

平成 22 年度信州型事業仕分け 運輸事業振興助成補助事業 議事録

【コーディネーター 荒井 英明氏】

続きまして、事業番号 D-3、運輸事業振興助成補助事業について作業に入ります。事業概要についてご説明いただきます。5分程度で簡潔にお願いいたします。よろしくお願いします。

<小林交通政策課長>

それではよろしくお願いいたします。県の交通政策課長の小林利弘と申します。よろしくお願いいたします。私の左隣にいますのは交通政策課の企画幹兼課長補佐の増田隆志でございます。よろしくお願いいたします。

それではお手元の資料 55 ページでございますが、D-3 運輸事業振興助成補助事業についてご説明させていただきます。この事業につきましては、実施期間に記載してございますように、昭和 51 年から実施させていただいておりますが、本事業につきましてご理解いただくためには、この事業が創設されました背景、あるいは経過をまずご理解いただきたいと思いますので、お手数ですが 2 枚おめくりいただいて 58 ページをご覧ください。運輸事業振興助成補助金についてということで、1 番に事業創設の経緯をお示ししてあります。一番左側の四角でございますが、昭和 51 年度に国におきましては、軽油引取税の税率を引き上げるということで、30%引き上げに伴います暫定税率というものが制度化されたわけです。この制度の創設に伴いまして、経営への影響の大きい営業用トラックあるいはバスにつきまして、当時国におきましては諸外国の例を勘案して、税の還元制度というものを検討されたことと承知しておりますけれども、一時徴収しないということも考えられましたが、課税は事実上困難であるということから、交付金による還付制度を設けるという形で昭和 51 年、自治事務次官通達に基づきまして、バス、トラックの輸送量確保、輸送コストの引き下げということを目的に、各都道府県で補助制度を創設するということが、それと合わせて、国が毎年補助金算定式を示すということと、県への支援ということで交付税という措置をするという仕組みができたところでございます。一番右側の四角の二重枠に記載してございますように、その後、暫定税率、その都度何回か期間延長されてきておりますが、本事業は延長されてきておりますし、また暫定税率が廃止されて当分の間税率という形になりました、平成 22 年度以降、税制改正大綱を受けまして、総務副大臣の通知によりこの事業が引き続き継続するという形にされたわけでございます。2 番に対象事業を示してございますが、昭和 51 年度通達に基づきまして、こういう事業に使うことということが示されております。またこの時期、記載しておりませんけれども、やはり昭和 51 年、運輸省、当時運輸省の自動車局長通知に基づきまして、県からの交付金、補助金につきましては、別会計とすること、2 点目は事業計画、資金計画につきましては、毎年国の承認を受けることという、2 点を示されておりました、これらに準じて県も補助制度を作ってきたということでございます。

55 ページにお戻りいただきたいと思います。事業の目的でございますけれども、こうした事業の背景というものを踏まえまして、長野県としましても 1 行目の後段でございますが、1 つとして、輸送サービスの改善、2 点目は安全運行の確保、3 点目は環境保全対策、これら 3 つを促進することによって、安全、安心な輸送の確保を図るということを目的としてこの事業を創設しております。事業の必要性でございますけれども、それぞれ記載のとおりでございますが、取り分

け原因分析の欄に記載してありますように、こうした事業者、小規模事業者が非常に多く、事業者自らの取組みでは限界がございます。こうしたことから本事業は必要性があるものと考えておりまして、真ん中のところですが、成果と達成状況の欄には、それぞれ記載のとおりでございますけれども、一定の成果があったと受け止めております。事業コストならびに事業実績につきましては、記載してございます 21 年度、決算額約 3 億 359 万 3 千円ですが、これらの事業コスト及び実績につきましては、56 ページにサブシートとしてもう少し詳細な内容を付け加えてございます。真ん中 2 番に、平成 22 年度予算としてバス協会ならびにトラック協会が取り組もうとしている主な事業を記載してございます。また、3 番には先ほど国が算定式を示すという形になっておりますが、その式が記載のとおりでございます。また、各団体別の交付額につきましては、一番下段にございますように、バス協会並びにトラック協会それぞれ記載した金額を、算定式に基づいて交付しているものでございます。

もう一度 55 ページにお戻りいただきまして、最後に事業の課題として記載してありますが、県としましては引き続き協会に対して、交通安全対策、環境保全対策等の事業をしっかりと充実する中で、さらに経済情勢に応じた積極的な対応を求めてまいりたいと考えております。説明は以上です。よろしくお願いいたします。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

ご説明ありがとうございました。議論の前提条件として傍聴者の皆さんやネット中継をご覧の皆さんにもお知らせをして、共通認識をしたいのですが、58 ページの資料でご説明いただいたように、そもそも税率引き上げ、それから暫定税率の継続等とした、制度改正上、営自格差という言葉を使っていますが、営業車両に税の軽減策を取るのが、非常に困難であることから交付金で対応しようという、この制度の趣旨は理解できますが、しかるに、県として、県の一般財源から協会に交付金を交付しているということから、こういう背景はあるけれども、最終的には長野県さんとしてのご判断によりそれぞれの協会に交付金を交付しているのです。こういう前提で議論を進めさせていただきますので、これはこういうことでよろしいですね。

<小林交通政策課長>

はい、結構です。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

了解いたしました。それでは仕分け人の皆様からご質問、ご意見をいただきたいと思います。

【仕分け人 西澤 正樹氏】

よろしくお願いいたします。この事業ですが、小規模事業者が多くて安全、安心な輸送の確保を図らなければいけないので、税金を投入するということですが、事前の質問に対する回答で、57 ページで協会の加盟者が少ない。バスで 33、トラックで 58 なのですが、車両ベースで見ると 73 と 84 ですが、逆に言えば、加入していらっしゃらない方が 10 何%、あるいはバスで 26、トラックで 15 あるのですが、そちらの方が逆に小規模事業者なのではないかと思うのです。回答だとバス協会に加入していないのはホテルとか旅館やタクシー等のツアーバス業者です。少し前に長野県内のバス業者さんが大阪で事故を起こして報道になりましたが、逆に協会に加入していらっしゃらない方にこそ、こういう安全、安心な対策が必要ではないかと思うのですが、その辺はあくま

でも協会に対する補助金なのか、それとも本当に安全対策を考えるのであれば協会以外にもやっ
ていかなければいけないのではないかと思います。その辺はどうお考えになっていらっしゃる
いますか。

<小林交通政策課長>

先ほど申し上げましたように、この事業そのものが税体系を維持するという大きな目的のもと
に創設された事業でございます。その意味で全受益を受けられる方が、等しく受けられるとい
うことが大前提だろうと思います。しかし、現実的に軽油引取税ということを考えますと、会社
数というよりも車両ベースというのが基本であると考え、バス協会、先ほど申し上げました
ように車両でいうと 73.6%、トラック協会は 84.7%ということを考えると、今現在では大多数が
受けていると考えざるを得ない。しかし一方では、今委員ご指摘のように会員獲得に向けた努力
をしなければいけないということは、当然のことだと思っております。

【仕分け人 森田 勝氏】

私過去に県内の運輸業 5 社くらい、経営改善のお手伝いしたのですが、大手が加入していない
ではないですか。それで台数と会社数の差が出るのではないですか。

<小林交通政策課長>

おそらくトラック協会の数字を申し上げますと、会社数でいきますと、加盟されていない方の
内訳をお聞きしてみますと、基本的にもうすでに休止している会社も分母に入るので、そ
れが 50 数社あります。それからもう一つ、いわゆる霊柩車も対象になっていまして、それが約
40 社近くございます。あとは輸送を主な目的としているのではなくて、建設業あるいは産業廃棄
物運搬業といった業種が約 60 数社あるという形でございまして、全体の中からこれを除きますと、
会員数からいけば 7 割を超える形になっています。あとご指摘の部分の大手の事業者というところ
につきましては、私どもそこまでは承知しておりません。

【仕分け人 宮島 晴樹氏】

すみません。大阪府が 10 年度からこの交付金を約 7 割カットしているという実態が現れたわけ
です。この事業、国の主導、あるいは考えから、県がやらざるを得ないという面もあろうかと思
いますが、大阪府がカットしたということ、長野県とすればそういう動きも見ながら、改めて補
助していく、そういうところはどこにあるのかということがあります。

裏側に、県民感覚からいくと特定の団体に補助を出すのはいかがかということはずいぶん言わ
れてきたことでありまして、そこを分かりやすくご説明いただければと思います。

<小林交通政策課長>

まず一つは、他県の状況ということでございますが、お手元の資料 57 ページに比較参考値とい
うことで一番最後のところですが、都道府県予算措置状況をお示ししております。国の算定式ど
おりに予算措置をしているというのは長野県も含めまして 27 団体、また減額して措置している
というのは大阪も含めて 20 団体あるという状況でございます。削減率につきましては、確かに大阪
は全体の 30%しか交付していないという状況もありますけれども、一方では 2%程度減額してい
るところもあるということで非常に大きな幅があることも事実です。

しかし、この事業のそもそも創設された背景、あるいは目的ということを考えますと、税制上、きちんと受益を還元するという主な目的であるということを考えますと、制度のあり方そのものを議論を横に置いて、県が一方的に率を下げるという話は決して正しい対応ではないと考えております。本来の趣旨を踏まえてきちんと維持するべきであって、制度は制度として別の立場で議論するということが必要だろうと思いますし、一方でこういう目的として作られた制度に対してカットするということであれば、なぜ、どういう理由でカットするのかをきちんとした説明責任が必要であると思います。

【仕分け人 西澤 正樹氏】

制度云々というのはこの場では議論しませんけれども、例えばカットするのであれば説明責任と言われましたが、例えば56ページにバス協会とトラック協会があります。トラック協会は5,000万ですか。トラックの日イベント、要するに宣伝広報事業、トラックの日イベントで2,000万ですが、安全、安心のために2,000万かけて、広報するというのはどうなのでしょう。

<小林交通政策課長>

ここに記載してございます宣伝広報事業というのは、もちろん安全、安心の確保というものもありますけれども、トラック事業全体に対する発注者側の理解をいただくということもやはり必要なのだろうと思います。ご承知のとおり、20年度、大幅に軽油が値上がりした状況の中で、それに伴って発注者側もきちんと運賃を値上げしてくれるならば話は別ですけど、やはり業界の中で、料金は上がらない、でも負担は増える、利益は減る。そういうことで、果たして適正な公共輸送が確保できるのかという観点もございます。そうした意味でいくと、発注する業者あるいは県民の皆さん方に、トラックはどういう役割を果たしているのかということをしっかり分かっていただく。そういった広報も必要だということで、決して必ずしも安全、安心の確保だけではないということをご理解をいただきたいと思います。

【仕分け人 百瀬 治彦氏】

先ほど、税制と表裏一体ということは承知しておりますし、その上で言うと、税制の問題が解決された場合は、この補助金は当然、なくなる性質のものということでよろしいでしょうか。それは確認なのですが。

<小林交通政策課長>

それは59ページに平成23年度の政府与党が決めた税制改正大綱の中に記載してございますが、最後の2行、交付金額の確実な交付を確保するために法整備等を受け所要の措置を講じます、という形になっております。従いまして、税体系をどのようにしていくか、別にするのか、あるいは全体の中で考えるのかというのは、まさに今政府与党でご検討いただいている段階でございます。ただいまのご質問のように、こっちができれば税はなくなるのかという状況かどうかは私どもとしてお答えできることはありません。

【仕分け人 百瀬 治彦氏】

表裏一体というご説明があったので、こういう税制がある限りはこの制度は続けなければいけないという理解でいうと、逆に税制が本来あるべき課税をうまくクリアできれば、なくなるのか

と思ったのですが、そうするとこのメニューに載っているものが元々協会はこの事業以外の事業もやっているし、業界としての協会の存在はあるわけですね。この補助金の中に入るべきものと、協会として本来行うべきものというのは、きちんと分けなければいけなくて、長野県は補助金を結果的に交付しているわけですから、先ほど削る場合には説明責任という話があったのですが、逆に言うと補助金交付という意味でも同じような説明責任があると。そのときにメニューという妥当性、補助の内容をどう考えていらっしゃるのかとお聞きしたいです。

<小林交通政策課長>

トラック協会全体の予算規模というのは、もっと大きな予算規模になっております。その中で県の交付金を使った事業というのは特別会計として整理されておりますので、県の補助金として使われている事業はここに記載した事業、ということはそれ以外に使われていないということを私ども確認しております。

それからもう1点。お尋ねにございました事業の内容等についてでございますが、58ページで申しあげましたように、基本的な項目につきましては、自治事務次官通達ということでこういうものに充てなさいということになっております。そこで、具体的にそれぞれの事業をどういう形で取り組んでいくのかということについては、社会情勢あるいは経済情勢を踏まえた弾力的な事業ということで、一例を申し上げると、56ページのトラック協会のところではアルコールチェッカー購入と書いてありますが、平成20年当時あちこちで飲酒運転が多発したという中で、ご承知のとおり23年、今年の4月からは点呼時におきます、アルコールチェックというのは義務化されているわけですが、これもトラック協会と県と話し合いをする中で意見交換をし、とにかく安全対策を県民に分かるようにする必要があるという中で、これは21年から新しい事業として、まず各事業所に1台は最低いくようにしましょうと。それ以後は22年からは勤務実態に応じた検査ができる体制に整備しましょうという形で数を増やしていることもありますので、私たちも一緒に考えて、事業をやってきていると思っています。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

今、協会への補助金の使途について充当事業といいますか、それについて議論をいただいているわけですが、これは冒頭私が申し上げたように、もともと営自格差、営業車の運賃に、不要のというか、高い転嫁をされると運輸業界がなくなると、国民が困るわけですから、暫定税率の分だけ運賃転嫁がなされないようにするというのが一つの目的だと思うのです。こういう目的で考えると、例えば安全な運転を確保するというのも必要だと思うのです。

この全日本協会への出捐というのは、本来の制度の目的である営自格差を埋める運輸業界を維持するというのと乖離しているのではないかと思います。これはどうお考えでしょうか。

<小林交通政策課長>

この制度全体そのものが国が大きく関与した制度であるという前提の中で、例えば全日本トラック協会の役割を見ますと、一つの地方の団体だけでできない業務。例えば各種の調査、あるいは情報収集分析、あるいは国との交渉、もう一つは各都道府県、規模は大小ある中で、ある程度きちんと同レベルまで整備をしなければいけないという均衡を図るという観点もあるとお聞きをしております、これくらい出せというのは通知で定まっておりますので、その面については、全日本トラック協会としての役割というのは一定程度あると考えております。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

昨年5月に国の行政刷新会議の事業仕分けで、この事業がテーブルに乗りまして、やはり地方から中央の全日本協会への出捐金、この還元ルートというのは非常に国民にとって不透明であって、この手法そのものが、営自格差を埋めるということについて一定の理解を得られるのだろうけれど、この地方経由で全日本協会へ出捐金が流れて、その出捐金を元に全日本トラック協会が事業をするという、このことについては非常に国民の目から透明性が薄いと、考え直すべきではないかという議論がなされているのですが、この議論はご存知だと思うのですが、そのことについてはどうお考えでしょうか。

<小林交通政策課長>

その点については、21年度からいわゆる暫定税率が廃止されて、当分の間税率に移行するという状況が明らかになった段階で、私も実際、所管をしていただいております新潟の運輸局へ行きまして、運輸局長さんと意見交換させていただいております。全日本トラック協会として一定の役割を果たしているのだけれども、それに伴う全体の金の流れというのは不透明であると、ここをきちんと説明をする、あるいは公表しない限りはなかなか理解が得られないという中で、国として大きな制度を直ちにということは難しいにしても、透明性を確保する、そのために何をするべきかということを、しっかり国としても考えていただきたいということを直接申し入れいたしまして、お聞きをしますと、全国運輸局長会議でも議題になったと聞いております。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

だから、国として透明性を確保するのはもちろんですが、冒頭申し上げたように、さりとて長野県税で協会へ補助を出しているのですから、長野県税を原資とした補助金が出捐金で不透明な形という指摘を受けるような出捐金で全日本協会へ還流しているという、このことについては県民の皆さんにどうご説明なさるのか。その透明性を県として確保する必要があるのではないのでしょうか。

<小林交通政策課長>

現在の仕組みからいきますと、なかなかそこまで全部という形で公表される制度になっておりませんので、県としましては透明性を確保するべく、それぞれの団体、あるいは国において、大きな制度と、もう一つは手段、手法の部分と、一体とした形の中で整理していただきたいということを申し上げるという状況にあると思います。

【仕分け人 岡本 直之氏】

その関連ですが、冒頭ありましたように、政府としては多々経緯はあるし、難しい問題だと思います。ただ、一般財源として、県として政策判断するということですから、出捐金が向こうでどんなことに使われているかということを、ちゃんと見た上で、これくらいなら仕方がないですねと判断されるならタックスペイヤーも納得するのだけれど、何となく、いわゆるバラ売りみたいに、少し配分して出してくれというので、相手先を見ないでやっているというのではないかと思います。

その延長線上で言うと、補助率が10分の10になっていますが、県の事業で10分の10の補助

率というものはあるのでしょうか。私が言いたいのは、10 分の 10 というのは本当は自分のお金なのだから、取り戻すのに何が悪いのかと、10 分の 10 だということが現れている部分だから、本当はそこを直さなければいけない部分なのではないかという気持ちなのです。政策判断であれば、半分補助してあげれば、いろいろな政策目的に合致するので、10 分の 10 の補助率でなくてもいいのではないかという気がするのですが、その辺の答えを。

<小林交通政策課長>

先ほど十分な説明ができていなくて申し訳ないのですが、全日本トラック協会におきまして、交付金特別会計というもので、別立てでその会計が措置されております。ちなみに、約 59 億 8,700 万円ほどが特別会計という形になっておりますが、そのうち各県からの出捐金と言われておりますのが、43 億 8,000 万円ということで、73%が出捐金で賄っているという状況になっております。長野県のトラック協会の方からは、25%約 6,400 万円が出捐されているわけです。一方で、全日本トラック協会では、各地区への取組みに対する上乘せとか、あるいは独自の支援制度というものもございまして、長野県に対しましては、様々な形ではありますけれども、安全対策として 2,200 万円、近代化融資として約 260 万円、リース補助の上乗せ融資、補助上乘せ等々を入れまして全体で 3,000 万円ほどが長野県に基本的に、言葉は違うのですが、還元という形でされております。しかし、ここの部分をもう少し分かりやすく、きちんと出捐した分に見合うだけの話というものは当然必要だと考えております。

それからもう一つ、10 分の 10 の補助率の補助金が他にあるのかというご指摘ですが、私が全て承知しているわけではございませんけれども、私どもの課におきまして事業の緊急性、必要性、例えば空港問題等も含めまして、ものによっては 10 分の 10 はございます。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

国の事業仕分けでも議論になったのが、金がぐるぐるあっちこっちに回っていく間に、地方の協会を経由して全日本へ行って、また全日本から補助という形で地方に下りて、ぐるぐる金が回っていく間に中で抜かれてしまう、どうしても。これが繰り返されて、結局、6,400 万円中央へ出捐してもバックは 3,000 万円ということで、それだったら初めから、地方協会で全額使ったほうがいいのではないかと、こういう意味で透明性を確保した方がいいということなのですが、そこはいかがですか。

【仕分け人 森田 勝氏】

出捐金は拒否できるのですか。県が。

<小林交通政策課長>

基本的に、先ほど申しましたように、この制度の仕組みが国から計算式が来ているということと、出捐金についてはこれだけの率を出せという通知が来ているということと、毎年事業計画、資金計画を作ったときに、国の承認が要するという形になっていきますので、いわば言葉は悪いかもしれませんが、県が追認するような形になっている事実もございます。しかし、一方で県としての独自性というものも発揮させていただいているつもりだと考えております。

【仕分け人 森田 勝氏】

さっきから補助金をカットされることを恐れられているのですが、私は増額してほしい立場なのです。根拠は2つありまして、1つは先ほどから話されているように、社会的な背景のある事業ではないですか。もう一つは提出していただいた数字が軽油取引税の1.77%です。軽油取引税というのはほとんどがトラックとかバスが納めている。そのうちの1.77%くらい還元してもいいのではないかとということと、単純に事業費を見ますと、アルコールチェッカーなんか、飲酒運転なんかもぜんぜん問題にならないから、企業が負担すべきです。それから、運転免許証の取得助成などは、なぜ特定の業種だけ補助しなければならないのという話になりますよね。それから、低公害車は社会の趨勢ではないですか。当然企業が負担しなければならないということになるのですけれど、私、5社くらい運輸業に関わった実態をお話しますと、大変経営環境が悲惨な状態です。1990年の規制緩和から始まったことなのですが、それは自由競争ですからいいのですが、荷を受けて、外注に出して外に回すじゃないですか。あれでどんどんコスト競争になってしまうのです。低価格競争に。皆さんご存知かどうか分かりませんが、これだけ高速道路が整備されていても、高速道路が使えないのです。運送に。なぜかという、足が出てしまう。当日の夕方に荷積みをして、翌日の朝、荷を届けるでしょう。一般道路を夜中に走って、寝る時間もなくて、おそらく従業員なんて拘束時間はものすごい状況だと思います。労働基準法に抵触するのではないかと、そういう業界に、例えば、今地球温暖化対策をしなければならないじゃないですか。CO₂をバラまいているのはトラックやバスです。その業界で本当にできるかどうかということを考えると、県が担うなんていうのは無理なのです。そういう立場から考えると、もっと助成して、活動を活発にしてもらおうという私の意見なのです。

<小林交通政策課長>

業界各社、本当に大変厳しいということは、私も直接お聞きしておりますし、例えば、環境保全という形で低公害車は社会的情勢かもしれませんが、トラック1台、1,500万円するという中で、その利率だけでもずいぶん影響してしまう。その中で促進するためには、今協会が何をすべきかということをしっかり考えていただく必要があると思います。ちなみに、平成21年度は315台の導入助成をさせていただいておりますが、低燃費車両1台当たり、CO₂でいくと、4.5トン1年間に削減される。11%削減されるという数字もございます。そうしますと、運輸業界、長野県のCO₂の排出量、平成18年から19年にかけて0.4%しか減っていないのが、運輸業全体でいくと2.9%減っているという中で、運輸業全体でCO₂削減が図られる一つの呼び水、あるいは追い風と言いますか、そういう取組みにもなっているのではないかと考えております。

【仕分け人 半谷 雅典氏】

先ほど協会の加入率の話で、台数が85%くらい入っているという話がありましたが、霊柩車等々を除いてどうなるか分かりませんが、問題は会員数が4割以上の経営者がこの事業に賛同を得られていないというのは、経営上も会員として年会費が負担になるとか、様々な問題があると思いますが、やはり現在の道路での安全を確保するためには、安全を担保するためには、ここの加入率を高めるという努力は今度どのようにお考えなのか、そこを教えていただきたいと思います。

<小林交通政策課長>

ご指摘の問題につきまして、県としましても重要な問題だということで、昨年来から今年の夏にかけて、協会の役員の方々と何回か話し合いをさせていただいてきました。実は定時総

会というのが年に初夏に行われるわけですが、総会終了後におきましても、理事会において会員獲得の取組みを積極的に取り組むということを確認いただいて、その点についてもトラック協会のホームページでもきちんと掲載されております。今後協会としても会員獲得に向けて、ここ1、2年の間にしっかり取り組んで行くという方針が示されておりますので、県としてもそういう状況はしっかり見守ってまいりたいと考えております。

【仕分け人 西澤 正樹氏】

これからの方向ですけれども、当然、来年度もこれだけの予算が付くと思いますが、例えばアルコールチェッカーも大分導入されてきているし、これから来年度以降、どのような感じで、我々に安全対策をとっていただけるような方向にあるのかお聞かせください。

<小林交通政策課長>

具体的な中身は安全対策につきましては、アルコールチェッカー、被害軽減ブレーキですとか、あるいはドライブレコーダーだとか、そういう様々なハード導入設備もちろんそうですし、一方では、きちんとした巡回指導、あるいはパトロールといったソフト対策も必要だろうと思うのと、もう一つは、これも20年度軽油が上がったときに、協会と話す中で作っていただいた信用保証という制度、実は発足させていただいております。今後、先行きが非常に経済情勢厳しくなるのか、あるいはどうなっていくのか不透明な中で、年度当初に決めたから、それをきちんと守るだけではなくて、経済情勢も踏まえた柔軟な対応をしていくということも、協会に対して求めてまいりたいと思っております。

【仕分け人 岡本 直之氏】

さっきの関連ですが、10分の10の説明がいまいち説得的でなかったと思っておりますが、全くインセンティブでない形でお金を出すよりは、95%でもいいので、少しは自助努力というものもあるべき考え方が基本だと思います。その辺のお考えを聞きたいのと、これは協会とかいろいろなところが計画を作って、こういうことをやるのでお金をくださいというようにするのだけれども、実際、協会はそういうことをやったらお金を出すという仕組みなのですか。それともやるかどうか関係なく、計画を作ればお金はもらえる仕組みなのですか、どちらですか。

<小林交通政策課長>

まず前段の額の確定の問題ですが、これは現在の制度の中では総務省通知で一定の額が自動的に出るようになっておりますので、それについてはその額を拠出すると、それをもって10分の10というのかは、少し問題があるとしても、計画があつてそれを判断している云々という形にはなっていないということについては一定のご理解を賜りたいと思っております。

もう一つ、年度当初確かに事業計画を出していただいて、国の承認を得て県もこれについて承認するとなっておりますけれども、年度末にいて、目的どおりにきちんと使われているのかというのは、チェックして、それに伴って支出しているという状況ですので、最初から全部金を出しているということではありません。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

そうすると、立て付けとして、計算式ありきで、まず補助メニューがどういうことなのか、使

途がどうのというよりも、まず金額が先に決まってしまうということなのではないでしょうか。

<小林交通政策課長>

まず、金額が先に決まるというか、その金額を使う目的というのは既に決まっているわけで、具体的な事業の内容は別ですが、こういう目的に使うということは既に決まっています。それであと金額が決まってきて、その金額を見て具体的な事業内容を検討するという形になると思います。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

言い方が悪いかもしれませんが、例えば、事業費が金額以下になる年度なんてないわけで、交付金算定額で積算した金額どおり、事業は組まれるわけですよね。そういう意味でも、先ほど来、議論に出ていますという事業に充当するべきか、協会でどういう事業を実施していただいたらトラック保有者とか、あるいは運賃にどのように跳ね返って、県民の皆さんの生活がどう向上するかという、この補助制度の危機という言い方がいいかどうか分かりませんが、どう県民の皆さんに還元できているかという、こういう観点で、一度県内で議論して、もう少しこの充当事業を検討していただくべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。現在の立て付けで。

<小林交通政策課長>

事業の内容は補助金でございますので、私どもお示しをしております、事業の実績欄というのは主にこういうところに使われていますという数字をお示ししておりますけれども、例えばトラックによります事故等というものを見た時に、平成 18 年度多かった 61 件に対して、平成 21 年が 12 件、平成 22 年も秋までに 5 件という形で大幅に減ってきている。そこに加えて過積載というのは平成 19 年度以降ゼロという数字になってきておりまして、こうした評価をどのように見ていただくかという仕組みが必要だと思いますが、この補助制度の補助金の使途というのは、業界の中で会員の方、あるいは先ほど来ご指摘がありましたように、会員に今後入っていただく努力、それと新会員に対するどういう支援があるのかということを検討していただくということは当然私どもが入ってやるべきだろうと思います。

【仕分け人 岡本 直之氏】

そんなに答えは変わらないと思いますが、森田さんもおっしゃったように業界は非常に厳しいということは皆分かっていることだと思うのですが、ただ、県もタックスペイヤーの観点からすると 1 円でも安く良い事業をやってほしいということだと思うのです。そういう感覚からすると何となく、俺のお金の取り分だということで、しょうがない、どうせ 100 払うのだから、10 分の 10 であろうが、2 分の 1 であろうが関係ないというような感覚ではいけないと思います。だから、補助率についても考えて欲しいし、どこにお金を使うのかについても考えて欲しいし、結果として配分よりも大きくなるということもあるだろうし、小さくなることもある。結果的にそれを見ながら毎年苦しい予算編成をされているということであればいいのだけれど、何となく我々の目に、このお金はこれくらいだから、まあこんな感じなんだというようなところが見えてしまうと、それは違うじゃないかと、そこに尽きると思うのです。

<小林交通政策課長>

ご指摘のとおりだと思っていますが、ただ 56 ページの 22 年度のところでトラック協会の補助対象事業全体は 3 億 2,496 万 9 千円でございます、そのうち県の補助金は 2 億 5,800 万円ということでございますので、7,000 万円は協会は自ら資金を調達して特別会計を組んでいるということでございます。そのため、県がこれだけ金があるから、この中の事業を組み立てるということではなくて、協会として全体の事業の中で県の補助金が、ここにはこれだけ当たっているというようにご理解いただいた方がいいと思います。しかし、ご指摘のとおり、協会員のため、あるいはそれが県民から見て分かるような仕組みというものは当然今後とも考えなければいけないと思います。

【仕分け人 坪田 明男氏】

ここでは税制改革のことを論ずるよりも、公金システムの妥当性がどうかということをやった方がいいとコーディネーターのお話ですが、ある本音の話として伺いたいのですが、営業と自家用の区別ができなくて、課税技術上、一括した同じ税率を納めていただくという中で発生した問題を今日までずっと引きずって来ているということなのですが、我々の立場とすると地方分権とか地方財源の拡充とか一般財源を死守すべきものだと思うのです。しかし、末端においてこれだけ混乱しているのであれば、課税技術上問題があったとしても、今のことから例えば申告制度ですから、営自の区分はできないのか。できないと言っているけれども、私はできると思うのですが、その方法でトラックやバス業界の減税を実施すると。一方で本当に公共性が必要であるならバス事業、トラック事業について、税負担を持っていただけるようなものがあるとすればそれはきちんと議論をした上で、一般財源あるいは交付税となるかもしれませんが、議論をするべきだと思うのです。今日はそういう議論をしてはいけないということですが。どこの自治体も困っていると思うのです。

<小林交通政策課長>

軽油引取税というのはご承知のとおり、地方税でございます。しかも税金として入ってきて、一般財源という形になると長野県の固有の財源ということを考えますと、今の地方分権という大きな仕組みの中で考えたときに、国が用途を示してくるというやり方については必ずしも適当ではない。ただ、一方でこの事業の持つ公益性といいますか、目的というものはあるわけでございますので、税としての大きな体系の中と、それから公共性を持つ事業の全体をどのように仕組みをきちんと、しかも分かりやすく、金があっちに行ったり、こっちに行ったりするのではなくて、分かりやすく作るということが必要だろうということで、お聞きしますと政府与党あるいは関係省庁では、既に 23 年度に向けて検討を進められているという状況にございますので、その点につきましては、地方に余計な負担、あるいは地方税を勝手に持っていくことのないような仕組みというものを是非考えていただきたいと思います。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

課長さんの個人的な見解を求めているかどうか分かりませんが、坪田さんのご質問の中で課税技術上できないと言われていたのは、そんなことはないだろうとのご意見ですが、個人的なご意見で伺うのはどうかと思いますが、これは課税技術上不可能なのでしょうか。

<小林交通政策課長>

税の専門家ではないので分かりにくいのですが、例えば窓口で営業用ですと言ったときに、それを担保する仕組みがない限りは、公平性の観点からは難しいだろうと。ただ、今の時代ですので、様々なICとかそういうものを活用すれば可能な面はあるのではないかと個人的には思いますが、当時の議論では難しいという状況でした。大変申し訳ございません。

【仕分け人 百瀬 治彦氏】

その部分だけ申告納税という形が取れるかどうかというのは難しいような気がしますが、当然他の税目でとっているということがありますので、その上で後でチェックできる仕組みをどう担保するかということになると思います。

【コーディネーター 荒井 英明氏】

よろしいでしょうか。それでは、評価の方に移らせていただきたいと思います。様々な観点からご意見をいただきましたが、最終判断としてご意見をいただきたいと思います。この事業について協会への補助金について、そもそも要らない、廃止すべきという考えを不要とさせていただきます。それから民間という選択肢ですが、事業の目的あるいは協会への補助という観点からすると選択肢として民間がこうした協会に補助するというのは、事実上選択肢としてはあり得ないのかなと思います。それから、国、地方税ではありますが、制度を国が作ったということで国が直接業界へ還元すべきだという考え方は国という選択肢をいただきたいと思います。都道府県税で、基礎自治体が協会へというのもちょっと考えづらいところでありますが、市町村と。それから長野県で実施すべきというなかの、民間委託というのも、これも補助金という制度上選択肢としては実態としてはあり得ないのかなと。それから長野県で実施すべきですが、改善が必要という考え方。それから現在の方法で継続すべきという現行どおりと、この選択肢でお選びを、ご判断をいただきたいと思います。

運輸事業振興助成補助事業につきまして、不要と思われる方、挙手をいただきます。民間と思われる方。国・広域と思われる方、1名。市町村と思われる方。長野県民間委託を拡大すべきと思われる方。長野県で実施すべき、ただし改善が必要と思われる方、5名。長野県で現行どおりと思われる方、1名。国で実施すべきという方が1名。長野県で改善すべきという方が5名。現行どおりという方が1名ということで、班としての結論は長野県で実施すべき、ただし改善が必要という判断とさせていただきます。

議論の整理をさせていただきますけれども、議論の中でほとんどが、そもそも補助金の使途が本来の目的に合致しているのかどうかという、こういうところに議論が終始されたのかなと思います。途中でも申し上げたようにこの補助が県民へ、業界へどのように効いているのか、トラック保有業者の方へはどう効果があるのかというのがもう少し分かるような、本来目的に合った使途かどうかということについてご検討いただく。それから全日本協会への出捐金への充当等、若干この透明性に欠ける部分について、もう少し透明性を担保していただくと、こういうことではないかと思えます。

様々な観点からご意見をいただきましたけれども、私の個人的な感想を大変恐縮ですが述べさせていただきますと、この事業がここのテーブルに出て、問題提起に終始してしまったことで、明確な結論にはならなかったかもしれませんが、このテーブルに出てこの補助金が議論できたということは、非常に県民への皆さんへの情報公開、情報開示という点では私は一歩踏み込んだ良い効果が出るのではないかと思います。非常にこの事業がテーブルに出されたことについて敬意

を評させていただきます。是非今後、県民の皆さんと運輸業界が益々うまくいきますように、検討いただければと思います。以上をもちまして、運輸事業振興助成補助事業についての作業を終了とさせていただきます。どうもお疲れ様でした。