

第百七十回国会
衆議院
国土交通委員会
議 録
第二十二号

平成二十一年六月五日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 望月 義夫君

理事 奥野 信亮君

理事 中山 泰秀君

理事 山本 公一君

理事 後藤 斎君

理事 赤池 誠章君

理事 泉原 保二君

理事 浮島 敏男君

理事 遠藤 宣彦君

理事 太田 誠一君

理事 亀岡 偉民君

理事 佐藤ゆかり君

理事 島村 宜伸君

理事 橋本 岳君

理事 藤井 勇治君

理事 盛山 正仁君

理事 石川 知裕君

理事 古賀 一成君

理事 高木 義明君

理事 三日月大造君

理事 高木 陽介君

理事 穀田 恵二君

菅原 一秀君

福井 昭君

川内 博史君

上田 勇君

井澤 京子君

稲葉 大和君

江崎 鐵磨君

大塚 高司君

岡部 英明君

北村 茂男君

七条 明君

西銘恒三郎君

原田 憲治君

松本 文明君

若宮 健嗣君

小宮山泰子君

佐々木隆博君

長安 豊君

森本 哲生君

谷口 和史君

下地 幹郎君

細川 律夫君

三日月大造君

穀田 恵二君

日森 文尋君

下地 幹郎君

金子 一義君

加納 時男君

谷口 和史君

西銘恒三郎君

政府参考人
(国土交通省河川局長)

甲村 謙友君

政府参考人
(国土交通省道路局長)

金井 道夫君

政府参考人
(国土交通省自動車交通局)

本田 勝君

国土交通委員会専門員

石澤 和範君

委員の異動

六月五日

辞任

小里 泰弘君

杉田 元司君

長島 忠美君

吉田六左門君

鷺尾英一郎君

亀井 静香君

同日

辞任

井澤 京子君

浮島 敏男君

佐藤ゆかり君

橋本 岳君

佐々木隆博君

下地 幹郎君

補欠選任

井澤 京子君

浮島 敏男君

橋本 岳君

佐藤ゆかり君

佐々木隆博君

下地 幹郎君

補欠選任

小里 泰弘君

杉田 元司君

吉田六左門君

長島 忠美君

鷺尾英一郎君

亀井 静香君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

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(内閣提出第二七号)

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、衆法第二八号)

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、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河川局長甲村謙友君、道路局長金井道夫君及び自動車交通局局長本田勝君の出席を求め、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。福井照君。

○福井委員 おはようございます。自由民主党の福井照でございます。

きょうは、一時間、時間をいただいております。最初の三十分、衆法について先生方に御質問させていただきます。残りの三十分、閣法について政府から御答弁いただきたいと思っております。

別に恩を売っているわけじゃありませんが、普通の国会対策の常識あるいは政局絡みの場合ですと、決して、衆法をそのまま翌日つるしをおろすというところはございませんけれども、山本筆頭のお人柄と我々の努力によりまして、国会対策委員会に根回しをさせていただいて、それで同じ日に

閣法と衆法の趣旨説明をさせていただいたということでございます。

その上で、きょう、法案担当理事として衆法の御質問をさせていただくこと、大変光栄に存じます。

衆法についても、傾聴すべき点が多々ございます。多々ございますけれども、少し議論が深まっているのではないかと、あるいは少し行き過ぎているのではないかとという点について、御質問をさせていただきます。

まず、基本理念でございますけれども、タクシーは今回の法律で、閣法では公共交通機関として高らかにうたわせたいただいております。公共交通機関として、その器としてふさわしいタクシー会社であり、そしてサービス提供者でありということ、その品格を当然持つていただきたい。公共交通機関なら、我々の方も、社会全体としても公共交通機関は大切にしなければならぬけれども、公共交通機関たるタクシーにかかわるすべての方々に、社会に対するリスクベクトルも十分にいただいて、品格も備えていただいて、そして、もうけ主義に陥らない、自己中心主義に陥らない、社会全体の調和の一員としてどのようにパフォーマンスをしていただくか。それを誘導し、そして、必要に応じて規制をしたり緩和をしたり、それが今回の法律の目的になっているわけでございます。

ですから、なかなかすぐ消費者、顧客への対応ということが論点になるわけですが、衆法を読ませていただく限り、会社の御都合であつたり、あるいは運転手さんの御都合であつたり、もちろん、それらも物すごく大事なんです、そこに少し前のめりに行き過ぎているのではないかと、この疑義がございますので、まず第一問でございますけれども、社会全体の公器として、消費者、

お客様の御都合、利益の確保といった観点から、何点かお伺いをさせていただきたいと思ひます。まず最初に、平成十二年の道路運送法の改正によりまして、需給調整規制が廃止をされました。

いわば規制緩和されたわけでございます。この議論の中では、需給調整規制によって参入や増車を全国一律に制限していることに対して、次のような批判がございました。意欲と能力のある事業者の市場への参入の機会を奪っているのではないか、消費者に評価されると思われるすぐれた事業者の事業拡大の機会を奪っているのではないかと、あるいは逆に、問題のある既存事業者を市場に温存しているのではないかと、消費者サイドから大変厳しい批判の声があったと承知をしているわけでございます。

衆法提出者として、需給調整規制、需給を調整する規制に対する、まだ日本に厳然として存在しているこのような批判についてどのようにお考えになっているか、どのように考えたのでこの衆法を提出されたのか、まず基本的なところからお伺いをさせていただきたいと存じます。

○穀田議員 お答えいたします。

まず、与党からの野党四党提案に対する質問、ありがとうございます。

それで、今、福井議員からありましたけれども、消費者の意見という場合に、消費者が今一番タクシーに求めている根底は何かということを考える必要があると思うんです。それは、つまり、安全が第一だということだと思ふんです。したがって、私どもは、会社の都合、労働者の都合というのではなくて、労働者の働く条件に着目をして、そのことが安全に一番大事な問題だという角度から物事を考えたということをまず知っていただきたいと思います。

その上で、お話があった、規制緩和を要望する議論の中には御指摘のような意見があったことは知っています。

ただ、大事なことは、それらの意見を規制緩和の方向にどう取り入れたのか、政府はその批判的

意見を踏まえて、規制緩和すればどうよくなると法改正を行ったのか、結果はどうなったのか、これらを検証することが必要ではないでしょうか。一例を申し上げます。

御質問で批判点として挙げられた、問題ある既存事業者を市場に温存するという点について、規制緩和によって悪質事業者が市場から退出されたいかどうか。政府のタクシースービスの将来ビジョン小委員会の報告にありますように、市場の失敗、問題のある事業者が市場からなかなか退出せず温存されると結論づけたことをもってしても、規制緩和によって実現されなかったことは自明です。政府の法改正による展望と結果を冷静に見なければなりません。

さきの参考人質疑で、私はそのことに言及しました。当時の運輸大臣は、新しいタクシースービスの需要も起こってくる、労働者に対しても条件をさらによくしていく方向になっていくと答弁しました。現実はその通りでありませんでした。消費者の批判点と法改正についての相違も、この際、直視すべきではないでしようか。したがって、消費者サイドの今日の批判点を正しく掌握し、それへの対応も練り上げ、対応策を国民的に議論を深めることが肝要と考えます。

もちろん、二〇〇〇年の規制緩和の法改正について、今回共同提案した野党四党派においても、立場は異なっていました。しかし、規制緩和が失敗に終わったことについては、現時点で共通の認識に立っています。

このため、法案は、過去の道路運送法に単純に返るのではなく、国民のサイドに立つて、安全、安心で、合理的な運賃で地域の公共交通機関たるタクシースービスを利用できるように作成したと言えると思います。

以上です。

○福井委員 穀田先生、ありがとうございます。まさにおっしゃるように、マーケットをマイクロにとらえて、そこでプライスだけを物差しにした

場合失敗が起きるということを私たちは社会全体として学習したわけでございます。

規制と規制緩和があつて、いわば小学校のときの三十センチ物差しのように、こつちが規制で、こつちが規制緩和で、今までは規制一〇〇％、今は緩和一〇〇％。どこまで戻して次なる日本の世の中をつくっていくかといういわばグレイドを私たちのこの委員会がかつていて、あるべき姿をはかっているということでございます。まさに神が時代に織り込んだメタファーだと思ひます。この物差しが一本でX軸一つだけだと失敗をするということでございます。

川内先生もずっとやってこられた道路のBバイCもそうでございます。今、消費者余剰だけでやったら、やはりそういうBバイCという評価が失敗をしたということは学習したわけでございます。

したがって、今、総合評価ということで、命の問題、災害復旧の問題、消費者余剰だけじゃなくて、時間便益、走行便益だけじゃなくて、地域の全体的なコミュニティの維持、あるいは私たちの生活の、生存の維持、命の維持ということも含めて、いわば一次元を二次元にして総合評価をします。そうでなければ、道路の評価も公共事業の評価もできないということは学習したわけでございまして、まさに今、穀田先生おっしゃったように、安全の問題もそう、そして運賃の問題もそう、それを総合的に地域地域で評価しなければならぬ、そのバランス。

バランスというのは、理念ではなくて、現場現場で、現実に沿って、現場の方がそれぞれの立場で、ステークホルダーがそれぞれの御意見をおっしゃって、我々がずっと三千年間維持、経営してきた村落共同体の平等な世の中の経営の仕方、それを解決していく、これが特定地域の考え方、法の考え方でございますから、ぜひそういう意味で、この閣法について、今、消費者の利益を確保するというのは観点からも、何か賛成をしていただけないかなという気がしましたけれども。

次に、同じ消費者の話ですけれども、国土交通省で、交通政策審議会、このワーキンググループで、タクシースービスをめぐる諸問題について幅広い観点から総合的な検討を行ってまいりました。まさに今申し上げましたように、タクシースービスにかかわる事業者、労働者、消費者、マスコミ、いろいろな方々の参画を得まして、消費者の利益の確保の観点で提言がなされました。その提言を踏まえて答申が行われたわけでございますけれども、そこで次のように指摘をされております。

ちよつと読ませていただくと、供給過剰の進行によって深刻化している諸問題の対策を講じる場合、さまざまな問題の背景にある根本的な問題である供給過剰への対応を行うことはやむを得ないものと思はれるけれども、一方で、例えば新規参入や増車に伴い、個々のタクシースービス事業者の自由な営業活動とか競争の中から事業者の創意工夫が促されることも事実である、それが消費者利益の増進につながることも事実である、こういうことに留意する必要がある。

ですから、もちろん供給過剰への対応は行うんだけれども、その一方で事業者御自身の、先ほど言いました、品格を目指して創意工夫をする、消費者利益の増進、社会全体への貢献、これを行っていたかどうかということにも留意する必要があるということが提言をされているわけでございます。

したがって、それを踏まえて、政府案、閣法については、地域を限定して、特定地域に限って、そして必要な期間に限って社会実験として、先ほど言いました、とにかくバランス論ですから、バランスというのは現実には即してしか発見できない。ムービングターゲットですから、発見も、その動く目標に向かって私たちが社会全体も動いていくということですので、現実に従って現場現場で解いていくしかこの問題解決の手法はないというところなので、特定地域、特定地域ごとに、そして期間ごとに、その年、その年ごとに最適なことを図っていくということ、今回の閣法が特定地域の社会実験、一言で言う、そういうことを

目標に閣法がなされているわけです。

衆法提出者の先生方は、こういう交通政策審議会での議論、そして消費者利益の確保、そして、閣法のこういう、特定地域に限って社会実験をしようという考え方についてどのようにお考えか、御見解をお伺いしたいと思います。

○下地議員 過剰供給であるというのは、政府案も私たち提出者も一緒なことであるんですけれども、消費者の視点から、手を挙げてタクシード保できるとか、サービスの向上があるとか、安全であるとかというのを、ちゃんと消費者の立場で守っていかなければいけないというふうに思っております。

しかし、サービスにおいても、今、Cランクの業者というのが、東京タクシースターの調べによりますと、低運賃の方は、一〇%だったものが四四%までふえておりますし、先生おわかりのように事故も減っていないというような状況なんです。

また、タクシードが本場に供給過剰なのかどうかということがはつきりしているのは、実率率を見た、一番高い千葉県千葉市でも四七%しか実率率はないんです。一番低いのは、私も沖縄県の三二%ですから、手を挙げてタクシードがとまらないという状況にもなっていないことだけは確かなので、私たちは、全体的に、全国、全部の地域で、今はもう供給過剰に陥っているんじゃないかなというふうに思っています。

だから、規制緩和をしたときに、一部の都市で、都市の中の一部の地域で、一部の時間帯だけ、もうタクシードがつかまらないということ余りにも過剰反応して、これだけの規制緩和をやってしまったわけでありすけれども、私たちはもう一回、適正な運賃で、適正な経営が成り立つような状況をやった方が、消費者に対してちゃんとサービスも安全も提供できるというようにことを考えると、全国で一回指定して、ある意味、この指定をした中で、乗車率が上がってきたところからとらえ外していいのではないかなという

うふうに考えております。

○福井委員 尊敬する下地先生から御答弁いただきましたけれども、先ほどの続きで、特定地域とそれ以外の地域、要するに、ダブルスタンダードがむしる必要だというふうに私たちは考えたので、閣法を今支持させていただいているわけです。

それはどういふことかとすると、ちょっと迂遠になりますけれども、例えば、地球環境問題でエキティという言葉がございすけれども、イコールじゃなくて、平等、公平じゃなくて、新たな社会に私たちは突入しているわけですね。

地球環境も限界に行かないように、地球環境も守りつつ、そして持続的に経済発展、もつとおいしいものを食べたいという私たちの欲望も満足しつつという環境と経済の両立を図るために、それぞれの国が、平衡、てんびんの衡ですね、バランスをとった平衡をどういふ物差しではかつていくのか。マージナルな努力で平衡と見るのか、あるいは一人当たりの低炭素社会への努力のお金でいくのか。あるいは国全体のGDPのシェアでいくのか。それを今、二〇二〇年までの中期目標、そして二〇五〇年の長期目標で、この十二月に、世界の各国が同じ、複数の物差しで百九十九カ国、合意をしなければならぬということにきているわけです。

ですから、物差しは一個でもだめ。そして、今までの物差しも進化しなければならぬというものがエキティです。

もつとと言うと、エキティのものとは、イギリスは物々交換だった。それがコモロの世界だった。そして、フランス、ドイツから貨幣が来た。それで、それぞれの社会では、今まで公平だった、正義だった、正しかったわけですが、大連とイギリスとが貨幣をもって経済を発展させることによって、それぞれの国では正しい、間違っていないけれども、利害が対立するところになった。それを、エキティという新しい概念を使って解いたわけですね。ですから、ライト・イン・エキティ・オー・アット・ローと

いうことで、コモロでも正しい、そしてエキティでも正しいというところで解いていこう。

つまり、社会が進化すると、そして経済や文化が進化すると、新しい物差しが、今までの物差しも変えないといけないし、さっき言ったX軸も、Y軸もZ軸も加えなければならぬ。だから、さっき言いました、特定地域の物差しと、それ以外の地域の物差しと、ダブルスタンダードこそ、今私たちが求められていることなんだということ、もちろん衆法提出者の皆さん方もおわかりだと思ひますけれども、あえて衆法を提出されたので、今御質問させていただいたわけでございます。

それで、今言いました、ダブルスタンダードの最も根幹中の根幹、何回もこの委員会でも御議論がありました、同一地域同一運賃。我が自民党からも御質問がございましたけれども、この同一地域同一運賃の問題に関して、交通政策審議会では次のように指摘をされています。

利用者にとって多様な運賃の存在もサービスの一つである。適正な事業運営を行っている事業者の経営努力として、ほかの事業者よりも安い運賃を排除する理屈、理由はないということを、この交通政策審議会の議論の結果として書いています。

ですから、シャープにこの地域は七百五十円ではないけれども、そういうイメージで我々も同一地域同一運賃をとらえているわけですが、閣法の方、あるいは後ほど御議論させていただきます、ただガイドラインの方は、もう少しふわっとしているわけですね。ふわっとして幅を持たせて、日本人らしい解決策を模索しようとしているわけですが、衆法を提出された意図として、この同一地域同一運賃、どういふ考え方でこれから運営をされていくかというところについて、ちょっとお聞かせをいただきたいと思ひます。

○三日議員 御質問、ありがとうございます。冒頭、福井先生の方から、今回衆法についても

この国会で審議をいただくことになった過程や御配慮についてありました。もちろん、与党のいろいろな配慮はあるんだと思うんですけど、しかし、それだけ、タクシード市場の混乱といふますか、利用者の利便、安全を損なっている現状を改善しなければならぬんだ、このことが今立法院に求められているんだ、そのことについて与党も野党もなく共通認識として持っているんだ、これは国会の都合とか国会の配慮とか国対の戦略とかではなくてそういう共有認識を持っているんだということについて、私たちはまず確認をしなければならぬと思ひます。

それで、今御指摘のありました、利用者にとって多様な運賃の存在もサービスの一つであり云々という交通政策審議会の答申に書かれた御指摘は、私はもつともだと思ひます。そして同時に、そうした利用者のニーズに合致した多様なサービスの提供が求められている、そして運賃がそのサービスの一つであるということについては、私たち民進党も、そして野党提出者も、みんな承知をしております。

当然のことながら、適正原価、適正利潤、これは事業者ごとに、かつ地域ごとに異なっていますから、その結果、生み出される運賃というものが異なってくる、これも私たちは当然のことだと考えています。

しかしながら、先般も御紹介しました三菱タクシードの判決にありますように、能率的な経営のもとにおける適正な原価というものは、各タクシード事業者にとってはほぼ同じようなものになる。これは御案内するまでもなく、七五%が人件費、すなわち、ほとんどが人件費で原価が構成される以上、各地域ごとに計算される適正な原価というものは、おのずと各地域ごとに同じものに収れんされていく、こうしたことがあることが一つ。

さらには、この答申、今、福井先生が御紹介いただいた「一方、利用者にとって」というものの前に、「タクシード事業者間における健全なサービス競争を確保し、利用者が安心してタクシードを利

用できるようにするためには、同一地域同一運賃を制度化することが望ましいとの意見があった。」という前段もあるわけでして、ぜひこのあたりのことをよくお含みおきたいだいて、私たちは、この提案した法律で、同一地域は同一運賃でなければならぬということとは決して志向しておりません。

適正な原価に適正な利潤を加えたものを運賃の目安にしようじゃないか。これはすなわち、今の上限価格制を改めて下限を設定することによって、福井先生もおっしゃった、一〇%の自動認可枠を狭めること、そして、甘い審査によって認められてしまっている下限割れ運賃をなくしていくこと、これを私たちは求めている、願っているのであります。

残念ながら、閣法では、特定地域に限定し、期間を限定し、かつ、運賃に対する手当てがありませんから、ぜひここは衆法の、私たちが提案する野党案の、運賃を改善しなければ労働者、運転者の生活、労働条件は改善されず、それを改善しなければ利用者の安全性が改善されないという観点から、理解と歩み寄りをお願いしたいというふうに思っています。

○福井委員 口幅つたいですけども、もう既に私は民主党員になったつもりでございまして、給料をくれとは言いませんけれども、ほとんど反党行為者みたいな理解と歩み寄りをさせていただいておるわけでございまして、来るべき近い何時間かのうちにぜひ合意をさせていただきたいというふうに思っております。

まさに今、三日月先生がおっしゃいました下限運賃の設定、それから下限割れ運賃の審査にかかわるガイドライン、ここが、後ほど政府にお伺いさせていただきましますけれども、今回一番キーポイントだと思えます。ですから、このガイドラインを信用するかしないかわば議論のバイナリ―チョイスになっておりまして、我々の方は、後ほど答弁していただきますけれども、議論を先取りして、六月下旬から、七月から議論をするとかい

う答弁は絶対許しませんから、そのガイドラインをどういう論点で、どういう視点で、どういう物差しでつくっていくんだ、そして、これこれかくかくしかじかをはつきり書きますということが出るまできょうは質問をやめませんので、そういう趣旨で、ガイドラインは信用していただきたいなということでございます。

ちよつと時間も迫ってまいりました。今三日月先生がおっしゃいました、「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」と今確かに書いてございまして。それで衆法の方は、「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」と「つまり超えないもの」をデリートしている。上から押さえつけるだけじゃなくて下のものを上げる、つまり適正なんだですね。適正なところで、上からも下からも圧力がかけられないようにしようというのが衆法の御趣旨だというふうに理解をさせていただいております。

しかし、こうしたとしても、あくまで個別の事業者ごとに当該基準への適合性を審査します。個別の事業者ごとに、適正な原価に適正な利潤を加えたものとしても、この基準への適合性を審査します。運賃の適否というのは個別事業者ごとに判断するわけですね。

個別の事業者ごとに判断するわけですので、業界等が要望する同一地域同一運賃、今、三日月先生がおっしゃいました、決してシャープではない、幅を持つているとしても、事業者ごとに判断せざるを得ないということについてどういうふうに考えておられるか、重ねてですけれども、御質問させていただきたいと思えます。

○三日月議員 ありがとうございます。ただんだんわかり合つてこれだと思ひますので。私たちも、四月から政府において行われている運賃に対する検討会、これはぜひしっかりと検討してもらいたいと思ひます。ガイドラインをつくること、これも必要だと思ひます。しかし、法律の改正なき、法律の見直しなきガイドラインというのは意味を持ちません。ぜひ、そのガイドライ

ンを法律でしっかりと裏づけをしていくということについても、その必要性をわかつていただきたいなというふうに思ひます。

それで、御質問にありました、私たちの求める適正原価に適正な利潤を加えたものという運賃基準をつくったとしても、先生のおっしゃるとおり、それぞれの事業者が出してきた運賃の適否というものについては、私たちの基準に沿って個別事業者ごとに審査、判断せざるを得ない、この部分は私は必要だというふうに思ひます。

ただし、その基準を大きく見直すこと、すなわち、繰り返しになりますが、下限を明確に設定するということでもって、結果的に、そして事実上、判例にもあります、各地域ごとに安全というものを確保するために必要な運賃というものを、現していくということをはねらつておりますので、このことについては、過日伺いました参考人の御意見の中においても、手当ての必要性を指摘されたというふうに認識をいたしております。

○福井委員 もう本当に、時間単位で修正協議できると確信をいたしました。

最後の質問でございますけれども、道路運送法まで遡及する必要があるについての御質問でございます。

今回、道路運送法までさかのぼって、根元の根元のところまでさかのぼって修正しなければ、改正しなければ、衆法提出者の皆さんの志は達成しない、これはよくわかるわけですけれども、ちよつと時間がないんですが、読ませていただく、参考人の山内先生の議事録そのままですけれども、

その他、残された問題がございまして、先ほどの、タクシ―の運賃は本当にこのままでいいのかとか、タクシ―の運転者の皆さんの待遇の改善をするにはもつと根本的な問題があるのではないかと、あるいは、タクシ―のマーケットというものをうまく機能させるためにはほか何か手だてが必要なのではないか、こういうような構造的な問題が残されているというふう

に認識しております。

そこで、タクシ―運賃の制度についても少し深掘りをするとか、あるいは賃金システムについても少し深掘りをする、こういうった形の研究会、懇談会も新たに設けられておりますので、何か問題があるということであれば、その中でもう一度議論をしていくということだと思っております。

つまり、今回は特定地域で社会実験をして、そしてそれを見ながら、道路運送法にさかのぼって、根本的なプリンシプル、基本的な考え方について修正すべき点があれば修正し、そして法律を改正することなんですから、今はまだそこまで議論が深まっていけないというのが、参考人で述べていただきました山内先生のお言葉でございます。

そのような、もう少し広範な議論を経て、そして慎重に判断をして、それから道路運送法を改正するという私たちのスタンスについて、それでは間に合わないんだ、今のこの現状解決にはならないということだと思ひますけれども、そういうコメントを最後におっしゃっていただければというふうに思ひます。

○細川議員 私どもは、道路運送法の改正を提案しているわけでありましますけれども、現在のタクシ―業界がどうなっているかということについては、これはもう与野党同じような認識ではないかというふうに思っております。

そういう認識のもとに、ではどうしたらいいかということをお我々はずつと、昨年から議論してまいりまして、私どもとしても、消費者団体とかあるいは事業者団体、さらには働いておる労働団体の人たちとか、いろいろなところから意見を聞いてまいりました。そういう中で私たちは、ことし一月には、民主党の改革ビジョン、こういうものを取りまとめたところでございます。

他の三党、社民党さん、あるいは共産党さん、それと国民新党さん、一体今のタクシ―業界、タクシ―事業、どうしたらいいかということは、そ

れで党で長く議論をして、そして現在の法律をどうしたらいいか、こういうことを検討してまいりまして、そういう経過のもとで、私どもは、今度、道路運送法を改正をしなければならぬという結論に至って、今回、道路運送法の改正案も提出をしたところでございます。

そういうことで、まだ議論が足りない、あるいはもっと議論すべきところがあるというのは、これは与党さんの立場であって、私どもはこれまで十分議論をしてまいりまして、やはり本則である道路運送法を改正しなければ今のタクシー業界についての問題は解決をされない、道路運送法を改正してこそタクシー業界の問題は解決する、こういう結論に至った次第でありまして、今、福井先生の言われたことについてはちよつと同意しかねる、こういうことであります。

○福井委員 ありがとうございます。

それでは、衆法提出者の皆さん方への質問は以上で終わらせていただきまして、政府の方に御質問をさせていただきたいと思ひます。

まず、ちよつとずつと引いて、来し方行く末、パースペクティブを御説明、背景を解説していただきたいと思ひます。

今、新自由主義といひますか、経済思想の勉強会といひますか、自由民主党でやつていまして、その新自由主義、何でもかんでも競争すればいいんだ、小さな政府がいいんだ、規制緩和と原理主義がいいんだという時代はもう高らかに終わりのゴングを告げたといひことございまして、今まで新自由主義者、経済学者の方も、やはり雇用とか地域経済の維持とか、そういう物差しをつけ加えなければならぬ、こういうことございまして。

今までは、人類の歴史、近代の歴史は、自由と平等、自由と平等で、右足、左足、右足、左足のよつに、逆に対立する概念をエネルギーにして経済も社会も文化も進めてきたわけですが、今、規制と規制緩和、規制と規制緩和、規制緩和が行き過ぎたので規制する方向にとこまで戻す

かという議論をしていられるわけですが、そういう今私たちが直面しているこの現在、この時代認識と背景について、局長の方から簡単に御説明をいただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 今回の政府案を提出に至りました経緯と背景について、簡単に御説明をしたいと思います。

タクシー事業をめぐりましては、長期的に需要が低迷する中で、タクシー車両数が増加しているといふことによつて、地域によつては、現実に収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に發揮することが困難な状況にあると考えております。

こうした中で、全国のタクシーの運賃は約十二年据え置かれておつたわけですが、やはり運転者の労働条件の改善のためには運賃改定が必要だといふことで、三年ほど前から全国各地で改定手続が開始されましたけれども、こうした動きに対して、内閣府における物価安定政策会議といふた場では、タクシーの現状に対しての強い不信あるいは反発が起きてきたわけでございます。

それを受けて、政府の物価問題に関する関係閣僚会議において、やはりこれは運賃改定だけの問題ではなくて、タクシー事業をめぐるさまざまな論点について早急に検討を進めるように、こういうことが決定されました。

これを受けて、交通政策審議会で一年間の議論をしていただいたわけでございますが、その交通政策審議会の中から、四つの方策が提示されたわけでございます。

順番に申し上げますと、まずは、タクシーが利用者ニーズに合致したサービスを提供していくといふこと、そして、悪質事業者等への対策をきちんと行ふ、さらには、過度な運賃競争への対策を初めとする現行運賃制度の適切な運用を図る、そして、供給過剰進行地域における対策が必要、こ

うした答申の提言を踏まえて、その中で法的措置が必要とされるものを盛り込むに至つたものでございまして。

以上です。

○福井委員 ありがとうございます。

それでは、先ほど衆法提出者の方にも御質問を

させていただきまされたけれども、特定地域に限つて供給過剰問題への対策を考へるということにしたその制度設計の理由、そして特定地域の指定から外れた地域における対策、ここがダブルスタンダードと言われる、批判を浴びるわけですが、その特定地域で、まず何力所ぐらいでどういふことをしようとしているから特定地域に限つた、そしてほかの地域はこういうことをしようとしているといふことについて、具体的に局長の方から御答弁いただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 まず、供給過剰進行地域に

対しての対策といふことで、交通政策審議会の答申でございますが、先ほど先生の方からも引用されましたとおり、今般、「供給過剰への対応を行うことはやむを得ないもの」と考えられるが、一方で、例えば、新規参入や増車に伴い個々のタクシー事業者の自由な営業活動や競争の中から事業者の創意工夫が促され、それが消費者利益の増進につながり得ることに留意する必要がある」といふ指摘がなされております。さらに、「全国す

べての地域で供給過剰による問題の深刻化が生じているわけではないことから、対策は全国すべての地域を対象としたものではなく、それぞれの地域において発生している問題の状況を踏まえ、実情に即して検討すべきである」といふ指摘を受けております。

この指摘を踏まえ、政府案では、供給過剰が進行し、問題が深刻化している地域を特定地域として指定し、法に定める必要な対策を講ずることとさせていたいただいております。

さらに、お尋ねの特定地域でございしますが、全国に、タクシーにつきましましては六百四十四の営業区域がございしますが、その中から、供給過

剰の状況でありますとか、あるいは車両一台当たりの収入の状況、これは運転者の方の賃金に直結する指標でございますけれども、あるいは法令違反、事故、そういったものの客観的な指標に照らして、国土交通大臣が指定を行うこととしております。

具体的な指定基準につきましては、昨年七月十一日から現在運用で実施しております特定特別監視地域、これにつきましては百九地域を指定させていただいてありますが、この指定制度を参考にしながら、今回の委員会での御審議を踏まえて最終的な基準をつくつてまいりたい、かように考えております。

○福井委員 ありがとうございます。

何か、局長が答弁するようになって会場がしいんとしてしまつたんですけれども、丁寧に御答弁いただいていると思ひます。

では、続きまして、その特定地域において増車を認可制にすることになっております、閣法では、供給過剰が問題となっている特定地域、特定地域は供給過剰が問題となっているから指定するわけでしょうけれども、新規参入を含めて、安易な供給拡大、これはもう厳に抑制すべきだと思いますけれども、その方策、その方針、どのようにされるのか、続けて局長から御答弁いただきたいと存じます。

○本田政府参考人 法案におきましては、特定地域は、まさに供給過剰等により問題が生じているといふ、そのことに起因した指定をいたします。

そうした指定の趣旨から、法案におきましては、国は、特定地域においては、タクシー事業の適正化を推進するため、道路運送法に基づく処分、この中には、当然新規参入の許可、あるいは今回特定地域で導入させていただきたいと考えております増車の認可といった処分がございしますが、これを的確に実施するといふ条文がございす。したがつて、特定地域においては安易な供給拡大は国として厳に抑制すべきであると考へておりまして、新規参入あるいは増車の申請に対して

は、原則としてこれを認めないという運用をさせていただきますと考えております。

○福井委員 先ほどはマイルドに申し上げましたけれども、古賀先生以外、どなたも民主党の先生、いらっしやらなかったというのをさっき言いたかったんですけれども。済みません。二人いらっしやる。失礼しました。今のはひとり言ということ。

では、続きまして、特定地域におきまして、地域の多様な関係者によって構成される協議会ですね。もう本当に多様な、その地域を代表するステークホルダーに集まっていただく協議会、この協議会でどういうことをいつまでに決めるかということが最も、この法律、そして今後のタクシィを占うキーになってくるわけですが、地域計画を作成することになっているわけですが、地域計画の具体的内容、これはどのようなものを想定されているのか。

そして、私も土曜、いつも地元でタクシィの会社の皆さん方に鋭く指摘されるのは、幾らそういう仕組みをつくっても、必ず暴れる人は出てくる、アウトサイダーが出てくる、破る人は出てくる、こういう人たちの存在は想定しておかなければならない。その想定をして、どのように対処するのか。法律、政省令、通達、あるいはそれ以外のきめの細かい対処方法があるのかないのか。ないんだったらちよっと問題ですけども、今言える範囲内ではこうで、そして今後こういう方向で検討していくということも含めて、この地域計画の具体的内容、そしてアウトサイダーへの対応について、局長の方から御答弁いただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 まず、地域計画でどういうことを具体的に定めるかということでございますが、この点につきましては交通政策審議会の答申の中で、単にその地域の車両の台数をどうするかということではなく、その地域のタクシィをどうよくしていくか、こういう視点から、次のようなことを計画として定めるということが示されてお

ります。

まず第一は、タクシィサービスの活性化、さらには、その地域におけるタクシィ事業経営の活性化、効率化、そして、運転者の労働条件の悪化の防止、違法、不適切な事業運営の排除、交通問題等の改善あるいは減車の促進等供給抑制、そして過度な運賃競争への対策、こういったことを総合的に定めていく必要があるというふうにまず考えております。

それをより実効あらしめるためのこととして、単にタクシィ事業者の方々あるいは我々の行政、そして運転者の代表の方々のみならず、やはり幅広く、地域の公共団体あるいは住民の方々にも参加していただいて、そういった取り組みの中身が地域全体としても必要なんだという、こういった合意形成を図ることによって、そこに関係するタクシィ事業者にとってもやはりこれは実施することとがその地域における責務なんだ、こう理解していただけるような仕組みづくり、そういった計画づくりを進めていく必要があると考えております。

その点に関しましては、私どもの運輸局を通じて地域の理解を得てまいりたい、それによって、なるべく多くの方々がこの計画づくり、そしてその実施に向けて同一歩調をとっていただくように促してまいりたい、こう考えております。

○福井委員 わかりました、いま一歩、抽象的なので、最後の質疑の日にもう一回話めたいと思ひます。

それから、減車ですね。これも実際に地元で会社の方々からお伺いしますけれども、国による強制的な減車の命令とか減車する仕組みとかがなければ、やはり闇法で言っていることが実現しないのではないかと、あるいは協議会がうまくいかないのではないかと、地元では話し合いがうまくいかなければ、私たちが毎週詰められているわけですが、そうはいっても、今回の闇法はすごいですよ

ね。もう本当にすごいです。公正取引委員会との調整があつて、それで事業者の協調減車を促進するスキームというものがあつて、それから、これはもう本当に、何段も何段も飛び越えた法律体系になつていて、ここまでの努力については敬意を表するわけです。

しかし、一方で、地元地元で減車を強制命令とか国による関与とかを要望する声もあるわけですから、そういったところで、減車するスキームですね、公取まで含めて、少し体系的に、今闇法はこうなつていて、そして現場ではこういうことを期待しているということについて、局長の方から御答弁いただきたいと思ひます。

○本田政府参考人 まず第一に、減車を確かに制度的に実効性あらしめるためには、強制的な減車命令といったようなことが議論の俎上に上ることは事実でございますが、この点につきましては、昨年の交通政策審議会の答申でも指摘されておりますとおり、国が減車を希望しない事業者に対して、その意に反して減車を行うことを強制的に命ずるといふ制度をつくるというのは、やはり事業者の財産的価値あるいは営業上の権利を国が侵害するといったことでありますので、問題があり、こうした仕組みの導入は困難であると考えております。

ただ、やはり減車を法的に許される制度の中で最大限促進するという必要は生じておりますので、今回の政府案では、先生から御紹介いただきましたとおり、タクシィ関係の制度としては初めての試みとして、複数の事業者が協調して減車を行う場合に、事前に国土交通省と公正取引委員会がその協調減車に係る計画について調整を行うという仕組みを入れさせていただきました。ぜひこれを円滑、有効に活用していただけるように私も働きかけてまいりたいと思ひます。

もう一点、その地域で車の数が多い、そのために何の問題が発生しているか、そして、どうしていけば車が減るかといったことについては、先ほどお示しました地域計画の作成の中で、地域の

中で大いに議論をしていただいて、やはりその地域として、タクシィの車が多過ぎる、減らそうとといったようなコンセンサスをつくることによって、そこにおられる事業者の方々も自主的に協調減車に参加できるような、参加する意欲が出てくるような、あるいは我々もそれに対して支援を行うような、そういった運用を考えてまいりたいと思ひます。

○福井委員 ありがとうございます。

ちよっと話は飛びますけれども、入札契約制度の改革をしている、ある自民党の勉強会で、埼玉県知事さんと和歌山県知事さんにお越しいただいて、それで先ほどから御紹介していますX軸、Y軸ですね、総合評価をする、そして点数を毎年毎年変えていくということとやってきましたけれども、結局、従前の業界秩序を守る、あるいは業界秩序を運営してきたその物差しにのっとるということがやはり正義であり、正しかった、公正であつたということが、民主党出身の埼玉県知事も、そして通産省出身の和歌山県知事も共通しておつちやつておられました。これはもう本当に時代象徴的なことなんだと思ひます。

新自由主義が正しかったわけでもなく、規制緩和と原理主義が正しかったわけでもなく、そして競争原理主義が正しかったわけでもなく、やはり三千年間自信を持って運営してきた日本社会のこの原理原則こそ正しかったんだということを入札契約制度の改革を通じて両知事が学習されたということについて、私たちもそれに倣わなければならぬというふうにおもひますので、ぜひ、先ほどの局長の御答弁のとおり、秩序立って、そして品性、品格のあるタクシィサービスというものをその現場現場で話し合つてつくり上げていただきたいなということでございます。

それから、先ほど衆法提出者の三日月先生からも御答弁をいただきましたが、この同一地域同一運賃について、政府の方からも御答弁をいただきたいと思ひます。

三日月先生からも御議論ありました三菱タク

シーに関する最高裁判決も含めて、国土交通省としての同一地域同一運賃についての基本的な考え方、どういうターゲットなのか。だから、シャープに幾ら幾ら、十円単位まで賃金を統一するの、あるいは少し幅を持って考えるのか、その辺も含めて御答弁をいただきたいと思います。

○本田政府参考人 タクシーの運賃を同一地域同一運賃とすることにつきましては、答申の中でも触れられておりますが、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對し、その意に反して運賃を上げるように強制するというのは、やはり法的な制度としては困難でありますし、また利用者の理解も得がたいというふうに私もは考えております。

それから、御指摘いただきました判決の件ですが、これは先般、少し御説明申し上げましたけれども、最高裁で平成十一年七月十九日に行われました。内容は、平成三年当時、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したところ、私も国がそれを却下した事案に關しての最高裁の判示でございます。

当時の道路運送法に基づきますタクシー運賃の改定に当たりましては、それぞれの地域において、いわゆる平均原価方式と当時我々と呼んでおりましたが、平均原価方式に従って算定された額をもつて当該同一地域内のタクシー事業者に対する運賃の設定または変更の認可の基準とするという運用を行っておりました。これはもう少し詳細に御説明しますと、タクシー事業者の方は非常に数が多いものですから、個別に審査するのではなくて、こういった平均原価で計算された額で申請された場合には、多少個々の事業者の方の原価あるいは適正利潤と違つていても、それに基づいて認可をしておたわけでありまして。

まず、そういった運用について許されるかという点について、この判決では、先ほどもお話しございましたとおり、「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、「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はほぼ同じようなものになると考えられる。」こうした上で、タクシー事業者が、このような平均原価方式に従つて算定された額を内容とする運賃変更をタクシー事業者の方から申請された場合には、これを認可するというものを、その運用を是認しておいたわけではあります。

他方で、同じ判決の中に、一方でタクシー事業者が、そうではなくて、「平均原価方式により算定された額と異なる運賃額」、そうした異なる運賃額を内容とする運賃の設定又は変更の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どうかを提出書類に基づいて個別に審査判断すべきである」というまでもない」という表現を使つておられます。

したがって、当時の道路運送法の解釈として、本来、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、こう我々は理解しております。

○福井委員 ありがとうございます。それで、局長から最後に、ガイドラインですね、先ほど、衆法の提出者の皆さん方にもお約束をさせていただきました。局長がきちっと答弁するまで私は質問をやめないと申し上げました、このガイドラインの見直しですね。この上限運賃から一律一〇％という自動認可運賃の幅とか、あるいは一番大事な下限認可運賃の扱い、この問題について、どういう視点、論点、どういう物差しで今後厳格に審査しようとしているのか。これからの議論に任せるという答弁ではなく、ちよつと先取りして、いわば前のめりに御答弁をいただければありがたいと存じます。

○本田政府参考人 まず第一に、過度な運賃競争という問題に對しての私どもの立場として、交通政策審議会で言われておりますとおり、やはり過度な運賃競争はさまざまな弊害を現実に発生させ

ておりますので、そのことに對しては、今後厳格な対処が必要だと考えております。その意味で、現行の道路運送法の運用を強化するという方針が示されたわけでございます。その具体策として、今お話のありますガイドラインづくり、これを本年から検討を開始させていただいておりまして、論点はまさに二点あります。

一点は、現行では、全国一律で私どもが示します運賃の上限額から一〇％、一割下回る運賃については、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるという扱いをさせていただいて、審査も省略し、自動的に認可しておりますが、果たして、この一〇％の範囲であれば不当競争にならないとまで明確に言っているのかどうか、その点について改めて検討、見直しを行うべきだ。例えば、現に供給過剰で労働条件が悪化している特定地域といった場合に、そういった一割下回るような運賃によつてさらに労働条件が悪化していくということであるならば、やはり運用を見直すべきではないか、こんなことを考えております。

それから、さらに下限を下回る運賃については、現在、個別に審査を行っておりますが、その審査基準は、今、唯一、収支率が一〇〇％以上、すなわち、その下限割れの運賃であっても収支が相償うということを実は求めているにすぎません。しかし、不当な競争を防止する見地からは、この収支基準だけで足りるのかどうか。例えば、労働条件の悪化を防止する、あるいは運行の安全を確保するという見地から、もう少し議論を深めた新しい基準を設ける必要はないのか、そういった点について検討を行うべきであると考えております。

○福井委員 ありがとうございます。その点につきましては、また最終日に御確認をさせていただきたいと存じますが、きょうのところはその程度でとどめさせていただきたいと思ひます。

とにかく、私たちの今の目標は、負のスパイラルに陥った、今、規制緩和し過ぎたタクシーサー

ビス業界、会社経営も、そして運転手さんの労働条件も、そしてその生活も、本当に厳しい厳しい状態にあつて、全員共倒れ、元も子もない状態になろうとしているわけでございます。したがって、ミクロに消費者とサービス提供者の現場だけに着目するのではなくて、社会全体の調和の中でこれから物を考えていかなければならないということ、今、与野党で閣法の修正協議をさせていただき、そしてもちろん衆法の論点なり意義を生かして、これから社会にどうやって展開をしていくかということも含めて議論をさせていただいておるわけでございます。

最後に、大臣の方から、閣法を提出していただいた御努力は重々に評価させていただきますけれども、今後の委員会の展開により、そして私どもの話し合いにより修正もあり得べしということ、ぜひ御覚悟もいただいた上で、今後のこのタクシー業界に対する対処方針、基本的な考え方について御紹介をいただいて、私からの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 諸課題に對して、与野党、方向としては同じ方向にあると思ひます。我々としては、もとより、この閣法が最善のものとして提出をさせていただいて、まずはこの法案を施行させていただければと思つておりますが、スタート以来、与野党でこの議論が行われております。現在、与野党におきまして、修正も含めての議論がなされていると伺つておりますので、十分尊重して対応していきたいと思つております。

○福井委員 ありがとうございます。以上で終わらせていただきます。

○望月委員長 次に、森本哲生君。

○森本委員 おはようございます。民主党の森本哲生でございます。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法律案、道路運送法の一部を改正する法律案の、内閣、そして衆法について質問をさせていただきます。まず初めに、前回の質疑、今回の質疑もそうで

ございますが、六月二日の参考人質疑を聞かせていただいて、論点はほぼ出尽くしたのではというふうに思っております。さらに幾つか確認、そして検討を加えていただきたいことを申し上げて、質問に入らせていただきます。

平成十四年の二月から施行された規制緩和後のタクシ事業において、待ち時間の短縮とか多様な運賃、サービスの導入等、一定の効果というものがあつたということは、私自身も認めておるわけであります。ただ、一方で、運転者の労働条件、特に運転手の皆さんの大幅な収入減、中には最低賃金を割り込んでいくような厳しい環境下に置かれておるといふこと、そして、違法、不適切な事業運営の横行等によるタクシの安全性、これは事故の増加を見れば顕著であります。そうした問題が指摘をされて、今回の法律案の提出になつたわけであります。

そんな中で、タクシ業界にとっては、これまで経験されたことのない需給調整、特にこれは今回の供給過剰という問題が一番論点になりますから、どう対応するか、大変難しい課題であるといふふうには認識をいたしておりますが、その具体策については、協議会などの設置も挙げられておりますが、この供給過剰にどう対応していくかという問題について、法案提出者の皆様方から個々にお伺いをさせていただきまますので、よろしくお願ひいたします。

○本田政府参考人 本法案におきまます供給過剰への具体策につきまして御説明申し上げます。

まず、本法案では、供給過剰の進行等によりタクシが地域公共交通としての機能を十分に發揮できていない地域、これを特定地域として指定させていただきます。

特定地域につきましては、タクシ事業者が増車を行う場合には、国土交通大臣の認可制をしかせていただくということで、その特定地域におけるタクシ事業の適正化を推進するために、安易な供給拡大を厳に抑制する、具体的には、新規参入やあるいは増車は原則として認めないという措

置を講ずることがまず第一点でございます。

さらに、既に過剰な車両をどうするかという問題、つまり減車の問題がございますが、この点につきましては、タクシ関係の制度としては初めての試みとして、複数の事業者が協調して減車を行うといった場合に、事前に国土交通省と公正取引委員会が調整を行うことによつて、その地域全体として減車が円滑に進められるような仕組みを導入させていただいております。

さらに、当該特定地域では、地方公共団体の長あるいは住民の方々にも御参画をいただく協議会を組織して、地域のタクシ事業の適正化、活性化のための地域計画を作成、そして実施しようとさせていただいておりますが、その中でも、やはりその地域のタクシの車の台数について本当に適正なのかどうか、そういったことも当然協議されることを予定させていただいております。

以上でございます。

○下地議員 先ほど、福井先生の議論にもありましたけれども、私たちは、消費者の立場、そして経営者、そこで働く労働者の立場を考慮してこの衆法を提出している。そういう意味では、安全であることやサービスが向上することというのが非常に大事であるし、タクシが必要ときに確保できるというのも非常に大事だと思っております。

ただ、今、経営者も運転手の生活状況も非常に厳しいので、そのこともしっかりと対策を立てていかなければいけないということを考えておりますから、今回のタクシ事業の規制に関する許可、認可の基準を見直して、増車をやめるということも考えております。また、それに伴つて、増車をとめるだけでは今の現状は改善できませんので、ただ単に減車をするといつてもなかなか難しいので、休車制度というのをも新たに考えさせていただいております。

また、料金の設定、過当競争にならないように、原価をしっかりと入れた運賃の見直しもできるような制度も、下限設定ができるというふうな

こともやらせていただいておりますし、また、事故の報告の拡大というのでもやらせていただいておりますし、市町村長からもちゃんとこの特定地域の要請ができるということもやらせていただいております。

多くの声を大事にしながらこの衆法をつくらせていただいております。それから、ぜひ、この衆法で衆議院の御理解をいただきたいというふうに思っております。

○森本委員 どうもありがとうございます。

今、政府側から減車というお話と、そして衆法の方で休車というお話が出てまいりました。

ともにこれは、これまで経験したことがない供給過剰にどう対応するかということでございますが、これは政府にお伺いしますが、円滑な導入ができる仕組みというお話も今いただきました。そんな中で、適正な供給量とするためのインセンティブの具体的なお考えを持っておられましたら、お伺いをさせていただきます。

○本田政府参考人 地域での過剰なタクシ車両に関する適正な供給量とするためのインセンティブという御指摘でございます。

まず、先ほど御紹介申し上げました、タクシ関係の制度としては初めての試みとして、複数の事業者が協調して減車を行う場合に、事前に国土交通省と公正取引委員会が協調減車に係る計画について調整を行う、これによつて減車を進める仕組みをいれさせていただいたわけであります。その地域の事業者の方が減車のこの仕組みになるべく乗りやすいようにするためには、実は、減車と同時に、法案では特定事業と呼んでおりますけれども、その地域のタクシをよくする積極的な取り組み、これも一緒にやっていただくことになっております。

そういった前向きな取り組みに対しては、例えば私どもが助成を含めた支援をする、そういった促進策、あるいは、これは地域によつていろいろ異なりますので事情があるかと思いますが、現に減車をされた方に対して何かインセンティブを付

与する、これも今後具体的に検討していきたいと思ひます。

それから、やはりもう一つ大きなインセンティブとしては、先ほども御紹介いたしました。まさに特定地域においては、その地域で、タクシ事業の狭い意味での関係者の方だけではなくて、地方公共団体の方あるいは住民の方にも参加していただいて、タクシ事業のあり方について御議論いただくわけでありまして、その御議論、協議に際しては、当然ながら、その地域における供給過剰の状況がどうなっているか、あるいは、それによつて、例えばその地域のタクシ運転者の労働条件がどう問題が発生しているか、こういった点について、地域全体として理解を深めていただく。さらには、では、そのために何をやるのか、例えば供給を削減する必要があるのではないかといった議論も地域の中でしっかりとやっていただくことが、現実的に減車を進めていく上で大きなインセンティブになるのではないかと考えております。

○森本委員 今後、具体的にその内容は詰めていくということと理解をさせていただきます。また後で少しインセンティブについてはお話をさせていただきます。

需給調整は、法人タクシの皆さんとの調整が重要と考えるわけでありまして、個人タクシの方に對しては恐らくそれはされないといふふうな理解しておるんですが、確認だけさせていただきます。

○本田政府参考人 御指摘のとおり、個人タクシの場合、減車という意味になりますと、これは事業の廃止そのものになりますので、事業者の方がみずからそういう判断を行うことがないとは言いませんけれども、行政として、その意に反して強制するということは困難であるといふふうな考えております。

ただ、いわゆる新規参入を抑制するという意味では、法人タクシの参入あるいは増車と同じような影響がございますので、新規参入としての個

人タクシーについては同じような考え方で抑制してまいりたい、かように考えております。

○森本委員 了解しました。

そして、今、福井委員からお話がありまして、ここはかなり議論というんですか、お話があったわけでありますが、参考人質疑を聞かせていただいております、経営者、労働者側も同一地域同一運賃を望まれておるといふに私は解釈をさせていただいております。

ここで、くどくなりますが、なぜそのことがダメなのか、お答えください。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーの運賃を同一地域同一運賃とすることにつきましては、交通政策審議会の答申で指摘されておりますとおり、他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、運賃を上げるよう強制することは、法的に困難でありますとともに、利用者の理解も得がたいというふうに私どもは考えております。

また、先ほども引用させていただきましたとおり、平成十一年七月十九日の最高裁判決におきましても、同一地域同一運賃と異なる額の運賃の申請に対しては、個別に審査判断すべきであるのが当然と判示されていることとでございます。したがって、同一地域同一運賃というものを制度化する、法制度として強制するというのはやはり難しいと思います。

ただ、一方で、過度な運賃競争については、やはりこれは問題があると言わざるを得ません。このために、答申では、現在の運用で行っております下限運賃の設定あるいは下限割れ運賃の審査については、道路運送法に言います「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかどうかについてガイドライン等の形で明確化し、これに基づいて個々の運賃の適否を判断する必要があると指摘されております、私どもとしては、このガイドラインの検討を進め、このガイドラインに基づきまして、過度な運賃競争に対しては厳正に対処してまいりたい、かように考えております。

○金子国務大臣 前回の森本委員の質問でも、このガイドラインというのは何だかまどろっこしいじゃないか、何をいつごろまでに出すんだという御意見がございました。

ガイドラインについては、この法の施行までには出してもらいたいと、今委員会を開いてやっております。

では、ガイドラインで一体全体何をやるんだというところについて、まだ局長からお話がなかったのであり、赤字の運賃なのかあるいはダンピングなのかということ、それから、安い運賃で赤字を出す経営の違法性、これについては、例えば社会保険にちゃんと入っているのかどうか、それから、もとよりでありますけれども運転手さんの労働条件の悪化、あるいは他の客を奪っていくというような、略奪性という言葉が適当かどうかわかりませんが、こういうものも厳格に対応する。こういう今申し上げた観点をガイドラインの中に盛り込んでもらいたいということ、今進めておるところであります。

○森本委員 大臣、ありがとうございます。

ですから、このところは、私どもは法改正、法にしっかりとつたてはしいということのお願いをしておるわけでありますが、このことにつきまして、今、福井委員の質問に非常に具体的にお答えいただいたのでありますが、このことについて少し補うところがあれば、衆法提出者にお伺いをいたします。

○三日議員 ありがとうございます。

かつては、それぞれ、同じ地域であれば同じ運賃でタクシーが運行されているという制度だったと伺っております。それが、一九九三年に廃止をされて、そして一九九七年にはゾーン運賃制というものが導入された。そして、二〇〇二年の改正道路運送法の施行時に運賃・料金の上限認可制というものが導入されて、これが言ってみれば一部の地域での過度な、過当な運賃競争をもたらす一因になったと私たちは考えています。これがさ

まざまな問題を引き起こしました。

もう既に御案内のとおりだと思うんですけども、審査の甘さもあって、一〇％ルール、その後は収支を償うことの個別審査の運賃審査というものが行われておりますけれども、その下限割れの運賃を排除できなかったこと、またさらには、名義貸しも含めて、違法な営業や事業も行いながら安い運賃を設定するという事業者を排除できなかったこと、これは先ほど本田局長が、他の事業者よりも安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対し、運賃を上げるよう強制することは法的に困難とありますが、適正に事業を行っているかどうかの審査をやはり行政側がきちんとチェックできなかったという問題はあろうと思うんです。

これに、例えば歩合制というタクシー事業ならではの構造的な問題も相まって、最賃割れを二〇％も野放しにするような営業形態を看過してしまつたということと私たちは改善するために、大臣は法施行までにガイドラインをつくるからいいじゃないかと言われますが、法の改正なきガイドラインでは意味がありません。そのガイドラインを事実あらしめるためにも、法の改正をやるべきだと。しかも、それは特定地域に限り期間限定でやるのではなくて、運賃にダブルスタンダードというものはかえって利用者のサービスを低下させ、混乱させることにもつながりますから、全国で運賃というものの哲学を見直そうじゃないかというところで、私たちは提案をさせていただきます。

もう御案内のとおりだと思いますが、適正原価に適正利潤を加えたものと明確に定めることによって、結果的に、事実上の同一地域同一運賃を実現していきたいというふうに考えております。

○森本委員 ありがとうございます。

労働者の生活を守るために、行き過ぎた競争には、やはり政治が何らかの対応をしなければならぬということとあります。

そこで、今の答弁を聞かせていただいて、道路運送法の九条の三、「能率的な経営の下における

適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。この超えないもの」というのを削除することがなぜできないのか、お伺いします。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

まず、過度な運賃競争ということにつきまして、昨年十二月の答申においても、やはりこれは厳正な対策を講ずることが必要だという指摘を受けておりますし、我々もそうだと考えております。

そこで、現在の私どもの現行の道路運送法の運用について御説明をさせていただきますと、安い運賃、低額な運賃を個別に審査いたします場合に、道路運送法の運用として、これは現在の九条の三の二項の一号ではございません、三号で、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないという基準、この基準を根拠に、健全で安定的な事業運営を確保する見地から、その運賃によって収支が相償うということについては、現在の基準でもこれを確保させていただいております。

今回の答申で言われておりますのは、そうした運用を前提とした上で、さらに過度な運賃競争の問題に厳格に対処する方針としては、先ほど来申し上げておりますとおり、現在の、一〇％の幅であれば全く不当競争がないという扱いをしているというふうな幅の適否、あるいは大臣からも申し上げましたとおり、低額な運賃に関して、今申し上げました収支相償うというだけの基準で本当に適正な審査ができるのかどうか、そのことについてきっちり議論をし、ちゃんとしたガイドラインをつくって、それに基づいて厳正に対処する。

その意味では、現行の道路運送法の運用の強化をすべきだ、こういう御指摘でございます、それに基づいて、現在、我々は、道路運送法の改正ということではなくて運用の強化ということとで対処してまいろうとしてるところでございます。

○森本委員 このところはぜひ我々の主張というものを受け入れていただいて、やはりこれは検

討いたなければならぬということを申し添えて、次に移ります。

先般、タクシの運転手の方と今回の法律について少し雑談をさせていただく中で、以前のようない小型、中型のような料金設定もよかつたのではないかと御意見もありました。検討の余地、そういうことはおありか、お伺いをいたします。

○本田政府参考人 まず、実情をちよつと御紹介したいと存じます。

この二年來にわたつて、全国で運賃ブロックが九十三ございますけれども、五十七地区でタクシ運転者の労働条件の改善を目的とした運賃改定が行われております。

その中で、東京を含みます二十一地区では、実は、それ以前は中型車に加えて小型車といった区分がございましたけれども、小型車の車両数比率がこの二十一地区は非常に低い。例えば、東京では小型車の比率というのは二・三％という実情だったのですから、消費者の方から見ても小型車を目の前で選ぶというような環境にないということから、今回の運賃改定を契機に、中型車と小型車を統合せざるを得なかつたという事情がございます。

他方で、地域によっては、引き続き、中型車と小型車の車両数の比率が拮抗して、消費者の方からも小型車を選べるし、残してほしいという要請が強い、そういった地域において、これは具体的には三十六地区でございますが、従来どおり、中型車と小型車の車種区分を存続しております。

こういったぐあいに、車種の区分につきましては、やはり地域の実態、利用者の方々の声あるいは事業経営の問題、これを考えながら柔軟に対応していくことが必要だと思っておりますが、その際のちよつと判断の要素として、非常にジレンマがございますのは、確かに小型車というのは環境に対しての負荷でありますとか車両コストといった面で好ましいという判断もありますけれども、実は、そこで働かれる運転者の方の賃金は歩合制になっておるものですから、安い小型車の収入と

いうことになりますと、やはり運転者の方の賃金の低下につながるおそれもあるということでありまして、かなり慎重に考えていく必要があるかと思ひます。

○森本委員 局長、このところは私が申し上げたかつたのとよく似ておるんですけども、多様なサービスもあつていいという考え方があります。小型を含む環境対応車に対して支援をやつていくことが供給過剰に対応するインセンティブにつながつていくんじゃないか、こういう思いも私は実はあります。

ただ、今の小型、中型になつて、労働者の皆さんに対する、このところの問題はやはり非常に、私は、今のお話を聞かせていただいて、問題もあるという認識を今させていただいておりますので、このところはやはり慎重に、今言う料金設定、ガイドラインを含む法改正、我々は法改正を言つておりますが、このところは非常に重要な問題だというふうにしておりまして、この環境対応車に対する、減車とか休車という案が出ておる中で、具体的な対応は、簡単にお答えください。

○本田政府参考人 まず、タクシの環境対応車両導入への支援措置でございます。

これは、私どもに低公害車普及促進対策補助制度というのがございまして、それを活用して、具体的には、低燃費のLPGの車両、さらには、昨今普及が進んでおりますハイブリッド車両につきまして、補助制度を設けております。

この補助制度の運用として、現在は既存車両の代替車両である場合のみ補助を行つておりまして、したがつて、増車といったような場合には認めておりません。ただ、今回、法案におきまして、減車を進めるような対策も打つと考へておりますので、本法案の特定地域といったような地域では、増車の抑制のみならず、減車の促進に当たつてこうした制度を何か有効に活用できないか、検討してまいりたいと考へます。

○森本委員 今回の補正予算を見させていただいて

おりますと、そのことも少し触れられるというよりも現実を考えられておるようございますから、このところはしつかり有効に活用していただくことをお願い申し上げて、次の質問に移ります。

実は、今回の地方分権とタクシ法案といううなことでお伺いしたいんですが、閣法は大臣が特定地域を指定するとしてゐるのに対し、衆法では、特定地域の指定を自治体が要請できる制度を導入しようとしております。地方分権の理念からすると、私は衆法の方を採用すべきというふうな考へておりますが、そのことについて衆法提出者の皆さんからお願ひします。

○穀田議員 地方自治体が地域における住民の暮らしと、営業、経済活動等の地域の実情と、それに基づいて発生する交通需要等を最も的確に把握してゐると考へるからであります。あわせて、地方分権をこの分野で進める、地方自治体の積極的役割の發揮を期待するからであります。

結論はそういうことなんです、少し敷衍して論理を述べますと、タクシというの、地域の公共交通機関として重要な役割を担つてゐることは御承知のとおりであります。しかしながら、タクシ事業に係る規制法である道路運送法において規定された規制権限というのは、すべて国土交通大臣に属してあります。地方自治体が関与する余地は、ほとんどありません。その意味で、タクシ事業における地方分権は進んでいないと言わざるを得ないわけでありまして。

今回、政府提出法案においても、ある地域が特定地域に指定されるべきかどうかについては、国土交通大臣が判断するスキームになつております。これでは、当該の特定地域に設置される協議会に参加する関係地方自治体を初めとする地域の関係者の姿勢も、おのずと受動的なものにならざるを得ないのではないかと危惧してゐるからであります。

私どもとしては、地方自治体が実質的に関与できない現行のタクシ事業に係る法体系について

は、いずれ見直さなければ、住民の移動という重要な国民の権利における地方分権は進まないとの判断から、今回の野党四会派提案において、地域の実情に精通した地方自治体が能動的に特定地域の指定を要請することができるようになりました。

このような措置を講ずることにより、その後設置される協議会、これが極めて重要な役割を果たすとは考へております。その協議会につきましても、地域の関係者の積極的な関与が期待され、施策の実効性が向上するものと思へてゐるからであります。

以上です。

○森本委員 御丁寧にありがとうございました。それでは、ごめんなさい、来ていただいて申しわけなかつたんですけども、ちよつと時間のあ限り、国家財産の処分についてということ、全く違う話なんです、実は、この問題についての今回のテーマは、河川の砂利採取について、堆積土砂の排除というところを、私はどうも、協会とか組合員の方に国の方が県を通じて委託されておるようなお話を聞いておるわけであります、その実態について簡単にお答えください。

○甲村政府参考人 お答え申し上げます。

河川におきます砂利採取でございまして、過去においては、乱掘によつて橋の橋脚が露出したり、あるいは川の護岸が壊れたり、あるいは海岸がどんどん減つていくということで、五年ごとに砂利採取規制計画を作成し、その範囲内で採取を認めております。その採取量は漸減させていつております。ただし、異常な出水によつて土砂が堆積した場合はこの採取計画の範囲の外ということで認めております。

実際、河川において砂利採取を希望する場合には、砂利採取業者は、砂利採取法第十六条に基づく採取計画の認可及び河川法二十五条における土石等の採取の許可を河川管理者から受ける必要がございまして。おのおの許可は、直轄区間については国、県管理区間については県が許可いたしまして、砂利採取料は、直轄区間も含めてすべて県

に納受される仕組みでございます。

それで、先生御指摘の組合の話でございますけれども、従来、砂利採取業者はその大半が中小零細業者であり、業界の健全な発展のためにも共同化は有効な対策となるということで、これまで共同化の促進を指導してきたところでございます。

ただし、最近、よりオープンな制度を取り入れるべきというような傾向もございまして、先ほど申しました、異常な出水によって堆積した土砂を除去するような場合、採取業者を一定の条件のもとで広く公募し、業者を決定する方式を採用している事例もございます。

国土交通省におきましても、河川整備の推進及び資源の有効利用の観点から、公募方式による適切な運用に向けて、現在、具体的な検討を進めている段階でございます。

○森本委員 そうすると、うなずいていただくだけで結構でございますが、国の方では、採取量と金額をまとめたものは今ございますか。ない。ないんですね。

○甲村政府参考人 砂利採取量について申し上げますと、平成十九年度、河川全体で約七百七十万立方メートルの採取でございます。

金額の方は、ちよつと今、ございません。

○森本委員 時間が参りましたから終わりますが、このところは、今から変えていくという答弁でございましたから、それで検討いただきたいと思うんですが、非常にアカウンタビリティー、説明責任がつきにくいような砂利採取、国家財産の処分というものについては、私は、より透明に、慎重にやっていたことをお願い申し上げて、またこれは次回に、資料をいただきながら質疑をさせていただきます。

少しオーバーしました。お許しください。

○望月委員長 次に、後藤斎君。

○後藤(斎)委員 民主党の後藤斎でございます。大臣、タクシイの問題に入る前に、ちよつと一点だけ確認をさせていただきたい点がござい

大臣、昨年から、緊急総合対策ということで、高速道路料金を平日深夜五割、休日昼間五割、いろいろな引き下げを行った上で、生活対策ということで、四月から休日上限千円等、いろいろな高速道路料金値下げの仕組みをつくってまいりました。

渋滞も非常に多発をし、フェリー会社は非常にマイナスの影響を受けている。いろいろなお話がありますが、まだ本格的な検証というのは、時間が十二分にたつていませんからできないものの、現時点でどのようなプラスマイナスが影響としてあるのか、簡潔で結構ですから、御答弁をお願いしたいと思います。

○金井政府参考人 お答えいたします。

特に休日上限千円につきましては、例えば、四国などで非常にキャンペーンをやっていたかまして、連携をした取り組みをしていただいたということもありまして、特に遠方の地域で非常にお客さん、観光客がふえ、地域の商店の売り上げが非常にふえたというようなプラス面をたくさん御報告いただいております。

一方、御指摘のとおり、高速道路は、日取りの関係もございしますが、昨年に比べますと大体倍の渋滞があったということもございまして、特に、物流の事業者の方々、それからバスの事業者の方々と、今後の渋滞対策の充実については調整に努めていかないといけないかなというふうにお考えおとところでございます。

それから、他の交通機関でございしますが、これも、景気の後退やいろいろな要素がございしますので、一概にはっきりとした数字はございせんが、例えば本四の高速と競合する航路などでは、土曜、日曜の乗用車輸送が少し減ったということもございまして、これらについては、フェリーの活性化に向けた支援策に取り組んでいるところでございます。

いずれにせよ、景気であるとか、天候、日取り、いろいろな原因がございしますが、今後の輸送動向を注視いたしまして、いわゆる総合交通の全

体の体系から、必要に応じて対策を講じていく必要があるものというふうに考えておるところでございます。

○後藤(斎)委員 そういふ部分を踏まえて、大臣は先般、お盆や年末年始も高速道路料金引き下げかという御発言をしたというふうに報道で承知をしております。

大臣、私は、三月の末、二十五日と四月一日のこの委員会でも、少なくとも今の高速道路の引き下げのスキームというのは、株式会社为主体で最終的に判断をするという中で、いわゆる高速道路利便増進計画という仕組みを通じて対応しているというふうに確認をし、先ほどお話をした昨年の緊急総合対策というのは、二十年度の二・五兆円を財源として、十年間、スマートインターチェンジの三千億も含めて財源手当てをし、さらに、生活対策の平日三割引、休日上限千円、これについては五千億を追加投入し、三兆円の債務承継は既に三月二十四日で終わっているということと局長からも御答弁を明確にいただいて、新たな道路料金引き下げの財源はもう基本的にはないという前提で、四月一日に確認をしました。

にもかかわらず、大臣が年末年始やお盆に引き下げができると言う根拠は、いわゆる財源論からいうと大変へんてこな理論であります。ただ、担当の方に御説明をいただいたところ、五千億の内訳、二・五兆円の十年間の、それを前倒ししたりいろいろな調整をしながら財源は捻出をしなければいけないというお話もありました。

大臣というお立場の中で、確かに渋滞緩和という一つの目的はあるものの、やはりきちつとした実現性が、少なくとも四月一日に確認をした時点では、債務承継がすべて終わっている。これはその時点でも確認をしましたが、この債務承継の期限は平成二十一年の三月三十一日ということに法定、明記がしてあります。

その部分でも、例えば、新たな追加のお金を捻出して機構にお金を上げて、それは法律改正をしなければできないという前提の中で、大臣がな

ぜお盆や年末年始に料金引き下げをするというふうなことを御発言なさったのか、その真意について大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○金子国務大臣 お盆あるいは年末年始、前回のゴールデンウィークの経験にかんがみて、料金引き下げはいんだだけでも、一方で渋滞というものがある。特に、我が国の場合に、お盆あるいは年末年始というのについては、ある一時点で集中するということもありますので、考え方として、あるいはルールとしていいますか、お盆あるいは年末年始はこうしようというようなことをあらかじめ対応できないだろうかという観点。

ただ、これについては、今お話しいただいたような財源問題もあります。それから、物流、これを拡大することによって非常に渋滞等が、一分一秒を争うような物流を求められているようなところに対してどういふ影響があるかということも考える必要があるよねということ、今検討しております。

そして、採算という面であれば、既に入っている料金収入との、収入の中で考えてもらいたいということ、道路会社は今投げかけておりまして、新たな財源を要するというものではないかと。今ある収入の中で対応するというところで考えております。

○後藤(斎)委員 大臣、大臣の御発言はわからない部分もあるんですが、実は、これも三月の委員会でも、私も含め、同僚議員からもETCの話もしました。

これも結果的に言えば、高速道路交流推進財団が行った実績というのは、四輪車で百十五万台。そして、現在はそれがもう予算的になくなつたということ、高速道路株式会社ETC普及促進策ということで、これは株式会社財源だということにお伺いをしていますが、搭載価格については、財団が行うときには五千二百五十円でしたが、三千円、先着三千台ということで、当時も話をしましたが、要するに、期間限定で、金額も違ってくる。これからの方にはその恩恵が適用で

きないということでは、やはり大臣、非常に不平等だと思ふんです。

それが今回、これからタクシーのお話をします。もちろん選挙も近いということ、いろいろな政策のあり方は各党自由でよし、大臣という立場の中では、それが実現できるというお立場にあると思うんですが、では、なぜ、私たちが昨年の三月、四月に、一般財源化をいち早くしてそれをもっと違った形で使った方がいいという指摘に對して、そのとき、当時の冬柴大臣は、絶対できないということをしり返して御発言をされました。

私は、政策的にはそうではなくて、大臣がおっしゃるような部分も含めて言えば、今回のタクシーの問題もそうですが、やはり私たちが今、道路運送法の改正も含めて提案をしているものに真摯に与党も歩み寄り、政府側も大臣も含めて歩み寄る中で、今のこの厳しい状況にあるタクシー業界にきちんと手当てをする。それが、先ほどもお話しした財源というものが直接関係なければ、自主的な取り組みを進めるという仕組みをやはりこの委員会が中心になってつくらなければいけないという思いで、私も、自民党の福井理事と今まで協議をしてまいりました。

なかなかハードルが、詰まらない部分も正直言っております。ですから、それは政府側の中でも、これから幾つか再度確認をさせていただく部分で、真摯にぜひお答えをいただきたいというふうに思います。

大臣、冒頭、これは参考人の方にもせんだつてお聞きしましたが、このタクシー事業というのは、要するに、消費者にとっても料金が上がってしまった、なおかつ、事業者の皆さん方も経営環境が厳しい、ドライバの皆さん方は年々給与が下がって、現在は、全産業に比べれば六割の賃金しか得られないという、本当に三重苦の事業の仕組みになってしまいました。

それについて、大臣が、十二年なのか八年なのかというのは期間は別としても、今までの政府の

対応、今の法体系はやはり間違っていたんだという前提に立った上でこの閣法も含めて出していたらいいと思ふんですが、やはりこの規制改革は行き過ぎたというふうなことで、まず冒頭、大臣から御見解を伺いながら、タクシー問題について質疑を始めたと思います。

〔委員長退席、中山泰委員長代理着席〕

○金子国務大臣 蒸し返すつもりはありませんけれども、高速道路料金の話は決して、マスコミは選挙対策という話をされていますけれども、後藤委員ですからそんなことは思わない。やはり我が国のために、住民のためにどうするかということ、これはそんな簡単な話ではないということ、ぜひ御理解いただきたいと思ふます。

それから、まず、今、いろいろ閣法の修正議論をしていただいている後藤委員、福井委員、与野党ともどもにやっていたいておりまして、この議論を私たちが真剣に受けとめさせていただいたこと、これは、先ほど福井委員の答弁でも申し上げたとおりであります。

本題に入りますけれども、規制緩和ということ、土光臨調以来、各分野で進んでまいりました。このタクシーについても、土光臨調以来の結果が、平成八年、十二年、そして十四年から実施されたわけですが、この部分の、需要が実際に落ちていく中で平成十四年にこの規制緩和がされたということ、どう評価するかということについて言えば、需要が落ちていくから創意工夫をして参入を自由にして需要を拡大しようという意図も、当時あったんだと思ふます。

しかし、経済の影響もあって、残念ながら、結果として、供給過剰地域、地域によっては供給過剰だけが先行し、需要がむしろ減少したまま、その結果として運転手さんの労働条件が悪くなるという構造的な問題を生じた。

ただ、これは、必ずしも全国で全部起こっている現象とは思っておりません。むしろプラスになっている地域もあるということで、そういう意味で、今回の法案では、提出させていただいてお

りますとおり、供給過剰がまだ進行しているような地域について、地域を指定して供給過剰を抑制し、私も非常に大事に思っておりますのは、そういう場合に、運転手さんの労働条件をやはり改善していく、改善に向けていけるようにしていきたい、同時に、悪質の事業者を排除していくようなものにしていきたいという基本的な考え方を持っておりますので、多くの点で衆法の御提案案と重なるところもあると思っております。

それだけに、繰り返しますけれども、今、与野党における修正議論というものを私たちが見守らせていただいているという状況であります。

○後藤(斎)委員 大臣にぜひお聞きをいただきたいのは、タクシー事業を取り巻く環境は、ほかの産業にも実はございます。

三十数年前から、我が国は、米の減反政策というのをしています。当時も、米の消費量が減少するという中で、ある意味では自主ルールだったかもしれないんですが、減反を、でも、ほかにつくものがないということで、米から麦や野菜やほかのものに転作するときに補助金を出して、農家の所得、価格を支えながら需給調整をした。今でもそれをやっています。これからの米のあり方というものは、農業全体の中でなかなか先行が見えないということでもあります。

大臣が今お答えをいただいた中にもありますように、そこで価格と供給量が、これは需要がどんなふうなればいんでしょうけれども、タクシーの歴史を見ると、ちょうど米の減反政策が始まったころの昭和四十年代の後半が、タクシー利用率というのが一番高かった、利用者が一番乗ったという時代だったというふうにも言われています。それがなぜこの需要が減少したのかということ、私はもう少し、政府の中でも、また交通政策審議会の中でも、もっと議論をして、それに対して、これからのあるべきいい仕組みというものをやはり考えていかねばいけないというものに立つ一人であります。

大臣が最後におっしゃっていただいたように、私も、このまま閣法と衆法が並立した流れでいけば、マルカバツかしかな形では、これは参議院にそのまま送付をし、また違った結果になって、では衆議院の議決を優先するのかわからない、これは、私は個人的にはあつてはならないという立場に立っています。できるだけ歩み寄りができるところはし、ただし、根幹である部分はきちっと私たちの主張も通していただきたいがまともていくという作業を、この短い時間の中でようやくできるような環境に、今の大臣の御発言を聞くと、なったのかなと、細川先生もにこっとしてうなずいていますので、なったのかなと思いつつも、まだちよつとハードルが少しあるのかなという感じを持っています。

順番は全然変わりますけれども、これは局長で結構です。局長が先ほど福井議員の質問に答えられて、これから運賃のガイドラインを詰めていきます、できるだけ我が党が考えている、野党が考えていることも含めて考えていきますという趣旨の御発言をされていました。

であれば、そのベースになる法的根拠というのはどこに置いて、これからの運賃のガイドラインをきちつと詰めて、今の業界の置かれてるマインナスの部分プラスに転じていくきっかけにするのか、局長にお答えをいただきたいと思ふます。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

現時点で作業を開始しておりますガイドラインづくりにつきましては、現在の道路運送法の九条の三第二項三号に、他の事業者との間で不当な競争を引き起こすことがないという基準がございます。いわゆる不当競争防止事項でございますが、これを明確化し、かつ厳格な運用を図る、こういう見地から、今ガイドラインづくりをさせていただいておるところでございます。

○後藤(斎)委員 であれば、局長、やはり私たちが提案をして、能率的な経営のもとで適正原価に適正利潤を加えるという形に統一をした中で

やった方が、先ほど福井議員の質問に局長が答弁をされた部分により近い形でこれからのガイドラインがつくられて、法体系、ガイドライン、そしてそれが事業者の方にきちっと伝達をされ、それがひいては消費者利益にもなるということになりませんか。

○本田政府参考人 現在着手しました前提といったしまして、まず、現在の道路運送法の運用におきまして、その運賃で収支が相償わないような運賃、その収入で原価を含めて収支が相償わない運賃につきましては、やはり問題がある運賃ということで、今認めていない運用をいたしております。

交通政策審議会での御議論では、その基準だけでは不足しておるのではないかと、先ほどの繰り返しになって恐縮でございますが、やはり単に収支が相償えばいいというだけではなくて、その運賃によって、例えば、違法な経営を背景としてその運賃が実現されているのではないかと、あるいは、違法とは言わないまでも、不正、不当、例えば労働条件をいかに悪化したり、他の事業者の客をこちらへ向かわせることだけを目的とするような運賃、そういったものについても明確な基準を要るのではないかと、これが問題になったものですから、そういった視点で今議論をさせていただいております。

現在御議論をいただいております九条の三、二項一号をどうするかという点については、これはまた委員会での御判断に従ってまいりたいと考えております。

○後藤(斎)委員 ちよつと話を戻させていただきます。

大臣、今、衆法と閣法で一番の違いは、今局長にお尋ねをした運賃部分をどう考えるかという点と、もう一つは、私たちは、道路運送法本体を修正しながら全国に適用していきたいという思いであります。

ただし、特定地域を閣法の中でどういうふうに設定するかによって、今六百四十四営業区域がある

る、基本的にはこれごとに特定地域を決めていくという流れです。局長、それで、この特定地域の指定というものが、この法律の中では、特定地域を期間を定めて指定するという部分で、その条件として法律の中に明定してあるものは、供給過剰の状況、一台当たりの収入の状況、法令違反その他の不適正な運営の状況、事故の状況というふうなものに、輸送の安全及び利用者の利便の確保、地域公共交通としての機能を十分発揮できるというふうなことが、ある意味ではふわつと書いてありまして、昨年の七月十一日に、当時の冬柴大臣に、我が党も細川座長と私も含めて要望して、その後緊急調整地域の延長、さらには特別監視地域の指定も含めて対応していただきました。

このときに、この数がどうこうということもあるんですが、特定特別監視地域なんかは百を超える数になっておりますし、その部分で、今の局長たちがいろいろな数字を持っている中で、では、この特定地域なるものにとどの程度指定ができていけるのか、現状でなければいけないのかということのは、どの程度を想定されていますか。

○本田政府参考人 今回の法案におきます特定地域自体は、まさに供給過剰が進行している地域ということで、先ほど先生がお示しになりました法案の各要素、これを具体的な指標に即して当てはめていくということになろうかと思っております。その意味で、昨年七月十一日に、現在の運用として特定特別監視地域制度の拡充を図らせていただきましたが、その精神は基本的に同じであろうというふうに思っております。

ちなみに、現在の特定特別監視地域制度の基準は、平成十三年、規制緩和の直前の年度に比べて日車営収、つまり、一日当たりの収入が落ちておりますとか、あるいは実車キロが落ちるといふ形で、端的に言えば収益基盤が悪化し、かつ、それが歩合制を通じて運転者の方々の労働条件の悪化につながっている、こういった地域を指定させていただいて、結果としてそれが百九になつておる

というところでございます。

したがって、我々としては、それを基本的には参考にしたと思っていますし、なおかつ、昨年の指定のときには、その時点での直近のデータに基づいて行いました。今回、法を施行させていただきます場合には、また新たな数値によって当てはめてまいりますので、今ここで何地域ということとは申し上げられませんが、考え方としては、同じような考え方に即して指定してまいりたいと考えております。

○後藤(斎)委員 局長、そういう意味では、昨年、特定特別監視地域は百九地域で、六百四十四が営業区域ですから、大体二割弱であります。特別監視地域には五百三十七指定をしました。もし、五百三十七がこの特定地域になれば、ある意味では八割近くの営業区域がこの特措法の対象になっていくという理解でよろしいんですね。

○本田政府参考人 現在の運用におきます特別監視地域自体は、直ちに供給過剰に対しての対策を打つておる地域ではございませんで、様子を見ていくという地域です。その中から、供給過剰対策を現行の法が許す範囲で実施する、この地域が、特定特別監視地域という百九地域でございます。

○後藤(斎)委員 ですから、この委員会でも同僚議員から話がありましたように、この半年間というものがさらに需要が急速に減少している。これはせんだつての参考人の質疑の中でも、富田参考人からも全乗連の会長というお立場の中でも同趣旨の発言がありました。そういう意味では、ある意味では厳しくなっている地域が多いという前提で法の仕組みはやはり考えていかなきゃいけないというところを、古賀議員からもせんだつて話があったところでもあります。

そういう意味で、この閣法がこのままだということとは、当然私どももかえりええありません。わけでありまして、これはある意味ではベースになつて物事の仕組みを考えていくという前提に仮に立てば、非常に厳しい地域は、特定特別監視地域が特定地域とイコールかどうかというのはまた

別の話としても、やはりそれに準じた形できちつとした法の手当てができる、そして、きちつとした、少なくとも需給調整の機能が協議会の機能も通じながら発揮できるという立場に立つて、これから議論を進めてもよろしいのかどうか、ちよつと確認をしたいと思っております。

○本田政府参考人 まず、全国の六百四十四の中から、しかも最新のデータに基づいて指定するというところでございますので、地域数を今申し上げることはできませんけれども、地域数そのものに意味があるのではなくて、それに該当するそもその基準に該当すれば、これはやはり多くであれ少なくてあれ指定は肅々とさせていただくということになります。

なおかつ、指定をさせていただきますれば、この法律に基づくさまざまな対策を講ずる、特に中心的なものは、新規参入あるいは増車を抑制し、かつ減車を進める、こういうことになろうかと思っております。

○後藤(斎)委員 大臣、質問通告になくて、非常にベースの話ですから、ちよつとお答えをいただきます。

先ほどちよつと御議論があったと思いますが、私たちがもう一方の観点で、運賃は後で触れますけれども、やはり地方の意見をきちつと踏まえた法体系にしたいという強い意思を持っております。

協議会も、やはり地方の自治体も含めた、新たな需要拡大というものをどう考えるかというのは、先ほどのお米の話ではありませんけれども、いろいろな品種ができて、それを主食として食べるだけではなくて、例えばそれが飼料米にもできる、バイオのエネルギーにもできる、いろいろな需要拡大の努力を、これは事業者がメインでやることもありますが、やはり国や自治体も関与をしながらやっていかねばいけないというのが必ずあると私は思うんです。

大臣は、新しいタクシー事業、特に協議会のあり方の中に、地方の声をきちつと聞くべきだとい

う私たちの主張に対してはどのようにお考えでしょうか。

○金子国務大臣 全く賛成であります。

そういう皆様方の声は必ず入れてもらいたいと思います。

○後藤(斎)委員 今ちよつと需要拡大の話に入りましたが、この間も富田参考人からも、事業者代表ということで、今いろいろなサービスをしているというふうに言っています。これは、事業者の皆様方は、もちろんたくさんのお客様に乘っていたということ観点で、子供の子育ての部分とか福祉、いろいろな部分があります。

多分、大臣や局長は公用車があつて、タクシーには毎日ほとんど乗らない方のお一人かもしれないですが、去年、居酒屋タクシーで、国土交通省の使用も多分かなり減つていっているんですけども、やはり事業拡大をどうするかというベースがないと、どんな業界も何か頑張れないような感じがあるんです。幾ら仕組みを変えて法体系を変えたにしても、そこだけですべてが解決しない、後で運賃と賃金の話をしますけれども。

私は、そういう中で、先ほども言った昭和四十年代の後半というのが一番利用者の方が多かったというのは、多分地下鉄も不十分だったし、いろいろな他の交通体系との利便性や、運賃が適正だったかどうかは別としても、やはりその拡大の努力というものをきちつとすべきだと。

この間も公用車の話をどなたがしましたけれども、公用車も国交省所管で四、五千台あつて、それをこれから削減するというふうには国交省でおつしやっています。それを例えば、すべてタクシーに切りかえるかどうかは別としても、そういう需要拡大の努力というのは、大臣、あつてもよさそうだなというふうに思うんです。

僕なんかは一日二回か三回、実は乗るんです、近いところですけども。大臣は多分御存じだと思ひますけれども、昔はチケットがあつて、それを一万円で買つと一万一千円分あつたんです。それが、二、三年前に一万円出したら一万円分しか

買えなくなつて、偽造の問題でこの三月で基本的になくなつちやつたんです。いつも現金を持ち歩く、カードというのは私余り持たないんですけども、やはり、ある意味では、これは事業者の皆様方も努力をしていかなきゃいけない部分があるんです。

今、禁煙、禁煙ということで、私、それにこだわつても別はないんですが、まあ、こだわっているんですけども、ほとんど東京でも山梨でも、全部禁煙車なんです。一つの会社だけ、実は東京で発見をしまして、そこはたばこが吸えるところなんです。私は、五十円高くていいから、この辺にも吸いたい人が何人かいらつしやいますけれども、五十円出していいと。

いわばそういうサービスを、大臣がしろと言つて事業者の方がするものではありませんが、やはりそういうことを審議会の中でもこれから考へてほしいと僕は思うし、なおかつ運賃の問題でも、では、新たに法体系を私たちの考へのようにしていったら、消費者利便が損なわれる、これはよく言われるワンコインタクシーがなくなつてしまふというふうなことが指摘をされています。

私は、そうではなくて、今、例えば二キロまでが七十円、これは一律のルールで、山梨でも七、八十円、東京でも七十円。そうではなく、例えば一・五キロで五百円という新たにワンコインの仕組みを、運賃のガイドラインをつくるときに、そこまで縛ることはできませんけれども、そういう新たなメニューというものが、多分たくさんある事業者の方がききょうも聞きになつていふと思うので、そういうサービスをくりながら、消費者利益にも私たちはきちつと配慮しているというシステムを私は今でも持ち続けたいと思つていますし、これからはもうでなければ必要者はふえない、利用者はふえないという、まさに仕組みを変えただけで、悪循環はとまらないことになつちやうんです。

そうではないものを、ここまで厳しい経営環境になつた事業者の方、ドライバーの皆さん、そし

て利用者の方も、何で六百六十円から七十円になつたんだと、当時は素朴な疑問があつたはずなんです。だから、一時期、一週間か二週間は利用者が多分減つたと思うんです。今はそこそつコラツトかもしれないけれども、でも、景気が悪くなれば、またとんと下がる。

やはり、この繰返しというものを、例えばJRや私鉄だと、地下鉄もそうですけれども、定期とか通学みたいなもので、何回もたくさん乗ると安いという運賃体系をとっています。それが、チケットのときには、東京なんかは個人も含めてほとんどそのチケットが使えた。いろいろなサービスがなくなつてしまつたものが、正しいサービスであれば、やはりそれはやつてもらいたいと思ひます。うし、そういう中で需要がふえていくであろうという前提の中で、今回の法律改正が本当に生きる、運賃ガイドラインが生きているという仕組みにしたい。また、僕は思うんですけども、大臣、まずトータル的にどういうふうにお考へであるか、お聞かせください。

○金子国務大臣 後藤委員から二つ御意見が出たな、消費者利益というのはちゃんと守れよ、消費者利便性というのは大事にしていくべきだよなと。やはり消費者あつてのタクシー業界ですから、そのことを大事にしていく、これは一つの考へ方であると思つておられます。もう一つは、これにこたえるために需要をどうやつてつくつてくれるかという、これは事業者の皆様方の対応、まだまだ分野があると思ひます。

それから、最近の事業者もかなりいろいろな工夫をされているな、割引チケットはないかもしれないけれども、カードにしてICを入れて、それを入れれば、その人がだれのだれべえというのがわかつて、自宅までがナビゲーションに入るとかというふうなこと、言つてみればマイタクシーみたいなものの、酔つぱらつて、黙つていても、乗つた瞬間寝ちやつても、自分の自宅まで届けられる。これは、居酒屋タクシーを評価するわけじゃありませんけれども、やはり疲れ切つちやつ

て、乗つた瞬間寝ちやつて、自分のうちまで届けられるなんというのには、ある意味、消費者にとつては非常に利便性のある、居酒屋タクシーがよいということじゃありませんけれども、そういういわばマイタクシー。

それからもう一つは、最近、なぜ業界の皆さんはやつてくれないうんだと思ひますのが、介護タクシーです。介護タクシーは圧倒的に不足していると思ひます。病院に年寄りを、あるいは施設に年寄りを搬送する、車いすに乗つたまゝ搬入できるタクシーというのは極めてまだ限定的だろうな、こういう部分はもつと伸ばしていい部分だろうなと。

あるいは、地方に行きますと、代行というのがあるんですけども、ある意味、乗り合いタクシー、どなたか委員の方が、北海道だったと思ひますけれども、言われていましたけれども、ある路線のところは普通のバスのような停留所を決めて乗り合いで行つて、そしてそこから先は完全に個人の家に送るといったような乗り合いタクシー形態とか、こういうったようなものを、需要をやりとりとどんとつuckingいたくというところは、特定地域になつたところ、地域指定されたところこそ、そういう新たな計画というものをとおくりいたく、それで需要がふえていくということが一方で消費者利便にもつながつてくる。

ただ、その際、過当競争で運転手の賃金が下がつてしまふということを起こさないような仕組みで今申し上げたことができるようにしていくのが、今回一番大事だと思つておられます。

○後藤(斎)委員 局長にも細かくお尋ねをしたいんですが、ちよつと時間があれですけども、私はこう思ふんですね、大臣。これは、私も、先ほどお話ししたように、何とかこの法案をいい形でまとめ上げていきたいというふうには思つています。その際には、やはり消費者の人に何でこんなことをしたんだというふうに言われないうような形にしていくことが一番大切な部分だと思ひます。

これは、一時期、例えば、まずからう恵からうみたいなお米をつくる人と、おいしいお米をつくる人と同一の値段だった時期が、いわゆる政府米のときにもありました。一等、二等、三等という形で級であって、その中では、ある意味では努力もしなくていい。

そうではないというものをきくと私たちは示さなければいけないし、やはり利用者というのはある意味では、よくこのタクシーについて言われるのは、同じタクシーの運転手さんとなかなかダブるということはないわけですね、よっぽど待っていてくれと言わない限り。そういう中で、よく何か経済学用語で非対称性というふうに言っていますけれども、そんな難しいことを言ってもわからなくて、タクシー業界が大きな財源投入がなくちつと再生できる法体系の仕組みにできるかどうかというのは、ある意味では、先ほどお話しした、行き過ぎた、規制の緩和をし過ぎた、それをどう是正するかという大きな象徴だということふうにも、大臣、私は思っているんです。

あわせて言えば、アメリカはそれを堂々と今、完全な金融至上主義、先ほど新自由主義というようなお話がありました、少なくとも、政権が交代をした中で、ゼネラル・モーターズがガバメント・モーターズという国営企業に衣がわりをせざるを得ないようなところまで行ってしましました。

私は、決してそれは正しいやり方だとは思いませんし、そうならないように法律や仕組みをどう変えていって、事業者や関係の皆さん方が切磋琢磨をしていただく、そのベースの土台だけはやはりつくっていくというのが私たちの与えられた役割だというふうに強く思っています。

ですから、私は、この法体系のこれからのあるべき姿というのは、先ほど、特定地域というのはどうなりますかというときに、基本的には、非常にルールに合った形で、困っているところについてはきちつとした需給調整の機能も入っていくという部分の確認を改めて局長に一点したいのと、

あわせて、運賃の問題でいえば、私たちが提案をしている、能率的な経営のもとで適正原価に適正利潤を加えたものがあつた方がよりガイドラインがきちつと運営できるという二点について、明確に答弁を求めたいと思います。

○本田政府参考人　まず、本法案におきます特定地域、これは、まさに供給過剰の進行によって、その地域の運転者の方々の労働条件が現に悪化しているといつたような地域でありますから、供給過剰問題をちゃんと解消するというのが本法律の目的でございします。したがって、新規参入あるいは増車は原則として認めない、場合によっては減車を促進するといった措置を的確に講じていく必要があると考えております。

それから、運賃問題に関しては、繰り返しになりますけれども、九条の三の二項の一号、これについて、「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない」という、「超えない」という部分をどう取り扱っていたかにつきましましては、まさに当委員会での御審議、これを拝聴しながら対応してまいりたいと思ひますが、やはり一番大事なものは、過度な運賃競争で弊害が生じている場合に、それに対してきちつち対応していくことでありまして、その点については私どももちゃんと対応してまいりたい、かように考えております。

○後藤(憲)委員　法案提出者には次にお尋ねしますが、一点、局長、確認したいのは、先ほどちよつと指摘をした、現行の運賃体系の中でも、例えば一・五キロなのか一・二キロなのかわかりませんが、それ以内は例えば五百円からみたいなワンコインタクシーというのは、例えば東京でも誕生することになりますか。

○本田政府参考人　二点、ちよつと申し上げたいと思います。
いわゆる初乗りの運賃につきましましては、それを例えば二キロなら二キロにして七百円にするのか、あるいは、まさに先生がおっしゃった、それを短くして初乗りは例えば五百円にする、これはいろいろな選択肢があります。

たしか名古屋だつたと思いますが、今回の運賃改定では、全体としては増収を図りますが、おっしゃいましたとおり、初乗りの距離を縮めて、初乗り運賃についてはむしろ下げるといつたような判断をされている地域もございします。

次に、初乗りの距離がA社とB社で違つてくる、したがって、最初乗つたときは安いけれども、実はすぐ高くなつてしまつて、それで運賃が結果で見ると初乗りは安いのに高くなつてしまつた、これは消費者から見ると非常に混乱を招きますので、やはり距離と運賃の関係につきましましては、初乗りが安いのであれば、その後も安くなつていくといつたような整合性は要るように思ひます。

○後藤(憲)委員　実際の運賃設定の難しい部分はあると思ひますが、これは、局長、この閣法がいろいろな修正を加えた中でもスタートができるという状況になれば、ある意味では、消費者の方にもやはり新しい法律の形、仕組みの形というものを改めてきちつと周知していくことが非常に大切だと思ひます。今のような形で対応ができるのか。消費者の方に、今よりも利便性も高まるのであらうなという期待を持っていたかどうかは、当然、やはり大前提だと思ひます。

この法律の中で言う消費者利益というのは、私は個人的に利用者の立場からいふと、きちつとした運賃できちつとしたところに連れていつてもらう、大臣が言つたように、寝ていても自分のうちまで連れていつてもらうことも含めてかもしませんが、そういう安心感も含めて、やはり安全な形で移動ができるということの基本的な変わらない中で、よりプラスに転じるんだというふうな周知というものはこれから非常にちよつと大切になるといふふうに思ひます。

その点については、総括で結構ですから、個別には結構ですから、今回改正した中でどういふふうに周知をしていくべきなのか、ちよつとその点について、簡潔で結構ですから、教えてくださいます。

○本田政府参考人　本法案、あるいはそれ以外の運賃問題に関しての対策も、やはり消費者に支持されて、できれば需要が拡大する方向で問題が解決していくことが望ましいと我々も考えております。

その意味では、まさに消費者の方々に今回の対策全般について御説明し御理解をいただく、そういった機会、これはあらゆる機会を通じて我々も努力してまいりますし、とりわけ特定地域については、住民の方々にも参画していただきますので、より以上に今回の制度あるいはその必要性について御説明、周知を図つてまいりたいと考えております。

○後藤(憲)委員　今回、この法案を政府側でも私たち野党でも議論し始めた一つの大きな問題意識は、最低賃金法違反の事例が多発をし、イコール、そこでドライバーの皆さん方の給与が下げどまらないといふような問題意識も大前提であります。

なぜ、一七%を超えるこのタクシー事業の最低賃金割れという違法状況が現在あるのか、政府側に簡潔に御答弁いただいた上で、法案提出者に、この衆法で提出している道路運送法を改正すればそれが正できていくのかどうかというのを、それぞれ、端的で結構ですから、御答弁をお願いいたします。

○本田政府参考人　まず、最低賃金割れという、まさに違法状態だと考えておりますが、これが発生する背景、理由についてであります。

これはやはり、地域によつての問題かもしれませんが、長期的に輸送需要が低迷する、総収入が減る中で車両数が増加する、そういった供給過剰であつたり、あるいは過度な運賃競争によつて車両一台当たりの営業収入が減少する。

タクシーの場合には、再三御説明しておりますとおり、運転者の方々の賃金は歩合制ということでありまして、一台当たりの収入が減ればやはり一人当たりの賃金が低下する。それがどんどん悪化することによつて、まさに法で定められた最

低賃金も割るといふような事態が出てしまふ、こういうことであろうかと思ひます。

○三日月議員 やつと質問をしていただきまして、ありがとうございます。

まず、最低賃金違反率、これが大きく増加しています。二〇〇二年には監査したうちの六・六％であつたものが、今、後藤委員の指摘されたように、二〇〇七年には一七％を超えている。かつ、重要なのは、全産業、他の産業は大体二％前後で最賃違反率、これもないことが一番いいのでありますけれども、二％前後で推移しているにもかかわらず、このタクシー業界は一七％を超えるといふ、看過できない極めて重大な問題を発生させています。

過日、参考人の質疑の中にもありました。不況の問題もありました。そして、今局長から答弁があつたように、タクシー業界ならではの歩合制の問題とか、そういう特有の構造もあります。賃金ですから、労使の問題でもあるでしょう。かつ、労働法制に基づく厳しい監督も必要だと思ひます。

しかし、最賃違反というものは違反なんです、違法なんです、あかんもんはあかんです。したがつて、そういう観点に立つた立法措置というのがまず必要であらうと。

私たちは、この最賃割れというものを是正するために、現行の上限認可制というものを廃止して、これは、原価の中で七割を超えと言われている人件費を含め、原価というものを適正なものに定め、かつ、それに適正な利潤を加えたもので運賃を設定し、その運賃に限り認可していくということを明確にしていくことによつて、地域の実情に応じて決められた一定の運賃・料金の幅を下回る、または上回るものも含めてすけれども、徹底的に排除していくように制度の運用をつくつていきたいといふふうに思ひます。

あと一点、現行法のこれは第九条の三、二項の三号、不当な競争云々かんぬんという、現行法に基づくガイドラインでこの問題に対処しようとい

うような方向性も今打ち出されておりますけれども、現行法でできているんだつたら今もできるんです。できていないから問題になっているんです。

したがつて、その前段にあります九条の三、二項の第一号、適正な原価に適正な利潤を超えないという、やはりここを変えないガイドラインは意味を持たないということについて、だんだん政府も与党も野党も共通認識を持てるようになってきましたので、その措置をぜひつくつていきたいといふふうに思ひます。

以上です。

○後藤委員 時間が何かなくなつてきましたので、衆法提出者にはあと一問しか聞けないかもしれません。

今、三日月提出者からあつて、私も、やはり、もし現行法の中でできるのであれば、ガイドラインだけでもつと前に今の状況でない形が出現しているといふふうに思ひます。だからこそ私たちは、一年以上かけて議論をし、今の部分が最善だということに対しては、やはりここはいろいろな意味で、冒頭申し上げたように、どんな形であるかは別として、きちつと大前提を置きながら歩み寄つていくことが必要だと。二つの馬車がつつと走り続けることは、そろそろ一頭立てにして、少しずうたいが大きい形にしながら一つの馬車になるように、私もこれから努力したいと思ひます。

最後に、局長と提出者にちよつとお尋ねをしたんですが、違法状況をこれからなくしていく、特に最低賃金法違反である事業者、これはある意味ではイコール悪質事業者だといふふうに思ひますし、あわせて運賃についても、これから、新たな需要拡大や、供給過剰の状況を是正するためには、やはり監査や、それをきちつとした協議会の中でまとめ上げていくということがこれからさらに大切になつてくるといふふうに思ひます。

そういう意味で、現状の監査体制について、どのようになつておるか、政府側にお尋ねしたい

のと、政府側で、これから地域協議会がプラスアルファの業務として実施主体になつていく中で、新たに人的、財政的な追加の負担をどうしたいのかということと、あわせて衆法提出者に、やはり監査体制がきちつとしなければ、幾ら法体系を正していても実効面では難しい部分が出てくるという点についてはどのように考へておられるのか、時間がないので、それぞれ簡潔に御答弁をお願いいたします。

〔中山(泰)委員長代理退席、委員長着席〕

○本田政府参考人 まず、監査体制の現状でございますが、規制緩和が行われました平成十四年当時、私どもの現場の運輸局あるいは運輸支局の監査担当要員は百八名でございました。これが今年度末二百五十八名体制ということでありまして、けれども、正直まだまだ不足していると思ひます。厳しい定員事情ではございますけれども、この充実は今後とも図つてまいりたいと思ひます。

かつ、今回の答申の中でも、悪質事業者をどう排除していくかということは大変大きな課題にされております。単に監査要員を増強するだけではなく、やはり効果をより発揮できるよう張りなどのある監査でありますとか、先ほどの最低賃金などについては、三年ぐらい前から厚生労働省の方との連携を強めておりますけれども、関係省庁との連携の強化でありますとか、あるいは、やはり、問題のありました場合にはそれに対しての行政処分の強化、とりわけ、労働関係法令違反に対する処分の強化、こういつたことをあわせてやることによつて、監査の効率化、それから実効性を高めてまいりたい、こう考へております。

○日森議員 質問通告はございせんでしたが、お答えをしたいと思ひます。

監査体制の強化というのは全くおつしやるとおりで、若干人数もふえているようですけれども、さらに権限とかあるいはチェック体制をもつとしつかりしていかなきゃいかぬといふふうに思ひます。

とりわけ、タクシー労働者の労働条件の問題と

いうのは極めて重要な問題で、私ども、これ以上労働条件の悪化が続いていくことになれば、タクシー産業自体が崩壊しかねないというぐらいの危機感を持つていくわけです。そういう意味では、ここを全面的に改善するための措置というのが当然必要になるといふふうに考へていくわけです。

参考人の意見の中でも議論がありましたけれども、例えば累進歩合制の問題、完全歩合制というものもありまして、これは何としても改善をしていかなきゃいけないと思ひますし、賃金の一定部分を固定給にしていくなかという問題も、当然、喫緊の課題になつていくというふうに思ひます。

それから、労働時間が非常に長くなつてくる。これは運転者負担の問題などがあつて、これと関連して、労働時間が極めて長いということなどについて、労働時間規制を遵守させる。これは安全運行に直接かかわつていくわけですから、そのために、運行記録計を全国一律設置していくとかいう具体的な措置を通じて、賃金だとかあるいは労働時間を中心とした労働条件の改善を図るということ、当然、国土交通省自身も積極的に関知をしていかなければいけないといふふうに思ひます。

同時に、事業者の側も、労務管理のあり方等についても再検討してもらふ。本当に、安全運行、そして、タクシー労働者がきちんと暮らしていけるような賃金体系をやつていくことが、実は業界の発展にもつながるんだというプラス思考で考へていくような、そういう環境をぜひ、この法律を変へること、特に衆法を通すことで実現していきたいといふふうに思ひます。

以上です。

○後藤(産)委員 時間が過ぎましたので終わりますけれども、私は、全国の四十七都道府県で個人タクシーがない三県のうちの二県の出身者であります。そういう意味でもタクシー業界というのは関係者はそんなに多くないんですが、この一年間に全国の多くの皆さん方から、何とか今の現状を解決しろという強い要望も含めて、冒頭申し上げ

たように、何とか成案を得ながらよりよい制度づくりができるように、与党の関係者の皆さん、また政府におかれまして、柔軟な姿勢で臨んでいただけますように最後に心からお願いをして、衆法提出者の皆さん方には十二分な質問ができました、また来週たくさんやらせてもらいますので、どうぞよろしく願います。

ありがとうございます。

○望月委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時三十二分散会

平成二十一年六月十七日印刷

平成二十一年六月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F