

第百七十一回国
参議院
国土交通委員会
會議録第十八号

平成二十一年六月十八日(木曜日)

午後三時開会

委員の異動

六月十七日

辞任

長谷川大紋君

六月十八日

辞任

谷合 正明君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

補欠選任

秋元 司君

谷合 正明君

補欠選任

鰐淵 洋子君

田村耕太郎君

長浜 博行君

室井 邦彦君

伊達 忠一君

山本 順三君

鰐淵 洋子君

植松恵美子君

川崎 稔君

北澤 俊美君

興石 東君

田中 康夫君

田名部匡省君

羽田雄一郎君

平山 幸司君

広田 一君

米長 晴信君

秋元 司君

岡田 直樹君

加納 時男君

佐藤 信秋君

衆議院議員

修正案提出者

修正案提出者

国務大臣

国土交通大臣

副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣府規制改革推進室長

総務大臣官房審議官

厚生労働大臣官房審議官

国土交通省自動車交通局長

本日

の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○政府参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

○委員長(田村耕太郎君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、長谷川大紋君が委員を辞任され、その補欠として秋元司君が選任されました。

○委員長(田村耕太郎君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名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(田村耕太郎君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に鰐淵洋子君を指名いたします。

○委員長(田村耕太郎君) 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。

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審査のため、本日の委員会に内閣府規制改革推進室長私市光生君、総務大臣官房審議官望月達史君、厚生労働大臣官房審議官渡延忠君及び国土交通省自動車交通局長本田勝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(田村耕太郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田村耕太郎君) 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。

○秋元司君 自由民主党の秋元司でございます。国土交通委員会での質問は初めてでございますので、よろしくお願ひしたいと思います。また、この質問の機会をいただきましたことに感謝を申し上げます。

今日はこの法案、タクシー特措法、我々非常に東京にいる者としても、このタクシーの今現在の交通における混雑の問題、そしてまたタクシーの数が増えたというのが一般に声が聞こえてくるわけでございます。それに伴っていわゆる労働条件も非常に悪化したと、いろんな声が聞こえてきたわけでありまして。早いところやっぱ政治的な解決をしてこの問題を早期にメスを入れていかなくちやいけない、そういった思いの中で、今回の法案が参議院でも審議されることになったことを大変関係各位の努力に感謝を申し上げたいと思います。

まず冒頭、今現在のタクシーの供給過剰、この問題について触れさせていただきたいと思うんですが、余り私は比較というものは好きじゃないんですけれども、あえて今日は諸外国の比較という形でお伺いしたいと思うんですけれども、大体東京と似たような都市というのは、一般的に比較されるのはニューヨークと比較されるわけですが、現在、ニューヨークとそして我が東京のタクシーの台数、ちょっとお教えいただけますか。

○政府参考人(本田勝君) 私どもの調査で、先生御指摘のニューヨークのタクシーでございます。いわゆる流し営業を行うイエローキャブと称されるものにつきましては現在約一万三千両、これがニューヨークで走っていると聞いておりますが、このほかに流し営業を行わない、日本でいいますとハイヤーに該当するものも幾つかあるかと思

います。流し専門は一万三千両。これに對しまして東京、武蔵野、三鷹も含めた、特別区、武蔵野、三鷹でございますが、昨年の三月末現在で五万一千六百十両と、こういうことになっております。

○秋元司君 大体、東京とニューヨークというと同じような規模と、人口も大体というほど、まあ若干ニューヨークの方が人口は多いんですかね。そういった中でタクシー、公共交通も含めて、東京も当然地下鉄も、また鉄道もバスもあり、同じようにニューヨークも整備されている中で、タクシーが大体これ、五倍とは言わないまでもそれに近い形の台数が現在東京にあるというのは、やはり数が多いんじゃないのかなという気が私としております。

こういったことを踏まえて、ここ数年タクシーの台数がやたらまた増えたという我々の認識でありますけれども、あえて今日は、副大臣にも今日は同席いただきました。このタクシーが急激に供給過剰になったと言われる原因。当然、供給過剰という場合には乗るお客さんの需要が減ってきたという、これは紛れもない、景気が厳しくなってきたから、タクシーを利用するというよりは安い公共交通に頼るというこの流れは理解できるわけでありまして、一体全体この供給過剰の原因はまづどこにあったのかという御認識をお持ちですか、副大臣。

○副大臣(加納時男君) 供給過剰の原因は何かというお尋ねでございます。秋元委員が御指摘なさったように、これは、長期的な需要の減少の中で供給の増加が顕著であった、その結果供給過剰になったということが、一言で言うところのこのことだと思っております。

タクシー事業におきましては、その長期的な需要の減少に加えまして、車両価格が相対的には低いんですね、経営としては、増車が比較的容易であるというのがあります。多くの場合、また運転者の賃金がここでもいろいろ議論になりました歩合制となっておりまして、増車に伴うリスクをある程度運転者に転嫁することが可能だという業界の特徴もございまして。こういうこともありまして、個々のタクシー事業者にとりましては経営リスクを負うことなく増車をするということが客観的に言うところの可能なわけでありまして、需要の減少局面において、むしろ増車による市場シェアを拡大をすることによってむしろ減収を補おうという判断に傾きがちなことも否定できない事実であります。このために、まとめますと、タクシー事業者は一般的に増車意欲が旺盛であり、特に需要が低迷している局面においては供給過剰が発生しやすい、このように認識をしております。

○秋元司君 当然、経営者の側の増車をしたいという意欲的なことは理解できるわけでありましてけれども、これまでこのタクシーは、これまでというか平成十四年の改正以前は、タクシーの供給というのはいわゆる規制の中で安易にできなかったという状況があったわけでありまして。言ってみれば需給調整規制があったわけでありまして。私の理解だと、やはりこの十四年以降、規制緩和ということの中でタクシーはその標的にあつた、その結果、先ほど副大臣から御答弁ありましたように増車をできやすくなったということが一つの背景にあると思うんですけれども、その点いかがでしょうか。

○副大臣(加納時男君) おっしゃるとおりでございます。いまして、需給調整規制を廃止した、言わば規制改革をやったわけでありまして、規制改革はどんな場合でもそうで、私は自分の信念としても持っています。規制改革はオールマイティーであるとは思っておりません。すべて市場の手にゆだねればそれで予定調和が図られるというのは事実正しくない。

あらゆる規制改革には必ずずばらしい面、例えば創意工夫を発揮するとか市場の競争原理を刺激して新しいサービスが生まれる、タクシーに即して言えば多様化、運賃の多様化とかサービスの多様化、いろんな創意工夫が発揮できるけれども、一方、やはり規制改革には影の面もあると。

その影の面が、何というんでしょうか、今申し上げましたようなやみくもな増車ということがあつて、それが特定地域では大変に問題を起しているということもありますので、規制改革の需給調整規制と今お話がございましたけれども、これはただ復活すればいいとかそういう話じゃなくて、やっぱり規制改革は、自由化は大事だ、しかし、そのとがめというものは十分に認識して、そのひずみを是正していくことが大事だろうと。

余りにもそれが行き過ぎたところがあるならば、地域を限つたり期間を限定しても、ともかく是正をしていかなければいけない。そうしなければ本場に消費者のためにもならないし、そこで働いている運転手さんの労働条件、これは劣悪化しているのが現実でありますので、そういうところをはしかりと見ていかなければならないというのが政治の立場だと思っております。

○秋元司君 今副大臣から御答弁いただきましたように、私も本感同感でありまして、特に規制緩和というのには、言葉はきれいなんですけれども、和というのには、言葉はきれいなんでしょうけれども、どちらかというと、規制というやつは私はこれは弱者を守るという、そういう側面もあつたかと思うんです。特に規制緩和イコール市場原理にゆだねるというこの考え方は、ここ数年我が党でも大分推進してきたようでありましてけれども、やっぱりここで見直すべきものは見直していかなければいけない、そういった私は転機に入つたんじゃないかなと思っております。

特にパイが決まっている市場におきましては、ただやたら、何といいますか、競争原理をあおればいいということじゃなくて、例えばこのタクシーについてもそうでありますように、一般的には普通の公共交通があるわけでありまして、自家用もあるし、タクシーを使うというのは、やっぱりある程度緊急性があるとか、ある程度限られた裕福層に私はタクシーを使う人の多くはゆだねる層があると思いますし、同時に、ちよつとこれは蛇足かもしれませんが、お酒というのもそうでありました。飲む範囲というのは限られている、

飲まれる範囲は限られているんですけども、そこを自由競争しちゃうと、ただ単にパイの食い合いということで、結果的に、商いをする、商売をする人たちにとっては全然違う形の競争原理が働いてしまうということも昨今でありまして、当然、よりサービスを提供し合うという面においては私はプラスな面があると思っておりますけれども、それによつていわゆるマイナス的な要素も多く働いてきているというのが今日でありますから、今副大臣に触れていただきました、いわゆるこの需給調整規制の復活、単純なる復活はないと思うけれどもということがありますけれども、でも見直しをする、それが今回のこの特措法の改正ということになつていると思しますので、非常に私はこの点を評価させていただきたいなと、そのように思っております。

あわせて、今後が大事なですね。今回、せっかく多くの皆さんの力でこの法案を改正していったとしても、これをしっかりと執行され運用されていかないとにはどうしようもないわけでありまして、そういった面においても、今いろんな声が飛んでおります。といいますのも、今回、この法律の前身に書いてあります特定地域を決める、そして特定地域の中にはいわゆる地元の地方自治体の長であるとか又は事業者だとか、そういったものもろの皆さんが入つていただいて協議会をつくつてもらおう。この協議会でいろいろと特定事業計画的なものを作つてもらつて、それを国交大臣が認定をしてしっかりと運営をしてもらうという制度になつておりますけれども、ここがみそでありまして、本当に我々は、民間事業者、先ほど副大臣のお答えにもありましたけれども、民間事業者から見れば、やはり商売ですから稼きたいという気持ちがあるわけですから、どちらかというと増車がしやすいという業界の今の体質の現状において、減らす、いわゆる減車をするというのは非常に経営的な判断が左右される部分であつて、そうなりますと、同じ、同業種である、業界と一くくりにくれない私は分野があると思いま

す。ですからこそ、すべてを業界に任せて、そして自主運営に任せるというのは非常に私は難しい側面があると思うんですね。

だから、私はあえて東京のことを言わせていただくと、東京の場合はタクシースセンターが非常に運転者の登録制度という、そういったことも東京と大阪の場合は機能して、タクシースセンターというのは非常に機能的に果たして、こは言ってみれば行政でありますから、そのタクシースセンターを真ん中に、中心的にすることによってこの協議会をすれば、単純に今の現在の業界だけに任せるというよりは、行政が入った形である程度需給バランスを取っていくという、そういった、ある意味行政が入る力関係が発生して、結果的にまとまると全体のバランスが取れるという私は方式になると思うんですが、その点、政務官どのようにお考えですか。

○大臣政務官(岡田直樹君) 秋元先生が御指摘いただいたように、この法律が実効性を発揮するためには特定地域における協議会がうまく機能しなければなりませんし、そのためには多くのタクシース事業者がその運営に参加して協調の実を上げるということが必要なのであります。その事業者が皆自主的に参加をし協力するということが理想ではありますが、そこにはやはり旗振り役といえますが首頭取りといえますか、そういった存在がいなければうまく動かない場合も多いだろうと思うんですね。

先生が御指摘になった財団法人東京タクシースセンターあるいは大阪タクシースセンターというのは、かつて神風タクシースセンターというのが問題になった時代にその適正化のためつくられた団体と伺っております。ドライバーの登録事務やあるいは接客サービスの向上、違法行為の防止を図るための指導、研修、こういった仕事を行ってきた、タクシースの現場で言わば本音の世界で民間のドライバーや事業者と接してきた、そういう団体でもございますので、これらのタクシースセンターが多くの事業者の参加と協力を促していく役割を果たす

してもらえないのではないかと、私はそういうふうな、先生の御指摘も受けてそういう思いを強くしたところでもあります。

その一方で、やはり本法案の運用に当たっては、地方運輸局という存在が、これは協議会の呼びかけ、立ち上げ、円滑な運営まで公的な主体として最も重要な役割を果たすべきものと、このように考えているわけでありまして。

○秋元司君 今、本当に大事なことを政務官触れていただきました。

我々の本当の心配というのは、本当にこれは正しく運用されるのだろうかという不安でしたけれども、やっぱりせっかく行政があるんですから、これは行政が入っていかないと民間の皆さんも、まあ言ってみれば業界というのは商売敵の事業者の集まりという側面もあるわけでありまして、そこはやっぱり中立な行政が入っていく、それは東京においてはこのセンターがしっかりと機能を果たす、積極的に活用する、そういったことまで言及していただきましたので、多分東京の皆さんは安心していらっしゃるでしょうけれども、地方においては運輸局が積極的に介入するということ、そういったお話もございましたので、しっかりとそれを、今日答弁いただいたことを踏まえて国交省も活動していただきたいなと、そのようにお願い申し上げます。

一点だけ、これは関連で御確認しておきたいんですが、入っているながらもやっぱり自分たちはその事業計画には従えないという、必ずそういった事業者は出てくる可能性があると思うんですが、そういった事業者に対する取扱いをどう考えるかという問題と、もう一つは、この事業計画にすなりとやってももうためにやっぱり何かしらかの私はインセンティブというのを付けていく必要性があるんじゃないかなと思っております。一般的に聞こえてくる話で、米の減反政策みたいに一台減らせればそれに対して助成金を付ける、そういった声もあるようでありまして、これはなかなか

か私は現実的に難しい可能性もあるなという気もしますが、何でもいってしまおう、何かインセンティブなことを役所として今後考える余地を持つていらつしやるのか。

政府参考人でも結構ですし、政務官でも結構です。から、よろしくお願ひします。

○大臣政務官(岡田直樹君) ただいまの前段のお話でありましてけれども、この法律案は、複数の事業者が協調して減車を行う場合に、事前に国交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い、減車が円滑に進められる仕組みを用意したところでもあります。この仕組みを最大限活用しながら、地域の状況に応じて減車が適切に実施されるように努めてまいりたいと思っております。その際、地方公共団体や地域住民のコンセンサスも得ながら、しかし地方運輸局長から当該地域のタクシースの適正台数をお示しするということも検討をしたいと考えております。

それから、今のインセンティブのお話も、これ、先生御指摘に加えて交通政策審議会答申においても、減車を行う事業者に対して一定のインセンティブを付与することにより、その促進を図るべきである、というふうな指摘されております。例えば減車をする事業者には監査の免除ということを検討すると、こういうことも今後検討の課題であらうと思っております。

米減反政策との類推でございまして、米の場合、かつて食料増産を国が促して、一転して減反政策へと大きく国策のかじを切り替えた、こういった歴史もございまして、タクシースの場合といささか趣を異にするようにも思うわけでありまして、インセンティブを付けよという先生の御指摘は十分重く受け止めてまいりたいと思っております。

○秋元司君 いずれにしましても、この供給過剰によって引き起こしている様々な諸問題、これを我々政治としても解決をしていかなくちやいけな、そういった思いでありますから、是非この改正後も積極的な運営を国交省挙げてよろしくお願

いしたいと思っております。

あと、利用者の選択の拡大という分野で少し触れさせていたのだと思っておりますけれども、それぞれタクシースもいろんな事業者があつて、お客さんに対するサービスを極めて強調している事業者もあれば、場合によってはもうお客さんをただ運べばいいんだというような感じに見られるような振る舞いをするドライバーもいるというのが現状であります。

いろんな声は読んでおりますけれども、そんな中で優良ドライバー制度というものをつくっていらつしやつて、AだとかA Aだとか、そういった努力もしていただいているのは理解するわけでありまして、しかし残念ながら、タクシースを選択するお客さんとしては、実はなかなか現実問題、流しのタクシースを選択するのは難しいし、駅前ですらつと、何ですか、乗り場でお客さんも並ぶし、そしてまたタクシースも着いた順から並んでいるわけですから、このタクシースに乗りたい、あのタクシースに乗りたいということは難しいと思うんですが、

そんな中で私は、せつかくですから乗り場の工夫において、最近、近距離と長距離の乗り場の分け方というのをやっているステーションもありまして、けれども、せつかくやるんだつたら、優良ドライバーと優良ドライバーじゃないそういった区分けをするようになれば、そういった乗り場もまた設けて、これ余給があればですけどね、そしてその結果、優良ドライバーでサービスがたつぷりで乗れば、多少運賃が高くてでもそれをお客さんが望めば乗れるというふうな、そういったことも今後、事業者の努力にもよりまされども、多少公も応援して乗り場でも最初から判断できるというふうな方法もいかなのかと思っておりますけれども、その点のように考えていますか。

○政府参考人(本田勝君) 御指摘のとおり、タクシースの場合には、利用者がこれを望むタクシースを選択するといった環境の整備が重要だと思っております。そのためには現実には乗り場といったものを

きつちり整備していくことが重要でありまして、そのことは交通政策審議会でも、近距離乗り場と遠距離乗り場の分離でありますとかランク制度を活用した優良乗り場の設置と、こういったことが指摘されております。

現に東京におきましては昨年三月から東京タクシーセンターの試みとして、新橋駅の東口で優良運転者に限りて使用できる優良タクシー乗り場というものを設置しております。その効果、そういったものを見ながら、これについて全国展開あるいは今回の特定地域においての活用、そういったものを考えてまいりたいと思います。

○秋元司君 終わります。

○西田実仁君 公明党の西田実仁でございます。一昨日に続きましてまた質問させていただきます。

まず一番初めに、今日は副大臣にお聞きしたいと思っております。よろしく願いいたします。今回の特措法が成立をしたときにいろいろな問題点や課題ということは前回私も指摘させていただきました。あるいは課題ということも大事なんです、この特措法がうまく機能していったときにどういう社会とかどういふイメージになるのかということもひとつかりと踏まえておく必要があるんじゃないかというふうに私は思っております。すなわち、地域において協調減車が進んでいった場合に、事業者あるいは乗務員さん、そして利用者、それぞれのお立場がありますけれども、特に利用者にとつて今回の特措法がうまく機能した場合にどういふメリットがあるのかということもきちんと知っていただくという必要があるというふうに思っております。

業界にかかわっていらつしやらないごく普通の生活をしている利用者の方々にとつてみますと、タクシーの問題がこれだけ大きく出ているというこの今回の国会の審議、もうすべてを知っている方というのはもちろん少ないというふうに思いますが、しかし、町に出てまいりますと、以前に比べ

てタクシーが駅に随分いっぱいあるとか、あるいは報道、テレビ等でタクシーの中で寝泊まりをしている運転手さんが見たんだとか、そういうことはもちろん聞いたたり見たりしているとは思いますが、なかなかこのタクシー問題ということについて理解を深める機会には多くないと思います。

したがって、今回の特措法が成立したときにこういういいことがあるんだと、利用者にとつては、また、成功すれば、地域において協調減車がうまく進めば、こういうふうにして利用者の人にはより多くのメリットが得られると。こういうイメージもどんどん広報していかないと、まあイメージもどろんどろんだと思っております。まず副大臣にお聞きしたいと思えます。

今回の特措法が成立をして、うまく成功した場合に利用者にとって具体的なメリットがあり得るのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○副大臣(加納時男君) 今回の法律が成立し、協調減車が成功した場合の需要者のメリット、そしてそのイメージという御質問でございます。

現在、タクシーをめぐる問題というのは、例えば経営収支の赤字化、それから運転する方の労働条件の劣悪化、賃金格差あるいは長時間労働ということがあります。それから過度な運賃競争、それからまた事故の増大、環境の悪化、いろんな問題が生じておりますが、これらの根本にあるものは何か。一言で言うと、それは実は特定地域等における供給の過剰にあると思えます。ですから、今まさに西田委員が御指摘なさった協調減車というのはその有力な解決策になる。

協調減車が成功したときのイメージという御質問ですけれども、地域の需給バランスが改善されるだろうと。そのことがどういふことを生み出すのかと。タクシー事業の経営の健全化が図られる、運転者の方にとっては労働条件の改善が見込まれる、それから、御質問にありましたユーザーの方、乗客の方々にとっては、サービス、安全の両面での向上、レベルのアップ、改善が図られる

というメリットがあるものだと考えております。

○西田実仁君 ありがとうございます。今御指摘いただいたように、減車が協調で進みますと運送効率が上がる、そうすると単位当たりの輸送の原価が下がる、したがって適正原価プラス適正利潤が下がるということだと思ふんですね。

端的にお聞きしたいんですけれども、そうなりますとこれは運賃が下がる、つまり成功するとこれは運賃が下がっていくんだということは言えるんでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) まず、平成十八年以来、全国各地で運賃改定の申請がされてきております。具体的には十九年から実施をしてきておりますが、今回のこの一連の運賃改定の趣旨でございまして、これはタクシー運転者の労働条件の悪化をこれ以上進めたいいけないと、これを改善しようということで運賃改定、つまり値上げが行われてきておるわけであります。

このこととの関連で申し上げますと、供給過剰地域で減車を促進し適切な需給バランスを確保するということになれば、期待される効果として、まず第一に、タクシー一台当たりの営業収入が今よりは良くなる、少なくとも悪化しない、できれば良くなる。そういったしますと、まさに歩合制賃金という仕組みの中で運転手さんの労働条件も改善されると考えますので、今までやってきておりますような運転手さんの労働条件の改善のために運賃値上げを行う、この必要性はなくなっていく。それを一つ期待したいと思えます。それが値下げに通ずるかというのは今一概に申し上げられませんが、今起きているような運賃値上げの圧力、これはその部分については減るであろうと。

第二に、やはり輸送効率が向上いたしますので、車両コストあるいは空車走行に伴う燃料費のコストは削減されると思えますから、こういう意味からも運賃改定、値上げを行う必要性は乏しくなってくるものと考えます。

○西田実仁君 そうすると、この法律が成立すると、一部の報道で格安タクシーと言われるものがこの秋以降値上げされるんだと、そういう可能性が出てきたという報道が一部ありますけれども、これは事実とは違いますね。

○政府参考人(本田勝君) 報道で議論されております点は、もう一つの問題としての過度な運賃競争。過度な運賃競争によつて、やっぱり供給過剰と同様に、そこで働いておられる運転者の方々の労働条件が悪化していくという問題がございいます。

この点については、衆議院での法案の修正も含めて、やはりもう少し厳格な審査をすることによつて過度な運賃競争については抑制すべきであるというお考えが示されております。そういう中におきますと、過度な運賃競争の結果としての低廉な運賃については、我々としては今まで以上に厳格な審査は要すると思っております。

○西田実仁君 先ほど、利用者に加えて乗務員さんあるいは事業者のそれぞれのメリットの話も副大臣からいただきました。具体的に何年そうなたら掛かるのかということはあるかもしれません。一つのはやはり期待される効果、また成功のイメージといたしまして、例えばタクシーの乗務員さんの平均賃金が今まで全産業平均よりこんなに低いという数字はもう何度もお聞きしましたけど、大体全産業の平均ぐらいになるとか、あるいは実車率もこのぐらいというふうな、一番いい形の、まあ五割とか、分かりますけれども、そういう何かイメージというかはお待ちなんでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 現時点では、今先生が御質問になりましたような形で定量的なイメージというのは持ち合わせておりません。ただ、今よりは悪化することを防止し、今よりは改善をしたいということでございます。

○西田実仁君 是非今より、今は一番良くない状態になっているから改正をするわけでしょうか、もつと良くなるということもまたウオッチを

していききたいというふうに思います。

そこで、大事なものは、成功する条件としては、やっぱり何といても市場に任せたんではうまく需給がバランスしないねということで今回特措法というのができるわけでございます。かといって、以前のような需給調整に戻すわけでもない

と。つまり、需要に合わせて供給量を上下させていくという、ちょうどいいところになるようにどうしていくのかという大変難しい実は、本来市場に全部任せようという調和できればそれはいいのかもしれませんが、そうじゃないからこういう特措法ができていくわけですね。そうすると、まず需要

がどのぐらいあるのかということとか、あるいはその需要に今供給が合っているのかというようなことを、どこまでやるかという問題はあろうかと思いますが、そのまま単にほつといて、何か月に一遍、協議会をもつとやるということではなくて、かなり正確にそうした需要なり供給ということを、供給の方はある程度分かるかもしれませんが、押さえておく必要があるというふう

に思うんです。

以前、審議会の答申でも、タクシー事業を巡る諸問題への対策ということで、今後講ずべき対策としてIT等を駆使してシステムを導入すべきだというような提案もなされていました。これちよつと最後に聞こうと思つていたことですが、これも、関連ですからついでに聞いてしましますけれども。

こうした例えばGPSを使って需要供給の調整をうまくやっていくとか、あるいは、待ち時間が短縮したということを規制緩和のメトリックとしてよく言われましたけれども、実は調べてみたら、これインターネットのウェブ調査が何かで二千人ぐらいにやつたことを根拠に言っているわけですね。もうちよつと正確なメトリックを把握するやり方、例えば定点にウェブカメラ、何かを置いて待ち時間がどのぐらい本当にあるのかとか、そういう、すべてのところというわけにはもちろん財政的にも難しいとは思いますが、市場に代

わつて今度は需給をきちんとバランスさせるということを人為的にある意味で調整をしていくというやつと形になるわけですから、そうしたインフラの整備もつと今まで以上に進めていかなければいけないんじゃないかと、こう思いますけれども、いかがでございましょうか。

○政府参考人 本田勝彦 御指摘になりました二点はいずれも、タクシーのサービスを向上する、特に消費者からタクシーを選択していただけるような環境を今よりは整備していくという視点にとつて重要だと考えております。

まず第一に、IT等最新の技術を駆使したシステムの導入という点につきましては、今までもGPSを活用して個々のタクシーの位置を把握し効率的な配車ができる、利用者の方から見れば非常に効率的に配車がされてくるというメトリックがありますが、これに対しては国としても一定の支援を行つてまいりました。まだまだこの分野は技術革新が非常に顕著なところでございまして、答申にもございまして、国は自らこうした取組を積極的に推進するとともに、事業者団体等が行う取組に対して積極的な支援を行うべきである

と、こう指摘されておりますので、今後、答申に従つて支援の在り方について検討してまいりたいと考えております。

二点目の、私も確かに、御指摘のとおり、利用者サービスといったときにその質について何をもつて観測していくのか、できれば定量的なものというのには確かに望ましいと思つております。まさに御指摘のとおり私どものアンケート調査という形でしかやりようがなかった分野であります

が、やはりタクシー事業の現状あるいは需要、さらにはサービスの質に対しての要請、これを正確に把握するためには可能な限り客観的な指標で把握することが重要だと思つております。

ちよつと、昨年の審議会の答申を受けて、利用者によるタクシーの選択制の向上に関する検討委員会を近々設置をして、その検討を進めることとしておりますが、本日の御指摘も踏まえ、この委

員会では利用者サービスの質についての指標も大きな検討課題とさせていただきたいと思つています。

○西田実仁君 ありがとうございます。残つた時間、あと五分ですけれども、累進歩合制について確認をさせていただきたいと思つています。

いわゆるこの刺激的賃金、累進歩合制度、これは何が問題であるというふうに認識をしているのでしょうか。また、指導の状況はどのようになっているのでしょうか。

○政府参考人 渡延忠君 お答えいたします。

タクシー運転者の賃金につきましては、先ほどお話がありましたとおり、いわゆる歩合給が取られているケースが多いわけでございます。その中の幾つかのものを累進歩合制度とまとめて呼んでおります。

具体的には、水揚げ高等に応じて歩合給が定められている場合に、その歩合給の額が非連続的に増加するもの、これをいわゆる累進歩合給と呼んでおります。このほか、水揚げ高等の最も高い方、あるいはごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚げ高等を達成した方のみ支給するいわゆるトップ賞というものの、又は水揚げ高等を数段階に区分し、その区分の額に達することに一定額の加算を行ういわゆる奨励加給、こういったものを総称して累進歩合制度と呼んでおります。

賃金制度につきましては、本来労使により自主的に決定されるべきものでございますが、ただいま先生刺激的というお言葉をお使いになりましたが、このようないわゆる累進歩合制度につきましては、労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあることから望ましくなく、これを廃止するよう指導を行つておるところでございます。

二点目、指導の実績についてのお尋ねがございました。平成十七年から十九年の三年の数字で申し上げます。タクシー運転者の労働時間等の改善を重点

として監督を実施した件数で申し上げますと、十七年には九百十一件、このうち累進歩合ありとして指導の対象となつたものが八十七件、十八年には同様に九百三十二件のうち百十八件、平成十九年には同様に七百十二件のうち八十件であつたところでございます。

以上でございます。

○西田実仁君 そうやつて指導されて、いったん改善計画書を出して、また指導されるというケースはあるのでしょうか。

○政府参考人 渡延忠君 こうした賃金制度の改善につきましては、元々賃金制度が労使の自主的な話し合いで取り組んでいくべきもの、また、近時においては賃金制度の改定に伴つてコンピュータシステムの改正を併せて必要とするというようなことがありまして、是正に時間が掛かるケースはございます。

これらのものについては指導を行ひまして、その進捗を確認するよう努めておるところでございます。

○西田実仁君 要するに、指導して改善をしたんだけれども、何年かたつたらまた指導されるといふケースがどのぐらいあるかとお聞きしたんですけれども、それは余り把握されていないようなんです。

いずれにしても、これは労使間で決めるという、しかも通達で指導ということですから、おのずと限界もあるんだろうというふうにも察するわけでありまして。しかし、局長通達で廃止すべきものとしていくわけですね、この累進歩合制という制度自体は。ですから、何度も何度もというの

が、どれだけその指導を受け続けてもまた指導を受けるみたいな会社があるのかよく分かりませんが、けれども、そういう廃止すべきものとして指導の対象になつていくという賃金制度をなかなか改善しないというところは、そこに勤めようと思ふ乗務員さんにとつてみれば、そういう会社なのかどうなのかというようなことを知るすべしは実はないわけですね。公開もしていないでしようから、そ

の指導されたということについて。

しかし、これで本当にいいんだろうかというふうに乗務員さんの立場から、乗務員さんがそれを望んでいるケースもあるかもしれないから、そこはちょっとなかなか難しい労使で決め事だとは思いますが、しかし、局長連達で廃止すべきものとして指導も何度も受けているような会社であるということを知って入社するのと、知らなくて入社して後からびつくりするのは違うと思います。

そこをちょっと、その辺、本田局長の方、こうした累進歩合制度ということ、刺激的賃金、やめるべきだと言われている、何度も仮にやっているような会社かどうかということに乗務員さんにも何か知ってもらえるような手だてというんですかね、そういうことが必要じゃないかと思えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) タクシー運転者の賃金体系、多くの場合、御指摘のとおり歩合制あるいは非常に複雑なものが絡んでくる関係で、その内容がタクシー運転者自身にとっても分かりにくい、あるいは実は利用者からも非常に分かりにくいといった議論がございました。その結果、昨年の交通政策審議会の答申を受けて、タクシー運転者の方の賃金等の問題につきましてはこの三月からタクシー事業における賃金システム等に関する懇談会で議論を開始しておりますが、その答申においては事業者等による情報開示の在り方についても指摘がされております。具体的には、事業者による労務管理の在り方、あるいは営業収入に対するタクシー運転者の賃金率、それから賃金制度の実態などの事業者等による情報開示の在り方についても検討されるべきであるという宿題をいただいております。

したがって、御指摘のようにタクシー事業者自らが自社の労働条件を公表すべきかどうか、あるいは公表するとしてどんな手法でどこまで行うべきかについては、この懇談会の中で検討を進めてまいりたいと、かように考えております。

○西田実仁君 終わります。

○長浜博行君 広田さん、米長さんの特段の御配慮により、前回に引き続き質問に立たせていただくわけでございます。

今の与党の方の質疑を聞いていても、あるいは前回の質疑を聞いていても、まあ大体問題は同じかなという感じがします。だからこそ、衆議院の段階で各法案責任者によるところの調整がなされてより良いものという形で参議院に送られてきたんだと思いますが、タクシー事業のその構造的要因というものがよく質疑の中で出てくるわけでございます。利用者の選択可能性の低さという問題と、これは利用者側に立った、消費者側に立った問題ですね、それから今、西田さんがされた歩合制主体の賃金体系という、これは経営者とそれから労働者といえますかドライバーの皆様に関係する部分でございます。

本当に身近なタクシーは存在であるにもかかわらず実は情報公開がなされていない状況の中において、あえてここまで言っているのかどうか分かりませんが、一般の利用者にとってはタクシー業界の内情とか、あるいはタクシーの料金がどうしてこうなのかとか、今なぜ国会でこの問題を議論しているのかというのを含めて、非常に関心の高い人以外はよく分からないという部分があるのではないかなというふうに思っております。

何か大手の社長さんですか、二世さんか三世さんか分かりませんが、書かれた本も読みました。社長さんがハンドル握ってずっとその記録を、売上げが今日は幾らだった、どうだった、まあ今日は業界関係者の方も来られているようでありますが、ああ、こういうふうになっているのかなというのを私自身も初めてその本を読んで勤務形態も含めて分かったわけでございます。

この質疑の中でも盛んに話題になっているところのこのタクシー事業の構造的要因が解決をされないからこそ、前回の質疑のときにやりましたような臨時措置法、特別措置法、今回も特別措置法という形で、本法の道路運送法の議論というより

はタクシー業界特有の問題を特別法によってどう対処しているのか、こういうことになっているわけでありまして、この状況の中で解決をしない新たな改正案あるいはまた特別措置法という形が出てくるのか。それは全くだれも望まないところでありまして、今この二回の質疑の中において何回も指摘されている構造的要因の問題についての法案によつて解消がなされているのか、こういったことをまず最初に伺いたいと思います。

○政府参考人(本田勝君) 今先生が御指摘になりましたタクシー事業をめぐる構造的要因として、利用者の選択可能性の低さ、それから歩合制主体の賃金体系というところがございます。

この問題について、とりわけこの法案における特定地域においてはできる限りそういった問題を解消するといったような努力が必要だと考えますが、特定地域以外の地域も含める形で、まず、利用者の選択可能性の低さ、つまり利用者になるべく自分の好むタクシーを選択できる、そういった環境を整備するために私ども答申に従って今年度からそのための調査、そういったものに入らせていただきたいと考えております。

それから、歩合制賃金の在り方の問題につきましては、先ほども触れさせていただきましたが、既に設置をいたしました賃金システムの改善に関する懇談会、こういった場でより改善が図れるのではないかと、そのための検討を進めてまいりたいと、かように考えております。

○長浜博行君 歩合制賃金については、法的には出来高払賃金として位置付けられていて、事業所の外での労働が中心であるというタクシーの特殊性にかんがみて、これは一律に禁止という考え方は取るべきではないというふうには、これは普通だと思います。

しかし、先ほど厚労省の答弁にもありましたような累進歩合制度ですね、長時間労働やスピード違反等をさせる結果にはなっているというところにもなりますし、これは通達により廃止という形で出されているにもかかわらずこの問題がずっと

と続いている要素は、監査、この問題に行き着くと思うんですね。その監査体制が十分にないという。後ほど出しますが、いわゆる過去の臨時法あるいは特別措置法の中の附帯決議を見てもこの監査制度の充実がうたわれているにもかかわらず、多分答弁としては、いや、監査要員を増やしましたと。

先ほどの自民党の議員の方の質疑でしたっけ、出先の地方運輸局の方の働きぶりが出てくるのか含めて、この監査という問題についてお役所はどう認識されているんでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 監査につきましては、やはり問題のある事業者に対して的確に対処する上では必須の行政手法だと思っております。その意味では、マンパワーとしての監査要員の体制の強化とともに、厚生労働省さんとの連携を含めた、監査そのものをより効果的、効率的に実施していくということにももた掛けていく必要があると考えております。

○長浜博行君 厚労省ですか。本当に連携を図ってやる、これも附帯に出ていたはずですが、厚労省と国交省の連携によるところの監査、この問題、厚労省どうですか。

○政府参考人(渡延忠君) お答えいたします。タクシー運転者につきましては、従来から私ども労働基準行政とそれから地方運輸機関との間で合同による監督、監査を実施してきたところでございます。これに加えて、例えば、私ども労働基準行政サイドで把握いたしました改善基準告示違反を始めとする違反事案につきましては通報をする、また陸運行政サイドからも当方に通報をいただくということで、双方で情報を共有いたしまして、適正な労働条件の確保、業としての適正の確保に共に努めてきておるところでございます。

今回の、既に衆議院から附帯決議をいただいておりますところでございますが、引き続き両省連携の下にこの問題に取り組んでまいりたいと考えてお

ります。

○長浜博行君 それから、前回の多分佐藤さんの質疑だったと思いますが、リース制の問題が出ました。

いわゆる車両を買って自己の資産として会社運営をするということではなくて、会社をリースによって、リース料金を経費として落としていくというこういうシステムと、いわゆる企業内個人タクシーといういわゆるリース制の問題がちょっと混乱をしているような状況があったように思っておりますので、この企業内個人タクシーというようなシステムがある種の私は悲劇的な要因になっているのではないかとこのように思いますが、この問題についてはどうお感じになっておられますか。

○政府参考人(本田勝君) 賃金制度といった意味でのリース制について申し上げますと、リース制と言われる形態は、タクシーの運送収入のうち、その一定額を控除した金額を運転者の収入とする、そういった賃金体系を指すものと考えております。

こういった形態についてはタクシー運転者の賃金の一類型として現に存在していると承知しておりますが、その実態は様々で、一概にそれが違法なものであるとは言いきれないと考えておりますが、私も道路運送法という立場からこの形態について懸念いたしておりますのは、運行管理あるいは整備管理、そういったこと、あるいは運転者、車両に対する会社の本来行うべき管理監督が適切に行われない、例えば運転者任せになっているといった傾向があるとの指摘がございます。そういった点については監査等を通じて厳正に対処する必要があると考えております。

したがって、そのある意味で延長として、道路運送法で禁じられております違法な名義貸し行為、これに該当するようなケースもあるという判断から、昨年六月に道路運送法による名義貸し行為の判断基準を一つ示させていただきまして、その疑いのあるケースについてはこの判断基準に基

づいて適切に対処してまいりたいというふうに考えております。

○長浜博行君 言葉だけではなくて、本当にきき申し上げた監査の問題をやらないと、優越的地位の濫用じゃありませんが、今流に言えばパワーハラスメントというんでしょうか、やっぱり雇う人と雇われる人、特に最初の議論にもありましたように雇用の調整弁としての、タクシーの二種免許を持つておられる方々にとっては、いつ首を切られるか分からないという状況の中には言われた条件をのまなきゃならないということがありますので、適法はともかく、違法とかあるいはグレーゾーンというものに関しての監査は適切にやつていただきたいというふうに思うわけでござい

ます。次に、大臣でも副大臣でも、前回の質疑のときには本法に伴うところの附則、附則の重要性を私は強調したと思いますが、本日は附帯決議についてということで、附帯決議とは何でござい

ますか。○国務大臣(金子一義君) 法案を審議していただいた際に、その立法の施行に当たりまして政府が講ずべき施策、措置等について立法院としての意思を表明されたものでありますと思っております。したがって、政府としては、法律のその具体的な運用に当たりまして尊重されるべきものというところで理解をしておりますし、そういう運用を図っていきたくと思っております。

○長浜博行君 附帯決議とは、委員会が本法案、特別法で、法律案に附帯して行う決議のことであり、審査の過程で明らかになった当該案件に関する諸問題についての委員会の見解又は政府に対する要望等をその内容とするということであり、また、から、大体、この質疑の最中に与野党の理事が、本来ならば最後の改革クラブの大江さんの議論まで聞いて、一回閉じてその議論を整理しながら附帯決議を本来ならば上げていかないと、最後まで分かりませんから、どういう議論が出るのか。しかし、現実の中においてはいろいろ中で調整

をしながらやっているということであり、また、むしろこれは法的拘束力がなくて政治的な意味を持つにとどまるという解釈をよくする人がいます。が、政治的意味を持つていくことが大変重要であって、しかも前回の道路の一般財源化のこの採決においては全会一致ではなかったわけであり、また、附帯決議の採決においては全会一致という状況にもなったわけであり、また、この全党によるところの附帯決議の重みというのを内閣の方々は十分に考えていただかなければならないわけでございます。

この本法案に先立つところの特別措置法もあるわけであり、また、道路運送法本体での十二年の質疑、十四年から行われた、このときの附帯決議も相変わらず踏襲しながら、ひょっとしたらこの特別措置法の中においても附帯決議を付けざるを得ないという状況、つまり何らかの改善をされないという状況もあるのかもしれない。

そこで、衆議院の修正案提出者の方にお伺いをしますが、衆議院の段階では十六項目にわたる附帯決議がなされているわけですが、血と汗と涙の結晶だと思っておりますが、この十六項目にわたる、全会一致法案であるにもかかわらずこれだけ付けざるを得ないという状況について御説明をいただければと思っております。

○衆議院議員(後藤清君) 御指名ありがとうございます。

前回のこの質疑でも、附則の部分でできるだけ、私たちが野党四党提案で考えてきました道路運送法の本体について特措法にできるだけの趣旨を入れ込みながらということで衆議院では全会一致で修正案がまとまったところでござい、また、今、長浜議員から御指摘があった、附帯決議で十六項目というのは確かに多いかなと、原案を作った一人としても思うわけであり、また、この委員会の議論もそうだと思いますが、やはり運賃問題、規制緩和の行き過ぎた部分の是正、さらには利用者利便の促進、そして、先ほどもお話

をしていたように、厚労省とも連携しながら監査体制を強化していくと。

もう一つのやはりことを院の意思として、この法律を執行する際にできるだけ委員会の議論を反映した形で対応してもらいたいということで、トータル項目としては十六項目になりますが、そのうち特に、今も御議論がありましたように、運賃問題をどうするかということが一つ。労働者の皆さんの視点、事業者の皆さんの視点、また利用者の方の視点という三つが共存をし、これからより良くなるであろうということも含めて、この十六項目のうち七項目は、衆議院の段階では、運賃問題にかかわるこれからこの法案が成立をした後のガイドラインの策定と相まって、さらには監査・検査体制の強化という部分も相まって、できるだけタクシー事業者全体が利用者から評価をされ、そして事業者の皆さんやそこで働く皆さん方もより良い状況になっていくという意思を込めて、十六項目という少し長い膨大なものになりましたが、院の全会一致の意思として決定させていただいたということでござい

ます。○長浜博行君 おっしゃられるとおり、やはり項目を見ていきますと下限制運賃のことに言及をされている部分が非常に多いわけでございます。

先ほど質疑の中においても、運転手さんの質の高い方は高い料金を取って、そちらでも乗ればいいのではないかなと。法案の質疑の中においても、適正利潤を超えないところで運賃体系をつくっていくというような表現の道路運送法の規定の問題がありましたが、適正利潤を超えるものを運賃にオンをするということにメーンが置かれているのではなくて、多くの中心点にあるのは、その適正利潤を割り込んだ状況の中で運賃設定をせざるを得ない、この現実の世界的厳しい局面の中に置かれている状況の中でこの法案の質疑が行われていることを改めて再認識をしなければいけないというふうに思います。

公共交通としての鉄道。ある地域で鉄道が一本しか敷かれていなければ一区间において百円の料

金が一万円と付けたって、極端な話、競合してないわけですから。しかしそれは、そういうことは幾ら何でもやらない、なぜか、公共交通だからと、こういうことになるわけでありますので、一見タクシ業界というのは競争が激しいようにありながら、その本質は一義的に、まあこのごろ法案質疑では一義的にどこだというのがはやっていくところでありますが、一義的に公共交通だということがこの法案のみでありますので、苦勞されて附帯決議を付けられた方に、最後に、公共交通としてのタクシの在り方、まあこれ以上特措法が増えないことを祈るわけでありますけれども、どのようにお考えになつておられるか、お答えをいただければと思います。

○衆議院議員(三日月大造君) ありがとうございます。

今、長浜先生言われたように、タクシは地域にとつて欠かせない公共交通なんです。申し上げるまでもなく、ドア・ツー・ドアで少人数の個別輸送が可能です。機動性に富んでいますし、自由度も非常に高い公共交通機関です。今、一年間にタクシで二十億人輸送していただいています。二十億人です。ちなみに、JRが八十七億人、鉄道が、これJRを含んで二百二十億人です。したがって、非常に多くの方がタクシを利用していている。そして、そこで働く方々が三十六万人です。そして、タクシの車両台数が二十七万台。こういう極めて地域にとつても欠かせない公共交通機関であるということを私たちはまず法的に明確に位置付けるべきであると。

さらに、例えば、都道府県でも市町村でもタクシのことに考えてみる部署というのがないんです。役場の中に、やはりタクシという公共交通機関についてきちんと行政の中で考えていただく。さらに、国で決めるのではなくて地方の発意でタクシ行政についての意見具申ができる状態をつくり出そうじゃないか、いわゆるタクシ行政の地方分権化。

これまた三つ目。言うまでもなく、サービスの

向上だとか付加価値を付ける、活性化していくために業界、労使、関係者の皆様方に知恵を出していただく、努力をしていただく、こういう対策が不断に講じられていくこと。

さらに、今のタクシ市場、残念ながら悪貨が良貨を駆逐するという、こういう状況に陥っています。先ほどの委員の先生の質疑の中でもありました。こういう状態を改善していくことが必要であると。

さらには、今、長浜先生がおっしゃいましたが、安全を確保するために必要な運賃をきちんとルールで定め、違法な運賃については認めていかなければ、こういうルールを定めていくことが必要であろうというふうに考えています。

簡単に申し上げれば、乗りたい場で乗りたいときに安全に利用できるタクシ、さらには、働く人にとつても誇りとやりがいを持つていただきたい、タクシ事業で生活の糧が得られるんだという、こういう業界をつくり出していきたいということを考えて衆法を提出させていただきました。

○長浜博行君 お疲れさまでした。

○広田一君 民主党・新緑風会・国民新・日本の広田一でございます。よろしく申し上げます。

今回は、与野党の御努力によりまして七項目の修正が実現をいたしました。本日は、敬愛すべき後藤先生、また三日月先生も御出席の下、法案修正者の皆様方には心から敬意を表するところでございます。

そこで、まず今回の法案修正の一つである第一条の目的について伺いたいと思います。

今回の目的に新たに、地域における交通の健全な発達に寄与することが追加をされました。地域交通というのは、言うまでもなく、お客様、つまり利用者がいなければ成り立つものではございません。利用者の利益、すなわち適正な運賃、安全性、また接客などを含めた顧客満足度、こういったものをこれまで以上に高めていかないと、特に地方においては人口減、少子高齢化、景気の低迷

ということがございますので地域交通の発展はないうというふうな思いが、ひいてはタクシ会社や運転手の利益にもならない、このように考えているわけですが、以上のようなことを踏まえつつ、今回のこの地域における交通の健全な発達について法案修正者としてどのような思いを込めているのか伺いするとともに、あわせて、国土交通省に對しましては、今回の修正をどのように受け止めて地域交通の健全な発達にどう具体的に取り組まれるおつもりなのか、お伺いをしたいと思います。

○衆議院議員(三日月大造君) ありがとうございます。

私の方も大変敬愛する広田先生から、また地方行政にお詳しい広田先生の方から今重要な視点について御質問をいただいたと思います。

第一条の最後に、適正化及び活性化を推進し、もって地域における交通の健全な発展に寄与するということを目的に追加をいたしました。

先ほど申し上げましたように、タクシは地域にとつて欠かせない公共交通であります。さらには、今後温暖化と高齢化が進む日本において、個別輸送が可能、ドア・ツー・ドアが可能、行きたいところに自由に行けるというこのタクシを地方行政の中できちんと考えて、そして守り発展させていだけるような枠組みをつくる必要があると。さらには、タクシだけでは駄目だと思ふんです。バスや鉄道、いろんな他の交通機関とも連携しながら地域の公共交通の体系を考えていただけてつくつていただくことが必要だろうと。特にこのことの思いを法律の中で条文として言葉として明記しておくことが私たちは必要だと考えて修正をさせていただきました。

○国務大臣(金子一義君) 国土交通省、閣法の提案者としても、もとより、タクシ及びバス、鉄道、これはもう地域を構成する、地域のネットワークとしての公共交通機関でありますので、この法案が修正されましてタクシが地域公共交通としての機能を十分発揮できるように運用してま

いりたいと思っております。

○広田一君 三日月さんの方から御答弁がございましたように、やはりこれから地方の視点が重要であるということ、これはタクシのみならず、バス等も含めた地域の公共交通の在り方も含めて思いを込めたというふうな御趣旨のお話がございました。

地域の公共交通、またバスの役割についてはこの後質疑をしたいと思いますというふうに思うわけでございますけれども、こういった地方の分権の視点というところで、今回、第三条関係の特定地域の指定についても衆議院の方で法案修正がなされました。すなわち、都道府県知事及び市町村長は国土交通大臣に對して特定地域を指定するよう要請することができるとするという規定が追加されたわけでございますけれども、これにつきましては、地域の実情が分かっている地方自治体からこのような要請ができるということは、まさしく地方分権の大きな流れとして高く評価できると思っています。

ただ、一方では、実態としては、先ほど三日月先生もおっしゃったように、県などはタクシ行政についてはこれまでは運輸局にほぼすべてお任せだったわけでございまして、その意味では、今回協議会ができてその中に入るだろうと思ひますが、けれども、県などとしては行政の対応であるとか人材であるとかノウハウの蓄積というのはこれらの大きな課題になるだろうというふうに思っています。

そして、この地域指定につきましては、タクシ事業を巡る諸問題への対策についてを読みますと、地域指定については、全国統一的な基準で公平に行うべきであつて、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ふうにしておりますし、実際、答弁の中でも国土交通省もその趣旨の御答弁をされているわけでございします。そこで、法案修正者にお聞きをしたいと思ひますけれども、今回、地方自治体からの指定要請の

規定を置く意義というものを再度お答え願いたい
のと、それと併せて、全国的な統一的な基準に合
致しない地方自治体からの指定要請が出てくると
いうことも予想がされるわけでございますけれど
も、その場合、地域指定にどの程度考慮、反映さ
れるべきというふうにお考えなのか、お伺いをし
たいというふうに思います。

○衆議院議員(後藤斎君) 御質問ありがとうございます。
今お話がありましたように、三条の四項、五項
を、知事並びに市町村長から特定地域の要請をす
ることができるということを、修正をさせていた
だきました。この点につきましては、先ほど三日
月議員からもお話がありましたように、地方分権
の視点、地方の主体性ということで当然これを入
れたわけですが、今お尋ねがありましたように、
閣法の方でも特定地域の指定を四つの状況に照ら
して判断をするということになっていきます。

一つが供給過剰の状況、二が事業用自動車一台
当たりの収入の状況、三、法令の違反その他の不
適正な運営の状況、四に事業用自動車の運行によ
る事故の発生状況。いろいろこれが、これからこ
の法案が成立した後に国交省の中で更に具体的に
指標を作っていくと思いますが、この法律の案の
中にも明記を、今のような四つのものを基本的
に考えながら判断していくということになっており
ますが、例えばこれが、四つが、どれが一番ウ
エートが高くて指定をするのか。例えば、総ト
ータルで百点満点を二十五点ずつこの四つのもの
に振り分けるのかどうかということもまだ、国交省
の中でもこの法案が成立してから多分具体的に
お決めになっていくというふうに思います。

そういう意味では、全国の標準的な判断とい
うものはこの四つの指標になるというふうに思
いますが、例えばある県、A県A市というものがそ
れぞれ四項、五項によって要請をされる場合に、例
えばウエートの付け方が多分違ってくる地域もあ
るのかなと。例えば、広田先生の御地元の高知県
から要請が上がってきたときに、これは一律二十

五点ずつだったけれども、例えば一の供給過剰が
非常に激しい県だったということになると、その
評点だけだとなかなか全国一律の合意にはならな
いかもありませんが、その実情を踏まえながら、
多分国交省は県知事さんとかよく御相談をしてや
るということになっていくというふうに私たちは期
待しているところでございます。

いずれにしても、全国統一的な指標を原則
にするものの、地方の発議というところで、四項、
五項に基づいて、できるだけ柔軟性を持って地域
の実態に合った法運用が図られるように期待して
いるところでございます。

○広田一君 先ほど後藤先生の方からこのよう
な御答弁があったわけでございますけれども、国土
交通省の立場としてはやはり全国的な統一基準に
合致をすることが大原則である、このことは後藤
先生もおっしゃっているわけでございます。後藤先
生が言ったように、ウエートの置き方を考慮し
たり、また地方の自主性、実態というものをも
総合的に判断して指定するところもあり得るのか
どうか。この点についての御見解をお伺いしたい
と思います。

○政府参考人(本田勝君) 今回の衆議院での修正
につきまして、まさに地域の実情に精通された
都道府県知事あるいは市町村長が、地域の交通行
政、町づくり行政、環境行政、労働行政、そう
いったことをもろもろ総合的に推進するお立場
から要請をしていただけるものと期待しております。
また、本法案全体に対する影響についても、
やはりこういった形でこの問題について地方公共
団体の方に高い関心が持たれるということ自体
は、協議会の運営その他、大変いい効果があると

思っております。

そこで、特定地域の指定ということございま
すが、特定地域として指定させていただきま
す、これは新規参入についての抑制あるいは増車
の認可制、そしてその認可に關しての基準を強化
すると。さらには、その地域のタクシー運転者の
労働条件の悪化、あるいは違法、不適切な事業運
営を排除するための様々な、例えば監査の強化で
ありますとか、それに伴って発見された違法ある
いは違反事案に対しての処分の強化といったもの
が法的効果として付随してまいります。

したがって、これを考えますと、やはり原則的
な立場を申し上げますと、全国統一的な基準で一
定の客観的な指標に基づいて地域を指定するとい
うのが本筋だと思っております。それを原則として私
どもこれから具体的な基準作りをしてまいります
が、そういった要請をされるという大変熱意のあ
る地域に対してどう対応していくかについては、
今後ちよつと検討させていただければと存じま
す。

○広田一君 地域からの要請については今後の検
討事項ということでございますけれども、一点確
認したいのは、方向性としては、先ほど後藤先生
の方からお話があったように、様々なウエートの
置き方等を踏まえて、こういった地方自治体か
らの要請については、ある自治体については、前
向きに指定について検討していった、それがフォ
ローでできるような基準の在り方を検討してい
くと、そういった前向きの方角での検討なのか、そ
れとも、やはり原則は原則なんでそういうわけに
はいかないけれども、一応立法府がこういった規
定を置いた以上は配慮をするというふうなことな
のか。その点についてちよつと、方向性について
お伺いをしたいと思います。

○政府参考人(本田勝君) 正直なところ、直ちに
前向きにとまでは申し上げにくいんですけども、
結局のところ、基準に合致した場合に指定を
地域の都道府県知事あるいは市町村長さんが要請
された地域と、要請されていないけれども基準に

は合致している地域、様々な地域が出てきよう
かと思っております。その地域同士の不公平が生
じないよう、そのことが私どもにとつての一番大
きな課題だということに思っております。

○広田一君 非常に立場とこの閣法の規定の仕
方からそのような御答弁になるのは一定理解で
きるわけでございますけれども、是非、自分たちは
これからこういったタクシー行政も含めて地方分
権を更に進めて、最も地域に精通した地方がこ
の問題についても積極的にかかわっていくというこ
のまず初めの一歩の大変重要な指定要請の規定に
なると思っていますので、このことを踏まえた御
検討をお願いしたいというふうに思います。

次に、九条の地域計画関係についてお伺い
したいと思うんですが、今回、この地域計画
の中で、事業用自動車の総台数の過半数でな
らばならないと、こういった規定があるわけ
ですが、その理由についてお伺いするとともに、
この法案作成時におきまして、この地域計画に
実効性を持たせるためには最低基準が過半数とい
うことだと、総台数の過半数だということだと思
いますけれども、それが地域全体の取組になると
いうふうに考えればやはり過半数では不十分じゃ
ないか、こういった議論がなかったのかどうか、
お教え願いたいと思います。

○政府参考人(本田勝君) その点は、私ども提
案をさせていただく前の政府部内での検討に当
てては、やはり非常に悩ましい問題でございま
した。

本法案においては地域計画というものは大変重
要な役割を果たすものと考えておりまして、その
地域の関係者が集まっていたら、タクシーの適
正化、活性化を推進するためのまさに具体的な計
画を作成していただくわけですが、これを単に
計画倒れにしないために、まさに実施されなけ
れば意味がないわけでありまして、したがって、
多くの事業者がこの地域計画作成に参加し、か
つ合意をしているというのが重要だということか
ら、まず過半数という形で要件をさせていただ

たわけです。

確かに我々の立法準備の過程でも議論がありました。実効性の確保という観点から、もつと多くの事業者の合意を求めべきだという議論はありましたが、他方で、やはり現在、全国各地でタクシー事業が直面している状況を考えますと、早急な対策の実施が必要であるというのも一面ございします。そういう意味で、地域計画の作成に際して余り多くの事業者の方の合意を求める余り地域計画がなかなか作成できないといった事態を避けなければならぬということから、全国各地域のタクシー協会、タクシー事業者の団体に加入しているその地域の事業者の実態、そういったことを考えますと、過半数とさせていただきましたら大体各都道府県のいわゆる協会に参加される方は参加されるんであろうと。そういうことから過半数ということにさせていただいた次第でございます。

○広田一君 確かに過半数でもその協会に加入されている方が入ってくれるだろうからきちっと担保されるというふうなお考えだろうと思えますけれども、ただやっぱ、御答弁の中にございしましたように、なぜ私はこのような質問をしたかというと、まさに同じような問題意識でございまして、本当に協議会をつくっても実際機能するのかどうかというふうなことでもございします。協議会の例えば構成メンバーにならない業者は地域計画に定められた事業を実施する義務はないわけでございます。これちょっと後で聞くんではございますけれども、減車について考えますと、減車によるメリットは協議会に参加しなくても得られることになるわけでございます。

例えば、今回特定地域に指定されたところに二百台のタクシーがあるとして。そのうち、協議会にはA社、B社、C社が参加して、今日の何か臓器法案みたいな感じですけれども、過半数を超える計百四十台が参加して、けど、残り六十台を所有するD社は協議会に入っていないと、こういうふうな状況の中で、協議会でこの百四十台のう

ち三十台減車した場合には、結局この特定地域には百七十台になるわけでございます。そうすると、これまでの御答弁にあったように、減車をすることによって乗車率が上がった水揚げが増える、そのことは結果としては参加をしないD社にも相当なメリットが及ぼされるわけでございます。

ということではだれにでも分かるお話でございます。そんなことが分かっていて協議会において本当に大胆な減車が合意されるのかどうかということは大変懸念されるわけでございますけれども、こういった事柄に対して御所見をお伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(本田勝君) その点は全く御指摘のとおりだと思います。

順番に申し上げますと、まず、地域計画がこの法律に基づいて成立するという意味では過半数というものを要件とさせていただいておりますが、やはり本当に実効性を高めていく上では過半数で十分かと言われれば、必ずしもそうではないと思ひます。地域の状況は違いますので一概に言えませんが、私どもとしては、できる限り多くの方がこの協議会に参加し、地域計画というものでコンセンサスを形成していただく、そのためにあらゆる努力をしていく必要があり、なおかつ、先生おっしゃいましたとおり、減車というものを現実に進めていく上では、そういった環境が整わないとなかなか協調減車はできないと認識しております。

○広田一君 そういった中で、この協議会に参加をしたら減車を進めていくというふうなことを考えたときに、やはりこれまでの御議論があったようにインセンティブに付与していくのかということが求められてくるんだろと思ひます。もちろん、国が事業者に強制的に減車しないといけないのは、これは営業上の権力の侵害に当たるわけでございますから大変難しい問題があるわけでございますが。

ただ、御答弁の中でインセンティブの事例とし

て監査の免除の議論もございましたし、タクシー乗り場の整備とか、また環境に配慮した車の購入支援とか、こういったものが挙げられているわけでございますけれども、やはりまさしく当事者のタクシー事業者の皆様方からどのようなインセンティブが望ましいというふうな意見が上がっているのか、この点についてお伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(本田勝君) 減車のインセンティブについては、事業者の方々がいろいろ御意見をいただいておりますが、例えば、減車した場合、その車両を買い取ってほしいといったような御意見をちょうだいしているところでございます。

○広田一君 買い取ってほしいというふうなことが、私も地元の高知で聞いたときにはその意見が圧倒的な多数の意見でございました。この点については先ほど御議論があつて、岡田政務官の方からは、これはタクシー版の減反政策じゃないかというふうなことについてはそれは趣を異にするというふうな御答弁があつたわけでございますけれども、このタクシー版の減反政策まで国土交通省として踏み込む決意はあるんでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 現時点では、やはり、いわゆる国の税金を使用してその減車をされる方に一定の金銭的な補助、支援を行うということについては、昨年の審議会などの議論でも、なかなか国民的な理解は得られないだろうというふうに考えております。

○国務大臣(金子一義君) 担当大臣としては全く考えておりません。政策問題として今の減反政策は取りません。

○広田一君 そういったお考えがあるということでは一定理解するわけでございますけれども、この点において、やはり現場の事業者の皆さんと政府の考え方はこれは百八十度違うことになるわけでございます。これは一つの今後の大きな論点になるのではないかと、このように思っているところでございますが。

一点御指摘をしておくのは、せっかくこういっ

た協議会をつくって協調減車していくということの中で、やはり多くの関係の会社等に参加してもらいたいのインセンティブとして一体何が有効なのか、ここについては大前提は理解はできましたけれども、更に協議会が始まったときに忌憚のない意見等を踏まえながら是非とも御検討を願えればなというふうに思ひます。

こういったことを踏まえて、一つ御提案でございますけれども、今、私の地元の高知の方々から聞いておりますと、今もう大変不況の時代でございますので減車が進む素地は十分あるということでございます。しかし一方、減車しますと原則これからは増車できないということを踏まえますと、タクシー業者にとつては大幅な減車にちゅうちょや不安を持つということも当然予想されるわけでございます。

そこで、御提案なんですけれども、例えば協議会の取組の中で減車の実証実験というものをやっているかどうかということでございします。

例えば今年の十一月ぐらいに一月間この特定地域に指定されたところの二〇％を実験的に減車をする。そのことによって各会社はどれほど減収するのか、ただ一方で、一台当たりの水揚げがどれぐらい増えていくのか。そして、地方で問題になっております駐車禁止の苦情の事柄についてどういった反応があるのか、ただ一方で、これまでは流しタクシーが気軽につかまえていたのが、なかなかそれが難しくなつたというふうなデメリットも出てくるかもしれません。しかし、そういうことをもろもろ含めて、いきなり何割削減でこれはもう後戻りできませんよというふうな事柄で推し進めていく前に、やはり実証実験といったものをするにによって、私たちは、協議会の参加の皆さんは減車に対する心構えとか、か、ということもできてくるんじゃないか。そして、その場合に、今既存の制度として地域公共活性化・再生総合事業といったような事業があるわけでございますけれども、こういったもの

の活用も含めて是非とも御検討をしていただきたいんですけれども、御所見をお伺いします。

○国務大臣(金子一義君) いい御指摘だと思います。今度東京都がやるんですか、減車の実験を。どこかの地域が実証実験をやられると、地域でありますけれども、というのを報道でちよつと聞きましてけれども。

今の御指摘の、それぞれの地域が、先ほど地方自治体の要請というのがありましたけれども、それぞれの地域の協議会が集まられて、この地域では今おつしやられたような社会実験としてやつてみようというときに、先ほどお話ありました地域公共交通・再生事業だったですかね、事業の名前は。こういうもので何ができるのか、ちよつと今すぐに具体案ありませんけれども、支援していくというところは一ついいテーマだと思います。

○広田一君 是非、こういった協議会で協調減車というものがあるスムーズにいくような指標の一つとしてこの実証実験の導入について前向きに御検討をしてもらえればなというふうに思います。何か、ちよつと三日月議員の方からお願いします。

○衆議院議員(三日月大造君) ありがとうございます。非常に重要な御指摘だと思うんです。

今、大臣からも答弁ありましたけれども、衆議院段階において、供給輸送力の減少というものの中に、減車だけじゃなくて休車、車を休ませるものについても措置として盛り込むということをや野党案として提出をされ、最終的には法定でそのことを書けなかつたんですけれども、委員会の審議の中で自動車交通局長の方からも、本法案の十一条三項の国土交通省令で規定する方向で検討してまいりたいということについて答弁されておりますので、その措置がされるように我々も確認をしてまいりたいというふうに思っています。

○広田一君 是非ともよろしく願いを申し上げます。それでは次に、第十六条の資金などの確保について法案修正者にお伺いをしたいと思います。

今回、法案修正で、必要な資金の確保に加えて、国による資金の融通、そのあつせんその他の援助に努めるという規定が追加されました。この同様の規定はいわゆるPFI法とかにも散見されるわけでございまして、これらの文言を追加した理由は何か。

国がどこまで特定業種、特定企業の資金繰りに関与すべきかは、これは議論のあるところではないかなというふうに思うわけですが、その点についての御見解と併せて、何か具体的にどのようなやり方で金融支援を行うことを想定しているのか、この点についてもお伺いをしたいと思います。

○衆議院議員(三日月大造君) 結論から申し上げますれば、どのような支援が行えるのかということについては、これから検討して中身を詰めていってほしいというふうに思っています。

ただ、この立法段階から、また交政審の議論の中から、この特定地域における協議会で議論され合意形成され作られた地域計画の実効性をどう確保していくのかというものがもう極めて重要な課題だったんです。これが一番の心配だったんです。正直者が損をするということがあつちやならぬということで、どのようなインセンティブがあるのか、メリットが付けられるのかということについて、衆議院の段階でも随分議論をいたしました。

例えば、先ほど広田委員の方から御指摘がありました地域公共交通活性化の枠組みの中で、議論の中でその支援措置を検討していくということもあるでしょうし、先ほどもおつしやった監査の免除、乗り場の確保、環境車両の導入の支援、それだけではなくて、例えば福祉車両の導入の支援といったこともあつたでしょうし、運転資金のようなものを政投銀含めて融資を行っていくということ、さらには、昨年末以来いろいろと問題になりました、タクシードライバーが襲われるということに対して防犯のガードを作るといふようなことにも設備投資が必要なので、そういったこと

ろにも何らかの支援措置ができないかということについて、これから事業者の皆さんの意見を聞きながら十分検討してもらいたい。

ただ、公取があります、そして財務省があります。いろんなところの抵抗があるとは思いますが、これも、ここは大臣始めいろんな政府の方の御努力も我々議会としても促してまいりたいというふうに思っています。

○広田一君 今の法案修正者の御答弁を踏まえまして、現時点で結構ですので、国土交通省としてどのような金融支援が可能なのか、具体的な事例があればお示しを願いたいというふうに思います。

○政府参考人(本田勝君) まず、元々の資金の確保という点につきましては、これは地域計画でどんな具体的な内容が盛り込まれるかによつて違いますが、既存の支援制度として申し上げますと、タクシードライバーについては、低公害車両の補助あるいはデジタル式GPS-AVMシステムの導入といった補助、さらには、先ほど来触れられております地域公共交通活性化・再生総合事業といった補助制度がございまして、そういったもので使えるものは使っていきたいというふうに思います。

し、衆議院での修正で、これに融通又はそのあつせんその他の援助といった項目が追加されております。タクシードライバーの場合に、それほど大きな装置産業でございませんで、そういったときに大きな資金需要が発生するか、正直各地の状況が定かではありません。今、例えばこういった金融関係の制度としては、リフト付タクシードライバーといったバリアフリー車両に対しての日本政策金融公庫の融資制度といったものはございまして、こういったものは当然これから十分活用させていただきたいと思っております。

○広田一君 協議会の議論の中で様々な知恵、アイデアがどんどん出てくるというふうな思いまして、それらに伴つて資金需要というのは当然あるわけでございます。今回、融通、あつせんというふうなことがあつてございまして、これは地域計画で、政策金融含めてあらゆる点において、国、地方公共団体入るわけでございまして、そしてまた地元の企業等も入るわけでございまして、積極的な、この法案修正を踏まえて取り組んでいただければ、このように思っております。

それでは次にいきたいと思いますが、冒頭、三日月先生の方からも地域の公共交通の在り方というところで、今回、地域計画の内容として、地域社会におけるタクシードライバーの位置付けの明確化ということと、鉄道、バスなどと連携した総合交通ネットワークの向上というものがあつて、私も大変重要な視点だと思っております。こういった計画に位置付ける場合、具体的にタクシードライバーなどの他の公共交通機関とどのような連携をされることを想定されているのか、お伺いします。

○政府参考人(本田勝君) これはまさにそれぞれの地域で旅客交通とどういうニーズがあるかということそのものだと思いますが、一般的に例を申し上げますと、例えば駅前広場あるいはバスターミナルにおけるタクシードライバー乗降場の整備、それによる鉄道、バスとの乗換えの円滑化、あるいは都市部などでは鉄道の最終電車時の輸送、バスがないような場合の深夜輸送対策、あるいは観光振興をしようとする町にあつては鉄道、バス、タクシーがやつぱり一体となつて観光振興策に協力していく、例えばバリアフリー対策についても同じようなことが言えると思います。そういった形で様々な鉄道やバスとの連携が考えられると思っております。

○広田一君 そういった鉄道とかバスの連携というふうなお話がございましたので、一点ちよつと、せっかくバス事業についてのお話が出ましたので、関連してお伺いをしたいと思います。やつぱりタクシードライバー事業をやつてるところとバス事業をやつてるところは結構グループ経営しているところが多々ございまして、タクシードライバーのお話を聞くと、やつぱりバスについても今後どうあるべきかというふうな御提案等もいただ

くわけでございますけれども、そのときにやっぱり特に出てくるのがバスの運行対策費の補助金についてでございます。

現行の補助基準というのを見ますと、一日当たりの輸送量が十五人から百五十人というふうになつていくわけでございます。この基準がちょっとずつできたのか分かりませんが、我が高知県のように過疎化、高齢化、人口減が進んだ地域ではなかなか十五人の確保が難しい現状がございます。都会の人から見ますと、一日三便走らせて十五人も乗車しないんだたらもうこの路線廃止した方がいいんじゃないかという意見が出るかもしれません。無論、乗り合いタクシーとか代替の対策についても考えていかなければいけないんですけれども、しかし地域にとっては必要不可欠な路線なので、国の補助が削られれば市町村の単独事業として補助して運営している。

高知の場合、その負担額というのが、平成十五年には五億九千五百六十六万円だったのが、平成二十年には六億七千四百六十六万円、一二％増加をしているわけでございます。この間、三位一体の改革等で地方財政が大変厳しい中で負担増になるわけでございますけれども、逆に言えば、それだけ厳しい財政状況でも守つていかなければいけない路線だと言えないかと思ひます。

以上のようなことを踏まえたときに、やはり一日当たりの輸送量十五人以上というところの補助基準の緩和、これ要綱を見直せばできるというふうにお聞きしてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(本田勝君) 現在のバス運行対策費補助の基本的な考え方でございますが、これはやはり地域の住民の方々の生活の足として必要不可欠な公共交通に対しては、まず第一にはその地域の公共団体が必要な支援を行つていただきたい。ただし、広域的、幹線的な路線については、単に地方にゆだねる、地方だけにその負担を任せるといふことではなく国としても支援を行うと、これが基本の考え方でございます。

に即して今先生御指摘の一日輸送量十五人以上という、まさに朝昼晩の三回を考えますと、乗用車では運べない五人以上の方々が朝昼晩需要がある、そういった路線についてはバス路線として国も御支援申し上げようという形で制度になつておるわけでございます。

この考え方は、やはり地方公共交通を国と地方でどういう分担で支援していくかという根幹にかかわる課題だというふうに考えております。

○広田一君 平成十四年の見直しで国と地方との役割分担が一応この点では明確になったというふうなことでございまして、市町村が行うことについては交付税措置をされている、算定に入つていくということでも十分対応できるんだというふうなことも少しは認められなくても、しかし現実問題としては、一般論として交付税が下がっていく中で、幾ら交付税措置をされているというふうな整理にはなりにくいんじゃないかなというふうなことは思ひます。

確かに、国と地方との役割分担というのが確立し、それについてきちっとした財源措置がなされていくということであれば私もそういうふうな考え方が成り立つんじゃないかなというふうなことを私も私もお聞きするわけでございますけれども、総務省はそういった実情について把握されているんじゃないか。

○政府参考人(望月達史君) 地域におけますバス交通でございますが、委員御指摘のように、住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関でございますバス路線の維持確保は大変重要な課題であると思ひます。

総務省におきましては、地方が国庫補助と協同いたしまして行う路線バスへの補助、あるいは地方が単独で行います国庫補助対象外の路線バスへの補助、いわゆるコミュニティバス、行政が行いますバスですが、この運行等に対して地方財政措置を講じております。

今後とも、交付税総額の確保と併せまして、地域に必要なバス路線の維持確保に向けまして、地方の御意見もよくお聞きしながら国土交通省とも連携して取り組んでまいりたいと思ひます。

○広田一君 地方公共団体の意見を踏まえれば、多分これは、なかなか交付税措置されていまして、足りていないという意見が出てくるんだろーうと思ひます。もちろん、地方交付税の確保というのは大変難しい状況だと思ひますので、その点はよく分かるんですけども、ですから、やはり国土交通省と是非連携することによって相当程度五人というのを緩和することによって相当程度私は地域、本来継続できる路線というものが出てくるんじゃないかな。これがなければつかりに大変厳しい状況に追い込まれているということを、やはり現場の実情を一つ一つ積み上げていくと、これは要綱で規定されているということでございますので、国土交通省の政策判断で私はいろいろ改善できる点があると思ひます。

この点について最後に金子大臣に、この地方のバス路線の維持のために国土交通省の果たすべき役割とこの条件緩和についての御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(金子一義君) 地方の足として公共交通、今のバス、バスの話と思ひましたけれども、バスのみでなく離島航路みたいな話も併せて、我々地方の生活、公共交通という意味で必ず地域が確保できるような方向を取つてまいりたいと思つております。今局長から基準等々についていろいろ話ありましたけれども、それも含めて総合的に取り組んでまいりたいと思つております。

○広田一君 以上で終わります。

○米長晴信君 民主党の米長晴信です。我が会派のラストバッターとなりますので、よろしくお願ひいたします。

冒頭の質問は、実は先ほどの長派筆頭と同じ質問なんですけれども、その答えを、先ほど三日月先生の方からお答えいただきましたけれども、今

度は役所の言葉でお願いしたいんですけれども。公共交通機関としてのタクシーの役割あるいは位置付けを国土交通省ではどのように考えているのか、三日月議員と同じように熱く語っていただきたいと思ひます。

○政府参考人(本田勝君) タクシーは、鉄道やバスなどとともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であると国土交通省としても考えております。

この点につきましては、昨年の交通政策審議会答申でも明記されておりますとおり、特にタクシーの特性について申し上げますと、地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、さらに、面的に移動できるため機動性や移動の自由度が高い、そして、深夜など時間を選ばず、いつでも、まただれもが利用できるといった優れた特性を持っております。この特性を生かして、一人一人の利用者の方のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができるといふ意味で、地域住民の方々の生活利便の向上、さらには地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関であると考えておりますし、今後の高齢化社会の進展あるいは観光立国を推進するといった政策の中でも地域の中で重要な役割が期待されているものと考えております。

○米長晴信君 ありがとうございます。

中身は三日月議員と似たような形で、国の重要な交通機関と位置付けておられるということに改めて確認した上で、なんでも、そのタクシーが、平成十四年、既得権益、がちがちの既得権益を外して新規参入の余地を与えようと、台数が増えたら優良な企業が残つて悪質な業者が減るという市場原理が働くんだらうというところで今日に至るわけですが、それにひびくが生じたというところで、今回、歴史的な修正案、間もなく採決をされようとしているわけですが、ただ、これやはり、採決して可決して成立して、はい、それでいいですよというわけではなくて、きつちりとこの間、じゃ、どういふ考え方が間違つて

いたのかというようなことはきつちりと検証を最後にしておきたいというふうに思います。

先ほど申し上げたように、既得権益をなくしていく、新規参入の余地を与えるということで、台数、いろいろな規制緩和の中で需給調整の部分に集中して今お話をしようと思えますけれども、規制緩和、これ行き過ぎるとやっぱり極端な結果を生んでしまう。

これ、ちょっと外国の例で日本に全然当てはまらないんですけど、例えば、私、六年前に、サラリーマン時代、モスクワに行く機会がありまして、案内人が道端で手を挙げると、本当にキツネにつままれたような不思議な光景なんですけど、何度もあったんですけど、手を挙げると通っている次の車が止まるんですよ。民間のドライバーです。その人と直接交渉して、行き先が一緒だったり値段が折り合ったらそれに乗って、タクシーの代わりに乗っていく。究極の規制緩和、無法地帯と言っている状況ですけども、我が国はさすがにそこまで行っていない。規制緩和とはいえる一定のルールの上で行われているため、今日の台数の過剰を生んでしまったのではないかとこのように思っております。

お手元の資料に、そういった一連のタクシーの過剰を含めた問題を議論するというところで昨年の九月二十九日に行われた規制改革会議の公開討論会の議事録なんですけれども、これ時系列に並べてありますので、順番は若干いろいろ説明の中で前後しますけれども。

まず、二つ目、全国乗用自動車連合会の会長の発言ですけれども。そういった自然淘汰して物すごいいいタクシー業界になるというふうな、現実はこのようなバラ色の夢が実現するところではなく、公共交通機関としての責務より自分さえ良ければよしとする多くの事業者の出現により、車両数の増加、運賃のダンピング等による競争激化により疲弊の一途をたどっている現状認識が正しく行われる必要があると思います。

次のやつは、十二年前、行政改革委員会にお願いしてタクシーの需給調整規制を廃止ということをして打たされたときに、私たちは、タクシーにおいては一般的な市場原理が働かない、歩合給という背景があつて、そこでは一方的に台数が増えるというところで反対をいたしました、それに対して中

条先生は需給は市場を通じて均衡が生まれるというふうに言われたと記憶をしています、しかし現実には需要が減っているのに台数だけが増え続けているわけでありまして、この間の推移を見ると、やはり台数規制の撤廃はうまくいっていないのではないかと一言わざるを得ないのであります。このような業界側の思いを、あるいは実態をこのように意見として述べたわけですけども。

この当初の予想と実態が懸け離れているという現場の声、これについては、内閣府から私市室長来ておられますけれども、いかがお考えですか。

○政府参考人(私市光生君) 実態について申し上げますと、委員御指摘のとおり、規制緩和後、台数が伸びているという実態がございます。

○米長晴信君 結構あつさりした答弁でしたけれども。ちよつと続けますね。

この台数が増えたことについてメリットもあつたと、いろいろ議論の中で。例えば、タクシーをつかまえるのにずっと列があつたのが、今どこにでもタクシーがいてすぐつかまるといふようなことも含めて、いい面もゼロではない。一方で、でも深刻な社会問題のたぐいも起きて、問題もあつたということだと思えますけれども、本田局長、その辺についてお話をお願いします。

○政府参考人(本田勝君) タクシーの車両台数が増えるということに伴う問題でございしますが、車両台数が増えるということだけではなく、その前提となる需要がどうかということも大事な要素だと思ひます。結局、タクシーの台数は増えないにしてもその間需要が減少してしまう、逆に言えば需要が減少しているのにタクシーの台数が減らないという、そういう問題かもしれません。それから、需要がさほど増えていないのに、それ以上に

車が増えてしまう。いろいろなケースがあると思いますが、要するに供給過剰、需要に対して明らかに供給が過剰になつてしまふ、このことについての問題は、交通政策審議会の答申にありますように、やはり、まず第一、そこで営まれるタクシー事業の収益基盤が悪化し、それから、まさに歩合制賃金というものを通じてそれによつて運転者の労働条件が悪化し、あるいは違法、不適切な事業運営が横行し、それに伴つてやはり安全が害されたりサービスが低下するといった問題が生じるものだと考えております。

○米長晴信君 最後の部分で、安全に問題が生じるということですけども、これ、今日、資料としてお示ししてないんですけども、国土交通省さんの作つた資料で需給状況と事故件数のグラフがありまして、これは私が見る限り、台数あるいは空車で走っている量が多ければ多いほど事故の発生件数が増えているというふうなふうに読み取れるんですけども、この相関関係はいかがですか。

○政府参考人(本田勝君) この点もまさに需給の関係であります。したがつて、台数と需要とのバランスの問題であります。それを一番示しますものが日車実車キロということで、一台その日にどれだけお客さんを運んだかというキロ数、それはちなみに運転者の賃金に直結する問題であると思ひます。その日車実車キロが悪化する、そういったしますと、事故件数、ここでは走行百万キロ当たりの事故発生件数という形で、事故が増える。そういう意味で、日車実車キロといった指標による需給関係の悪化と事故件数の悪化と申しますか増大というのは、統計上、明白な相関関係があるかと私もは考えております。

○米長晴信君 供給過剰と労働条件及び事故の件数は相関関係があるという、国土交通省ではそう思つていらっしゃるんですけども、公開討論の資料の下二つ。台数が増えたから事故が増えた、あるいは台数が増えたから労働者の方の状況が悪

くなつたというこの因果関係はどう考えても立証不可能であると私たちは考えているわけでありまして、台数の増加と賃金や事故は相関がないことがデータで分かっているのに、台数を規制されても事故を減らし賃金を上げる効果がないことには変わりはない。

今の本田局長の御答弁とは真逆の意見を述べられておられますけれども、これについてどのようなお考えですか。

○政府参考人(私市光生君) お答えいたします。国土交通省の資料によりまして、確かに、これは統計の見方にもよるかと思ひますけれども、平成八年から十二年にかけて、輸送人員は大きく減少をする一方、その間の事故率や年間賃金の数値も悪化しております。しかし、需給調整規制の廃止を内容とする法改正のなされた平成十四年以降を見ますと、賃金の減少と事故率の上昇傾向は緩やか横ばい傾向にあることから、賃金の減少や事故率の上昇は平成十四年の法改正とは必ずしもリンクしていないのではないかと認識に基づいて発言があつたものと理解しております。

○米長晴信君 需給調整については、この法改正のあつた十四年以前も緩やかに行われていたというところは、たしか佐藤委員の前回の質問にも出てきて明らかになつていくわけですけども、この表の見方が違うというのは、それは規制改革会議の方の表の見方の方がおかしいんじゃないですか。いかがですか。

○政府参考人(私市光生君) そこについては、規制改革会議の理解としてそのように判断したものと理解しております。

○米長晴信君 平成十四年以前から需給調整が行われているのに、平成十四年を境にという、その平成十四年だけを取つて議論するのはなぜですか。

○政府参考人(私市光生君) 平成十四年の法改正が重要な事柄だというふうな理解しているからでございます。

○米長晴信君 ここで会議の当事者、本当は委員

まさにこの我々が出している修正法案を根本から否定されているわけですが、これについて

○政府参考人(私市光生君) これはやはり御指摘のとおり、規制改革会議の強い主張であるということから関係省庁の理解が得られなかった部分と、いうふうに理解をしております。

○国務大臣(金子一義君) 規制改革会議の在り方について、今日は室長がおられるし、私、担当で

そういう意味で、今回法案を出させていただきまして、そして、これはもう冒頭から申し上げて

おりますけれども、規制緩和の結果、その評価する部分は更に引き続き評価するとして、それが、タクシーが持つ構造的な理由によって需要が増えずに供給だけ一方で増える、その結果として運転手さんの給料が労働条件が悪化して下がって、結果として事故が増大、事故率が上がるというようなことをもたらしてしまつたものについては正しいといきたい、正常化していききたいというのが今回の法案でお出しをさせていただいた趣旨でありました。

結論から申し上げれば、決して、今回法案を出させていただいているのは、著しく供給過剰になつたところに対してどういう対応をしようかというのを与野党で苦労しながら解を見付けてきたものでありまして、決して規制緩和の流れに逆行しているとは思っておりません。

○米長晴信君 本田局長の答弁を苦しいとおっしゃっておりまして、金子大臣の答弁も若干苦しかったと思うんですけども、正確に、正確に……（発言する者あり）いやいや、その苦しいとおっしゃっていた金子大臣の答弁も若干苦しかったというこれ指摘なんですけれども、ちゃんと正確にこのことを書いていただきたんですよ、それならば、問題意識として、地域別ではこういつた……（発言する者あり）いや、ただ、正確に書いていないことを是としておられたから今申し上げているのであつて、この問題意識というのが、そういった条件付でそういった御指摘があるんだつたら、それは私もそのとおりだと今うなずきますけれども、そうではない。総論としてこの規制緩和の逆行を許すべきではないというようなことが論じているわけですから、これはやっぱり違うんですよ、中身が実態と。

冒頭の方、初めの方で本田局長に、規制緩和が間違つていたわけではないというようになおつしやつたということをやつと指摘しましたけれども、三つ目、この問題意識という資料の二の三つ目のやつに、国土交通省からタクシー事業における諸問題については規制緩和は主たる原因

ではないかと考えているとの見解が示されたがと、こういうふうな中途半端に言い訳のようない、言い訳とはちよつと失礼な言い方かもしれないんですけども、正確に、規制緩和の部分の需給調整についてはやはり見直すべきで、供給過剰は問題だつたとか、もうちよつと具体的に、規制緩和といつても広くやりましたから、そういった形で答弁しないとこういうことで引用されて、これ、局長がこの規制緩和を本場に一〇〇%正しいと思つておられるように、こういうふうな規制改革会議に使われたわけですよ。

この問題意識の方もそうです。もし問題意識がこれ問題ないと言ふんだつたら、やつぱり正確に、この部分は問題があるというのををもつと具体的に書かなきゃいけないんですが、これは余りにも、規制緩和絶対に進めるべきだ、これは、台数の規制等は一切やつては、これに逆行するという意見をやつぱり証拠として残しておくためだけの部分であつて、これは私は本場にこれを第三次答申の中で、前半で文面化するのには本場にいかがなものかというふうに思います。

そこで、最後の、そのようなことを裏付けるものが、資料一に戻つていただきまして、資料一の公開討論会の最後、最後の締めの部分、公開討論会の締めで、ここでも規制緩和だけがその原因というのではないと引用されてしまつておりまして、その上で、変な法律、更に改悪するような法律を措置するようなことは多分されないだろうなという期待を持ちながら今日の会合を終わらせていただきたいと思ひます。変な法律とまで言われているんですよ。

我々の今回の修正案というのはこの感覚でいうと変な法律ですか、お答えください。
○政府参考人（私市光生君） これは言葉が足りなかつたんだろうというふうな思つております。それで、その日のこの公開討論が終わつた後、記者会見がありまして、そのときにこの部分について、中条先生が言われたことを示唆して言つたつもりですというふうな訂正しております、そ

の中で中条主査は何と言つたかといいますと、私たちとしてはともかく平成十四年の前に戻るといふようなことは認めるべきではないと考えておりますという、こういう趣旨を申し上げております。

○米長晴信君 もう時間がほばなくなりましたので、私なりの問題提起はさせていただいたということ。

最後に、発議者おられますけれども、やはり、労働条件が悪くなる、日収が減るというのは地方、都市部共に問題なんですけれども、この資料三、これ、山梨と東京を比較したものですけれども、共に前年度比、比べまして下がっている。ただ、地方はやつぱり元々の収入が例えば東京に比べてほぼ半分の推移で進んで本場に悲惨な状況になつておりますけれども、今回の法改正で、法改正というか修正案で成立した時にこれは改善されるのか、後藤発議者お願いいたします。

○衆議院議員（後藤清君） 御質問ありがとうございます。

今、米長議員からお話がありましたように、この表の部分でいえば都市と地方の格差と同じように、御案内のとおり、山梨は四十七都道府県のうち個人タクシーがない三つの県の一つであります。個人タクシーの営業許可の要件というのは流しが可能であるというのが一つの大きな許可要件になつておりまして、米長議員は御案内のとおり、山梨は流しタクシーが存在をしません。駅前タクシーが止まつているか、電話で呼んでしめるべき場所に来ていただくという形でありま

す。
確かにこの数か月間もこのように非常に前年対比厳しい状況であります。例えば山梨でいえば、この十年間、規制緩和がされてからタクシーの年平均収入というのが、平成十年のときには三百三十八万円だつたものが、昨年、平成二十年には二百五十八万円ですから八十万円減少しています。これは全国では、三百六十七万円、平成十年から、平成二十年に三百二十五万円ということ

マイナス四十二万円ですから、全国平均の倍、山梨ではタクシーのドライバーの方の収入が減つていくということでもあります。

いずれにしても、先ほど米長議員が規制改革会議の論点の誤りというのを御指摘をいただいておりますが、それも含めて、立法府の意思としてやはり行き過ぎた規制緩和の部分の正していかなければいけないということで、運賃の考え方、先般も御説明をいたしましたように、道路運送法の原始附則の読替規定ということで、能率的な経営の下に適正原価に適正利潤を加えるというものをベースにこれからガイドラインの運用も含めてきちつとした運賃体系が出ることを期待をしておりますし、あわせて、山梨でも甲府圏域が特定特別監視地域に昨年度指定されております。今回の法律が制定をされれば、特定地域というのは多分特定特別監視地域と同一の部分で指定がされているというふうな私自身は認識をしておりますので、そういう意味では、米長議員の御地元である山梨のドライバーの皆さんや事業者の皆さん方も、多分この法律が制定をされ、きちつとした監視体制、さらにはガイドラインの適正な運用ということも相まつて、必ず事業者の皆さん、働くドライバーの皆さんも含めて、希望が持てるタクシー事業に成長、発展していただけるように期待をしております。

○米長晴信君 終わります。

○洲上貞雄君 社会民主党の洲上でございます。交通運輸における規制緩和の弊害は安全運行と直結をしております、この間の事故件数の増加がそれを如実に表現していると思ひます。さきの委員会においても主張しましたが、社民党は当初から交通運輸の規制緩和については安全運行確保の観点から問題があると反対をしておりました。しかし当時は、既存事業者の経営効率化が進まないとか、利用者の様々なニーズに対応した新しいサービスが提供されにくいなどの理由で規制緩和が実行をされました。

では、規制緩和によってどのような効果が上

がったのでございましょうか。規制改革会議のタクシ事業にかかわる諸問題に関する見解を見ますと、新たな雇用の創出、待ち時間の短縮、多様な運賃、サービスの導入など消費者利益の向上に貢献してきたとありますが、しかし、前回の当委員会における同僚議員の質問に対して国交省は、法人タクシーにおける一両当たりの運転者数比較において、二〇〇一年は一・七人、二〇〇七年には一・六二人であると明らかにいたしました。規制緩和が必ずしも雇用創出にはなっていないことが明らかになってまいりました。また、運賃の多様化がどのような効果をもたらしたかは、この間の事例を見れば明らかであります。待ち時間の短縮との効果についても、裏を返せば現在は供給過剰と言えないではないでしょうか。大臣もさきの委員会でも待ち時間の短縮を挙げられましたが、どのような実態をもって述べているのか明確ではありません。

では、規制緩和によって利用者が増えたのでしょうか。二〇〇二年の法人タクシーの輸送人員は十九億三千八百七十六万人でしたが、二〇〇七年では十八億六千八百六十六万人と減少しております。規制緩和が利用者の利用拡大にはなっていないことが分かります。

新しいサービスの提供についても、需給調整規制の緩和や上限運賃制度の導入が新しいサービスにつながっていると思われているのでしょうか。規制緩和以前の道運法においても、福祉タクシーは、市町村運営の有償運送や過疎地有償運送などのサービスは十分対応できるものであったと思います。

ことわざに百害あつて一利なしという言葉がありますが、必ずしもタクシーの規制緩和に当てはめようとは思いませんけれども、多くの弊害が生じている場合にはその効果は疑問視せざるを得ないと思うのでありますが、国交省の見解をまずはお伺いをいたします。

○政府参考人(本田勝君) 規制緩和の成果という面で、サービスの多様化、待ち時間の短縮という

ことを申し上げておりますけれども、これにつきましては、私ども、平成十七年のアンケート調査、利用者の方々に對してのアンケート調査の結果で紹介させていただいております。

その当時、以前に比べてタクシーがどうなったかという点について、例えば各種割引など料金の多様化という点について、昔と比べて良くなっていると思うような方が三八・五%ありました。それから、待ち時間について良くなっていると思うという方が二四・六%、あるいは接客態度が良くなっているという方が三二・八%。

〔委員長退席、理事伊達忠一君着席〕

こういったアンケート調査の結果を基に今御説明しておるわけですが、他方で、この間すべてが良かったとは到底言えませんで、地域によっては需要が長期的に低迷する中、車両数が増加するといったことで、タクシー運転者の労働条件の悪化を始め公共交通機関としてのマイナス面が生じていることもこれはまさに事実でございまして、これに対しては、この問題の是正を図るために必要な対策を講ずる必要があると考えております。

○洲上貞雄君 前回の委員会においても、当分の間の期間の問題や上限価格の問題、適正原価の適正利潤などについて伺いをいたしました。

改めて再度確認の意味でお尋ねをいたしますが、当分の間についてはどのように考えられておられるのか、それから、道路運送法の附則改正によつて同法の九条の三項は上限価格を否定することについて、また、適正な原価には人件費や安全について繰り返入れることについて、整理してお答えをいただきたいと思ひます。

○副大臣(加納時男君) まず、当分の間について、前回申し上げましたけれども、やや早口だったことは申し訳なかつたかと思ひます。ゆつくり申し上げますが、前回申し上げた趣旨は、これは実は衆議院で修正が行われました中で、本法案の附則第三項に基づき、政府は、タクシーの運賃及び料金制度を含む道路運送法に基づく制度の在り

方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる、これは法律の文章ですけれども、附則の文章ですが、ものとされております。その後に出てくるのが今おっしゃった当分の間でございまして。この規定との関係から見ますと、本法案附則第五項で改正された道路運送法附則第二項の当分の間とは、道路運送法について本法案附則第三項に基づく措置が講じられるまでの間と理解されるところでございまして。

この理解は、先日先生から御質問がありまして、修正案提出者と私と両方に御質問がありまして、修正案提出者からの答弁のあつた見解と私は一致していると思ひますということをお聞きさせていただきます。

ほかの件につきましては政府委員から答えさせていただきます。

○政府参考人(本田勝君) 引き続きまして、今回の修正によつて道路運送法の附則に置かれます九条の三第二項第一号の読替規定の効果として上限価格が否定されるのかという御質問がございました。

この点について申し上げますと、上限価格制という言葉にはいろいろな意味があるかと思ひます。例えば、上限価格について認可を受けて、その範囲内であれば自由に運賃を定めるという制度、これは例えば乗り合いバスについて使われておる制度でありますけれども、この点について申し上げますと、タクシーでは、個々の事業者の方の個別の運賃を固定額として認可させていただいておりますので、いわゆる上限価格制ではございません。これは今回の修正後もそうだと思います。

それから、タクシーの場合には、大変たくさんの方の事業者の方の運賃を処理する関係上、地方運輸局長がその地域での上限運賃を公示いたしました、その上限の範囲内であれば申請を受け付けて認可をしていくという仕組みを取っております。これを上限価格制と呼ばれるケースもございまして、この点について申し上げますと、修正案で道路

運送法が改正された後の認可基準は適正な原価に適正な利潤を加えたものとなりますが、これはあくまでも申請者個々の事業者ごとの運賃についての基準ということでありますので、これを地域全体として見てみますと、申請者によつて運賃が異なるということとは当然発生し得ると思ひます。したがつて、地方運輸局長が公示する上限の範囲内で個々の事業者が運賃の認可申請を行うという制度、これが否定されることにはならないと、こういったことを先般お答え申し上げました。

〔理事伊達忠一君退席、委員長着席〕

次いで、適正の原価に関連して、安全確保に関する経費の繰入れの考え方、とりわけ人件費というものをどう見ていくかということでございまして、これはかいつまんで申し上げますと、今回の修正のことも念頭に置きますと、やはりその運賃によつて適正な、すなわち安全確保を含めた適正な経営が行われていくということが担保される必要があると思ひます。特に人件費の算定式につきましては、これも現在のやり方だけでまいりますと、これ歩合制を前提とした査定をしておりますと、非常に実態値を追認していくということなものですから、今回、一連の運賃改定を行う際にはその考え方を少し改めさせていただきます。やはり物価とかそういうものも念頭に置きながら賃金が上がっていくような、そういった査定を今回の運賃改定ではさせていただいておるわけで、そういったことも参考にしながら新しい適正な原価の審査基準を作つてまいりたいと思ひます。

○洲上貞雄君 タクシーの新たなルール作りに対して規制改革会議は再規制という批判を行つております。先ほども議論があつたとおり。その論点に、賃金の減少や事故率の上昇傾向は規制緩和とは必ずしもリンクしないと言われております。

しかし、タクシーの規制緩和が法改正に先駆け実施された一九九七年から交通事故の件数は急増し始め、現在は高止まりした状態になっております。また、道路交通法の第百八条の三十四に基

上限運賃にかかわるところの問題について若干ちよつと私の理解と答弁との違いがあるような気がするんですよ。それで、時間ですからこれ以上やりませんが、できれば、これ終わりました後、精査させていただいて少し議論させていただきたいと思うんですが、よろしゅうございますか、それは。

あと、法案のことでございますので、これちよつと大臣の方に質問しておりましたし、ちよつと時間が来たら、おい、ちよつとやっていいよというのが大江先生の御了解で、ちよつと一分ほどよろしゅうございますかね。ありがとうございます。

そこで大臣、今度の特措法によってタクシートの新たなルールが始まります。交通運輸における規制緩和の弊害は、タクシートのみならず、バスやトラックや鉄道、航空、海運などにも生まれているのではないかとおっしゃいますし、またそういう事態にもあります。そこでひとつ、これらの問題を解決していくことがこれから先も何よりも重要なことであると思いますので、交通運輸の安全、安心の確保に向けてなお一層御努力を、御奮闘いただきたいことをお願いを申し上げて、大臣の決意をお聞きして終わりたいと思います。

○国務大臣(金子一義君) 御指摘いただいたように、タクシートのみならず、バス、トラック、それぞれの行政分野でどういうふうな、こういう問題、問題が既にいろいろ伺っております、認識は同じであります。これを検証し、そして評価しながら適正化を図るように努めてまいりたいと思っております。

○洲上眞雄君 終わります。

○大江康弘君 私は今、洲上先生にお時間をあげたら、今事務局が、それじゃ一分私の分から引いたらいいんかと言うから、まあそんな細かいことどうでもええけれども、もうこんな大事な法案の中で一分や二分、それじゃ何でこれ五分がこんなにずれてきているのかという話で、もう少しやっぱ私は、この国土交通委員会というのは本当に

幅広くやっているんで、もつとおおらかに私はやってほしいなというふうに思います。私の分引いておいてください、洲上先生の分から。

先日は、政務官ありがとうございました、いい答弁いただきました。大臣はもう今日は朝から海賊法案で大変なんで、もう休んでおいてください、結構です。

副大臣、先日、私は質問の終わった後、EVをやりたいと言ったら、もう是非それは私にもちよつと勉強させてくれということだったんで、今日はちよつと副大臣に二、三点お聞きをしたいと思ひます。

副大臣の御経歴を見ますと東大出られてから東京電力ということで、電気のことに関してはもうまさに専門家でありまして、同時に、今まで環境のこととかあるいは省エネに対して随分御勉強なされた。若干、私、今緊張しておりますのは、実は大臣の御経歴を見ておつて、私、実は四月から私も学士入学をさせていただいて、同じ大学に、先輩になるんで、ただ、私の場合はまだ卒業していませんから、頑張つて卒業させていただいて、副大臣を先輩と呼べるようにひとつ頑張りたいと思ひますけれども。

実はこの間、関西大学の、国会図書館で取り寄せた論文を見ておますと、そこで安部誠治先生という方が、規制緩和というのはタクシード業に何をもちこたしたかというこのくだりの中で、いわゆる規制緩和後六年半を経て、これといった新規サービスは生み出されず、新しい需要もほとんど開拓されなかつた、むしろ輸送量は減少を続け、需要も縮小を続けている、ただ、規制緩和の成果は全くないというわけではない、これまでの公的規制の下、企業家精神の乏しかった業界に競争意識が持ち込まれ、多少なりとも経営者に経営努力の必要性を認識させ、経営改革に着手する経営者が増加させたことは規制緩和の一つの成果と言つていいという、こういう評価の部分を実は載せているんです。後で負の部分はまた申し上げますが。

実は、これはもうまさに私は我が意を得たりと思つたのは、実は私の先輩が四国の愛媛でタクシード会社をやつておまして、二年、三年前からEVの導入をずつと言ひ続けてきたタクシード業界の一人でありました。実は、それをしつかり受け止めてくれたのが、本田局長のまさに現場主義で受け止めていただいて一歩進んだというふうに実は思ひますが。

これからのやはり、私は、市場が少なくなるとかなんとかという暗い話ばかりですけれども、決してそうではないというふうに思ひますが、こういう一連の流れの中で、副大臣、このEVというものの絡みの中でちよつと御意見があつたらお聞かせをいただきたいと思ひます。

○副大臣(加納時男君) 今とても大切なお話を伺つたところでございます。

恐らく、松山の件とおつしやるのは、私の理解しているところでは富士タクシードさんじゃないかと思ひます。これは松山市のとてもユニークな会社さんでいらつしやいまして、創意工夫を発揮してやつていこうと、まさにお話しのとおりで、三菱のアイミーブをタクシード事業に導入したいというところで、今年の秋から来年春にかけて入れると。ただし、電気自動車ですから、これ非常に強みもあるけれどもまだ課題もあります。非常に強みとしては環境にいい、CO₂は全く運転中は出さない、音も出さない。その代わり非常に初期投資が高い。燃料費は逆に安い。

いろんなことがありましてプラスとマイナスがあるんですが、やつぱり充電というのが大きなポイントになっていきますので、家庭用の充電でやつたらとても時間が掛かつて大変だと普通言われていました。一時間で十キロメートルぐらいしか充電できない、十キロメートル分ぐらいしか。最近では技術開発がうまくいきてきて、三相交流というんですけれども、これ二百ボルトでやりますと三十分間で百三十キロ分充電できるんですね。百三十キロ分という結構な距離でございますので、これでしたら、例えば今の富士タクシードさんの場

合ですと、流してやるんじゃないかと、病院の送迎など近距離のお客さんを想定しているとおつしやるので、これ非常に私は発想としてもすばらしいなと思ひます。そういうお話を今なさつたんだらうと思ひているところでございます。

電気自動車についての私どもの基礎認識といいますか、現状をどう考えているかということを中心申し上げますと、一つは、今、日本でも大きな課題になっております気候変動対策、特に低炭素化社会をつくるっていくという点、それからもう一つ、大気汚染を減らして住みやすい地域環境をつくろう。つまり、ローカルな環境対策とグローバルな環境対策と両方満たすもの、そのための輸送手段として期待されているのが電気自動車だと。その電気自動車をタクシードにまで使っていくということとはとても有効なことだとまず認識しております。

ただし、二つ目として、それでは今すぐに、もう来月からいよいよマーケットに出てきますけれども、タクシードにどんな人入るのかというふうにはまだなつていない。これからの課題ですけれども、大変新しい芽だというのが二点目。

三点目。それではこれらを政策面ではどういうふうにかえるのかということですが、三点の助成策を考えています。一つは補助金であります。これは本体価格の四分の一又は在来ベース車との価格の差の二分の一を上限として補助金を入れる補助。それから税制。これは自動車取得税を一〇〇%免除しよう、それから重量税を免除しよう。それから、自治体によるんですけれども、自動車税そのものを一〇〇%免除というところ、これは神奈川県だったかな、九〇%というのは東京かと思ひましたけれども、そういうふうにもう財政、税制措置でやつていこう。さらには、モデル事業を援助しようというのも国土交通省でも進めております。

それが現状でございます、非常に課題は多いんですけれども夢の大きい事業でございますので、先生のおつしやるのとおり、是非ともこれに力

を入れていきたいと思つているところでござい

ます。

○大江康弘君 副大臣、本当にありがとうございます。

実は、昨日の日経を見ておると、三菱が出したEV、これは当初四百五十九万九千円、これが三百万円台にコストが下げられて販売されるということ、やっぱりこれは、こうして企業努力もしてきた。今でEVだとかHVだとかというのは、私はやっぱり、日本の自動車メーカーはこういうことを手掛けていますよということ、一つの自分のところの社のイメージを上げる、まあ言えばそれで株価が上がる、そういう私は段階だったと思うんです。ところが、世界的なこういう一つの環境問題が出てきた中でやっぱり背中を押した部分があつて、本格的にやっぱりこれに取り組むようになったというふうには自分は理解できるんですけれども。

実は、私は決してタクシー業界もこれからマイナスばかりではないというふうに思いましたのは、やっぱり高齢化がなつてくる、そして今言つた環境問題、そしてガソリンもまたこれはもう十一週続けてまた上がり続けてきたというふうなところの中で、少なくとも私は、この電気自動車というのに対して、あるいはハイブリッドというものの対しての見方がまた変わつてくると思うんですが、こういうことを考えますと、やっぱり高齢化で団塊の方がこれからまた五年、十年、とてもこれハンドルを持っていないことになるれば、やっぱり勢い頼るのは便利なタクシーというふうなことに私はつながつていくと。決して、少しスパンが長く見えないいけない、中期的に見えないといけない部分があると思うんですが、こういうやっぱり人口構造を見ておると、私は決して夢を捨てるような、落胆するようなことばかりではないというふうに思うんですが。

私やっぱり、この業界が率先をしてEVをどんどん導入をしていくという、これは確かに、先ほ

た、確かにこれはコストも高い車ですから。だけど、そういうふうには必ず、造れば受皿があるんだというところが分かれれば、私はメーカー側もやっぱりもつとコストを下げていけるような努力もするだろうし、当然下がってくるだろうというふうには私は思うんですけれども、こういうことの中でこの業界にEVを入れていくということに関して、副大臣、何か御意見があれば聞かせていただきたいと思ひます。

○副大臣(加納時男君) 今御発言なされたことが全部ヒントになつてくると思うんです。大変なやつぱり難しい課題はあるけれども、夢の多い仕事なんですね、タクシー業界で電気自動車というの。

どこに問題があるのかという、初期投資というのとそれから充電と、二つ問題がありました。いずれも技術開発によつてかなり問題解決しつつありますけれども。

初期投資ということについては、これはもう間違ひなく、普及をしていく、その普及率によつて値段が、ほかの機器と同じでございます、いろんな電気機器でも電子機器でも、新しいのが出たと最初是非常にコストは高いけど、それがある程度初期段階で政策的に支援をして普及率を上げてやると、そうするとコストが下がる、コストが下がる则需要が付くというので加速度的に増えてきたのが今までだと思います。この電気自動車も何かそのレールに乗せたいなと思つていますので、そこでさつき申し上げた三つの方法でいろいろ支援措置を政府としても講じているところでございます。

これは他の省庁でもいろいろやっておられますので、例えば経済産業省ではEV・PHVタウン構想、ちよつと分かりにくいんですけど、要するに電気自動車とかプラグインハイブリッド、これのモデル地区をつくらうということで、そこではタクシーもちゃんと入つておまして、タクシーもそこで使つていくじゃないかと。PHVの、プラグインハイブリッドのタクシーだと

かハイブリッドのタクシーとか、こういったことも普及の中に入れていこう、これをまた助成していこうと。それが例えば普及するために駐車場には優遇措置を与えて、これは外国でもやつていたり、外国でも、ロンドンとかなんかもやつていたりやつたんですけれども、電気自動車には駐車料金はただにするよとか、充電スタンドはフリーに使わせるとか、ただ、充電は料金だけ取るんですけど。

こんなようなことをやっていつて何とか普及に弾みを付けようということ、政府と企業と知恵を絞つてやっていこうと、こんなところでござい

ます。

○大江康弘君 非常に温かい答弁、ありがとうございます。

副大臣は今日二十一日に何か御自身がやつておられるクラシックコンサートの指揮をされるというふうなことでありまして、どうかひとつこのEV導入に対しても上手に指揮をしていただいて、ひとつ早期に進めていただけるようにまたお願いをしたいと思ひます。ありがとうございます。

本田局長、ちよつと自動車のリースに、タクシーのリースもそうですが、このリースに関して、ちよつと整備会社のことでお聞きをしたいと思ひます。

実は私、御縁がありまして山梨の方に行かせていただいたりということで、山梨の方の整備会社の皆さんから実は陳情を受けた話は、いわゆるこのタクシーを含むリースが多くなつてきて、いわゆる車体のメンテナンスについて自動車整備工場に行く場合に、いわゆるリース会社がもう何もかもいろんなことを決めて、そしてまさに値段のところまで決めて。これは時間があれば公取も呼んで聞きたいんですが、もう今日はそんな時間がないですね。

実は、これ山梨県の場合なんですけれども、各振興組合に加盟のところにアンケートを取つておつて、いわゆるレバレート、工賃についておた

千五百円。ところがこれは、メーカー、そのリース会社が言つてきているのは四千円なんです。そして、検査整備使用料については、これは整備会社は六千円、ところがリース会社はゼロ円。そして、車検の代行料については五千円といったところを、これもリース会社はゼロ円。

ですから、これ大臣も聞いておいてほしいんですが、私はやっぱり、こういう整備、専門家のプロの整備会社ややはりしっかりと安全を担保して整備しようとしておるのに、いわゆるリース会社がこういう形でもう部品まで調達をして、部用品を調達をして、そして整備会社を持つていつてこれでやれなんていうケースが今出てきて、とても安定したコストで整備ができない。これは結果何を生むかといへば、本当にこれ車が、しっかりと直る場所は直つて安全走行ができる車になつておるのかということですね。

ですから、これ、私は規制緩和の一つの最たるこれは負の遺産になつて出てきておるというふうには思うんですけれども、こころを本田局長、どういふふうな把握をされておられるか、ちよつと聞かせてください。

○政府参考人(本田勝君) 実態は十分把握をしておりません。ただ、自動車の点検整備は、申すまでもなく安全あるいは環境のために確実に実施されることは、これはもう必要不可欠なことと

思います。

今御質問にありましたリース会社と整備事業者の契約料金、これは個々の契約で定められますので、その料金について行政が直ちに是非を申し上げる立場にありませんが、ただ、実態を調べさせていただいた上で、例えば契約料金が安い結果、点検整備が不十分だったとか、あるいは下請法が適用されるような契約で、下請法で言いますような買いたたきといったような不適正な取引に該当するような場合にはやはり問題であると思ひます。

いずれにしましても、今後、関係業界から状況を聞いて実態の把握をさせていただきたいと思ひ

ます。

○大江康弘君 あと三分。

とにかく局長、一度ちよつと実情を調べていた
だきたいと思ひます。

私はやつぱりこういう、少なくとも、車が良く
なつて、車検の幅、期間が伸びたら、いろんな意
味でやつぱり整備会社というのは、整備工場とい
うのは、大変それだけでなく市場が狭くなつてき
ていくところに、こういう形でやつぱりリース会
社が車を直すところまでちよつつかいを出してくる
というようなことになれば、私はやつぱり何のた
めの規制緩和なのか、あるいは何のためのこうい
うプロの整備工場なのかというようなことになつ
てくるので、一度よく検査を、実情を知つていた
だきたいと思ひます。

大臣、もう聞かないと思つていたんですが、
ちよつと、二分ありますので。
いわゆるこの規制緩和の負の遺産を最も被つた
のはというあの安部先生のくだりの中で、やつぱ
りタクシーの運転手だと。非常に下がつた年収、
これは二〇〇六年度で安部先生は書いています
が、三百二十九万円、これは全産業労働者の当時
の五百五十万円の約半分程度にすぎないと。労働
時間は、先ほども測上先生も少し言われていまし
たが、年間で約二百時間も多いという。私はこう
いう中で、本当に本来の規制改革というのは質の
向上が求められたはずであるにもかかわらず、何
か価格の競争というふうなものに間違つて転化を
された中でやつぱりいろんなところにしわ寄せが
来ておる。

そういう中で、先ほどいろいろと局長、公開討
論でおしかりを受けるような話もされていまし
たが、私はやつぱり一番前段に、一昨日も申し上げ
ましたように、これは、規制改革というのはやは
り人間の成長と一緒にどんどんどんどん変わつて
いく、変われば変えればいい。だから私はやつぱ
りここで変えればいいということだからこういう
法律が出てきたんだと思ふんです。ですから、そ
ういう今までのところの過程を振り返つてみて、

大臣、この法案というものに対して、今後、どう
いうふうにはやりこれを生かしてやつていくの
か、いきたいのかという思いがあれば、簡単に答
えていただきたいと思ひます。いや、大臣なん
です。そう、大臣なんです。ああ、ごめんなさい、
私さつぱり言つて言つたんですけれども、まあ最
後ですから、それじゃ副大臣。

○副大臣(加納時男君) 今日、何か私の先輩な
んだか後輩なんだかよく分かりませんが、
とにかく非常に向学心のある大江先生からまた大
変重要な問題意識、指摘されました。

冒頭にも申し上げたんですが、規制改革につい
て今日随分議論がありました。実は規制改革、私
はどつちかという改革論者の方なんですけれど
も、規制改革至上主義とか、お金だけあればいい
と、お金さえもうかればいいというやり方につい
ては一行政官としても政治家としても非常に疑問
を持つております。やはり世の中の、何というか
公益といふ公共的な利益というものの重要な
価値がある。ですから、そこでの折り合いを
付けていくということですね。規制改革というこ
とと、つまり創意工夫を發揮させていくというこ
とと同時に、そこから出てきた様々な不具合を是
正してやつていく。今回のまさに修正合意した
内容というのは、そういう意味では私は歴史的な
意味があるのではないかと思つてゐるわけござ
います。

そういう意味では、今まさに先生がおつしやつ
た方向で、これからの規制改革のいいところだ
ね、創意工夫を發揮するとか、さつきおつしやつ
た非常に新しいビジネスを考え出していく。そ
ういうところは刺激しながら、しかしまた一方
で、労働者の過重な負担が出てきたり、何かそう
いうことが、あるいは賃金のゆがみがある、こ
ういふものは勇気を持つて是正していく。改めるこ
とにはばかることなかつたということであると同
時に、やはり人間お互いに、まあ友愛精神という
ちよつと何かどこかの政党になつちやいますけれ
ども、とにかく仲間、みんな働く仲間ございま

す、一緒に仕事をつくつてゐる仲間だという意識
でもつてやつていけたらいいなと思つておりま
す。

○大江康弘君 ありがとうございます。

○委員長(田村耕太郎君) 他に発言もないよう
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。

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に賛成
の方の挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

○委員長(田村耕太郎君) 全会一致と認めます。
よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決
すべきものと決定いたしました。

この際、室井邦彦君から発言を求められており
ますので、これを許します。室井邦彦君。

○室井邦彦君 私は、ただいま可決されました特
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に対し、民
主党・新緑風会・国民新・日本、自由民主党、公
明党、社会民主党・護憲連合及び改革クラブの各
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。

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、利用者のニーズに合致したサービスの提供
が何よりも重要であることを関係者は認識
し、一層のサービスの改善と需要の拡大が図
られるよう、タクシー事業の適正化及び活
性化に努め、利用者の選択性を高めるための方
策、最新のIT技術を活用したサービス提
供、利用者利便の向上に資する情報提供、乗

り場の整備等を、関係者の緊密な連携により
推進すること。

二、全国各地域におけるタクシーの供給過剰と
それに伴う違法不適切な事業運営、労働条件
の悪化等の実情を踏まえ、その対策を迅速か
つ効果的に行う観点から、特定地域の指定を
適切に行うこと。

また、特定地域では、新規参入や増車が需
要増を喚起すると明らかに見込める場合を除
き、原則としてこれを認めないこととする
とともに、特定地域に指定されなかつた地域に
ついても、特定特別監視地域への指定を検討
する等供給過剰発生未然防止に努めるこ
と。

三、協議会が策定する地域計画には、過度な運
賃競争の回避や労働条件改善・向上のための
対策について記載されるよう基本方針に明記
すること。

また、協議会においては、地方運輸局は、
かつて需給調整を実施していた際の手法等
により、地域における適正車両数を算定し示す
こと。

四、タクシーが地域における公共交通機関とし
て十分な機能を果たし得るよう、タクシー事
業者及びその団体、関係地方公共団体等の関
係者の要望を十分踏まえた支援制度の活用・
創設に努めること。

また、特定地域において協議会に参加しな
い事業者、減車等に協力しない事業者に対し
ては、その経営状況を十分に確認するなど、
タクシー事業の適正化、活性化を推進する観
点から必要な措置を講じること。

五、タクシー事業の健全な競争を図るため、同
一地域同一運賃の実現が必要との意見を踏ま
えつつ、適切な運賃制度及びその運用を検討
し、必要な措置を講じること。

六、今後策定される運賃のガイドラインにお
いては、各地域の実情を踏まえ、タクシーの安
全を確保するための適切な運賃水準が確保さ

れるよう、自動認可運賃の幅の縮小、適切な運賃水準の趣旨を逸脱した下限割れ運賃等の防止に必要な措置を講じること。

七、労働条件の悪化防止、違法不適切な事業運営の排除、タクシー運賃の不当競争の防止、特定事業計画認定時の協調減車に関する迅速な調整等のため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化、労働関係法令違反に対する処分の強化等、必要な措置を講じること。

八、国土交通省及び厚生労働省は、タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力すること。また、労使双方に対し、本法の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すこと。

九、運転者登録制度について、講習の充実等制度の適切かつ円滑な実施を図るとともに、これに必要な支援措置を講じること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ各委員の皆様方の御賛同をお願いいたします。

○委員長(田村耕太郎君) ただいま室井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。

本附帯決議案に賛成の方の挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

○委員長(田村耕太郎君) 全会一致と認めます。

よって、室井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、金子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。金子大臣。

○国務大臣(金子一義君) 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につきましては、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、御協力に深く感謝を申し上げます。

ありがとうございます。

○委員長(田村耕太郎君) 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(田村耕太郎君) 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。

午後六時十六分散会

平成二十一年六月二十九日印刷

平成二十一年六月三十日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

D