

第3回エネルギー・運輸、第1回基準認証・資格制度WG 議事概要

1.日時：平成16年11月8日(月)

2.場所：永田町合同庁舎1F第4会議室

3.議題：国土交通省との意見交換

貨物自動車運送事業に対する規制の検証について

羽田第4滑走路供用に際しての競争促進の為の離発着枠の配分のあり方

観光通訳ガイドの育成等の方策について

4.出席者：

【国土交通省】

自動車交通局 貨物課 大黒伊勢夫課長、児嶋洋平課長補佐

航空局 監理部 航空事業課 門野秀行課長、

飛行場部 管理課 東京国際空港再拡張事業推進室 小林豊調整官

総合政策局 旅行振興課 村野清文課長、田口芳郎課長補佐

【委員】

鈴木主査、矢崎委員、安念専門委員

5.議事：

(国土交通省よりヒアリング)

貨物自動車運送事業に対する規制の検証について

- 国土交通省より資料説明 -

鈴木主査) 1990年に当時の運輸省が物流の効率化に取り組み、その流れの中で免許制から許可制に移行したのがトラック事業である。その後、全面的な需給調整の廃止が96年の行政改革委員会の答申をベースに3~5年を掛けて実施された。運輸省の中で規制緩和の先兵であったと認識している。倉庫業については一昨年、許可制から登録制への移行がなされ、トラック事業についても見直しても良い時期ではというのが、当WGの第1の問題意識である。また、その他規制についても営業区域が県単位からブロック単位、全国単位に見直され、最低保有台数も5台に軽減されておりと往時と比べれば見直しがされていると評価しているが、零細業者が多い中で、5台という最低保有台数が問題ではないのかというのがもう一つの問題意識であるので、この点を踏まえてお話を伺いたい。

矢崎委員) 資料の事後チェック状況の表で、これを車両規模別に示すデータはあるか。

事業規模別各種指標と同様に1台から10台、11台から20台という保有車両の台数によってこの監査件数や車両使用停止日数がどうなっているのかをデータで示す事は可能か。

大黒課長) 行政処分件数については規模別の数字はない。ただ監査に入っている件数としては増えている。傾向とすると、小さい事業者の方が事故が多いという認識である。

鈴木主査) 感覚で言われても困る。確かに小さい事業者の方が事故が多いという事なのか。

大黒課長) 小さい事業者の方が比較的事故が多いという認識である。

鈴木主査) この前のタクシーの時も小さい事業者の方が経営者による安全の管理がしやすいのではという問題提起をした。

大黒課長) 指導教育という事が運行管理者の業務に入っているが、やり方にかなりバラつきがある。その中で比較的大手の方が体制を組んで良い指導教育が行われている。確かに小さいところの方が経営者との距離は近くなるが、荷主との関係では小さいところの方が厳しいので、無理な運行などのために事故が多いかと思う。

矢崎委員) タクシーの時に個人タクシーは自分の持ち物なので経営者による安全の管理が行き届くという話があって、そのデータを出してもらえるという事であったが、トラックではないのか。

鈴木主査) 運行管理者について要件はあるか。

大黒課長) 実務経験1年で試験を受ける事ができる。この1年も事故対策機構の講習を受ければ免除される。試験を受けない場合は5年の実務経験が必要である。

矢崎委員) 鈴木主査も言っている様に、大きいところの方が運行管理などの安全対策をしっかりやっているという事がデータで示されると分かりやすい。

大黒課長) 規模別の事故件数の数字はあると思う。後ほど提出する。実態からすると1台から10台の車両を保有している事業者が2万9千者と非常に多い。小さいところほど経営状況・交通事故・労務管理の問題などに課題があるという事である。

トラック事業については倉庫業と異なり道路を使用する為、交通事故の問題があり、営業所を中心とした運行管理体制を許可に当たってチェックする事が重要である。登録はあらかじめ画一的な基準を示してそれを事業者が判断したものを行政が確認し、登録する制度だが、トラック事業については、事業計画と運行管理体制を行政が十分チェックする必要があると考えている。

鈴木主査) 行政がチェックする内容は、登録の要件として示す事も可能ではないか。

大黒課長) 登録制のように画一的に示す事は難しい。

鈴木主査) 倉庫業ではそうした問題は起こっているのか。

大黒課長) 倉庫管理主任者と倉庫施設の客観的な基準を省令・告示にまで整備した。倉庫は建築基準法など別途の確認手段があり、施設であるので、倉庫管理主任者と倉庫自体の客観的な基準を押さえればチェックとしては機能していく部分がある。トラック事業と異なり、道路における自動車の運行管理といった安全上の問題がないので、事後チェックにしてもそれほどの処分はない。

鈴木主査) 徐々にステップを踏んでやる事はできないか。

大黒課長) 倉庫業とトラック事業それぞれの違いがある。トラック事業では交通事故が頻発している業態となっており、事業規制のうち社会的規制の比重が大きいところがあり、なかなか今の段階で登録制にするのは難しい。

鈴木主査) 運行管理者は機能しているのか。

大黒課長) 運行管理者に対する指導教育はきめ細かく実施している。運転者でない第三者がきちっと点呼をし、乗務が可能か判断させる機能は非常に大きいと考えている。

鈴木主査) 時代に即したものにステップを踏んでできないかという事なので、検討をよろしくお願いしたい。

羽田第4滑走路供用に際しての競争促進の為の離発着枠の配分のあり方

- 国土交通省より資料説明 -

鈴木主査) ルールの明確化について申し上げたい。前回の羽田の増便の時にも提言したが、基本は定量化したルールを設定して、それに基づいてやるという事。当時の運輸省も当然の事として、かなり緻密なルールを作ったと承知している。できるだけシンプルで定量的な誰にでも分かる基準を作って欲しいというのが要望の第1点。

2点目はせっかく作ったルールがその1回限りで次にやる時には別のルールを作るという事では、航空会社が経営のどこを強化したら良いのか分からなくなる。ルールは不変のものとして航空会社が対応の取れるものにしていただきたいという事。この2点です。

次に新規参入の問題ですが、資料にある様に当面の羽田の新規参入者の発着枠を47便から67便に増やした事は評価しますが、1社当たりの新規参入要件については6便の12スロットという事で今もそうになっているという理解で良いか

門野課長) 今回の発着枠の見直しを行った作業の折に、平成12年に作った評価方式をそのまま平成17年の見直しに当て嵌めました。普遍的かどうかは別として5年前に作った基準を向こう5年間の行動指針としました。1カ所だけ、3社時代に即した基準のみオミットしましたが、それ以外はそのままの形で利用しました。またこれを決めた私的懇談会についても全て公開で行い、透明性のある手続きの中で決められました。

鈴木主査) 確認ですが、第4滑走路供用時にもこの基準を使うという事で良いか。

門野課長) その点については現時点では留保させて下さい。本当にその際に回収をして再配分しなければならないのか、各社要望を足しあげても余裕がある状況なのか、それによって国が関与した方が良いのかどうかという議論が別途あるかと思えます。

4年後の需要と供給力の関係がどうなっているかにもよると思えます。

また、新規航空会社については、当初6便という事で始めたのは事実でございます。

しかしながら現時点ではスカイマークエアラインズやエアドゥなどそれぞれ17便や12便というところまで来ております。今回の羽田空港の発着枠の見直しの中でもいつまで新規として扱うのかとの議論がありました。様々な理由から羽田の再拡張までは各社単位で12機保有するまで新規として扱うという事でコンセンサスを得ている。1日の規模で言うと30便から40便になるまでは新規航空会社として扱います。

鈴木主査) 路線選びは新規航空会社の自由になるのか。

門野課長) 自由にできます。

鈴木主査) 12機というのは先発業者にとってはどうなのか。

門野課長) 先発業者からすると少し多いのではないかという思いがあるかもしれませんが。我々としては大手に対して牽制力を持つ位まで育てて欲しいという思いがありますので、低いところで切るのはいかがでしょうかと考えております。

専門家の話では若干、幅がありますが7機、10機、12機位の規模に達すれば、スケールメリットが出るという事です。12機という事だと30~40便、羽田の発着枠の1割位を使う規模まで新規として認めようという事です。

鈴木主査) 損益分岐点操業という考え方はあるのか。何機位ならペイするのか。時間帯はどこが良いのか。

門野課長) 回答は難しい。機体メーカーが売り込みをする際の PR 用の数字として持っているものはあると聞いているが、どこまで裏打ちがあるのか分かりません。またピークの時間帯については皆が使い勝手がいいという事でだいたい決まっているものですから、今も着陸 29 便という規制がある中で、これが再拡張しますと 40 便にまで拡大しますので、使い勝手の良い時間帯にも入りやすくなるという事は言えると思います。

ただ、損益分岐という観点からですと機材・路線などで決まるので、一律には言えない。

鈴木主査) 最低分岐点までは新規参入として認め、それを超えたら一般の航空会社と同じ基準で配分がされていくという理解で良いか。

門野課長) それで良いと思います。

鈴木主査) 場合によっては僻地にも便を出して欲しいという事もあるのか

門野課長) 規制緩和ですので、国が強制する事はありません。但し、先ほどお話しした評価方式で評価される様な事はあると思います。

鈴木主査) 国際線の配分の仕方はどうか

門野課長) 直接の担当ではないが、国として再拡張を決めていく中で地元の県・市に出した資料の中で近距離の国際線を当面 3 万回程度となっている。

羽田は原則、国内需要に対応する為の基幹空港という位置づけでその余力の中で補完的に国際線を入れるという事です。ただこの数字も決まったものではなく、今のところこう考えていますというものです。

鈴木主査) いつ頃、どのような機関でそれは決まるのか。

門野課長) 決めなくてはいけないという問題意識は持っておりますが、航空交渉等もありますので、まだ決まっております。

鈴木主査) 国内のシステムについてはどうか

門野課長) 具体的なタイムスケジュールを今持ち合わせていないので、ご指摘はすみやかにという事だと思っております。我々もいたずらに遅らせるつもりはございませんが、今は確たるものは持ち合わせておりません。省内でブレイクストームング等始めているところでは。

鈴木主査) その点についても考え方は聞かせて下さい。

矢崎委員) プライベートジェットについてはどうか。

門野課長) 重要なお指摘で、我々も念頭には入っております。今は大型機優先ですが、今後、検討はしていきます。

観光通訳ガイドの育成等の方策について

- 国土交通省より資料説明 -

鈴木主査) 通訳案内業に関しては、免許制から登録制に変えていく方針という理解で良いですか、そして、全国一律ではなく地域の実情にあったものにしていくという事ですか。また、試験問題については、通訳案内業固有の試験を受けずに、例えば、英語なら英検等において通訳案内業の水準に達している場合は、通訳案内業の登録が受けられるような制度にしていくという事で良いか。

田口課長補佐) 1 点目に関しましては、免許制から登録制に改めるのは事実ですが、現行の観光通訳ガイド全てをばらばらにして地域限定にしていくというのではなく、国が実施している、どこでも通訳案内ができるようなことを前提とした試験が 1 つと、特に外国人

観光旅客のニーズが強い地域においては、その地域に限定した試験を特例的に実施できることとする、2本立てにしていこうと考えています。2点目につきましては、全ての色々な試験を組み合わせパズルのように完成させてそれをもって資格を与えるというのではなく、他の資格にもありますように、いくつかの試験科目のうちの一部について同等の能力を認定している他の試験があればその部分は免除するという事です。

安念専門委員) 通訳案内業法の第2条に「報酬を受けて」と書いてあるのは大きな旅行代理店にいて、報酬を受けて外国人の客を案内するという者が入っているのですか。

田口課長補佐) 当該外国人との関係で、その外国人が通訳ガイドサービスに対して報酬を払っているという関係が成立している以上はこれに当たるという事です。

安念専門委員) 免許を受けずにこうした行為をした場合、罰則規定はありますか。

田口課長補佐) 3万円以下の罰金です。

安念専門委員) 今までに発動された例はありますか。

田口課長補佐) 発動された例はございません。但し、その規定がある事で色々な旅行業者に強い指導ができるという事です。

安念専門委員) 旅行業者がそうした無免許の人を雇ってガイドをさせた場合、通訳案内業法及び旅行業法上のペナルティはありますか。

田口課長補佐) 両方あります。通訳案内業法上は無許可でガイドを行った者へのペナルティがあり、旅行業法上は、そのようなガイドを斡旋した者に対するペナルティもございません。

以 上