

衆議院 第百七十一回国会 国土交通委員会 議 録 第二十号

平成二十一年五月二十七日(水曜日)

午後一時一分開議

出席委員

委員長 望月 義夫君

理事 奥野 信亮君 理事 菅原 一秀君

理事 中山 泰秀君 理事 福井 照君

理事 山本 公一君 理事 川内 博史君

理事 後藤 斎君 理事 上田 勇君

理事 赤池 誠章君 理事 泉原 保二君

理事 稲葉 大和君 理事 江崎 鐵磨君

理事 大高 松男君 理事 大塚 高司君

理事 太田 誠一君 理事 龜岡 偉民君

理事 北村 茂男君 理事 佐田玄一郎君

理事 七条 明君 理事 島村 宜伸君

理事 杉田 元司君 理事 徳田 毅君

理事 長島 忠美君 理事 西銘恒三郎君

理事 原田 憲治君 理事 藤井 勇治君

理事 松本 文明君 理事 盛山 正仁君

理事 吉田六左門君 理事 若宮 健嗣君

理事 石川 知裕君 理事 小宮山泰子君

理事 古賀 一成君 理事 高木 義明君

理事 長安 豊君 理事 三日月大造君

理事 森本 哲生君 理事 鷺尾英一郎君

理事 高木 陽介君 理事 谷口 和史君

理事 穀田 恵二君 理事 糸川 正晃君

議員 細川 律夫君

議員 三日月大造君

議員 穀田 恵二君

議員 金子 一義君

議員 加納 時男君

議員 谷口 和史君

議員 西銘恒三郎君

議員 殿川 一郎君

政府参考人

(内閣府大臣官房審議官)

政府参考人 (厚生労働省大臣官房審議 渡延 忠君)

政府参考人 (国土交通省自動車交通局 本田 勝君)

政府参考人 (国土交通委員会専門員 石澤 和範君)

委員の異動

五月二十七日

辞任

小里 泰弘君 補欠選任 徳田 毅君

岡部 英明君 補欠選任 大高 松男君

亀井 静香君 補欠選任 糸川 正晃君

同日

辞任

大高 松男君 補欠選任 岡部 英明君

徳田 毅君 補欠選任 小里 泰弘君

糸川 正晃君 補欠選任 亀井 静香君

五月二十五日

公営住宅に関する請願(赤嶺政賢君紹介(第二

五四号)

同(石井郁子君紹介(第二五一五号)

同(笠井亮君紹介(第二五一六号)

同(穀田恵二君紹介(第二五一七号)

同(佐々木憲昭君紹介(第二五一八号)

同(志位和夫君紹介(第二五一九号)

同(塩川鉄也君紹介(第二五二〇号)

同(高橋千鶴子君紹介(第二五二一号)

同(日森文尋君紹介(第二五二二号)

同(吉井英勝君紹介(第二五二三号)

同(吉井英勝君紹介(第二五二三号)

同(古賀一成君紹介(第二六五一号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(古賀一成君紹介(第二六五一号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(簡井隆君紹介(第二六五二号)

同(徳田毅君紹介(第二六五三三号)

同(西村智奈美君紹介(第二六五四号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

同(日森文尋君紹介(第二六五五号)

道路運送法の一部を改正する法律案(細川律夫

君外四名提出、衆法第二八号)

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業

の適正化及び活性化に関する特別措置法案(細

川律夫君外四名提出、衆法第二九号)

○望月委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、特定地域における一般乗用旅客自動

車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置

法案、細川律夫君外四名提出、道路運送法の一部

を改正する法律案及び細川律夫君外四名提出、特

定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適

正化及び活性化に関する特別措置法案の各案を一

括して議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお

諮りいたします。

各案審査のため、参考人の出席を求め、意見を

聴取することとし、その日時、人選等につきまし

ては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御

異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○望月委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

引き続き、お諮りいたします。

各案審査のため、本日、政府参考人として国土

交通省自動車交通局長本田勝君、内閣府大臣官房

審議官殿川一郎君及び厚生労働省大臣官房審議官

渡延忠君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと

存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○望月委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

○望月委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。原田憲治君。

○原田(憲)委員 自由民主党の原田憲治でございます。

きょうはタクシーの問題、特に大阪が大変な状況になっておりますので、ちよつと標準語をやめまして、大阪弁でやらせていただきます。

タクシーの運賃につきましては、同一地域同一運賃、これを制度化する必要があるという声が出ております。道路運送法の九条の三の改正とか、いろいろ意見が出ております。本場にそれが法制度として可能なかどうか、ちよつと疑問に思うところがあります。今まで、最高裁判所でこの点に関する判決があった、三菱タクシーのグループと国との裁判がありました。この点について、政府参考人の方からお聞かせをいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

ただいま御指摘の判決は、平成十一年七月十九日の最高裁判所の判決でございます。その内容は、平成三年当時、あるタクシー事業者が、その地域の同業他社より安い運賃での運賃改定を申請いたしましたことに、国がそれを当時の道路運送法の規定に基づき却下した事案に関するものでございます。

当時、私も、タクシー運賃については、それぞれの地域において、いわゆる平均原価方式に従って算定された額をその地域のタクシーの運賃と、こういう基準を設けて運用を行っております。

この最高裁判決では、こうした運用を是認しながらも、一方で、読み上げさせていただきますと、タクシー事業者が平均原価方式により算定された額と異なる運賃額を認可申請をした場合には、地方運輸局長は、当該申請について、当時の道路運送法九条二項一号の基準に適合しているか否かを提出書類に基づいて個別に審査判断すべきであることは言うまでもないと判示しております。

すなわち、個々の事業者ごとの経営状況等に依じて運賃額を審査すべき、そのことが判示されたものと理解しております。

○原田(憲)委員 それでは、もう一度お聞きいたしますけれども、国交省としては、同一地域同一運賃、これを制度化することについてどう考えておられるのか。仮に、それが今のような事情で困難というようなことになっても、現実に大阪では大変な、いろいろな料金体系で過度な運賃競争になつておるわけですね。それによつて、いろいろな弊害が出ておるんです。何らかの対策が私は必要だと思ふんですけれども、国交省としてはどうお考えなのか、お聞かせをいただきたい。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

まず、タクシーの運賃を同一地域同一運賃とするにつかましては、交通政策審議会の答申でも指摘されておりますとおり、ほかの事業者より安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対して、その運賃を上げるように強制することについては、法的に困難であるとともに、利用者の理解も得がたいというふうに考えます。

ただ、今御指摘のとおり、過度な運賃競争については、地域によつては、その運転者の労働条件の悪化というものを招いてさまざまな問題を生じているという点も、交通政策審議会の答申で指摘されているとおりでございます。読み上げさせていただきますと、「地域によつては、必ずしも全体としての需要拡大につながらず他社との旅客の奪い合いに終始するような過度な運賃競争が展開されており、そうした競争の結果、その地域全体として、健全な経営を維持するための収入の確保が困難となり、運転者の労働条件の悪化等を招いている場合があり、こうしたことがタクシー事業をめぐる諸問題の深刻化を招いている。」という点が指摘されております。

これを受けまして、こうした過度な運賃競争への対策といたしまして、いわゆる下限割れ運賃を採用しております事業者の経営実態を詳細に把握した上で、現在運用で行っております下限運賃の

設定の仕方、あるいは下限割れ運賃の審査について、どのような場合に道路運送法に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかについて、運賃審査に関するガイドラインの形で明確化した上で、個々の運賃の適否を判断する必要があるという指摘がされております。

これに基づきまして、私ども、この四月一日から関係者にお集まりをいただき、タクシー運賃制度研究会を立ち上げて、いわゆる低額運賃の審査に関するガイドラインづくり、これを開始させていただいたところでございまして、このガイドラインを作成させていただいた上で、低額運賃に対して厳正に対処してまいりたい、かように考えております。

○原田(憲)委員 今の低額運賃というのは、安い方の低額ですね、一定の額じゃない方ですね。はい、わかりました。

同一地域同一運賃というのは、私はこうあるべきだと思つておりましたけれども、しかし、今お話をいただきましたように、判例が出て、そのことはだめだということではもう決まってしまったわけですね。これはもうできないということでありまして、次のことを考えていかなければならないと思つております。

特に大阪が大変で、ですから、九条の三を改正したかどうかというような意見も、私は出てきて当然だろうと思ふんですが、地域によつて、大幅な割引運賃、今大阪で問題になっておりますけれども、運賃競争が激化しておるケースもあるわけですね。基本運賃に係る対策とともに、いわゆる割引運賃ですね、このことについても、過度な競争が起これないように対策が必要だと考えるんですけれども、この点はいかがでしょうか。

○本田政府参考人 ただいま御指摘のいわゆる割引運賃も、基本運賃と同様、まさに道路運送法に言います運賃そのものでございます。したがつて、道路運送法に基づく認可に係らしめられ、かつ、運賃に関する同法の基準が適用されております。

したがつて、例えば、大幅な割引運賃が地域によつて過度な運賃競争を引き起こす結果、運転者の労働条件の悪化等の問題を深刻化させるのであれば、これは基本運賃と全く同様の問題であると考えております。

したがつて、割引運賃につきましても、基本運賃と同様、それが不当な競争を引き起こすこととなるおそれのあるものであれば、現行道路運送法上、これは認めることはできません。したがつて、基本運賃に係る対策と同様、割引運賃につきましても、すなわち、割引運賃も含めまして、どのような場合にそれが不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるかについて、低額運賃の審査に関するガイドラインの明確化等を通じて、厳正に対処してまいりたいと考えております。

○原田(憲)委員 そのような対策をぜひとっていただくようお願いをいたしておきたいと思ひます。

後ほど触れますけれども、そのことが、運転手さんが過度な労働体系を強いられるような原因の一つになっているのではないかな、私はこう思ふんです。そのことを、後ほどまた触れさせていただきます。

次に、今回の法案で対策を講じることになります特定地域においても、過度な運賃競争が問題の深刻化を招いておる場合が多いと思ひます。特定地域において、過度な運賃競争の防止の観点からも、いわゆる下限割れ運賃の審査について、他の地域に比べて特に厳格に対応すべきであると私は考えておるんですけれども、この点につきましかがでしようか、お答えをいただきたいと思ひます。

○金子国務大臣 今回の法案の大きな焦点の一つが、この運賃の設定の問題であると思つております。特に特定地域、これはもう供給過剰が進行している、その結果として起こってきます過度な運賃競争、この対策を強力に推進していく必要があると思つておりまして、今御指摘の下限運賃の設

定、今運用でやっております一〇％という幅がありますけれども、これについても、どこまでの幅にするか、ちよつと考えた方がいいたろう。地域によるかもしれない。

下限割れ運賃の審査についても、先ほど来、局長がガイドラインもつくと。今作業をやつてもらっていますが、このガイドラインに基づきまして、過度な運賃競争の防止から、特定地域については他の地域に比べて特に厳格に運用していく、そういう何か枠組みが必要なんだろうと思っております。

○原田(憲)委員 大臣が言っていたいたとおり、下限運賃をきつちりと設定していただかないと、極端に言えばゼロ円というようなところが出てくるかもしれません。決めておかないと、それを否定できないわけですね。この辺を特に留意して審査に当たっていただきたい、このように思います。

大阪の場合ですと、いただいた資料によりまして、八種類の料金、同じ中型車で、二キロ六百六十円から下限が五百九十円。この辺が下限設定ですね、ここまでは何とかやっていると。ところが、その下の五百四十円あるいは五百円というタクシもあるわけです。私は、これではとてもやっていけない状況にはなっていない、経営者としてはやっていけるのかもしれないけれども、ここで働く人はこんな料金体系で本当に生活していけるのだろうか、こういう思いを持っております。

地域地域というのであれば、このごろ、大阪府の知事は、地域分権、地域分権、地方でできることは地方によせというような話もしておられるので、極端な話ですけども、大阪のタクシー運賃ぐらひは大阪の知事が決めたらええやないか、そういうような考えも持つておるんですよ。それぞれの地域特性を一番よくわかっているというんだったら、タクシーの運賃も大阪府で知事さんがお決めになったらどうかという思いも持つておりますということをお話しさせていただきたいと

思います。

次に、今回の法案では、特定地域では地域の関係者が地域のタクシーの適正化、活性化のための地域計画をつくることになっておるようでございます。

協議会への多くの事業者の参加を促すためにも、この地域計画の中には、過度な運賃競争への対策や運転者の労働条件の改善への対策を必須の記載事項とすべきであると、先ほども述べましたけれども、私はそう思いますが、大臣、再度いかがでしょうか、お答えをいただけますか。

○金子国務大臣 大阪の地域を拝見しておりますけれども、本当に五百円タクシーといったようなことで大変な競争、その結果として、運転手の労働条件が相当厳しい状況なんだと思っております。

特定地域におきまして地域計画をつくったときに、運転手の労働条件の改善あるいは過度な運賃競争への対応ということに取り組んでいただくということは、この法案の一つの大きな趣旨だと思っておりますので、何とかこれらの事項を地域計画に盛り込んでいただくということができないものだろうかと思っております。

そういう意味で、御指摘の運転者の労働条件の改善への対策あるいは過度な運賃競争への対策について、地域計画の必要事項として記載することとして、そのことを法に基づき国土交通大臣が定める基本方針、この法案に出ております基本方針などに明記するようにしていけないかと思っております。

○原田(憲)委員 大阪の場合、本当にタクシーの運転手さんの収入が大変だということと同時に、年金をもらいながらタクシーの乗務員として働くという方が多いようです。

タクシーの協会の方からいただいた資料では、タクシードライバーの全国平均は五十六歳だそうですね、大阪では六十歳以上が五八％。結局、今のような体系では、タクシーのドライバーとして得た収入だけでは生活ができない。年金を

もらいながら仕事をしていく、あるいは奥さんがパートに出て仕事をするというようなことでもしないと生活ができないというような、運転手さんに対するしわ寄せが大変大きな問題になっておりますので、ぜひ下限割れ運賃の対策をしつかりとつていただくように、再度お願いを申し上げます。

次に、労働条件の改善、タクシーの問題の中でも、今申し上げましたように、重点的に取り組むべき課題であると私は思います。

例えば、タクシードライバーが安心して休憩できるスペースというの今はないわけですね。トイレへ行くにも、うかつにとめておいたら駐車違反で摘発されるというようなケースもあるようでありまして、これも大阪の事例でありますけれども、昔は、タクシーの労働改善のための近代化センター、そちらの方でタクシードライバーのための休憩場所を設定したり、食事も安価に提供できるような場所もあったようですね。そのような取り組みもされておるようですね。

このごろ、そういう話を聞かないので、事業者団体、それから事業者も、このような問題に積極的に取り組んでもらうべきではないかと思いますし、また、運賃改定が行われた場合には、今回は東京でもタクシー料金が上がりました、運転手さんの待遇改善ということも上がっておりますけれども、先日この委員会でも、委員の中から発言がありました。

どのような改善があったのか、改善はしますよということであるけれども、結果を調査しているのかどうか、その辺も含めて、これからどのような取り組みを国交省としてなされるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 タクシーの運転者の方の労働条件の改善につきまして、幾つか御指摘がございました。

私ども、やはり、地域における重要な公共交通機関であるタクシー事業の輸送の安全あるいは利用者の利便を確保して、その機能の維持、活性化

を図つてまいります上で、タクシー運転者の適切な労働環境を確保することは大変重要であると考えております。

このため、今先生から御指摘のありましたような休憩のための施設等々、運転者の方の労働環境の整備、改善については、まずは、事業者、事業者団体において率先して取り組んでいただく必要があります。

本法案で指定することとなる特定地域については、そもそも、運転者の労働条件の悪化等の諸問題が深刻化している地域でありますので、そのことにかんがみまして、先ほど大臣からお答え申し上げましたとおり、特定地域の協議会で作成される地域計画には、その地域における運転者の労働条件の改善への対策を必要記載事項とさせていただきますとともに、事業者の方で具体的な取り組みが行われます場合には、この法案におきましていわゆる特定事業認定制度を活用し、かつ支援をさせていただくことによつて、この問題への対策に重点的に取り組むが行われるように促してまいりたい、かように考えております。

次に、一連の運賃改定の件でございますが、今回の一連の運賃改定は、こうした厳しい状況にありますタクシーの運転者の労働条件、とりわけ賃金水準を改善するために、消費者の皆さんにもそのことを訴え、実施してまいったわけでございます。したがって、運賃改定の効果は確実に運転者に還元すべきという御指摘は全くそのとおり、当然のことだと考えております。

このため、私ども、一昨年以来、全国で実施されました運賃改定につきましては、運賃改定を実施いたしました各地域のタクシー業界に対し、二点。一点は、収入の増加に応じ、これを確実に賃金に反映させる、そして、そうした労働条件改善の実績を利用者等へ公表するということを強力に指導させていただいておるところであります。現在、一定の期間経過後、その実施状況につきまして、各地域での公表が逐次行われております。残念ながら、その中において、今回のこうした

趣旨が十分実施されていないような事業者の方も見受けられますので、そうした事業者に対しては個別に是正を指導させていただいているところでございます。今後とも、この方針に基づいて対応してまいりたいと考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

タクシー会社の中には、労働条件の改善といながら、例えば便利なカーナビを車に取りつけたりしているところもあるようです。これはこれでいいんですが、ただ、その会社の中には、このカーナビを取りつけることによって、運転手に一日幾らというような使用料を取っているところもあるようですから、こういうところもやはりきちり見て対応していただきたいと思うんですね。

昔は、タクシーといったいわゆるスタンダードな車だけだったですけども、このごろはもう、オートマチックの車が当たり前になっていまして、これすら、オートマチックの車だからといって、クラッチつきの車に比べてあんたが楽になるんだから、会社へこれだけよこしなさい、当然、オートマチックの車の方が高いものですから、そういうあれが出てくるんですね。これは大阪だけやないんですよ、東京でもそうですよ。本場に、タクシーに乗って、私は運転手さんに聞いたんですよ。(発言する者あり)後でまた教えます。そういうのが本場にあるんですよ。

そういうことも、やはり役所としては、本場に、居酒屋タクシーというのが問題になりましたけれども、タクシーをほとんど使ったらいんですよ。使って、乗って、現場の運転手さんの声をぜひ聞いてあげてほしいということをお願いしておきたいと思ひます。

それから次に、運賃競争が過度になっているというのは、もう常々、この委員会でも取り上げられておりますけれども、歩合制の給料によって、運賃競争の結果、経営者ではなくて、先ほどから申し上げていますように、タクシードライバーさんの方へしわ寄せが行っている。累進歩合制のような問題のある賃金制度も横行しているというこ

とも聞いております。それがさらに運転手さんを厳しい状況に追いやっているのではないかと。極端なケースでは、事故の責任すら、会社が負わないで、その運転者に押しつけておるような会社もあるように聞きますし、それからまた、私が大阪で阪神高速道路を走っておりましてときに、実車メーカーで後ろにお客さんを乗せないで走っているタクシーを随分見かけました。これは、私の乗っているタクシーの運転手さんに聞きましたら、ある一定の売り上げがあれば歩合がもう少し上がる、自腹を切つてもあつて走らせているんですわという話を聞きました。

これが恐らく累進歩合制というようになっておるんじゃないかなと思うんですけども、国交省として、この歩合制主体の運賃体系はこれからのように対策を講じていかれるつもりなのか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

(委員長退席、中山(泰)委員長代理着席)

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

タクシーの運転者の労働条件の悪化、その原因である供給過剰あるいは過度な運賃競争といった背景としては、やはり、タクシー運転者の方の賃金が多くの場合歩合制である、これが背景になっているという、このことは認識しております。

ただ、交通政策審議会答申でも言われておりますとおり、歩合制賃金そのものは、法的にいわゆる出来高払い制賃金として位置づけられ、かつ、事業所の外での労働が中心であるタクシー事業の特性から考えますと、これを一律に禁ずるとするのは難しいという指摘がされております。

ただ、現状、すべてそれがいいというわけではありませんが、御指摘をいただきました累進歩合、場合によっては運転者負担の問題等々、いろいろな問題が聞こえてまいりますので、交通政策審議会答申では、歩合制賃金については、「その実態を所与の前提とするのではなく、営業形態や運行管理の実態等を踏まえ、合理的な範囲内で、例えば固定給のあり方など、タクシー運転者の賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検

討を深めていくべきである。更に、事業者による労務管理のあり方や、営業収入に対するタクシー運転者の賃金率、賃金制度、これは累進歩合あるいは運転者負担制度を含む問題であります。その「実態などの事業者等による情報開示のあり方についても検討されるべきである」という厳しい御指摘がありました。

これを受けて、私も本年三月三十日に、タクシーの事業者の方、労働組合の方、学識経験者、さらには厚生労働省にも入っていただきまして、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会を立ち上げさせていただきました。答申の指摘を受けて、タクシー運転者の方々の賃金システムのあり方などについての検討に着手させていただきました。その中で、当然ながら、累進歩合制度やあるいは運転者負担の問題などにつきましても検討が行われることになると考えております。

○原田(憲)委員 ありがとうございます。

先ほど申し上げましたように、タクシードライバーにいろいろなしわ寄せが来ないように、本場に誇りを持ってその職業についていただけるような体系をとっていただきたい。

今のままいきますと、タクシードライバーになる人がおられないんじゃないか。また、ほかの運輸業界でもそうですね、トラックドライバーさん、あるいはバスのドライバーさん、この方々についても、本場になり手が少なくなってくるんじゃないかな、物流の中に大きな問題として残るんじゃないかな、こんな懸念も持っておりますので、しっかりとした対策をとっていただきたい。

先ほど申し上げましたように、ともかくタクシーの下限料金を割れておるような運賃を設定して営業しておるようなところ、言葉を選ばずに申し上げますと、アウトローと言つたら言い過ぎかもしれませんが、そういうようなところが大手を振って生き残れるような業界であつてはならないと私は思いますので、その辺のところをよく理解いただいて対応していただきたいと思ひます。

それから、最後に、新型インフルエンザの問題でお尋ねをしたいんですけども、私の選挙区の茨木市で、新型インフルエンザの患者さんが多数発生した学校がありました。そこへ通つておられる職員さんが、タクシーを利用しようと思つて乗つたら、乗車拒否に遭つてしまった、あるいは、その学校へ行こうと思つて利用者が乗つたら、いや、ちよつと道がわからぬとか、むにやむにやとか言われて、乗れなくなつてしまった、乗車拒否に遭つた、こんな例もあります。

それから、学校がスクールバスを運行しております。幸いといひましょうか、今回はバスのドライバーさんには患者は発生しませんでしたけれども、新型インフルエンザの対策、それから今のようないくつかの問題、このことについてもしつかりとした対応をしていただきますようお願いいたします。もう時間が参りましたので、お答えの方は結構でございます。こういう事例があつたということを認識していただいて、しっかりとした対応をおとりいただきますようお願いいたします。質問を終わります。

ありがとうございます。

○中山(泰)委員長代理 次に、鷲尾英一郎君。

○鷲尾委員 民主党の鷲尾英一郎でございます。内閣提出、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案及び細川律夫君外四名提出の道路運送法の一部を改正する法律案、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案、衆法二八号、二九号について質問をさせていただきます。

今回の改正に当たっては、国交省内でも今まで本場にさんざん議論されてきた経緯も聞いております。また、もちろん国交省の外でも議論百出いたしております。タクシー事業の構造的問題について、ようやく政府が法改正に向けて動いているということで大変評価させていただきます。野党四党からも建設的な法律案が提出されているということで、冒頭、何が何でも今回は遅滞なく

タクシー業界に対する規制の是正をなし遂げなければならぬということとをまず申し上げたいと思います。

後ほど、質問でもお話ししますが、タクシー業界に関する本当にいろいろな方々すべてが、今さんざんな目に遭っている。これからも現状の惨たんなる状況が続けば国民生活に本当に重大な影響を与えかねない、そういう問題であると思っております。

そういう状態にまでタクシー業界が追い込まれているんだ、だから何としても今規制のあり方、見直しをしよう。一度規制を緩和したけれども、忌憚なく、それを改めるべきところはしっかりと改める、そういう危機的認識を、政府はもちろん、今回は野党提出の衆法がありますから、与野党の法案協議の交渉担当者の方々にも、改めましてお願いをする次第でございます。

それでは、質問に移りたいと思います。

まず、二〇〇〇年の道路運送法の改正時点におけます法改正の趣旨、いわゆる規制緩和の趣旨について、当時の状況がどのようなものであったか、当時の議論の雰囲気も含めてお話をいただきたいと思ひます。この質問は、政府、それから衆法の提出者にも同様に答えをいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 平成十二年の道路運送法改正、施行されましたのは平成十四年でございすが、この規制緩和を実施した当時、交通事業全般に共通して、あるいは我が国の産業政策として、市場競争を通じて経済社会の活性化を図ることが志向されていたと考へます。そのために、社会全般における競争制限的な規制のあり方を見直すことが重要な課題となっております。

タクシー事業の規制緩和につきましても、当時、輸送需要が頭打ちとなるような我が国の社会情勢の変化の中で、事業者間の健全な競争を促進し、事業者の創意工夫を生かした多様なサービスを提供や事業の効率化、活性化を図るということを目的として実施したものでございます。

なお、規制緩和の実施に際しては、これに必要なタクシーの特性に応じた環境整備の方策の検討を行いまして、タクシーにつきましては、規制緩和と並行して、安全面の規制あるいは事後チェックの強化の必要性が指摘されたことを踏まえ、運行管理等にかかわる規制強化、あるいは監査体制の充実、行政処分の厳格化といった措置もあわせて講じさせていただいたところでございます。

○細川議員 今、政府の方からは、二〇〇二年に施行された道路運送法の改正について説明がありましたけれども、しかし、現実の実態というのは、その改正の目的とは全く反対の方向に行つたというのが現実であろう、こういうふうに思ひます。そういう意味で、私どもは、規制緩和によつてかえつてタクシー業界が大変な混乱に陥り、このままではもう先行きが大変心配をされて、そして国民生活にも重大な影響、さらには業界、そして働く人たちが大変なことになるので、これを改正しなきゃいかぬ、こういう認識でございます。

そこで、私どもは、この規制緩和によつて全国的にタクシーが供給過剰になつた、その結果、では、一体どういふことが生じてきたか。

一つには、御承知のように、タクシーによる交通渋滞それから交通事故などがより多く発生をするようになりまして、都市環境あるいは生活環境が大変悪くなつた、こういうことが一点。

それから、タクシーの事業者間で、例えば、先ほど原田委員の方からも質問でありましたけれども、大阪などでは、これは象徴的なものではございますが、過当な競争が起つてきた、これによつて事業者の経営が大変悪化してきた、これが二つ目。

もう一つは、これもまた今まで出てまいりましたけれども、タクシードライバーの賃金が非常に悪くなつた。去年は、国会は格差国会と言われて議論がされたんですけども、そのときの、規制緩和によつて大変な格差が生じた、その格差の象徴がタクシーの運転手の賃金だ、生活保護の基準よりも低いという、それほど悪い実態にもなつていたというようなことが議論をされた。

こういう三つの悪い結果が出てきているということで、私たちは、規制緩和によるタクシーの政策というのは重大な失敗であつたというふうに断言せざるを得ない、こういうことでありまして、今回、タクシーの法体系を見直すことが喫緊の課題だ、こういうふうな考えを踏まえてでございます。

当時の規制緩和の法案が出たときには、いろいろな考え方がありました。政府が説明したようにいくのではないかとということで、その法案に賛成した会派もあれば、当時、反対、こういう会派もあつたわけでありまして、私どもは、規制緩和によつて、タクシー業界のこの政策というのは失敗であつたというのは、今回、野党四会派で提案をした共通の認識でございます。

世界をいろいろ見渡してみしても、先進国の中で、自由競争の名のもとにタクシー事業の規制緩和は各国で進めてきたんですけども、成功した例というのは一国もないんです。みんな失敗をしている。こういうような状況で、これは我々立法者としても、こういう事実を厳然として受けとめなければいけない、こういうことであります。

私たちは、タクシー事業の規制の改革については、タクシーの事業者、そしてそこで働いておる労働者、そしてまた消費者の観点に立ちまして、虚心坦懐、このあり方を再検討しなければいけないということで、今回の法案の提案に至つた次第でございます。

以上が認識でございます。

○鷲尾委員 質問以上のお答えをいただきました。また、大変熱い決意と、それから現状の認識について詳しく御解説をいただきました。ありがとうございます。

また、政府側につきましても、この規制緩和の結果についての御認識を、先ほどは衆法提出者から詳しい御説明をいただきましたが、改めまして政府側の認識も聞きたいと思ひます。プラス面、マイナス面、両方お答えいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 タクシーの規制緩和の結果というところでございますが、まず第一に、サービスの多様化、待ち時間の短縮など、利用者にとつての一定の効果もあらわれてゐるものと認識しております。そうした規制緩和のプラス面は、やはり今後とも生かしていく必要があると考えております。

一方で、地域によつては、需要が長期的に低迷する中で車両数が増加するといったことの影響もあり、タクシー運転者の労働条件の悪化を初め、地域における公共交通機関としてのマイナスイ面が生じていることも事実でございます。こういった問題に対しましては、その是正を図っていくことが必要であると考えております。

○鷲尾委員 今、本田局長がおっしゃつていたことのプラス面について、大臣も先日、非常にサービスが向上したとか、生活者にとつて待ち時間が短縮されたといった御答弁をされておりました。サービスが向上したというのは、私がタクシーの一利用者として持つてゐる実感からすると、むしろ、行き先のわからない運転手さんがふえたとか、最短の経路ではなくてとんでもない経路から行かれてちよつと価格が高つたとか、先ほど原田委員の御指摘もあつたような、サービスは本当に向上したんだろうかと思つてゐるものですか、具体的にどういった点で、特に大臣の御答弁ですと、非常に向上したと強調していらしたものですから、その具体的なものを教えていただきたい。

また、待ち時間が短縮されたということですが、タクシーの台数がふえたので、それはパブルのときと違つて、それこそ、先般、先輩委員の先生方が御議論していたようなパブルの時代の、パブル華やかなりしころ、乗車拒否で全然タクシーがつかまらぬ、そこ比べたら、確かに今はよく乗れますけれども、それは比べると、今が間違つてゐるというふうに思ひますので、実際に待ち時間が短縮されたと言つたのが、一体どういふ根拠に基づくものなのかということも御説明を

いただきたいと思います。

また、もう一点、あわせて御答弁いただきたいのが、二〇〇〇年当時、それこそ運輸大臣の答弁でも、需要は喚起されるんだ、規制緩和によって需要が喚起されるというお話だったはずですが、今し方局長の答弁にもあったとおり、需要減、地域によっては需要減という話がありました。これは、先ほど衆法提出者の細川先生もおっしゃったように、やはり実態として見誤ってしまったがゆえに、規制緩和後、さらにその状況が悪化したということになっているのではないかなというふうに思っておりますので、当初想定していた需要の拡大、それが実際に減ってしまったということもろについても、具体的にお話をいただきたいと思っています。

三点でお願いいたします。

(中山(泰)委員長代理退席、委員長着席)
○本田政府参考人 まず、規制緩和によってタクシーのサービスが具体的にどうよくなったのかという点でございますが、幾つかの具体例を申し上げたいと思います。

規制緩和後のタクシー事業においては、いわゆる福祉タクシー、あるいは地域によっては観光タクシーといったようなタクシーが増加し、サービスの多様化が図られております。また、待ち時間の短縮といったこともございます。

この点について一点御紹介を申し上げたいのは、少し古くなりますけれども、平成十七年九月に、私ども、利用者の方に対してのアンケート調査を実施させていただきました。その結果を幾つか御紹介いたしますが、一応、アンケート調査の質問としては、昔、三年程度前という聞き方をさせていた、聞いております。

平成十七年九月の調査でございますが、三年ぐらい前と現在のタクシーの状況を比較してどう思われますかという点について、「各種割引など料金の多様化」という項目については、三八・五％の方が昔と比べてよくなっていると思うと。昔と比べて悪くなっていると思うという方は三％ぐら

いの方です。で、当時はそういう利用者の受けとめ方があったというのは事実だと思います。

また、「運転手の接客態度」という項目につきましても、同様に、昔と比べてよくなっていると思うというお答えが三二・八％。これに対して、悪くなっていると思うという方は七・〇％です。

先生おっしゃったとおり、念のため、これを全部正確に申し上げますと、「運転手の道の詳しさ」という項目になりますと、実は、昔と比べてよくなっていると思うという方は七％ぐらいの方で、悪くなっていると思う方が二六％おられたのは事実です。

また、待ち時間の短縮という点については、アンケート結果では、二四・六％の方が昔と比べてよくなっていると。これに対して、当時、二・九％の方が昔と比べて悪くなっている、こういった結果が平成十七年に出ております。

それからもう一点、この間、タクシーの分野においても技術革新が進んでおりまして、例えば無線配車で、以前のアナログ式から、デジタル式のGPS・AVMシステムと呼んでおりますけれども、こういった最新機器が導入されて、配車業務の効率化が進められておりますが、その具体的な効果として、例えば東京都内の事業者においては、このシステムの導入で、平均配車受け付け時間が、かつての七十秒ぐらいから二十七秒に短縮した、こういったデータもござります。

こういった点が、規制緩和と申しますか、タクシーのサービスで向上したと申し上げた点でございます。

それから、輸送需要の減少につきましては、これは正直に申しまして、規制緩和当時、輸送需要はやはり規制緩和によって回復すると申しますか、向上するという意識を持っておりましたので、今日のように輸送需要が低迷することは、正直、予測はしておりませんでした。

○鷲尾委員 率直にお答えをいただいたと思います。想定外というか、当初の、規制緩和によって需要が拡大する部分については低迷してしまっ

た、結果から見れば当然だけれども、こんなことは想定できなかったというお答えだったというふうに思います。

それで、ちよつと今回の閣法について突っ込んだ議論をさせていただきたいと思ひます。

今回の閣法ですけれども、特定地域の指定を国土交通大臣が行って、特定地域の協議会による地域計画が作成されて、さらに特定事業計画が作成されて、その計画が実施されることで、特定地域として指定された地域におけるタクシー機能の維持、活性化、今の構造の問題が少なくとも改善に向かうんだ、そういう御認識のもと、閣法が提出されているというふうに思います。

この国土交通大臣がまず特定地域を指定するという点について、例えば衆法では、特定地域の指定を自治体の方が要請できるという制度を導入しようというところで、規定がなされているところでもあります。国土交通大臣への要請が行えるというところで衆法では規定されていますが、確かに現下の、今行われている緊急調整措置においても、やはり自治体の方から、その措置をとってほしい、いろいろな、詳しく地域の事情があるからこそ提言がなされているという形を私も聞くんですが、では、これはなぜ国土交通大臣が指定するという形の結論をとったのかということについて、お聞かせ願いたいと思います。

私も調べましたところ、平成二十年十二月十八日の交通政策審議会の答申で、地域の指定を客観的な指標に基づき国が行うことが適当であるという旨の答申が出ているということは、もちろん私も存じておりますが、どうしてこういう議論に落ちついたのかということの経緯を含めて、お聞かせ願いたいと思います。

○本田政府参考人 ただいま先生がおっしゃいましたとおり、交通政策審議会の答申で、特定地域の指定について、「全国統一的な基準で公平に行うべきであり、国が、一定の客観的な指標に基づき行うことが適当である。」という指摘がされております。

そのことについて少し敷衍して申し上げますと、答申の中でもござりますが、今回の特定地域、すなわち、供給過剰進行地域として対策を講じる地域におきましては、例えば四点。まず、新規参入の許可あるいは増車の認可等の基準や審査を厳格化するなど、安易な供給の拡大を抑制するということが一つござります。さらには、タクシー運転手の労働条件の悪化の防止のため、他の地域よりもチェックを厳格化する。さらには、違法、不適切な事業運営を排除するため、他の地域より監査を強化するとともに、厳格に行政処分を行う。また、先ほど来もござりますとおり、過度な運賃競争への対策を特に強力に推進するといった、特定地域についての対応は、他の地域より厳しい措置を講ずるということにいたしております。

このため、地域間で不公平がないように、あるいは行政が恣意的に地域を指定したりすることがないようにという考えのもとに、今申しましたように、交通政策審議会で、「地域指定は、全国統一的な基準で公平に行うべきであり、このために、「国が、一定の客観的な指標に基づき行うことが適当である。」という議論がまとまったところでございます。

○鷲尾委員 今の、私がひつかかったのは、地域間の不公平と恣意的なところとございまして、原田委員からも少し御指摘もありましたとおり、地域の首長さんが、その首長さんはやはり地域の住民から選ばれているわけで、その首長さんがある程度可とすれば、当然、その特定地域に指定してほしいという要請を受ける、それを考慮するというのは、私は、確かに、今局長がおっしゃったように、国が制度の運用をするというメリットもあるんでしょうが、地域間の不公平という点であれば、その地域住民がよしとすればいいのではありませんか、また、恣意的という部分については、地域の首長さんが要請すれば、それもよしとなるのではないかなという印象を持っておりますのであります。

そこで、大臣にまたお聞きしたいのですが、地域での指定とかあるいは要請というあり方について考慮する余地というのはもうないんでしょうか。

○金子国務大臣 さつき原田委員からも御指摘ありましたように、大阪のことは大阪で決めさせてくれよというようなお話もありましたし、今、委員も、そういう御趣旨で御意見を展開されているんだと思います。

ただ、一方で、先ほど原田委員に御答弁をさせていただきましたように、特定地域になると他の地域よりは非常に厳しく、特に運賃の下限割れといったようなことについてチェックする。あるいは、特定地域になったときに、立ち入りの検査あるいは監査といったようなものについても、他の地域に比べて厳格にやる。そういう中で、我々のこの法案でぜひできるようにしていきたいと思っているのは、悪質業者の排除、こういうことも念頭に置いておりますので、そういうことになりますと、やはりそれぞれの地域の基準というよりも、これは全国の基準の中で判断をさせていただくという必要性があるのだと思います。

そういう意味で、首長さんが要請されるということについて、この要請を非常に尊重するという行き方、あるいは地域計画をつくる中で、地方の首長さん、地方自治体の方に参加していただくということ、これはもう地方自治体に参加していただくということは、また、この地域計画に基づく事業、タクシートの乗り場の整備とかいったような、こういうことを進めていく上でも必要な部分もあると思いますので、そういうところは地方自治体に参加していただいて地域計画をつくっていくということも含めて、必要なことだと思っております。

それから、私、冒頭に、先ほど委員が、規制緩和で、何でよくなったのかということについてなんです、ちょっと前回申し上げなかったんですが、そもそも今まで、それまでは、全部、国が需給調整をやっていました。今度の野党案、需給調

整というのを一つ念頭に置いておられるのかもしれないけれども、かつて細川元総理が、バスの停車場を十メートル移すのに運輸大臣の許可だったんですね。これくらい、運輸大臣というのはやたら細かいこと、全部さじかげんを大臣が持つていて、がんじがらめにしていた。

それはやはりよくない。むしろ競争して、そして参加も自由にするという意味での、だから、そこで適正な競争といえますか、役所の、役人のさじかげんでなくて、やはり競争を、参入できるという意味で、大いに進歩だということを申し上げました。

確かに、さつき局長が答弁しましたように、土光臨調以来ずっと、規制緩和の議論を平成十二年までやってまいりましたけれども、この間も、あるいは十四年に実施されたときにも、既にお客さんの数が、ずっと需要が減ってきたというところ。タイミングとしては、確かに、これを改正する、導入の時期と、お客さんが減るといふ状況、考え方として導入の時期がよかったのかどうかという議論はありますけれども。

それから、一方で、多くの方々に言っていたように、これは、これを機会にして、消費者という観点から立つと、便利になりましたよねと。それまで、列をつくって、なかなか来てくれなかった、通りでなかなかつかまらなかったという意味で、利用者の立場からすれば、一方、便利になりますけれども、ただ、それが結果として、今問題を起こしておる。これはもう細川先生も、御提出者もお話ししました。

認識は全く細川先生と一緒にありまして、結果として、供給が過剰、お客はふえない、運転手の賃金が下がる、結果として事故率も上がるといったような、いろいろな社会現象を起こしている。これは今回見直していきたい、こは全くの共通の意識でやっています。

○鷺尾委員 大臣からも詳しく、また熱意のほども含めてお答えをいただきました。私、先ほどお話し申し上げたのは、国土交通大

臣が特定地域に指定する、その指定するというところにおいて、衆法で想定されている地方自治体からの要請ということを指定の段階で考慮するということはどうかというお話を申し上げたんですね。

大臣がさつきおっしゃった、それこそ、その後には協議会を設置してという中には当然地方自治体は入っているわけですから、これは閣法で想定されて入っているわけですから、地方公共団体の意思を非常によく尊重している、そういう思想はこの協議会の設置のされ方にも当然かみ見えることができるんです。であれば、なおのこと、特定地域の指定をするに当たって、衆法が想定しているような要請措置というののもあつてしかるべきではないか。そここのところの大臣の感想を聞きたいわけなんです、ちよつと時間が大分押してきていますので、いいですか、その感想を、では一言、手短かに。

○金子国務大臣 地域指定はできるだけ客観的な基準で決めたいとは思っています。でも、今のお考えは、何らかまた御協議いただきたいと思っています。

○鷺尾委員 それでは、協議会なんですから、地方運輸局長、地方公共団体の長、タクシ事業者、タクシー運転者、地域住民等ですけれども、この協議会が決めるということで、この協議会自身の、タクシ事業者はいいいいますし、タクシの運転者もいっばいいいいますし、地方公共団体の長や地方運輸局長はそれは限られていますけれども、住民等も、どういった選別の仕方をするのか。

また、この協議会で地域計画を作成するわけですから、もしかしたら、やはりここに参加している方々というのは利害がそれぞれ対立する人たちの集まりですから、これをまとめようといったって、かなり大変ですよ。この特定地域の地域計画がまたまらない可能性だつてあるだろう。

ですから、そのメンバーの招集方法や、その中においてだれがリーダーシップをとるとか、その中における議論の収束、決定の仕方とかも含め

て、国交省はどういったことを想定しているんでしょうか。

○本田政府参考人 まず大前提といたしまして、特定地域というのは、供給過剰の進行などによって、その地域のタクシの運転者の方の労働条件が年々悪化するといったような問題が発生している地域。したがって、まさにその地域のタクシの適正化、活性化を図る必要がある。この共通認識は、関係の方々にも十分持っていた、必要がある。それは、私どもがいろいろ説明してまいっていることだと思っています。

今御指摘の、まず、そうした中で協議会をどうやって構成していくのか。法律の案文では、関係地方公共団体の長の方であるとか、タクシ事業者あるいはその団体、運転者の団体、地域住民の方、それから私どもの運輸局ということが列挙されているにすぎませんけれども、実務的には、やはりこれは私どもの地方運輸局がその他の構成員の方々に対して、今回の法案の趣旨、あるいはその必要性、そういったことをする御説明申し上げて協議会への参加を呼びかけさせていただき、円滑に協議会が組織されるようにしていく責務があると考えております。

さらに、それぞれの協議会で具体的にどういうふうに議決していくのか。例えば全会一致なのか、あるいは過半数でいいのか。これはやはり地域の協議会で最終的な結論を得ていただく必要があると思いますが、今回の法案の趣旨から申しまして、地域計画の作成に当たって、なるべく幅広い関係者の方々意見が反映されるような、あるいはそれぞれの分野の方々の御意見が公平に取り扱われるような、そこにやはり十分な配慮をした上で、議決権をどうするか、過半数で決めるべきか、そういったことを策定していく必要がある、かように考えております。

○鷺尾委員 それでは、地域計画が作成されました。地域計画の作成が一苦労だ、まず物すごい一苦労であるということをおっしゃっているんですけれども、地域計画が作成された後は、今度、事

業者による特定事業計画です。特定事業計画は、実はもっとややこしい問題をやらせているんじゃないかな、私はそんな気がしてなりません。というのは、特定事業計画が作成されるに当たっては、法案にもありますとおり、事業再構築について定めることができるよという話がございます。

地域のタクシース会社さんからの話をいろいろ伺いますと、やはり事業者のみで減車するというのはなかなか難しいだろうと。悪質業者の問題もあるし、正々堂々減車して、本当にみんなそれに従ってくれるのかどうかとか、大変いろいろ問題をはらんでいて、だからこそ、逆に言うとお上が強制的に減車してくれなきゃ困るんだよといった議論も耳に入ってくると思うんですね。

そこで、では、逆に言うと、特定地域の地域計画は作成されても特定事業計画が作成されない場合も、要するに、タクシース事業者さんの中で、これはなかなか難しい、厳しい、協議妥結するに至らずということも場合によってはあるのではないかなと思いますが、そういったことも含めて、国交省さんの認識をお聞かせいただきたいと思えます。

○本田政府参考人 まず、とりわけ減車を含めた措置に関して、国自体がその地域のタクシースの事業者者に減車を強制するといった問題につきましては、やはり減車をやる意思のない事業者者にその強制をするというのは、いわば営業の自由を侵害するといった問題ではある問題でありまして、法制度的には困難であると言わざるを得ないと思えます。

その意味では、特定事業計画の作成あるいはその中に盛り込む減車というものは、法的には各タクシース事業者の判断にゆだねざるを得ませんけれども、やはり本法案の実効性を高めていくためには、現実各地で特定事業計画が作成され、かつ、地域によっては減車が促進されるように実態として運用していくことが重要だということふうにして思っております。

その点で、事業者あるいは事業者団体の方々の役割、それから私どもも行政の役割、これは二つあると思えます。

まず、特定地域におけるタクシース事業の適正化、活性化のための実際の取り組みというものは、その地域でタクシース事業を営まれるタクシース事業者御自身が、しかも、みずからの問題であるという自覚を持っていただいた上で、主体的かつ積極的に取り組んでいただくことが最も重要だと思えます。その意味では、事業者団体を通じて、その地域のタクシース事業の適正化、活性化、すなわち、その地域のタクシースをよくしていくということでありますが、そうしたことについての事業者の方の意識の向上、これには積極的に取り組む必要があると思えます。

また、私どもも行政としても、こうした特定事業あるいは事業再構築が適切かつ円滑に実施されるように、それぞれの地域の実情に応じて、これを支援するための対策、取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○鷺尾委員 きょうのちよつと質問取りにきた方にもお聞きしたんですけれども、特定事業についてはある程度インセンティブがあるけれども、事業再構築を実施する、特定事業はまあまあ妥結しても、事業再構築というところが、やはりこれは相当厳しいものになるとは思うんですね。

この事業再構築を何とかうまくやろうということで、そのインセンティブというのは、今政府として何か考えているのはいないんですか。例えば、衆法では、減車、休車に関する措置として、タクシース事業の供給輸送力の減少の措置として明示するというような、ある程度考慮するよというようなものもありますけれども、政府としてそこをもうちよつと具体的に考えなきゃ、これはいかんともしたい。ここがでなきゃどうしようもない、それこそ供給過剰の問題を含めて。

大臣が先ほどおっしゃった問題点は、ある意味、協議会、地域計画というところの中でも、この事業再構築がどうなるかということにかかっ

ていると思うんですが、それに対して具体的に何かいい御提案というのは、今政府は持っているんですか。

○本田政府参考人 減車を実効あらしめるというのは、正直、大変難しい問題であると思えますが、まず、今回の法的な枠組みにつきましては、供給輸送力の減少、すなわち減車について、単に事業者の方に任せるだけではなくて、そういった計画を作成された場合においては、独占禁止法との関係につきましては国土交通大臣が公正取引委員会の間で事前に調整するという、タクシース事業に関しては初めての試みを導入させていただいております。それがまず第一点であります。

さらに、それを後押ししていく仕組みとして、同時に進められたい取り組み、これを法案では特定事業と呼んでおります。これに対して、さまざまな補助制度の活用といった意味での後押し、それから、まさに減車を進められることによるメリット、これは、例えば、現在実行で運用しております特定特別監視地域制度におきましては、減車を進められる方については、定期的に実施しております監査につきましてはこれを省略する、その分、そうでない方々のための監査を充実するという形で運用させていただいております。

これは、先生、やはりそれぞれの地域の状況に応じて、考えられるインセンティブはぜひ導入させていただきたいというふうに思っております。

○鷺尾委員 局長、今、インセンティブを導入したいというふうに明言していただいたので、その地域で、とにかくこの事業再構築が肝ですから、これが実現できる本当に実効性のあるものを柔軟に準備していただかないとどうしようもない状況になっちゃうと思うので、その点はよくよく御留意をいただきたいというふうに思います。

それで、少し質問の視点を変えたいと思えます。きょうは内閣府さんにもお越しいただいておりますけれども、ちよつと自殺者の話をしたいと思えます。

一般としてくらわれている自殺者の数、十万人

当たりで結構ですので、どれぐらいか。あと、タクシースの運転手さんの自殺者はどれぐらいかということについてもお聞きしたいと思えます。

○殿川政府参考人 お答えいたします。

まず、自殺者の数でございますけれども、これは警察庁の方の統計でございますが、平成二十年の自殺者の総数は三万二千二百四十九人となっております。今先生の方から十万人当たりということでお話ございましたけれども、十万人当たり、いわゆる自殺率という数字でいいますと、二十五・三という数字になってございます。

それから、お尋ねのタクシースの運転手さんの自殺者数については、統計にそういった調査項目がございませんので、正確な数は不明ということでございます。

○鷺尾委員 私、手元に資料がございまして、皆さんにはお配りしておりませんが、平成二十一年の五月十四日にハイタクフォーラムというのがありまして、そこでタクシース産業の現状と事態改善への課題という資料を、私の所属する勉強会であります交通運輸政策研究会を通じていただいたものがございまして。

この中の統計数値といたしましては、タクシース運転者の自殺件数は十万人当たり六十七人であるということ、関係者の方が統計数値をとっておられます。これは一般の方と比べて、先ほど審議官に御答弁いただきました二十五・三人と比べますと、やはり約二・七倍に上っているということで、タクシース業界では、こういうような結果が出たのは、規制緩和によってタクシース運転者の生活崩壊が進んだからだ、ふえたからだというふうに考察されているようでございます。

このような調査結果があるということを知っていたのか、知った上でどのような認識をお持ちかということについて、国交省さんにお聞かせ願いたいと思えます。

○本田政府参考人 タクシース運転者の方の自殺された詳細な数字につきましては、今先生からお示

いずれにしても、やはり根本はタクシー運転者の方の労働条件の悪化という問題、この点については私もあらゆる対策を講じてまいりたい、かように考えております。

○驚尾委員 続きまして、タクシーの交通事故件数ですが、これはどうでしょうか。タクシー以外の交通事故件数と比べてお答えいただきたいと思ひます。これは走行距離でならした数字をお答えいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 御指摘の点に限ってお答えをさせていただきますと思ひます。

全自動車事故に比べて、走行距離当たりの交通事故件数につきましては、タクシーは全自動車に比べ約一・八倍事故が発生しております。

○驚尾委員 端的にお答えをいただきましたが、これはタクシーの交通事故件数が突出して高いと思ひます、一・八倍ですから。

この原因は何にあるとお考えですか。

○本田政府参考人 事故の原因としてはさまざまありますが、三、四つくらい申し上げたいと思ひます。

タクシーの走行環境、事業特性としては、やはり市街地を多く走行し、かつ、乗降時等に歩行者あるいは二輪車との接触の機会が多い。さらには、実態として空車走行時の事故が多い傾向にございますが、近年、空車がふえております。それから、三、四つとして、やはり一般論としては、高齢になつてから新たに運転者となられた方の事故が多い傾向がございます。近年、タクシーについては運転者の高齢化が進んでいる。こういったことが要因として考えられるのではないかと考えます。

○驚尾委員 今局長がおっしゃった話ですが、これも、空車が多い、また高齢者のドライバーが多いということでございますが、これはやはり二〇〇〇年の道路運送法改正が私は少なからず影響があるんじゃないかと。先ほど、大臣も、結局、需要が減退して増車がふえる、これで供給過剰という話をされておりましたが、これは少なくとも、

空車、実車率の低下に当然直結するわけであります。そうすると、これもやはり関係してきているんじゃないかなというふうに思ひます。

そういう意味で、今のこの自殺者がふえている、それから交通事故件数もふえているということ、やはり規制緩和と密接に結びつくということについて、政府の認識をお聞きしたいと思ひます。

○本田政府参考人 統計数字から申し上げますと、タクシーの需給バランス、それから運転者の方の賃金、それと事故との関係について見ますと、いわゆる日車実車キロ、一日にお客様を運んだキロ数、その減少、あるいは賃金の減少といった傾向と事故率の上昇には、統計上明白な相関関係があると考えております。

近年、長期的に、規制緩和前後を通じてタクシー需要が減少する中で、タクシー車両数が減らない、あるいは地域によつてはふえるという状況のもと、日車実車キロ、あるいは運転者の方の年間賃金が減少しており、それに伴い事故率が上昇していると考えております。

○驚尾委員 ありがとうございます。

そこで、大臣の見解を伺う前に、衆法提出者に御質問申し上げたいと思ひます。道路運送法二十九条を改正して、国土交通大臣への報告を義務づけられる事故の対象を拡大されていきますけれども、その趣旨についてお聞かせを願ひたいと思ひます。

○穀田議員 二〇〇二年の改正道路運送法の施行後、事故報告の対象となる重大事故の発生件数も増加傾向にあります。

一九八九年には一千二百四件から二〇〇一年六百十八件に、若干減少傾向で推移してはいたわけがあります。ところが、二〇〇二年には七百二十九件と増加傾向に転じ、〇六年には七百四十二件になるなど、七百件台半ばで推移しているところがあります。

このような状況を踏まえ、タクシー事業者、運転者に対して安全に関する自覚を促し、国民が安

心して利用できる地域の公共交通機関としての機能を果たさせる観点から、報告義務の対象となる事故の範囲を拡大し、他の一般自動車運送事業者と比較して、より重い義務を課すとしたところであります。

ちなみに、二〇〇七年五月にタクシー業務適正化特別措置法が議論されました。その際、参考人質疑で、単に登録運転手の問題だけではない、経済学で言ういわゆる市場の失敗が生じ、問題ある事業者がなかなか退出せず温存される、つまり、事業と深くかかわる旨の発言がありました。私は、働く運転手に着目する登録制度が、本当に安全を確保する目的が機能するためには、タクシー事業者の役割、例えばきちんとした講習など、責任を果たさせることが重大であると指摘しました。

事故報告の対象拡大により、監督官庁がより正確にタクシー事業者の実態についても把握できるようになるほか、タクシー運転手にも、これまで以上に安全運転に対する意識を高めていただけるものと考えております。

タクシー運転者の登録の際の講習において、プロ意識の醸成が図られ、十分な知識の習得が行われること、さらには、タクシー適正化法の運用について監督官庁の強力な指導等を期待しております。

なお、野党四会派の提案では、道路運送法改正案の附則第九条において、「運転者の資格及び登録に関する制度の在り方について検討を加え、その結果に基づき、速やかに、必要な措置を講ずるものとする。」こととしております。

安全、安心なタクシー事業を構築するために協力をしたいと考えております。

○驚尾委員 なかなか衆法の提出者の皆さんはいことを言っていただけなのというふうに私自身は感じておるのですが、私は法案提出者ではございませんが、今までのタクシーの交通事故、それから自殺者、労働条件のことを含めて、規制緩和とかかわり、それから今の衆法提出者のお話も

聞いて、大臣に、一度、どう思われているかというこの御見解を手短かにいただきたいと思ひます。

○金子国務大臣 やはり、こういう労働条件の悪化、運賃の低下、供給過剰というのが今の状況をもたらしている要因であるということは、今回の法案の大きなきっかけであります。

そういう意味で、事故を総体的になくしていくために環境を変えようということが、この法案で、衆法、閣法問わずに、我々がやらなければいけない、それを今度の法案を通じて達成していきたいと思ひます。

○驚尾委員 大臣のお話の後で、もう一つ、タクシー運転者の労働条件という意味では、やはり運賃の問題も非常に密接にかかわっているというふうに思ひますが、運賃については、残念ながら、今回の政府提出の法案には何ら運賃に関する規定は盛り込まれていない。

また一方で、衆法では運賃に関する規定があるということでございますので、衆法の法案提出者に伺ひます。タクシーの運転者の労働条件を確保するために、運賃の規定、運賃・料金の認可基準について改正するということを衆法提出者は御提案されていきますけれども、私はもっと本質的に言いますと、衆法提出者のこの改正によつてタクシー運転者の賃金は確保されるのかどうかというところをしっかりと聞かせたいと思ひます。

○三日議員 せっかく質問をいただきましたので、しっかりとお答えをしたいと思ひます。

その前に、先ほど原田委員の方から三菱タクシーの判決についてお尋ねがありまして、政府の方から、個々の事業者ごとに運賃額を審査すべきことが判示されたものという理解が答弁でありました。

しかし、この判決文は、その前に実は重要な判決文がございます、読み上げます。「タクシー事業は運賃原価を構成する要素がほぼ共通と考えられる上、その中でも人件費が原価の相当部分を

占めるものであり、また、同じ地域では賃金水準や一般物価水準といった経済情勢はほぼ同じであると考えられるから、当該同一地域内では、同号にいう「能率的な経営の下における適正な原価」は各事業者にとつてほぼ同じようなものになると考えられる。すなわち、同一地域内における、ほぼ同じ、同一の運賃は是認されるという見解が示されております。

今の鷲尾議員の御指摘のように、まず現状から申し上げますが、労働時間は、全産業に比べて年間で百九十二時間多くあります。一方、賃金は三百二十五万円というところで、全産業の労働者に比べますと、平成二十年の数字で二百二十五万円少ない賃金になっています。また、平成十九年度の調査で、二百万円以下にとどめられている都道府県が四県ありますし、全産業の労働者と三百万円以上の格差のついている県が石川県、宮城県という形になっています。

なお、もう一つ看過できないものとして、最低賃金法の違反率、最賃の違反率が、全産業で二七％を超えているという全くもって見逃すことのできない事態に今陥っているんだということを、ぜひこの委員みんなで共通認識として持ちたいと思うのです。

したがって、私たちは、法令遵守の観点から、また安全を確保するという観点からも、タクシ運転者の賃金の改善が必要だと。これには、先ほど来ありますように、歩合制という、いわゆるタクシにある構造的な課題を解決することも必要です。労働基準監督署の、いわゆる監督官庁の強力な指導も必要なんですけれども、私たちは、まず第一歩として道路運送法の改正が必要である、運賃のことについて定めている九条の三を変えなければならないというふうに考えて、現行の上限認可制というものを廃止して、タクシの運賃と料金が適正な人件費を反映した適正原価に適正利潤を加えたものについて認可するという制度に変えなければならないと。

このことはどういう効果をもたらすかということ、下限を設定するという効果をもたらすことになりません。このことについては、先ほど大臣の方からも、運賃に下限を設定すべきではないかというところでありまして、か、運転者の労働条件の改善こそが今回の法制定の重要な意義だという見解が示されておりますので、与党、野党問わず、政府問わず、ある意味共通認識に近づいてきたのかなというふうに考えております。

それで、先ほど紹介申し上げた平成十一年の最高裁の判決にもありましたように、「人件費が原価の相当部分を占める」というふうになされております。約七割を人件費が占めるという説もあることから、地域の公共交通機関として、タクシ事業者の安定した経営のもと、安全にタクシを運行することが可能な人件費の水準が確保されることは極めて重要であるというふうに考えておりますので、この点からも皆様方の御賛同をいただきますように、よろしくお願い申し上げます。

○鷲尾委員 時間がありませんがとうございしました。

要するに、この立法措置で運転者の賃金というのが確保されなきゃいけないんだ、今その第一歩なんだというお考えは非常によく理解できたところでございますが、やはり、タクシ運転者の賃金というのは確かに運賃と密接に結びつくけれども、運賃を上げたから、では、タクシ運転者の賃金は確保されるかどうかかわからない。

一方、きょうは厚生労働省さんにも御出馬をいただいておりますので、少しお話を伺いたいと思います。

タクシ会社の賃金体系、本当に、固定給から歩合給、先ほど原田委員も御指摘ございましたとおり、その歩合給の中でも累進歩合制といったような、これは看過すべきではないというふうなものも散見されているんです。

これは、具体的に、今どれぐらい事例があつて、それを今どういった活動でなくそうとしておられるのかというところを端的にお話しただきたいと思ひます。

○渡辺政府参考人 お答え申し上げます。

タクシ業界においては、運転者の賃金について、勤務の態様もありまして、その多くが水揚げ高に依りて賃金を支払う歩合給制をとっているものと承知いたしております。

もちろん、賃金につきましては、労働基準法において、労働条件は労使が対等の立場に立つべきものとの基本的な考え方を明らかにし、その上で最低基準を定め、労使が具体的に話し合つて決定をいただく形をとっておるものでございます。

ただ、そういった中で、ただいま御指摘のありましたいわゆる累進歩合でございしますが、これにつきましては、トップ賞とかあるいは奨励加給とか、そういったものが長距離運転とか超過労働を誘発するおそれがあるということで、これにつきましては昭和四十年代から通達に基づいて指導を開始してきておりまして、今日も引き続き、それに取り組んでおるところでございます。

実態でございしますが、累進歩合制度をとつておるハイヤー、タクシ事業場の割合、これは平成十九年において監督指導を実施したもので見ますと、七百十二件のうち八十件の事業場について、いわゆる累進歩合制度をとつておるところが認められたものでございます。これらに対して指導を行つておるところでございます。

○鷲尾委員 これはぜひ国交省さんも、きのうお聞きした限りでは、非常に強い関心というか危機感をお持ちだという話でございますので、厚労省さんと連携をして、継続して、こういうものを許さないという態度をしつかりと事業者の方に認識として持っていいただくことに努めていただきたいと思います。

最後に申し上げたいのが、この二〇〇〇年当時または二〇〇二年の施行当時、規制緩和の熱がどのような状況で、どのようにしてこの政府・与党を席巻して、また、国会の現場を席巻して、こういった規制緩和の流れがあつたのかということ、私、正直申し上げて、当時この場にいなかった

たので知ることはできません。しかし、今考えますと、規制緩和という正義も、ある意味、今思えば、やはり時代によつて移ろい行くものなんだということが、やはり、この議場におられる委員の先生方皆さんも御存じというか、共有できる考え方だというふうに思っております。

そうしますと、やはり我々は立法者として、単に世間の流行に流されただけというふうには言わないように、慎重に、改正して、改正したものについては不断に見直す、効果を検証してすぐにも見直すということが必要にならうかと思ひます。

そういう意味で、私は、今このタイミングでの改正が行われているということについては、非常に、もっと早くできなかったものか、そういう強い気持ちを持っておりまして、そのタイミングも含めまして、大臣の見解を最後にお伺ひして、質問を終わらせていただきたいと思います。

○金子国務大臣 今出していたとおりでございますが、府案は、もとより、これは最善のものとして提出をさせていただいておりますが、与野党の皆様から、さらにさまざまな御意見をいただいております。細川代表として野党から出していたいただいております法案の取り扱いも含めて、今後、この委員会での審議を十分に私も見きわめていきたいと思つております。

○鷲尾委員 タイミングについてのコメントがなかったのが少々気になりますが、質問を終わらせていただきたいと思います。

○望月委員長 次回は、来る六月二日火曜日委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時三十五分散会

平成二十一年六月三日印刷

平成二十一年六月四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

A