

全日本トラック協会 事業仕分けの全記録
議論の一言一句をそのまま文章化

(コーディネーター伊藤伸氏)

それではAグループの事業を再開いたします。

衆議院の本会議のめどが立っていないという状況もございます。

ですので午後ずっとになりますが、蓮舫参議院議員にとりまとめをお願いいたします。これからの事業は事業番号A-49、都道府県トラック協会からの出捐金(しゅつえんきん)による事業です。こちら、事業名は出捐金による事業という形になっていますが、ご説明の中では協会がされている事業、複数あると思っておりますが、それをざっと説明をいただいてその後に全体のスキームの話をご説明いただければという風に思っております。それではご説明をお願いいたします。

(全ト協：中西会長)

大変お世話になっております。全日本トラック協会会長の中西でございます。よろしゅうございますか?僭越ではございますけれども、最初に私の方から協会および事業の概況についてご報告、ご説明をさせていただきます。

私ども全日本トラック協会はお手元の資料36ページの公益法人シートをご覧いただきたいと思っておりますけれども、貨物自動車運送事業の適正な運営および公正な競争を確保することによって事業の健全な発達を促進し、よって公共の福祉に寄与するとともに事業の社会的、経済的地位の向上および会員相互の連絡強調の緊密化を図るということを目的として設立された社団法人でございます。簡単に言えば民間のトラック運送事業経営者を実質的な構成員として、もちろん会長である私もその一人でございますが、トラック関係の公益的事業を推進するための全国事業者団体でございます。

その運営も予算や事業計画を始めとして、各都道府県協会会長を主たるメンバーとする常任理事会や、最終的にはさらにメンバーを広げた総会で決定し実施するという事で、民間経営者による民主的運営がなされております。

私どもトラック運送業界はトラックによる物流サービスを通じて国民生活、産業活動を支える大変重要な使命をお預かりしており、会員事業者は本当に日夜努力しておりますが、一方でその99.9%がいわゆる中小零細企業ということで、昨今の経済情勢の中でますます経営状況も悪化しており、みなへトへトになりながら、経営の維持に苦心惨憺しているというのが偽らざる実情でございます。

こういう中で協会としましては、業界全体がなんとか国民の皆様の期待に沿ってがんばっていただけるように、安全環境対策や事業の適正化、経営支援など、お手元資料記載の諸事業を国のご指導をいただき、また貴重な交付金を活用させていただきながら、一生懸命実施しているところでございます。

この意味で、昨年暮れの税制大綱で改めてこれらの事業の意義をお認めいただき、交付金を従来どおりの継続を決定いただきましたことは、私どもとしても大変心強く、今後とも一層事業の適切な推進に努めていかなければならないと決意を新たにしているところでございます。

いずれにいたしましても、毎年度の予算も事業計画もみな苦しい思いをしている業界人同士の厳しい議論を経て決定し実施するという事で、私が会長を勤めてからの経験から申しましてもおかしな無駄が許されるような体制では決してないつもりでございます。その点については本日のヒアリングを通じて格別のご理解をいただくことができれば大変ありがたく存じます。何卒よろしくお願ひ申し上げます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

それでは。

(関係省庁A)

同じ資料の34,35ページで簡単にお時間いただきます。会長のお話にございましたけれども、トラック業の現況現状でござ

いますが、上の円グラフでございますが、トラック輸送を支えておりますのが、こういう事業用トラック、いわゆる青ナンバートラックでございます。

約6割くらいが運んでございます。しかしながらその人たちは10人以下でありますとか、10両以下でありますとか、非常に零細な企業、これがほとんどでございます。右の上の運賃の低下でございますけれども、これも非常にバブル崩壊後、減少してきてまして、大変厳しい競争になってきているということでございます。

経営状況を見ましても、最近△が出てまして非常に赤字がつっているという、こういう状況でございます。トラック協会はこういったトラック業の方に対して、業界活動とか環境対策、それから安全対策、違法事業者というものをある程度排除していく、そういうような改善指導について、これを適正化事業なども含めまして取り組んでいる業界団体でございます。

ちょっと制度を申し上げます。運輸事業振興助成交付金制度でございます。

真ん中にちょっとございましてけれども、いわゆる営自格差、営業用と自家用の格差というものでございます。営業用というものが非常に効率よく走るものですから、自家用トラックに比べまして非常に安全にも環境にも非常にいいものがございます。という意味で、現在の日本におきましても自動車重量税とか自動車税につきましても、この営自格差、自家用にはちょっと重いけれども、営業用には少し軽いとこういうことをやっております。諸外国では韓国等で色々なところで還付制度がございます。

で、今回この制度は実は51年に出来ておりますが、その時に都道府県税、県税でございましたものから、これについて暫定税率が引き上げられた場合に、営自格差を導入してほしいということを申し上げまして、これについて、そういう考え方はいいけれども徴税技術上ですね、なかなか難しい。つまりガソリンスタンドでしか徴税ができませんものから、白であるか青であるかよくわからないということで、なかなかそういうことができないと、課税上の仕組みというものがございました。

そうであれば、各とりまとめの団体である各トラック協会に交付金という形でお金を差し上げようということになったわけでございます。このことにつきましては先ほど中西会長のご説明もありましたが、昨年末の22年税制大綱におきましても今までどおり、従来どおり継続するという形でお認めいただきまして、総務省からもその旨の通知をいただいているところでございます。

このような形で交付金を活用いたしまして社会的に重要な役割を果たしつつあります、こういうトラック事業、中小企業が多くて環境に適応した車に買い替えられないような中小企業、ましてや事業を行ないながら安全環境等々の施策を行なっているところでございます。

細かいことは35ページにいろんな事業を書いてございます。もしご質問ございますればその時にご回答させていただきます。以上でございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

ありがとうございました。では改革推進局より考え方についてご説明をお願いいたします。

(改革推進局)

ご説明申し上げます。資料の37ページでございます。この事業実施のための、「都道府県トラック協会からの出捐」というものが国土交通省の通達を踏まえて行なわれているという状況でございます。

これによって国として必要な事業であってもこれが確実に実施される担保措置が講じられていないのではないか。国民から見るとお金の流れ方、事業実施による成果などが見えにくく分かりにくいものになっているのではないか。というような指摘がございます。

それにしましてもこの制度につきましては、国民にも分かりやすいものとするような取り組みが必要ではないかということが論点でございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

ありがとうございました。では運輸議員よりこの事業の論点についてご説明をお願いします。

(運輸参議院議員)

トラック輸送がわが国の国内物流の6割を占めている、そしてその99.9%の方々が、零細あるいはその小さい規模である、

しかも昨今の原油高の影響、あるいは不景気の影響を直撃して、大変個々の事業者の声を聞くと非常に厳しいというものは、これは誰もがもう、ご案内のとおりだと思っています。

その上で今回仕分けで取り上げさせていただいた中の1つに、枝野大臣がこれまで何度も会見等でも言及をされておりませんが、この制度の建てつけといえますか、税制であるとか、助成交付金のあり方、都道府県のトラック協会、ならびに出捐して中央のトラック協会がまとめているこの建てつけに、大臣は少なくとも問題があるのではないかと、この部分を解きほぐす時が来ているのではないかと、このあり方というのが議論の1つになるのではないかとすることは何度も言っておるのですが、その意味も含めて、是非この制度、税制、あるいは助成交付金あるいは中央と地方の関係、各トラック事業者の関係も含めて皆様方の知見から仕分けの議論を深めていただければと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

それではご質問、ご意見等お願いいたします。

(蓮舫参議院議員)

インターネットでこの仕分けを見ておられる方々、あるいは会場にお越しにいただいている人たちも含めて、ちょっと丁寧なご説明をひとつ、まずお伺いしたいと思っておりますが、もともと軽油引取税があつてそれが引き上げられて、その差額の部分をどうしようかという議論があつたと思うのですが、その成り立ちを簡単にご説明をいただけますでしょうか。

(関係省庁A)

はい、いま蓮舫先生おっしゃいましたように昭和51年に軽油引取税、いわゆる軽油、ディーゼル機関を使っている車が使っている石油というのがございますが、これの暫定税率が上がりました。その時に先ほど申し上げましたように営業用と自家用が違ふ、政策的にはやはり自家用が非常に非効率かつ環境に良くないものですから、これから営業用に転換するためにも営業格差をつけてほしいということをご要望させていただきました。その中で暫定税率後の4割くらい、当初だいたい40%くらいか、こういうものを協会に差し上げるという感じで、そのような数字で実はこの政策が立ち上がりました。

でそれ以降、実は総額が少しゆれておりますけれどもあまり変わっておりませんで、税収はすべて増えておりますので、現在ほしい暫定税率分の約1割、軽油引取税全体のおよそ3%程度がこの各トラック協会に還付される交付金となっておりますということでございます。以上でございます。

(蓮舫参議院議員)

そこから、都道府県から、各都道府県のトラック協会に流れ、そこから中央にと、その流れをすみません、説明いただけますでしょうか。トラック協会さんの方に。

(全ト協：理事長)

ただいま国交省の方からご説明ありましたように、この交付金は軽油引取税のいわば営業用トラックに対する軽減税率の適用ということが、暫定税率導入のきっかけとして議論が行なわれまして、軽減税率を適用できればいいのでございますけれども、どうしてもガソリンスタンドで税を徴収していただくもので、営業用と自家用で複数税率を設けてしまうとこれがズルができる、つまり、「俺は営業用だから安く売ってちょうだい」と、そうするとそれをまた、沢山買って自家用に売りさばれば利ざやもとれるということで、これはやっぱり課税技術上そういうことは無理だということになりまして、ならば軽減税率を適用する代わりに交付金という形で、これ地方税でございますので軽油引取税は、あの地方公共団体、都道府県から都道府県のトラック協会に、それに相当するものを交付金という形で出すので、それで輸送コストの抑制であるとか、輸送能力の確保であるとか、そうしたトラック全体の公益的諸事業に使ってほしいということで創設されたという風に私ども理解しております。

で、その中でその創設に関する根拠は当初、今でもそうなんですが、旧自治省それと旧運輸省の基本通達というもので明確に用途も定められまして、その中には安全だ環境だと書いてありますけれども、その中に主要団体への出捐と、つまりトラックは全国またにかけて走りますし、やはり安全も環境も適正化もすべて中央で全国統一的な基準で進めなければならない、全国規模でやらなければならない事業がございますので、そういうものにあてがうために地方公共団体から地方トラック協会に出るお金ではございますけれども、中央団体に逆流する形で、そこがちょっとわかりにくいかもしれませんが、それも出し

てよしというか、それを出しなさいということで通達で定められた、いわば建てつけでございます。

その中には実は出捐率まで明確に指定をされております。で、私共それにのっとって粛々とこれまで対応をさせていただいてまいりました。そういう仕組みでございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

今の議論につきましては事業シートの34ページの真ん中辺に運輸事業振興助成交付金についてというところがあるかと思えます。そちらのところに国・都道府県・都道府県トラック協会という図があるかと思いますが、そのところで今議論が進められています。では奥さんお願いします。

(評価者：奥真美氏)

正確を期すために伺いたいんですけども、今旧自治省いま総務省ですけどもその事務次官通達によって、この出捐金の詳細については決められているといえますか、そこに記述がされているということなんですが、通達自体今も生きていますか？もう廃止されたやに聞いているんですけども。それに代わって総務副大臣名の文書によって各都道府県知事に適切な対応を、自治法上の技術的な助言として依頼しているという風に変ったという風に聞いているんですが、そこをもうちょっとクリアにしていただけませんか？

(関係省庁A)

はい。この制度は税制大綱で国の意思として決めるということ、それから旧自治省からこういうことをしますよという通達が出るということ、それからそれに見合った形での交付税措置をするということ、それから具体的に各県いくらですよと、これ実は本当は昔は税収に対して何%だったんですけども、今は全国について「あなたの県はいくらですよ」こういう通知が実は自治省からございます。そういう形で現在も行なっております。今のご質問の事務次官通達というのは消えたのかというご質問でございますが、現在は総務副大臣の通知という形になっておりまして、実質上は変わっていないと思っております。

(評価者：奥真美氏)

内容的な変化は全くないということなんですね。わかりました。

(コーディネーター伊藤伸氏)

今の通知の部分でいかがですか。

(連舩参議院議員)

すみません。制度そのものについてもう少し伺わせていただきたいんですが、今お話を伺った部分では、いわゆる自家用トラックと営業用トラック、そこにおいて物流で公的な意味も含めてがんばっておられる方たちと自家用トラックの役割が違う。ただ残念ながら暫定税率として上がった部分において、この自家用と営業用で技術的に課税配分を分けることが出来なかったもので、一旦税率は収めていただくことにしましたけれども、それを還付する仕組みとして都道府県が都道府県のトラック協会にお渡しをする、で、都道府県のトラック協会から出捐金という形で中央のトラック協会にそれぞれ25%を納付する。この流れでよろしいでしょうか。

(全ト協：理事長)

全く連舩先生おっしゃったとおりでございます。

(連舩参議院議員)

で、それはなぜかという営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制を図るため、で、私ここが正直分らないんですね。今おやりになられている事業は安全対策であるとか、事業の適正化対策、環境・省エネ対策、経営資金対策、軽油高騰対策、バス活性化対策、様々な対策事業は行なっておるのですが、それが輸送力の確保と輸送コストの上昇を抑制することに直接どういう形でつながるのかを少し丁寧に教えていただけませんか。

(全ト協：理事長)

わかりました。出捐金事業も歴史的な変遷はございますけれども、最近は申し上げておりますとおり、安全環境対策に非常に注力しております。たとえば車両価格がですね、トラックの場合、年々歳々環境で厳しくなる、どんどん上がっております。平成元年から今 20 年経ちましたけれどもその間 2 倍になっております。この中では中小零細企業はなかなかそうした高価な車を買替えることが難しゅうございます。で、この交付金事業といいますか、出捐金事業の中で私どもがやっておりますのは、たとえば融資、近代化資金融資といまして、これは商工中金に、世の中で色々批判をされておりますけれども、全ト協で今、133 億の預託をいたしまして、それによって商工中金から長期プライムレートでしかも 5 年 10 年の固定金利というきわめて優遇された融資条件で、これを融資をいただいて、これによって何とかですね、厳しい経営状況の中でも車を買替えて、購入してそれでがんばっているようなことがございます。

これはですね、やはり厳しさに負けてですね、車を買替えられないまま古い車で、これ安全環境に悪いですけども輸送力に傾きがでることにはならないようにというのは、これはたとえ 1 つの例でございます。

それからもう 1 つは輸送コストの抑制ということですけども、この中に詳細な事業触れておりませんが、たとえば私共で WEBkit 事業というのをやっております。これは輸送効率化、輸送コストにも跳ね返るものですけども、トラックもやはり帰り荷の確保ということが経営的には非常に重要でございます。なかなか帰り荷を確保することが難しいので、それについては私共が中心となってシステム開発をして、荷物があるかとか、車両があるかというのを双方から寄せていただいて、それを WEB 上にまとめてそれでお見合いをしていただくような、そうするとですね、例えば東京から青森に行ったけれども青森から運ぶものがないとかですね、そういうときにそれを WEB をあたって、車ほしいと。青森のこういうもんだという話が出れば、そのことによって帰り荷がとれて、それで経営的にも非常に助かりますし、そういう何ていうのか、非効率な片荷輸送で、どんどん運賃を高くお願いしなきゃならんようになっております。

そういうことが色々ございましてですね、私が今あげたものが十分適切かどうか分かりませんが、多くは結果として輸送力の確保、あるいは輸送コストの抑制に直結しているものが私はたくさんあると思っております。

(評価者：中村卓氏)

仕組みをご丁寧に説明していただきましたのでよく理解できたんですが、一方でこちらは社団法人であるということで、その辺をちょっと確認させていただきたいのですが、資料の中を見ますと実際のトラック関係、青ナンバーの事業者数というのは平成 20 年ですか、62892 事業者、たくさんの方々に中小零細の事業者さんがおられる、こちらの社団の正会員数が 372 名という風に書いてございますが、社団と言いますと、会員さんが会費を払って社員になられて構成している組織になりますので、それ以外の方も含めてトータルにそういうサービスなりに対応していくということに、なんかイメージ的に制約が出てくるのではないかと気がするんですが、その辺については具体的にどういうふうに対応をされているんですか？

(全ト協：理事長)

はい。仕組みはこういうことでございます。私共全日本トラック協会の会員といいますのは、基本は都道府県トラック協会、トラック協会の中央団体でございますから、メインのメンバーは都道府県トラック協会に会員として加盟をする、それから一部大手の個別の事業者がまた入っております。

そういうことで、今先生おっしゃられました 300 いくつということになるわけでございますけれども、じゃ都道府県トラック協会の方には、もう純のトラック運送事業者である会員が加入しておられて、言ってみれば私共から見ますと都道府県トラック協会の加盟を通じて、中央団体としてすべての会員をカバーしているという、そういう認識でございます。

(評価者：中村卓氏)

全部カバーしているんですか？

(全ト協：理事長)

私共今の全日本トラック協会傘下の中で、カバーされている会員のといいますか事業者の割合はですね、一番最新のデータでは 81%ということになっておりまして、残念ながら 19%はアウトサイダーでございますが、これは平成 2 年の規制緩和以来、参入がほとんど自由化されてきて、その結果ですね、そこらへんの、それはもちろんその方の自由意志でございますけれども少しその数字が増えてきているというような状況でございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

もう1点共通認識としてお聞きしたいのですが、これは国交省さんだと思うんですが、営業用のトラックやバスが軽油引取税で支払っている総額と自家用車との格差がいくらかというのを教えてください。裏を返せば交付税で措置をしている金額の総額になると思うんですが。

(関係省庁A)

はい、わかりました。現在のところですね。これか？

(関係省庁B)

私の方からご説明申し上げます。軽油引取税の年収全体がですね、9277億円です。それに対しまして営業用トラックの方で負担をしているのが5471億円です。このうち暫定税率分が2914億円になります。で、このうち還付を受けておりますのが21年度の交付金額で175億円になってございます。これを率で考えますと負担額5471億円に対する、なんて言うのか、率で見ますと3.2%の還付となっております。

一方暫定税率分にスケールをあわせると還付率は6.0%です。他方、冒頭のご説明の中でございましたけれども52年に創設をされております。この際の軽油引取税の総収入は2579億円でございます。この際に業界の方では大体同様の率ですが、1117億円負担してございます。

暫定税率分は258億円でございます。そうしますと今申しました負担率で見ますと、軽油引取税全体の営業用トラックが負担しているのに対して9.5%の還付、他方暫定税率分で見ますと、41.1%の還付でございます。

暫定税率引き上げを繰り返してきてございますがこの間特に交付金額が引き上げることなく推移してきてございまして、そういった意味で申し上げますと、当初41.1%の還付を受けてございましたのが、ゆえに今は6.0%という状態になってございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

赤井さんどうぞ

(評価者：赤井信郎氏)

制度の確認をもう少ししたいのですけれども、このフロアにいらっしゃる方も国民の皆様も、ちょっとややこしいところがあると思うのですけれども、そもそもこの仕組み、運輸事業ですから国交省さんの責任で、国の判断として軽油引取税を2つに分けられないので、ということなんですけど、まず都道府県に入る軽油引取税は地方税なんですね。地方税ですけども税の仕組みは基本的に国で判断して国で減税できないということで、たぶん国がかわりに補填をしましょうというような形で、国交省側から都道府県側で何らかの形でお金を渡すという方がすっきりとはするとは思うのですけれども、ここでは地方交付税という形で渡していて、交付税というのは各都道府県で、必要な額と実際の収入を比較して配っているものですから、例えば東京都のようにお金が足りているとみなされているところでは実際払われていないわけですね。

で、ちょっと仕組みとしてですけども、その軽油引取税で本来下げて国でやるべきところ、下げるべきところを下げられなかったとすれば、その分は都道府県に入っているわけですよ、お金が。

そうすると都道府県から、特に国は何もしなくても都道府県に余分のお金が入っているの、都道府県から交付金を払ってくださいというような仕組み、この交付税って手当てもせずにはですね。そういうようなことも可能かと思うのですけれども、そのところが総務省と国交省と、あとまた交付税で手当てしているっていうその仕組みのところの経緯みたいなものが今の形と国、地方税であるけれども、その税率を国である程度決めているということも絡むと思うのですけれども説明いただけますでしょうか。

(関係省庁A)

私共が答えるのが適切かわかりませんが、地方交付税というのは基本的に地方の財源ですよ。そういう意味ではこれは、この還付をするという作業は県として妥当な県の事務でやると、こういう判断があって、そういう意味では地方交付税の責さに入れているとこういうことになるんだと思います。

赤井さんおっしゃったように、国が国の金として国の一般収入からなんか県に補填をすると、そういうものとはちょっと性格が違うので、やはりこれは自治税務当局とすれば県の作業として、この還付は妥当であるということを確認して通知をしているとこういう認識でわれわれはおります。

(コーディネーター伊藤伸氏)

いいですか。では梶川さんどうぞ。

(評価者：梶川融氏)

今トラック協会さんでおやりになっているこの出捐金による事業という、この事業の内容というのは基本的には全日本トラック協会さんで、もちろん会員からのガバナンスを受けてなんですが、お決めになれる内容なんでございましょうか。何らかのこういう事業というような、公的な制限項目のようなものはあまりなくて、純粋にトラック協会さんでお決めになれるのかどうかちょっと、はい。事業内容でございますが。

(全ト協：理事長)

私共の実施しております事業につきましては先ほど申し上げましたとおり、この制度、基本通達でその用途についてはいくつかの指定がございます。それに基づいて実施をしております、全く協会独自の好き勝手なですね、事業展開は、勝手気ままな事業展開は出来るような仕組みではございません。

その上でただ最初に指定された用途でっていうだけではなくて実は毎年度ですね、私共の予算決算、事業計画、すべて行政当局の承認をいただく手順がございます。これは全ト協は国との関係、あるいは地方のトラック協会もこれは第一次的な交付金の受領者でございますから、彼らのそうした計画も予算も、これは都道府県当局の方のご承認を毎年度いただいております。

従いまして、用途についての指定は比較的大まかな書き方でございますけれども、それを実行するに際しての具体的な事業個々につきましては、そのような手続きの中で一応ご了解をいただくという仕組みでございます。ですからどちらから見てもですね、私共が大変大きなお金をいただいて何か誰も知らない勝手な事業展開が出来るというような仕組みではないと私共は考えております。

(蓮舫参議院議員)

すみません、ちょっとまた建てつけにもどるんですけども、都道府県のトラック協会、まああの都道府県から、さっきだいたい180億って言っていた部分は175.4億円が都道府県のトラック協会に、そのうち131.5億円が流れて都道府県のトラック協会自身も安全対策であるとか、あるいは様々な低公害、省エネ関係であるとか、災害時の緊急輸送対応ですとか、例えばきわめて身近な事業を行なってトラック事業者、加入者の皆様方の利便を向上するための事業をされてますよね。その上で中央に25%出捐する、この25%の根拠は今でも適正なんでしょうか？

(全ト協：理事長)

私共としましてはですね、実は当初の通達では30%でございました。これを平成16年段階でちょうどこの時期に環境対策その他、NOXPM法を始めとしまして激甚に強化をされてますね。会員事業者の皆さん、本当に対応に苦勞されました。

特にいま蓮舫先生おっしゃいますとおり、第一線は地方のトラック協会でございますから、そちらの方からも中央には色々要望も相談もありまして、通達では30%とあるけれどもこの時期には中央への出捐金を下げようということで了解をいたしまして、現在毎年度の予算承認で25%という本則から違う率でやっております。それはなんといいですか・・・

(蓮舫参議院議員)

よくわかります。平成16年のNOXPM法より地方のトラック協会のほうがより身近な対策を講じて下さるという必要性はわかって、そこで%を引き下げてという経過は分かるんですけども、そこからやっぱり経済状況もずいぶん変わってきていて、本当に先ほどおっしゃったような買い替えの利子補給をするであるとか、あるいは積荷のマッチングのシステムの開発をしてあげるよりも、もっと踏み込んだより生活に近い部分の支援というものが、事業者にとっては私は求められている気がするんですね。

例えば中央のトラック協会さんの財産目録を見ましても総合物流対策基金、これはビルの建設でしょうか。

(全ト協：理事長)

これは物流対策に関する調査研究費用を長くそこから見出したいということと、それからもうひとつおっしゃいましたとおり、中央の研修会館ですね。やはりトラック運送事業者あるいはドライバー、こういった方々の研修を、もう大変数が多い世界ですけどもやっていきたいということで、これはご当局の許しを得て営々と造成をしてきたものでございます。それからあの昨年・・・

(連舩参議院議員)

今のところよくわかるんですが43億、平成21年3月31日現在積んでおられるんですが、色々仕分け作業をしていて、1つの流れとして思うのは1箇所中央に大きなものを作って人を集める時代に本当に今なっているのだろうか。特に経営的にも厳しくて、旅費であったりとか自分のいわゆる会社を空けて中央に研修に行く余裕が本当にあるのだろうかということを実際に考えた時に、個々に協会さんに入っておられる事業者にとって、求められているニーズが今まだ中央に43億たててビルを建てるというのがどうなのかが私には分からないんですがどうなのでしょう。

(全ト協：理事長)

43億円がすべてビルに回るということではございません。

(連舩参議院議員)

そうですか

(全ト協：理事長)

ただ私共としては、いずれにしろこれだけの日本経済をライフラインとして支える業界でございますから、そこはどうしても中央で安心して長く使える施設はほしいです。今私共全日本トラック協会は借家にすまっておりますし、中央での研修施設というのはございません。だけどこれから少子高齢化時代を迎えて、ドライバーの確保こそが私共としては今中長期的には大変な問題となりつつありますけれども、そういうきちんとした施設を業界としてはこの時期にほしいという気持ちはございます。そういうことでございますけれども。

(連舩参議院議員)

業界としてはというのは、個々の会員の声の積み上げですか？それとも中央としてこれから先の人口の変化、構造変化を見た時に人材を育成していく役割として中央が考えたのか、どちらかでしょうか

(全ト協：理事長)

それはもちろん人材育成研修会館でございますからそこが基本です。この問題はさっき申し上げたとおり、私共の組織のストラクチャーとして地方トラック協会が主たるメンバーですから、常任理事として。常任理事会で予算承認をいただき、総会で会員も入ったところで承認をいただき、それはもう業界の中でのコンセンサス無しには遂行できない体制になっておりますから、その点は私共としてはみんなのいわば合意を得て進めているという理解でございますけれども。

(コーディネーター伊藤伸氏)

簡潔にお願いいたします。

(関係省庁B)

研修もドライバーさんなどもやっておりますが、適正化事業というのをやっております。この業界ですね、実は法令遵守状況が非常に、なんというのか悪い状況でございます。例えば社会保険未加入の事業者の方の比率が26%、4社に1社は社会保険に入っていない、あるいは過労運転防止に対する不適正ということで、そういう過労運転をやっている事業者の方が14%ですとか、あるいは安全確保に関する指導監督不適正事例とか36%ですとか、そういったところを巡回指導員という形で、自主的な団体の取り組みとして巡回をして3年に1度まわって、その改善を促すというそういう法令順守、コンプライアンス

スを業界に徹底していこうというような活動をしてございます。そしてそういったことによりまして適正な競争というか、そういったものを業界に確保していこうと、そういうような、なんていうのか、重要な役割もになっておりますので、そういった点もあわせてご理解いただきたいと思います。

(蓮舂参議院議員)

それは報告書も全部読ませていただきました。これまでの部分も含めて、相当丁寧にきめ細かにやられておりますし、逆に巡回して中央から来てくださらないと、どうしても今人手不足であるとかこういう経済状況ですから、重労働、過労働というのか押し付けてしまう部分があるのを是正してきているのはわかるのですが、地方からしてみると、来てくださった方がより使い勝手がいいといいますかありがたいといいますか、会費を納めている意味合いもあると思うんですが、それをまたあえて中央に大きな物を作って中央に集めるという流れなのかなあという気がして私は指摘をしているんです。

(全ト協：中西会長)

やはりあの今先ほど理事長申し上げたとおり、いわゆる借家住まいをしております。それについて何とかしてそういう研修施設、そういうものを何とか私共自身で持って、そしてやりたい、今のところそういう研修施設っていうのは、ほとんど全ト協としては持っておりません。そういうようなことから何とかして持ってこういうものを研修を実行してまいりたい、私共の基本的な考えでございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

富田さんどうぞ

(評価者：富田俊基氏)

まず石油引取税の暫定税率分の一定割合を目的税的にですね、まずは都道府県のトラック協会に交付されて、その25%が全国トラック協会に行ってる。でその事業が、おそらくは35ページですね、出捐金による事業ということで1番から7番までに書かれていると思うのですが、それぞれですね、先ほど長プラですねトラックが買える様にと行ったようなお話、あるいは研修施設での研修等々あったんですけども、ちょっとこのそれぞれだいたい1番から7番どれくらいの金額でですね、やっておられるか。ということをお教えいただきたい。

(全ト協：理事長)

すみません、ちょっと今資料出しますので少々お時間を頂戴したいと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

その間にいかがでしょうか

(関係省庁B)

よろしいですか。私のほうから簡単にご紹介いたしますが、環境対策がですね、20年度で10億です。それから適正化対策が6億6000万、安全対策が10億です。10億1000万。それから緊急輸送対策が430万、435万ですね。それから経営改善対策ですが6億6000万、労働対策が9億、失礼、9000万ですね。それから消費者対策が4400万となっております。あと、近代化融資の利子補給ということでこれはこの分類ですと、これは環境対策になるんだな、環境対策の内数となると思いますが、6億8700万でございます。以上です。

(評価者：富田俊基氏)

それでですね、今お教えいただいたんですけども、これらの予算に相当するものですね。これは国が決めるわけでも無し、都道府県が、軽油引取税…じゃない暫定税率分ですね、一定割合を受け取る地方がそれぞれの議会で決めるわけでも無し、これについてはトラック協会の中でお決めになると、それについては国交省のですね、指導のもとにお決めになるという理解でよろしいんですか？

(全ト協：理事長)

ちょっとそこのところがあればですけども、都道府県はもちろん、都道府県トラック協会から出された予算の中に中央への出捐金も項目として計上されております。で、それを受け止めて承認をすると、その予算措置について都道府県の議会の中でですね、予算審議の中で私共のこの交付金について、それはどこまで精密な審議をされているか、ちょっと私共に分からないのでございますけれども、少なくとも予算の中の、中身としてですね、中央への出捐金も明記をされているのではないだろうか、というふうに私共は理解をしております。

(コーディネーター伊藤伸氏)

よろしいですか。

(関係省庁B)

今の件でございますが、都道府県各自治体におきましては、補助金の交付規則をいうのを通常設けてございます。通常というか設けてございます。この中で県のほうできちんと補助金という形になってございますので、きちんと議会にも諮ったうえで、なんというのかチェックしていると、こういう建てつけになってございます。

それから国のほうでございますけれども国のほうでもですね、毎年度の事業計画、それから資金計画につきましては大臣承認という形になってございます。また事業終了後には速やかに事業の実施状況を私共のほうに報告をいただくことになってございまして、不適切な事例等がございましたらその際に指摘をしていく、チェックをしていくというこういう形になってございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

今の関連で1つ確認ですが、冒頭奥先生から確認があった、現在では総務副大臣の技術的指導になっているものについては、そこは拘束力がなく各都道府県の意志に基づいて議決をしているということによろしいですか

(関係省庁B)

総務省からは、その交付金のなんというのか支出についての通知を副大臣名で排出しているということでございます。国土交通省のほうはそれの使用の仕方について監督をさせていただいているということございまして、今の質問の関係で申し上げますと、その支出の部分については総務省のほうから技術的な助言、地方自治法上の技術的な助言という形で助言を差し上げ、算定の方式につきまして、総務省の事務方の方から通知を申し上げているということでございます。

(評価者：奥真美氏)

端的に言えば、もしその都道府県において、議会でその予算審議の過程の中で、この補助金交付について否決された場合には、知事も補助金交付しないと、そういう意思決定をされた場合には、出せというふうに国のほうでは言えないということによろしいですね。

(全ト協：理事長)

協会の理解を申し上げます。私どもとしては先ほど来申し上げているとおり、これは軽減税率の適用に代わる税制措置であるという理解ですから、本来…

(蓮舫参議院議員)

それは協会の理解ではなくて建てつけとしては国じゃないですか、まず。

(全ト協：理事長)

そうですね。

(蓮舫参議院議員)

おっしゃるのはわかりますけども、まず国の話からして下さい、

(全ト協：理事長)

ただ地方・・・

(蓮舫参議院議員)

国の話からしてください。協会の理解の前に。

(関係省庁A)

すみません。私共としてはこういう税制を政府、総務省、国土交通省一緒になって県に、そういう意味では出してほしい、出すべきだって言うことを通知申し上げているわけです。それを県のほうでそうではないって言う時に、強制手段という意味ではないというのが事実だと思っています。

(蓮舫参議院議員)

そうするとですね、今奥さんが言った様な、うーん、自治体が軒並み議会ならびに知事のご判断で出捐金も含めて使途も含めて拒否することがあった場合は仕方がないという法体系でよろしいでしょうか。

(関係省庁A)

仕方がないという言葉はなかなか使いにくいんですが、私共としては先ほど言いました営自格差は政策として機能させたいと思っていますので、そういう形でお出しいただきたい、出していただくのが正しいのではないかと、そういう形の、先ほど申し上げた通知であるとか交付税措置をやっていますから。

(評価者：中村卓氏)

たぶんみなさん制度の話として質問されているんだと思いますよ。だから希望的観測だとか、こうあるべきだという話ではなくて、あのね、国交省さんもトラック協会さんも、今のようないわゆるなんていいですか、強制力のない担保のない制度的な、都道府県のある意味で裁量に任せる、ただ技術的助言という形で国のほうからの指導はあるという範囲ですよ。今までみたいに通達があれば右へならえでみんな言うことを聞くという時代じゃなくなっちゃってますから、そういうことで今後ともよろしいんですかということをお聞きしています。それについてはどうなんですか。

(コーディネーター伊藤伸氏)

赤井先生の関連なんで、まさにちょっと。

(評価者：赤井信郎氏)

始めに言ったところにもかかわるんですけども、国交省としての政策に関わるものですが、これ地方税に関わるものなので、結果として減収に近いので交付税手当てという形になっていると思うんですけども、一方で国交省の政策なのに交付税で手当てしているのか、まさに交付税ということは自由に使えるわけですから、先ほど今話に上がったように、出すか出さないかも知事の判断で出来ると。

ただ国としては出してほしいという、あいまいなことになってしまうわけですけども、逆に言うと国交省の政策であれば、もう少し責任を持って国交省としての予算を手当てしてそれが行き届くような、それが正しいというか、その額を支払うべきだという国の判断であれば、そのような形の政策にしたほうが国民としては見やすいし、払う払わないを知事の判断で払わなければもうどうしようもないというのは、少し政策として建てつけがどうなのかなという議論になると思うのですが、その整理に関して何かご意見があれば。

(コーディネーター伊藤伸氏)

建てつけの話ですね、一度国交省さん。

(蓮舫参議院議員)

建てつけの話を一度確認したいんですけど、つまり総務省が所管している交付税は基本的に地方の自由裁量、自由意志で使えますよね。それに対して総務省の副大臣が国交省所管の公益法人に、使途をこういうふうに使ってほしいということは建てつけとしてはどうなんでしょうか。他にもこういう制度はありますか？

(関係省庁A)

ちょっと他の制度は存じておりませんが、ええ。これは結局国の税制という形で国の意思が実はあるわけでございますけれども、税制大綱に書いてございます。あるわけでございますが、税が地方税であるということで、そういう若干ねじれた感じに出ているというのが現状で、ええ。地方税収になっているわけですね。

地方税収になっているものを本当は税率を変えていただいて、個別のトラック業者が払うのが安くてとなれば、実はそのあとなんですが、そうならないで、できない、徴税上できないよと、ただ青ナンバーを優遇することについては、それは賛同しましょうとこういうことがあって、それならば県にこういう形で通知もするし、交付措置もするので県から一般の補助金として各トラック協会に補助金を出す、こういう制度にしましょうということで始まった、そういうことでございます。

(評価者：赤井信郎氏)

まさに税収との絡みで交付税になるというのは分かるんですけども、それはそれでひとつ筋が通ってると思うんですけど、一方で国交省的、国交省の政策であるにもかかわらず交付税を通るために、本来お金が行くことが目的として国交省が考えているにもかかわらず、その都道府県知事の判断になってしまうというあいまいな助言になるという一方では筋が通らないようなことがあって、そのどちらを優先するのかというところの話なんですけれども、どちらが見やすいか、説得力があるか説明責任があるか、透明性があるかというお話だと思うんですけども。

(蓮舫参議院議員)

逆に言うとこれはトラック協会さんにとっても、今説明された制度になったほうが使い勝手がいいわけですよ。結局、なんていうのかしら、根拠が、必ず抛出されるという明快じゃないものではなくて、地方税の青ナンバーと白ナンバーの部分の税率をきっちりと担保してもらえば、逆に言うと加盟している事業者にとっても経済的にも負担が軽減されるわけですからその方が使い勝手がいいんじゃないでしょうか。

(全ト協：理事長)

おっしゃるとおりでございます。先ほど中村先生も「君らこのまま通達でいいのか」というお尋ねをいただいて大変ありがたいと思いますが、この交付金は実は当初からですね、国会審議で昭和50年代にも、その通達はおかしいじゃないかと、都道府県に支出を求めるのに通達はないだろうという議論がきちんと行なわれております。

当時の自治大臣は「そのご意見はごもっともなんで」と意見を対しまして検討させていただきましていいながら30年経ったんです。

ですから私共はこの間、それほど大きなブーイングを発しない時期もありましたけれども、ここに参りましてその地方自治体がですね、通達なんかということ聞くもんかと言う時代が来てしまって、もう本当に、そういう制度であって私共にしてみれば軽減税率の適用の代わりだと言ってやってきたのに、それからわざわざ国が厳しい中で基本財政事業に繰り入れて、地方交付税財源措置までしていながらですね、払わないよと、それは中抜きではないかと、なんだと、私共もうここ数年來法制化を要望しております。

総務省に対して。しかしそれは実現を見ておりません。そういう…

(評価者：赤井信郎氏)

今の補足ですけれども、そういう意見がある一方で地方交付税という形で支払われたからには地方分権の議論も進んでおりますけれども、市とは自由なわけですから、どういう積算をしているのかというのはあるんですけども、そのうちから一部払いなさいっていうようなことは、ある程度都道府県の財政が余裕があればですね、そのとおり払いますけれども、今も切り詰められた中でどうしてそこに払うんだっていうのは、やはり議会でも都道府県の住民からも意見が出てくるので、そこは透明性って言うのがある程度ないと、その払うのがいいのかどうかはまた別の議論としても、その払うということになれば、そこは透明性を持った形で払うという仕組みにしたほうがいいのかなというふうに思います。それが税法とのかかわり

があると思うんですけども。

(関係省庁A)

赤井先生、いまの話はおっしゃったように透明性をつけたいと思います。先ほど理事長が申し上げたように、少し役所的に解説をさせていただきますと、法制化をしてきちんとやるということについては、そういうことが出来ればいいなと私も思っています、これはいくつか勉強してまいっております。

その中で実はこれ、何度も言いますが、地方税なものですから地方税収という税をとるという税法の中で、どう使うかっていうのを書くっていうのはなかなか法制的には難しい。もう1つは、例えば私共でトラック振興法みたいなのを作って、その中で地方自治体の役目みたいなのを書くっていうのもありますが、これも最近の地方分権の流れの中で、中央政府がそういう意味で位置づける、地方はこうすべきだみたいなものを箇所づけていくというのは、それっていかなものかという議論もちょっとありまして、なかなかこれをどういう形で建てつけをするとうまくいくのかなというのは、私も建てつけ、きちっとしたほうがいいということについてはその方向なんでございますが、どうしたらいいのかなっていうのは悩んではいると、理事長も含めて悩んではいるという状況だと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

赤井さんどうぞ

(評価者：赤井信郎氏)

すみません、ちょっと地方財政を専門にしているものなので。ここでもう1つ議論すべき、総務省とも関わりがある話だと思うんですけども、地方交付税の課題として地方交付税って結局は算定するんですけども、国全体としては出せる額が決まっていますので、地方交付税で手当てするっていうのは、一種の言い逃れみたいになっている部分があって、まず総額の中に入れてしまえばそれで手当てしてるんだから、それは結局つけが都道府県とか国全体に関わってくるわけですけども、逆にそこに入ってしまったがゆえにどのぐらい予算がかかっているのか、どのぐらい実際、それに対する説明が国民に出来ているのかっていう部分もあるので、その透明性ということからも分離できればという形がありますし、交付税が今どんどこう、ていうか厳しい中でこれをどうするかっていうところにも関わると思うんです。すみません。

(コーディネーター伊藤伸氏)

どうぞ

(蓮舫参議院議員)

でもこれはですね。一步踏み込みますと、この法律の建てつけがある程度整理できる見通しになった場合には、中央のトラック協会さんの意味というのが相当薄まりますね。

(全ト協：中西会長)

やはり私共トラック事業というのは全国の道路を使ってやっている仕事でございます。そういうようなことからすると、いわゆる全国を均一化していくような形をとらないといけないという、そういう感じがございます。

(蓮舫参議院議員)

今、大阪はどのような形になっていますか？

(全ト協：理事長)

大阪府は平成22年度の府の予算で交付金、本来これは国のご指定の計算式がございます。消費された軽油の量にいろいろなものを掛け合わせてそれに対してですね、7割カットということが、これは知事のご意向でそのような処理になりました。で、知事がおっしゃっているポイントは、私共が理解するところでは、これは国が通達で出せとっているのはけしからんと、地方主権の侵害であるというようなことで、そのようなトラブルが生じました。で、大阪府のトラック協会も大変に困惑をしておりますが、これ自体もやはり蓮舫先生ご指摘のとおり、いわば制度の建てつけと申しますか、その問題から出てきて

いると私共は思います。大阪府はそんな状況でございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

少しだけ解説をさせていただきます。今算定式のお話が出たかと思いますが、これは、先ほど来 出ている通知の中に実際に都道府県から都道府県のトラック協会に対して、この算定式の中で毎年度負担してくださいという数字が、その算定式があるってこと。で、大阪府については 22 年度の予算のところから、多分もともと 9 億円くらい大阪のトラック協会に負担をしていたものを 7 割減の 3 億円くらいに減額をしているというところ。少し解説させていただきました。

(蓮舫参議院議員)

そうするとその算定式に沿って 100%払っているほかの都道府県との平等性というのはどうなるのでしょうか。

(全ト協：理事長)

それ、私共が答えていいことかどうかわかりませんが、それははなはだしくおかしいのではないのでしょうか。ましては交付税措置については評価も、赤井先生おっしゃってましたが・・・

(蓮舫参議院議員)

そうするとやっぱりこれ国の問題になってきて、橋本知事がずっと言っておられるように地方の自治というものを何の法的根拠もないまま、ある種、彼はみかじめ料的だと彼は言う時もあるんですけども、その部分に沿って行動しているんですが、これは国としてはどうされるのでしょうか。

(関係省庁A)

奥先生にいただいた質問の答えを繰り返すしかないんですがございますけれども、私共としてはこの中央政府としての税制大綱の中ではこれがいい制度だと、こういうことをやっていこうと決めていただいているということで、大阪府もそういう政策評価、政策に対する評価に基づいて出させていただきたいと願うということだと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

中村さんどうぞ

(評価者：中村卓氏)

お金の出入りも含めて、かなり複雑だし不安定だという印象がぬぐえないですね、やっぱり。なおかつ中小のトラック業者さん中心にかなり厳しい状況があるということで、いただいた資料見ますと韓国・スペイン・フランス・イタリア。これは還付みたいな形でやっている。

ただ日本の場合にはいろんな技術上の問題含めて還付は難しいということになると、あといただいた資料の中では、たとえば自動車税とか自動車重量税、この部分どうするかという話がひとつあるのかなあというイメージがあるんですが、それについてはどちらでもよろしいんですが、何らかの、例えばこれに対応するものとして、もっとシンプルに安定した制度として、その部分について青ナンバーの、特に中小事業者さん中心にサポートしていくような仕組みとして、なんらか考える余地があるというようにお考えになったことはないですか？

(全ト協：中西会長)

昨年ですね、税制要望で私共とするとこの自動車税関係の、軽油引取税を含めまして自動車税関係を全面的に見直してほしいということを申し上げたわけでございます。その中で、いま色々自動車税がものすごく複雑になっております。ですからそれらも含め、出来るだけ簡素化をしていただいて、そしてより軽減をしていただきたいというのが私共の本音でございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

では蓮舫さん

(蓮舫参議院議員)

おっしゃっていること、相当違和感ない形で共有はしていると思うんですが、一方でそのトラック協会さん、思うのは事業者の自治的な団体だといいいながら、やはり所管省庁からの天下りの受け入れ方がちょっと尋常じゃない数だと思うんですが、他の公益法人と比べたら。ちょっとその数もご紹介いただいて、その理由といいますか必要性というものにもお答えいただけますか？

(全ト協：理事長)

ちょっと事実関係まず申し上げます。私共の全ト協、役員というのは常任理事がまず業界の役員ということで、それから常勤事務局の役員がその他に6名いるということでございます。従いまして役員の割合としては決して今蓮舫先生おっしゃったように、常勤役員6名で…そのうちの4名がいわゆる役所のOBでございます。

(蓮舫参議院議員)

じゃ、国交省に伺いますけれども、これ地方のトラック協会も含めての数を教えていただけませんか？

(関係省庁B)

役員で申し上げますと、都道府県トラック協会につきましては常勤役員が94名です。その内数といたしまして、国家公務員出身は41名になってございます。それから役員以外の職員についても申し上げますと、全日本トラック協会中央団体のほうは職員が43名ですが、内、国交省出身者は2名でございます。あつ国家公務員出身者は3名、国交省出身者は2名でございます。よろしいですか？

(蓮舫参議院議員)

ごめんなさい、地方自治体も入れた数で説明していただけませんか。

(関係省庁B)

あつ地方自治体。各都道府県トラック協会、地方公務員が先ほど申し上げました41の外数で18名おりますので、公務員で合計で申し上げますと59名です。よろしいでしょうか。

(蓮舫参議院議員)

常勤役員が94名のうち59名。そのうち国からが41名ということですね。職員はどうでしょうか。860人おられる中で。

(関係省庁B)

職員は860名中、国家公務員が32名、国土交通省は24名です。地方公務員が37名。公務員が合計69名です。

(コーディネーター伊藤伸氏)

はいどうぞ

(評価者：速水 亨氏)

途中ですいません。先ほどですね、制度的に免税するのは難しかったというお話なんですけれども、ちょっと記憶違いただつたら国交省からご指摘いただければいいんですけど、農業用の免税とかですね、取引税を免税した軽油とか、私実は林業やつてるんですけど、林業もナンバーつかなくて、木材の生産に関わる機械に関しては、これは免税が与えられてるんですね。

それはそれなりの書類を整えて登録をしてという、非常に手間がかかることは事実です。手間がかかるのは事実ですけど、制度としてはきっちり存在して、その手間をわれわれはかけながら完全にこなしているという話なんですけど、そういう制度と同じような制度はご提案はできないんでしょうか？国としては

(関係省庁B)

まず林業ですとか漁業ですとか、そういったものにつきましては軽油引取税は非課税になっています。これは要は道路を使わないので非課税ですという経緯がございます。実はそこも業界、われわれの立場からすると、要は道路財源は一般財源化、暫定税率は一般財源化したのに、なぜわれわれだけまだ課税されているのかという意見がトラック業界にはございますし、私共もそういう認識を持っております。それからその制度の建てつけとしては、これは総務省さんの方でご検討されるような議論だと思いますが、先ほど業界のほうからもございましたが、暫定税率の本則でやっていくというのも1つの考え方ではあると思います。総務省さんの方でご検討されることになろうかと思っております。

(コーディネーター伊藤伸氏)

どうぞ

(全ト協：中西会長)

よろしゅうございますか。先ほどの役所のOBが多いんじゃないかというご指摘があったわけですが、これについては私共とすると、非常に役所との関連が深い仕事でございます。そういう意味から、いわゆる、たとえば今来てもらってるのは国交省の方が3人、警察庁が1人ということで、前には総務省からも1人来ていただいてたんですが、そういうことで今は4人でやっております。

それでこれらについては、今でも非常に仕事に関して熱心にやっておりますし、それで非常にこういうことを進めることについては、この業務を進めることについては非常に適任だというふうに思っております。

それから特にこの隣にいます理事長については、私と同時に入って協会に来たんですが、私就任するちょっと2ヶ月くらいあと、1ヶ月か2ヶ月あとですが、前任者がですね是非、ある推薦を受けたわけですが、その推薦を受けた人が、前任者がこれは困ると、この人をほしいということで特に理事長を指名してきてもらったというようなことで、決して天下りがどうのこうのという感覚は私共一切持っておりません。

(コーディネーター伊藤伸氏)

はい、梶川さん。シート書きながらお願いいたします。

(評価者：梶川 融氏)

少し先ほど特定資産のお話が出ていたんですけども、この中に委託費というのが63億ほどおありになると思うんですが、これはどういう性格のものでございましょうか。また委託費の受け入れ先は…じゃまず委託費の内容をちょっと教えていただければ、委託金でございませぬ？すみません。

(関係省庁B)

実は通運事業というのがございまして、通運事業というのは真ん中鉄道利用しまして、両末端をトラックを活用する事業でございます。で、こちらの方もトラック事業を営んでございますので、そちらの方でも同じように軽油引取税の暫定税率上乘せ分について、軽減措置を講ずる必要があるであろうという考え方で、そちらの方で使います資金につきまして、同様に基金のような形で積み上げて、その運用益で環境対策ですとか安全対策ですとか、そういった事業に取り組んでいただいております。つまりトラック事業の方でやっているところの、本日ご説明している事業の通運版でございます。

(評価者：梶川 融氏)

で、この相手がこれは社団法人、そこも同じように社団法人…全国通運連盟というところが、またトラック協会さんと同じような

(関係省庁B)

はい、同種の事業をやっているということでご理解いただければいいと思います。

(評価者：梶川 融氏)

あっ同種の事業をそちらでやられているという。あっ。

(関係省庁B)

そのための基金でございます。

(評価者：梶川 融氏)

基金としては先方の基金という意味。

(関係省庁B)

そうでございます。

(評価者：梶川 融氏)

先方には出資されているような形に・・・

(関係省庁B)

はい。実質的に先方の基金として運用しています。

(評価者：梶川 融氏)

で、先方で事業を営まれていると。

(関係省庁B)

はい、そうでございます。

(評価者：梶川 融氏)

ということでございますか。で、通運事業というのに別に通運連盟委託事業費というものもあるんだと思うんですが、それはフローで事業を委託しているという部分でございませうか

(関係省庁B)

いや、それが今ご説明申し上げている部分でございます。

(評価者：梶川 融氏)

それは単年度で出ている費用でございますよね？それが2億9000万ほどあるんですが、それ以外に60億ほど、これは元金を積んだという意味ですか？

(関係省庁C)

補足しますと、通運連盟の方で使う事業費として、毎年度で交付するという形にしていますけれども、基金を積み上げてこれまで、その中から基金に当てたものというのが委託金ということで基金化されているということでございまして、出所は同じでございます。

(評価者：梶川 融氏)

いや、委託金というのは資産に積み立てられているもので、こちらの事業費はたぶんその経常的な費用に出ているのでございますので、たぶんそれ両方同じになるというのはあんまりないんじゃないかと、まず元手を積み立てたうえで多少、先方に委託された事業として別個にお出しになられてるのが2億9000万ほど毎年あって、毎年かどうかわかんないですけどある単年度で、それ以外に元の基金を60億ほどつまれたのかなと思ったんですが、そういうことでもございますか？

(関係省庁A)

少し絵解きの様に申し上げますとですね、基金を積んでいるので利子が出ますね。その利子とそれから通運事業者の人たち、現

場で鉄道事業に関わっているトラックの台数がありますもんですから、それと合わせたお金を毎年流してます。流してます。よって今の梶川さんおっしゃるように、フローで流れているお金とそれから積んでるものと2種類あるのは確かに事実です。

(枝野大臣 着席)

(評価者：梶川 融氏)

で、積まれたものに関しては、これは利息をもらわれてるんですか？

(関係省庁A)

利息とそれから毎年のお金とあわせてフローでお流しをしております。

(評価者：梶川 融氏)

それはあの、社団法人のほうで利息を受け取られて、ですから

(関係省庁A)

トラック協会が受け取って向こうにお流ししている

(評価者：梶川 融氏)

向こうの事業で足りなくなっている分を事業費としてお渡ししているということで、まあトータルで4.5億の予算規模で社団法人…ごめんなさいを運営されているということで、で、トラック協会と同じような趣旨のもののような団体だということ、わかりました。どうもありがとうございます。

(連舩参議院議員)

すみません、さっきの所管省庁の再就職の話なんですが、役所とのかかわりが大きいから必要というのは、実は私は考え方が全く逆で、役所とのかかわりが大きいからこそ、そこは距離を置いて情報公開をすることによって、何らかの疑念をもたれないようにするのが公益法人の本来の姿だと私は思っているんです。違いますか？会長

(全ト協：中西会長)

やはり私共、先ほど申し上げたように全国展開をしているわけでございます。そういう中でやはり役所の、いろんな役所がございまして。

(連舩参議院議員)

会長ね、つまり、社団ですからいわゆる人の集まった公益法人ですよ。で、この集まっている人は個々をみたらトラックの事業者の方たちですよ。その方の利益を増進するために、目的があって公益法人でおられるんですけども、だからこそ役所をは距離を置かないと、じゃもっと、ちっちゃい規模の社団法人で天下りを受け入れてないところは、どんなにがんばっても利益共用されていないといえますか、疑いをもたれちゃいけないことに対して…

(全ト協：中西会長)

先ほど申し上げましたようにですね、いわゆる理事長来ていただいたのもですね、適材適所という考え方で進めてるっていうのが基本です。

(連舩参議院議員)

その際には民間に公募をされていますか全員。

(全ト協：中西会長)

いや、それは今まではしておりません。今までは、

(連舫参議院議員)

それは紹介とか斡旋がありますか？あるいは依頼をしていますか？省庁に。

(全ト協：中西会長)

いや、ございません。その時の状況を勘案してすすめております。

(連舫参議院議員)

つまり会長も民間出身でおられて、経歴 私非常に尊敬しておりますけれども、民間の方でもこの運輸事業あるいはトラックの方たちの思いを代弁してご努力される方がおられるわけですから、その理事になられる方たちは役所とは逆に距離を置くことによって、手上げ方式にさせたほうが疑いのもたれない。そしてより優秀な人が集まる機会を、私は公にした方がより正しい姿勢だと思いますがいかがでしょうか？

(全ト協：中西会長)

今のご意見、本当にありがたいと思っております。

(連舫参議院議員)

ありがたくないことをやっているんじゃないんですか？

(全ト協：中西会長)

いや、ですからそういうふうには、これからは努力してまいりたいという風に思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

はい。橋岡さん。

(評価者：橋岡 宏成氏)

ちょっと前の議論ですが、自社ビルをお持ちになりたいということでしたかね。議論が確かあったかと思うんですが、現在借家だということなので、それと比べてですね、自社ビルを持つことでどんなメリットがあって、あるいは自社ビルを持たないことでどんなデメリットがあるんでしょうか、具体的に教えていただけませんか？

(全ト協：理事長)

私共が今入居しております事務所ですね、もっぱら、やはり事務所施設という形にとどまっておるんですよ。先ほど来、会長申しましたように、これからのトラック運送事業を担う若者あるいは経営者の人たちといったものの研修施設は、やはり中央団体としても是非ほしいと。

そうなりますと今の借家ですね、そういった目的は、とてもではないけれども達しができない、それからもう1つは私共全日本トラック協会とは別に、トラック業界でたまたま種地をもっておりまして、そこにそのトラック協会の会社ですね、古いビルがございます。そういったところを少し建て替えてですね、この機会にこういうものを作りたいと、今そういう構想なんでございます。

(コーディネーター伊藤伸氏)

そろそろシートの回収をお願いいたします。はい速水さん。

(評価者：速水 亨氏)

研修自体はたとえば週に何回とか、月に何回とかって新しく出来た時の計画ってお持ちなんですか？

(全ト協：理事長)

今それを一生懸命策定しつつあるところでございますけれども、都道府県のトラック会館といわれるものも、先ほど行政の方からご説明いただきましたように、適正化事業の関係とか非常に頻繁にですね、そういった施設として利用されておりますので、それはほとんど言ってみますと1週間のうち何度も、そうした形で施設を使うことは多いと思います。私共としてもそのように活用していきたいと思っております。

(コーディネーター伊藤伸氏)

富田さんどうぞ

(評価者：富田 俊基氏)

先ほどは、35ページですね、都道府県トラック協会からの出捐金によりますその事業について、その内訳を43億ほどの内訳を聞きましてなんですけれども、これですね、都道府県から都道府県トラック協会に対してですね、175億円ほどですね、税金がいつてるわけですね、その用途をですね、つまり175億引く43億、この用途についても協会が決められることなんですか。つまり国会とか議会とかですね、通さずに税金の用途が決まっていくという理解でよろしいのでしょうか？

(関係省庁A)

基本的にこれは県の税金なものですから、それぞれの県トラック協会の予算として県当局、だから私共の国土交通省の出先が評価をし整理をしております。でその25下がってきたものが東京の中央団体で使っていると、そこを含めて県の議会のコントロールに、行政といった意味ではあるということでございます。

(評価者：富田 俊基氏)

そうするとですね、この環境対策でいくらだとか、各府県ですね、予算についてはその分についてそれぞれの議会が承認しているということなんですか。つまりですね交付金として一括して認めてるのか、中身まで用途をですね、きっちりと効果があるものとして認めてるのかということについて聞いてるんですけど。

(全ト協：理事長)

この件については、先ほども説明したつもりでございましたけれども、都道府県のトラック協会というのは私共の支部ではございませんで、独立の社団法人でございます。地方所管のですね。そこは都道府県から交付金を直接いただいて、その用途について事業計画・予算・決算すべて都道府県の承認をいただいております。

ですからそういう意味で、都道府県当局の方では各都道府県協会が行なうこの種の事業すべて把握をし承認をされていると、それは、またさっき国交省からもご説明ありましたが、補助金のルールとして県の当局は、これは県議会にもお諮りをして承認を予算として取るということであるというふうに理解をしております。

(評価者：富田 俊基氏)

いやあのくどいんですけどもですね、個別の、環境対策でいくらでこういうふうになっているんだということも議会でそれぞれ承認されているんですか？

(全ト協：理事長)

県当局が議会との関係でどれくらいのメッシュで提出をされ議論されているか、それちょっと申し訳ございません、私共の方ではよく分からないというのが正直なところです。いずれにしてもまああのその中身がまるっきりわからないでこれだけの額いくらと通るような甘い時代ではないのではないかと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

上山さんどうぞ

(評価者：上山 直樹氏)

交付金特別会計の中で関連当事者に対して6億近く、なんか寄付金を出されてるみたいなんですけれども、兼任役員14名、

これはどういった内容のものなのでしょうか？

(全ト協：理事長)

申し上げます。これは私共全日本トラック協会の初期における重要事業でございますが、トラックステーションの整備というものがございます。これは何かというと、トラックってなかなか一旦出ても駐車できる場所がないんです。大きくてですね。本来は休憩もしなきゃいかんのに、ろくに、道端に停まってですね、あのでかい図体で迷惑をかけるわけにもいかないものでみんな困ってました。

で、労働組合も含めて強く要望がされたのがこのトラックステーション事業で、今全国 40 箇所にてですね、私共のトラック専用のそういう駐車休憩施設を整備いたしました。これは一旦整備をすればなかなか私共全日本トラック協会が直接に管理が難しゅうございますから、振興センターというこのトラックステーションを直に管理運営する財団がございますけれども、そちらの方に必要なお金を寄付をして運営をいただいているとこういうものでございます。

ただもうなかなか先ほどございましたように、25% に下げて私共首が絞まってきておりますから、しかし一方で安全環境対策は大変重要で、せっかく増水した基金をどんどん取り崩しながら対処してきているのが現状ですので、こちらのトラックステーションについては、ほぼこころへんでよかろうということで、もう新しい新規整備はこのごろはできておりません。

(評価者：上山 直樹氏)

役員が 14 人も重なっているみたいなんですけれども、二重で役員報酬が払われていて、それにあてられているということはないですか？

(全ト協：理事長)

こちらの振興センターの常勤役員は 1 名でございます。その他の役員というのは、すべて業界の幹部でございまして、私共全日本トラック協会の、言ってみれば正副会長クラスが役員ということで入っております。

(コーディネーター伊藤伸氏)

どうぞ、速水さん

(評価者：速水 亨氏)

ここで全国組織でやっていらっしゃる事業のいくつかの中で、拝見しているとこれひょっとしたら国の事業ではないだろうかと思うものも、中にいくつかあるんですが、こういうお金の流れの結果としてですね、全国のトラック協会がやられるのではなくて、国が本来しっかりとやっていくというものがあるとは国交省は思いませんか？

(関係省庁 A)

そういう意味では、私共と政策に沿った使い方をさせていただいていると、こう思っております。そういう意味では、国でもやるべきじゃないかということがあると思うんですが、現下この数年ずっと続いておりましたこういう厳しい財政状況の中でですね、私共としてはトラック協会に私共の政策方向でやっていただいていることには感謝をして、これを努めていただければと思っております。お答えになっているかどうかわかりませんが。

(コーディネーター伊藤伸氏)

赤井先生どうぞ

(評価者：赤井 信郎氏)

連携というか、国交省が表政策をやっていた方がいいんですけど、今事実上予算要求というか、予算は交付税に組まれていて、それ全体で決まっているので、1つ1つこれがこのお金が必要っていうことを、国交省毎年、たぶん説明しなくても出来るような形になっていて、その政策が正しいかは別にして、逆に負担なく政策が行なわれるので、外から見るとその政策が本当に必要かどうかを、審査が甘くなっているのではないかという懸念もあると思うんですけれども、だからその、すっきりするという面では、国交省が毎年これだけ必要だということ、予算を国民に説明して、それで実行する方がより効率的に

出来るような仕組みになるんじゃないかと思うんですけどいかがでしょうか？

(関係省庁A)

何度も言うようですが、もともとのお金が地方税なものですから、私共の予算ということにはそうならないというのがまずは論点ね。今先生おっしゃったことがいろんな意味での透明性を確保する、いろんな意味で私はいくらこういうことだよ、こういうことをやっていくんだってことについて、説明していくというのは全くそうだと思いますので、現在私がやっているのは透明性を広げていこうと思っておりますけれども、足らざるところはさらに勉強してですね、しっかりやっていきたいと思っております。

(コーディネーター伊藤伸氏)

梶川さん

(評価者：梶川 融氏)

これ制度発足以来の主旨から考えますと、基本的には先ほどおっしゃられた業界の中小零細な事業者が、本来減税措置で直接還付していただければ、課税技術上一番いいというふうに考えてよろしいんでございましょうか。

でそうなりますと今、僕もどちらがいいかわからないんでございますが、国交省さんの政策意図を反映してお使いになるということが、中小の事業者の皆さんの意図とですね、全くこう比例的であればよろしいんでございますけれども、中小事業者にしてみると直接還元してほしいという要素も多々おありになるんじゃないかと思うんですね。

現下のような経済情勢で。これはそういう意味で考えると、目的税の変形とある意味捉えるのか、減税をプールされて皆様方が協会としてお使いになるのかという整理は多少必要な感じもされる。

ガバナンスを要するにも業者の皆様の、その民主的なガバナンスで用途を決めていっていいというふうにも、当初減税してあげるっていう話からいえば、そういうふうにも考えられますし、むしろ目的税的に地方税を寄受するけれども、この金額は国の道路政策等々も含めた色々意味で、国の政策意図で使うと考えれば、もう少し国交省なりなんりのコミットメントが逆に必要になられるんじゃないかな、なんかそのどちらに私は推理させていただいていいか、自分の今評価する上でですね、ちょっと分からなくなっただけですけれど、その辺どうお考えでございましょうか。

(関係省庁A)

出来た経緯からいえば、最初におっしゃったような経緯だと思います。つまり本来ならばその営自格差ですから、青ナンバーの人は、それは安い税金であってほしいということだと思うんですが、それが非常に難しくなれば、業界全体としてその輸送力の確保とか、非常に良質な事業者を育てていくとか、環境対策をやるとか、安全をやるとか、こういうことに使った方がいいのではないかとということで、評価されてやっていただいた補助金でございまして、そういう意味では公の席として、県なり我々がタッチしてやっていきたいなと思っております。現状としては後者になっていると思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

早めに速水さんお願いします。

(評価者：速水 亨氏)

地方のトラック業者は地方のトラック協会にはいって、それは会費払ってるんですよ。逆に言うと、じゃあそこに入った金で会費までとって本来還付、お金かなんか税金として還付されるべきところを会費も取られるわ、入ってくる金も入らねえわ、それが中央にずっとまわってって、悪く言えばですね。そんなかで何人かのお役人がOBとしてですね、能力あるなしにかかわらず、組織としてはそこに入っていらっしゃるというのは、やはり見た感じいったい誰のためにこの組織を動かしてるんだと、国民の道路っていう話であれば、それは国交省の仕事ですけど、ちょっとやっぱりおかしいんじゃないかっていうのは、みんなが多分思うと思うんですよ。

例えば天下りなんかも含めて他省庁はかなり積極的な、なんていうか削減をされているような動きが、社団とかそういうのはみんな動いてるんですけど、ここはですね先ほどからお話何うと、ずばりこの人たちが適切なんだというねお話ししか出てこない。

それに対して国交省は何か対策を打つという話も出てこない、というこの組織このままずっとやっていきたいんだということなんですかね。

(関係省庁A)

この社団って言うのは先ほどおっしゃったように、事業者のお集まりの団体なんですね。会長にしてみれば自分が認定をして雇うわけですけど、そういう意味では自分が好きなとか、自分が評価する人を雇いたいねっていうことが多分あるんだと思います。

そしてその能力があるという評価をどういう評価ですか、蓮舂先生がおっしゃったようにですね、やり方、そういう意味では変に癒着していると取られない評価をすべきじゃないんですかと、こういうお話がございました。

そういう意味では、どこの組織もそうだと思いますが、人事というのは適材適所でございますから、適材適所で会長がこれからお考えになる中で、今言われたご意見を踏まえながらですね、今後そういうことが考えられていくのではないかなと私は思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

はい、シートの回収まだの方をお願いします。

(行政刷新会議担当大臣 枝野幸男氏)

私に来る前の議論の中で、なぜトラック事業者と、つまり本来の主旨であれば税を安くするためということが、発足当初はできなかったのかもしれないけれども、なぜ今出来ないのかご説明いただけますか？

(関係省庁A)

法律でやめるということ考えた経緯が実はございます。その時一番最初は税法の中で議論はできないかと考えました。それはまだ結論が出てだめだとなったわけではございませんが、税法というのは収入を取るのが税でございますから、税の用途を決めるということが同じ法律で出来るのかという議論がございました。もう1つは・・・

(行政刷新会議担当大臣 枝野幸男氏)

用途を決めるじゃなくて、本来は税金をトラック事業者の皆さんに安くすべきだから、違う税率でナンバーによってとか、車種によって違う税率にするという決め方を決めればいだけじゃないですか。それがなぜできないのかということについてお尋ねしたいんです。

(関係省庁A)

私が答えるというより、それは多分税務局、総務省税務局の話だと思いますが、私共聞いたところによれば、それは当然ながら脱法行為がでてしまう、これは普通のガソリン税は蔵出し税でございますけれども、軽油引取税は現場でいくら売ったかっていうことで、ガソリンスタンドが税を納めるという形になっております。

そうしたときに、トラック業者によりますれば、個別の車に入れて来るんじゃないかと、ローリー買いとかですね、あるいはまとめてお買いになるといった形態が実はございます。その時に、それを本当に青が使っているのかどうか、それを白に横流ししているんじゃないかというところがわかりにくい、そこがなかなか適応性を維持できない、そういう問題点があるんじゃないかという判断があったと聞いております。

(行政刷新会議担当大臣 枝野幸男氏)

今の理由だとしたら、申し訳ないんですが今、公益法人という民間団体にその主旨のお金をお渡しをして還元をしていると、ここについてもちゃんと使ってるのかどうかチェックをしなきゃいけないということと、じゃあ今のようなところの中で、つまり本当に青ナンバー以外のところにその油を流しているんじゃないかってことを、ちゃんとチェックしなきゃいけないって話は本質的には一緒じゃないんですか？

(関係省庁A)

私共これは難しいという話をさせていただきますけれども、私共基本的にいえば、そういう個別の税制が出来ればですね、それはそれで私共としてはありがたいというか・・・

(行政刷新会議担当大臣 枝野幸男氏)

つまり制度上の問題で、総務省の税務当局とかがOK といえ、それでいいですね？確認をしたいんです。

(関係省庁A)

はい、その方向で検討していただいて・・・

(行政刷新会議担当大臣 枝野幸男氏)

いいですね、いいですね。

(コーディネーター伊藤伸氏)

今とりまとめをしている最中ですね。もういくつかご意見いかがでしょうか？ 中村さん。

(評価者：中村 卓氏)

取りまとめの合間ですので、実際にこちらの全国的な話だけじゃなくて、各都道府県ごとのトラック協会があって、それは県からお金をもらっているという形ですね。そうするとどうしてもやっぱりトラック事業者さん、県の顔色をうかがうような形にならざるをえないんだらうって気がするんですね。

各都道府県ごとのトラック協会の組織がどのようなものかわかりませんが、もしかするとそこにもまた、都道府県単位の一つの天下りみたいなものがあるんじゃないかという気はいたします。

こういう意味では、やっぱり不安定な形で国なり地方の財源をあてにしてという今の仕組みというのは、違う形に直していかないと民間事業者さんが常にそういう圧迫感を受けながら、行政の顔色伺いながらやんなきゃいけないというスキームのまま、続いていくというようなことになる印象はいたしますけどね。

(コーディネーター伊藤伸氏)

この事業、もしかしたら聞いている方わかりにくかったかもしれませんが、大きく論点は3つあったかと思います。

1つは交付税を通してこの営自格差をつけていたという点、そのお金の流れ方ですね、そのあり方についての議論が非常に多くあったというふうに思います。

もう1つは交付税というのは都道府県に入りますので、都道府県から都道府県のトラック協会に入ることが、現段階では総務省副大臣の技術的助言という形になっているものの、実行性拘束力についての議論がありました。

もう1つは現在トラック協会に行っている官庁のOBの方と、そのあとこのあと業務をやる時の関連、関係性についての議論があったと。大きくはこの3つだったというふうに思っております。

それではとりまとめについて蓮舫議員お願いいたします。

(蓮舫参議院議員)

はい、10名の皆様方にご評価をいただきました。10名全員が見直しを行なう、運輸事業振興助成交付金を原資とするしゅつえんきんで事業を行なうという仕組みの見直しを行なうというところのご評価をいただきました。

皆さんがコメントで付されているのが透明性の確保、今の仕組みの複雑さではなくて透明性を確保することを早急にご努力をいただきたい、また所管省庁からの再就職者のあり方、公益法人として疑いをもたれない形で、そこは公募も含めて見直しを行なっていただきたいこともあわせてお願いしたいと思います。

(コーディネーター伊藤伸氏)

ありがとうございました。大変時間超過してしまいましたがこれでこの事業についての議論を終わります。ありがとうございました。