

## 平成 25 年 06 月 06 総務委員会での会議録

○上西委員 日本維新の会、上西小百合です。

通告に従って質問をさせていただきます。

地方自治に影響を及ぼす国の政策の企画及び立案並びに実施について、関係する大臣と地方六団体の代表者が協議を行うことにより、地域主権改革の推進を図るとともに、国及び地方公共団体の政策の効果的かつ効率的な推進を図るために法制化された国と地方の協議の場が、昨日、約五カ月ぶりに開催されました。

顧みますと、民主党政権時代の平成二十三年六月からの半年間で、臨時会合も含め八回も開かれていました。もっとも、民主党政権は政策の中心に地域主権を掲げ、その担い手は基礎的自治体である旨を当初から明言して発足していましたし、地域主権推進のために、基礎的自治体の能力や規模などに応じて、対処、対応ができるあらゆる事務事業の権限と財源を国と都道府県から移譲するとしていましたから、これだけ頻繁に国と地方が協議を重ねるのは、当然といえば当然であったのだと思います。しかし、平成二十四年には臨時会合を含めてもたったの三回しか開かれませんでした。

そして、昨年末、政権交代後、安倍内閣になると、政権発足からわずか数週間後のことし一月十五日に早速、新政権第一回目の会合が開かれ、地方自治体や国民は大いに期待に胸を膨らませました。ところが、それを最後に、昨日まで安倍政権下の二度目の協議の場は開かれていませんでした。

一月十五日の回には安倍総理大臣も出席され、地方にかかわる重要政策課題について、地方と連携して政策を進めていくため、この国と地方の協議の場を活用していきたいと述べられ、頻繁に開催されるニュアンスにあふれていたと思います。そして、早期開催を期待されている方も特に地方には多かったと思われる。

従来、通常国会中でも開催例は多く、また、既に協議の場の必要がなくなったほど協議がし尽くされた状態ではないことは誰もが認識しているところです。なぜ約五カ月間にわたってこの国と地方の協議の場が開かれなかったのか、その理由と今後の見通しをお聞かせください。

また、この国と地方の協議の場は、現在大阪市長である我が日本維新の会の橋下徹共同代表が大阪府知事時代に提唱し始め、民主党政権下で法制化され、開催が実現したものです。法的には、国と地方が対等になり、旧来のような上下あるいは主従関係がなくなったとは言いながら、実情はまだまだその実感ができる段階ではありません。

現政権は、この国と地方の協議の場をどのように位置づけ、どのように活用されようとしているのか、非常に気になります。単なる地方のガス抜きとして使われるのでは意味がありませんし、また、地方が要望を出し、国が小出しに譲歩して妥協点を探る、まるで労使交渉のような従来型のパターンでは国民が納得しません。現政権がこの協議の場をどのように位置づけ、どのように活用しようとしているのかの御答弁もあわせてお願いします。

○新藤国務大臣 この国と地方の協議の場ではありますが、それは、国の政策に関する地方自治に影響を及ぼす重要事項について協議をするということでもあります。

それは、まず一つに、国と地方の役割分担に関する事項、二つ目に、地方行政、地方財政、地方税制その他の地方自治に関する事項、それから三つ目として、経済財政政策、社会保障に関する政策、こういった事項のうちの地方自治に影響を及ぼすと考えるものの重要なものを協議するという場であります。

そして、これは、国と地方が連携して政策を進めていくという意味において、議論を行う法定の場、これは国、地方双方にとって有意義なものであると思いますし、また私たちも活用していきたい、このように考えているわけです。

ことしの一月十五日には、政府の行う経済対策、それから平成二十五年度の予算編成及び地方財政対策について協議いたしました。それから、昨日は、地方分権改革の取り組み、さらには骨太の方針の策定などを議題といたしまして、闊達な議論が行われました。

この国と地方の協議の場の開催に当たっては、協議事項、開催日時、これは事前に地方六団体と連絡調整の上で進めているわけであります。

それから、国、地方の協議の場というのは、関係大臣が出て、官房長官それから特命担当大臣、総務大臣、財務大臣、それから総理大臣が指定する国務大臣、そして総理はいつでも出席できる、こういう規定になっているわけですね。そして、地方の六団体ということで、知事会、市長会、町村長会、そして県会、市会、町議会、それぞれの議会の代表、そういった方々が一堂に会します。

この国と地方の協議の場が全ての解決の場ではないということです。これ以外に、知事会との連携があります、市長会との話し合いもあります、議長会ともあります、町村会ともあります。それぞれの幾つものいろいろな会議を経た上で、最終的に国と地方が一堂に会して、方向性を確認したり、それから政策を御報告した上で意見をいただくだとか、そういう場でありまして、国と地方の協議の場が全ての場ではないということはぜひ御理解をいただきたいというふうに思います。

私とすれば、必要に応じ、そして地方等の御要請も踏まえて、適宜、連絡調整の上で開催をしているということでありまして、ちょうど年度が変わるとき、一月の十五日のときには、これからの補正予算、それから二十五年度の予算編成についての意思の疎通を図っておく必要がありました。それから、地方公務員の給与の問題についてはとても大きな御心配がありましたし、私たちがきちんと説明をさせていただきたい、こういうことでやりました。

今年度は、十二月の末に政権が交代して、本来政府予算原案を出さなきゃいけない日に、そこから予算編成が始まったんです。そして、この厳しい経済状況にカンフル剤を打ち込むための補正予算を用意して、その審議をいただきながら、今度は当初予算をやっていた。通常でいえば四カ月ぐらいおくられているわけですから、それを詰めるための作業をやりながら、その中で地方の皆さんとのいろいろな連携もとっている。

我々総務省とすれば、これはもう本当に頻繁に連携をとりながらいろいろな調整を進めているということでありまして、その集大成と、それから来年度の体制が、例えば地方財政審議会からの来年度の方針とかそういったものが出てくる、骨太の方針の中身があらあら見えてきた、こういう状態できのうの段階になったのでありまして、それぞれ必然性とそれから調整を経た上での開催だ、このように御理解をいただきたいと思います。

○上西委員 ありがとうございます。

消費税の地方財源化など、本当に今たくさん大きな課題が山積している中、地方の声がきちんと反映され、そして議論でき得る場として、大臣おっしゃってくださいましたが、今後どんどん活用していただきたいことを強調させていただきまして、次に移らせていただきます。

私の地元大阪では、高齢者を中心に今でもタクシーのことを円タクというふうに呼ぶ方がいらっしゃいます。意味もわからず、私も小さいころから耳にしておりましたが、最近、一九二四年、大正十三年、普通選挙法改正で、選挙権が直接国税を十円以上納付する二十五歳以上の男子に改正され、有権者が全国で一気に三百万人を突破した記述の関連として、その年に初めて大阪に円タクが登場したと書かれていて、驚きました。

日本で初めてタクシーが登場したのは銀座で、一九一二年、明治天皇崩御の直前だったそうです。それ以来、全国に広がりを見せたものの、料金体系がばらばらで、利用するには相当の勇気とそして経済力を要したそうです。そこで登場したのが大阪一円を代金一円均一で走るタクシーで、それを円タクと呼んだそうです。そして、それが同一地域統一運賃のはしりだったということです。

戦後の動乱期を経て、自動車販売数もふえたころには、乱暴で粗雑なタクシー業者がふえ、高度経済成長期には、国はタクシー運送にかかわる者を対象にした立法をし、大都会ではドライバーを登録制にするなどの措置がとられるようになったそうです。その後も、時代とともにさまざまな見直しがされながらも、適正な業務遂行を図るための法制化や指導がなされ続けて現在に至っております。

その変遷の中で、特に注目に値するのは、二〇〇二年二月、小泉内閣の規制緩和の一環で改定道路運送法が施行され、新規参入、タクシーの増車、運賃規制が緩やかになり、一九九三年以降徐々にふえていたタクシー運賃自由化の流れにさらなる拍車がかかっていたものの、二〇〇九年十月には、それに逆行するいわゆるタクシー特措法が成立したことが挙げられると思います。

業界団体は、現在、さらなる規制強化をさまざま求めているように伺っております。二〇〇九年のタクシー特措法の成立の背景及び国交省の今後の政策方針、取り組みを御説明願います。

○若林政府参考人 お答え申し上げます。

二〇〇九年のタクシー特措法の背景及び私どもの国交省の政策方針についてお尋ねがございました。

タクシー事業につきましては、平成十四年の道路運送法の改正によりまして、先生御指摘のように、需給調整の規制が撤廃されたわけでございます。それによりまして、参入であるとか、あとは車両をふやすという、車両の増加につきましても原則自由ということになりました。この規制緩和によりまして、サービスの多様化であるとか台数がふえたこともあって、待ち時間が減るとか、そういう効果もあらわれたことは確かである、このように認識してございます。

しかしながら、景気の低迷の長期化もございました、需要の増加は大変限定的なものになっておりまして、むしろ多くの地域で需要が減少しております。

全国ベースで申しますと、平成七年のころは全国で大体二十三億人のお客様を運ばせていただいておりますが、平成二十四年になりましたら、その二十三億人が十五億人まで減っております。こういうふうなことの結果、いろいろな地域におきまして、地域によってはかなり多いのでございますが、いわゆる供給が過剰な状態というのが見られるようになってございます。

先生、きょうもタクシーの歴史を教えてくださいましたが、そもそも、このタクシーの業界なのでございますけれども、どうしてもコスト、費用の中に占めますところの人件費の割合が大変高うございます。そして、運転手さんは、皆さん外でいろいろと稼がれますので、賃金体系もいわゆる歩合制という形で、稼いだ分の何割という形でお給料を頂戴するという形になってございます。

そのために、需要の減少に際しましても、むしろ車両をふやして売り上げ全体を上げていこうというような動きがどうしても出てまいりますので、いわゆる供給過剰が一回発生しますとなかなかこれが長期化しやすいといったような事業としての特性がございます。

この供給過剰状態を放置いたしますと、結局、少ない需要を多くの台数で割りますので、一台当たりの水揚げは減ってまいります。ということは、賃金が大分落ちてくることになっておりまして、運転手さんの労働条件が著しく悪化してございます。

現に、年収で、これは全国平均でございますけれども、平成八年のころは四百十四万ぐらいの収入があった状態でございますけれども、現在、平成二十四年には二百九十四万、全産業平均で五百三十万でございますので、かなり低い状態になっておいて、お客様が求めたいいろいろな運転の仕方によりまして安全性であるとか利便性さえ侵されているような感じになっております。

このような問題を解決するために、先生御指摘の、平成二十一年に国交省の方で、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、先生御指摘のように、よくこれは特措法と言っておりますけれども、この案を国会に出ささせていただいて、両院の御審議を経て、全会一致を頂戴しまして可決していただきました。

以後、特措法に基づきまして、供給過剰が発生した地域を特定地域とした上で、この地域を対象に、期間を決めて、事業者の皆さんで車両を削減してもらうであるとか需要の開拓という取り組みを促進しているようなところでございます。

特措法の施行の後、おかげさまで、一台当たりの収入とか運賃も上昇に転じるなど一定の効果は上がってきているんです。しかし、全般的には、引き続きまだ多くの地域で供給過剰は解消していないものですから、国交省といたしましては、今後とも、現行の特措法をしっかりと運用することによりまして、供給過剰の問題を解決して、タクシーの輸送の安全、利便性の確保を図ってまいりたいと考えております。

○上西委員　ありがとうございました。

要するに、小泉改革で緩和された規制を再び強化することで、タクシー事業者の収益基盤を改善し、そして運転者の賃金などの労働条件の悪化を防ぐのがタクシー特措法の主目的だと理解いたしました。

確かに、タクシードライバーの皆さんの労働条件は劣悪で、ワーキングプア状態であることはさまざまな局面で扱われており、多くの国民が知るところにはなっております。

しかし実際に、大阪ではワンコインタクシーと呼ばれる格安タクシーが何台も走っています。そして、その業者さんたちは異口同音に、人件費や労働環境を劣化させないままでも、タクシー特措法さえなければさらなる低運賃設定や台数増加も可能だと言われていています。例えば、燃料購入のロットをふやして仕入れ値を下げるとか、ハイブリッド車にして燃費をよくする、あるいは使用する車種を見直す、そのような基礎的な経営努力をするだけでも十分値下げは可能だと証言されています。

郵政改革を初め、国民に絶大な支持を得た規制緩和などの小泉改革は一体何だったのでしょうかとの疑問符が拭えません。

国交省が公表しているタクシードライバーの皆さんの一日の営業収益は、平成七年、一九九五年のバブル経済末期の平均を一〇〇とすると、十一年後の平成十八年、二〇〇六年には七八・八にまで下がり、金額も約八千円と落ち込んでいます。タクシードライバーの皆さんの年収額も、国民全体の平均より二百二十万円も低いことも国交省のデータでは示されており、何とかしなくてはならない課題だとは考えています。

しかし、平成七年には既にタクシー業界では同一地域同一運賃の原則は崩れており、また、特措法が解消しようとした小泉政権下での規制緩和は平成十四年、二〇〇二年のことでした。その規制緩和前の二〇〇一年と規制緩和がなされた二〇〇二年の間では、一日の売り上げ平均は千二百四十八円の減で、初乗り客二人分の減でしかありません。要するに、東京を例にすれば、約十一年間の間で大幅なタクシー運行上の売り上げの低下は、二〇〇二年、地下鉄南北線の全線開通や大江戸線の開通など、ほかの交通インフラ整備や経済不況によるところが大きく、にわかに規制緩和が低下の原因だとは思えません。

一般利用者が安心して乗車できるようにとの認可制度だとも思いますが、安くタクシーへ乗りたいのも利用者、国民の心理だとも思います。また、日本は、資本主義、自由主義を原則とし、格安運賃での経営を禁ずることは、憲法が保障する国民の営業の自由の侵害ではないかとさえ思います。

二〇〇九年のタクシーの特措法の施行後、ワンコインタクシーなどの格安運賃が認められなくなってきているのはなぜでしょうか。どうして低価格運行が国民の要望であり、利用者の利益につながると考えられないのか、全く理解できません。現状と今後の見通しについて、国交省の基本スタンスをお聞かせください。

○若林政府参考人 お答え申し上げます。

タクシーの運賃につきましては、道路運送法に定める認可基準を満たすことが合理的に推認できる運賃の幅を地域ごとに運輸局長が公示いたしまして、その幅の中であれば、認可申請があれば自動的に認可しますよという話をしております。その一方で、幅の範囲の外で認可申請がございましたら、それは個別に審査させていただくという形にさせていただいております。この特措法のときに、やはり適正な原価に適正な利潤を加えたものであるかについても審査を行うということになってございます。

また、特措法のときの衆参の附帯決議におきましても、適切な運賃水準が確保されない場合、収益を確保する

べく過労運転が誘発され、タクシーの安全性を損ねるおそれがあることを踏まえて、自動認可運賃の下限を下回るいわゆる下限割れ運賃については厳格に審査をするということで附帯決議を頂戴しているところでございます。

国交省といたしましては、これらの法の規定であるとか附帯決議に基づきまして、従前の自動認可運賃の幅を縮小するとともに、下限割れ運賃の認可申請につきましても、申請事業者の収支情報を確認させていただいて、安全が確保されているか否かを厳格に審査することで利用者の利益を確保していくことを図っているところでございまして、今後ともこれに従って適切に対処していきたいと思っております。

よろしく申し上げます。

○上西委員 ありがとうございます。

タクシー特措法は、さまざま述べてきましたように、供給過剰の進行などにより、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定するというようになっておりまして、決して全国一律ではありません。

しかし、タクシー特措法の諸規定でタクシー業界の基盤強化、タクシー運転手の賃金アップや労働条件や生活の向上が実現するのであれば、なぜ全国一律で適用されないのかが不思議でなりません。それが特定地域に限られるということは、タクシー特措法がタクシー業界を活性化するために根本的な解決策でないことを証明しているように思うのですが、これについて国交省の御所見をお聞かせください。

○若林政府参考人 お答え申し上げます。

先ほどもお答えさせていただきましたけれども、国交省では、平成二十一年に国会に特措法案を提出させていただいて、両院の御審議を経て、全会一致で可決させていただいた次第でございます。

この特措法におきましては、全国では供給過剰の進行により深刻な問題が生じているものではないことから、道路運送法の規制緩和の原則は維持しながら、供給過剰が発生した地域を特定地域として指定した上で、期間を限定して、事業者による車両の削減であるとか需要の開拓の取り組みを促進しているような仕組みになっております。

この法律の施行の後、供給過剰が深刻化している地域として指定された地域におきましては、運転者さんの賃金が上昇に転じるなど一定の成果はありました。その一方で、全国一律に供給過剰が進行しているわけではございませんものですから、国交省といたしましては、引き続き、現行の特措法を適切に運用することによりまして、特定の地域に限って供給過剰の問題の解決を進めて、輸送の安全性や利用者の確保を図っていくという方針でやらせていただきたいと思いますと考えております。

○上西委員 ありがとうございます。

今回は、さまざまなジャンルの多くの事案が、地域の自主性そして自立性を強固にし、改革が推進するように、許認可権や義務づけ、そして枠づけが国から地方に移るように法整備がされています。

そもそも、全国に散在しその数も多いタクシー、ハイヤー会社の経営の理念、そして人材管理、燃料等々の仕入れぐあいなどの調査、審査を国土交通省自体が担うこと、それが大変負担なのではないかと思ひますし、不合理ではないのかと思ひます。

ですので、営業免許権者を都道府県に移譲する方が、地域の実情をより正確に反映し、そして業者にも利用者にも利が多いと思ひますが、これについてはいかがでしょうか。国交省の御所見をお聞かせください。

○若林政府参考人 お答え申し上げます。

いわゆる権限の都道府県への移譲の件につきまして御質問がございました。

タクシーとハイヤー、この事業につきましては、道路運送法に基づいて、輸送の安全確保や利用者保護の観点から、参入するときの許可とか運賃の認可などの規制を設けております。参入するときには国交省が行う許可につきましては、事業をちゃんと的確に実施できる体制であるとか能力が備えられているかということを確認させていただきます。これを目的としております。

この観点から、例えば、車両であるとか車庫、休憩施設、また管理運営体制、運転者さんについての審査を行ってそれを許可するかどうかの判断をさせていただいているところであります。

また、運賃の認可につきましても、適正な原価に適正な利潤を加えたものになっているかどうか、また特定のお客様に対して不当な差別的な取り扱いをしているかどうかなどの観点から、こういった利用者利便の観点から審査させていただいているというところでございます。

こういう輸送の安全確保とか利用者保護を目的としたいわゆる許認可につきましては、全国一律に設定された基準のもとで一体的に運用をされていく必要があるということから、国で一元的に権限を行使することが私どもとしては必要不可欠、このように考えている次第でございます。

○上西委員 それでもやはり私としましては、地域の実情をちょっと配慮していただきたいと思ひます。地方自治体にできることは、財源も含め国から権限譲渡するべき、そして民間に任せられる事項は官から民に移行させるべきだと思ひます。

先ほども申し上げましたが、日本は資本主義そして自由競争を原則とし、格安運賃での経営を禁ずることは、憲法が保障する国民の営業の自由の侵害だと思ひます。自由な経済社会をつくり、そして日本経済を活性化させていただきますよう強くお願いいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。