだから、二年間ぐらいいちちゃんと勉強させてそういうところのチェック機関のところでやらせるといえば、これはみんな納得することです。そうでないわけですよ。

いずれにしても、申し上げておきたいのは、過度な規制緩和ということが社会のひずみを生んでいて、しかもこういうような税制まで悪用しないとかやっていけないという社会なんだというところを、取りあえず認識しておいていただきたいと思えます。

それからもう一つ、タクシー業界としてすごく企業努力したのは介護タクシーに対しての参入だったわけなんですよ。これは、悪用している人たちもいたというところは、それはそれで知っておりますが、一部悪用していた人たちがいたことによつて、逆に言うと、真つ当な人たちまで全部苦労してしまっている。

仙台で、地元の話ばかりして恐縮ですが、もう台数が増えて自分たちはやっていけないんじゃないかというときに、介護保険制度の中で介護タクシーというのを位置付けていただいて、それで、みんな結構一生懸命企業でお金を出してヘルパーまで取った。ところが、今回の介護保険制度の改正で、僕は業界の方々と話をすると、七割ぐらいも適用じゃなくなっちゃったんだと。そうすると、今までそういう形でその設備投資、設備投資というか、人に対しての投資をしたのに、全くそれが無意味になっていちゃいけないかということも言われているわけですよ。

今是要介護一から要介護五の方しか適用になりませんが、基本的に申し上げると、要介護四とか要介護五の方はタクシーでそんな移動しないです。ね、ほとんど寝たきりですから。だから、家で寝ていられるか施設で寝ていられるかと。そうすると、一番使われる人たちのところが全く適用外になっていると。ですから、そこら辺のところも併せて考えていただかなきゃいけないんじゃないかなかなと思ってるんですけど、その点についていかがでしょう。

○政府参考人(御園慎一郎君) 今、委員御指摘の介護タクシーの問題につきましては、御指摘のとおり、前回、一昨年の介護保険法の改正で制度的な変更を加えたわけですが、これはタクシー業界というよりも、私どもの介護保険の制度を持続して運用が可能にするために、軽度者の方に關しては自立して、そしてその自立を目指して目標志向型のサービス提供にしていこうということにいたしましたので、そういうことで介護予防サービスというのを創設いたしました。

その見直しの中で、軽度の要介護者の一部の方を要支援としたことになりましたので、委員の御指摘にありましたように、私どもの通院等の乗降介助と、いわゆる福祉タクシーサービスは要介護者に対するサービスでございますので、仙台で利用者七割減ったかどうかという実態は私も承知しておりますが、一定の数の方がサービスを受けられなくなった実態があるということは承知しております。

ただ、これは介護保険制度の中で、やっぱり自立を目指していただくというその制度目的のために改正をしたところであるということをまず御認識していただきたいということ、それからもう一つは、介護保険制度の大原則ですが、必要なサービスを、サービスを必要とする方に適切に提供するという原則で事業展開をしていただかなければならないと我々は考えております。したがって、その通院等の際に車両への乗り降りをすることが困難である方には、これはこのサービスの適用をしていただくことは当然であり

ますが、その際にはきちんとしたケアマネジメントをしていただいて、この保険給付がなされるようにしなきゃいけないというふうに思っているわけでございます。

要は、通院等乗降介助を含みます介護サービスというのは、ケアプランに反映された地域の介護ニーズに対応して提供されるべきものだと考えておりますので、適切なケアプランが作られていれば、現在支給されている保険給付サービスというのが適正量であるというふうに考えているところであります。

○櫻井充君 その介護保険制度そのものの自体の財政が逼迫して相当大変だということは、これは理解しております。ただ、これも本当に全国一律、そういうことがいいのかどうかというのはこれ御検討いただきたいところがあるんですよ。

それは何かというと、東京のように鉄軌道の公共交通が発達しているところと全くそうでない地域というのは別物なんですよ。例えば病院に來れる方も、月に一回来てくださいといったときには、仕事を休まれて、そして御両親を連れてこれれるというふうなこともあるわけであつて、それがやとやととんでね。そうすると、自立して何とかしてやってくれといったって、自宅でまず車の運転ができなければ、もう何メートル歩いてバス停ですという社会でもないんですよ、このところは。大事なのは、田舎というのは、それは、都会はそれは違いますが、少し歩けば、それこそ歩行して訓練してくださいという世界かもしれないけれど、でも田舎は、どこまで行つたってバス停すらないようなところ一杯あるわけですね。そうすると、その人たちに對してはやっぱり別にしてもらわないと思うんですよ。

だから、これも全国一律カットしていることに私は大きな問題があつて、地域の実情実情を勘案していただかなきゃいけないんじゃないか。もう一度申し上げますが、鉄軌道が発達している東京と車社会で生きているほかの地域と全然違います。

よ。ですから、その部分をどう制度上担保して
もらえるのか、ここは一度考えていただきたいた
ころだと思ひます。

○政府参考人(御園慎一郎君) これも委員に改め
て申し上げる必要のないことかもしれませんが、
介護保険サービスというのは、それは制度的には
一律でございますが、どういうサービスを提供す
るかということに関して申し上げますと、それぞ
れの利用される高齢者の状態を総合的に勘案し
ておりますから、それぞれの、全国一律の制度で
あるとはいひながら、必要な方には、今委員が申
されたような本場に今問題になっております通院
等乗降介助というものが必要な方であれば、それ
はそのケアプランの中にきちんと定められていく
だろうというふうには思っております。

それから、ただ、このサービス提供されるの
は、繰り返しになりますが、要介護と認定され
た方は基本的にそれは歩けるでしようという判定
が下ったということになりますから、この制度の
骨格を私どもは今変える必要はないと思つており
ますけれども、ただ、要支援と認定された方でも
本場にその状態が変わる、あるいは歩けないとい
うような状態になれば、それは、これも御承知の
ことと思ひますが、原則的に三か月に一回はその
状態の見直しをなすことになっておりますから、
その段階で要介護認定を受けることによってこの
サービスが受けられる状態になっていくというふ
うに思っております。

○櫻井充君 歩けるでしようというのは、それは理
解いたします。でも、歩ける距離は限定されて
いたとして、五百メートル歩けることなら五百
メートル歩けることにしようか。一キロでも
いいですよ。一キロのところには駅がある人た
ちと、一キロ以内に駅のない人たちがいるわけ
ですよ、これは実際。現実ですよ、これは。だ
から、そういう人たちが歩けないの問題じゃ
ないんですよ、住んでいるところそのものの自
体が

問題なんです。そこちやんと勘案してもらわ
ないといけないんじゃないですか。

○政府参考人(御園慎一郎君) 具体のケアプラン
の策定の際には、私どもは、通院等のための乗降
又は乗車の介助の際には生活全般の解決すべき課
題に対応したサービスを提供しようということに
しておりますので、その人の生活実態、今の委員
の申されたような状況も勘案して、本場に必要で
あれば提供していくということが制度の趣旨であ
りますので、またそれは個々の実態に即して判断
しなきゃいけないことだと思つています。

○櫻井充君 いずれにしても、とにかく地域ごと
によつて違います。

それから、もう一つ申し上げておきますが、今
回の介護保険の改正で、いわゆる軽い筋肉トレ
ニングのパワーリハビリというものが介護の目玉と
して取り入れられましたよね。あれ、僕、現場見
に行きましたし、竹内先生とも随分話をさせてい
ただきました。あれはやっぱりすばらしい内容
でして、特に、予防というよりも、やっぱりある
程度体が動けなくなった人たちが回復していく
という点では僕らはあのやり方はすばらしいと思
っているんですよ。

例えば、これは川崎のデータですけども、四
十一人の要支援、要介護一、要介護二の方にパ
ワーリハビリ、週二回、三か月やった結果、三十
一人の方の要介護度が改善し、十五人が自立に
なつています。そうすると、意欲があつて
そういうところに行つて改善しそうな人は要支援
者という方々は全員介護保険から外れる、自立に
なつたんですね。

ですから、本場に政府がそういう点で介護予防
のところ、若しくは軽い人たちに對して自立を促
していくということであれば、そのところ、そ
ういうことでやっていきたいという人たちに對し
てのプログラムをもう少しきちんと提供した方が
いいんじゃないか。最終的には、長い目で見れ
ば、例えば川崎の場合には三十一人の方が改善し
た結果、一人頭、改善した人もしない人も含める

と、年間の介護保険料が約百万円減額されてい
る。これはもう釈迦に説法ということはよく分
かつておりますが、しかし、いづれにしても、そ
ういうことがあつたからこそ目玉としてパワーリ
ハビリが取り入れられていく。そうすると、そ
ういうことが利用したいけど実際は利用できない
と。

それからもう一つ申し上げておきますが、高齢
者の方々が初老性のうつになつていけるのは、
家の外に出ていけないからですから。特に田舎の
場合には、何回も申し上げますが、交通手段がな
いからなかなか出ていけない。笑い話のように
よく言われますが、具合が悪いと病院に来れな
くなつてとか、病院にはつかり人が集まつてとい
いますが、これは病院だつたら家族が朝早くわざ
わざ回り道して乗せていってくださるから、だから病
院に行きましようという世界になつていくだけ
の話なんです。これ、昼間迷惑掛けないでどこ
かに外に出るんであれば、そんなことしな
いで

ですから、そういうことも含めて地域の足とし
てすごく大事な役割を担つていけるので考へてい
だきたいなと、そのところだけは申し上げてお
きたいと、そう思ひます。

大臣、もし御感想があれば、一言お話をいた
だきたいと思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) タクシーというのは、
ドア・ツー・ドアで本場に公共的な、特にこの高
齢社会の中にありまして、そのような役割を果た
していただいている公共交通手段だと思ひます。

その意味で、このような真に必要な人たちが利用
できるようなことを考へていかなければならな
いし、それは一律ではなく、地域ごとにいろいろ考
えなければならぬ部分もあると思ひます。

したがいまして、我々、国土交通省だけではな
しに、総務省等もあるいは地方とも協議をしてき
め細かくやっていかなければならぬ問題ではな
いかと、今委員のいろいろなお話を伺いながらそ
のような感を深めたところでございます。

○櫻井充君 ありがとうございます。是非、御検
討いただきたいと思ひます。

それから、今回の改正のことについてもう一つ
お伺ひしておきたいんですが、登録することにな
りましたと、これタクシー協会がやることになつ
ていて、タクシー協会そのものの自體がかなりの出
費をしないといけない、結構大変だ。しかし、
運営金も出なくて、おれたちはもうそういう制度
だけ変わるだけであつて、お金の面やそれから手
間暇だけ掛かつて何も変わらないんじゃないか
と。まあその部分は後でまた検討されるという
ことですが、じゃ現実論、タクシー協会に加入さ
れているところの業者の方がドライバーの登録さ
れる場合とそうでない場合と、これは何か差が出
てくるものなんじゃないか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今回の運転者の登録
業務は、タクシー協会が会員事業者に対する協会
の業務として行うものではなくて、登録実施機関
として国の業務を代行して行つていただくとい
うことでございます。運転者の登録手数料につ
いては、協会の会員事業者の運転者かどうかと関
係なく同じ額が設定されるべきものと考えており
ます。

○櫻井充君 しかし、それは政府のある部分を委
任されて、そのところがやりますと。ですが、
実際はそれは協会に加入している方々がお金を出
してその部分を運営されていくことですよ。そ
れは私のその認識でよろしいんですよ。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生のおっしゃつて
いただいた認識で結構だろつと思ひますけれど
も、それに伴ういろいろなコストについては、原
則、そうした登録料でありますとか、今回講習な
んかやりますけれども、講習の手数料の中から
賄つていただけると、こういうふうになつてい
るところでございます。

○櫻井充君 済みません、ちよつと最後のところ
がよく聞かえないんですが、もう一度整理させて
いただきたいたいの、要するに政府からの業務を委
託してやる人たちがいますと。この人たちは、基

本的に言うところタクシー協会に加入している人たちがその部分を賄うんですね。それとも、そうじゃないんですか。要するに、タクシーに参入する人たちが、業者全員が、いわゆる今までのタクシー協会に加入する加入しないと関係なしに、その部分にタクシーの運転手さんの登録とか、そういうのを求めていく際は全社お金を出してやっっていくという、そういうシステムになっているんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 繰り返しになりますけれども、それに登録あるいは講習に要する費用がございまして、もちろんこれに要する費用につきましては、登録の手数料なり講習の手数料というのは賄っていたかと思っておりますので、それで賄っていたかと思っておりますので、そういう意味で、別に協会加入事業者と非加入事業者と区別する必要もないと思っております。

○櫻井充君 じゃ、その講習の費用で本当にこの組織が運営されるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) タクシー協会の行っております事業は、もちろん今までやっております協会としての協会の会員向けの事業はもちろんございまして、それに対しては会員向けにサービスを行っておりますから、そういう事業につきましては、従来どおり協会の会員事業者に対して協会がサービスを提供するというところでやっていたけれども、登録、研修、それぞれ非会員事業者も含めて国の業務等を代行する立場で行っていたから、その部分につきましては登録の手数料なり講習の費用なりから賄っていたかと思っております。

○櫻井充君 済みません、何回も同じことになりましたが、御答弁いただけないので。

つまり、その講習の手数料とかそういうものでその部分は賄っているんですか。つまり、タクシー協会と話をしてみると、今回の登録のために新たに三人ぐらい人を雇わないとそのものの自体

ができないう。特に最初はそうですよ、きつと。ですから、そのために年間、人件費として一千万ぐらい計上しなきゃいけないかなという話をされているわけですよ。だから、それが本当にその講習料だけで賄えるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 基本的には、こうした業務については手数料なり講習料で賄っているようにしたいと思っておりますけれども、今後、協会側の意見も聞きながらどういう制度ができるのかどうか考えていきたいと思っております。

○櫻井充君 賄っていないというのが今の協会側のお話でした。ですから、協会のところである部分は持ち出しをしなきゃいけない。そうすると、協会に加入している業者と協会に加入していない業者とあって、それじゃ不公平じゃないかと、そういう話になっているんですよ。それはそれで、一方で企業から持ち出ししているんですよ、一方で企業から全然持ち出しもしないでやっているというところになると不公平じゃないかと、そういうふうな指摘があるんですが、それに関してもどうお考えですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) そういうことは確かに先生おっしゃるとおり不公平だと思っております。したがって、そういうことのないようなシステムあるいは手数料の設定というのが現実的にどういふことでできるか、それから本当にコストがどれだけ掛かるのかということについて協会等とよく話をしてみたいと思っております。

○櫻井充君 すごく不思議なんです、今回その制度を組むに当たって、そういうことは全然検討されないで法案提出されたんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 詳細なところまでは検討しておりませんが、基本的にこの講習の手数料と受講料で賄えるという判断をしてこういう制度設計をしております。

○櫻井充君 これは詳細じゃなくて、これ根幹じゃないですか。つまり、国の権限なりなんなり業務を委託するわけでしょう。委託するところが

うまく運営されるのかどうかという現実のことを図りもしないで、それでやるんですか。

これ実車率と全く同じじゃないですか。実車率のときの要件だつて、何となくこういうのがあった方がいいんじゃないかと思つて掛けていて、時代に合わなくなつたものをずっと引きずっている。実車率距離なら分かれますよ、あのときも何回も申し上げましたからね。

それと同じように、その制度設計しておきながら運営されるかどうか十分分かっていない。そういうことで制度設計されることそのものの自体おかしくないですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 答弁が言葉足らずだつたと思ひますけれども、詳細のことまでの細かい数字まで積み上げておりませんが、大きな判断として、こうした事業が現実にもその手数料等々で賄えるという判断をした上で、設計をした上で今回の制度を提案させていただいたところでございまして。

○櫻井充君 それでは、その判断した根拠になる数字を教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今、手持ちには持っておりません。

○櫻井充君 手持ちがないというのは、今現場に、ここにないということですか、それとも試算してないということですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 数字のことまで細かく詰めておりませんが、この制度を導入するに当たりまして各事業所、協会とも話をしております。特に仙台の方からはそうした問題も提起されておりますけれども、全国のいろんな団体からは、おおむね今のシステム、適正な手数料、受講料をいただければ、今私が申し上げているような協会からの持ち出しはなしにできるのではないかと、この感触を得た上でこうした判断をさせていただいたところでございます。

○櫻井充君 これも、じゃしやうがないので、きちんと詰めていただきたいと思います、僕が聞いている範囲では持ち出さなきゃいけない、そ

ういうふうに言っております。

ですから、問題は、僕がそのときにタクシー協会の方に申し上げたのは、私はそのとき制度をちよつと誤解してございまして、それは何かというと、これで台数が制限されることになれば今度はそのパイの取り合いそのものの自体が、規模が、何といつたらいいんでしょうか、各々それほど激しくなくなつてくれれば企業としての利益が出てくるから、そうであつたならばそのお金を回せるんじゃないかと。そういうことで、タクシー協会の方にはこれはこれで補助金みたいなものが出ないのは仕方がないんじゃないかなという話をしたんです。

ところが、今回は登録を課すだけなんです。台数がそこで減るわけでも何でもないとなつてくると、企業の負担だけが減るようなことになつてくれればまた大変なことになるわけですよ。そして今企業も決まらないう状況でなくなつてきているから、今度はタクシーの運転手さんたちのその労働条件が悪化してくる中で、賃金体系がもうみんな歩合制になつていくでしょう。そこまで達しないから物すごく安く給料が抑えられているでしょう。だから、彼らにとつてみたらまたすごく苦勞するわけですよ。そういうこと一つ一つ現実のことを分かつて制度をつくっていただかないと何の解決にもならないよりも、むしろタクシーそのものの自体の経営だけではなく労働者に対して負荷を掛けるだけの制度になつてしまふんじゃないかと、そういう心配もいたしますけれども、大臣いかがですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) いろいろ御指摘いただいた点についても省内でもよく協議をして、御心配のようなことにならないように頑張つてまいらなければならぬと思ひます。

○櫻井充君 最後に、私は規制緩和にあの当時勉強してないで賛成票を投じて恥じている一人でございます。その思いで自分自身はここ何年間か規制緩和のことについて勉強して、やはり市場原理ということがそれは原則かもしれないけれど

も、やはりこういう公共交通であつて、公の一部を担っているところに関していうと、ある部分制度がきちんとできるように政治の力で僕は調整していかないと駄目なんじゃないだろうか、そういうふうな考えて、勉強して提案をさせていたきました。

しかし、残念ながらそのことを、僕の感じからいうと役所の方はそれほど重く受け止めてくれてなくて、もう後手後手に回っているだけではなくて、根幹にかかわることに対しては結局何の対処もしてもらってないから、仙台の状況はひどいまま、むしろもともと悪化している。これは仙台だけではなくて地方都市、僕は同じなんだと思ふんですね。そこら辺のところを、全体を踏まえてきちんとした改正をしていただきたいということをお願いいたしまして、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○委員長(大江康弘君) 午後一時まで休憩いたします。

午前十一時五十七分休憩

午後一時二分開会

○委員長(大江康弘君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○藤本祐司君 民主党・新緑風会の藤本でございます。

午前中に吉田先生と櫻井先生の質疑を聞いておりまして、重なった部分につきましては省略をさせていただいて質問をさせていただこうというふうに思っておりますが、最初にこの改正の背景と目的をお聞きしようと思つたんですが、大体吉田先生と櫻井さんの中でいろんな課題とか問題点というの是指摘ありましたので、それは省略いたし

まして、ただ、この今回の改正によってタクシー事業を取り巻くいわゆるタクシーの事業者、それとタクシーの運転者、そしてそのタクシーを利用する利用者に對してそれぞれ具体的にどういうようなメリットがここの改正で発生するのかと、それぞれのメリットについてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) まず、事業者でございますが、今回運転者の賃を上げていきたいと、このように思っておりますので、事業者にとつては雇用する運転者の一定の賃を確保され、タクシードライバーの水準の向上が図られるという直接的な効果のほかに、やっぱりこういう法律を作るということによっていいタクシードライバーを育てていく、雇っていくというような意識がさらに高まればいいなと、このように思っております。

運転者につきましては、直接の対象でございますが、安全性や利用者利便についての自覚が高まり、当該地域の運転者全体の質の確保、向上を図られるということを期待しております。

それから、利用者にとりましては何よりも大切な安全、安心、より質の高い輸送サービス、これを提供する直接の主体は運転者でございますので、そうした運転者の質の向上によってこうしたことが実現できるというふうに考えているところでございます。

○藤本祐司君 突き詰めて言えば、タクシーの運転手さんの質が高まっていくことによって事業者もメリットあるし、運転手もメリットあるし、利用者もメリットあるんだというふうなお話なんです。質が高まることによって、当然利用客にとつてはとて有難いことだというふうにも思ふんですが、質が高まるということ自体に關して運転手には、それが直接運転の質が高まるわけであつて、運転手さんにそれがメリットということではないですね。特に、だから改正をすることによって運転手自身にメリットがあるのかなというところなんです、ちよつとそこを分かつ

りにかつたので、もう一度御説明いただけますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 運転者の方にも講習等を受けていただくことによって、大変まじめにちゃんとやっていたら運手さん、あるいは向上意欲のある運手さんにとつてはいい制度だと思つております。

それから、残念ながら、やっぱりタクシーの運手さんの中にも質の悪い方、ルールの守らない方もおられることは残念ながら事実でございますので、そうした方については、ひどい方にはタクシードライバーの登録を認めない、あるいは拒否をするというようなことによりまして、これは逆にマインナスの方のペナルティーを科すことになるわけでございますけど、逆にそうした質の悪い方が排除されることによってタクシーのドライバーというものの對しての評価というのが、間接的にはありますけれども、高まっていくものだと、このようにも考えております。

○藤本祐司君 分かりました。

午前中からいろいろな話、需給規制の撤廃の問題とか出ていたわけなんです、規制撤廃後、基本的にはタクシーの台数が増加をしたと、約全国で二万台ほど増加をしたと。新規参入とか営業区域の拡大、あるいはいわゆる増車届出によって二万台ぐらゐが増えたということ、過当競争が激化したということ、ありますけれども、この賃金が基本的にこれは歩合制を取っているというところで、むしろ賃金を上げるために長時間労働というものが当たり前になつてしまつたということ、労働環境が悪化したということ、いろいろなところで指摘をされているわけなんです、その労働環境が悪化して、そして一生懸命長時間働いた割にはなかなか賃金が上がらない、むしろ賃金下がっているところ、ところが非常に大きい問題であります、全産業の平均年収と比べると大変このタクシーの運手さんの年収というのがどのくらい格差が拡大しているというふうに認識をすることができるといふふうに思ふんで

すが。

ここで厚生労働省にお聞きしたいんですが、規制撤廃後、前後で、最近までですね、このタクシーの運手さんの収入がどのように推移をしているのか、そしてもう一つ、都道府県ごとによつてこの格差というのが拡大しているというふうに見えていいかどうか、ちよつとその点についてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(森山寛君) お答えを申し上げます。

タクシードライバーの労働実態でございますけれども、賃金構造基本統計調査によりますと、平成十八年には年間の平均賃金は、先ほど先生も御指摘ございましたけれども、三百二十八万円でございまして、全産業と比べまして百六十一万四千円という状況でございます。

それからまた、年間の総実労働時間でございますけれども、二千四百四十二時間でございます、これも全産業と比べまして二百四十時間長いという状況になってございます。

ちよつと各県のものにつきましては今手元にございませんで、そういう状況でございます。

○藤本祐司君 直近の数字はいただいたんですが、これ規制撤廃後の数年間で、平成十四年以降、この傾向がどのようになっているのかということも併せてお願いします。

○政府参考人(森山寛君) 年間の賃金でございますけれども、平成十三年と比べますと、平成十三年は三百三十三万円でございまして、平成十八年は先ほど申し上げましたように三百二十八万円というところで、五万円の減少でございます。

それから、年間の労働時間でございますけれども、これは大体横ばいでございまして、平成十三年は二千四百四十二時間、それから先ほど平成十八年は二千四百四十二時間という状況でございます。

○藤本祐司君 午前中の櫻井先生の質問の中でもいろいろ地域性があるんじゃないかというふうなお話がありましたけれども、地域間格差ということ、その格差が拡大しているところと、い

や、格差の拡大だけでなく、規制撤廃後、年収が横ばいのところと下がっているところと、そういうところがあるんだらうと思いますが、これ京都府県ごとで考えてみた場合にはどういう傾向になっているか、教えていただきたいと思ひます。

○政府参考人(森山寛君) 都道府県ごとにつきましては現在手元にございませんので、先ほど申し上げました全体の調査しか現在ないというところでございます。

○藤本祐司君 いや、都道府県ごとにはこれは当然出ているわけでありまして、東京が一番高くて沖縄が一番低いとか、その辺りのことはこれは別に統計がないわけじゃなくて、多分今は持ち合わせないというだけの話だというふうに思ひますけれども、これは昨日通告で規制撤廃後の収入の話というのは質問しますよということはお聞きしていただきますので、ちよつとそこところはちゃんと準備をしていただきたいというふうに思ひます。

具体的な数字でなくて結構なんです、やはりこの規制撤廃後の格差の拡大があったところ、そうでないところはやっぱり地域ごとによって明確になっているかどうか、その点だけで結構ですでお答えいただけますか。

○政府参考人(森山寛君) これはちよつと今手元に、申し訳ございませんけどそういう実態の数字を持つておりませんけれども、先生御指摘になりましたように、地域によりましてやはりその差というものはあるというふうに認識をしておるところでございます。

○藤本祐司君 とても基本的な質問なものですから、これ一々細かくすべて質問を、どこの県がどのぐらいですかということ聞いておりませんけれども、基本的なことだと、その辺りが多分、厚生労働省は認識をしているんだらうということでお聞きしたんです。

もう一つ、じゃ、ちよつと関連してお聞きしたいんですが、タクシ運転手の賃金というのは基本的に歩合制を取っているということで、それですつき長時間労働になってしまふというところも御指摘をさせていただいたんですが、この辺りの構造です、賃金構造というのか、なぜこういう状況になってきているのか、あるいは歩合制を取るとどういふことが影響があるのか、あるいは運転手の年齢構成の雇用実態どうなっているのかという、そういういわゆる傾向としてタクシ事業者の賃金構造がどうなっているのかというところについては多分把握できているんだらうと思ひますけど、お答えいただけますか。

○政府参考人(森山寛君) タクシ運転手の賃金構造でございますけれども、特に問題になっておりますのが先生今御指摘あった歩合制の中でも累進歩合制でございまして、これにつきましては私どもも、累進歩合制といふのは非連続的に通増していくものでございまして、労働時間の長時間労働、あるいはスピード違反を極端に誘発するおそれがあるというふうに認識をしておりますので、これにつきましては望ましくないものとして廃止するように指導をしているところでございます。

具体的には、この指導状況でございますけれども、平成十七年におきまして九百十一件の事業場の監督をしておりますけれども、そのうち累進歩合制度が八十七件ということで、約一〇%程度がこういう歩合制度を取っているということでございまして、これにつきましては廃止をしていくように指導を行っているところでございます。

○藤本祐司君 廃止を行うように多分通達で出されているんだらうと思うんですが、まだ依然として八十七件ですか、というのがあるということでございますが、これをどのような形で指導していく予定でございますか。

○政府参考人(森山寛君) これにつきましては、平成元年に自動車運転者の労働時間等の改善のための基準ということで通達を出しております、今申し上げましたように、これは廃止をしていくということに監督省といたしましても粘り強く指導しているところでございます。廃止をしていくように指導していくということでございます。

○藤本祐司君 具体的には、それは労働基準監督署がそれぞれのタクシ事業者に対して実態を把握して、そしてそれを指導していくということなんでしょうか。

○政府参考人(森山寛君) これは、毎年タクシ事業所についていろいろな労働基準法上の違反等ございまして、これを監督指導強めているところでございますので、先ほど申し上げましたように、大体年間千件程度このタクシ会社の指導をやっておりますけれども、その段階で特にこの累進歩合制度を取っているところにつきましては廃止をしていくように具体的に監督官、監督署がその事業場に行きまして指導しているというものでございます。

○藤本祐司君 毎年毎年、一年に一回ずつきちつとこれは定期的に指導されていると、実態を把握して指導しているんだと、それで今後もそうしていくんだということと解釈でよろしいんでしょうか。

○政府参考人(森山寛君) 事業場につきましてはこれは大体千件程度でございまして、これは同じ事業場ということではなくて、これは大体千件程度選出したしましてやっておりますけれども、いったんこういう違反が認められた場合につきましては、これは粘り強くその事業場について指導しているという状況でございます。

○藤本祐司君 国土交通省にお聞きしたいんですが、今の答弁のように、ある意味はかの産業では見られないような構造というのがタクシの事業にはございまして、台数が増えたと、それによつて一台当たり、あるいは一人当たりの営業収入が減った分というのは、基本的に運転者の方にわつとし寄せが来ているような構造になつていないんです。基本的には歩合制という、あるいは累進歩合制という形を取っているということになると、ちよつとほかの産業なんかとはまた少し違つた、要するに売上げが減少しても、リ

スクというのが経営者のところには直接行かずに、むしろそこで運転手の方々のところに行つていくというような構造になっているということであるわけなんです、ちよつとそこるところにつきましては、今後どういふ方向になるのかというのは大変難しい問題だらうとは思ひますけれども、その辺の原因に対する御認識、そしてその構造に対してどのような考え方を持っていられしやるのかという御見解をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) タクシ業というのは事業場外労働というのが主流を占めてまして、特に流し営業をやられる運転手さんは、始業時に車庫から車を出せば十五、六時間働いて、最後納車するまで事業場外で働かれるわけですね。食事、外食と、トイレも公衆のところを使つてられます。

そういう、要するに営業主が親しく働いている従業員を指揮監督する、具体的にすると関係がありませんで、売上げが減つたとかということについて、従業員が一部そのリスクを負担するといふ歩合給といふものは、この業界としてある程度そういうものを取られるということについては私も理解ができるわけです。そして、しかもこれは恐らく、古いことは分かりませんが、少なくとも終戦後今日まで六十年間、このような業界でほとんど例外なく取られていた、そのような労使間の協定だらうと思ひます。

したがいまして、このような自由主義経済の中で労使が協議をして、そしてその賃金をどのように決めるかといふことは自由のはずでございます。ですから、我々がそれに対して、先ほど厚生労働省も指導という言葉を使われました。違反したらそれを罰則をもって臨むという、命令とかいふ関係ではなしに、やはり指導だらうと思ひますね。

私どもも、今回運賃改定、要するに増額でございますが、申請がたくさん出ております。これを認めるということのときに、我々は、その申請の理由自身が労働条件をもつと改善しなきゃならな

いんですが、申請がたくさん出ております。これを認めるということのときに、我々は、その申請の理由自身が労働条件をもつと改善しなきゃならな

い事情があるということをひとしく書いていらつしやるわけです。したがって、私どもはこれをきちんと値上げした方が労働者に多く均てんできるようにしてほしいという私は強い指導をしたと思いますし、守ってもらいたいと思います。したがって、定時にそれは報告を後にしていただく、その結果を公表して、みんなの目で、ガラス張りの中で、やはり値上げした部分については、事業主が取つてしまうのではなしに、労働者の方に多く配分されるというふうな、私どもの指導でございませうけれども、これは指導を強め、そしてまたみんなの目で見ていただくようにその結果は公表しなさいなというふうに思っています。

○藤本祐司君 今大臣から運賃の話が出されたので、またちょっとそれは後ほどお聞きするといいたしまして、その前に一点、タクシーという業務は、一回会社から外へ出て、外で仕事をするというところで、お昼の時間とか夜の時間という、そういう夕食の時間なんか、要するに自分で自己管理をしなさいな部分があるんだらうというお話もありましたけれども、正に運行管理とか労務管理というのも運転手任せになるような部分というのも大変強いのかなというふうに思うんですけれどもね。

更に言ってみれば、いわゆる企業内個人タクシーというか、リース制でやられているタクシーが規制緩和後増えたというふうには言われているわけなんです、このリース制が増えたと、更に言えば、一定のリース料を支払うと運行管理とかいわゆる労務管理はもう完全に運転手任せという形になってしまふわけなんです、いわゆる企業内個人タクシーについての管理とかあるいは規制についてはどのようにお考えになりますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、リース制とか企業内個人とかというのは幾つかあるというのは我々も聞いておるところでございます。

ただ、リース制であるとか企業内個人という形態自体が直ちに違法なものではないだろうと、こんなふうにも思っております。しかし、御指摘のとおり、こうしたリース制とか企業内個人みたいな形になりますと、安全管理がどうしても運転者任せになる傾向がある、運行管理が適切に行われない傾向にあるということは問題だと思っております。

このため、私ども、特に監査とかをやるに、こうしたリース制でありますとか企業内個人をやっているんじゃないかというところにつきましても特に重点的に、これまでもやってきているつもりでございますけれども、今後、そうした違反行為のおそれの多い事業者については重点的に厳正に対処してまいりたいと、こんなふうに思っているところでございます。

○藤本祐司君 運転手さんのいわゆる労務管理というか、そこが大変難しいことは分かっているんですが、労働環境は大変良くないというふうにも指摘されておりますので、そこところはやはりきちっと監督指導をしていただきたいというふうに思うんですが。

それに直結して、先ほど冬柴大臣からお話がありましたとおり、運賃のところなんです、午前中に吉田先生も運賃の話されました。長野と大分で先行して運賃改定がされたわけなんです、去る五月三十一日に内閣府の物価安定政策会議で東京地区のタクシー料金について議論がされている。東京地区のタクシー運賃というのが大変

その他全国への影響力が高いということで、そこを中心に議論されているんですけれども、その中で、料金改定というのが先送りされるのではないかと、いろいろな報道等々があるわけなんですけれども、この先送りする、まあいつまで先送りするかということについては明確ではないと思っておりますが、運賃値上げに関して懸念をしている、あるいはもう少し延ばした方がいいだろうということを言っている、その主な理由というのはどういふことがあったのかを教えてくださいたいと思うんですが。

す。

○政府参考人(岩崎貞二君) 四月の十九日と五月の三十一日に物価安定政策会議というのが開催されました。そこで、今先生御指摘のように、運賃改定について慎重、否定的な意見もありました。が、一定理解を示すという意見もございました。慎重にやるべき、否定的な意見というのは、主に申し上げますと、一つは、全体の物価が上がっていない中でタクシーの運賃だけ上げるのはどうかというような議論、それから、もつと経営努力をすべきではないかという議論、それから、先ほどの議論でも出ておりましたけれども、需要が減っている中で供給が増えている、それで収入が下がったからといって消費者に転嫁するのはどうか、もう少し構造的な問題を解決してからやるべきではないかといったようなことが主に慎重あるいは否定的な意見をおっしゃる方の論旨だったと理解しております。

○藤本祐司君 その中で、私もちょっとこの議事録を読ませていただいて、もつと市場メカニズムに任せるべきであるというように意見があったかというふうに思うんですが、そのような意見はやっぱりあったんですか。市場原理にもつと任せとおくべきであるというのを言われている意見があったというふうに認識しているんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、市場メカニズムに任せるべきではないかという意見もございました。今、需要が減っている中で供給が増えているというところについては、市場メカニズムの調整過程なんです、もう少しすれば、供給は減っている中で収入が減っていけば退出も進んでいくのではないかと、だから市場メカニズムに任せておけばいいんじゃないかと、こういう意見もあったのも事実でございます。

○藤本祐司君 ちょっとここで相關関係をいろいろお聞かせいただきたいと思うんですが、運賃を上げると、今のお話だと、それを、エンドユー

ザーという利用者に不利になるんじゃないかというふうなお話があったわけなんです、運賃を上げると利用者が減るといふのは、一般的にはそのように考えがちなことだと思うんですが、料金のこと、運賃ですね、それと利用者数とのいわゆる相關関係というのはどうなっているのか、ちょっと教えてくださいたいんですが。

○政府参考人(岩崎貞二君) 景気の動向にもタクシーの需要というのは左右されますので、必ずしもきちりしたことは言えないという状況でございますが、昭和五十六年以降七回の運賃改定をやっております。七回の運賃改定、平均いたしまして約九%弱の改定率でございました。それから、改定後一年間の需要を見ますと、需要の減少率が二・三%程度でございます。九%ぐらい上げるとやっぱり二、三%はお客さんが逃げていくと、こういう傾向でございます。

したがって、改定した率そのものの増収になるわけではございませんが、過去の傾向からいいますと、改定した増収の約六、七割ぐらい、これぐらいは増収と結び付いているという結果になっているところでございます。

○藤本祐司君 ざっくり言ってしまうと、料金を一割とかそのぐらい上げると、利用者数は減るけれども、いわゆる営業収入というのはそれと同じように減るわけではなくて、ある一定の割合だけ戻ってくるということだというふうに今のお答えで理解できるかと思うんですが、そういうことでよろしいわけですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおりでございます。

○藤本祐司君 そうなってくると、運賃の値上げというところで先ほどの労働環境というのが必ずしも悪くなるわけではなくて、やはりいい方向に動くということを考えて、ちよつと特殊な構造であるということを見ると、そこところはやっぱり慎重に前向きに考えていただいた方がいいのかなという部分もあろうかと思ひます。ただ、これは多分、運賃値上げと利用者の関係

というのは相当経済状況にも影響してくる、関係が出てくるのかなというふうに思いますので、その地域の経済状況によってもやっぱりそのところの相関関係というのは微妙に違ってくるのかなというふうには思っているんですね。東京と先ほど櫻井さんが言った仙台と私の静岡とか、そういったところとの、あるいはもっと、収入が一番今低い沖縄とか、その辺りによって若干相関が変わってくるのかなというふうに思いますので、そのところはやはり地域事情というところを全面にやっぱり考えながら決定をさせていただくのがいいのかな。全国一律で考えるのではなくて、地域事情を考えていただくのがいいのかなというふうには思っております。

ちょっと時間も足りないので次の質問に移りますが、流し運転、いわゆるタクシードライバーの引受けが専ら営業所以外の場所で行われるという流し運転についてなんです、今回の法律の改正で流し運転比率というのが、流し比率が五〇％以上をめぐりして指定地域の要件としているということでございますが、この流し比率というのはそもそもある特定の地域、例えば東京なら東京、政令市なら政令市の中で大体これ一定しているものなんでしょうか。あるいは、割とデータを取るときによつて流し比率というのは私は変わるのかなというふうに思いますが、その辺の一定で推移するものなのかどうか、その傾向を教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 過去の例を見ますと、基本的にそう大きな変動はないんだろと思うっております。ただ、タクシードライバーの需要構造なり都市化の進み具合なり、そうしたことで若干の変動はあると思っておりますが、大きな変動はないんだろと、このように理解をしております。

○藤本祐司君 若干というのはどの程度のものなのかということもちょっとあいまいなんですけれども、流し率五〇％以上で指定地域の要件としているわけなんです、今回、主な政令指定都市というところで私の静岡が抜けております。除外され

ておりまして、その静岡の流し比率というのが、もちろん駅待ちとかそういうものも含めるわけなんです、四九・三％という非常に微妙な、五〇％に〇・七ポイント足りないということで除外されておるわけなんです、先ほどの若干の変動があるということを見ると、〇・七％というのはその若干に入るんじゃないかなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) まだ詰めているわけではございませんが、その〇・何％は確かに若干の範囲だろうと、このように思っております。指定地域の考え方でございますが、法律にもございまして、流しの営業が中心の地域であつて、過労運転や乗車拒否等の行為の状況に照らして、こうしたことの措置が必要な地域というのを政令で定めることになっております。先生御指摘の静岡辺り、あるいは新潟、浜松、この辺りについては微妙な数字になっております。

全体の傾向で申しますと、いわゆる以前からの政令指定都市、この辺りは大体七〇％を超しているのが普通でございます、流し比率が。最近政令指定都市になりました新潟、浜松、静岡はそれを下回るということでございますので、その辺りについておっしゃることはこれから検討課題であらうと思っておりますが、今後、施行までに、法案通していただければ、その施行までに検討していきたいと思っておりますけれども、現時点では、これも一つの規制でございますので、その規制を掛けるほどの必要性はないのかなというふうには思っておりますが、いずれにしろ勉強させていただきます。

○藤本祐司君 流し比率だけではなくて、乗車比率とか勤務時間とか、その辺りのところを勘案してということであるということであれば、静岡はその辺りはちゃんとクリアしているというふうな解釈できるのかもしれませんが。

昨年の教育基本法改正のときに、静岡にハイヤーがなくて東京からハイヤーを飛ばしてタウンミーティングをやつて、仕様書で行くと十一万円

で済むものが五十三万円も掛かったという静岡市の状況があつて、あのときタクシードライバーや、静岡だつてタクシードライバーあるぞというふうにも言われて、何かハイヤーが静岡にはないかのようにあのとき内閣府から答弁をされました、静岡のタクシードライバーが大幅に減りました、それで、静岡は静岡、乗車拒否とかそれがないということでお墨付きをいただいたのかもしれない。

今、その中で浜松と新潟も微妙なところだというふうには言っていますが、質問通告のときにお聞きしたら、この流しのデータというのは去年の六月、七月のデータであつて、浜松と新潟はまだ政令市になっていなかった。そのときに、浜松と新潟のデータはまだ取っておりませんという回答をいただいたんですけれども、それは、その通告での回答は違つて、新しく、私がそう申し上げたので調べた結果、浜松も新潟もやはり流し比率は五〇％以下だったのかどうか、ちょっとお答えください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 十七年に実施しました調査は、各個別都市について細かくサンプルを取つたやつではございませんで、大都市でどうだった、旧政令指定都市で大都市でどうだったか、中核都市でどうだったかと、こうした一定のサンプルの数字でございます。中核都市で、この中核都市には新潟等も含んでおりますが、そうした地域での数字で見ますと、旧政令指定都市ほど高い比率ではなかったと、こういうことでございます。

繰り返しになりますけれども、新潟、浜松、静岡等につきましては、現時点ではまだ詳しい調査、これから詳しい調査をいたしますけれども、我々つかんでる感覚からいいますと、そんなに流し比率は高くないんじゃないか。それから、苦情とか事故とか、こうしたものを見ますと、新しい規制を掛けるほどのことではないのではないかというふうに思っておりますけれども、今後、施行までに調査をした上で適切な判断をしていきます。

たいと、このように思っているところでございます。

○藤本祐司君 じゃ、ちょっとごめんなさい、浜松と新潟は確かに今年の四月から、ちょっと余り細かいことに突っ込んでほしいという理由ですが、四月に政令市になったからその理由は分かるんですが、静岡はそうでなかったのか、どうしてこういう、都市ごとではないと言っているのが静岡は四九・三と出ているのかどうか、ちょっとそこが結びつかなかったんですけれども。

○政府参考人(岩崎貞二君) 失礼いたしました。そのとき、中核都市についてはざっくりやりましたけれども、いわゆる政令指定都市、当時の政令指定都市については都市ごとにデータを取りましたので、静岡も当時のデータとして四九・七％という数字があつたということでございます。

○藤本祐司君 今回の法律の改正によつてこういう指定地域を拡大していくという方針が出てくるわけなんですけれども、あるならば、これは毎年毎年、大体定期的にその流し比率というのは、これ多分、さつきは若干変動があるというふうにお話がありましたけれども、その若干の変動がどうなっているのかということはやはり定期的にデータを取つていく、そういう予定なんではないか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 変動がございまして調査はしたいと思っております。ただ、毎年毎年かと言われますと、そこまでやる必要性があるのかどうかというのはいさし検討していきたいと思っております。一定期間ごとに適切にそうした流し比率のデータがどうであつたか、あるいは事故のデータ、苦情のデータ、こうしたものについて分析をしていきたいと思つておりました、指定地域につきましても一回指定したら指定しつ放しということではなくて、見直しをする必要はないかどうかというのはいさし検討してまいりたいと、このように思っております。

○藤本祐司君 その流しのことにつきましてのデータはやっぱりある程度定期的に取つて、一年

がいいのか二年がいいのか分かりませんが、それは随時ということではなくて、やっぱり定期的に取っていった方がいいのかなというふうに思いますので、是非そこは考えていただきたいと思っています。

もう一つ、この法律の改正で特定指定地域というのを設けたということと指定地域を拡大したということがあるかと思いますが、今回の改正で東京と大阪は特定指定地域として、先ほど来午前中からいろいろ出てきているタクシ事業の課題、問題点というものが解決するのでしょうか。

そもそも交通事故とか地理不案内というのは、指摘はもう圧倒的に東京とか、グラフを見せていただくと圧倒的に東京とか大阪が多いわけであって、今回の改正によって東京と大阪で事故が減少して地理不案内者が減少することにつながるかというと、そういう改正ではないかのように思えるんですが、その課題、問題点を解決することに、良くなることにつながるかどうか、それについてお答えいただきたいと思っています。

○政府参考人(岩崎貞二君) 少し古い話になりますが、東京、大阪でタクシセンターをつくって、地理の試験をやったり、あるいはいろいろな苦情に対して処理をするというシステムをつくったのは昭和四十年代だったと記憶をしております。そのころ非常に神風タクシというような言葉がございまして、乗車拒否でありますとか、非常に乱暴な運転というのが横行していた時代でございます。それから比喩をしますと、この東京、大阪のタクシの、今回提案させていただいてますタクシ業務適正化法の前身の法律でこの制度で上がったわけでございますけれども、そういう意味で随分東京のタクシの質が上がってきたと、このように思っているところでございます。

地理の試験も東京、大阪はやっておりまして、東京ですと合格率は大体四割弱ぐらいの厳しい試験をやっている我々はずいぶんでございますけれども、今先生御指摘のとおり、やっぱり地理の不

案内が多い、主な場所を言っても全然知らないというふうなことはあちこちで聞いております。私も何とかしたいとは思っております。例えば地理の試験の在り方なんかにつきましていろいろ工夫はしておるところでございますが、更に一工夫できないかどうかよく考えてまいりたいと、このように思っているところでございます。

○藤本祐司君 ちよつと今のあれでうちよつとお聞きしたいことがあるんですが、ちよつと時間もないので、どうしても確認したい点が二点あるので、そちらに行つてまいります。

登録要件の見直しで、今後、いわゆる利用者利便に関する講習の修了を追加するというところで、タクシ協会へ委託してその講習をやるわけなんです、講習はこれ受ければ済むということになるのか、やはり講習後何らかの試験をやるのか、そのところを明確にお答えいただきたいと思うんですが。

これは、衆議院の方でいろいろ答弁が、質問があつて、ちよつとこれ読んでいても私も余り明確に分からなくて、講習の最後に効果測定を行うという話、テストをやるといっても試験ではないと言っているんですが、効果測定とテストと試験のどれがどのような区別なのかちよつと分からない。テストはやるけど、テストといひましようか、それは試験ではありませんと言つていて、ちよつとそこまた分からないので、分かりやすく御説明いただきたいと思っています。

○政府参考人(岩崎貞二君) 講習を受けつ放しというのではなくて、講習修了後の効果測定をやつていきたいと思つておりますし、それをテストという形を取るのも一つの方法だと、このように答弁させていただいたところでございます。

語感の問題かもしれないけれども、試験といふのは私どもやっぱり相当厳しい水準で、どちらかというところとすためというのか、いわゆる入試みたいな割合厳しいものだ、このように思つております。東京、大阪ではやっぱり地理について相当苦情がございしますので、やはり厳しいものを

やつていかなければいけないと、このように思つておるところでございます。その他の地域につきましても、地理の苦情も多いわけではございますが、相対的に東京、大阪と比べますとそこまでではないと、こういうことでございますので、講習の修了、効果測定というふうな言葉を使わせていただいたということでございます。

○藤本祐司君 落とすためのものが試験で、合格させるためのものがテストなんですか、ちよつとその辺のところ、全く分からないです。じゃ具体的に、講習の最後の効果測定というのはどうやってやるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 我々もテストと言つておるんですけども、やはり単に受けてもらつて、講習を受けてもらっただけでは困りますので、やっぱり幾つかの問題を出してその解答状況をチェックすることだろうと思つております。効果のあるものにしていきたいと、このように思つておるところでございます。

○藤本祐司君 じゃ、幾つか問題を出して、クイズみたいなものを出して答えてもらつてもし全部間違えたらどうなるんですか、その場合は。

○政府参考人(岩崎貞二君) 再講習を受けていただくということになるかと思ひます。

○藤本祐司君 それを試験と言わないで何を試験と言ふのかよく分かりませんが、きつと試験といふのは落とすためのものが試験なんだろうなという、今の御答弁からなるわけですが、これやっぱ講習を受けて、落とすわけではなくて、ちゃんとそれを理解をしていただくというための何らかのチェックをするということなんだろうと思ひます。

を受けて、再講習を受けてもう一回チェックをするということ、そういう何回も繰り返しながらきちつとその質を確保するという、そういうことでまあちよつと無理やり解釈をしておりますけれども、それでよろしいわけですね。

○政府参考人(岩崎貞二君) そういう形で運用し

ていきたいと思つております。

○藤本祐司君 本当はちよつとここでもつと突っ込みたいと思いますが、ちよつと時間もありますので、あと一つだけお聞きしたいと思ひますが、指定地域というのを定めるといふことは、その指定地域の運転手にとつては、あるいは利用者にとつてはよろしいんですが、そこで講習を受けたくないとか、あるいは講習で言つた方々が隣の町に行くというところは十分考えられると思うんですね。その政令市の隣の地区へ行つて今度そこでやれば、ある意味質の悪いと言つていいのかわいのか分かりませんが、そういう人たちがほかのところへ逃げていって、ほかのところが悪くなる可能性というのがあるんじゃないかと思うんですが、その辺りについての防衛策とか予防策とか、その辺りは御検討なさつていらっしゃるのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 指定地域でございすけれども、例えば今大阪府を指定地域にしておりますけれども、大阪府だけではなくて周辺の市町村も含めて一定のエリアではやつております。今回の指定に当たりまして、例えば千葉市も政令指定都市でございすし、流し比率が高うございすので指定をするつもりでございますが、東京と千葉の間の京葉間の船橋とかいろんな諸都市もございすので、ある程度そうした近接のエリアも含んだ形でやつていきたいと思つております。

ただ、どうしてもある種のエリアを設定いたしますので、そのエリアから外れたところについては、午前中、白地地域ということがございすけれども、そのことについては否定をいたしません。そういうところでは、先生御指摘のような質の悪い運転手さんがそちらの方に流れていくという可能性はあるだろうと思つております。私もそちらに対しては事業者に対して、やはり安全とかこういうものについて、繰り返しになりますけれども、監査、指導等を強化していくという

のか、この点についても確認させていただきま

す。
○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、新規の運転者を対象として考えております。既存の運転手の方については弾力的な取扱いが必要だろうと、このように思っているところでございます。

また、今後これから制度設計してまいりますけれども、長年その地域で問題もなくタクシ乗務を、運転をしておられる方について、登録はしてもらいますけれども、新たな講習を課するというのは制度としても行き過ぎだろうと思っております。ただ、まだタクシ乗務の経験も浅い、あるいはトラブル等も起こしておられることもあるといった方には、やはり一定の講習は受けてもらうことは必要だろうと思っております。

そうした考えの下に具体的な取扱いを設計していきたいと、このように思っているところでございます。

○谷合正明君 そうしますと、その運転歴の浅い、これがどのぐらいの期間なのかというのまたあれでしょうけれども、事故の多いドライバーについては別途今後対応していくということですね。それはつまり講習命令とかの措置とはまた別に新たな仕組みを考えていくということではないでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、登録は既存の運転手の方も受けてもらいます。そのときに、まるっきり新規の方については法令、地理試験等々、いろんな分野にわたりましたきつちりした講習を受けていただく、こういうことを考えておりますが、繰り返しになりますけれども、新規の方じゃない、そこで既存のタクシで経験のある方については、その運転経歴等にに応じて講習の長さ、内容等については弾力的に考えていきたいということでございます。

○谷合正明君 それで、いったん登録された後、登録の取消し要件の見直しが今回の法改正であります。また、登録運転者の講習受講命令制度の創

設もあるということでございます。この登録の取消しであるとか、講習受講命令の対象となる運転手というのはどういうケースを想定されているのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 現在のタクシ乗務適正化特別措置法というのは、これは利用者利便を中心に、利用者利便を阻害するような行為をやった場合に取消しをするということになっておりまして、具体的には乗車拒否でありますとか運賃の不正收受、あるいは悪質な客引き行為、こうしたものについては登録の取消しを行うという制度になっております。

今回は講習命令という制度をつくりました。それから、安全の観点も加えたわけでございます。このため、今までの要件に加えて、講習命令を出したのに講習を受けなかった人、あるいは死者、重傷者を生じた重大事故を引き起こした場合等も想定をしております。ただ、この事故を引き起こしてから直ちにというわけではございませんで、やはりその運転手の関与度を見て、運転者に責任のある事故を、タクシドライバーに責任のある死者、重傷者を生じた事故なんかを出した場合について登録の取消しを行うことを考えております。さらに、輸送の安全の確保の観点から、例えば著しいスピード違反をやる、常習的にやっている、あるいは最近話題になっておりますけれども、酒気帯び運転等を繰り返している、こうした運転手についても取消しの対象とすることを考えております。

こうしたかなりレベルの悪いものにつきましては登録の取消しをいたしますけれども、そこまで至らない行為であっても、輸送の安全、利用者の利便を確保する観点から講習を受講させるということ、受講命令を発するというのを考えております。登録の取消しほどの死亡事故、重大事故ではないけれども、やはりタクシの運転者に問題のある事故を引き起こした場合、あるいは利用者に対する接客で苦情が多い場合等については、こうした講習の受講を命ずるということを考えてお

るところでございます。

○谷合正明君 登録の取消しに至らないような事故の場合は講習受講命令に行くわけでありますが、私は個人的に先日タクシとぶつかる事故がありまして、交差点での追突という、当てられ事故だったんですけれども、結局被害側の乗っている本人がけがをしなかったものですか、その扱いは物損事故になるわけですね。タクシ運転手は信号無視で入ってきた。信号無視というのはいわゆる点数は二点なんです、減点は。物損事故ということで、結局その人は次の日からハンドル握って営業されているんですよ、私、確認しましたけれども。そういう人身事故ではないんだけれども、かなり事故というのは、物損事故なんかも含めると多いんじゃないかなと思うんです。

そういうものを講習受講命令に行くような、これから具体的に措置を検討していくんでしょけれども、私はそういうことをしっかりとやっていただきたいなと思っております。一方で、タクシドライバーにしてみれば、一発退場なんというのなかなか大変な措置かもしれないけれども、この法の改正の趣旨は、いわゆる質の向上、事故をなくす、いかにしていくかということが第一の主眼であろうと思っております。で、私は、その講習受講命令が、受講内容そのものもありませんけれども、そこにどういった人が入っていくのか、これもしっかりとケーススタディーしていただきたいと思っております。

さらに、事故を防ぐ観点から事業者が自主的に取り組むものというのがありますね。例えば運行記録計、タコグラフというふうに呼んでいますけれども、この運行記録計による記録を義務付ける地域というのが決まっております。これは最高乗務距離が制限されている地域でございます。で、この最高乗務距離が決まっている地域というのは、実はかなり前に、昭和三十年代のころに何か決められていったような話を聞いているんです。

ただ、この地域をもっと拡充していくべきだと

いう声もありまして、実際、そのような措置を講じたと聞いているんですけれども、具体的に、この運行記録計による記録を義務付ける地域、どのように今拡充されているんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、従来は最高乗務距離が定められている地域を対象に運行記録計による記録を義務付けておりました。具体的に申しますと、関東でまいりますと、二十三区、それから武蔵野・三鷹、京浜地区、それから大阪でまいりますと、大阪市周辺の地域、それから福岡の周辺の地域と、この地域を指定したところでございます。

ただ、運行記録計は最高乗務距離のチェックにも役立ちますけれども、運行管理一般にもこれは役立ちますので、安全を重視する観点から、昨年の七月に取りまとめられた交通政策審議会の小委員会でも、これを拡充していくべきではないかというところで御指摘をいただいているところでございます。

関係省令を改正した上で、昨年十二月に、流し営業の割合が高く、人口おおむね十万人以上の都市を含む地域であって日車走行キロが相対的に長い、運行記録計によってより確実、合理的な運行管理が期待できるといふ地域につきまして、具体的に言いますと、千葉でありますとか名古屋でありますとか札幌でありますとかでございますが、運行記録計の義務付けを開始するというところで制度を設計しているところでございます。

○谷合正明君 分かりました。もう一つ、タコグラフのほかに、今ドライブレコーダーというのがございまして、これは飛行機にあるフライトレコーダーの自動車版でございます。で、実際に衝突事故を起こした場合なんかは、その前後の十八秒を映像で残すことができるようなものでございます。

私も、先ほどの体験談じゃないですけど、信号のある交差点でタクシが信号を無視してぶつかってきました。それは、保険会社に言ったときには、まあ通常八、二の割合で保険が決まっ

いと言われたんですけれども、タクシーでしたので、そこはドライブレコーダーがございまして、たの解析したわけです。そうすると、もうしっかりとタクシーが信号を無視して突入したということが分かった。もしこのドライブレコーダーがなければこれはどうなっていたのかなと思って、私はそのときにぞっとしたわけでありました。

ドライブレコーダーはまだ義務付けではない。しかしながら、実際ドライブレコーダーが設置されている車を運転すると、緊張、緊張というか、背筋伸ばして運転する、結果的に安全向上にも役に立つし、また事故を起こした場合、それを映像を解析して、ほかのドライバーにも安全教育という面でしっかりと活用できるということをそのタクシー事業者の方からも私聞きました。

しかしながら、今その助成制度ですね、タコグラフィのデジタル版、デジタルタコグラフィに係る助成制度というのはあるんですけれども、こういったドライブレコーダーの導入に係る助成制度というのがないわけでありまして、私はこれ、公共交通を業とする方々、業者は、こういったドライブレコーダーなんて当然設置してしかるべきだと思われたいわけですが、ただ、事業者にも本当に少数でやっている事業者もあれば、もう何百、何千人と抱えた事業者もあればいろいろ様々でございまして、そういったことを考えますと、ドライブレコーダーの導入に係る助成制度というのを考えてもいいのかないかなと思うんですが、この辺り、どうでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) ドライブレコーダー、私も大変いいものだろうと、こう思っております。事故を起こしたときのちゃんと証写真が残りますので、だれが有責だったかというような判断に役立つほか、先生御指摘のとおり、うまく活用するとやっぱり運転手の緊張感につながる、あるいは運転者の教育に役立てられるといったことで非常に効果があるんだらうと思っております。

現在、二十二万台、法人のタクシーがございま

すけれども、約五万台の法人のタクシーにドライブレコーダーが搭載されていると、こういう状況でございまして、大ざっぱに言いますと四台に一台は付けておりますので、かなり普及が進んでいるかなと、こう思っております。

ドライブレコーダーの助成でございましてけれども、簡易なものですと一台三万円から七万円で付けられるということ、それから相当普及が進んでいること、それから一部のタクシーの共済組合でございまして、これに対して助成や無償貸与を行っているということとございまして、私どもの方として直ちに助成制度を設けなきゃいかぬかどうかということについては若干疑問を持っております。

ただ、私ども、このドライブレコーダーを単に積んでおくだけではなくて、それを、ドライブレコーダーをちゃんと、せっかく映像を撮ってあるわけですから、何も事故が起きたときだけではなくて、急加速をしたときあるいは急ブレーキを踏んだときといったときの映像もあるわけですから、そういったものを安全教育に是非役立てていただきたい、このように思っております。ところでございます。

○谷合正明君 いずれにしましても、しっかりとした性能のあるドライブレコーダーの普及を望みたいと思っております。

次に、乗合タクシーの質問をさせていただきます。地方、特に地方へ行きますと、バス路線が廃止

ということがあります。岡山県の県北のある地域の方が先日乗合タクシーのことを勉強しにこちらの方に来たわけですが、特に、市町村合併等で市の面積が広がって、その市では基本的に中心市街地を巡回するようなバスはやっていないけれども、それ以上のところになると余りにもちよつと効率が悪いので、実際今

バスも、遠いところだと週に一回その中心市街地に行くというバスが辛うじてある、週に一回というのは余りにもちよつと、それは余り生活交通になつていないんじゃないかと。今考えているのはその乗合タクシーを考えている。

しかし、地方のバス路線の維持対策として路線維持費、車両購入についてはたしか七十一億円の補助金というのがあるんですけれども、バス路線が廃止された地域、例えば乗合タクシーの導入をしたいという地域があると思います。実際にあるわけでありまして、先日やりました地域公共交通の活性化の中でも、協議会というものを市町村でつくって、その中で実際、じゃ乗合タクシーを地域の生活交通の足と位置付けたとしても、実際今の状況だと事業者がさすがに参入するにはなかなか難しいという声もありました。

そこで、こうした地方のバス路線が廃止された地域でも乗合タクシーの導入を促進するような助成措置というのは講じることはできないのだろうか、その点について伺いたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、地方のバスの確保は重要な課題と認識しておりますが、国と地方公共団体の役割分担として、広域的な幹線的な路線、これについては国と都道府県でやっていきましよう。さらに、こうした広域的、幹線ではない更にローカルな足につきましては地方公共団体でやってくださいという大きな役割分担をしております。このため、乗合タクシーというところについては、私ども、今適切な財政措置を持つていただきたいと思います。

ただ、この前御審議いただきました地域交通の活性化の法律の中でも、市町村の方がこうしたものについて積極的にやっていきたいというようなことも幾つか出ておりますので、そうしたものは我々も積極的に育てていきたいと思っております。ところでございます。

これから、来年度の予算要求を考える時期でございまして、今御指摘のございました路線バスが廃止になった後の交通について、先進的なある

いはモデル的ないい取組を一生懸命やっておられることについては何か支援できることはないのかなというところで勉強をしているところでございします。

○谷合正明君 是非前向きに取り組んでいただきたいと思っております。さらに、福祉タクシーの普及促進について質問をさせていただきます。

福祉タクシーの導入と運転手のいわゆる乗降する介助の知識ですね、この習得について支援措置を講じていくことというのがまた重要だと考えるんですけれども、この点についてはどうでしょうか。

また、地域指定ですね、今回のその地域指定の運転者登録の要件となる講習においては、こうした福祉対応についての内容も是非追加していただきたいということを併せて要望させていただきます。

このタクシーの将来像としては総合生活移動産業という言葉が出ておまして、やはりその地域の公共交通の位置付けが重要になってくるわけがあります。そうなるにつきますと、やはりこの福祉タクシーの重要性というのが更に増してくるわけでありまして、この福祉タクシーの普及促進についてどのようにお考えでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 我々も福祉タクシーが更に進んでいくといいなと、このように思っております。

タクシーの許可に当たりまして、福祉輸送の事業限定については許可の弾力的な運用を行って、最低車両台数を緩和するとか、税制上の優遇措置を講じております。

それから、十八年度には福祉輸送促進モデル事業というのを創設いたしました。福祉輸送に対して先進的に取り組む、実施する地域をモデル地域として認定いたしました。そこでの福祉輸送をやらねばならぬ一つの会社だけではなくございしませんし、NPOなんかやられる場合もございします。そうした共同配車センターを設立して

いく、あるいは福祉車両の導入について支援していくというところで制度をつくったところでございます。十九年度は、大阪府、大阪市、堺市辺りでの事業をやるということで予定をしております。

それから、福祉輸送を行う運転手の乗降介助知識のやっぱ教育が必要でございますので、そのカリキュラムの策定に要する経費について予算措置をさせていただいておるところでございます。さらに、先生御指摘になりました今回の法律の指定地域での講習の中にも、こうした障害者あるいは要介護者の方の接客についての講習も加えていきたいと、このように思っているところでございます。

○谷合正明君 分かりました。

では、最後に大臣にお伺いいたします。タクシ業界の構造的問題について、これも物価安定政策会議の中でも度々指摘されているところでございます。いろいろ議論のある中で、結果、運転手の賃金に跳ね返るだけであるとか、そういう指摘もあって、タクシ業界の構造そのものについての指摘をする意見が相次ぎました。

大臣に、このタクシ業界の構造的問題についてどのように見解を持たれているか、またこの将来像について最後併せてお伺いしまして、質問を終わりにします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 先ほどもお答えしているところでございますけれども、自由主義経済の下で、タクシ業者と運転手との雇用契約の内容と、タクシ業者は、本来、労使間で決められるべきものでありまして、国がそこに介入するということについては相当抑制されると思います。

そして、このタクシ業界というものは、もう御案内のとおりですが、特に流し営業の場合、出庫してから帰るまでの十数時間は、事業者の事業主体が運転者についてその働き方とかそういうものについて指揮監督をするという機会がないわけですね。そういう特性がありますから、極端なことを言えば、途中でサボっているという人も、そう

じゃなしに走っている人も皆同じように賃金はおらうというようなことがなかなかできないというところから、慣行的でしようけれども、ほとんどの事業者が歩合制というものを、私の知る限り、この数十年間、戦後取っていますね。したがって、そのような労使慣行が確立されている中でそれをするわけにはいかない点があります。しかしながら、今の現状は、一般労働者よりも相当長時間働いていらつしやるにかかわらず、その所得というのは年収は相当低いわけですね。そういう事実があります。

したがって、我々としても、できるだけの手段を通じて指導と申しますか、そういうことで、このような労使間の問題ではありますけれども、それが直接に乗客の安全とかあるいは乗客の利便というものに跳ね返ってくるわけですね。相当過労に陥っている、そういう運転手さんの運転する車に乗った乗客というものは大変不安でしょう。事故も多くなっている。

したがって、今回、流し営業が中心になっているようなところについて、あるいはそれを指定地域にしまして、その運転手さんの資質の向上というものを考えようというところから今回の法律を提案をさせていただいているわけですね。でも、私どもとしましては、運賃を上げてくれという申請も相次いでいるわけでございます。その申請書には、すべてと言っていいんですけれども、働いている運転手の労働条件を改善したいということが書かれてあるわけですね。

したがって、そういうものを通じて、我々は、できるだけの手段を用いて運転手の待遇といえますか労働条件が良好なものになるように努力をしていかなければならないと、このように思っております。

○小林美恵子君 日本共産党の小林美恵子でございます。

本改正案は、運転者登録制度の実施の地域の拡大と、運転者登録要件の追加を図るものとなっております。

そこで、私は、まず運転者の登録制度についてお伺いをします。

そもそも、この法案のベースになっております交通政策審議会タクシサービス将来ビジョン小委員会、これが報告書を出されました。この報告書の中に、「一般、輸送の安全の確保と運転者の質の確保、向上を図る観点から、この仕組みを改善、強化した上で活用し、運転者登録制度について全国的に導入を図ることとする。」とございます。

全国的に導入を図るといふこの立場といふのは、国交省も今も変わらない立場でしょうか、これが一点です。もし変わらないうとするのでありましたが、いつごろまでにどういう計画で行おうとされているのか、教えていただけますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘の小委員会の報告では、「運転者登録制度について全国的に導入を図ることとする。当面、少なくとも政令指定都市について導入することを基本として、対象地域の拡大を図ることとする。」と、このような形で御提言をいただいているところでございます。このため、今回、主な政令指定都市等を対象としてこの登録制度を提案させていただいたところでございます。

対象地域の更なる拡大につきましては、今般の改正による制度の運用実績を踏まえまして、将来的に検討すべき事柄だと考えております。

○小林美恵子君 ということは、立場としては全国的に導入を図ろうという立場であるということとは変わりはしないですね、この確認です。

○政府参考人(岩崎貞二君) こうした輸送の安全の確保、運転者の質の確保、向上を図る観点から必要とある地域につきましてはやっていきたいと思っておりますけれども、一方で、これは新しい規制制度の導入でございますので、その規制をやることの効果、メリット、デメリット踏まえながら対応していきたいと思っております。

したがって、今般の改正による運用実績を踏まえながら、将来的にこの拡大については検討

していく課題だろうと、このように考えております。

○小林美恵子君 何となく、その話でいきますと、全国的導入を図るとせつかく報告書は書いているのに、少し、少しちよつと後ろに下がっているというふうには私は感じますけれども、それは決して良くないというふうには思っています。

それで、先ほどの御答弁にございますように、当面、少なくとも政令指定都市について導入することを基本として、対象地域の拡大を図るというところで、そういう報告があつて、それで今回、改正案では、東京、大阪を特別の指定地域として、それ以外のところを一般の指定地域といいますが、そういうふうな設定をされています。

局長は、さつき、午前中の議論の中でも主要な政令指定都市というふう述べておられました。そして、先ほどの議論の中では、例えば安全面でありましてか流しの問題でありますとか利用者利便の確保でありますとか、こういうことが当てはまるのであれば中核都市もというお話でございます。

改めて私は確認をさせていただきたいと思うんですけど、今回国交省が考えておられます指定地域といふのは、いわゆる従来の政令市、これはもう確実に入ると。それと同時に、静岡市、浜松市、新潟市は検討中、中核都市は要件満たされれば入ってくる、こういうふうな理解していいんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 指定につきましては、先ほど来答弁させていただきましたとおり、政令指定都市であるとか中核都市であるとかというのは別に法律上の要件ではございませんので、流しの比率が高い、あるいは利用者の利便あるいは安全の観点から業務の適正化を図る必要がある地域というのを政令で定めたいと思っております。

したがって、これからの指定都市、地域については検討課題ではございますが、いわゆる旧政令指定都市については、今のところ、我々の検討状況でございますが、対象にしていきたいのが適切

かなと、このように思っておりますところでございます。

最近政令指定都市になりました静岡、浜松、新潟でございますけれども、現在までの私の分析では、ここについてこうした規制を掛けるのは必ずしも適切ではないと、このように思っておりますところでございます。

それから、その他の中核都市でございますけれども、現在候補として考えている都市はございませんが、将来この法律にありますが要件に該当するような事態になりましたら、これはもちろんその法律の中で政令指定都市からどうだといったことを書いていくわけでございまして、適用対象とすることは検討はいたしたいと思いますが、今現在、中核都市等であることは必要であるというところを考えている都市はございません。

ただ、繰り返しになりますけれども、単なる政令指定都市だけではなくて、京葉間の地域でありますとか、阪神間の地域でありますとか、あの辺りの地域でありますとか、政令指定都市に隣接する地域、こうしたものについては一体としてみなされるような地域がございまして、こうしたものは政令指定都市以外であっても今回の指定の対象になると、このように考えているところでございます。

○小林美恵子君 流しの多い少ないというふうにあるんですけれども、その指定地域にする流しの比率というのは一定数値的に考えておられるんですか、それが一点です。同時に、どうしてその流しの多い少ないがこの指定地域の要件に入ってくるのかどうか、この点はどうなんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 一つは、流し地域の場合には、タクシートの運転者に対する事業者監視監督の目が行き届きにくいと、こういうことがございします。特に、やっぱり流し地域になりますと、利用者の方の評価がどうしてもいいサービスのタクシードライバーを利用する、悪いサービスのタクシードライバーを利用しないという選択がなかなかうまくいきませんので、流し地域においては特に規制ということを考

えていかなきゃいけないと、このように思っておりますところでございます。

流しがほとんどない地方部の地域でございますと、ちゃんとしたサービスをやっている、安全もきっちりやっていると事業者の方にやはりお客さんは頼まれるということがございます。非常に評判の悪い、事故の多いようなタクシードライバーに頼まないという選択が利きにくく、流しの多い場合はそういう選択が利きにくいという構造がございしますので、流し比率にも着目しているわけでございます。

それから、どれぐらいの数字かということですが、法律の方でもタクシードライバーによる運送の引受けが専ら営業所以外の場所で行われておりというところを考えていますので、やはりかなりの部分が流しの比率が高い地域を考えております。少なくとも五〇％以上だと思っておりますが、五〇％という数字だけではなくて、この地域の安全の問題、利用者の利便の問題を含めて総合的に判断をしていきたいと、このように思っております。

○小林美恵子君 私、今御説明いただいたんですけれども、例えば、その流しが多くても少ななくても、タクシードライバーの運転手さんというのは、当然お客さんを乗せて走行される公共交通の運転手さんでございます。ですから、当然安全は最優先されなくてはなりません。そういう地方であったとしても、利用者の利便性というのは、私はやっぱりどういふ地方であったとしても確保されなくてはならないというふうに思います。

そういうことを考えますと、流しの多い少ないの基準でどういふ指定地域を設けていくというのは、なかなか私は理解ができないことだということを申し上げたいと思うんですけれども、この点は大臣はどうなんですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) この法案、法文、タクシードライバーの業務適正化特別措置法第二条第五項の中で「この法律で「指定地域」とは、」と書いてあります。タクシードライバーによる運送の引受けが専ら営業所以外の場所において行われており、かつ、道路運送

法二十七条一項の規定に違反する適切な勤務時間とか乗務時間によらない勤務、あるいは十三条、乗車拒否ですが、そういうことを確保することが困難となるおそれがある行為の状況に照らして、そこを指定地域にする、こういう規定の流れになっているわけですね。

したがって、この法案としましては、流し営業という業務、それが専らと書かれてありますが、まあそれは一〇〇％そうだとはいわれないにしても、もう法文の解釈からいえば相当な部分が、業務の相当部分が流し営業であるというように人に対しては、その人が乗車拒否する、近いところだから嫌だとか、そんな遠いところはおれは行かないとかいう、乗車拒否をしてはならないという十三条を営業者がチェックすることができないんですからね、流しですから、運転者の判断でありますから。

それから、休憩の場所をつくらなきゃいけないとかどうとかいうことも、ほとんど始業時に出て帰ってくるまで営業所には帰ってこないという、そういう人たちに對しては、休憩の場所を提供するとかどうとかいうこと、ここに規定されているようなことが事実上強制することが無理だと思えますね。

そういう前提に立つて、そういう地域については指定区域として運転者自身、営業者じやなしに運転者自身に對しても規制を掛けるというのがこの法律の趣旨だと私は理解しています。

○小林美恵子君 私はこの法案の趣旨を聞いていてのことはございまして、いわゆる指定地域にするというのであります。基準というものはやはりタクシードライバーの輸送の安全が第一で、そして、どこにいても利用者の利便性が確保されるということが最大の基準にしないといけないんじゃないかということを申し上げたところでございまして、次に、地理試験についてお聞きをします。

べておりました。タクシードライバーは人命を預かるプロのドライバーであり、安全、安心な輸送サービスの提供が最大の使命であることから、中を飛ばしまして、安全運行のために必要不可欠な基本的な地理の試験については十分体得することがむしろ求められるため、地理試験の合格を運転者登録の要件とすることが必要であると書いてあります。

改正案では、いわゆる特別指定地域は今文字どおり地理試験をやっておりますけれども、一般指定地域での登録には講習はありますけれども、地理試験は明記をされていません。こういう、報告と法案が異なつたのは一体なぜなんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、小委員会の報告では地理試験という言葉を使っておりますが、今回の提案させていただきますと、その他の地域につきましては講習を修了していただくと、このように表現をさせていただいております。

先ほど申し上げましたけれども、現に地理に対する苦情、今回指定する地域は地方都市に比べると相当多いわけでございまして、東京、大阪と比べますとそこまで及ばないという状況でございまして、そうした地理に関する苦情の実情、それから現に地理も、今回政令指定都市でも札幌とか名古屋とかそういうところで実施しておりますが、比較的地理が分かりやすいところもございまして、そうした地域に適切な制度を設計していく必要があるというところでございまして、今回の法律では地理試験ではなくて講習の修了という言葉をかわさせていただいております。これまでの答弁でも述べさせていただいていますが、その際に当たりましては、単に講習を受ける、受けたいというだけではないと、テスト形式も含め効果測定をやりたいと思っております。知識の確認はきっちり適切にやっていきたいと、このように思っておりますところでございます。

○小林美恵子君 先ほど、講習の修了のいわゆる効果測定に対してはテスト形式も含めてきちっと修了したということが分かるようにしたいというお話がありました。それは先ほどの議論からありましたが、そういうことはきちっと省令で書き込まれていくことなんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) まだ省令の具体的な内容まで検討しておりませんが、今答弁させていただきます。ただききました趣旨については、それはきっちりできるような制度設計にしていきたいと思っております。

○小林美恵子君 はい、分かりました。

私は、その地理試験にもあえてかわるんですけれども、先日、大阪のタクシーセンターに伺いました。それでいろいろお話を聞きましてまいりましたけれども、地理試験の取組についてもお聞きをしましてききましたけれども、試験は全部で四十問で、合格は三十二問、正解は八十点ということでございます。中身は文章問題とか地図とか道路問題となっておるわけでございますけれども、こういうテキストを作っておられまして、研修も行っておられました。これ結構私も大変勉強になるなというテキストでございました。試験は毎日行っているという話です。二〇〇六年度では、受験者が二千三百九十二人で、うち合格者が千六百一人で、合格率が大阪の場合は六六・七％なんですけれども、それは一つ紹介しておきます。

そうした事業は、先ほどのいわゆる登録の事業等も併せて、いわゆるセンターの会計といえますのは区分、独立採算を取っているというふうにお話をされておりました。適正化事業では国からの補助が年間千六百万円あるそうでございますけれども、ほとんどは、センターの収入といえますのは、いわゆる地理試験のときの受験料、お一人二千八百円、登録とか運転者証交付の費用というのは三千四百円、これは事業者が掛かる負担だと思えますけれども、こういう徴収と、あとセンターを維持するために、法人タクシーは事業者から一台三万円徴収をしているそうでございまして、

た。例えば、三十台の車を持っているとしますと九十万円になりますね。センターのお伺いした担当者、結局はどかが負担するかが課題になっていまして、こういうふうにいみじくもおっしゃっております。

そこで、私はお聞きしたいんですけれども、例えば、今回の法案で地理試験の導入が指定地域すべてになつていない問題でありますとか、登録地域が全政令市になかなかないという問題、こういう負担を伴うという事業者からの意見があるということなんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今の東京と大阪のセンターでは事業者から負担金をいただいております。ただ、東京と大阪のセンターでございすけれども、ここでは、先生も御案内のとおり、夜の繁華街等に出ていって、あるいは新大阪なり大阪の駅前に出ていって、指導員がタクシーの業務をちゃんとやられているかどうか、そうしたこともやっておりまして、その部分の人員費等が相当掛かっておりまして、そうした意味で事業者からの負担金もいただいているというふうな現状でございます。

今回、こうした新しい拡大する地域においては、講習の修了でありますとかいろいろなことを考えておりますけれども、今先生が御指摘になった、別に負担があるからということを考えているわけではございませんで、やはり安全とか利用者利便等を考えて、適切なところで、適切な地域でこの事業をやりたいということ、事業が必要ではないかと、このように考えておりまして、特段、負担の問題について考慮した上でこうした制度を提案させていただいたというわけではございません。

○小林美恵子君 ということは、国交省の姿勢いかなだということでございますね。

では私、次に、タクシーの運賃値上げ問題についてお伺いをしたいというふうに思います。

自交総連の皆さんの調査によりますと、一九九一年をピークにいたしまして、以降十三年間でい

きますと、百十二万七千三百円、二九・五％ものタクシーの運転者の皆さんの収入、これが低下となっております。二〇〇二年の規制緩和は、既に賃金が低下していた現状に拍車を掛けたものと言わざるを得ないと思っております。

二〇〇五年の自交総連の調査でも、県庁所在地におけるタクシー運転者の年収が生活保護基準を下回るものが三十五道府県ございました。もうこれは、先ほどからもありますけれども、運転者の賃金が余りにも低いというのはもう周知のことだというふうに思います。

そうした下で、今タクシーの運賃の改定の申請が出ておりますけれども、先ほどの答弁からでも、今、全国九十地区のうち五十一地区から改定申請があつて、大分、長野県では認可をされた。長野県は上げ幅は申請の半分程度になっております。この運賃改定については、東京のいわゆる運賃改定については、特別ないろいろな対策会議を経なくてはならないということで、物価安定政策会議で様々な意見が出ています。値上げ反対の意見も出ています。

改めてそこで、国交省としてはこの運賃改定についてどういう立場で臨んでいるのか、この点をお聞きます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 物価安定政策会議で、先ほど御紹介させていただきましたけれども、いろいろな意見が出ております。物価安定政策会議の議論でもなるほどと思われる意見もございす。タクシーのやはりもう少しいい事業者、いいタクシーが評価されるようなシステムをもつとつくるべきではないかと、もう少しマーケットメカニズムを働かすべきではないかといった意見もございすので、そうした意見も十分尊重しながらやっていきたいと思います。

ただ、タクシーの運賃改定につきましては、これまで大臣も答弁させていただいておりますとおり、やはり労働条件が一定でない安全面、サードピス面について課題が出てくるんだらうと、このように思っております。一定水準を確保すること

が必要だろうと思っておりますので、私どもも、この物価安定政策会議で出た意見も踏まえながら、政府部内で調整を行って適切に対処していきたいと思っております。

○小林美恵子君 労働面、安全面はきっちり保障する形で行っていくことですか。その立場はしっかりと堅持をしていっていただきたいというふうに思っています。

私、そういう問題を考えますときに、歩合給の問題と車両規制の問題がやっぱりどうしても外されない問題だということに思います。タクシー業界では、需要がないのに増車を繰り返す、また、これはタクシーの産業構造を無視した規制緩和政策にあつたと言わなければならぬと私は本当に思います。タクシー労働者の賃金は歩合給ですので、売上げが下がると賃金も自動的に下がると、よって、増車すればするほど会社としては売上上げを確保することができて、需要がないのに増車が繰り返すというのは規制緩和の当然の結果だと言えらると思うんですね。やはり、重要なのは車両規制と歩合給問題。

この歩合給について、先ほどからも大臣、様々御答弁をいただいているんですけれども、昨年の五月十日の決算委員会でも、当時の北側大臣も、歩合制のあり方についてこれで本当にいいのかと、厚生労働省とも連携を取り対応したいというふうにございました。大臣も、労働者にしわ寄せをされるということは客観的に事実だから、そこらを厚生労働省と考えると、単に労働時間とあるいは最低賃金が守られておればそこからは一歩も出れないということじゃなしに、何かそこに考えるところはないのかというお話もされておられます。

私は、もういよいよこの歩合制については本格的に検討していかなくちゃならないと。本当にタクシーの運転手さんの生活を守っていくためには、大臣としての大きな知恵が必要だということに思いますが、その点どうですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) もうすべて私の気持ち

を今おっしゃっていただきました。本当に思い悩んでいて、どこまでございまして、どういうふうにしたらいいのか。これ、やはりそこへ踏み込まないと現実にはこれは本格的には解決できないと思いますけれども、自由主義経済ということと大きな前提にしますと、そこには非常に大きな限界があるという、その中で、そこで止まってしまうてはいけませんので、何ができるのか、これは考えていかなきゃならない、そういう思いでございします。

○小林美恵子君 私が生上げたそのとおりでございまして、このようにございまして、この歩合制については本当に検討していただきたというふうには私は思っています。

もう時間も参っておりますけれども、私は最後に、昨日、朝日新聞にタクシートの運転手の方の投書が載っております。それを読み上げて大臣に質問をして終わりたいと思っておりますけれども、北九州のタクシートの運転手さんでございましたけれども、こういうふうには述べておられました。

「私が勤めている会社のノルマは月三十九万円である。ノルマを達成するには、所定勤務で一日約三万円以上の稼ぎが必要になる。しかし北九州交通圏での平均収入は一日二万円前後で、月二十五万円ほどだ。この収入では四〇％のオール歩合制になるので、給与は十万円にしかない。そのため超過勤務が必然化する。この業界が歩合制を前提とし、国がそれを認めているのならば、労働者が所定勤務時間でノルマが達成できるだけの需給バランスの確保が必要だと思う。利用者の安全と利便を保障するためにこそ、業界と労働者の生活が成り立つ最低限の規制が必要だと私は思う。」と、こういう投書でございました。

本当に胸にしみるような投書でございましたけれども、こうしたいわゆる車両の規制、緊急調整ですね、今日も大いに議論になりましたけれども、大臣も弾力的運用について検討してまいりたいという御答弁を衆議院でもされておられます。いよいよこれも、抜かずの宝刀状態を解消する

という点で、実車キロに関する発動要件を緩和する、こういう報道もございましたけれども、こうしたことも検討の視野に入れていただいて、緊急調整は検討した結果、過去の沖縄止まりだけではなくて、更に指定要件の緊急措置がされた地域が増えるというような検討にしていきたいと思います。いますけど、この重要性について最後に大臣に聞きまして、質問を終わります。

○国務大臣(冬柴鐵三君) そのようにしたいと思います。

それで、私は、本当に要件読めば読むほどものがなじがらなくなっていきます。しかし、それは規制改革という大きな流れの中で新たに作ったわけ、その中に内在する、行き過ぎた場合にはこういうブレーキ掛けするよという、そういう十四年二月の法の仕組みなんです。

したがって、非常に抑制的になってしまっているわけですが、ここでも大きく、労働時間は長いのにその所得は著しく低いという客観的事実があらわに現れ、今の投書のようなことが行われているということになります。やはり大きな流れではあるけれども、そこに内在するブレーキというものの掛けやすいように考え直さなければならぬと私は思っております。

○小林美恵子君 ありがとうございます。終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

今まで同僚議員のお話を聞き、今の冬柴大臣の決意を聞いて思ったんですが、やはりこの規制緩和、行き過ぎましたね。ですから、大臣はもういろいろ迷わない、決断すべし。そして、なぜそういうことを言うかという、やっぱり行き過ぎた規制緩和をやった結果が今の状況になっているわけですから、そこはすばと決断をして改める、このことがやっぱり大臣、一番大切なことじゃないか。それには、もう新免、増車はやらない、減車をやる、これだけでいいですよ。これを決断したら、大体この問題、全体片付くんじやないかと私は思っております。

そこで質問ですが、二〇二二年二月一日以降、規制緩和を実施して、その目的に沿ったことになったのかどうかというところを一つ質問をしておきたいと思っております。したがって、この規制緩和についての認識、評価について伺いをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) これまでも大臣も答弁させていただいておりますけれども、規制緩和の一つの目的は、サービスを良くしていくというの、一つの目的でございました。運賃の多様化、福祉タクシー、観光タクシー、あるいは利用者からの評価からも、タクシートの接客態度が良くなった、こうした前向きな評価もいただいております。そういう意味で、サービス面等々については一定の成果が現れたと我々は認識しております。

〔委員長退席、理事山下八洲夫君着席〕

ただ、これも繰り返してございしますが、影の部分、事故、苦情が増えているといった面もございしますので、そうしたものは正しく認識したいと、このように考えております。

○洲上貞雄君 タクシートの長時間労働、賃金問題については先ほどの答弁でも明らかにしましたが、タクシードライバーの非常に厳しい労働環境にあることについての認識が一つ。もう一つは、やはりタクシードライバーの賃金体系全体にかかわってどのような認識をされているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) タクシートの運転手さんが大変労働時間が長く賃金が低いということ、問題だろうと認識をしております。特に、それが安全面でありまして、サード面に悪影響を及ぼさないかということで心配をしております。

どれだけ給料を払い、どういう形で運転手の給与制度を構築するかというのは、先ほど大臣答弁させていただきまして、労使の問題ではあるかと思いますが、私ども、今回の運賃改定等について適切に対応するほか、厚生労働省とも連携を取りまして、最低賃金法違反であります

すとか、あるいは労働時間がルール違反になっていないかどうかということについてはちゃんとチェックしてまいりたいと思っております。

○洲上貞雄君 今回の法改正の目的は、現在東京、大阪で実施されているタクシードライバーの登録制度をそのほかの地域にも広げようということだと認識をしております。

改正では、流し中心や改善基準違反が多い地域などを指定地域の要件として挙げられていますが、具体的なにはどの地域を対象にしておられるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 主要な政令指定都市は対象にならうかと、このように思っております。北は札幌から、いわゆる旧の政令指定都市でございまして、こうしたものは対象になるのかなと思っております。また、その周辺地域も含んでやっていきたいと思っております。

新しく政令指定都市になられた新潟あるいは静岡、浜松等については現在のところ対象としては、ならないのかなと、このように思っております。

○洲上貞雄君 政令都市なら政令都市として一律にやはりきちっと決めるべきじゃないですか。今言われたような地域、例えば新潟なんか大変な問題なんです、タクシー。

〔理事山下八洲夫君退席、委員長着席〕

ですから、なぜさじ加減で、政令都市と決めておりながら差別して選ばなかったんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 繰り返しになりますけれども、旧政令指定都市だから、新しい政令指定都市だからということで考えているわけではございません。流しの比率の問題、それから利用者からの苦情、あるいは事故の状況、こうしたものの数字をそれぞれの地域ごとに見まして指定をしていきたいと思っております。

そうしたチェックをした上で、現在までの検討でございしますが、先ほど答弁させていただいたところが対象になるのではないかと、いよいよ現在のとこを考えておることとござい

ます。

○洲上貞雄君 これまで東京、大阪ではタクシーセンターを指定して運転者登録業務を行わせてきましたが、今度は指定機関制が登録機関制に移行しますが、新たに登録実施機関は個人でも可能であり、一地域一つということではないようですが、私は、やはり登録制度機関を実効あるものにして質の高い運転者を確保するためには個人による登録実施機関は認めるべきではないと考えられますが、これまでどおりやはり一地域一つでよいのではないかと考えるんですが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今の東京と大阪のタクシーセンターは私どもが指定をするという形でやっておりますので一地域一機関でございます。

今回の登録実施機関でございますけれども、これは申請によってやっていたと、こういうことになっております。他の立法例を見ましても、一般的にこういう登録の機関制度を申請によってお任せするという場合には、必ずしも一地域一に限定するというものにはなっておりませんので、制度上は、個人でもあるいは一地域複数の機関というのもあり得るという制度設計にしております。

ただ、やみくもに機関を認めるというわけではなくて、この登録実施機関につきましても、ちゃんと登録ができるかどうか、法律の方でも、必要な設備を有する、的確に登録事務が行われる、そのための専任の管理者が置かれていてといった要件を課しておりますので、ただやりたいと言っているというものではないものですから、その内容を見て、きっちりしたことができる機関にお任せしていくことで考えております。

○洲上貞雄君 登録実施機関は主にタクシー協会が行うことになるだろうと思われませんが、業者団体、実質は経営者団体に任せられることになることは、運転手さんの質を確保できる、運転者の質が確保できるかどうかという疑問があります。

規制緩和をして五年余りになるわけですが、この間、法人タクシーの経営者は、利用者が減っているにもかかわらず、先ほどから議論がありまして、たように、車両台数を増やすことには躍起になっておりまして、五年間で約二万台が増えていると。増車するために、運転者の質を問はず雇い入れる傾向が非常に強まっていると聞いております。

したがって、登録運転者の質の確保、運営の公平公正の確保について国土交通省はどのような手だてをしようとしているのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 運転者の質を確保していくというのは非常に先生御指摘のように重要だろうと思っております。今回のこの法律もそのために役に立てればと、このように思っております。

また、こうした措置と併せまして、繰り返しになりますけれども、いいタクシー、いい運転手と悪いタクシー、悪い運転手がなかなか、特に流しの場合、市場で選別されない、こういうことがございます。そうしたことについて、御案内のとおり、例えば個人タクシーですとAランク、スリースターのマークを付いたり、東京でも法人タクシー、この会社はAだとかツアAだとかという評価をやって、少しでも評価してもらえようという努力はしております。でも評価しても、まだまだ足りないと思っております。既成制度と併せまして、こうしたいいタクシー、いい運転手の方が選ばれるような市場構造をできるだけつくっていくためにも頑張っていきたいと、このように思っております。

それから、登録実施機関の公平性、運営する上でもこれは重要な課題だと思っております。法律でも登録諮問委員会を設けるということで、これはタクシーの事業者の方の推薦をする人だけではなくて、タクシーの運転者が組織する団体が推薦する方、学識経験者から構成するように法律でも

決めてさせていただいておるところでございます。

○洲上貞雄君 登録実施機関においても登録諮問委員会が設置をされますが、委員会はどのような権限と業務を行うのでしょうか。単に運営チェックだけでは不十分ではないかと思われま。運転者の登録の取消しはタクシーで働く労働者の権利を奪うものでもあり、登録取消しの決定に至る経過で運転者の代表が何らかの形で関与できるようなことが必要ではないかと思うんですが、例えば労働組合の代表を入れるとか、そういうことが必要ではないかと思うんですが、東京では入っておりますけれども、その点いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 登録諮問委員会でございますが、登録の事務の、どういう形で運営していくかということについての基本的な事項に関する調査審議を行ってまいらうとともに、登録の際拒否する事案が出てまいります。そうした拒否について適切だったかどうかということについて調査審議をやってもらおうと思っております。

それから、登録の取消しの方は、これ登録の拒否は、最初登録の申請があったときの拒否は新しいこの登録実施機関にお任せをいたしますけれども、登録の取消し、これについては国の方で直接行います。いったん登録を認めた運転手の方に對して、実質もう運転手をやっちゃいけないという非常に強い行政処分でございますので、これは国の方の処分としてきっちりやっていきたいと思っております。その際には、行政の手続法に基づきまして、聴聞等の機会も設けながら公正公平にやっていきたいと思っております。

○洲上貞雄君 大阪のタクシーセンターでは、昨年の十月からタクシー乗務員等の違法行為に対する措置要綱が定められて点数制が導入をされました。累計二十点になれば登録取消しを含む行政処分が運転者に科せられることになっているようですが、やはり一方的に違反点数が決まれば、それによって登録取消しとなることに運転手さんには不

安と不満が大変多く募っているわけでございます。

て、やはり登録制の拡大に当たっては、法九条の取消しの要件として大阪のような方法を取ることにはやはり強い私は疑問を持っております。いろいろなことをするわけじゃないと、深刻なやはり供給過剰状態と安売り競争、労働者の働く労働環境が一つはやはり無理に無理を重ねて事故を起こしている等々のことがあるのではないかと。罰則だけを強化をして生活権を剥奪するようにならないように、やはり制度の具体化に当たっては、ここでもやはり関係の労働団体との協議をして十分なコンセンサスを得るという点の認識はどうかでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 残念ながら質の悪い運転手さんもおられることは事実でございますので、そうした方について登録の取消処分をきっちりやっていくことが重要だろうと思っております。

私どもの方も、直接いろいろ事故の状況あるいは苦情の状況、運輸局の方にも参りますけれども、東京、大阪ではタクシーセンターがございまして、そうしたもののいろいろな情報も重要な情報提供源であろうと思っております。

大阪のタクシーセンターでは点数制度を設けられて、一定点数になったら運輸局の方に通報していただくというシステムをつくりました。これは、あくまで情報の端緒という意味で我々取り扱わせていただいております。そうしたことがありましたら私どもの方でも調べて、先ほど申しましたとおり、先生も御指摘のとおり、これは言わば生活権を奪うことでもありますから、公平公正にやらなきゃいけないという使命もございまして、国が直接、これは地方運輸局でございまして、行政手続法の手続もちゃんと経て、公正公平に不満のないような制度でやっていきたいと思っております。

○洲上貞雄君 関係する労働組合とは十分協議し

ていただけることになりますかね。その点、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 個々の処分につきましては、これは私どもの方が責任を持ってやることでございますので、個々の処分のありようについて労働組合の方とお話しすることは想定をしておりますけれども、こうした制度の運用の在り方なんかにつきまして、日ごろから経営者団体の方、労働組合の方、我々も意見を交換をさせていただいておきますので、そうしたものについては耳を傾けていきたいと思っております。

○測上貞雄君 では、十分労働組合の方も配慮いただけますようにお願いを申し上げておきたいと思ひます。

運転者登録制は、輸送の安全確保、サービスの向上のために運転者の質の確保が最も肝心なことだと思ひます。それにはやはり、問題を起した運転者を排除することも必要ですが、事故が起つてから対処するのではなくて、やはり登録時に、つまり入口のところでしっかりと講習や教育を施して、優れた運転者をやはり確保することが最も重要なことではないかと思ひます。

そのためには、講習の質、それから水準を高くして、その効果を確かめることができることが私は不可欠だと思ひます。したがって、法律で言う講習の修了とは、講習の受講者に試験的なものを実施をして、一定水準に達したかを確認することが必要ではないかというふうに思ひますが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) これも先生の御指摘のとおり、事故が起つてからでは遅いわけですから、未然の防止を踏む上でも、こうした講習、登録制度というのは適正に運用していきたいと、このように思っております。

そのために、講習も受けつ放しということではなくて、講習の修了に当たっては効果測定をきっちりやっていきたいと思っております。やり方につきましては、テスト等の方法も含めまして工夫をしていきたいと思っております。

○測上貞雄君 登録に際して、講習に関し自社研修も可能とするようでございますが、質を問わずに運転者を集めて増車に走っている事業者が大変多い中で、自社研修制も可能とすることは制度の空洞化につながるのではないかとこのように思ひます。これはやはり認めるべきではないのではありませんかと思ひますが、仮に認めるのであれば、自動車免許取得時のように、自動車教習所修了後に公安委員会の試験を受けるように、自社研修修了時に講習試験を受けるようなシステムというものを考えるべきだと思ひますが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、自社講習についても排除するつもりはございませんので、非常に質の高い講習をやり、それをきっちり効果測定もやられればそれは認めていきたいと思っております。具体的には、その要件等々につきましましては省令等の中で適切に定めていきたいと、このように思っております。

○測上貞雄君 できるだけ、自社でやると甘くなりますし、ですからそういうことのないように、くれぐれも注意をして監視をおささ意りなく、よろしく、国土交通省、お願い申し上げます。

二〇〇二年の規制緩和以降、タクシ運転者の賃金、それから労働条件は極端に悪化をしております。これは今までの同僚議員の質問でも明らかになっておるところでございます。運転者がもう仕事で疲れ果てて事故を起すようなことも非常に多くなっておりますし、輸送の安全のためにもやはり運転者の待遇改善は私は急務であると思ひのであります。

タクシーでやはり家族が養える賃金、これを保障するというのはタクシー業として当然のことだと思ひますが、それがやられていないところが今社会問題に私にはなっていると思ひます。ですから、やはり家族が養えるような賃金というものをやはり業として成り立つようにしていくべきではないかと思ひます。

したがって、そういう環境をつくっていくため

には、やはり優秀な運転者を確保するようにしなければならぬと思ひます。それにはやはり私はタクシが多過ぎる、台数がしたがって、タクシを減らす努力、それからダンピング、それから長距離割引運賃、これは乗車拒否のもとになります。長く働いて向こうに行つて帰ってくるだけ余計な車時間が多くなるわけですから行きたくないです、実質に働いている人は。

ですから、やっぱり制度でそういう乗車拒否が起るようなことをさせなくてはならないと思ひます。その点は運賃の面からも十分ひとつ、ダンピング運賃については廃止するようなことを考えてもらいたいと思ひますし、やはりタクシ改善、実行していくことが切実に今求められていることだと思ひます。

そこで、二〇〇〇年の附帯決議にもありましたように、緊急調整措置をやはり機動的にかつ適切に運用することが必要ではないかと。そのために発動の基準の見直しも私は必要ではないかというふうに思ひます。そして、今回のやはり法改正の目的でもある運転手さんの登録制を少しでも実効あるものにしていくためにしなければならぬし、具体化をしていくことが最も緊急、肝要なことではないかというふうに思っております。タクシ業界全体の問題を含めて、最後に大臣、何とか今のタクシ業界の置かれていた状況、そこに働いている労働者の生活状況、何とかこれを改善するためにひとつ大臣の所見、決意というものを伺いをして、質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今、二つの問題、供給が過剰になつていっているという問題、それからもう一つは労働慣行、長く慣行になつておりますけれども、歩合給というものの、こういうものについて踏み込んだ考え方を取るべきときではないかという趣旨の御質問でございます。

二つとも大変難しい、自由主義経済ということを取っている以上、大変難しい問題ではありますけれども、しかし行き過ぎたものは改めなければなりません。そういう意味で、努力できる範囲は

努力をさせていただかなければならない。

平成十四年二月にこの規制緩和をしたときに、その中に行き過ぎた場合のブレーキというものがちゃんと仕組まれているわけでございます。したがって、このブレーキというものがなかなか利きにくい仕組みになつております。それは規制を改革しようというところが強かったがゆえに、そのブレーキをできるだけ掛からないような形になつておりますが、しかし、このやってみて五年、大変いろいろところでひずみが出てきているということが明らかになる以上、ここはやはり真剣に見直して、そして早急にそのようなブレーキが利くような形を取らなければならぬのではないかとこのように思っております。前向きにそれは検討しなさんならないということ、今日の質問に立たれた方にはすべて私はそのような考え方を申し上げたつもりでございます。

もう一つの労働問題につきましては、これはもう一つ難しい問題のように思われます。しかしながら、ただ単に最低賃金とかあるいは最低の労働時間とか、そういうようなことだけではなしに、やはり指導であるかどうかは別として、厚生労働省と連携をしながら、生活保護費よりも低い、一生懸命十数時間働いてそれで家族を養う人がそれだけしか手取りがないという、これは非常に異常な状態だと思ひますので知恵を絞らなければならぬと思ひますが、今具体的にこういたしますということは申し上げられないのは甚だつらいんですけれども、関係の省庁相携えてこれに対処していかなければならないという思いで一杯でございます。

○測上貞雄君 終わります。

○委員長(大江康弘君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、魚住裕一郎君、北澤俊美君及び前田武志君が委員を辞任され、その補欠として白浜一良君、広田一君及び高嶋良充君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 他に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。——別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(大江康弘君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、藤本君から発言を求められておりますので、これを許します。藤本祐司君。

○藤本祐司君 私は、ただいま可決されましたタクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、日本共産党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。案文を朗読いたします。

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)
政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、近年におけるタクシーの事業者数や車両台数の増加に伴う競争の激化により、運転者の労働条件や事業者の経営状況が悪化している状況を踏まえ、事業をめぐる需給状況を勘案した上で、タクシー業務の適正化に向けて、現行法上の緊急調整地域制度を活用しつつ、必要に応じ総量規制についても検討すること。

二、指定地域の要件については利用者及び事業者に分かりやすい基準を設定するとともに、重要な指標となる流し比率等に関して定期調査を実施し、その結果等を踏まえて適時指定地域の見直しを行うこと。

また、指定地域において登録を拒否され又

は取り消されるなどした運転者による指定地域外での不適切な業務が横行するような場合には、是正措置について検討すること。

三、指定地域における登録要件である講習については、その実効性を確保するため、適正な実施と厳正な効果測定が行われるようにすること。また、登録後についても、タクシー事業を取り巻く状況の変化に応じて、適時適切な講習が行われるようにすること。

四、タクシー事故や利用者からの苦情等が多発している状況を改善し、タクシー事業が安全・安心な輸送サービス機関として利用者の信頼を得られるよう、自動車運送事業に対する指導・監督の強化に必要な自動車運送事業監査担当要員の員数を確保すること。

五、タクシー運賃については、事業の健全な経営及び運転者の待遇改善が輸送の安全と利用者利便の向上に資することから、社会経済情勢を反映した適正な人件費、実態価格に基づく燃料油脂費、車歴に応じた車両修繕費等を踏まえた査定を行うとともに、申請に対して適時適切に改定が行われるようにすること。

六、少子高齢社会の進展に向けて、タクシー事業が「総合生活移動産業」に移行するために必要な環境整備について、具体的内容、実施時期等を早期に明らかにすること。

また、今後、需要が増大すると見込まれる福祉輸送サービス及び乗合タクシー等について、高齢者、障害者等の移動制約者が利用しやすいものとなるよう、財政面も含め必要な支援を行うこと。

七、近年における地方分権の推進、都市間格差の拡大に鑑み、タクシー事業についても地域の実情に応じた対応ができるような制度の在り方について検討を進めること。

右決議す。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(大江康弘君) ただいま藤本君から提出

されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

(賛成者挙手)

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(大江康弘君) 全会一致と認めます。よって、藤本君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、冬柴国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。冬柴国土交通大臣。

○国務大臣(冬柴鐵三君) タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。

○委員長(大江康弘君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時十九分散会

第一四三八号 平成十九年五月二十三日受理
公営住宅などでの生存権の保障に関する請願
請願者 さいたま市南区内谷五ノ二ノ八
ノ三〇一 白川実香 外四名

紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第一四九二号 平成十九年五月二十四日受理
名瀬測候所の気象台への格上げと沖永良部測候所の継続に関する請願
請願者 福岡県古賀市千鳥一ノ三ノ六ノ一

紹介議員 米田隆明 外二百四十九名
紹介議員 測上 貞雄君

気象庁は全国に設置している四六か所の測候所について、二〇一〇年までに原則廃止し、職員三三八人の削減を検討している。現在、奄美地方の予報は名瀬と沖永良部の測候所の情報を基に鹿児島気象台で行っているが、変わりやすい島の天気に関する情報は、農業、漁業のみならず多くの島民にとつて関心の高いものであり、特に台風常襲地域の奄美では何よりも重要なものとなっている。

気象庁は廃止に対応して、住民からの問い合わせに対する業務の遠隔化と自動観測システムの導入で十分カバーできると言っているが、これまでの様々な災害現場を見るにつけ、有人による観測体制の強化こそが必要である。測候所は地域の気象と自然環境を監視・観測する最前線であり、自然の脅威から地域住民の生命と財産を守り、農業・漁業・交通・観光・産業などの経済活動や暮らしに必要な情報を提供する重要な役割を担っている。

ついでには、次の事項について実現を図られたい。

一、奄美群島民の生命と財産を守るために測候所の廃止を行わないこと。

二、台風常襲地帯の防災情報の拠点である名瀬測候所を気象台に格上げすること。

三、危機管理と住民サービスをしっかりと維持し、地方の一方的切捨てを行わないこと。

平成十九年六月十四日印刷

平成十九年六月十五日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

F