

第百八十五回
国会

参議院国土交通委員会會議録第六号

平成二十五年十一月十九日(火曜日)

午前十一時一分開会

委員の異動

十一月十八日

辞任

山口那津男君

補欠選任

平木 大作君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

藤本 祐司君

赤池 誠章君

渡辺 猛之君

田城 郁君

広田 一君

魚住裕一郎君

委員

青木 一彦君

江島 潔君

大野 泰正君

太田 房江君

北村 経夫君

酒井 庸行君

豊田 俊郎君

中原 八一君

野上浩太郎君

森屋 宏君

田中 直紀君

野田 国義君

前田 武志君

平木 大作君

藤巻 幸夫君

和田 政宗君

辰巳孝太郎君

室井 邦彦君

衆議院議員

吉田 忠智君

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

議者

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等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事會協議のとおり、国土交通省自動車局長田端浩君外三名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(藤本祐司君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤本祐司君) 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等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○渡辺猛之君 おはようございます。自民党の渡辺猛之でございます。

今日は、通称タクシー法案の質疑ということ、提案者の皆様方には、お忙しい中、参議院の国土交通委員会へお出かけをいただきまして、ありがとうございます。そしてまた、質問に先立ちまして、本法案の取りまとめに当たりましては、金子先生始め提案者の皆様方、本当にさまざまな御尽力をいただいております。法案に仕上げていただきましたこと、まずは心から敬意を申し上げます。

さて、それでは早速質問に入らせていただきます。今、山口市が委員を辞任され、その補欠として平木大作君が選任されました。

○委員長(藤本祐司君) 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、山口那津男君が委員を辞任され、その補欠として平木大作君が選任されました。

改正を考えたのか、この法案の中に入っております思い入れの部分も含めて、まずはお聞かせをいただければと思います。

○衆議院議員(金子一義君) 御質問ありがとうございます。

二十一年の制定では、特定地域、行き過ぎた供給過剰の地域についてはそれぞれの地域で自主的に減車ができるという大きな枠組みをつくらせていただきました。全会一致でありました。ただ、その後、自主的に減車ができるという枠組みがゆえに、減車をしている会社あるいは減車に応じない会社、減車をした結果として損をすると、言い方は悪いんですが、そういう状況、不公平感が出てまいりました。なかなか需要が、一方でお客が回復してこないという中で、前回の法律に盛り込まれていなかった、全事業者がその地域の中で今度は減車に協力できるという枠組みを今回入れさせていただいたのが一番のポイントであります。

○渡辺猛之君 ありがとうございます。

ただいま金子先生から御答弁をいただきましたように、分かりやすい言葉で言うと正直者がばかを見ているところがあるんじゃないかと、一生懸命真面目に努力をしている人たちがあおりを食らっているようなその状況を変えたいということ、そしてまた、一方で、まあこれは一見して分かりますように、長引くデフレの下で、この東京都内の状況を見ても、客待ちのタクシーが二重、三重の列をつくっているような光景も見受けられるところがございます。それに対応するために今回の特措法の改正ということをお提案をいただいたものと認識をいたしております。

その一方で、一般的なお話としてさせていただきたいんですが、競争があるところには多分サービスもどんどん向上をしていく

と、これは一般的に言えることなのではないかと思ひますが、今回の改正によりましてタクシの車両台数を制限をするということは、競争を多少緩和をして適正な台数を配置をしていくという法案の中身だと理解をしておりますけれども、今回の改正によりましてサービスが低下するというような危惧はないのか、その点、法案の中にはどのような考え方が組み込まれているのか、お尋ねをしたいと思ひます。

○衆議院議員(金子一義君) タクシー事業の場合には、運賃体系が歩合制という労使慣行が定着しております。それがゆえに、お客、つまり需要が減つてきますと、どうしても事業者は車を増車、供給を増やして売上げを補つていくという傾向がありがちであります。その結果として何が起つてくるかということになりますと、タクシの運転者の賃金が低下していく。その結果として、労働条件が悪化していく。

本来守るべき、タクシは公共交通機関でありますので、守るべきは利用者の安全というものの、運送の安全を我々守ることが一番大事であると思つておりまして、行き過ぎた競争の結果、この運行の安全というのが守られないということだけは避けていきたい。それがゆえに、一時的に全事業者に協力してもらつて減車して、行き過ぎた競争を一刻も早く解決をするという法案が一面であります。

もう一方で、この特定地域の期間というのは需要を回復してもらう時期、具体的に言えば、オリンピックが近づいておりますけれども、外人対応の乗車場造つてもらうですとか、そういったような需要を新たに開拓してもらう。同時に、過労運転防止、これは完全に道路運送法に盛り込みまして、運転者の過剰労働を禁止する。あるいは、適正化事業という中で、きちつと安全法令を事業者が運転者に対して指導する仕組みができていくかどうかという会社自身のマネジメントをチェックするということも含めて運転者の質の向上を図つて、その結果としてサービスを向上してもらう時期、期間として位置付けております。

そういう意味で、今回の法案は両面をとらえていると思つております。

○渡辺猛之君 ありがとうございます。

タクシの運転手さんが働きやすい環境をつくることによって、より利用者にとっては安全性が担保される、その面でこの法案に様々盛り込んでいただいたということ、納得をさせていただきます。

三つ目の質問をさせていただきますけれども、今回、地域の協議会で供給削減を進めていくということになっております。タクシ業界においても多分大手の事業者から中小の事業者までいろんな事業者の方いらっしゃると思ひますが、その地域の協議会に参加をいただいた話合ひの中で、どうしても大手の事業者の数が大きくなつてしまつて、中小の数がなかなか通らないことがあるのではないかと、この点が少し心配をされるわけであります。中小の事業者の皆さん方にとつても、不利な扱いとならないような配慮をする必要があるのではないかと考えておりますけれども、この点についてどのようにお考えでしょうか。

○衆議院議員(渡辺博道君) 委員御指摘のとおり、特定地域においては、事業者が小規模事業者、それから大規模事業者ということで、いろいろな事業者が混在していることはまた事実でございいます。したがつて、この特定地域の協議会において供給削減を進めていく上では、事業者の規模の違いなどにも柔軟に対応していかなければなりません。そして、協議会一体となつてこの問題について取り組んでいくことが大変重要だということに思つております。

このために、特定地域の協議会においては事業者ごとの具体的な減車等の供給削減の規模や方法を協議し、決定していく際には個人タクシ事業者を含めて様々な規模の事業者の意向が十分に反映されるルールにより手続が進められることを想定しており、これにより、協議会に参加する事業者のカテゴリーごとの事情や意向などが特定地域の

計画にしかるべく反映されることとなります。

これを担保するために、まずは、特定地域の協議会における特定地域計画の作成に際しての協議会としての合意の要件として、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシ事業者のカテゴリーごとの車両台数シェアを等しくした基準を設定すること、また、全ての事業者に対して一律の削減を求めるのではなく、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシの事業者のカテゴリーに応じて、一律でない削減率による減車や営業方法の制限を柔軟に行うことができること、このようなことを国土交通省におけるガイドラインの形で周知、指導してもらいたいと考えております。

○渡辺猛之君 ありがとうございます。

中小事業者、そしてまた、先ほどお話ありましたけれども、真面目に努力をしている業者の皆さん方、そういう皆さん方にとって本当にいい法案が成立をしますように、今後ともしっかりとチェックをしていただきたいと思いますと思つております。本法案の成立によりまして、タクシ業界も、そしてまた利用者の皆さん方にとつても非常にいい形ができ上がることを期待をいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○野田国義君 民主党・新緑風会の野田国義でございます。

今回のこの法改正に当たりまして、私、一番思ひますのは、またアベノミクス、第三の矢ということで規制緩和、規制緩和と言われておりますけれども、本当に規制緩和が我々の生活に、暮らしにどうであるかということを考えたときに、今回出ておりますタクシのこの法の改正、非常にこれが象徴ではないかと思つております。

ほかに挙げれば幾つもあるわけでありまして、例えば大店法の改正、このことも全国の約九六%の商店街が疲弊をしたと言われておるところでございますし、また地域間の格差、あるいは所得の格差、ワーキングプア、貧困とか、そういう

う格差が広がつたと言つても過言ではないと思つているところでございまして、しっかりと我々は反省するところは反省をする、このことが大切なことであり、また何でもかんでも規制緩和をすればいいというものでもないということ強く感じているところでございます。

そこで、民主党政権時代からこのタクシ事業適正化・活性化特別措置法につきましては検討をしてまいりました。ようやく自民党、公明党と法案が合意されて、議員立法という形で提案をされ、審議に至つた次第でありますけれども、今後の運用に当たりましては、基本方針は定まつているものの、法律の実際の運用に当たつては国土交通省などの裁量による部分も多々あります。そのため、運用を誤れば法の趣旨を逸脱しかねないケースもあります。この観点から本日は質問をしてまいりたいと思ひますので、よろしくお願ひをしたいと思います。

まず、平成十四年施行の道路運送法の改正によつて、いわゆる規制緩和がもたらしたタクシ事業に対する弊害の認識、これは評価をどうしているかということが一番大切だと思ひますので、その認識についてお伺ひをしたいと思います。

○衆議院議員(金子一義君) 平成十四年の規制緩和、これ自身については、新規参入、事業への参加、あるいはいろいろな経営のインセンティブを高めるということ、努力を求めるといふことで、これ自身は間違つていたとは思つておりません。しかし、長引くデフレ、デフレがずっと続いてまいりました結果として、お客さん、つまり需要が一貫して減り続けてきていた。先ほど申し上げましたように、需要が減つてまいりますと、一方で、それを補うために車を増やす、増車によつて供給を増やす、ますます需給が、地域によつてはバランスが供給過多になつてしまふ。その結果として、これも先ほど申し上げましたけれども、労働条件が悪化する、運転手さんの賃金が下がる。現に、交通事故も残念ながら高止まりしているという状況が見られてまいりました。

そういう意味で、我々の認識は、行き過ぎた競争は、是正されるべきところは是正していきたい。ただ、原則自由化ということについては、その方向は今法律でも堅持する。つまり、供給過剰が済んでまいれば原則自由化の道路運送法の社会に戻っていくことを我々の今度の法案でも骨格としていこうとあります。

○野田国義君 行き過ぎた規制緩和は過ちだったと、誤りだったということ、それから、何でもかんでも規制緩和すればいいというものではないということをご認識をしておきたいと思うところであります。

次に、国土交通省にお伺いしたいと思いますけれども、国土交通省といたしまして、旧運輸省時代も含め、規制緩和を行えば需要が拡大すると主張をしておられました。タクシードライバーについても規制緩和を推進してきました。しかし、需要は減り続け、リーマン・ショックで更に減少し、低迷を続けているのが現状でございます。政府としては、マーケットを見誤ったわけであります。

平成二十一年に規制緩和を転換するとしていわゆるタクシードライバー適正化・活性化法が成立し、事業者の話し合いにより減車を實現する制度ができました。また、今回提案されている法案ではより踏み込んで、台数削減や営業方法の制限についても国が行えることとなっているところでございます。しかし、これらはいずれも減った需要にタクシードライバーを合わせるものであつて、タクシードライバーの需要の減少という根本問題をどうするのかというところが取り残されていると私は思います。

そこで、タクシードライバーが需要減少にある中で規制緩和を推進した反省を国交省にお聞きするとともに、今後、タクシードライバーの需要喚起に向けた有効な政策を打ち出していくべきだと考えますが、その点についてどのように考えているのか。さらに、地域公共交通であるタクシードライバーは地域公共交通確保維持改善事業の補助対象となっておりますが、件数や金額などタクシードライバーへの補助の状況はどうなっているのかについても国交省に御答弁をいただきたい

と思います。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

まず、規制緩和の評価につきましては、一般に、規制緩和をしますとサービスの多様化により利用者が利便が向上し、運賃も下がりが、その結果、利用者が増え、需要が増加するという好循環が期待されるものと考えられます。タクシードライバー事業につきましても、競争促進によって事業を活性化することにより、新たなサービスの提供や需要喚起が活発化することを目的として規制緩和が行われたところでございます。規制緩和以降、車が拾いやすくなり新サービスの出現などの効果があつたとの評価をしております。

しかしながら、規制緩和により参入や車両の増加が自由化されたものの、多くの地域で期待どおりに需要が伸びず、規制緩和で意図された好循環に至りませんでした。

また、その一方で、需要の低迷が多くの地域で供給過剰をもたらしました。運転者の賃金が歩合制となつてタクシードライバー事業では、需要の減少に對して車両数を増加して売上げを確保しようとする結果、供給過剰となり、長期化しやすいう事業特性があるためでございます。一旦供給過剰が発生いたしますと運転者の賃金の減少などに伴う労働条件の悪化に直結いたします。安全性やサービスの質の低下をもたらすため、利用者の利益を損なうこととなると思ひます。

御指摘ございました需要喚起策でございますけれども、現行の特措法におきましても、需要喚起策の事業活性化は供給量削減の適正化と並んで重要な柱と位置付けて積極的に推進する必要があると認識をしております。各特定地域の協議会に對しまして必ず一以上の活性化策に取り組みよう働きかけることを努めてまいりました結果、各地域の地域計画におきまして、乗り場の整備あるいは観光タクシードライバーの推進など、様々な活性化策が盛り込まれて、現実に取組が浸透してきていますところでございます。二十六年度の予算要求におきましても、また、訪日外国人の利用促進のため、外

国人旅行者向けの利用環境整備の調査なども実施をするというようなことの取組もしようとしております。

さらにまた、七年後の東京オリンピック・パラリンピックに向けまして、東京中心でございますが国内各地の人流の活性化、あるいは全国各地で訪日外国人の増加が見込まれると思ひますので、タクシードライバーの需要をこの東京からまた全国へ拡大していくことが期待されます。これをチャンスととらえ、サービスの多様化、高質化を通じて新しい需要の開拓あるいは一層の市場拡大に積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

最後に、補助の關係でございます。

地域公共交通バリア解消促進事業というところでユニバーサルデザインタクシードライバーを含みます福祉タクシードライバーの導入を補助をしております。車両価格の三分の一の補助ということで、二十三年度は三百四十一台、一億一千八百萬、二十四年度は三百三十二台に對しまして一億八千九百萬の補助を行ったところでございます。福祉タクシードライバーの普及、社会政策的な観点からも重要で、また七年後の東京オリンピック・パラリンピックの開催におきましても非常に重要な点、ニーズが高まると想定されますので、引き続きこの福祉タクシードライバーの導入促進に全力で取り組んでまいりたいと考えております。

○野田国義君 私、市長時代、その福祉タクシードライバーを利用したかどうかは知りませんが、本年度、国土交通大臣表彰を受けたということだそうでございます。大変うれしいわけでありすけれども、なぜ導入したかと申しますと、ドア・ツー・ドアな留所まで歩いていくのが困難ということで高齢者の方々には困つておられます。ですから、もうこれしかないなということ導入いたしましたところ、多くの方々利用をさせていただいておるといふことでございますので、知恵をしつかり出していくことも必要かなと思つてございます。

そこでまた、次にお伺いたします。端的に、本法案が事業者並びに運転者として利用者に対してどれだけのメリットを与えるのか、お聞きしたいと思ひます。特に、これは利用者の立場からのメリットを鮮明にお願いをしたいと思います。

○衆議院議員(菅原一秀君) お答えをさせていただきます。

今般の改正は、大きく三本の法律を改正することになってございます。まず、このタクシードライバー適正化・活性化法案の特措法の改正、これによりまして、先ほど金子提案者からも答弁ありましたように、規制緩和の原則は維持しつつも、今の供給過剰状況をしっかりと解消するため、期間を限定して減車をしっかりと実施をしよう。こういうことにより、労働者、タクシードライバーの賃金を上げて、それがひいては安全やサービスの向上につながる、こういう論理構成でそれを実施をしていきたい、こう考えております。

また、この減車と並行いたしまして、タクシードライバー事業者、タクシードライバーの会社が創意工夫をよりすることによって幅広い潜在需要を掘り起こして、そして、今お話あつたように、ドア・ツー・ドアのサービスも含めて、様々なきめ細かなサービスによつてお客さんに喜んでいただく、こういったこともメリットとして我々は考えているわけでありす。

二つ目のいわゆるタクシードライバーの業務適正化特別措置法、いわゆるタクシードライバーによりまして、今タクシードライバーというのの一部だけ登録制になつてございます。これを全国の全てのタクシードライバーに登録制にいたします。あわせて、現在、東京、神奈川、大阪の三地域に限つて今いわゆるタクシードライバーの試験を実施しているものを、全国の十三の政令指定都市に実施を拡大することにいたしております。また、そのことによつてサービス水準に直結するタクシードライバーの資質を向上させて、これを全国的に規模拡大をする、利便性の向上につないでいきたい、こう考えております。

三本目の法律で、いわゆる道路運送法の改正でございしますが、どうしても一人でも多く、少しでもお客さんをということで、運転者の過労運転、これによって重大事故を引き起こす。先般も、八十前後のドライバーの方が大きな事故を起こしたということがございました。

こうした個々の事業者に対して第三者機関が法令遵守のチェック、そして指導を行う、いわゆる適正化事業の制度を新たに導入することといったしておりまして、こうした三本の法律の改正によって、事業者、ドライバーがしっかりと向上し、それがお客さんにとってメリットにつながるように努める、それが今回の法律改正の本旨であります。

以上でございます。

○野田国義君　しっかりと努力をしていただきたいと思います。

次に、特定地域の計画についてお尋ねをしたいと思います。

国土交通大臣は、特定の地域について、供給過剰であるなどの要件を満たすときに特定地域を指定することができるとしております。特定地域に指定されると、新規参入の禁止や特定輸送力の増加の禁止など、事業者に対し強制力を持った処置がとられるとお聞きしております。

そこで、特定地域を指定する際に、具体的基準と現行の特定地域や緊急調整地域とどう異なるのかをお伺いしたいと思います。また、特定地域計画において定められるタクシーの供給輸送力の削減の方法については台数の削減と営業方法の制限とお聞きしておりますが、営業方法の制限とは具体的に何を指すのか、お尋ねをさせていただきます。また、特定地域計画は大臣認可という手続を得ることとなっておりますが、認可後に地域の需要の状況が変わった場合、タクシーの供給輸送力の削減については柔軟に変更することができると併せて発議者にお伺いしたいと思います。

○衆議院議員(渡辺博道君)　御質問ありがとうございます。

でございます。

三問、御質問をいただいております。

その中でまず第一点でございますが、特定地域を指定する際の具体的基準と現行の特定地域や緊急調整地域とどう異なるのかというお問いでございますが、まず、国土交通省においては、現行の特定地域については、まず、日車実車キロ又は日車営業キロが平成十三年度と比較して減少していること、前五年間の事故件数やまた法令違反件数が毎年度増加していること、並びに事故件数や法令違反件数を指定の要件としております。また、緊急調整地域については、日車実車キロ又は日車営業キロが平成十三年度の当該地域の平均値を一五%以上下回っていること、並びに事故件数や法令違反件数などが増加の傾向にあることなど、全てに該当することを指定の要件としているわけでありまして。

これに對しまして、本法案による改正後の特定地域は、タクシー事業者が供給過剰であると認める場合であつて、日車営業キロの状況、法令違反等の不適正な運営の状況に照らして、供給輸送力の削減をしなければ地域公共交通としての機能が十分発揮が困難であるため、タクシー事業者の適正化、活性化を推進することが特に必要な地域と規定しており、供給過剰が実際に発生していることが要件であることが明確に位置付けられているところであります。

したがって、改正後の特定地域は、現行の特定地域のうち、より厳しい客観的な基準により供給過剰が実際に発生していると認められる地域のみが指定されることを想定しており、国土交通省において当該基準を新たに作成し、適切に運用してもらふことと考えております。

また、第二問目の質問でございます。実際にこの営業方法の制限、まあ本来であれば台数の削減が主体であります。台数削減ができない場合、それはすなわち最低車両保有台数よりも下の車両を持つている会社などでありまして、そういった場合には営業方法の制限を具体的にどのよ

うに示すのかと、何を示すのかという問いであります。これにつきましては、営業方法の制限、例えば、これは特定の曜日や特定の曜日の特定の時間帯を休業するといった方法により供給の削減の取組が行われることを想定しております。

三問目でございます。この特定地域計画において、タクシー供給力の削減については柔軟に変更することができるとかという問いでございますが、この法案については、協議会が作成する特定地域計画は国土交通大臣の認可を受けなければならないこととなっております。当該認可後において計画の前提とされた地域の状況に

変化が生じた場合には、協議会が特定地域計画を新たな需要等に即して修正し、改めて国土交通大臣の認可を受けて変更することができる仕組みとなっております。また、需要の拡大や供給削減の進捗により供給過剰について指定の基準を満たさなくなった場合には、指定期間中であっても特定地域の指定が解除される仕組みとなっております。

以上でございます。

○野田国義君　分かりました。

次に、協議会について御質問をさせていただきます。

特定地域や準特定地域においては、地域計画などを作る協議会の役割が非常に重要となると考えます。そのため、いわゆるアウトサイダー事業者の方々についてもできる限り事業計画の作成等に御参加いただくことも必要かと考えますが、そのために国土交通省としてどのような指導、相談をなされるつもりなのか、また、営業制限による輸送力の削減が行われる場合に、その違反がないかどうかをどのように認識するのか、人的な体制も含めて、発議者、国交省にお伺いいたします。

○衆議院議員(菅原一秀君)　大変重要な御指摘だと思います。

先ほど自民党の渡辺理事からもお話ありましたように、二十一年の制定によって真面目に減車したところが、いわゆる正直者がばかを見る状況が

続いて、非常に、ウェットとして何割何割ということ把握できていみせんが、意外とアウトサイダーが多くてこの協議会にすら入らなかつた。そして、一方で、増車をして利益を上げていく。本当に、そういう意味では、先般の制定の一番の肝というものが実効あらしめられなかつたということの反省の上に立つて今回の改正になったわけでございます。そういう意味では、この協議会の中に、言わば条文上、構成員が任意に加入して、又は脱退することができるとなればならぬ、こういうふうな規定をしてあります。

と申しますのも、これはやはり独禁法に一部触れかねない部分、協議会の中身については、今般公取も含めて協議をした上で、ここに内容を加味したわけでございますけれども、出入りについては、その点非常にデリケートな部分がありますから規定はしてありません。

しかしながら、アウトサイダーが依然として減車が進まないということによって相変わらずから、これはこの法案をもつて国交省に強く働きかけをすることによって、適切にアウトサイダーがきちつとこの協議会に入つて、この流れを守つていただく、そのことによって減車につながる、ドライバーの質の向上、安全につながる、こうしたことを進めていきたいと考えております。

○政府参考人(田端浩君)　ただいま提案者の先生から御答弁いただいた点を踏まえまして、この法案が成立した場合の具体的な指導あるいは働きかけなどにつきましては、きちつと適切に対応していくということが必要だと考えております。

また、営業方法の制限にかかります違反の有無の確認方法についてでございますけれども、地方運輸局の調査、指導及び立入検査などの体制を適切に活用して取り組んでいく必要があると考えております。

○野田国義君　次に、特定地域計画が認可される要件として、当該地域の総台数の三分の二以上のタクシーを有する事業者が合意していることとあ

りますが、台数を要件にした理由と、地域のタクシーの保有状況の実情に応じて設定されているのか、お伺いをさせていただきます。

また、その際、特定地域の協議会における特定地域計画の作成について、大手事業者の意見のみを採用すると中小や個人タクシー事業者の経営にも影響を及ぼすと考えられますが、中小や個人タクシー事業者に対する配慮について発議者にお伺いをいたします。

○衆議院議員(渡辺博道君) タクシーの事業におきましては、供給力の大小を測ったり比較する基準として車両の台数を用いることが適切であり、現行の特措法においても、地域計画の成立要件として、その作成に合意した事業者の車両数の合計が当該特定地域内の車両数の過半数でなければならぬことを要件としているところであります。本法案では、同様の考え方に基きまして、特定地域計画の認可に伴う法的効果も考慮して、当該特定地域内の総台数の三分の二を認可要件としていますが、この要件はどの地域においても一律に適用されることとなります。

また、特定地域計画の作成に当たっては、個人タクシー事業者を含めて様々な規模の事業者が参加する協議会の場において、個人や中小の事業者の意向も十分に反映されるルールにより協議や合意の手続が進められることを想定しており、これにより、協議会に参加する事業者のカテゴリごとの事情や意向が特定地域計画にしかるべく反映されることとなります。

具体的には、国土交通省におきまして、特定地域の協議会における特定地域計画の作成に際しての合意の要件といたしまして、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシー事業者のカテゴリごとに車両台数シェアを等しくした基準を設定することとしておりまして、これを周知、指導していただくことを考えております。

○野田国義君 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、運賃規制についてお伺いしたいと思います。法案では、特定地

域、準特定地域では国土交通大臣が運賃の範囲を指定することとし、事業者はその範囲内で運賃を定め、届出をすることとなりますが、協議会において運賃の合意をした場合、過去の新潟の例もありますので、独占禁止法違反となるのか、お伺いをいたします。また、認可された特定地域計画及びそれに基づく行為は独占禁止法の適用除外とするとありますが、適用除外の適否については具体的に定まっているのかどうかをお伺いしたいと思います。

○衆議院議員(三日月大造君) 野田先生、ありがとうございます。

本法案では、先生が御指摘いただいたとおり、特定地域及び準特定地域におきまして公定幅運賃制度を導入すると十六条で定めさせていただいております。国土交通大臣は協議会の意見を聴いた上で公定幅運賃の範囲を指定するという枠組みを導入させていただいております。当然、公定幅運賃に関する国土交通大臣への意見を取りまとめるために協議会として事業者が協議を行うことについては、独占禁止法上、問題とはならないというふうになっております。

一方、この国土交通大臣が指定しました公定幅運賃の範囲内で、協議会として、協議会としてです。各事業者の運賃を決定する場合であり、各事業者が他の事業者と連絡を取り合って共同して運賃を決定し届出する場合などは、独占禁止法上、問題となるというふうに思います。

これらを含めまして、この新潟の事例もそうなんですけれども、具体的な独占禁止法上の適用関係につきまして、法案の施行に際して、国土交通省において、公正取引委員会の独占禁止法についての見解に基づき、改正後の特措法に基づく行為としては、独占禁止法上、何が問題とされるのか、また何が問題とならないのかということについて、明確となるよう文書により周知を図つてもらうことが必要であるというふうに考えております。

○野田国義君 ありがとうございます。次に、附帯決議の中には、国土交通省は、公正取引委員会の法律見解に基づき、許容される改正後の行為に対し、文書で業者に申し周知を図ることありますが、これは新潟の問題を加味してのことだと思いますが、私は、新潟の価格のカルテルの問題は公正取引委員会と国交省が必要な連携を怠った結果ではないかと思っております。

そこで、今後は公正取引委員会と国交省がしっかりと連携を取っていくことが非常に重要であると考えますが、この点についての認識、公正取引委員会と国交省にお尋ねをしたいと思っております。

○政府参考人(中島秀夫君) お答え申し上げます。

ただいま御指摘がありましたとおり、本法案について衆議院国土交通委員会付された附帯決議におきましては、改正後の特措法に基づく行為として、独占禁止法上、何が問題とならないのか、また何が問題になるのかについて、明確となるよう文書により周知を図ることとされております。

公正取引委員会といたしましても、この点は極めて重要な点であると認識しております。この附帯決議を踏まえまして、独占禁止法の適用除外規定が設けられることとなります改正後の特措法の範囲内において、タクシー事業者が独占禁止法の適用法についての見解をあらかじめしっかりと伝えるなど、国土交通省と必要な連携を図つてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○政府参考人(田端浩君) 国土交通省といたしましても、公正取引委員会との連携は極めて重要であると認識しております。ただいま答弁ございましたとおりでございますが、この法案の施行に際しまして、公正取引委員会の独禁法についての見解に基づきまして、この改正後の特措法に基づく行為として何が問題となるのか、何がならないのか、明確になるよう文書

により周知を図る必要があると考えております。

○野田国義君 しっかりとやっていただきたいと思

います。それから、本法案は自動認可運賃から先はお答えになりました公定幅運賃という形で制度の名称も変わりますが、公定幅運賃の設定は結果として値上げになるのか、そうはならないのか、また、現行運賃とどのような点が変わるのか、お伺いをいたします。この公定幅運賃は運賃だけに導入されると聞きますが、予約や迎車などの料金は自由競争という考え方でよろしいのでしょうか。よろしく願います。

○衆議院議員(渡辺博道君) 今回、新たに公定幅運賃制度というものが設定されたわけでありますけれども、これは協議会の意見を聞いた上で、適正な原価に適正な利潤を加えた運賃の範囲を公定幅運賃として指定することとなります。このため、現行におけるタクシー事業者からの申請に基づいて運賃の幅を決定する自動認可運賃制度とは仕組みが異なりますが、設定される運賃の幅自体については、公定幅運賃制度となっても基本的に変更されるものではないと考えております。したがって、本法案の施行により公定幅運賃制度が導入されても、それにより特定地域及び準特定地域におけるタクシー運賃が高くなることにはならないと考えております。

他方、公定幅内にはない運賃を届け出て営業を行うおうとするタクシー事業者については、公定幅の範囲の中で運賃を設定するよう国土交通大臣が運賃の変更を命令することができることとなっております。

また、予約や迎車回送料金等の料金につきましては公定幅運賃の適用対象とはなりません。引き続き道路運送法に基づき一件ごと個社ベースで審査を行った上で認可の可否が判断されることとなっております。

以上です。

○野田国義君 ありがとうございます。それでは、引き続きまして、ドライバー、運転

験制度を、全国十三の政令指定都市に拡大をさせていただきます。この改正によりまして、サービス水準に直結する運転者の資質の向上をさせることとなるため、全国的な規模で利便性の向上が図られることとなります。

また、御指摘の試験制度の内容についてであります。現在、地理試験のみであります。本法案においては、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験とすることとしておりまして、その具体的な内容につきましては、地理のみならず法令、安全に関する事項及び、これらが大事ですが、接遇に関する事項、この四科目について実施してもらうことと想定しております。

○政府参考人(田端浩君) ただいま提案者の先生から御答弁ございました点を含めまして、この試験制度の改善などに適切に対応してまいりたいと考えております。

○野田国義君 しっかりとお願いをしたいと思いますが、それから、もう時間も迫ってまいりましたけれども、白タク行為の取締りでございますけれども、御案内のとおり、平成十四年六月の自動車運転代行業適正化法の施行以来、自動車運転代行者は年々増加をして、平成二十一年の数字でございますけれども、全国に八千三百二十四者、随伴用自動車は約三万台となっておりますが、今後もますます増えるのではないかと考えられます。

附帯決議にもありますけれども、いわゆる白タク行為が行われることがないよう、監視、取締りの強化が必要であります。具体的な考えがあれば国交省に対して伺いたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) 国土交通省におきましては、平成十四年六月の自動車運転代行業適正化法の施行以来、関係機関と連携して自動車運転代行業の適正化のための指導監督等を行ってきております。

御指摘の随伴車に、自動車によりましていわゆる白タク行為につきましては、平成二十三年度に行いました調査の結果、依然として絶えない実態が

見受けられたことを踏まえまして、二十四年の三月にその根拠に向けた対策等を盛り込んだ自動車運転代行業の更なる健全化対策を取りまとめました。これに基づく対策の一環といたしまして、本年の三月末には随伴車用の自動車への表示方法を、これまで認めておりました脱着可能なマグネット板からペイント等による表示の義務付けとするとともに、白タク行為を行った場合の処分基準を強化したところでございます。

国土交通省におきましては、関係機関と連携をしながらこれらの措置を十分活用して、監視や取締りの強化を図ってまいりたいと考えております。

○野田国義君 最後になりますけれども、適正化機関について伺いたいと思います。

タクシー業務適正化特措法では、タクシー業務適正化事業実施機関として、東京、大阪、横浜にタクシーセンターが置かれております。今回の法案では、旅客自動車運送適正化事業実施機関が新たに導入されると聞いておりますが、ここで言う旅客自動車とはタクシー、バス両方を指しているのか、あるいはタクシーだけなのか、お聞かせいただきたいと思います。例えばどういうところが指定されるのか、併せて伺いたいと思います。

○衆議院議員(菅原一秀君) 今回の改正案の一つであります道路運送法の改正によりまして、法令遵守を通じて過労運転の防止の徹底を図る、そのための旅客自動車運送適正化事業実施機関、この制度を導入することになってございます。

道路運送法にこの規定が追加されたことに伴いまして、この制度は、タクシー事業のみならず、委員御指摘のバス事業者、多分、去年の関越のバスの事故等も念頭にあられるかと思いますが、あ

あいつたことを考えますと、当然バスも実施機関そのものの対象となっている。これは、タクシーとバス、機関そのものは別々に設置をされることを想定をいたしておりますが、バスも当然そういうところに入ってくるわけでございます。あわせまして、実施機関といたしましては、各都道府県

のタクシー協会、これが指定をされるものと想定をいたしております。

また、お話ありました、いわゆる既にある東京、大阪、横浜等のタクシーセンターとの、新たな実施機関との違いでございますが、タクシーセンターは、言わば運転者の乗車拒否ととかあるいは法令違反を防止するということをこれまで目的として運転者に対して指導や啓発を行ってきたわけでございます。今回の実施機関は、言わば輸送の安全性のより高度な確保について、タク

シー事業者を対象として、会社を対象としてこの指導を実施をして、かつまた、タクシー事業者における法令遵守の強化等に向けた適正化の事業の推進を図ることにいたしております。

このように、事業者の適正化を推進する今回の実施機関と、運転者の適正化を推進するタクシーセンター、この二つの機関が相まってそれぞれの役割を担うことによりまして、今まで以上に安全、安心なタクシー輸送というものが実現できるように努めてまいりたいと思っております。

○野田国義君 ありがとうございます。

今回のこの法案、改正が事業者、そして運転者、そして利用者にとってメリットの大きい法案になりますことを期待をし、そしてこれまで御尽力をいただいていた先生方に心から敬意を表しまして、私の質問を終わりたいと思います。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございます。発議者の先生方、御苦労さまでございます。取りまとめ、心から敬意を表するものでござい

ます。タクシー業界における規制緩和ということとで来たわけでございますが、光と影の部分があつて、光は、例えば福祉タクシーとか観光タクシー、こういうことができるようになった、ただ、マイナスの部分は、先ほど来から話題になっておりますけれども供給過剰、また、労働条件が悪化してタクシーの安全性まで支障が出てくるん

ではないのか、そういうことで、適正化と活性化ということをやっているわけでございますが。

今回、この法案によりまして、かなり新規の参入また増車が厳しく制限されるというふうになるというふうな承知をするところでございますが、ただ、これからはもっとと観光立国であるとか、あるいは二〇二〇年オリンピック・パラリンピックという、東京のタクシーというのは非常に、どこかのウェブサイトで、ロンドン、ニューヨーク、東京というふう非常に評価が高いというふうな言われているわけでありまして、このオリンピックでいっばいおいでになって長蛇の列みたいになってくると、一気に東京のタクシーはどうなんだというふうになると思うんですね。

やっぱり需要が急増すると想像できるわけでございますが、あるいは東京の特別区・武三交通圏が本当にこのまま制限を掛けていたらどういふふう需要増に対して対応するのか、それにつきまして発議者の皆様どういふふうにお考えになっているのか、お示しをしていただきたいと思います。

○衆議院議員(菅原一秀君) 魚住先生の御指摘、大変重要なことだと考えております。

特に、二〇二〇年に東京オリンピック・パラリンピックが決定をいたしました。したがって、この七年間で経済を活性化し、景気を良くする、そして、今般のこの特措法の改正によりまして協議会を設けて、その地域において、例えば東京、今もお話あった二三区と武三、この地域は平成十九年の台数が個人と法人合わせまして五万二千五百前後でございました。これが、平成二十三年であります。四年間で約一万台減って四万二千六百台前後になってございます。

さらに、ここにおいてこの特措法を要するといふことでございますが、実は、それでもなお供給過剰状況にあることは、例えば一人のお客さんに二台の車がばつと行つて事故を起こすようなことが間々ございます。また、タクシードライバーの

資質についても、やはりまだまだ百点満点ではない。

そういった中で、それでも全世界的に見ると、ロンドンや、あるいはスペインなんかに比べて日本のタクシーは、東京のタクシーは非常に評価が高い。ここはしっかり財産として守りながら、今お話あったように今後の景気回復に向けて、まずこの協議会によって適正化を図り供給過剰を是正をして、さらにそうした状況の中で、一旦減るけれども、また特定地域、準特定の地域を外すことによって、外すことによって真面目な適正化されたタクシー事業者が増車できる環境というものもつくっていく。

そのことによって、今御案内のとおり、この九月までですけれども、いわゆる訪日外国人が既に七百万人を超えました。年末までに一千万人行くのではないかと、こうしたことがございますので、訪日外国人、あるいは高齢者、障害者の方々が幅広く、ドア・ツー・ドアで利用していただくタクシーとして、これまでよりも外国人に対応した乗り場の設置、看板等も変えていく、運転者の教育、ユニバーサルデザインタクシーの普及、こうしたものを拡充、充実させることによって、魚住先生の御指摘にあった、いわゆる需要が増える中であって、よりいいタクシーを供給できる体制をつくっていききたい。

そして、オリンピックの、まあ二週間前後の間でございますが、そこに向けて、既に世界一と言われているサービス水準を磨きを掛けまして、文字どおり、名実共に東京あるいは日本のタクシーは世界一と言われる環境をつくっていききたいと思っております。

○魚住裕一郎君 次に、個人タクシーについてちょっとお伺いをしたいんですが、道路運送法に基づいて事業の譲渡、譲受が認められているところでありましても、本法案によるこの特定地域あるいは準特定地域においても現行制度と同様に事業の譲渡、譲受が認められるものと伺っているわ

けでございますが、譲渡、譲受の試験が、運用面においてちょっと改正があったようでございますけれども、年三回の試験やっていたけれども、これ年一回にするみたいな、非常に現場から、ちょっとこれ運用面どうなんですかという声も来ているところでございますけれども、この辺について国土交通省、御見解はいかがでしょう。

○政府参考人(田端浩君) 個人タクシー譲渡、譲受につきましては、本法案の改正後におきましても現行制度同様認められることになるというふうに伺っております。

この譲渡、譲受に關しまして、譲渡を受ける者については、試験の実施などを通じて適格性を審査することによって個人タクシーの安全性やサービスの水準の確保を図っているとところでございますが、今後においてもこの個人タクシーの事業の譲渡、譲受が円滑に行われるように、譲受しようとする者に対しても試験制度等の運用の改善を国土交通省としても適切に取り組んでまいりたいと考えております。

○魚住裕一郎君 次に、福祉タクシーの普及についてお聞きしたいと思います。

先ほど、菅原先生からも一部お答えあったわけでございますが、二〇二〇年東京オリ・パラといいますが、現行の移動等円滑化の促進に関する基本方針、これもまた二〇二〇年が目標年度であるわけでございますが、二〇二〇年までに二万八千台まで普及させるというふうな基本方針があるわけでございます。

ただ、今、平成二十五年三月末のこの福祉タクシーの台数はまだ半分弱の一万三千八百五十六台というふうな承知をしているわけでございまして、この目標達成に向けて政府としてどう取り組むのか、御答弁をいただきたいと思います。

○政府参考人(田端浩君) ただいま御指摘ございましたように、バリアフリー法に基づきます基本方針で、三十二年度までに二万八千台の導入の目標というところで取り組んでいるところで、この福祉タクシー

の導入を加速させて目標を達成できますように、車椅子利用者あるいは高齢者、妊産婦、子供連れの方などが幅広く利用できるユニバーサルデザイン、いわゆるUDによるタクシー車両の標準仕様を認定する制度を平成二十三年度に創設いたしました。その後、国内メーカーが開発いたしました車種をその第一号として認定するなど、開発と普及の促進を図っております。

また、予算措置といたしましては、地域公共交通バリア解消促進等事業におきまして、UDタクシーを含みます福祉タクシー車両の導入に對し補助を行ってあるほか、また、このUDタクシーにつきまして、標準仕様型について新規導入時に自動車取得税等を減免する措置を講ずるなど、財政面、税制面でも支援を行っているところでございます。

今後、この福祉タクシーの一層の普及というのが社会政策的な観点からも極めて重要な課題であると認識をしております。また、七年後の東京オリンピック・パラリンピックの開催に際しましては、障害者の方を含めて訪日外国人が大幅に増加することが想定されることを十分に踏まえまして、引き続き福祉タクシーの導入促進に全力で取り組んでまいりたいと考えております。

○魚住裕一郎君 ありがとうございます。

○藤巻幸夫君 みんなの党の藤巻でございます。よろしく願います。

本法案は議員立法ということで、議員の皆様のお尽力について大変敬意を表しております。

さて、今回の法律は供給過剰への規制強化ということで、今回の法律は供給過剰への規制強化といふことですが、独禁法適用を除外し新規参入を三年間抑制する、これによって一台当たりの売上げの減少を本当に食い止められるかどうか、そして、今回の措置が最終的に目指す、根底にありま

す運転者の賃金待遇の改善が本当にできるのか、多少疑問に思うところもございまして、まず、資料一をお配りさせていただきました。御覧いただければと思います。まず、この資料一から読み取れることなんです

が、まず運転者の年収を見ると、平成十四年の法改正、道路運送法、小泉政権時の規制緩和で参入障壁が低くなり新規の参入が増えた結果、台数も増え、一台当たりの売上げが減少するなどして連鎖的に下がり始めた、これは当たり前だと思います。

そもそも運転者の賃金は、まさに景気とともに上下していて、規制の緩和と強化に関係があるようには思えません。なぜなら、平成十八年以降は景気の回復で規制緩和時の水準を上回るほどに盛り返し、その後、リーマン・ショックの影響で大きく落ち込んでいるのがグラフ上、数字で読み取れます。

この落ち込みは、全産業が年収にしますとマイナス二十七万三千円に對して、運転者はマイナス約四十八万というところで、運転者の落ち込みは景気の影響をかなりもろに受けているように見受けられます。また、景気の回復で、最低時の平成二十二年と二十三年を比べますと、全産業が〇・七％の回復であるのに対し、運転者は四・六％という大いなる回復を見せているのが数字上見受けられます。しかしながら、平成二十一年の適正化・活性化法、いわゆる規制強化が行われるにもかかわらず、輸送人員や総運送収入は、リーマン・ショック以降、共に一二％も下がったままというのがまた数字に出ております。

ですから、今後も参入規制だけを強化する方法で、疲弊してしまっているこの業界にとつて、懸命に利用者目線の質の良いサービスを提供して更なる拡張を考えている事業者にとつて、逆に悪影響を及ぼす可能性があるのでないかと多少懸念いたします。

私は、タクシー事業に對して取るべきまず大事な対策は、規制の緩和、強化といった供給調整でもなく、官民連携でニーズ確保に向けた、例えばですが広報戦略やブランディング等の改善策であると思えます。さもなくば、根底的な問題である賃金待遇の改善にはつながらないような気がしております。

もう一つ、資料二を御覧いただければと思います。こちらは、ハイヤー、タクシ一の事業者数、それから車両数、運転者数、これは法人に限っておりますが、このデータを取ってみました。

御覧のとおり、平成十四年に参入障壁が低くなった結果、リーマン・ショックまでは全て増加しています。運転者数は、平成十四年、三十六万一千二百六十七人に対して、平成二十年、三十七万六千三百九十九人。車両数、法人です、これは平成十四年、二十一万六千台に対して、平成二十年の約二十二万七千台まで増加しております。事業者数、法人も、これも当たり前ですが、七千三百七十四社からこれは一気に、平成二十年には一万二千七百八十六社に増加しております。ところが、その後、平成二十一年の規制強化もあつたわけですが、平成二十三年には運転者数、これも法人ですが、リーマン・ショック時の約一〇％の減、三十三万七千七百九十四人となり、車両数、これも法人ですが、約九％の減、二十万五千六百八十三台となっております。しかし、それにもかかわらず、実は事業者数、法人だけは一五％も増加し、一万四千七百九十八社となっております。

そこで、国交省にお尋ねをしたいんですが、このように事業者数だけが増えているのはどういったことなのかお分かりかどうか、質問させていたただければと思います。

○政府参考人(田端浩君) ただいま御指摘のとおり、法人タクシ一の事業者数でございますが、平成二十二年の一万四千四百社が、二十四年度は一万五千三百八十社と増加しております。これは、一般のタクシ一事業者数の減少を上回るペースで、現行の特措法によります減車の促進の対象とされていない福祉輸送限定タクシ一の事業者が増えているためでございます。

○藤巻幸夫君 ありがとうございます。これはとてもいい傾向だと思います。今も数名の先生からその御指摘がありました。これは是非積極的に進めていただきまして、国の変化に対応していただければと思います。

しかしながら、私は、一つ意見として申し上げたいのは、やはり自由競争の名を借りた採算重視で低質なサービスの業者にこそ私は規制は強化されるべきではないかと思ひます。本来、良質なサービスを提供する事業者をもつと育成する政策を取つてもいいんではないかというふう考えるところでありまふ。

私自身も長年経営者をやつておりましたので、経営者としての立場上、どのような市場にあつても原則やはり自由競争を是とし、推進したいと思つています。是非、経営者の努力が報われる行政指導も行つていただければと思ひますが、これに対してはお考えありますでしょうか。

○政府参考人(田端浩君) ただいま先生御指摘のとおり、経営の努力、あるいは現在の特措法におきまして、事業の活性化方策というものが大きな柱になつてございます。やはりいろいろな、タクシ一サービスはドア・ツー・ドアの大変サービスとして究極のいいサービスでございます。これを望まれている方々は大変多うございます。この辺りの事業拡大、需要の活性化を取り組んでいく必要があると思ひますし、私どもも積極的に支援をしてまいりたいと思つております。

○藤巻幸夫君 そもそも、平成二十一年にタクシ一の規制を強化する法律を制定するこの前年に、内閣府の規制改革会議は、規制強化は消費者利益を害するおそれがあると思ひ示しました。規制緩和により需給調整規制が廃止され、新たな雇用が創出され、同時に、待ち時間の短縮、多様な運賃、サービスの導入等、消費者利益の向上というプラス面が多かつたと思ひます。

そこでですが、質問します。供給過剰な産業は実はほかにもあり、自由競争、市場原理に制限を与えるのであれば明確な要件と目的が必要かと思ひます。産業競争力を訴える安倍政権におかれましては、今般の規制強化をどのように位置付けているのか、消費者や利用者の利益が低下するのではないかという私は若干疑問も持つております。

す。是非これについてお答えいただければと思ひます。

○衆議院議員(金子一義君) 先生も経営者というお話であります。我々も基本的な競争、それによる事業経営者のインセンティブというのを基本的に阻害するということは我々はやるべきではないと思つております。

ただ、タクシ一というのは御存じのように公共交通機関である。我々これ議論してまいりましたときにも、自民党の中から、飲食店が増えたから減らせと言ふのかよ、居酒屋が増え過ぎたから減らせと言ふのかよという御意見もよりありましたけれども、やはりタクシ一という公共交通機関であるがゆえに一番守られるべきところは利用者の運行の安全性、これはやっぱり一番大事な部分であらう。これがこれまでの規制緩和の中で結果として、行き過ぎた競争によつて運転手の、先ほどの出る出ておりますように、賃金の減少、労働条件の悪化、結果として現実にタクシ一による交通事故の高止まりという現象も起こつて

いる。

これはやはり是正されるべきであるということ、で、今回この法案を、目的は明確なんです、行き過ぎた供給過剰を削減しよう、適正化しよう、と目的。それから、もう一つ、先生おっしゃられた要件、要件は国交省で定めますけれども、特定地域という行き過ぎた供給過剰という地域に限つてということ、これが適正化されれば元の規制緩和の状況に戻る。我々は、その状況を一刻も早く達成できるように事業者には促してまいりたいと思つております。

安倍政権の産業競争力、規制緩和が、方向もとよりでありますけれども、我々も行き過ぎた競争の結果生ずる弊害に対してはきちんと適正に是正をしていくということ、これにはためらうべきではないというのが我々の考え方でありまふ。ただ、あくまでも原則は、これは一階部分というのは平成十四年の道路運送法による規制緩和というのが流れておりますものですから、この行き過ぎ

た供給過剰の状況が戻れば元の規制緩和の状況に戻ることでありまふ。

そういう意味で、守られるべきは、繰り返し申し上げますけれども、利用者の運行の安全である、そのことを我々はここで訴えさせていただいております。

○藤巻幸夫君 ありがとうございます。大変理解できます。まさに、質を上げて競争することが私は本筋であると思ひます。まさに、日本は世界の中でも有数な、全てにおいての質の高い、安心、安全な国であります。これはもう言うことはまず間違いありません。

日本では、確かにキッズタクシ一やケアタクシ一、観光タクシ一、最近ではマタニティー・マイタクシ一、いろいろな各社が営業努力しております。私、ちよつと個人的にも友人であります。ですが、日本交通、川鍋一朗という社長がおるんですが、彼とも話したら、エキスパート・ドライバー・サービスと呼んで専門チームをつくり、身だしなみや言葉遣いなどのサービスを提供するため、担当するのは接客の水準が高いと認められた運転手のみにそういった実は権利を与えたりとか、あるいは、これは余談ですけど、最近、歌手でAKBがありますけど、「恋するフォーチュンクッキー」なんていう曲を実は全社員で踊つて会社のイメージを上げるようにして、これは是非、先生方もユーチューブで見られると思ひますが、いわゆる全社、整備の人から運転手さんから、運転手さんに昼、ランチを提供する人までが参加してやるようなまた新しい取組によつて、いわゆる日本交通はブランディングを高めているということも聞きます。まさに、タクシ一運転手が将来のキャリアイメージが付くよう技術を磨いてキャリアアップし、やる気高めるということはとてもいいことだと思ひます。

そして、また、あと資料三にちよつとございます、まあ釈迦に説法であります。私も海外で仕事をやつていた経験が多いものですから、特にロンドンのブラックキャブ、御存じだと思います。

ど、要するに、英国紳士がシルクハットをかぶったまま馬車に乗った名残でということ、今でも頭上のスペースがないとロンドン交通局は走行を認めない。サービスも大変なものでありまして、私も何度か乗っておりますが、チップが足りないという、実際にドライバーさんから怒られるという、どっちがお客さんか分からない、これぐらいのレベルの高い実はタクシーを走らせて、つまりロンドンの観光にも役立っている、これは周知の事実であります。

また、最近話題になりましたが、ニューヨークでも、これはうれしいことに、まさにこれはクルジャパンの二環かなと思いますが、日産のタクシーが採用され非常に話題になっておりまして、このNV200が走行しておりまして、これは、私のニューヨークの友人から、とうとう日本の車がタクシーに使われたと、これはすばらしいことだということも聞いております。

まさに、ロンドンのタクシーに戻りますが、世界最大手のオンラインホテル予約サイトでもトッポ、道の把握度、価格、利便性、安全性、乗り心地、清潔さ、接しやすさ、この七項目はもう完璧だということございまして、これからまさに二〇二〇年に、言うわけじゃありませんが、外国人観光客の増加のために、是非、観光庁も推薦して、こういった事実を分かり、勉強していただきたいと思いますが、是非、このようなインセンティブ、少しはお考えかどうか、お答えいただきまして、最後の質問にさせていただきます。

ありがとうございます。

○政府参考人(久保成人君) 私ども、外国の方々をたくさん迎えるという意味で、御承知のとおり、本年は何か一千万人の達成を目指して、その先二千万人の高みを更に目指していきたいと思っております。

そういう中では、外国の方々の旅行者の受入れの改善を図るというのは非常に重要でありまして、その中でも、外国の方々が安心して利用できる、また、ここにもありますように、魅力あるタ

クシーサービスの充実というのは非常に重要な課題だと私も考えています。関係閣僚会議でアクション・プログラムというものを定めましたが、その中でもタクシーなど交通機関による快適、円滑な移動のための環境整備を図るということが重要であると指摘されています。

そういうことも受けまして、私ども、自動車局とも連携して、関係の事業者の、タクシー関係の皆様との意見交換も始めたところであります。既に関係の事業者におかれても、例えば外国語対応が可能な運転手の配置だとか……

○委員長(藤本祐司君) 申合せの時間が来ていますので、手短にお願いたします。

○政府参考人(久保成人君) はい。

いろんな魅力あるサービスを始めていただいています。これは訪日外国人の増え是非ビジネスチャンスとして関係の方に受け止めていただければと思います。

観光庁としても、先生にもいろいろお話をいただきましたけれども、一層のタクシーサービスの魅力の向上のために頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○藤巻幸夫君 どうもありがとうございます。

○和田政宗君 みんなの党の和田政宗でございます。

私は、本法案を通して規制が際限なく拡大されるという懸念がありますので、その観点から質問したいというふうに思います。

本法案では、新規参入や増車の規制を受けるものとしてハイヤーが条文上の解釈として含まれるんではないかと、まずここをお聞かせします。

○衆議院議員(菅原一秀君) 大変刮目すべき点だと思います。道路運送法上の一般乗用旅客運送事業には、本来のタクシーとハイヤー、共に含まれるわけでございます。

その上で、今御指摘のあったハイヤーにつきましては、運送の引受けが営業所のみ、あるいはその利用者と長期契約をしている場合において、一定の層のお客がいるわけでございますが、こ

したところのタイプのハイヤーにつきましては、タクシーを相当程度上回る運賃を前提としていることなどから、一般のタクシーとは区別して考えるべきだと考えておりますが、言ってみれば福祉タクシーと同様の扱いでありますので、その点、供給過剰の問題とは切り離して考えているというのがこの本法案の趣旨でございます。

○和田政宗君 だとしますと、事業者により構成されます協議会が作成する地域計画の中で、一部の事業者の意向によって減車計画の対象にハイヤーが含まれることのないように、告示や政省令によってハイヤーが法案の対象に含まれていないということを確認にすべきだと私は思います。

具体的には、福祉タクシーなどを念頭に、今改正の目的や趣旨に該当しないタクシー事業については国土交通大臣の指定によって除外できる規定が第二条に追加されておりますけれども、この新たな規定を用いてハイヤーも明確に除外すべきであるというふうに考えますが、いかがでしょうか。

○衆議院議員(菅原一秀君) 東京二十三区・武三で平成二十三年ベースで四万二千五百、東京全体でいうと四万七千ぐらいのタクシーがございまして。このうち、もう委員御案内のとおり、一割に満たないハイヤーという状況があつて、台数を更に減らすということにおいては需要に対するやはり毀損にもなりますし、また、あくまでも幅運賃で、東京ですと六百五十円から七百十円ぐらいです。初乗りが、それがハイヤーでは、一時間で六千二百七十円から五千四百四十円、十五キロまでですね、一日乗ると大体四万五千円、都心と羽田往復で一万八千円。非常に一般のタクシーよりも高うございます。それだけのサービスもあろうかと思いますが、そういう意味においては、このハイヤーは通常のタクシーとは区別をしなければならぬと思っております。

と申しますのも、この後の御質問あるかもしれませんが、言ってみれば、タクシー会社が一両方持つている場合、タクシーとハイヤー、いわ

ゆる減車逃れをするためにハイヤーを扱うということはやはりあつてはなりませんから、今お話あつた国交省における除外するための告示、第二条の第一項の除外対象としてはつきりと明確に指定をしていきたいと、こう考えております。

○政府参考人(田端浩君) ただいま提案者の先生から御答弁いただきました内容に基づきまして、大都市部などで見られます利用者との長期契約に基づいて運送の引受けが営業所のみで行われるタイプのハイヤーにつきましては、これは、いわゆる福祉タクシーと同じように、タクシーの供給過剰の問題とは切り離して供給過剰策の対象から除外する必要があると、こういうお考えを示していただきました。

私ども国土交通省といたしまして、法案が成立した場合には、その考え方に基きまして、タクシーとしての減車を免れる方策として使われることのないよう、ここはきちつと適切な措置を講じた上で、除外をするための告示の制定などを行う必要があると考えております。

○委員長(藤本祐司君) 時間が来ておりますので、簡潔にお願いします。

○和田政宗君 最後に、簡潔に、意見でございますけれども、観光立国やビジネスセンターとしての日本の再構築を考えた場合に、これ、ジャンボタクシーなどについても一律の本法案の規制対象になるということに私は懸念があるというふうに思っております。日本国の経済が更に発展するためには、輸送力の向上ですとか利便性の向上というの極めて重要であるというふうに思っております。国会審議等を通じてチェックをしてまいりたいと思ひます。

以上です。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。

この間、ブラック企業という言葉が社会的にも認知されました。一般的には、非正規雇用が今広がる中で、正社員ということを経営に大量の若者を雇用して、しかし長時間労働や過度なノルマで

若者を使い捨ててしまふ、これをブラック企業と言いますけれども、しかし、このタクシー業界においては、幾ら正社員ということをやったとしてもなかなか若者が来ないという現状があります。それほどこの業界では長時間労働や、また低賃金、劣悪な労働が広がっているということでもあると思います。

二〇〇九年のタクシー適正化・活性化法、これの施行により、規制緩和から規制強化へとかじを切りました。そして、今回、それを更に踏み込んだ法案が出されております。これは非常に意義深いものであると思います。しかし、本当にこれが実効性のあるものになるのかどうか、これを現場の声を紹介しながら質問に移ります。

国交省の資料によりますと、大阪地域の供給量は、このタクシー適正化・活性化法施行日の二〇〇九年の十月の時点で一万五千六百九十七台でありまして、いわゆる適正車両数の上限である一万三千五百を大きく上回っております。今年の七月三十一日現在のデータで見ますと、この供給量の削減が進んだ結果として一万三千三百二十台となっております。

そこで、提案者に聞きますけれども、それでも大阪では実際にはまだまだ供給量が多過ぎるというのが現場の実感でありますし、労働者の収入というのでも下げ止まったままになっております。本法案の趣旨に沿うためには、今回、大阪は特定地域に指定をされなければならないというふうには思いますが、この点どうでしょうか。

○衆議院議員（赤澤亮正君） 委員御案内のとおり、現時点で大阪が特定地域に指定されるかはちょっと申し上げることが残念ながらできません。したがって、本法案の特定地域の指定についての考え方を御紹介して答弁に代えさせていただきますかと思ひます。

本法案の特定地域においては、新規参入や増車が禁止されるとともに、強制力ある供給削減措置が導入されるなど、供給過剰を早期に解消するための効果的な措置が導入されることとなります。

このような特定地域については、タクシー事業が供給過剰であると認められる場合であつて、日車営収の状況あるいは法令違反などの不適正な運営の状況に照らして、供給輸送力を削減しなければ地域公共交通としての機能の十分な発揮が困難であるために、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが特に必要な地域と、こう規定しております。供給過剰が実際に発生していることが要件として明確に位置付けられているわけでございます。

したがって、改正後の特定地域は、現行の特定地域のうち、より厳しい客観的な基準で供給過剰が実際に発生していると認められる地域のみが指定されることを想定しております。国交交通省においてそのような基準を新たに作成をし、適切に運用してもらうことが必要であると考えています。

なお、特定地域の指定に際しては、地方公共団体の長が国土交通大臣へ要請できることとされているほか、第三者による公平かつ合理的な判断を担保することを目的として、運輸審議会の諮問を経て国土交通大臣が指定する制度としております。

○辰巳孝太郎君 法律の運用を本当に実効性のあるものにしていくということが大事だと思いますし、この適正車両数というものを適正に割り出していくということも大事だと思います。大阪市のようなどころで特定地域に指定されないということがあつては絶対にならないと思つております。

それと、この間の議論の中で、いわゆる供給車両を規制緩和の前に戻すというふうなこともよく言われておりますが、私は、このタクシーの供給過剰という問題というのは、いわゆる規制緩和以前から起つていた現象だということも留意しておきたいと思ふんですね。

九七年に規制緩和計画で適正車両数を弾力的に緩和するということになりました。九八年にはこの基準車両数の一・二倍まで供給量が認められたと、こういう経緯があります。ですから、二〇〇

〇年の大阪で見ますと、七千九百九十五台が基準車両数になっていますが、これ一・二倍まで認めるということになりますので、九千五百九十四台になるわけですね。ところが、実際はそれをも大きく上回つて供給量は一万三千台ということになっていましたので、一・二倍どころか一・六倍まで、実際、規制緩和前にも認めていたということになっておりました。そんなときに規制緩和が飛び込んできたわけですから、業界の状況というのを更に急激に悪化をさせたということでもあります。

ですから、私は、よく規制緩和自体は間違つていなかったという話もありますけれども、特に行政の方から出されますけれども、しかし、実は規制緩和というのは規制緩和前からあつたということとを指摘をして、この点での行政の責任ということもあるということも言つておきたいと思ひます。

さて、次の質問に移りたいと思ひますが、下限割れ運賃についてであります。大阪府下では、九五年当時の営業収入は一日四万三千円でありました。二〇一一年には二万七千円にまで落ち込んで、本当に苦しい状況になっております。そして、大阪特有の問題として、初乗り運賃に差があるということがあります。いわゆる下限割れの運賃であります。二〇一三年の十月一日現在でこの下限割れ運賃の認可を受けた事業者は、これ全国で三百七あります。そのうち近畿運輸局内のものが八十五あります。三割近くなつております。

料金が安いということになりますと、お客さんは、利用者は集まりますけれども、しかし一方で、単価が安いために長時間労働になつてしまふと。また、通常運賃で運行している業者の方は客が取られる、減つてしまふので、逆にまた長時間労働になつてしまふと。下限割れ運賃が過当競争を生じさせている原因の一つであり、それが業界全体の労働条件も下げていると、これが実態だと思います。

そこで、提案者に質問をしますけれども、この下限割れ運賃がこれまで過当競争等労働条件の悪化をもたらしたことに付いてどのように認識をされているのかということと、そしてもう一つは、本改正でそれを改善させることができるのか、これについてお答えいただけますでしょうか。

○衆議院議員（三日月大造君） ありがとうございます。

化をもたらしたことに付いてどのように認識をされているのかということと、そしてもう一つは、本改正でそれを改善させることができるのか、これについてお答えいただけますでしょうか。

改善するためにこの法案を提出しました。それで、より安くより良いサービスをという、そういうそれぞれの事業者の努力を否定するものではありませんけれども、タクシー事業においては、先ほど先生が御指摘していただきました供給過剰の状況に加えて、歩合制の給与というものも相まつて、運賃値下げ競争と過当競争によつて安全性の低下をもたらしてしまつていふ状況、これを一日も早く改善すべきだということで、本法案におきましては、特定地域及び準特定地域において公定幅運賃制度というものを導入いたしました。

一定の幅の範囲内の運賃は自動的に届出が受理される一方、その幅を下回る運賃届出につきましては、下限割れ運賃として変更命令の対象として、是正をしつかりと措置してまいりたいというふうに考えております。

○辰巳孝太郎君 今、公定幅運賃ということがありましたが、現在では、いわゆる上限と下限の運賃です。特にならぬ下線の料金については適正な原価に適正な利潤を加えたものということになつております。いわゆる自動認可運賃の上限と下限の差というのは、五％から六％の間に収まっているということになります。

続けて提案者にお聞きしますが、これは確認なんです。今回の法改正で特定又は準特定地域に指定された地域においては今度は公定幅運賃ということになります。その幅の決め方というのはこれまでと同様と考えていいのでしょうか。

○衆議院議員（三日月大造君） これまでと同様に十六条の二項に、第一号から第三号の三つの基準に適合しなければならないというふうに規定をしております。その規定、読み上げればちよつと

時間になるので省略いたしますけれども、全てこれは自動認可運賃に係る審査基準を定めた道路運送法第九条の第三項の第一号から第三号と基本的に同じ内容というふうになっております。

○辰巳孝太郎君 同じ内容、同じような決め方ということでありました。

もう一つ関連して伺いますが、その大阪特有の運賃割引として、極端な遠距離割引というものがあります。これは、五千円以上の料金の部分については半額にするというものでありますが、これが大阪ではほとんど広がって、労働者にとっては長距離を走る割には運賃水揚げが少ない、また、事業者にとっては売上げが上がらないと、こういう現状になっておまして、これが多くの業者で大阪では特に行われておりますので、各社共に消耗戦ということになっております。

これでは本場に十分な安全が確保できないというふうには私は思っておりますが、これも業界の抱える一つの、大阪特有の問題ではありますけれども、問題だと思えますけれども、このことについても、この遠距離割引、過度な遠距離割引について、提案者の方にひとつどのようにお考えかということもお聞きしたいと思えます。

○衆議院議員(三日月大造君) 先生御指摘のとおり、タクシ業界にある慣行ですね、累進歩合制でありますとか、先ほど話題になりました運転者負担とか、加えて、先生のおっしゃった長距離の過度な割引が運転者の無理を生じさせ、かつ安全性を損なってしまうという悪循環は断ち切るべきだというふうに考えております。

恐らく先生、運賃ダンピングについての御指摘だと思ふんですけれども、これも先ほど来先生から御指摘いただいたように、適正な原価に適正な利潤を加えたもの、この割引制度というものが適正な原価に適正な利潤を加えたものということになつていくかどうかをやはり一件ずつ厳格に審査をし、その適否を認めるという原則を、この法改正を機に更に徹底してまいりたいというふうに思っております。

○辰巳孝太郎君 最後に、消費税の増税の影響について一言言っておきたいし、聞いておきたいと思ふんですね。

これだけの規制強化というのを今回提案をされております。やはり安全運行のためには労働条件も上げなきゃいけない、適正な供給量にしなきゃいけないと、こういうことだと思ふんですね。

九七年に消費税が三%から五%に上がりました。その年の大阪府下の総運送収入は、前年と比べてマイナス八・五%になりました。その翌年、九八年は前年からマイナス九・九%、翌九九年もマイナス四・四%になりました。消費税が上がってから僅か三年の間に二割以上の収入が激減したことになりました。もちろん、その後も下がり続けているわけでありまして。タクシ業界というのは、景気後退の影響を一番早く受け、景気が良くなったときは一番最後に来ると、こうも言われております。

私はこれ局長にお聞きしますけれども、せっかく規制強化にかじを切っても、消費税が上がれば業界は更に苦境に立たされることになります。それでは、公共交通機関としての役割は本当に果たされなくなります。私は消費税の増税を中止するべきだと思っておりますけれども、この点いかがでしょうか。最後にお聞きして終わります。

○委員長(藤本祐司君) 時間が来ておりますので、端的にお願ひいたします。

○政府参考人(田端浩君) 消費税の引上げに伴います公共料金の設定でございますが、今年八月、政府全体の方針に基づいて、円滑かつ適正な転嫁を基本として対処していくということで、タクシ運賃も同様だと考えております。

タクシ事業の場合、今回のいろいろな対策を取った上で、また需要の活性化とか拡大の取組もきっちりいたしますので、消費税引上げ後の転嫁後におきましてもこの需要拡大をきちんと取り組んでいくということで取組を促進していきたいと思っております。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井邦彦でございます。

ます。よろしくお願ひいたします。

七番目の質問でございますので、各委員の先生方と多少重複することもあるかと思いますが、でも、どうか丁寧な答えをお願ひをしたいと思います。

タクシ業界、私も運送業を営んでおりました経験上、人ごととは思えないですし、経営者側、また輪っぱを握って生活を立てているドライバーの身、両面を私なりに理解をしておるつもりであります。まさにこの時期に本法案を提出されたことは誠に有意義なことと私は感じ取っております。

そこで、タクシ業界というのは非常に貢献をしております。御承知のとおり、大正元年八月五日に日本で初めてのタクシが有楽町で走り始めた。今年百年目ということになるわけでありまして、御承知のとおり、鉄道、バスとは違いまして、鉄道、バスは大量輸送、また乗り合い輸送と、バスは、ということになります。急速に進んでいる高齢化社会の中で、そしてまたオリンピックも決定をいたしました。そしてまた、観光初は三千万人ということでありましたけれども、それなりに観光立国ということで成長戦略にも入っている項目であります。そういうことを考えますと、まさにドア・ツー・ドア、フットワークが良く、そしてまた柔軟できめ細かい、このようなタクシ業界に対する期待というものはますますこれから高くなっていく、このように感じております。

そういう中で、特に規制緩和のことから触れさせていただきますが、この規制緩和による競争原理は、時として経済最優先の考え方に陥り、サードピスの低下、そして安全性が損なわれる危険性がはらんでいる、このように、まあ鉄道に関しても同じようなことが言えるわけでありまして、そう思っております。

そこで、本法案の通称はタクシサービス向上安心利用推進法案、このように伺っております。

この本法案にある制度変更によつてどのようなサービス向上と安心利用につながるのか、御説明をお願ひを申し上げます。

○衆議院議員(金子一義君) この業界に非常に精通をされておられる室井先生から、この法案を非常にタイムリーに提出されたという御評価をいただきました。大変有り難く思っております。

その上で、タクシ、これによりまして安心利用、これはこれまでこの委員会でも御答弁させていただきましたように、運転者の待遇改善、労働状況の悪化というのを打破していくということと賃金の上昇を通じて運送の利用者の安全を守っていく、同様にタクシサービスの向上も図ってきたい。特にサービスの向上につきましましては、運転者の登録を全国に広げることによって、言い方が少しきついかもしれませんが、悪質な運転者がどこか別のところに行つて同じ行動を取るというようなことがないように、あるいは、今まで大都市に限られておりました運転者の試験を枠を広げて、そしてサービスの向上でできるようなしていくといったようなことも今回付け加えさせていただきます。また、道路運送法に過労運転防止というものを厳格に法律として入れることによりまして、事業者に対して、そのことをより厳しく守つていただくようにすることによってサービスの向上というものを図っていただきたいと思います。

なお、付け加えさせていただければ、先ほど来出ておりますオリンピックに向けて外人対応のタクシコーナー設けるですとか、今、GPSで配車等々を進めておりますけれども、まだまだ一部事業者にとどまっております。こういう効率的な配車あるいはスマートフォンによる配車等々を更に全事業者に広げていくことによつてよりサービスの向上を図ってもらいたい、このこともこの法律の中に盛り込まれていくところでありまして、○室井邦彦君 金子先生の一言一句しっかりと、責任あるまたお答え、また御意見だと思ひます。国土交通大臣を経験された方のお言葉であります。

ので、ひとつしっかりと御指導をお願いを申し上げたい、このように思う次第であります。

続いて、二問目に入ります。

この特措法において、各事業者の特定事業計画の作成には強制力がなかったわけであります。そのため、地域によって事業者の減車へ取り組む姿勢に大きな開きがありました。減車を拒否する業者、また消極的な業者が存在する。業界内に不正、不公平感が生じていたということであります。また、下限割れ運賃の改定に応じない業者の存在する地域もある、このように聞いております。公平公正な競争が見込まれないような現行制度において再び業界の混乱を招く結果とならないか、私はもう大変心配をしております。この法案によつて、公平公正な競争が確保されることを期待するところではありますが、そこで、本法案における特定地域では、強制力ある供給削減措置を導入していることから、その法的効果を鑑み、特定地域の指定については厳格な基準の下で恣意的に行われることのないようにすべきと考えます。この点についてどのように考えておられるか、御説明をお願いいたします。

○衆議院議員(赤澤亮正君) 特定地域の指定については厳格な基準の下で恣意的に行われることのないようにすべきという室井先生の御指摘のとおりだと思います。

○衆議院議員(赤澤亮正君) 特定地域の指定については厳格な基準の下で恣意的に行われることのないようにすべきという室井先生の御指摘のとおりだと思います。

本法案においては、改正後の特措法の特定地域については、タクシー事業者が供給過剰であると認める場合であつて、日車管収の状況、法令違反などの不適正な運営の状況に照らして、供給輸送力の削減をしなければ地域公共交通として機能の十分な発揮は困難であるため、タクシー事業者の適正化及び活性化を推進することが特に必要な地域と規定しておりまして、供給過剰が実際に発生していることが要件として明確に位置付けられております。

したがって、改正後の特定地域は、現行の特定地域のうち、より厳しい客観的な基準により供給過剰が実際に発生していると認められる地域のみ

が限定的に指定されることを想定しております。また、国土交通省において、そのような基準を新たに作成し、適切に運用してもらうことが必要であると考えております。

さらに、特定地域の指定に際しては、地方公共団体の長が国土交通大臣へ要請できるということとされていきます。第三者による公平かつ合理的な判断を担保することを目的として、運輸審議会への諮問を経て国土交通大臣が指定する制度となつておりまして、恣意的な運用とならない仕組みとしております。

○室井邦彦君 どうかよろしく御願いを申し上げます。

続きまして、強制力のあるこの供給削減措置が講じられることになる、そして、特定地域の指定は解除されるが望ましいというような意見もあることを承知いただいた上で、強制力のある減車への取組や下限割れ運賃に対する変更命令等、供給の側だけでなく需要の側においてもその掘り起こしに努めるべきであると考えております。

また、本法案において需要の拡大につながるような措置は講じられているのか、御説明をください。

○衆議院議員(渡辺博道君) 室井先生、ありがとうございます。

今回の需要と供給のバランスであります。供給過剰地域のみならず、その以外においても需要の喚起というのが大変重要でございます。本法案においては、地域全体での需要の拡大を図るための仕組みといたしまして、地域計画にタクシー事業者の活性化を推進するための措置を定めることができることとしており、これによりサービスの高度化や多様化を通じた需要の掘り起こしを促進していきたいと考えております。

これに加えて、本法案では、現在主要都市に限定されている運転者登録制度を全国に拡大させる措置、東京、大阪等に限定されている運転者登録に係る試験制度を主要都市に拡大させる措置を講ずることとしており、運転者の質の向上が図られ

るものと考えております。

したがって、本法案におけます地域全体での需要の掘り起こしや運転者の質の向上を通じたサービス面のレベルアップにより、タクシー事業者における需要の拡大が図られるものと考えております。

○室井邦彦君 よろしく御願いを申し上げます。

それでは、引き続き質問いたしますが、頑張つて成果を上げている業者にはその頑張つた成果が報われるべきと考えます。本法案においてこのような措置は講じられているのか、御説明をいただきたいと思ひます。

引き続いて、時間ございませんので、もう一つの質問をさせていただきます。

この本法案による公定幅運賃制度が導入されることとなります。この制度がタクシー運賃を高くすることに繋がらないのか、心配する意見もありますが、実際のところはどのようになっているのか、御説明をください。

○衆議院議員(渡辺博道君) まず、第一問目の問いに答えさせていただきます。第一問目の問いに答えていただきたいたいと思ひます。

頑張れる者が報われるような制度であるかという点であります。

この法案につきましては、特措法第十五条二項の一項では、準特定地域における増車については、安易な供給拡大を抑制することを目的として、道路運送法に基づく認可の一般的な要件として、供給過剰とならないものであることを追加するとともに、申請事業者における営業面等での企業努力の状況も基準として追加してございます。

この規定により、準特定地域において新規需要が発生した場合、既存のタクシー事業者のうち頑張つて成果を出している事業者、具体的に申しまして、道路交通法などをしっかりと守り、交通事故の防止に取り組むとともに、サービスの向上や高度化を通じてタクシー一台当たりの売上げを伸ばしているといった他の事業者の模範となるタクシー事業者からの増車申請が優先的に認められることとなり、この点において本法案は頑張つた者

が報われるような仕組みを整えているものと考えております。

この規定に基づいて、国土交通省において準特定地域における増車に係る事業計画変更を認可する場合について、特定地域として指定された直近の実績を含めて、事業者一台当たりの増収実績や雇用する運転者の賃金増の実績等をその基準として設定し、適切に運用してもらいたいと考えております。

○衆議院議員(三日月大造君) 公定幅運賃につき

まして、設定される運賃の幅については公定幅運賃になつても基本的に、変更されることなく、現行の五から六という幅が維持されるというふう

に考えております。

先生御指摘のとおり、安易な値上げが行われな

いように、しっかりと利用者利便の確保の観点も十分に踏まえて、能率的な経営を行う標準的な事業者における適正な原価に適正な利潤を加えることにより設定されるよう、しっかりと指定に取り組んでいただくよう、こちら側としても監視、またチェックをしてまいりたいというふうに思つて

います。

○室井邦彦君 終わります。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智

でございます。

我が党は、タクシーの行き過ぎた規制緩和の是

正を求めてきておりまして、本法案に基本的に賛

成でございます。提案者の皆様に心からの敬意を

表します。

まず、厚生労働省に運転者の労働条件について

伺います。

タクシー業界では歩合制賃金が一般化しており、いわゆる累進歩合制も蔓延しております。また、多くの事業所で、本来事業者が負担すべき車載機器等の設備やチケット、クレジットカードの手数料の一部を慣例的に運転者に負担させています。さらに、ここ数年、大阪の五千円を超える運賃を五割引きするいわゆる五五割など、大幅な運賃割引も広がっています。利用者にとっては短期

的には低価格なサービスであります。歩合制の運転者の賃金低下を招き、事業者の収入にも悪影響を与え、結果として安全や高い水準のサービスといった利用者利便を損なっております。

運転者の労働条件についてどのような御認識でしょうか、伺います。

○政府参考人(大西康之君) タクシー労働者の労働の実態についての御質問でございます。

平成二十四年で、まず労働時間でございますけれども、二千三百六十四時間という具合になっておりまして、全産業の労働者と比べて二百二十八時間長いという結果が出ております。また、賃金でございますが、年間平均賃金が二百九十五万円という具合になっておりまして、こちらは全労働者と比較しまして百七十八万円少なくなっているというような状況でございます。

また、最低賃金に關しましては、最低賃金法の四条の違反ということでございまして、こちらはタクシー事業、平成二十四年でございすけれども、一五・七％の違反が見付かっている、これも全産業の二・〇％に比べて高い割合というようにございまして、この労働基準関係法令上の問題につきましてはいろいろ生じているのではないかとという具合に労働条件の關係は認識しております。

○吉田忠智君 今、厳しい実態の報告をいただいたわけですが、次に、国土交通省に質問します。

輸送の安全確保は国土交通省の責務であります。賃金制度は労使の契約であると看過されてきたのですが、現状のタクシー運転者の賃金制度は輸送の安全と相入れません。累進歩合制については、国交省も厚生労働省の通達と同列に禁止措置をとるべきであります。手数料の運転者負担については、厚生労働省と連携して、少なくとも給与の全額支払の原則に抵触する部分については厳格に禁止をしていただきたい。大幅な運賃ダンピングについても、過度な割引は長期的な安全やサービスを損なうもので、厳しくチェックをしていた

だいたいと思いますが、いかがですか。

○政府参考人(田端浩君) タクシー事業におきましては、費用に占める人件費の割合が高いほか、運転者の賃金が歩合制となっていることが大きな特色となっております。しかしながら、この歩合制のうち、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減するなどの累進歩合制度につきましては、運転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、先ほど御答弁ありましたように、厚生労働省において通達に基づき廃止するよう指導を行っているものと承知しております。

今後においても、厚生労働省と連携いたしまして累進歩合制の廃止について改善指導に努め、また、労使双方に対しまして本法案の趣旨を踏まえた真摯な対応を行うよう促すとともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行えるよう対応してまいりたいと考えております。

また、一部のタクシー事業者においてあしき慣行になっているとも聞きますいわゆる運転者負担の問題でございます。すなわち、タクシー事業者において当然に必要となつてきます経費の全部又は一部を運転者に負担させることについても問題が多いものと認識をしております。労働関係法令に違反するケースについては厚生労働省と連携いたしまして適切に対応していく必要があると考えております。

最後に、御指摘の割引運賃については、適正な原価に適正な利潤を加えたものとなっているかどうかを審査するに当たりまして、申請にかかわる原価について、個別の費目ごとに、それが輸送の安全、利用者の利益の保護など道路運送の目的に照らして不適切なものとなっていないかどうかという観点で、一件ずつ慎重に審査を行っております。

以上でございます。

○吉田忠智君 そうした行政の立場での基本的な認識を伺った上で、提案者に質問をさせていただきます。

これらの運転者負担を放置した状態で初乗り運賃と爾後料金だけの公定幅運賃を決めても、労働条件は改善しないのではないのでしょうか。

本法案では道路運送法に過労運転の防止を盛り込まれましたが、どのような趣旨でしょうか。特に、大幅な運賃ダンピングの防止に当たって、公定幅運賃の策定の際に協議会の意見をしっかりと踏まえるべきだと考えますが、運転者の労働条件についてどのように改善していけるのでしょうか。

○衆議院議員(三日月大造君) 吉田先生、同じ認識です。

先ほど来答弁がありましたように、タクシーの給与は歩合制で支払われ、供給過剰状態がなかなか改善されず過当競争になり安全性が損なわれ、結果的に利用者の利便が損なわれる、こういう状況を改善するために、やはりまず輸送の安全の確保が第一ということで、この法案で、過労運転防止するための措置を講じなければならぬ旨、道路運送法の条文としてこれは明記することとさせていただきます。同時に、過労運転防止措置を義務付けることとさせていただきます。

先生御指摘のとおり、もちろん運転者負担もそうです。累進歩合制もそうです。禁止されているにもかかわらず実態として横行しているものについては、厚生労働省、国土交通省連携をしてしっかりと是正をしてまいると同時に、せっかく公定幅運賃制度を導入するわけですから、この公定幅運賃が導入されるというこのことを踏まえて、この制度を没却しない範囲内で、一定の基準に基づいて事業者単位でこの運賃ダンピング、大幅割引制度についても厳格に審査が行われるということも含めてしっかりと対応してもらおうという我々も見守ってまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 ありがとうございます。

次に、協議会等について伺います。

二〇一一年十二月、公正取引委員会から、新潟交通圏のタクシー会社の当初二十五社に対して排

除措置命令と二億三千万円に上る課徴金納付命令が出されました。現行特措法の下、国交省主体で開かれてきた地域協議会において、減車、休車共に、運賃も運輸局の指導と業界の努力によって、結果として地域の自動認可枠へと収められてきました。しかし、新潟では公取は、北陸信越運輸局の指導を受けて事業者が運賃を決定していったことを価格カルテルと決め付けています。

本法が成立した場合、新潟の教訓は生かされるのでしょうか。独禁法などとの関係で減車や運賃についてどのような措置をとるのでしょうか。

○衆議院議員(三日月大造君) 平成二十三年十二月二十一日、今先生が御指摘になりました、公正取引委員会から排除措置命令と課徴金納付命令と、そして減車に対する注意文書が出されました。私たちにとても衝撃でした。今審判中だと承知しておりますけれども、衆議院における附帯決議の八に盛り込まれたとおり、本法案の施行に際して、国土交通省において、公正取引委員会の独占禁止法についての見解に基づいて、改正後の特措法に基づく行為としては、独占禁止法上何が問題とならないとされるのか、何が問題ではないのか、また何が問題となるのかについて、それぞれ明確となるよう文書により周知を図ってもらうこととしております。

○吉田忠智君 関連するので順番変えますが、この新潟の問題は現在審判中でありまして、軽々に言及できないことは承知しておりますけれども、全会一致で成立した現行法に基づく行為が価格カルテルと指摘されております、私は公取の事実誤認だと考えていますが、国交省や国会にも責任の一端があると考えます。

私は、移動の権利を保障し、輸送の安全を確保するため、審判に影響を及ぼさない形で新潟交通圏のタクシー事業の再建に政治が手を差し伸べるべきだと考えますが、提案者の御所見を伺います。

○衆議院議員(三日月大造君) 政治が責任を果たすためにこの法案を出したんです。政治が責任を

果たすためにこの法案を党を超えて検討し、提出をさせていただきますので、まずはこの法案を成立、施行させることによって、実効ある、もちろん新潟も含めて実効ある減車措置が行われる、また運賃についても、適正な競争、サービス向上、安全性向上につながる運賃制度になるよう、一日も早くこの法案を成立させ、と同時に、法案に書かれていること、法律に書かれていることが現場においてしっかりと施行されるよう、また一緒に、先生共々見守ってまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 ありがとうございます。

最後の質問ですが、労働組合は現場を一番よく知る立場であり、当然協議会に入ると思いますが、協議会は当該地域の各産別労組を広く構成員として多様な意見を反映すべきであります。しかし、現状、一部地域では構成員の選出に偏りが指摘されています。

こうした実態を改め、各産別労組から一名は出席させるようにすべきではないかと考えますが、国交省に伺います。

○政府参考人(田端浩君) 本法案により改正後の特措法第八条三項におきまして、特定地域及び準特定地域の協議会は、構成員が任意に加入し、又は脱退することができるとでなければならぬと規定されているというふうに承知しております。

なお、本法案が成立する場合において、特定地域、準特定地域が指定された後の各地域における協議会の運営につきましては、第八条第三項の規定を踏まえて適切に対応、対処していく必要があると認識しております。

○吉田忠智君 是非、現場を一番よく知っている方々の声を反映させるという立場でまた御努力をお願いしたいと思います。

最後に、私は、本法案の採決、成立を、昨年十一月二十九日に亡くなった全自交労連の故郷鳥康博氏にまず御報告したいと思っております。氏は、タクシー運転者の人間としての尊厳を守り、業界が健

全に発展することに生涯をささげ、誰よりも本法案の成立を心待ちにしておられました。

政党、経営者、国土交通省あるいは所属組合の別を超えて、一度でも交流のあった方はこのことに御異議はないと確信をします。我が党、また私自身も故郷鳥氏の遺志を受け継いでいくことを決意をして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) 他に御発言もないようです。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等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤本祐司君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、田城君から発言を求められておりますので、これを許します。田城郁君。

○田城郁君 民主党の田城郁です。

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等の一部を改正する法律案に対して、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、日本維新の会及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府及び関係者は、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、その運用に万全を期すべきである。

一 一般乗用旅客自動車運送事業が地域の公共交通機関として重要な役割を担っていること

を関係者は認識し、運転者登録制度の拡充や旅客自動車運送適正化事業実施機関制度の導入等が行われることを踏まえ、引き続き運行の安全を徹底するとともに、サービスの高度化や高質化に積極的に取り組むことを通じてサービス面での競争を活発に行い、利用者利便の一層の向上を図られるようにすること。

二 特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこととし、現行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に基づく特定地域に係る指定基準より厳しい客観的な基準を設定した上で、適切に運用すること。

三 特定地域の協議会における特定地域計画の作成に際しての協議会としての合意の要件として、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシー事業者のカテゴリー毎に車両台数シェアを等しくした基準を設定することとし、これを周知・指導すること。

四 特定地域計画に記載する削減すべき供給輸送力、供給輸送力の削減の方法等については、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシー事業者のカテゴリーに応じ、一律ではない削減率による減車(地域毎に設定されている最低車両数を下回らない台数までとする)や営業方法の制限を柔軟に行うことができることとし、参考となる具体的パターンを示すなどの方法によりこれを周知・指導すること。また、設定される削減率については、あらかじめ協議会で合意した基準により加減等の調整もできることとし、これを周知・指導すること。

五 準特定地域における増車に係る事業計画変更の認定について、事業者の一台当たり増収実績(特定地域として指定されていた直近の期間に係るものも含む)、雇用する運転者の賃金増の実績等をその基準として設定し、適切に運用すること。

六 国土交通省は、公正取引委員会の私的独占

の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後の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に基づく行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確となるよう、文書により周知を図ること。

七 国土交通大臣が指定する運賃の範囲については、利用者利便の確保の観点から十分に踏まえて、安易な値上げが行われないよう指定に取り組むこと。

八 国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること。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とともに、取組状況を把握し助言等必要な支援を行うこと。

九 一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。

十 国土交通省は、運転代行業者による場合も含め、いわゆる白タク行為が行われることがないよう、関係機関と連携して監視・取締りの強化を図ること。

十一 本法の施行後も、個人タクシー事業者による事業の譲渡・譲受が円滑に行われるよう、譲受しようとする者に対する試験制度等の運用改善に取り組むこと。

十二 旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の推進に当たっては、その周知を図るとともに、適正化事業が的確に行われ、旅客からの旅客自動車運送事業に関する苦情の解

決が迅速になされるよう、適切な支援等に努めること。

十三 本法の趣旨を踏まえ、タクシーの供給過剰対策、運転者の健康を守る観点等からの過労運転防止対策などの推進を図るため、関係省庁連携の下、監査指導体制の充実強化に努めること。

十四 本法の施行後における施行の状況や効果について、三年毎に総合的に検証を行い、その結果を本院に報告すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いをいたします。

○委員長（藤本祐司君） ただいま田城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願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（藤本祐司君） 多数と認めます。よつて、田城君提出の附帯決議案は多数をもつ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、太田国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。太田国土交通大臣。

○国務大臣（太田昭宏君） ただいまの御決議につきましては、その趣旨を十分に尊重し、関係省庁等と連携を図りつつ努力してまいる所存でございます。

○委員長（藤本祐司君） 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（藤本祐司君） 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。

午後零時二十五分散会